

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



Depesche

WWW.LGB.DE

DAS MAGAZIN FÜR LGB FREUNDE

AUSGABE 2/2021



Imposante Jubiläums-Edition

50 Jahre Amtrak



LÄNDLICHE IDYLLE

Stimmungsvolle Segmentanlage mit viel Lokalkolorit



PINZGAUER LOKALBAHN

Nostalgische Züge und faszinierende Natur



403111139736



353361D

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 Bewegt Bildern als exklusiven Club-Download.

Exklusives Clubpräsent

Als Clubmitglied erhalten Sie einmal jährlich ein exklusives Clubpräsent zugesendet.



Katalog/Neuheitenprospekte

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

LGB Clubkarte

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

Kostenloser Versand im Online Shop

Unser Online Shop gewährt Ihnen kostenlosen Versand innerhalb Deutschlands.

Clubreisen*

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

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

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

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



* abhängig von der Verfügbarkeit

LIEBE LESERIN, LIEBER LESER



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

Die amerikanische Eisenbahngesellschaft Amtrak feiert in diesem Jahr einen runden Geburtstag. 1971 übernahm die halbstaatliche Bahngesellschaft den defizitären Personenfernverkehr in den USA. So blieb die Schiene für Reisen innerhalb der USA eine Alternative zum Auto- und Flugverkehr. Mit drei F7-Lokmodellen und sechs Streamliner-Personenzugwagen im Amtrak-Design der 1970er-Jahre erinnert LGB an den 50. Jahrestag der Amtrak. Einen Klassiker im LGB Programm präsentieren wir bei den Neuvorstellungen. Die Schienenreinigungslok wurde neu aufgelegt, es gibt sie erstmals mit mfx/DCC-Decoder. Zwei interessante Vorbild-Beiträge laden zum Lesen ein: Einer führt Sie nach Österreich ins Bundesland Salzburg. Zwischen Zell am See und Krimml fährt seit 120 Jahren die Pinzgauer Lokalbahn, auf deren Schmalspurgleisen heute sowohl nostalgische Dampfzüge als auch moderne Triebzüge anzutreffen sind. Unser zweiter Ausflug führt Sie in die Schweizer Alpen auf 1.700 Metern Höhe. Dort hat die Bündner Güterbahn, das Logistikunternehmen der Rhätischen Bahn, das Güterumschlagzentrum Samedan errichtet, um die Güterversorgung in Graubünden effizient und umweltfreundlich zu organisieren. Bis nach Mexico City bringt uns unser Porträt-Beitrag. Carlos Molina hat einen Kindheitstraum verwirklicht. Sein Train Bistro ist das erste Restaurant in Süd- und Mittelamerika, in dem LGB Züge Speisen und Getränke zu den Gästen bringen.

Natürlich haben wir auch diesmal eine tolle Gartenbahn für Sie entdeckt, eine Innenanlage mit dem Thema württembergische Kleinbahn. Außerdem bieten wir Ihnen jede Menge praktische Tipps zur Anlagenpflege und zur Digitalisierung. Dies sind nur einige von vielen interessanten Themen, die wir in der vorliegenden Ausgabe aufgreifen. Viel Spaß beim Lesen und bleiben Sie gesund.

SILVIA RÖMPF

ANDREAS SCHUMANN

Jubiläums-Edition:
die Amtrak-F7-Loks





28 Saubermann – die Schienenreinigungslokomotive 21671.



SONDERSERIE „50 JAHRE AMTRAK“

TOP-MODELL 6
1971 begann ein neues Zeitalter im Personenfernverkehr der USA. LGB erinnert mit drei F7-Dieselloks und sechs Streamliner-Wagen an den 50. Geburtstag der Amtrak.

MODELLE UND ANLAGEN

TOP-ANLAGE 14
Die Innenanlage von Klaus Noller und Rüdiger Mohn ist ungewöhnlich. Die Segmentanlage zum Thema württembergische Kleinbahn verändert sich mit jedem Baufortschritt. Ein Anlagenporträt.

VORBILD PINZGAUER LOKALBAHN 24
Im Salzburger Land ist eine Lokalbahn unterwegs, die zeitgemäßen Schienenbetrieb und nostalgische Zugfahrten perfekt kombiniert. Ein Porträt.

SCHIENENREINIGUNGSLOK..... 28
Die LGB Schienenreinigungslokomotive ist eine Lokomotive, die auf keiner Gartenbahn fehlen sollte. Mit den Modellen 21671 und 21672 kommt die neue Generation.

KOLUMNE 35
Kolumnist Frank Tümmermann hat zusammen mit den LGB Freunden Niederrhein eine Herkulesaufgabe bewältigt.

VORBILD GÜTERVERKEHR DER RHB..... 44
Die RhB setzt für ihren Güterverkehr auf modernste Technik. Ein Bericht über das höchstgelegene Güterumschlagszentrum in den Alpen.

TIPPS UND KNOW-HOW

LGB DIGITAL 36
Signale gehören für viele Gartenbahner zu einem



24 Zwischen Zell am See und Krimml sind nostalgische Dampfzüge in einer beeindruckenden Landschaft unterwegs. Bitte einsteigen.



44 Güterumschlag auf höchstem Niveau, das GUZO Samedan der RhB-Tochter Bündner Güterbahn liegt auf 1.700 Metern Höhe.



48 Im zweiten Teil unserer Serie zur Gartenbahnpflege geben wir Tipps zur Instandhaltung von Anlage, Technik und Fahrzeugen.

möglichst vorbildgetreuen Fahrbetrieb. Wir zeigen, wie man sie einfach digital schalten kann.

ZUBEHÖR: KUNSTFELSEN 38
Felsen auf Gartenbahnen sind meistens ziemlich gewichtig. Sie müssen es aber nicht sein. Die Kunstfelsen von Prehm-Modellbahn sind eine praktische Alternative.

BAUTIPP: ANLAGENPFLEGE TEIL 2 48
Regelmäßige Pflege der Anlage, ihrer Technik und des Fuhrparks sichert Spielspaß für viele Jahre. Wir geben Tipps, wie Ihnen dies mit wenig Aufwand gelingt.

PORTRÄT 60
Carlos Molina verwirklichte im März 2021 in Mexico City einen Traum. Sein Train Bistro ist das erste Restaurant in Mittelamerika mit LGB Service.



60 Volldampf voraus: Das Train Bistro von Carlos Molina ist einmalig in Mittelamerika.

LGB WELT

EDITORIAL	3
AKTUELL	22
CLUBNEWS	31
WETTBEWERB GLACIER EXPRESS	39
NEU IM FACHHANDEL	42
FOTOWETTBEWERB	52
IMPRESSUM	53
LESERFRAGEN	54
ZUBEHÖR	56
VEREINE	58
HÄNDLER	59
VORSCHAU	62

Mit dem Schnellzug durch die USA

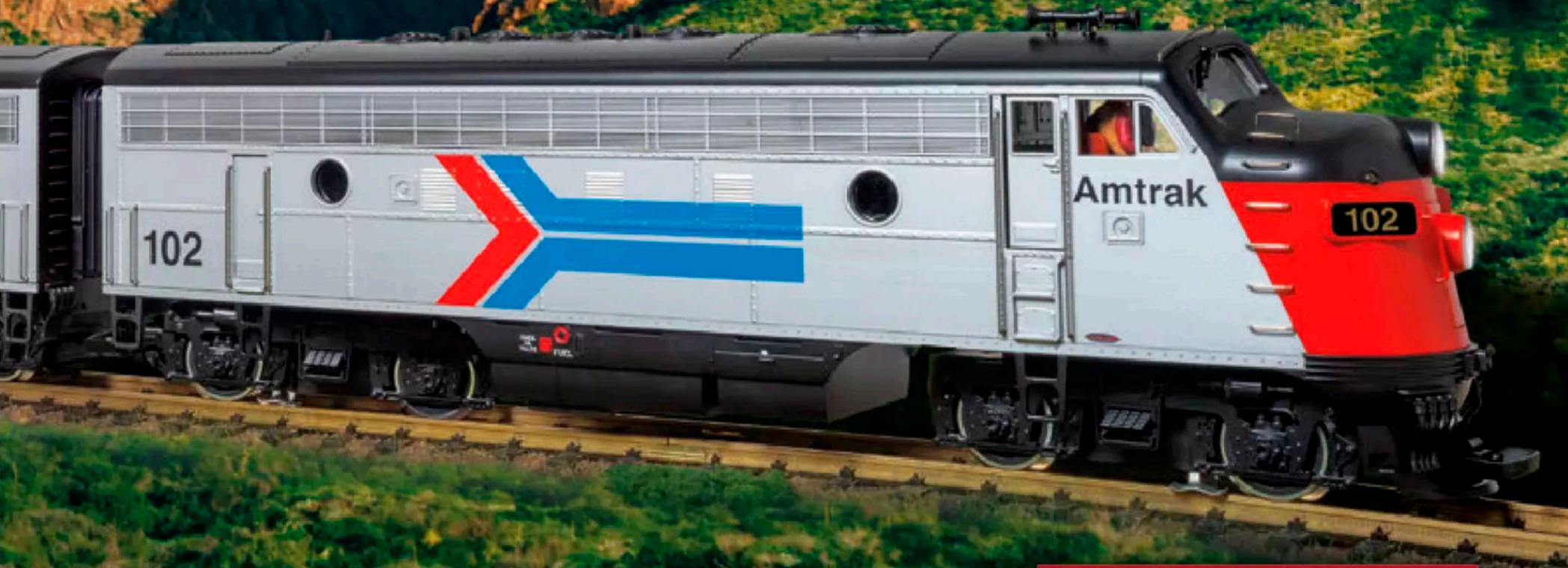


Am 1. Mai 1971 begann ein neues Zeitalter im Personenfernverkehr der USA. Amtrak übernahm landesweit den Service. Mit drei F7-Modellen und sechs „Streamliner“-Personenwagen im frühen Amtrak-Design erinnert LGB an die Anfangsphase der neuen Bahngesellschaft.

Bereits in den 1930er-Jahren begann durch die wachsende Motorisierung breiter Bevölkerungsschichten die Nachfrage nach Reisezügen in den USA nachzulassen. Dennoch reisen damals weiterhin viele Leute mit dem Zug. Vor allem die luxuriösen Fernreisezüge der Bahngesellschaften Santa Fe, Union Pacific oder Rio Grande waren sehr beliebt. Nach dem Krieg begann der Ausbau des Autobahnsystems und die Fahrgastzahlen im zivilen Luftverkehr stiegen.

Das machte sich ab Mitte der 1950er-Jahre mit deutlich rückläufigen Zahlen bei den Bahnreisenden bemerkbar. In den 1960er-Jahren betrieben viele Bahngesellschaften ihre Reisezüge nur noch, weil sie dazu verpflichtet waren. Mit den sinkenden Einnahmen im Reiseverkehr sanken der Service und der Komfort an Bord der Züge – worunter die Attraktivität der Bahn weiter litt. Immer mehr private Bahngesellschaften wollten sich von dem defizitären Personenverkehr trennen.

Im Mai 1967 gründeten Bahnreisende die National Association of Railroad Passengers (NARP), die sich für den Fortbestand der Reisezüge einsetzte. Im Oktober 1970 unterzeichnete der damalige US-Präsident Richard Nixon ein Gesetz, das die National Railroad Passenger Corporation ins Leben rief und den Personenfernverkehr der Bahn aufrechterhalten sollte. Unter dem Namen „Amtrak“ nahm dieses Unternehmen am 1. Mai 1971 seinen Betrieb auf. An der



AMTRAK

Die am 1. Mai 1971 gegründete US-Bahngesellschaft bedient heute über 500 Zielorte in 46 Bundesstaaten der USA sowie in drei kanadischen Provinzen. Über 300 Züge sind täglich auf einem Streckennetz von rund 36.000 Kilometern unterwegs, von denen sich rund 1.200 Kilometer im Besitz von Amtrak befinden. Zum aktiven Fuhrpark der Bahngesellschaft gehörten Anfang 2020 insgesamt 20 Acela®-Hochgeschwindigkeitszüge, 1.374 Passagierwagen, 21 nicht angetriebene Steuereinheiten, 230 Diesellokomotiven sowie 66 Elektroloks. Amtrak® ist registriert im U.S. Patent and Trademark Office.



Jubiläumsedition: Am 1. Mai vor 50 Jahren nahm Amtrak den Fahrverkehr auf.

neuen Bahngesellschaft waren sowohl der Staat als auch die Bahngesellschaften beteiligt, die der Amtrak ihren Personenverkehr übertrugen. Zunächst traten 20 Eisenbahngesellschaften der neuen halbstaatlichen Gesellschaft bei. Dafür wurden sie von der Pflicht zum Personenfernverkehr befreit und sie konnten sich auf den lukrativeren Güterverkehr konzentrieren. Fünf Gesellschaften betrieben weiter Personenfernverkehr. Sie gaben später entweder auf oder gaben ►



Weiter geht's: Die F7A 106 der Amtrak in Portage, Wisconsin. Foto von Tom Farence, aufgenommen 1974.



Felsig: Die F7A 102 passiert mit Zug 9 den Jefferson Canyon in der Nähe von Sappington, Montana. Aufnahme von Steve Patterson.

ihren Personenverkehr an die neue Bahngesellschaft ab. Nach der Amtrak-Gründung überließen die beteiligten Bahngesellschaften die für den Personenverkehr benötigten Loks und Wagen der neuen Gesellschaft. Bei den Wagen war das kein Problem, da die Bahngesellschaften ihren Personenverkehr sowieso eingestellt hatten. Bei den Loks war nur ein Teil für den Reisezugverkehr geeignet. Neben den vierachsigen Dieselloks der Baureihen F7 und F9 waren dies auch die sechsachsigen Loks der E-Reihen. Die übrigen Lokomotiven hatten keine Möglichkeit, die Reisezugwagen mit Energie zu versorgen.

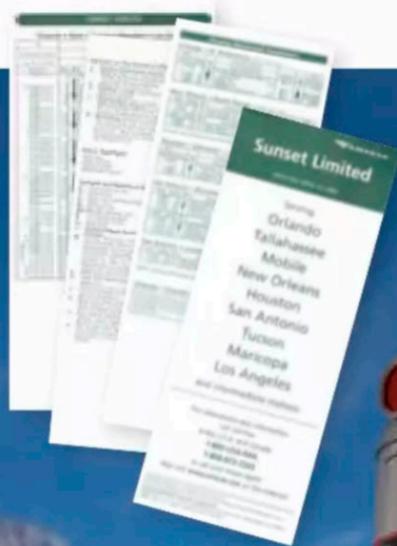
Reisezugwagen wurden übernommen

In der Anfangszeit der neuen Gesellschaft waren unter anderen die bekannten F7-Dieselloks und Streamliner-Personenwagen in verschiedenen Versionen unterwegs. Rund 3.000 Reisezugwagen übernahm die Amtrak von den privaten Bahngesellschaften, davon setzte sie etwa 1.200 in ihrem Fuhrpark ein. Fast

alle stammten aus der Zeit zwischen 1930 und 1950. Zunächst fuhren sie in den Farben ihrer früheren Bahngesellschaften, nach und nach bekamen sie das neue Amtrak-Design mit roten, weißen und blauen Streifen, die an die amerikanische Flagge erinnern sollten. 1974 waren alle Wagen umlackiert. Natürlich wurden die Loks und Wagen der Langstreckenzüge, die ja ein Aushängeschild für die neue Gesellschaft waren, so schnell wie möglich umlackiert, um einen einheitlichen Gesamteindruck abzugeben. Das galt auch für den Zug mit der Nummer 1 – dem berühmten „Sunset Limited“, der von New Orleans über Houston, El Paso und Phoenix nach Los Angeles fuhr. In der Gegenrichtung war übrigens der Zug Nummer 2 unterwegs, der, wie der Zug Nummer 1, dreimal pro Woche die Strecke befuhr.

Auch die F7 kommt zum Einsatz

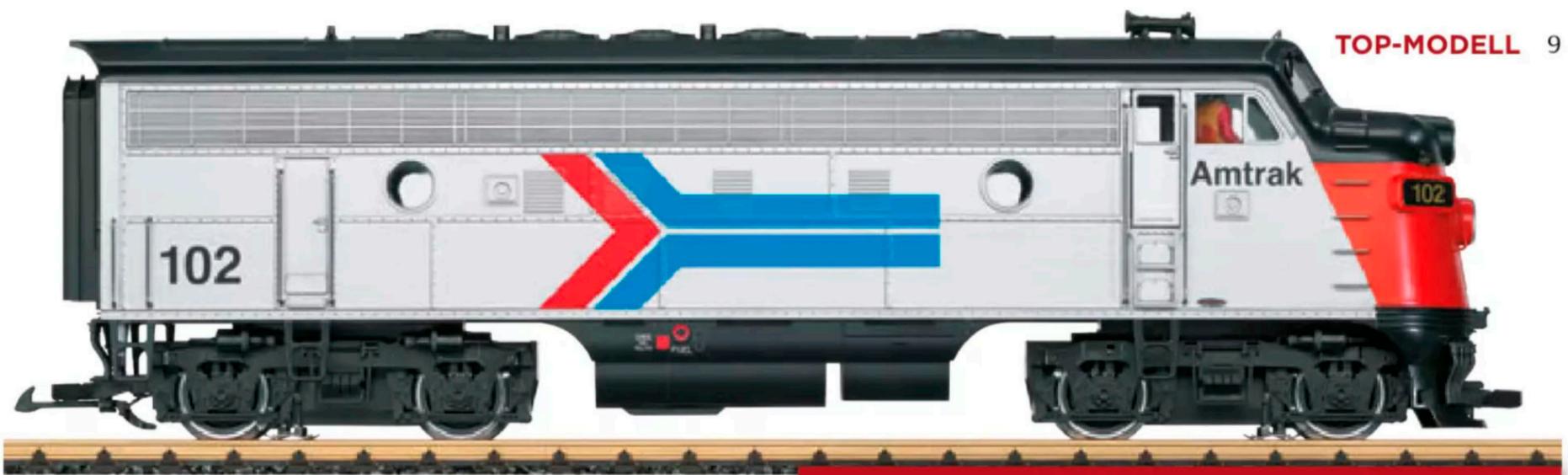
Vor diesem Zug wurden Dieselloks von General Motors eingesetzt, darunter die altbekannte F7, eine Weiterentwicklung der



Langstrecke: 2005 verkehrte der Sunset Limited zwischen Orlando und Los Angeles, Distanz: 4.450 Kilometer.



Stilecht: Vorn mehrere F7 Dieselloks und hinten der Observation Car mit abgerundetem Heck und beleuchtetem Amtrak-Logo.



Markant: Das blau-rote Amtrak-Logo der 1970er-Jahre auf den silbernen Seitenflächen der F7 A-Unit (Art. 21580).

Vorgängerbaureihe F3, die erstmals 1946 ausgeliefert wurde. Die Loks waren mit einem 16-Zylinder-Dieselmotor der Bauart EMD 567 ausgerüstet, der über rund 1.500 PS verfügte. Der Motor hatte einen Hubraum von 567 Kubikzoll pro Zylinder (daher der Name), also von knapp 150 Litern. Wie in den USA damals üblich, war es ein langsam laufender Zweitaktmotor, der zwar nicht besonders leistungsstark, aber sehr zuverlässig und nahezu unzerstörbar war. An den Dieselmotor angeflanscht war ein Traktionsgenerator, der den Gleichstrom für die vier Fahrmotoren lieferte. Es handelte sich dabei um einen diesel-elektrischen Antrieb. Zwischen den beiden Drehgestellen waren der Batteriekasten und ein Kraftstofftank untergebracht, der ein Fassungsvermögen von rund 5.000 Litern hatte. Vom Design her entsprach die Diesellok dem damaligen Zeitgeschmack. ▶

Klangvoll: Die F7 B-Unit ist mit einem Lautsprecher ausgerüstet.

HIGHLIGHTS Amtrak Diesellok F7A, Epoche IV, Art. 21580

- 1 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung.
- 2 Zwei leistungsstarke Bühler-Motoren treiben die Achsen auf beiden Drehgestellen an.
- 3 mfx/DCC-Decoder mit vielen Sound- und Lichtfunktionen, darunter Fernlicht und Marslight, digital schaltbar.
- 4 Fahrgeräusche auch im Analogbetrieb.
- 5 Führerstandstüren zum Öffnen.
- 6 Steckdose für den Kontakt zur B-Unit.
- 7 Sonderserie zum Jubiläum „50 Jahre Amtrak“.
- 8 Länge: 61 Zentimeter.

Zusätzlich zur F7A mit der Loknummer 102 bietet LGB unter der Artikelnummer 21582 eine weitere F7A von Amtrak mit der Betriebsnummer 105 an, die über die gleiche Ausstattung verfügt.



HIGHLIGHTS Amtrak Diesellok F7B, Epoche IV, Art. 21581

- 1 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung.
- 2 Eingebauter Lautsprecher, der über Kabel mit der F7 A-Unit 21580 oder 21582 verbunden wird.
- 3 Sonderserie zum Jubiläum „50 Jahre Amtrak“.
- 4 Länge: 60 Zentimeter.



Kräftig: Zwei Bühler-Motoren treiben die vier Achsen an beiden Drehgestellen der F7A an.



Lang gestreckt: Die F7 A-Unit kommt auf 61, die B-Unit auf 60 Zentimeter Länge.



Imposant: Die mächtige Bulldog-Nase sowie die Lampen für das Marslight und das Fernlicht prägen die Front der F7A.

Alle Bauteile waren unter dem stromlinienförmigen selbsttragenden Aufbau verborgen. In der neuen Farbgebung machten die schon etwas älteren Loks immer noch eine gute Figur – mit ihrer roten Schnauze und dem rot-weiß-blauen Amtrak-Logo auf den silberfarbenen Seitenflächen der Lok. In der Regel waren die langen Fernreisezüge mit mehreren Loks bespannt, die mittels Vielfachsteuerung gefahren wurden. Neben mehreren A-Units mit Führerstand wurden dabei auch B-Units ohne Führerstand eingesetzt.

In ihren Anfangsjahren setzte die neue Bahngesellschaft vierachsige Streamliner-Personenwagen ein. Sie waren deutlich leichter als die sechsachsigen Wagen älterer Bauart. Zwar stammten die Streamliner aus den 1940er-Jahren, dennoch boten sie immer noch eine gute, der Zeit entsprechende Ausstattung. So verfügten die Wagen über Klimaanlage. Es gab die sogenannten „Dome Cars“ mit einer Aussichtskanzel und einer komfortablen Inneneinrichtung. Neben Speisewagen gab es auch spezielle Wagen für das Zugende, „Observation Cars“ genannt, in deren abgerundeten Ende ein Salonabteil eingebaut war. Typisch für diesen Wagen war das Logo am Wagenschluss, das entweder das der Bahngesellschaft oder des Zuges war. Es wird „Drumhead“ genannt, was mit „Schlagzeugfell“ zu übersetzen ist, da es an das



Einblick: Ein Blick in den Führerstand zeigt den Arbeitsplatz des Lokführers. Die Führerstandstüren lassen sich öffnen.

Fell einer Trommel erinnert. In der Regel war dieses Schild beleuchtet, nur in den letzten Einsatzjahren dieser Wagen wurde es durch ein unbeleuchtetes Blechschild ersetzt.

Die neue Farbgebung stand den alten Streamliner-Wagen gut – sie ließ das Rollmaterial elegant und dynamisch erscheinen, vor allem, wenn ein langer Zug in diesem Design am Betrachter vorbeifuhr. Innen wurden die Wagen modernisiert, so wurden zum Beispiel die Sitze aufgearbeitet und neu bezogen. Zwar boten die Schnellzüge der Amtrak nicht mehr den herausragenden Komfort der Luxuszüge der Vorgängerbahnen,

36605

36602

36603

36604





Detailreich: Die F7 A beeindruckt mit markanten Farbkontrasten und vielen angesetzten Details.

Kleiner Unterschied: Nur die geänderte Loknummer unterscheidet die Lok 105 (Artikelnummer 21582) von der F7A 102 (Artikel 21580).



Kontaktfreudig: Der zweipolige Anschluss ist für den Fahrstrom, der vierpolige für die Sound- und die Mehrzug-elektronik.

Kabelkontakt: Das vieradrige Kabel verbindet den Sound-decoder der F7A mit dem Lautsprecher in der F7B (rechts).



geboten wurde jedoch solide Qualität. Auch die Mahlzeiten im Speisewagen konnten sich wieder sehen lassen, angefangen vom typischen amerikanischen Frühstück mit Schinken, Speck und Eiern über große Steaks bis hin zu Sandwiches. Das ist auch heute noch so in den Zügen der Amtrak.

Die Jubiläumsmodelle von LGB

Das fünfzigjährige Jubiläum der Amtrak war Anlass für LGB, die entsprechenden Modelle eines Zuges aus den Anfangsjahren der Amtrak – der sogenannten Phase I – vorzustellen. Zuglok ist die bekannte Diesellok F7, von der zwei A-Units und eine B-Unit angeboten werden. Die A-Unit verfügt über jeweils zwei kugelgelagerte leistungsstarke Bühler-Motoren, die über einen mfx/DCC-Decoder der neuesten Generation angesteuert werden. Dieser bietet unter anderem viele Soundfunktionen und hat eine hohe Ausgangsleistung, sodass keine Wünsche mehr offenbleiben. Natürlich wurden die Ansagen der Lok ihrem Einsatzgebiet angepasst – ausgewählt wurden Ansagen für den Amtrak-Zug Nr. 1 Sunset Limited, der von New Orleans nach Los Angeles fuhr. Weitere Sounds wie Glocke oder Pfeife sowie verschiedene Lichtfunktionen wie Fahrlicht, Fernlicht – in den USA „High Beam“ genannt – können digital geschaltet werden. Das Geräusch des Dieselmotors ist auch im Analogbetrieb funktionsfähig, ebenso Pfeife und Glocke, die per Reedschalter von den beiliegenden Gleismagneten ausgelöst werden können. Die so ausgerüstete A-Unit ist mit der Betriebsnummer 102 unter der Artikelnummer 21580 erhältlich. Eine zweite A-Unit mit der Betriebsnummer 105 gibt es unter der Artikelnummer 21582. Die dazu passende B-Unit ohne den Führerstand mit der Betriebsnummer 152 wird unter der Artikelnummer 21581 angeboten. Sie hat keinen Antrieb, ist aber mit einem zusätzlichen Lautsprecher ausgerüstet, der von der A-Unit mit Sound versorgt wird. Mit den drei F7-Units im Amtrak-Design kann eine vorbildgerechte dreiteilige Einheit zusammengestellt werden, wie sie vor langen Fernverkehrsschnellzügen in den 1970er-Jahren im Einsatz war. ▶

36601

36600

21582

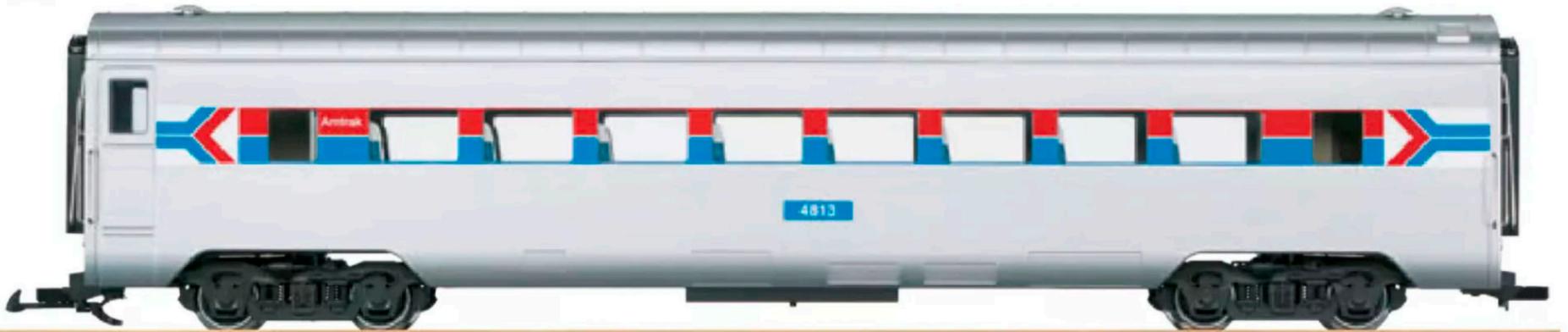
21581

21580





Gepäck-Transport: Der Amtrak-Wagen 1095 ist als Baggage Car die passende Ergänzung zu den neuen Personenwagen in der Farbgebung und Beschriftung der Amtrak-Phase I. Der 76 Zentimeter lange Gepäckwagen ist innen komplett eingerichtet und hat eine LED-Beleuchtung. Der Wagen rollt auf Metallradsätzen, zwei davon sind Kugellagerradsätze.



Wagen-Duo: Die Streamliner-Personenwagen mit den Wagennummern 4813 (Artikel 36601) und 4817 (Artikel 36602) sind klassische Sitzwagen im Amtrak-Design. Die Passenger Cars entsprechen in Farbgebung und Beschriftung der Anfangsphase der neuen Personenverkehrsgesellschaft. Wie die übrigen Streamliner-Wagen verfügen die 76 Zentimeter langen Personenwagen über eine komplette Inneneinrichtung, LED-Innenbeleuchtung sowie Metallradsätze, von denen zwei als Kugellagerradsätze ausgeführt sind. Die beiden Sitzwagen unterscheiden sich lediglich in ihren Wagennummern.

Ausblick: Die Aussichtskuppel macht den Dome Car (Art. 36603) so besonders.



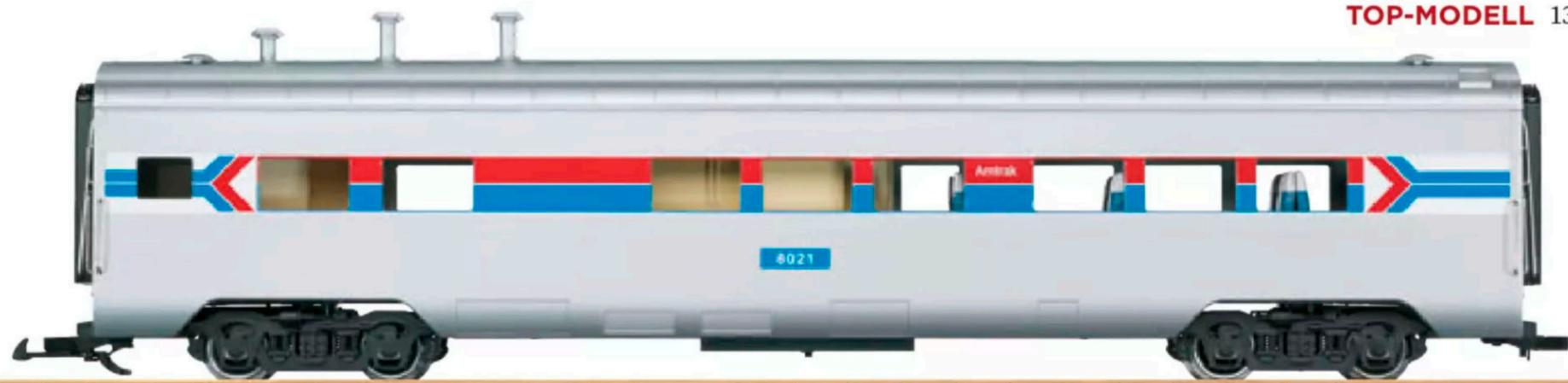
Streamliner-Wagen im Amtrak-Design

Natürlich gibt es auch die passenden Schnellzugwagen zu den neuen Loks, angefangen beim Gepäckwagen (Artikelnummer 36600) über Sitzwagen, Speisewagen, Aussichtswagen bis zum Schlusswagen. Alle Wagen verfügen über eine komplette Inneneinrichtung und LED-Innenbeleuchtung sowie die Stromabnahme über Kugellagerradsätze. Die Sitzwagen werden mit zwei verschiedenen Wagennummern unter den Artikel-

nummern 36601 und 36602 angeboten. Der Aussichtswagen „Dome Car“ mit der Aussichtskanzel ist unter der Artikelnummer 36603 erhältlich. Der Speisewagen wird unter der Artikelnummer 36604 angeboten und den Observation Car, der über ein abgerundetes Ende verfügt und immer am Zugschluss läuft, gibt es unter der Artikelnummer 36605. Der Schlusswagen beeindruckt nicht nur durch seine serienmäßige Inneneinrichtung und LED-Innenbeleuchtung, sondern auch durch das beleuchtete Amtrak-Logo und



Schöne Aussichten: Modell eines Streamliner Dome Cars (Artikel 36603) der amerikanischen Personenverkehrsgesellschaft Amtrak. Der Wagen mit der markanten Aussichtskuppel und der Wagennummer 9458 besitzt die originalgetreue Farbgebung und Beschriftung aus der Anfangsphase der halbstaatlichen Verkehrsgesellschaft. Der 76 Zentimeter lange Wagen ist innen komplett eingerichtet, LEDs übernehmen seine Beleuchtung. Der Amtrak-Aussichtswagen besitzt Metallradsätze, zwei davon sind Kugellagerradsätze.



Speisen beim Reisen: Was wäre ein Reisezug ohne einen Speisewagen? Der Amtrak-Wagen 8021 (Artikel 36604) ist der Dining Car im Streamliner-Zug. Der 76 Zentimeter lange Vierachser-Wagen ist im Innern komplett ausgestattet. Er besitzt eine LED-Beleuchtung, die über die beiden Kugellagerradsätze mit Strom versorgt wird. Äußerlich bietet er die Farbgebung und Beschriftung der Amtrak-Phase I.

Lichtblicke: Oben das rote Schlusslicht und unten das beleuchtete Amtrak-Logo.



die rot beleuchtete Zugschlusslampe. Neu ist bei allen Wagen, dass die Innenbeleuchtung jetzt mit Leuchtdioden erfolgt, während die früheren Ausführungen mit Glühlampen ausgestattet waren. Der Vorteil: Die LED-Lampen bieten neben einer gleichmäßigeren Ausleuchtung auch einen deutlich geringeren Stromverbrauch. Wer möchte, kann den Personenzug um einen gedeckten vierachsigen Güterwagen (Artikelnummer 44931) ergänzen, der als Materialwagen der Amtrak ausgeführt ist. Steel Boxcars wurden von Amtrak gelegentlich für interne Transporte in

die Züge eingestellt. Mit den neuen Modellen können Freunde amerikanischer Eisenbahnen jetzt auf ihrer Gartenbahn Amtrak-Züge zusammenstellen, die auf eine beachtliche Länge von über sechs Metern kommen.

Und wenn dieser majestätische Zug mit den F7-Kraftpaketen an der Spitze über die eigene Gartenbahn fährt, wird so manch ein Gartenbahner zu träumen beginnen, an Bord eines Schnellzugs wie des Sunset Limited zu sein, um das Land der unbegrenzten Möglichkeiten zu durchqueren ...



Perfekter Abschluss: Den Schlusswagen für den Amtrak-Streamliner-Zug gibt es unter der Artikelnummer 36605. Der 76 Zentimeter lange Observation Car mit der Wagennummer 3440 entspricht in Farbgebung und Beschriftung dem Design der übrigen Schnellzugwagen. Eine komplette Inneneinrichtung und eine LED-Innenbeleuchtung ist vorhanden. Zu den Besonderheiten des Wagen gehören das rote LED-Schlusslicht sowie das beleuchtete Drumhead mit Amtrak-Logo am abgerundeten Ende des Wagens. Zwei Kugellagerradsätze sichern die Stromversorgung.



Praktische Ergänzung: Der vierachsige Steel Boxcar im Design der Personenverkehrsgesellschaft Amtrak ist eine attraktive Erweiterung für die Streamliner-Züge. Der Materialwagen hat die originalgetreue Lackierung und Beschriftung der Amtrak zu Beginn der 1980er-Jahre. Die seitlichen Schiebetüren des 57 Zentimeter langen Wagens lassen sich öffnen.

Die Lautergrund- bahn

Klaus Noller und Rüdiger Mohn betreiben gemeinsam eine Innenanlage, bei der die Züge an der Wand entlangfahren und dabei herrliche Landschaften passieren. Eine Fahrt, bei der der lokale Bezug erlebbar wird.



„Modellbau bildet. Bevor wir mit dem Bauen begonnen haben, wussten wir vieles noch nicht. Heute sind wir schlauer.“

LGB Fans sind Klaus Noller und Rüdiger Mohn seit den frühen 1990er-Jahren. Immer wieder tauchte bei den seit ihrer Schulzeit befreundeten Modellbahnern die Idee auf, gemeinsam eine Anlage aufzubauen und zu betreiben. Irgendwann Ende 2013 war es so weit, ihr Plan, ab Ostern 2014 ihre LGB Züge gemeinsam auf einer Anlage fahren

zu lassen, stand fest. Die Ortswahl war schnell geklärt: Rüdiger Mohn fehlte der Platz und Klaus Noller stand ein sechs mal vier Meter großer Raum zur Verfügung. Zu diesem Zeitpunkt war für die beiden ebenfalls klar: Sie fahren an der Wand entlang. Einen großen Bahnhof sollte ihre Anlage haben und das ein oder andere Anschlussgleis. Eine weitergehende Planung gab es nicht, das wollten die beiden Spur-G-Bahner auch nicht, damit sie ihre neuesten Ideen so kurzfristig wie möglich in den Bau einfließen lassen konnten. Diesem Anspruch sind sie bis heute treu geblieben.

Mit dem 60 x 60 Zentimeter großen Straßenbrückensegment, einem Ecksegment, begann der Bau ihrer Anlage, die heute eine wunderschöne abwechslungsreiche Landschaft aus frei erfundenen und dennoch realistischen Szenen zeigt. Ein konkretes Vorbild für die Brücke über die Bahnlinie gab es nicht, die beiden Modellbahner, die auch begnadete Modellbauer sind, beobachteten und recherchierten und dann bauten sie los. Nachdem das Brückensegment fertiggestellt war, folgte das Anschlussstück links davon. „Eine unser wichtigs-





ten Fragen war nach jedem beendeten Bauabschnitt, was zeigt unser nächstes Segment“, erzählt Klaus Noller. Ideen hatten die beiden jede Menge.

Bei Segment zwei lautete die Antwort: eine Scheune. Der Aufbau des Segments war wie beim Straßenbrückensegment, die Scheune entstand aus Kaffeeührstübchen, kleinen Kanthölzern, Messingdraht und Messingblech. Baumaterial, das günstig und leicht zu bekommen ist und aus dem sich viel machen lässt. Die Dachziegel wurden übrigens aus einem Karton geschnitten.

Beim dritten Segment hieß die Antwort: „Fluss“. Er bekam den Namen „Lauter“, was Auswirkung auf die Bahn hatte, die seitdem „Lautergrundbahn“ heißt. Zufälligerweise lässt sich dieser Name auch mit LGB abkürzen. Damals entstand auch die Idee, dass auf jedem Segment der Anlage mindestens ein Tier beheimatet sein soll. Wer heute genau hinschaut, entdeckt überall Tiere neben den Gleisen, von Bienen bis zu Rindern. Bis auf den eingewanderten Waschbär sind alle Tiere in der Heimat der Erbauer heimisch.

Landhandel mit Anschlussgleis

Dann entstand das Areal von Heinrich Knolle & Sohn Landhandel seit 1887. Hier befindet sich das Büro, das Lagerhaus, ein Silo und ein aufgebockter Wagenkasten des Unternehmens. Beim Bau des 63 Zentimeter hohen Lagerhauses orientierten sich Rüdiger Mohn und Klaus Noller wie bei vielen ihrer Bauten an einem Vorbild aus ihrer Region. Das in Reliefbauweise gestaltete Lagerhaus hat einen kompletten Dachstuhl. Sein Dach ist mit mehr als 1.000 Ziegeln aus Karton gedeckt. ▶



Zugstopp: Ein Wartehäuschen und eine Milchrampe, das ist der Haltepunkt Aichen.



Ländlich: Ein Schäfer hat mit seiner Herde einen Zwischenstopp auf seiner Wandschaft eingelegt.

Landhändler Knolle war der einzige Anlieger, der gleich nach seiner Fertigstellung sein eigenes Anschlussgleis bekam. Bei den anderen Betrieben dauerte es etwas länger. Dann folgte das Segment rechts vom Straßenbrückensegment. Ein Feld sollte es werden, genauer gesagt, ein Weizenfeld mit einigen Mohnpflanzen, einer Vogelscheuche, einem Wegekreuz mit Kruzifix und einem Holzhäuschen mit einem Streckentelefon. Beim genauen Hinschauen ist ein kleiner Feldhamster zu entdecken. Auch bei diesem Segment ist fast alles selbst gebaut, aus „einfachen“ Materialien und mit besonders viel Liebe zum Detail.

Der Württemberger Einheitsbahnhof

Gleichzeitig begannen Rüdiger Mohn und Klaus Noller mit dem Bau des Bahnstabs-segments, an dem die beiden Freunde fast zwei Jahre arbeiteten. Heute besteht es aus einem drei Stockwerke hohen Bahngelände vom Typ III des Württemberger Einheitsbahnhofs, einem offenen Warteraum, einem Güterschuppen und einem Toilettenhäuschen. Die Gebäude sind Eigenbauten, die sich bis auf das Toilettenhäuschen an Vorbildern aus Württemberg orientieren. Die Detailgenauigkeit ist beeindruckend, dass hier zwei Modellbaukünstler am

Werk waren, ist in jedem Detail erkennbar. „So etwas baut man nur einmal“, sagt Rüdiger Mohn heute. Dass die Gebäude beleuchtet und innen eingerichtet sind, versteht sich von selbst.

Ein zweiter Bahnhof mit einem Ausweichgleis entstand, wurde aber bald wieder zurückgebaut und durch den Haltepunkt Aichen ersetzt. „Zwei Bahnhöfe waren bei der Größe der Anlage einfach zu viel“, erläutert Klaus Noller. „Das Verhältnis von Landschaft zum Bahngelände muss stimmen. Ein Haltepunkt ist ein guter Kompromiss.“ Ein sehr schöner übrigens, denn die Szene mit dem Wartehäuschen, der Milchrampe mit den Milchkannen, dem handgemachten Laubbaum, der alten Bäuerin und dem amerikanischen Touristenpaar ist traumhaft. Ein Wanderschäfer mit Herde und Schäferkarren ist auch nicht weit. Das Segment Aichen gehört zwar zu den schmalsten Segmenten der Anlage – es ist gerade mal 40 Zentimeter breit – und bietet dennoch so viel Stimmung.

Neue Phase ab 2019

2019 begann eine neue Phase bei der Lautergrundbahn. Ein Umzug stand an. Da die Anlagenteile auf Segmenten mit einer Breite von 40 bis 82 Zentimetern aufgebaut

waren, verlief der Transport weitgehend problemlos. Zudem hatte der neue Raum ähnliche Maße, so blieben die Anpassungen bei der Anlage überschaubar und die Züge waren bald auf der neuen Rundstrecke unterwegs. Lediglich der Schattenbahnhof wurde umgebaut. Im neuen Domizil wurde er im Nachbarraum errichtet. Seitdem verlaufen die vier parallel verlegten Gleise auf einer Platte mit 6,20 Metern Länge und 60 Zentimetern Breite. Acht Züge mit einer maximalen Länge von 2,80 Metern können betriebsbereit abgestellt werden. Um zur Rundstrecke zu gelangen, rollen die Züge über eine 1,40 Meter lange Holzbrücke, die bei Bedarf eingesetzt wird, um den Schattenbahnhof mit der Rundstrecke im Nachbarraum zu verbinden. „Die Brücke ist provisorisch. Sie bleibt so lange erhalten, bis wir entschieden haben, wie es mit dem Schattenbahnhof weitergeht“, erzählt Klaus Noller. „Mittelfristig wird sich gewiss etwas ändern“, ergänzt er.

Lösungen auf Zeit

Auch die zweite große Brücke ist eine Lösung auf Zeit. Die Pläne für den Ersatz der provisorischen Klappbrücke sind jedoch weitaus konkreter: „Die Holzbrücke wird durch ein drehbares Brücken-Seg-

Einblick: Das Büro des Kohlehändlers ist perfekt eingerichtet.



Lebendig: Die Szenen erzählen kleine Geschichten ...





Urig: Neben den Gleisen sind überall liebevoll arrangierte Szenen zu entdecken.

Weiterbau: Die beiden Brücken der Anlage und die angrenzenden Gebäude sind noch in der Rohbauphase.

ment ersetzt“, kündigt Klaus Noller an, „im geschlossenen Zustand schließt es die Rundstrecke und im geöffneten Zustand erlaubt es den Durchgang zur Tür.“ Auf dem beweglichen Brückensegment wird eine Steinbogenbrücke stehen, die das Flüsschen Lauter überspannt. Auf der Straßenbrücke werden auch Schienen verlegt sein, sodass die Brücke sowohl für den Auto- als auch für den Bahnverkehr genutzt werden kann.

In den letzten Monaten entstand das Städtchen Neustädtlein, das sich etwas abseits vom Bahnhof an der Wand entlang ausbreitet. Aus Platzgründen entschlossen sich Klaus Noller und Rüdiger Mohn, es als „Hintergrundstadt“ anzulegen. Es besteht aus einer auf Felsen liegenden Oberstadt, einer Unterstadt, deren Häuser sich hinter der alten Stadtmauer verstecken, und einer Kirchenburg. Bis auf Kirche, Stadttor und Stadttürme entstanden alle Gebäude in Reliefbauweise. Aber da fast alle Häuser beleuchtet sind sowie über eine Inneneinrichtung verfügen und außerdem viele Figuren in der Stadt unterwegs sind, wirkt auch die Hintergrundstadt überaus lebendig.

Weitere Segmente entstanden und sind, wie das 82 x 140 Zentimeter große Segment des Viehhändlers Gottlieb Wutz, weitgehend abgeschlossen oder wie das

zweite Flussegment mit Blechträgerbrücke, Bahndamm, Trauerweide und zwei Fachwerkhäusern in einer fortgeschrittenen Bauphase. Auf den Fahrbetrieb hat das keinerlei Auswirkungen.

Neben dem Bauen, das gewiss noch einige Jahre dauern wird, haben Volker Noller und Rüdiger Mohn nämlich auch viel Spaß am Fahren auf ihrer Rundstrecke. Die Tour auf der Lautergrundbahn beginnt meist am Bahnhof Neustädtlein. Sobald der dreigleisige Bahnhof verlassen wird, geht's auf die eingleisige Strecke entweder in Richtung Landhandel Knolle oder in die Gegenrichtung an Neustädtlein vorbei. Es ist eine gemütliche Fahrt durch ländliche Gegenden über zwei kleine Brücken und eine größere auf einer Strecke, die keine Höhenunterschiede bewältigen muss. Aus Platzgründen wurden auf der Strecke die Kurvenradien R1 und R2 verbaut. „Falls ein R1-Gleis notwendig war, wird es über ein R2-Gleis angefahren“, erläutert Volker Noller „aus optischen Gründen.“

Wir fahren nach Lust und Laune

Einen Stopp auf der Rundstrecke gibt es nur am Haltepunkt Aichen, damit Fahrgäste ein- oder aussteigen oder einige Milchkannen aufgeladen werden können.

„Wir fahren nach Lust und Laune, mal mit Zugwechsel nach einer Runde oder nicht, mal mit und mal ohne Richtungswechsel, wir rangieren und bilden neue Züge“, beschreibt Klaus Noller den Fahrbetrieb auf der Lautergrundbahn. „Wir schauen aber auch gerne den Zügen einige Runden hinterher.“

Die begeisterten Modellbauer, die sich perfekt ergänzen, haben in der nächsten Zeit sehr viel vor. So soll das Segment vom Viehhändler Gottlieb Wutz, das aus einem Wellblechbüro, zwei Viehgehegen und einem Anschlussgleis mit Viehverladerampe besteht, auf Rollen gesetzt werden. Es ist eines von mehreren Anlagensegmenten, die künftig rollbar sein sollen, um mehr Tiefe für die Gestaltung der Anlage zu erhalten und gleichzeitig den direkten Zugriff auf die hinteren Teile der Anlage bei Servicearbeiten zu erleichtern. Das Bahnhofssegment wird einen rollbaren Untersatz erhalten, ebenso das neue Mühlensegment mit der Wassermühle, an der bereits gebaut wird. Der Bau einer Brauerei ist auch im Gespräch.

Volker Noller und Rüdiger Mohn haben sehr viele interessante Ideen. Eines ist klar: In den nächsten Jahren wird es den beiden Freunden ganz gewiss nicht langweilig werden.

Einsatzbereit: Acht Züge passen in den Schattenbahnhof.

Projekt Frühjahr: Der Trauerweide fehlen noch 8.000 Blätter.



Impressionen 1: Bahnhof Neustädtlein



Das Segment Bahnhof Neustädtlein besteht aus einem dreigeschossigen Empfangsgebäude, Warteraum, Güterschuppen und Toilettenhäuschen. Sämtliche Gebäude sind Eigenbauten, die bis in die kleinsten Details vorbildgerecht nachgebaut wurden. Vorbild für das Empfangsgebäude war der Württemberger Einheitsbahnhof vom Typ III, das in seiner Größe angepasst wurde, aber die typischen Gebäudedetails wie die Gauben im Giebel, die dreigeteilten Fenster und die großen Kamine besitzt. Der

offene Warteraum und der Güterschuppen haben Vorbilder in Württemberg und besitzen die typischen Verbräuerungen. Das Empfangsgebäude hat im Erdgeschoss eine Wandverkleidung aus Holzschindeln. Die Verbräuerung im 1. Stock wurde gerade gestaltet und die im 2. Stock angespitzt. Der Dachstuhl wurde an allen drei Gebäudeteilen beeindruckend detailliert nachgebaut. Die vier Gebäude sind innen komplett ausgebaut und natürlich auch beleuchtet.

Impression 2: Steinbrücke



Mit dem Ecksegment begann vor sieben Jahren der Aufbau der Anlage. Der Unterbau besteht aus einer Leimholzplatte, die mit einem aufsitzen der Landschaft angepassten Holzrahmen verstärkt ist. Unter den Schienen ist aufgeständertes Sperrholz. Die Landschaft besteht aus Styropor, sie ist mit braungefärbtem Toilettenpapier mehrlagig überzogen. Der Brückenunterbau wur-

de aus Graupappe gebaut. Die Steine der Brücke wurden aus einem bemalten Karton geschnitten und aufgeklebt. Auf den Abschlusssteinen des Brückenbogens steht die Jahreszahl des Brückenbaus. Verklebt wurde alles mit Ponal, mit dem auch die Begrünung erfolgte. Bäume und Büsche sind ebenfalls Eigenbauten. Die Felsen sind aus Gips, der in mehreren Lagen gefärbt wurde.

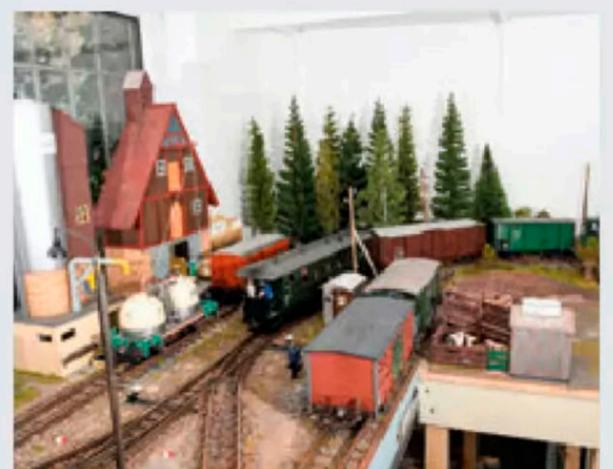
Impression 3: Brücken über die Lauter



Über das kleine Flüsschen Lauter führen zwei Brücken: eine Eisenbahnbrücke und eine Fußgängerbrücke aus Holz. Die Stahlträger der Eisenbahnbrücke stammen von LGB, die Widerlager bestehen aus Raketenholzplatten, die betongrau angemalt wurden. Die Fußgängerbrücke wurde aus Haselzweigen gebaut,

die Widerlager bestehen aus kleinen Steinen. Der Fluss, auf dem eine Entenfamilie unterwegs ist, wurde zunächst aufgemalt, dann folgte eine Lage hochglänzender Klarlack und anschließend Window-Color für die Gewässerstruktur, etwas weiße Farbe und nochmals Klarlack.

Impression 4: Landhandel Heinrich Knolle und Sohn



Konkrete Vorbilder für die Gebäude der Landhandelsfirma Heinrich Knolle und Sohn gab es nicht, die Ideen dazu holte sich Rüdiger Mohn aus der Gegend. Für den Bau benutzte er Sperrholz, Raketenstecken, Balsaholz, Filz, Pappe, Karton, Papier, Kork und Verpackungsmaterial. Das Lagerhaus ist 63 cm hoch, der Dachstuhl ist ausgebaut. Rund 1.000 Dachziegel aus

Karton liegen auf dem Dach des in Reliefbauweise errichteten Hauses. Das Flachdach-Büro rechts vom Lagerhaus ist innen komplett eingerichtet. Der Silo entstand aus der Verpackung einer Whiskyflasche, die Rohrleitungen sind aus dem Baumarkt. Figuren, Gitterboxen und Hubwagen zeigen auf dem Areal der Landhandelsfirma ist heute einiges los.

Impressionen 5: Neustädtlein



Neustädtlein besteht aus Oberstadt, Unterstadt und Kirchenburg. Die Oberstadt steht auf Kalkfelsen aus dem Aquariumbedarf, der Turm war einmal ein Wasserrohr. Oberhalb der Stadtmauer stehen fünf Stadthäuser in Reliefbauweise. Alle Häuser sind innen ausgebaut und „bewohnt“. Ein Künstler hat dort sein Atelier, ein älteres Ehepaar sitzt auf der Veranda. Ein gut erhaltenes Stadttor stellt den Übergang zur Unterstadt dar. Während die Relieftiefe der Ober-

stadt gering ist, hat die Unterstadt mehr Tiefe. Jedoch ragen die (noch im Bau befindlichen) Häuser kaum über die gut erhaltenen Stadtmauern hinaus, deren Mauersteine aus Filz sind. Die Kirchenburg ist der älteste Teil der gesamten Anlage. Rüdiger Mohn hat sie vor 25 Jahren gebaut. Sie ist innen mit Heiligenfiguren, Altar, Bänken, Orgel sowie Glockenwerk mit Sound ausgestattet und hat sogar eine funktionierende Turmuhr.

Impressionen 6: Innenausbau



Fast alle Gebäude auf der Anlage sind innen ausgebaut. Ein Beispiel für die Innenausbauten ist der Bahnhof, bei dem alle Zimmer eingerichtet und beleuchtet sind. Um Beleuchtungen austauschen zu können, sind Innenwände und Zwischenböden beweglich konstruiert. Auf dem obersten Boden spielen drei Katzen, sie sind der Griff um den obersten Boden herauszuheben. Die Einrichtung im

Wohnbereich stammt von Playmobil, im ersten Stock lebt eine Playmobil-Familie. Im Erdgeschoss ist ein Fahrkartenschalter, an dem ein Fahrgast sein „Billetle“ kauft. Im Eck machen Gleisbauarbeiter gerade Pause und schlürfen ihren Kaffee. Das Büro im Güterschuppen ist ebenfalls komplett eingerichtet, die vielen Ordner lassen auf regen Geschäftsverkehr schließen.

LGB FREILANDANLAGE AM MÄRKLINEUM

Bald geht's los

Die große Hinweistafel steht bereits seit letzten Herbst und die Planungen laufen auf Hochtouren. Die neue LGB Freilandanlage am Märklineum in Göppingen steht kurz vor ihrem Baustart. Noch ist nichts zu sehen, aber daran wird sich sehr bald etwas ändern. Im Frühjahr kommen die Bagger und dann soll es schnell gehen. Denn im Herbst werden die LGB Züge rollen, wenn es nach der aktuellen Planung geht und Corona den Beteiligten keinen Strich durch die Rechnung macht. Gartenbahn-Fans können sich jetzt schon darauf freuen, was sie demnächst am Märklineum erwartet. Auf einer Fläche von 120 Quadratmetern entsteht eine Gleisanlage auf mehreren Ebenen mit 370 Metern Gleis, 34 Weichen, drei Bahnhöfen, einem Betriebswerk mit Drehscheibe, einem Schattenbahnhof sowie vielen Brücken und noch mehr Tunnels.

Die Anlage wird vor attraktiven Highlights strotzen, „zu viel wollen wir aber jetzt noch nicht verraten“, schränkt Eric-Michael Peschel ein, Leiter Event-



Appetitmacher: Die große Hinweistafel im Innenhof des Märklin Stammwerks in Göppingen stimmt auf die neue LGB Anlage am Märklineum ein.

Marketing von Märklin, um gleich wieder die Erwartungen anzuzücheln. „Geplant ist ein Schattenbahnhof, der auf zwei Ebenen ausgeführt und für die Zuschauer einsehbar sein wird.“

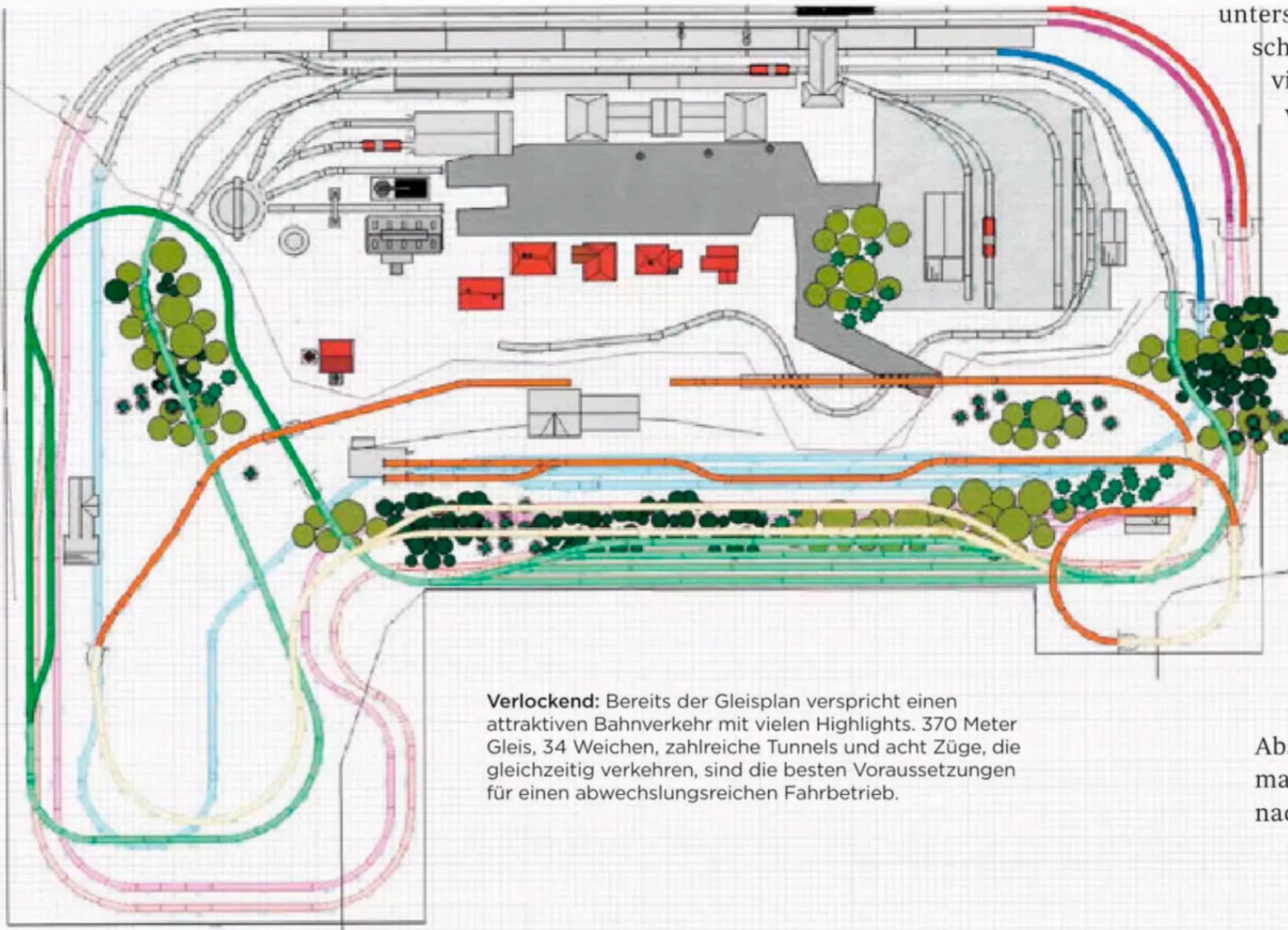
Sobald die Anlage eröffnet ist, wird im Innenhof des Märklineums einiges los sein. 15 Züge sind auf der Anlage anzu-

treffen, acht Züge können gleichzeitig unterwegs sein. Wobei natürlich topaktuelles Rollmaterial zu sehen sein wird. „Wir wollen den Besuchern doch zeigen, was es Neues von LGB gibt“, verrät Eric-Michael Peschel.

Aus der Landschaftsgestaltung macht der Event-Marketingmanager jedoch ein Geheimnis. Die Anlage wird

unterschiedliche Landschaftsbereiche bieten, viele Pflanzen und etwas mit Wasser, mehr verrät er noch nicht. „Wir wollen mit der LGB Anlage der ganzen Familie etwas bieten, die das Märklineum in Göppingen besucht“, verspricht Eric-Michael Peschel. Dass dabei eingefleischte LGB Fans keinesfalls zu kurz kommen, ist garantiert. „Wir haben eine LGB Landschaftsanlage geplant, die viele

Abschnitte enthält, die man im eigenen Garten nachbauen kann.“



Verlockend: Bereits der Gleisplan verspricht einen attraktiven Bahnverkehr mit vielen Highlights. 370 Meter Gleis, 34 Weichen, zahlreiche Tunnels und acht Züge, die gleichzeitig verkehren, sind die besten Voraussetzungen für einen abwechslungsreichen Fahrbetrieb.

RhB-RHAETIA

Die Restaurierung kann beginnen

Die große Spendenaktion für die älteste Dampflok der Rhätischen Bahn ist abgeschlossen. Bahnbegeisterte aus elf Nationen haben der „Projektgruppe Rhaetia“ fast eine Million Schweizer Franken gespendet, damit die Dampflok von 1889 bald wieder auf den Meterspurgleisen der Rhätischen Bahn in Graubünden dampfen kann. Die Spendenaktion wurde im November 2018 vom Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn und vom Club 1889 gestartet. Ziel war es, 940.000 Schweizer Franken zu sammeln, um die seit 2014 aufgrund großer Altersgebrechen stillgelegte Dampflok Nr. 1 der Rhätischen Bahn wieder in Betrieb zu nehmen. Die beiden Vereine entwickelten gemeinsam als „Projektgruppe Rhaetia“ viele Aktivitäten, um die für die Restaurierung der Lok dringend benötigten Gelder zu sammeln. LGB unterstützte ebenfalls das Projekt und brachte – unter anderem – die RhB „Kohlelok“ als Modell (Art. 28444) heraus, wobei LGB vom Verkaufserlös pro verkaufter Lok 50 Euro in den Spendentopf legte. Die Rhätische Bahn schenkte der Projektgruppe die Werbefläche auf einer Ge 4/4 II. Die durch Graubünden rollende Spendenbotschafterin wurde schnell als „Kohle-Lok“ bekannt.



Spendenabschluss: Die Projektgruppe Rhaetia mit Armin Brüngger, Christian Meyer und Fredy Pfister stößt gemeinsam mit RhB-Direktor Renato Fasciati (v. l. n. r.) auf den Spendenabschluss für das Projekt Kohlelok an.



Gegenwart. Die demontierte Dampflok Rhaetia wartet im RhB-Depot in Landquart auf die nächsten Arbeitsschritte.

Zukunft: Auf diesem historischen Foto ist zu sehen, wie die Rhaetia demnächst aussehen soll.



LEBENSILF AACHEN

Vitrinen für LGB Schätzchen

Lebenshilfe Aachen
Werkstätten & Service GmbH

Eine Vitrine für kleine Züge oder große LGB Loks gibt es von den Lebenshilfe Werkstätten in Aachen. Die Vitrine ist mit LGB Gleisen ausgerüstet, besitzt eine LED-Beleuchtung und bietet mit ihren Innenmaßen von 90 Zentimetern Länge, 18 Zentimetern Tiefe und 32 Zentimetern Höhe genügend Platz selbst für große Loks wie dem Harzbulle oder dem Rhätischen Krokodil (mit ausgefahrenem Stromabnehmer). Die Vitrine lässt sich aufstellen oder an die Wand hängen, sie wird in Buche (Natur oder geölt) oder mit MDF (mit individueller Wunschfarbe) geliefert. Hergestellt wird sie von den Lebenshilfe-Werkstätten in Aachen. Kontakt: bestellung@werkstatt-ac.de. Das Projekt entstand in der Zusammenarbeit mit dem Rotary Club Aachen-Land.



Schöne Ansicht. Holzvitrinen mit LED-Beleuchtung bieten den LGB Schätzchen auch abseits der Gartenbahn eine schöne Bühne.



Auf schmaler Spur vor großer Kulisse

Im Südwesten des Salzburger Landes verbindet die Pinzgauer Lokalbahn faszinierende Naturerlebnisse mit nostalgischem Flair und zeitgemäßem Schienenbetrieb – und fährt mit diesem Konzept einer prachtvollen Zukunft entgegen.

Links oder rechts? Die Frage, auf welcher Wagenseite man sitzt, hat schon manchmal über die entscheidenden Prozente an Fahrgenuss entschieden – einige Bahnverbindungen haben eben ihre „Schokoladenseiten“, von der aus sich die Sehenswürdigkeiten entlang der Strecken etwas besser genießen lassen.

Bahngenuss pur zwischen Kitzbüheler Alpen und Hohen Tauern

Wer eine Fahrt auf der Pinzgauer Lokalbahn unternimmt, kann der Frage nach

der optimalen Wagenseite hingegen sehr entspannt entgegensehen. Hier die Kitzbüheler Alpen sowie die Pinzgauer Grasberge, dort die Hohen Tauern: Diese Verbindung von Zell am See nach Krimml bietet auf beiden Seiten ihrer 53 Streckenkilometer großartige Ausblicke und begeistert seit mehr als 120 Jahren mit Bahngenuss vom Feinsten. Eröffnet wurde diese Schmalspurbahn mit der „bosnischen“ Spurweite von 760 Millimetern am 3. Januar 1898 als „Pinzgaubahn“ – anfangs verkehrten dort gerade einmal zwei Personenzüge pro Tag. 120 Jahre später wird die 2008 von den Ös-

terreichischen Bundesbahnen (ÖBB) in den Besitz des Bundeslandes Salzburg übergegangene Strecke als Pinzgauer Lokalbahn von bis zu sechzehn Vollzügen täglich bedient. Zwischen den beiden Endbahnhöfen sorgt die mit dem Betrieb beauftragte Salzburg AG werktags somit für einen Schienenverkehr im Stundenrhythmus; zwischen Zell und Piesendorf verdichten zusätzliche Verbindungen die Frequenz gar auf einen 30-Minuten-Takt. Die ganze Erfolgsgeschichte dieser Paradenstrecke unter den österreichischen Schmalspurbahnen dokumentieren aber vor allem die



Historie und Moderne: Nostalgische Dampfzugfahrt (oben) mit der Schnellzuglokomotive 73-019, die von der Pinzgauer Lokalbahn vom Club 760 im Jahr 2014 als Leihgabe übernommen wurde. Aktuelle Wendezuggarnitur (rechts) mit der Diesellokomotive Vs 81 von Gmeinder an der Spitze.



Fahrgastzahlen der jüngsten Vergangenheit: Wurden 2008 noch rund 230.000 Passagiere befördert, waren es im Folgejahr bereits 440.000. 2012 zählte man dann schon knapp 900.000 Reisende und vergangenes Jahr wurde schließlich erstmals die Grenze von einer Million Passagieren überschritten – ein Wachstum, von dem viele andere Unternehmen nur träumen können.

Tourismusbahn und Lebensader zugleich

Basis für einen solchen Anstieg des Fahrgastaufkommens: Hinter der Pinzgauer

Lokalbahn steckt ein höchst homogenes Unternehmen, das auf mehreren Säulen steht. Zentrales Standbein ist natürlich der Tourismusverkehr – unzählige Mountainbiker, Skifahrer und Wanderfreunde nutzen diese Bahn als Zubringer zu den Naturschönheiten des Nationalparks Hohe Tauern, den Kitzbüheler Alpen und natürlich zu den Krimmler Wasserfällen – allein diese imposanten Wasserkaskaden mit ihren 385 Metern Fallhöhe locken alljährlich rund 350.000 Besucher an. Doch auch für die einheimische Bevölkerung ist die Schienenverbindung eine der

Hauptverkehrsadern des Pinzgau. Täglich sind hier Tausende an Schülern und Berufspendlern unterwegs. Und nicht zuletzt spielt die Pinzgaubahn auch für den Transport von Holz und landwirtschaftlichen Gütern wieder eine wichtige Rolle. Dass die ÖBB den Güterverkehr im Jahr 1998 für eine ganze Dekade einstellte und einst sogar die komplette Strecke zur Disposition stellte, wirkt rückblickend beinahe grotesk – heute präsentiert sich diese Verbindung voll auf der Höhe der Zeit und gilt als Juwel unter den österreichischen Schmalspurbahnen. ►



Vorleben: Dieselloks der Reihe 2095 im ÖBB-Outfit – insgesamt 15 Lokomotiven wurden davon in der Lokfabrik Floridsdorf gebaut.



Sehenswert: Das letzte Exemplar der ÖBB Feldbahnlokomotive der Reihe 2092 firmiert jetzt als Vs 51 (in Zell am See stationiert).



Original: Die „2095.001“ von 1958 in der Nostalgielackierung Karminrot-Sandgelb des Herstellers Simmering-Graz-Pauker (SGP).

Die Salzach: Segen und Fluch zugleich

Dem Flussverlauf folgend, erlaubt die Streckenführung entlang der Salzach eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 80 Stundenkilometern – flott ist sie unterwegs, die Pinzgauer Bahn, wenn sie die 159 Höhenmeter hinauf nach Krimml bewältigt. Aber: Die Salzach ist eine unberechenbare Diva unter den alpenländischen Flüssen – ein Segen und Fluch zugleich. Regelmäßig müssen die Bahnmitarbeiter mit Murenabgängen und Hochwasser fertig werden und haben längst viel Routine im Umgang mit den Naturgewalten. Doch immer wieder kommt es auch zu drastischen Beeinträchtigungen im Schienenverkehr. Besonders schlimm erwischte es die Bahn zwischen dem 10. und 12. Juli 2005, als ein lokales Hochwasser weite Teile der Trassen unterspülte und die Gleisanlagen massiv beschädigte. In den ersten Wochen nach dieser Katastrophe konnten lediglich die rund zehn Kilometer von Zell am See bis Pliesendorf befahren werden und selbst Ende Oktober hieß es nach Streckenkilometer 28,8 in Mittersill: Endstation – ab dort mussten Postbusse der ÖBB den Schienenersatzverkehr übernehmen.

Erst im Januar 2007 entschieden sich ÖBB und das Land Salzburg für eine umfassende Renovierung der schwer beschädigten Strecke. In mehreren Etappen wurde die Abschnitte von Mittersill nach Bramberg und hinauf nach Krimml neu terrassiert sowie mit verbesserten Schutzdämmen und mit auf Betonschwellen verschweißten Gleisen ausgestattet. Außerdem wurden zahlreiche Bahnhöfe renoviert, zu Kreuzungsbahnhöfen ausgebaut oder sogar komplett neu errichtet – so etwa der Haltepunkt Hollersbach Panoramabahn, in der Wintersaison ein wichtiger Stopp für die Anreise in die Skigebiete der Region. Überdies wurden auch etliche der 40 Haltepunkte und Bedarfshaltestellen durch neue Beleuchtungen und ein neues Farbkonzept aufgewertet.

Zweiter Geburtstag nach 112 Jahren

Am 11. September 2010 war es schließlich so weit: Mit Volksfesten an mehreren Bahnhöfen wurde die Wiedereröffnung der durchgehenden Strecke zwischen Zell am See und Krimml gefeiert – 112 Jahre nach Aufnahme des Betriebes sozusagen der zweite Geburtstag der Pinzgauer Eisenbahn. Im Zuge dieser Sanierungsarbeiten wurde seinerzeit auch auf eine zeitgemäße Betriebstechnik umgestellt: Die eingleisige Strecke bekam ein rechnergestütztes Zugsleitsystem spendiert, alle Fahrzeuge wurden mit GPS-Signalen ausgerüstet. Auf eine Besonderheit trifft der Besucher im Bereich zwischen Bahnhof Zell am See und dem Depot Tischlerhäusl: Hier sind auf 1,6 Kilometern sogenannte Dreischienengleise verlegt – so können Fahrzeuge unterschiedlicher Spurweite das Depot anfahren.

Der Fuhrpark besteht überwiegend aus modernen Niederflur-Triebwagen sowie aus Dieselmotoren. Mit vier Exemplaren vertreten ist etwa die ab 2004 von der Gmeinder Lokomotivenfabrik gebaute Schmalspur-Maschine D 75 BB-SE, bei den Pinzgauern unter den Betriebsnummern Vs 81 bis Vs 84 geführt. Aber auch drei teils in den Originalzustand zurückversetzte Dieselboliden der ÖBB-Baureihe 2095 sind auf den Gleisen unterwegs – die rüstigen 1958 und 1960 gebauten „Oldies“ kümmern sich unter den neuen Nummerierungen Vs 71 bis Vs 73 vor allem um den Güterzugbetrieb.



Kostbare Schmalspurloks: Mit der 73 019 (links) und der Mh3, die im Jahr 1906 in den Dienst gestellt wurde, stehen der Pinzgauer Lokalbahn zwei ganz besondere Dampflok-Exemplare und entsprechendes Wagenmaterial für Nostalgiefahrten zur Verfügung.

Der Fuhrpark: reizvolle Mischung als Alt und Neu

Doch auch noch weit älteres Lokmaterial findet sich in den Pinzgauer Depots – allen voran die 1906 (!) in Dienst gestellte Dampflok vom Typ Mh3. Gründlich wiederaufgearbeitet, zieht sie heute einen historischen Dampfzug, der neben einem speziell für Radfahrer konfigurierten Nationalparkzug zu den erfolgreichsten Touristikangeboten der Pinzgauer zählt. Daher gehören auch ein knappes Dutzend Fahrradwagen zum Wagenpark, außerdem mehrere Rüst- und Arbeitswagen und nicht zu vergessen: ein Schneepflug. Ebenfalls sehenswert: das letzte in Zell am See stationierte Exemplar der ÖBB-Feldbahnlokomotiv-Reihe 2092, das inzwischen als Vs 51 den Heizhaus- und Rollwagen-Verschub durchführt und im Bauzugeinsatz tätig ist. Nicht mehr unterwegs, aber einen Besuch wert ist auch eine in Krimml abgestellte Ds 4 von 1928. Optisch ergänzen sich historische und moderne Fahrzeuge zu einer reizvollen Mischung aus Nostalgiefarbgebung und dem rubinrot-weißen Design der Salzburg AG.

Oberleitungsbau und Streckenverlängerung: vielversprechende Zukunftspläne

Und die Verantwortlichen arbeiten mit Hochdruck an der Zukunft dieser so erfolgreichen Perle unter den österreichischen Schmalspurbahnen. Die Pläne für eine Elektrifizierung der Strecke bis circa 2026 sind weit fortgeschritten, neue elektrische Fahrzeuge sind bestellt und auch Varianten für eine Verlängerung der Strecke in Richtung der Krimmler Wasserfälle werden derzeit geprüft. So kann diese sehenswerte Bahn im Herzen des Salzburger Landes also nicht nur auf eine große Vergangenheit zurückblicken, sondern dürfte auch einer goldenen Zukunft entgegenfahren.



Spektakulär: Die Dampflokomotiven 73 019 und Mh3 in Doppeltraktion – ein Anblick, der jedes Eisenbahnerherz höher schlagen lässt.



Neulack: Die „2095.006“ im Rubinrot der Salzburger Lokalbahn (SLB) – bei der Pinzgauer Lokalbahn unter der Nummer Vs 73 geführt.

Let's Putz

Die LGB Schienenreinigungslok ist ein überaus praktisches Arbeitstier und fast schon ein LGB Klassiker. Mit den Loks 21671 und 21672 kommt eine neue Generation der Lok mit Reinigungsrädern auf den Markt, die erstmals mit einem mfx/DCC-Decoder ausgestattet ist.



Beim großen Frühjahrsputz der Außenanlage ist sie bei vielen Gartenbahnern längst fester Bestandteil und auch nach längeren Fahrpausen ein immer gern gesehener Gast auf den Gleisen: die Schienenreinigungslok von LGB. Die lang gestreckte Diesellokomotive im Design einer Gleisbaulok verfügt an ihrer Vorderachse über zwei Schleifräder, die verschmutzte Schienen säubern. Dabei putzen sie nicht nur die Schienen blitzblank, sondern entfernen auch kleinere Schmutzreste, wie wir bei unserem Beitrag über den Frühjahrsputz der Gartenbahn in der letzten Depesche Ausgabe ausgeführt haben.

Beim Putzeinsatz drehen sich die beiden Reinigungsräder der Lok entgegen der Fahrtrichtung, um eine möglichst große Reinigungswirkung zu erzielen. Gleichzeitig polieren sie dabei die Schienen. Spezielle Spurkränze an den Rädern sorgen außerdem dafür, dass die Kunst-

stoff-Herzstücke der LGB Weichen und Kreuzungen bei den Reinigungsfahrten nicht abgenutzt werden. Ein kräftiger kugelgelagerter Bühler-Motor, der vor dem Führerhaus eingebaut ist, treibt die Schleifräder an.

Diese seit vielen Jahre bewährte Lösung kommt auch in den neuesten Modellen der Schienenreinigungslok zur Anwendung, die LGB jetzt unter den Artikelnummern 21671 und 21672 auf den Markt bringt. Beide Loks bieten eine identische Ausstattung, lediglich in Farbgebung und Beschriftung gibt es Unterschiede: Die Lok 21671 orientiert sich an Gleisbauloks im europäischen Design, die Lok 21672 an Loks im Design der amerikanischen Bahngesellschaft Union Pacific Railroad. Beide Schienenreinigungsfahrzeuge verfügen über einen zweiten Bühler-Motor, der unter dem Führerhaus untergebracht ist und die beiden für den Fahrbetrieb zuständigen Radsätze antreibt. Ihre mit der

Fahrtrichtung wechselnde Beleuchtung zeigt an, in welche Richtung der patente Schienenputzer unterwegs ist. Geht die Lok in den Reinigungsmodus, dann schalten sich die beiden Warnblinkleuchten auf dem Dach des Führerhauses ein. Die Putzfunktion ist übrigens nur aktivierbar, wenn die Lok vorwärts fährt. Bei Rückwärtsfahrten ist dies nicht möglich. Die Reinigungsintensität wird von der Fahrgeschwindigkeit beeinflusst. Bei leicht verschmutzten Gleisen kann die Lok schneller fahren. Bei stark verschmutzten Gleisen sollte sie langsamer unterwegs sein. Dann reinigen die Reinigungsräder die Schienen gründlicher. Sind die Gleise stark verschmutzt, empfehlen sich übrigens mehrere Reinigungsfahrten mit mittlerer Geschwindigkeit. Eingesetzt werden kann der Schienenreiniger vor allem bei Messinggleisen. Bei vernickelten Gleisen sollte er nicht zum Einsatz kommen.



TIPP

Grundsätzlich gilt: Lassen Sie die Schienenreinigungslok bei ihrer Putzarbeit nie unbeaufsichtigt. Falls die Lok durch einen Vorfall auf den Gleisen an ihrer Weiterfahrt gehindert wird, sich aber die Reinigungsräder weiterdrehen, besteht die Gefahr, dass die Schienen beschädigt werden.

Im Vergleich zum Vorgängermodell mit der Artikelnummer 21670 sind die beiden Modellneuheiten 2021 erstmals mit einem mfx/DCC-Decoder ausgestattet, der viele Licht- und Soundfunktionen bietet, die digital steuerbar sind. Das Fahrgeräusch ist aber wie die Reinigungsfunktion auch im Analogbetrieb funktionsfähig.

Egal, ob im digitalen oder analogen Fahrbetrieb, die neuen Schienenreinigungsloks erledigen ihren Job als Saubermann auf Schienen immer perfekt.



HIGHLIGHTS

Schienenreinigungslok, Epoche IV bis VI, Art. 21671

- 1 Modell einer Schienenreinigungslok im Stil einer Gleisbaumaschine.
- 2 Zwei Reinigungsräder zum Säubern der Schienen.
- 3 Zwei leistungsstarke kugelgelagerte Bühler-Motoren. Ein Motor treibt die beiden Reinigungsräder an, der andere Motor die beiden Radsätze.
- 4 mfx/DCC-Sounddecoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen, digital schaltbar.
- 5 Reinigungsfunktion und Fahrgeräusch auch im Analogbetrieb funktionsfähig.
- 6 Schleifräder austauschbar. Ersatz-Schleifräder unter der Artikelnummer E132064.
- 7 Länge 44 Zentimeter.



HIGHLIGHTS

Schienenreinigungslok USA, Epoche IV bis VI, Art. 21672

- 1 Modell einer Baumaschine wie sie im Gleisbau eingesetzt wird.
- 2 Farbgebung und Beschriftung im Stil der Union Pacific Railroad.
- 3 Zwei Reinigungsräder zum Säubern der Schienen.
- 4 Zwei leistungsstarke kugelgelagerte Bühler-Motoren. Ein Motor treibt die beiden Reinigungsräder an, der andere Motor die beiden Radsätze.
- 5 mfx/DCC-Sounddecoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen, digital schaltbar.
- 6 Reinigungsfunktion und Fahrgeräusch auch im Analogbetrieb funktionsfähig.
- 7 Schleifräder austauschbar. Ersatz-Schleifräder unter der Artikelnummer E132064.
- 8 Länge 44 Zentimeter.



Warnlicht:
Die beiden Blinklichter zeigen den Reinigungseinsatz auch optisch an.



Vorsicht:
Ein aufmerksamer Lokführer ist natürlich auch dabei.



Lichtwechsel:
Das Spitzenlicht wechselt mit der Fahrtrichtung.



Arbeitstier: Die Schienenreinigungslok erinnert optisch an Gleisbauloks.



Detailvielfalt:
Die Gleisbaulok mit der Loknummer V3 besitzt viele angesetzte Details.



Putzrad:
Ein zusätzlicher Bühler-Motor treibt die beiden Schleifräder im Frontbereich der Lok an.



Integriert:
Im Unterschied zum Vorgänger 20670 (links) besitzt das neue Modell einen mfx-/DCC-Decoder.

Fotowettbewerb: Die schönsten Schnappschüsse der Clubreisen 2020

Auf den Clubreisen 2020 im Juli und September in die Schweiz haben die Teilnehmer nicht nur die herrlichen Fahrten in den historischen Zügen genossen, sondern auch viel fotografiert. Daraufhin bat der Club die Teilnehmer ihre attraktivsten Fotos einzuschicken. Eine Jury wählte die Top Ten unter den Einsendungen, die auf den Clubseiten im Internet den Mitgliedern vorgestellt wurden. Die Clubmitglieder konnten dann online ihre Fav-

oriten wählen. Jetzt stehen die Sieger des Clubreise-Fotowettbewerbs fest: Auf Platz 1 setzten die Clubmitglieder das Foto von A. Hauck, welches das Rhätische Krokodil am Lago di Poschiavo zeigt. R. Mair wurde für seine eindrucksvolle Aufnahme der Zahnradampflokomotive HG 4/4 der Dampfbahn-Furka-Bergstrecke auf der Steffenbachbrücke auf Platz 2 gewählt. Auf Platz 3 kam die Aufnahme von H.-A. Battel, sie zeigt das Bernina-Krokodil am Lago Bianco.



Platz 1:
A. Hauck, Ludwigshafen
Gewinn: E-Lok Re 460,
Märklin 39467



Seeblick: Das Krokodil am Lago di Poschiavo auf seinem Weg nach Tirano.

Platz 2:
R. Mair, Miesbach
Gewinn: E-Lok BR 141,
Trix 16142



Kraftvoll: Die Zahnradampflokomotive HG 4/4 704 der Dampfbahn-Furka-Bergstrecke bei der Überfahrt über die Steffenbachbrücke.

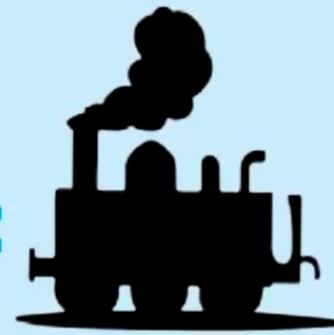


Platz 3:
H.-A. Battel, Münster
Gewinn: E-Lok BR E 41,
Trix 16143



Malerisch: Das Bernina-Krokodil passiert den Lago Bianco am Bernina-Pass.

Neuer Kooperationspartner: Böhmetal-Kleinbahn



Die Böhmetal-Kleinbahn ist die einzige Schmalspurbahn in der Lüneburger Heide. Sie verkehrt zwischen Benzen und Klein-Eilstorf. Mit der Diesellok „Wilde Erika“ geht es in historischen Waggons aus den Jahren 1894 bis 1954 auf der 600-Millimeter-Spur durch die „Böhmeschen Dörfer“, üben Jordan – einen Nebenfluss der Böhme – und dann wieder zurück.

Das Erleben der Landschaft ist nur eine Seite, die Reisenden erleben auch, wie Loks rangieren, Weichen aufgeschlossen und Straßen gesperrt werden. Zum Wagenpark der Böhmetal-Kleinbahn zählen nicht nur gedeckte Personenzüge wie der Wagen 381 der ehemaligen Zliner Kreisbahn oder der Wagen 202 auf HF-Drehgestellen aus dem Jahre 1918: Mitfahren werden kann auch in einem gedeckten

Güterwagen der ehemaligen Jarotschiner Kreisbahn und im Sommer in einem offenen Güterwagen.

Zudem lässt sich, ein weiteres Alleinstellungsmerkmal, die Strecke mit Schmalspur-Fahrraddraisinen abradeln. Im einzigen Wellblechbahnhof Deutschlands in Hollige wird eine analoge Modellbahn aus den 1960er-Jahren betrieben, im dazu gehörenden Beamtenwohnhaus ist eine Eisenbahn-Bibliothek beheimatet und im Freigelände laufen Hasen und Hühner herum.

Die Saison 2021 der Böhmetal-Kleinbahn startete an Ostern – Fahrkarten gibt es pandemiebedingt zurzeit über das Internet (www.boehmetal-kleinbahn.de/fahrt-buchen) oder am Schalter in Altenboitzen.

Weitere Infos: www.boehmetal-kleinbahn.de



Saisonstart: Üblicherweise startet die Böhmetal-Kleinbahn an Ostern. Aktuelle Infos gibt's auf der Webseite der Kleinbahn.

Clubmitglieder bekommen Rabatt bei ihren Fahrten mit der Schmalspurbahn in der Lüneburger Heide. Die Böhmetal-Kleinbahn Betriebsgesellschaft gGmbH bietet allen Clubmitgliedern bei der Vorlage ihrer Clubkarte eine Vergünstigung von 1 Euro auf Fahrscheine.



Auf Tour mit der „Wilden Erika“: Die Böhmetal-Kleinbahn empfängt auch Gruppen und stellt Sonderzüge bereit.

Neuer Service: Automatische Bestellbestätigung

Wer einen Clubartikel über seinen Händler bestellt, erhält ab sofort eine Bestätigung seiner Bestellung per Mail. Diese wird ausgelöst, sobald im Händler-Auftragsportal die Bestellung des Katalogs oder Clubmodells erfolgt. Voraussetzung für diesen Service: Das Clubmitglied hat im Clubkonto unter www.lgb.de – Club

– Zum Club eine E-Mail-Adresse hinterlegt. Alle Bestellungen können wie bisher im passwortgeschützten Clubbereich im Clubkonto in einer Übersicht eingesehen werden. Hier ist auch ersichtlich, welche weiteren Clubprodukte vom Mitglied noch bestellt werden können.

Clubgeschenk 2021

Dieses LGB Clubgeschenk findet auf jeder Gartenbahn garantiert sein Plätzchen. Egal, ob an Bahnhöfen, Aussichtspunkten, in Parks oder am Wegrand, die Club-Parkbank lässt sich überall aufstellen. Außerdem liegt dem Clubgeschenk etwas ganz Besonderes bei: eine Figur, die nicht jeder hat und auch



nicht jeder bekommen kann. Es ist ein mit einem LGB Shirt bekleideter Gartenbahner, der gerade intensiv in die Depesche vertieft ist. Die Außenseiten der letzten Depesche Ausgabe liegen dem Bausatz als Sticker bei. Der Versand des Clubpräsents an die Clubmitglieder erfolgt voraussichtlich im Mai 2021.

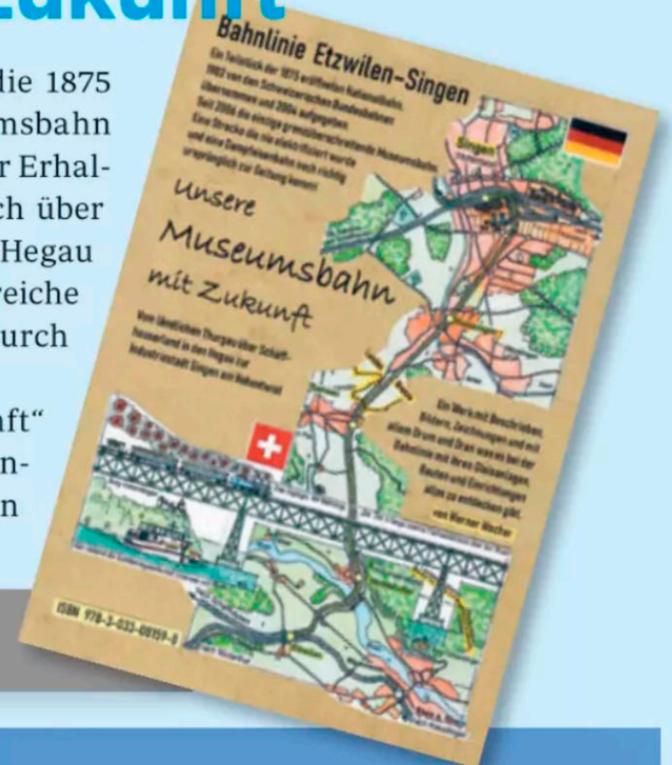
Einmalig: Ein LGBler auf der Parkbank bei seiner Lieblingslektüre. Das gibt es nur als Clubgeschenk.

Buchrabatt „Unsere Museumsbahn mit Zukunft“

Ein schönes Beispiel für einen grenzüberschreitenden Bahnverkehr ist die 1875 eröffnete Bahnlinie Etwilen–Singen, die heute von der Stiftung Museumsbahn (www.etzwilen-singen.ch) gepflegt wird. Der Co-Präsident des Vereins zur Erhaltung der Bahnlinie (VES), Werner Woche, hat ein höchst unterhaltsames Buch über die Verbindung vom ländlichen Thurgau über das Schaffhauserland bis zum Hegau geschrieben. Sein Buch „Unsere Museumsbahn mit Zukunft“ ist eine faktenreiche Dokumentation mit Skizzen, Plänen und Fotos. Zum Lesevergnügen wird es durch Anekdoten, Gedichte und humorvolle Karikaturen.

Clubmitglieder erhalten beim Kauf des Buchs „Unsere Museumsbahn mit Zukunft“ auf www.buchshop-etzwilen-singen.ch einen Rabatt. Bitte im Bestellformular unter „Code“ „MAERK1875“ eintragen, dann werden für das Buch statt 40 Franken plus Versandkosten nur 30 Euro plus Versandkosten (5 Euro) berechnet.

Doppelvorteil: Clubmitglieder bekommen eine unterhaltsame Lektüre zu vergünstigten Konditionen.



LGB Clubfilm

Der neue Club-Jahresfilm 2021-1 steht voraussichtlich ab Mitte Mai in Ihrem Clubkonto unter www.lgb.de (Menüpunkt Club – Zum Club Login/Logout) zum Download bereit. Schwerpunktthema ist die Ge 4/4 I 605 als Modell und ihr Vorbild. Dazu besuchte das Filmteam die Rhätische Bahn in Graubünden. Zwei Werkstattbesuche standen ebenfalls auf dem Drehplan: Beim ersten dreht sich alles um das Altern eines vierachsigen Güterwagens, beim zweiten Besuch entsteht das Modell des Wasserhauses am Bahnhof der Preßnitzalbahn in Steinbach. Ein Hotel im Erzgebirge mit einer schönen LGB Bahn ist ein weiteres von vielen Themen des Clubfilms. Der Bonusfilm beschäftigt sich diesmal mit der Gotthardbahn, der legendären Schweizer Bahnverbindung von Erstfeld nach Bellinzona. Der heruntergeladene Jahresfilm 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.



Tolles Thema: Die Ge 4/4 I 605 im Original und als LGB Modell

Neuer Kooperationspartner Oldtimer Museum Rügen

Oldtimer
MUSEUM Rügen



Das Oldtimer Museum Rügen ist ein Erlebnis für Technikfans und Familien.

Deutschlands größte Insel ist bekannt für Kreidefelsen, herrliche Strände und viel Natur. Es gibt aber noch einen Grund, auf die Ostseeinsel Rügen zu reisen: das Oldtimer Museum Rügen. Die exquisite Sammlung präsentiert drei Themenkreise: Oldtimer, Feuerwehrfahrzeuge sowie Lokomotiven und Modellbahntechnik.

Doch es sind nicht nur Raritäten zu besichtigen: Jedes Exponat steht für einen maßgeblichen technischen Entwurf. So bieten die 80 Autos im Museum einen Vergleich der geteilten deutschen Automobilgeschichte von 1949 bis 1989. Nicht minder spannend ist die Loksammlung mit den Einheitsdampfloks der Baureihen 23 und 52 oder der stromlinienverkleideten 03 002. Die Dieseltraktion wird von der purpurroten V 200 009 vertreten, ebenso repräsentativ ist für E-Loks die 244 139-2 der DR oder die E 18 204, einst eine der schnellsten Loks der DRG.

Interessant ist auch die umfangreiche Spur-N-Sammlung, die nach Epochen geordnet als vorbildgerechte Züge in Vitrinen ausgestellt ist. Eine Märklin Spur-1-Anlage ist ebenfalls zu sehen. Für Gartenbahnfans gibt es einen besonderen Lecker-

bissen: eine 15 x 2 Meter große LGB Innenanlage, die sich mit den Themen Berglandschaft und Hafen beschäftigt und deren Züge von den Besuchern in Fahrt gesetzt werden können.

Die aktuellen Öffnungszeiten des im Ortsteil Prora in Binz beheimateten Museums sind der Homepage zu entnehmen. Clubmitglieder bezahlen bei Vorlage der LGB Clubkarte für die Kombi-Eintrittskarte zum Besuch des Oldtimer Museums Rügen und des NVA Museums Rügen statt 13 Euro lediglich 11 Euro.

Kontakt: Oldtimer Museum Rügen, Proraer Allee 119, 18609 Binz, www.oldtimer-museum-ruegen.de



Überraschung: Das Museum besitzt sogar eine LGB Bahn.



Imposant: Die 52 8190-2 ist eine der meistgebauten Einheitslokomotiven.



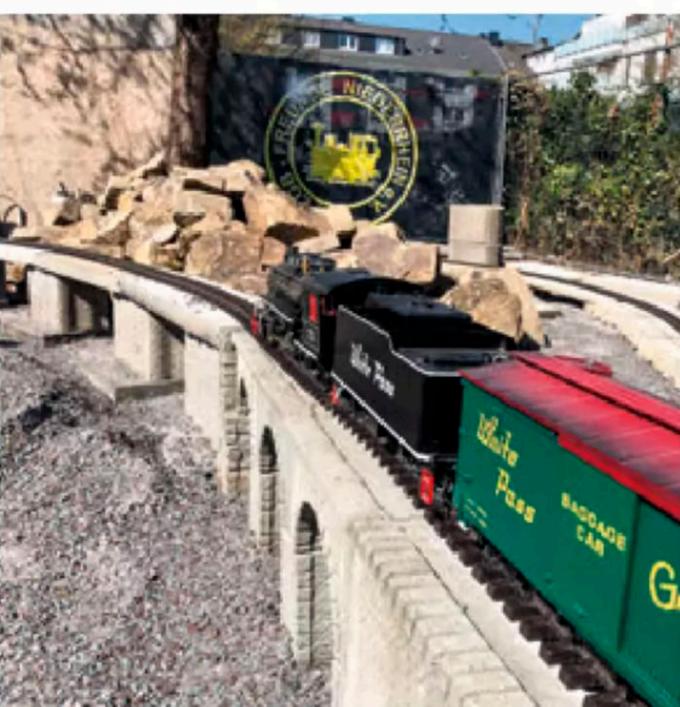
Vorbildlich: Die Modelle der umfangreichen Spur-N-Sammlung sind zu vorbildgerechten Zügen zusammengestellt.



Frank Tümmermann, Vorstandsmitglied der LGB Freunde Niederrhein, lässt den großen Umzug des Vereins ins neue Domizil nach Duisburg nochmals Revue passieren.



Ist auch am neuen Standort in Duisburg das Highlight: der US-Schulbus.



Das neue Domizil macht Spaß und bietet auch draußen viel Platz.

FRANK TÜMMERMANN

Umzug: Die Herkulesaufgabe ist gemeistert

Man glaubt ja kaum, was im Laufe der Jahre so alles zusammenkommt. Wir schon. Denn wir haben unsere Schätze alle transportiert. Der „Hausstand“, das sind rund 500 Meter Gleismaterial, Weichen, Natursteine, Gebäude, Brücken – und natürlich jede Menge Technik und Ersatzteile (die dazugehörigen Fahrzeuge, also Loks und Wagen, gehören unseren Mitgliedern, die sie privat gebunkert haben).

Warum wir das alles transportiert haben? Ganz einfach: Nachdem die LGB Freunde Niederrhein zwölf Jahre lang ihr Vereinsdomizil im Bahnbetriebswerk Krefeld hatten, wurde der Bau im vergangenen Jahr verkauft. Der neue Besitzer, ein französischer Bahnbetreiber, wollte diesen selbst als Reparaturwerkstatt und Ersatzteillager für seine Loks nutzen.

Also war klar: Wir müssen zum 30. November 2020 raus. Bloß wohin? Da traf es sich gut, dass ich für meine Auto-Reparatur- und Lackierwerkstätte zwei Standorte hatte: einen in Kamp-Lintfort und einen in Duisburg. Und Letzteren wollte ich ohnehin räumen. Damit stand fest: Die LGB Freunde Niederrhein ziehen um – von Krefeld nach Duisburg. Seither nutze ich den Standort Duisburg lediglich noch als Annahme- und Abgabestelle für die Fahrzeuge meiner Kunden, die im Umkreis wohnen. Was ich toll finde, denn so bin ich seit einiger Zeit täglich bei meinem Hobby.

Von August bis Ende November war jeder Tag Umzugstag, bis zu zehn Leute haben angepackt. Die größte Herausforderung beim Umzug war es, tonnenweise Material aus der ehemaligen Autowerkstatt raus und rund 60 Tonnen

Schotter und Splitt für den Untergrund der Außenanlage reinzuschaffen. Und das durch eine Toreinfahrt, durch die kein Lkw passt.

Also haben wir das ganze Zeug auf Paletten gepackt und diese mit Hubwagen und Seilwinden auf meinen Autotransporter gezogen. Eine Heidenarbeit, die uns gemeinsam gelungen ist und sogar noch Spaß gemacht hat.

In unser altes Domizil übrigens hatten wir in Eigenarbeit eine eigene Holzhalle hineingebaut – 20 auf acht Meter groß. Mir war klar: Das Ding pack ich nicht mehr an. Aber die fachgerechte Entsorgung der Holzhalle und des daneben stehenden Lagercontainers hätte rund 30.000 Euro gekostet. Also hab ich dem neuen Besitzer angeboten, dass wir ihm das Ganze schenken. Und der hat das zu meinem Erstaunen akzeptiert. Fragen lohnt, wie man sieht.

Inzwischen ist der Umzug Teil der Vereinsgeschichte. Unser neuer Standort hat einen Außenbereich von etwa 250 Quadratmetern, der Innenraum in der ehemaligen Lackierhalle ist rund 200 Quadratmeter groß. Hier steht der wohl teuerste Arbeitstisch der Welt: unsere ehemalige Hebebühne. Derzeit sind wir dabei, unsere USA-Anlage weiterzubauen – 24 mal fünf Meter groß, mit einer Nachbildung des Mount Rushmore mit den vier historischen US-Präsidentenköpfen, die Biggy Böhmer für uns modelliert hat. Dazu eine komplette Stadt aus den 50er-Jahren und eine Trestle-Brücke, wie sie typisch ist für die alten amerikanischen Holz-Eisenbahnbrücken. Natürlich haben wir die Anlage so konzipiert, dass unser alter US-Schulbus genau in die Mitte passt. Als Krönung des Ganzen sozusagen.



Die USA-Anlage wird weiter ausgebaut – dazu gehört auch eine Nachbildung des Mount Rushmore mit den vier historischen US-Präsidentenköpfen.



Signal-Wirkung

Für viele Gartenbahner sind Signale ein Muss. Für vorbildgerechtes Fahren sind sie unverzichtbar – in jedem Fall bringen sie Fahrspaß.

Signale zeigen an, ob für den Zug „Halt“, „Fahrt“ oder „Langsamfahrt“ besteht und sind seit jeher ein zentrales Element der Eisenbahninfrastruktur. Allerdings anders als im Straßenverkehr sind die Signale bei Eisenbahngesellschaften nicht einheitlich ausgeführt. So bietet LGB auch für die drei großen Anlagenthemen Rhätische Bahn, amerikanische und deutsche Bahnen jeweils unterschiedliche Signaltypen an. Die Lichtsignale der RhB, die entlang der engen Bergstrecken stehen, beanspruchen zum Beispiel weniger Platz und sind daher sehr schlank ausgeführt. Die stärker ausladenden Flügelsignale setzen dagegen noch viele amerikanische und europäische Bahngesellschaften ein.

Im LGB System gibt es insgesamt fünf verschiedene Signale: das Vorsignal Vr0/Vr1 (Art. 51910) mit einer beweglichen Sig-

nalscheibe und in der Farbe wechselnden Signalleuchten, das einflügelige Hauptsignal Hp0/Hp1 (Art. 51920) und das zweiflügelige Hauptsignal Hp0/Hp2, das „Halt“ und „Langsamfahrt“ anzeigt. Zusätzlich gibt es das RhB-Signal (Art. 51950) und das klassische amerikanische Flügelsignal (Art. 51960), das mit einem nach unten schwenkenden Flügel „Fahrt“ oder „Halt“ anzeigt.

Aufbau der Signale ist einfach

Alle Signale lassen sich ganz einfach installieren. Dazu müssen die Signalmasten nur am Signalantrieb (Sockel unten) befestigt werden. Die Stellgabel unten am Signalmast ist dabei so auszurichten, dass sie in den beweglichen Stift am Signalantrieb passt. Dann nur noch den Mast auf den Sockel am Antrieb drücken

und das Signal von Hand stellen, um sicherzugehen, dass Stellgabel und Stift richtig ineinandergreifen. Alle elektrischen LGB Signale werden mit einem LGB Signalantrieb geliefert, der entsprechend der Farbkodierung am LGB Stellpult, am Weichendecoder oder am Gleiskontakt (Art. 17100) angeschlossen wird. Umfangreiche Informationen und Skizzen zum detaillierten Aufbau halten die Anleitungen bereit, die jedem Signal beiliegen.

Neben der analogen Betriebsweise (über das LGB Stellpult) kann man die Signale natürlich technisch up to date auch digital schalten – zum Beispiel mit einer Central Station 3. Dazu benötigt man neben der Steuerzentrale einen Decoder, der die gewünschten Befehle von der Digital-Zentrale entgegennimmt und die Signale entsprechend umschaltet oder aktiviert. Bei LGB

heißt dieser Baustein „Weichendecoder“, der, anders als sein Name vermuten lässt, neben Weichen auch Licht- und andere Verbraucher wie die Signale schaltet. Sogar Blinklichter und weitere Spezial-effekte beherrscht der Decoder.

Bei LGB gibt es den Weichendecoder in zwei Ausführungen: In der Version mit einem Kanal (Art. 55524) lässt sich ein Magnetartikel/Verbraucher über den Decoder schalten; in der 4-Kanal-Version (Art. 55525) können gleich vier Verbraucher gesteuert werden. Man muss also nur die Anzahl der umzuschaltenden Geräte durch vier teilen und man weiß, wie viele Mehrfachdecoder erforderlich sind. Bei beiden Decodern ist eine Stromaufnahme direkt am Gleis möglich, wodurch eine lange, kompli-



Weichendecoder, 1 Kanal (Art. 55524): Mit ihm lassen sich Stellbefehle an einen LGB Magnetartikel übertragen.



Weichendecoder, 4 Kanäle (Art. 55525): Mit dieser Variante lassen sich gleich vier Magnetartikel digital schalten.

zierte Verkabelung vermieden wird. Beide Decoder unterstützen die Formate DCC, mfx und MM. Beim 4-Kanal-Decoder kann jeder Ausgang individuell eingestellt werden. Im Einzelnen stehen folgende Modi zur Verfügung: normal für Weichen und Signale, synchrones und asynchrones Blinken (für Lampen) sowie Ein/Aus für Lampen und Zubehör. Im Modus normal, synchron und asynchron kann dabei die Schaltdauer fallbezogen eingestellt werden.

Wer möchte, kann die Signale direkt dazu nutzen, die Fahrt der Züge je nach Stellung der Signale zu beeinflussen. Bei einer einfachen Zugbeeinflussung wird ein Gleisabschnitt im Bereich des Signals elektrisch vom Rest der Anlage getrennt. Zur Trennung verwendet man am besten zwei Unterbrechergleise (Art. 10153). Wichtig: Der isolierte Block muss länger sein als die „elektrische“ Länge des Zuges (in der Regel etwas länger als die längste Lokomotive im Fuhrpark). Dann wird der Block mittels der LGB Zusatzschalter (Art. 12070) so verkabelt, dass Strom fließt, wenn das Signal auf „Fahrt“ steht. In der Signalstellung „Halt“ sperrt der Zusatzschalter den Strom für den isolierten Block und der Zug bleibt vor dem Signal stehen. Details zur Verkabelung finden Sie auch hier in den beigelegten Anleitungen der jeweiligen Signale.



Hauptsignal Hp0/Hp2 (Art. 51940): Zweiflügliges Signal zum Beispiel zur Zugleitung in Bahnhöfen. Als einflügliges Signal (zum Beispiel für Hauptstrecken) unter Art. 51920 erhältlich.



Vorsignal Vr0/Vr1 (Art. 51910): Mit beweglicher Signalscheibe und in der Farbe wechselnden Leuchten ausgestattet.



RhB-Lichtsignal (Art. 51950): Vorbildgerechter Signalmast, ausgestattet mit von Rot auf Grün wechselnden Signalleuchten.



Amerikanisches Flügel-signal (Art. 51960): Dieser Signaltyp fand sich früher bei vielen amerikanischen Eisenbahnen im Einsatz.

Kunstfelsen – praktisch und sehr realistisch



Kurz vor Redaktionsschluss erreichten uns Felswände für drinnen und draußen von Prehm-Modellbahn (www.prehm-modellbahn.de). Die Kunstfelsen sind sehr realistisch in Struktur und Optik. Der Vergleich mit einem Sandsteinblock zeigt, wie natürlich die zerklüfteten Felsen wirken, die als dreidimensionale Platten von Prehm-Modellbahn geliefert werden. Es gibt sie in verschiedenen Größen, entweder farblos oder vorgefärbt in Granit- oder Sandsteinfarben.

Die Kunstfelsen bestehen aus mineralischen Materialien, sind witterungsbeständig sowie frost- und feuerfest. Und bei Sonneneinstrahlung zeigt sich ein vielfältiges Spiel von Licht und Schatten, so wie es eigentlich nur ein Berg aus Granit bietet, der mit wesentlich mehr Aufwand hergestellt werden kann. Da die Platten in enormen Größen von über einem Quadratmeter erhältlich sind, lassen sich große Projekte in kürzester Zeit realisieren. Eine interessante Alternative zum Bewegen und Aufschichten größerer Mengen an Grobschotter. Denn ein entsprechend großer echter Steinbrocken hat nicht die maßstäblich kleinteilige Struktur, um auf einer Spur-G-Gartenbahn echt zu wirken.

Ohne alle möglichen Projekte ausprobieren zu können, entfalten sich schnell Ideen, wie die Kunstfelsen eingesetzt werden können. Etwa als Hintergrund an Grundstücksgrenzen oder an Gebäuden, bei denen normalerweise kein Platz in der Tiefe vor-

handen ist. Weitere Einsatzmöglichkeiten wären optische Trennungen von Strecke und getarnter Kehrschleife oder von Strecke und Schattenbahnhof. Benötigt wird ein Stützgerüst aus Holz- oder Metallstreben, an das die Felsplatten geschraubt werden. Das benötigt nicht viel Platz. Auch als Berg für eine Burgruine oder als Steinbruch eignen sie sich, besonders wenn echte Steine oder Schotter, farblich angepasst, dekorativ davorliegen. Auch ohne Gleise in der Nähe lassen sich mit den Kunstfelsen Sockelverkleidungen, Blumenkästen oder ganze Wände gestalten.

Um die Platten auf Maß zu beschneiden oder eine Tunnelöffnung zu schaffen, kann ein Trennschleifer eingesetzt werden. Mit dem Hammer können Stücke abgeschlagen und anschließend ergänzt oder aufgesetzt werden, Bohren ist ebenfalls möglich. Die einzelnen Stücke werden mit Armierungsmörtel oder Fliesenkleber zusammengesetzt. Die Farbgebung der Felsen ist nach Belieben an die Umgebung und den eigenen Geschmack anpassbar, dazu können Außenfarben wie Fassaden- oder Abtönfarben eingesetzt werden.

Der Bahnbautrupps auf unseren Bildern hat sich ebenfalls schon einmal Gedanken über weitere Details der Felsenlandschaft gemacht. Er hat an angeseilte Bergsteiger gedacht und an die Sicherheit der Bahnreisenden vor herabstürzendem Gestein. Doch diese Basteleien folgen in einer späteren Depesche Ausgabe.



VOM KUNSTFELSEN KÖNNEN STÜCKE ABGESCHLAGEN UND WIEDER AUFGESETZT WERDEN.



AUSWAHL: DIE FELSEN GIBT ES IN VERSCHIEDENEN GRÖSSEN UND FARBEN.



REALISTISCH: DER PREHM-FELSEN VOR EINEM ECHTEN SANDSTEINBLOCK..

Die schönsten Fotos vom langsamsten Schnellzug

Der LGB Fotowettbewerb zum 90-jährigen Jubiläum des Glacier Express ist entschieden. Viele tolle Fotos wurden eingereicht. Wir stellen Ihnen die Siegerfotos vor.



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

Der langsamste Schnellzug der Welt feierte im letzten Jahr seinen 90. Geburtstag. Zum Anlass des runden Geburtstags rief die LGB Depesche ihre Leser auf, ihre schönsten Fotos vom Glacier Express einzuschicken, die sie in den letzten Jahren gemacht hatten. Teilnehmer aus vielen Ländern Europas beteiligten sich und schickten ihre Lieblingsfotos vom Glacier Express an die Redaktion. Der Jury lagen Fotos aus den 1980er-Jahren ebenso vor wie Aufnahmen, die erst wenige Wochen alt waren. Dass es auf der 291 Kilometer langen Strecke zwischen dem Engadiner Ort St. Moritz und Zermatt im Kanton Wallis viele herrliche Fotomotive gibt, die dem Zugklassiker eine perfekte Kulisse bieten, war allen Fotos zu entnehmen, führt die berühmte Bahnstrecke doch durch malerische Berglandschaften, durch die beeindruckende Rheinschlucht, über Pässe in 2.000 Metern Höhe, über 291 Brücken und durch 91 Tunnel. Über 100 Fotos wurden eingeschickt, darunter viele tolle Aufnahmen, sodass es der Jury sehr schwer fiel, die drei Siegerfotos auszuwählen.

Platz 1 eroberte ein Schnappschuss von David Groß, der den Glacier Express bei einer Wanderung westlich des Oberalpsees entdeckte. Eine herrliche Panoramaaufnahme vor einer weltbekannten Kulisse knipste Fabian Freund, der den Glacier Express mit der „LGB Lok“ an der Spitze auf dem Landwasser Viadukt vor die Kamera bekam. Die Jury wählte ihn auf Platz 2. Werner Lichtensteiger hatte sich für sein Siegerfoto den ehemaligen Bahnhof von Solis ausgesucht und dann den Glacier Express mit der Ge 4/4 II 623 an der Spitze perfekt in Szene gesetzt.

Platz 1: David Groß, Deutschland

Er gewinnt die Glacier Express Ellok Ge 4/4 II Nr. 623 (Artikel 28446).



Das Foto von David Groß entstand 2010 bei einer Wanderung vom Oberalppass nach Andermatt. Das Flüsschen Oberalpreuss begleitet dort die Bahnstrecke, auf der der in Richtung St. Moritz rollende Glacier Express den Wanderern entgegenkam. Ein spontaner Schnappschuss, der beeindruckt. Eisenbahnfan David Groß hat in den letzten Jahren viele Streckenkilometer der Rhätischen Bahn und der Matterhorn-Gotthard-Bahn abgelaufen und hat dabei viele Fotos gemacht.



Platz 2: Fabian Freund, Deutschland

Er gewinnt den Glacier Express-Panoramawagen Excellence Class (Artikel 22670).



Das Foto von Fabian Freund entstand im Oktober 2018 bei einer Bahnwanderung in Graubünden. Der Glacier Express mit der Ge 4/4 II 617 Ilanz „50 Jahre LGB“ an der Spitze rollte gerade über den 65 Meter hohen Landwasserviadukt. Aufgenommen wurde das Foto am Aussichtspunkt Landwasserviadukt.

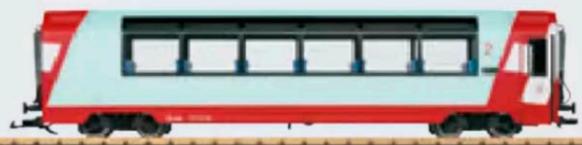


HERZLICHEN DANK

Die Depesche hatte zum Fotowettbewerb eingeladen, um den Glacier Express zu ehren. Leser aus sieben europäischen Ländern haben daraufhin ihre Fotos eingeschickt. Mehr als 100 Fotos wurden eingereicht, darunter viele tolle Aufnahmen. Leider können wir in der Depesche nur die drei Fotos der Gewinner zeigen. Viele andere Fotos mit dem Zugklassiker hätten es ebenfalls verdient. Wir bedanken uns ganz herzlich bei allen Teilnehmern.

Platz 3: Werner Lichtensteiger, Schweiz

Er gewinnt den Glacier Express-Panoramawagen 2. Klasse (Artikel 33671).



Das beeindruckende Foto knipste Werner Lichtensteiger im August 2020. Aufgenommen wurde es am ehemaligen Bahnhof von Solis, der heute für Zugkreuzungen genutzt wird. Der Bahnhof liegt zwischen Thusis und Tiefencastel. Das Foto entstand bei einer von Werner Lichtensteigers Fotoaktionen an den Strecken der Rhätischen Bahn. Zu sehen ist der Glacier Express 902 mit der Ge 4/4 II 623 an der Spitze bei der Fahrt nach St. Moritz. Im Hintergrund ist auf dem Berg das Dorf Muldain zu erkennen.





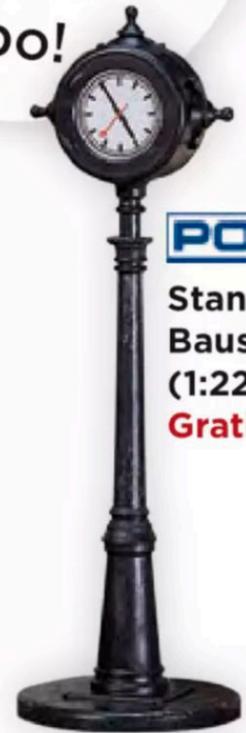
WWW.LGB.DE

Depesche

DAS MAGAZIN FÜR LGB FREUNDE



Top
Prämie
Sichern Sie sich
jetzt Ihr
Abo!



POLAG

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

*Prämien-Angebot gilt nur im Inland

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



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.

Jetzt bei Ihrem Händler: vom Ellok-Klassiker bis zur IV K aus Sachsen

Neu im Fachhandel



RhB Elektrolok Ge 4/4 I 605, Epoche IV, Artikel 22040

- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche IV.
- Zwei leistungsstarke Bühler-Motoren treiben vier Radsätze an.
- mfx/DCC-Digital-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen.
- Scherenstromabnehmer motorisch angetrieben und digital schaltbar.
- Länge: 57 Zentimeter.

Ende der 1940er-Jahre führte die Rhätische Bahn eine neue Generation von Elektroloks ein – Lokomotiven mit Drehgestellen ohne Laufachsen und mit hoher Leistung. Die Ge 4/4 I bewährte sich und blieb über viele Jahrzehnte im Fahrdienst der RhB. Bis in die 1980er-Jahre hatte die Ellok ein grünes Outfit, dann wurde sie modernisiert und erhielt einen roten Anstrich. Das Modell ist die Nachbildung der frühen Version der Ge 4/4 I. Farbgebung und Beschriftung entsprechen dem Vorbild der Epoche IV. Zur Ausstattung der Lok gehören zwei leistungsstarke Bühler-Motoren, ein mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen sowie ein Scheren-Dachstromabnehmer, der motorisch angetrieben und digital schaltbar ist.



RhB Glacier Express-Panoramawagen 2. Klasse, Epoche VI, Artikel 33671

- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI.
- Vollständige Inneneinrichtung.
- LED-Innenbeleuchtung, Stromabnahme über Kugellagerradsätze.
- Türen zum Öffnen.
- Länge: 68 Zentimeter.

Typisch für den heutigen Glacier Express sind die mit großen Fenstern ausgestatteten Panoramawagen und ihre markante Farbgestaltung. Die Wagen gibt es in verschiedenen Ausführungen, neben Wagen der 1. Klasse und der Excellence Class werden auch Wagen der 2. Klasse eingesetzt. Das vierachsige LGB Wagenmodell hat die originalgetreue Farbgebung und Beschriftung seines Vorbilds aus der Epoche VI. Zusammen mit der Ge 4/4 II 623 (Art. 28446), dem Excellence Class-Wagen (Art. 33670) und dem 1. Klasse-Wagen (Art. 33666) lässt sich der Glacier Express vorbildgerecht zusammenstellen.

WEITERE NEUHEITEN

Zusätzlich zu den vorgestellten Modellen sind weitere LGB Neuheiten bei Ihrem Fachhändler erhältlich: DR Personenwagen 2. Klasse, Epoche III (Artikel 31357), RhB Containerwagen Spar, Epoche VI (Artikel 46897), Ergänzungsset Baustelle (Artikel 49501).



BR IV K Dampflokomotive 99 587, Epoche III, Artikel 26845

- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche III.
- Zwei leistungsstarke kugelgelagerte Bühler-Motoren treiben vier Radsätze an.
- mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen, wie Führerstandsbeleuchtung und Spitzenlicht, das mit der Fahrtrichtung wechselt.
- Fahrgeräusche auch im Analogbetrieb.
- Rauchgeneration mit radsynchronem Dampfausstoß.

In den 1890er-Jahren entwickelte die Sächsische Maschinenfabrik die Schmalspur-Dampflokomotive IV K und baute davon fast 100 Stück. Die leistungsstarke Lok der Bauart Günther-Meyer verfügt über vier angetriebene Achsen, die auf zwei Triebdrehgestellen montiert sind. Zu Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts war die Dampflokomotive so populär, dass sie auf fast allen Schmalspurbahnen in Sachsen anzutreffen war. Die Neuauflage des populären Sachsen-Klassikers ist als Altbaulok ausgeführt, wie sie bei der DR eingesetzt wurde. Farbgebung und Beschriftung entsprechen dem Vorbild in der Epoche III. Die Lok verfügt unter anderem über einen mfx/DCC-Decoder und einen Rauchgenerator, der für radsynchronen Dampfausstoß und Zylinderdampf sorgt. Passend zur Lok gibt es zwei Personenwagen (Artikel 31356 und 31357) sowie einen Gepäckwagen (Artikelnummer 30324).



DR Personenwagen 2. Klasse, Epoche III/IV, Artikel 31356

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

Eine perfekte Ergänzung der sächsischen IV K ist der DR-Personenwagen 2. Klasse der Gattung KB 4 (Artikel 31356). Das Vorbild wurde 1922 in Betrieb genommen und ist auch heute noch für die Museumsbahn der Pressnitzalbahn zwischen Steinbach und Jöhstadt im Einsatz. Der 58 Zentimeter lange vierachsige Personenwagen bietet die originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche III/IV.



Santa Fe Diesellok F7 B-Unit, Epoche III, Artikel 20582

- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche III.
- Eingebauter Lautsprecher mit Anschlussmöglichkeit an A-Unit.
- Lokkasten teilweise echt verchromt.
- Limitierte Sonderversion.

Da die Motoren der F7-Dieselloks relativ schwach waren, war es in den USA üblich, mehrere F7 vor einem Zug einzusetzen und sie über eine Vielfachsteuerung zu fahren. Dabei wurden neben den F7-Lokeinheiten mit Führerstand (A-Units) auch führerstandslose Loks (B-Units) eingesetzt. Die F7 B-Unit der Santa Fe ist die ideale Ergänzung der F7 A-Units (Art. 20581 und 20583), die ebenfalls über einen echt verchromten Lokkasten verfügen. Die 60 Zentimeter lange Santa Fe-Lok besitzt die originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche III.



Samedan
Güterumschlagszentrum

HÄFELI AG LENZBURG



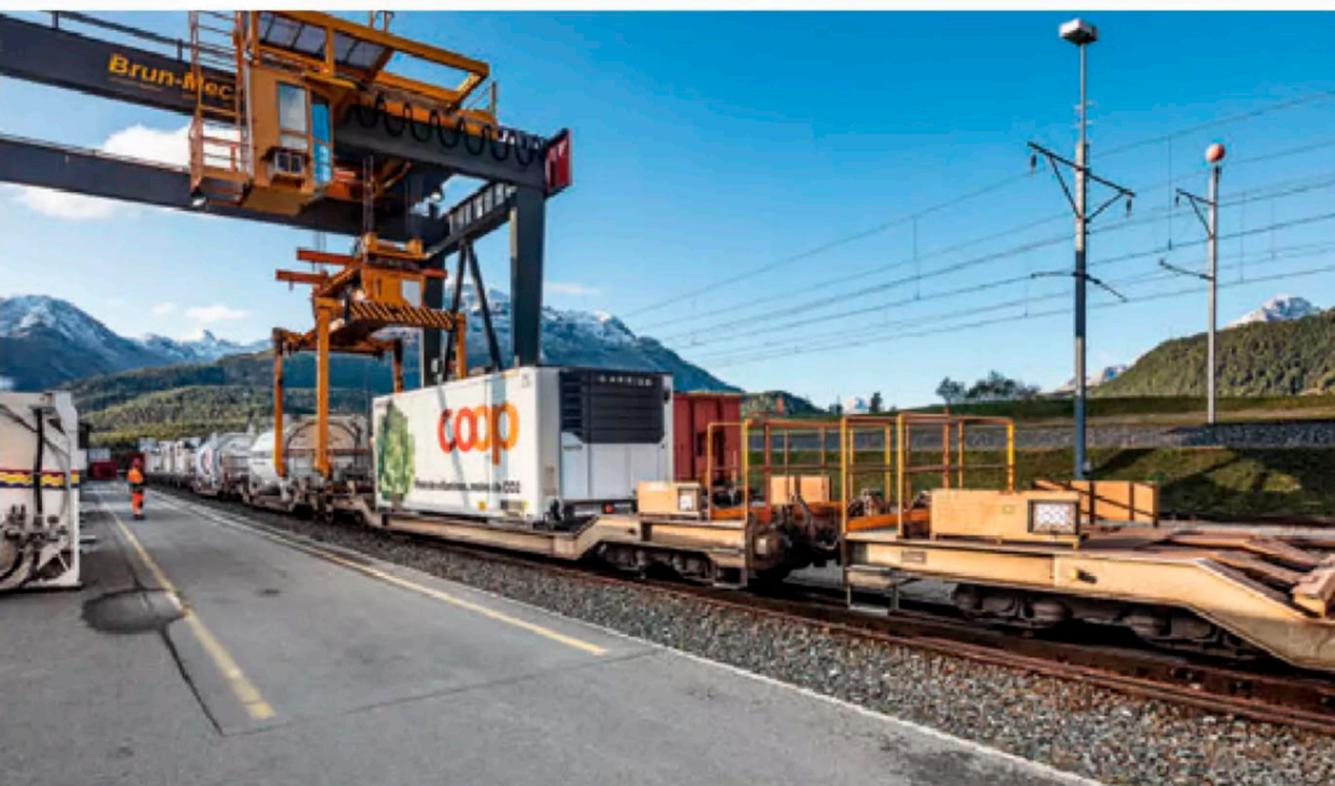
MONTEBELLO

Top-Logistik zu jeder Jahreszeit

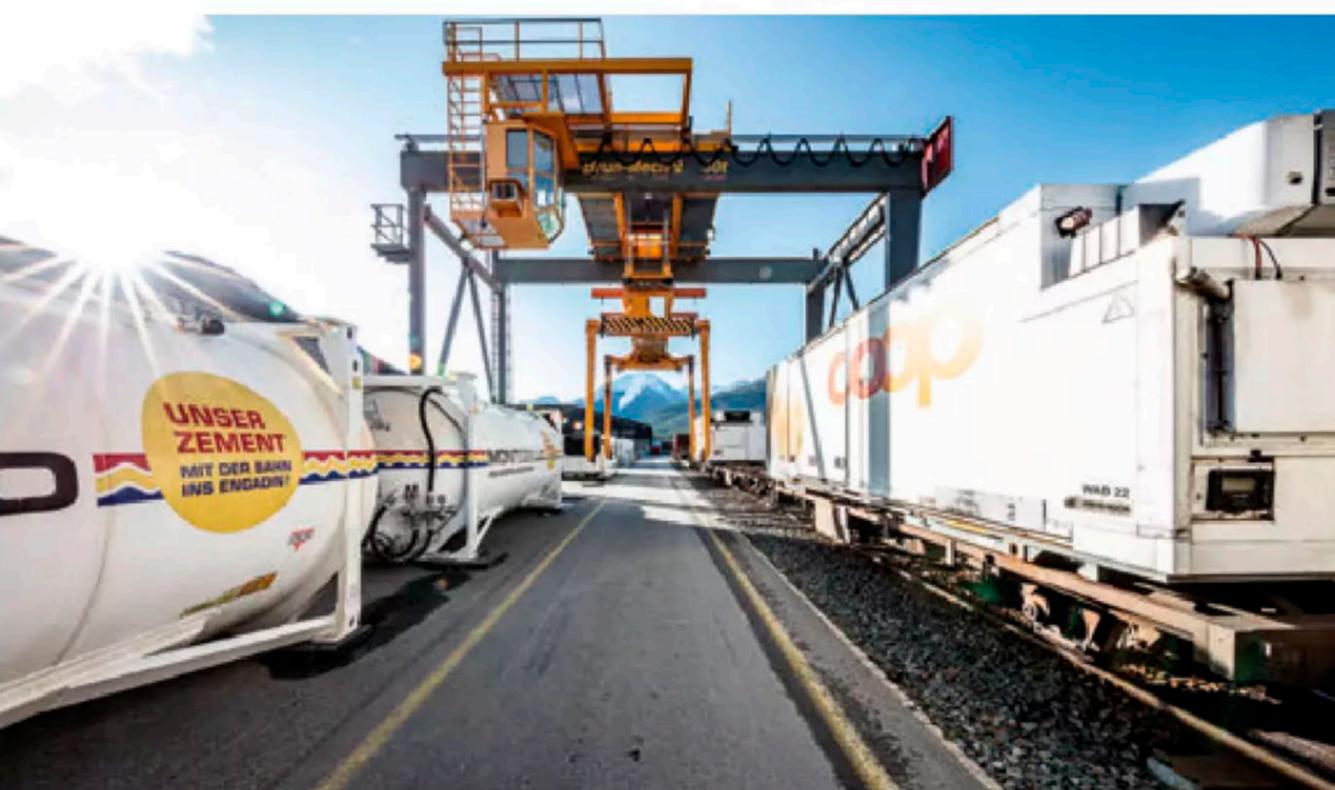
GUZO Samedan: Auf rund 1.700 Höhenmetern ist dank moderner Technik und Logistik der Gütertransport per Schiene möglich. Ein Blick auf das höchstgelegene Umschlagterminal der Alpen.



Zum GUZO gehört ein weithin sichtbarer Portalkran aus dem Jahr 1999 mit einem Traggewicht von 30 Tonnen – dazu eine Umschlaghalle mit gedeckter Umladerampe.



Mitten im Oberengadin angesiedelt ist das GUZO perfekt ausgerichtet auf den kombinierten Güterverkehr – vom Churer Rheintal bis ins Ober- und Unterengadin.



Zu den umgeschlagenen Gütern gehören unter anderem Holz, Mineralöl, Lebensmittel, Getränke, Baustoffe und Maschinen sowie Geräte für Baustellen.

Im Januar 2001 begann die Geschichte des GUZO – kurz für Güterumschlagzentrum Samedan im Oberengadin – und sie wird immer noch von der Rhätischen Bahn (RhB) und dem Tochterunternehmen Bündner Güterbahn weitergeschrieben. Doch was ist an einem solchen Güterumschlagzentrum so besonders, schließlich ist die Rhätische Bahn eher für den Transport von Personen bekannt? Die Antwort liefern die Zahlen und Daten der Bündner Güterbahn aus dem Jahr 2020: 591.000 Tonnen transportierte Güter, 39.000 abgefertigte Wagen mit einer Flotte von 332 Güterwagen, 530.000 gefahrene Zugkilometer und ein Umsatz von etwa 14,5 Millionen Euro. Im GUZO Samedan arbeiten zwei Vollzeitangestellte. Diese sind dem Leiter Betrieb des Bahnhofs Samedan zugeteilt. Der Verkauf sowie die Disposition der Güterwagen werden vom Team der Bündner Güterbahn mit Sitz in Landquart wahrgenommen. Dieses Team besteht aus zehn Personen. Eine davon ist Simona Sutter, Assistentin der Leitung der Bündner Güterbahn: „Die Güterumschlagzentren der RhB ermöglichen den Umschlag von der Straße auf die Schiene oder umgekehrt. Dadurch stellen sie in der entsprechenden Region auch die Feinverteilung via Straßentransport sicher“, erzählt Simona Sutter. Schon Anfang der 1990er-Jahre hatte man sich in der Politik und in der Wirtschaft in der Region vorgenommen, dass der Gütertransport von der Straße auf die Schiene verlagert werden könnte und Pläne geschmiedet. Der Grund: Das Oberengadin wurde dezentral mit Gütern versorgt. Dies war mit einem enorm hohen Aufwand verbunden, denn es mussten Abfahrten und Zufahrten erschlossen werden. Der fehlende Platz für eine bessere Umschlagorganisation war ebenso ein Problem, eine einheitliche Infrastruktur war nicht vorhanden. Last, but not least behinderte ein ineffizienter Güterverkehr auch den Personenverkehr in der Region und die Reklamationen wegen Lärmbelästigung vonseiten der Anwohner kamen gehäuft auf. Dies alles führte dazu, dass das GUZO ins Leben gerufen werden sollte. Über allem standen natürlich der Umweltschutz und die Erhaltung der Flora und Fauna im Oberengadiner Gebirge. Erst im Jahr 2000 wurde aus der Vorstellung mit der Erschließung des Industriegebiets Cho d’Punt Realität. Das GUZO in Samedan südöstlich von Chur ist zwar nach Landquart lediglich der zweitgrößte Umschlagplatz (nach der Anzahl der Umschläge) der Bündner Güterbahn, aber es

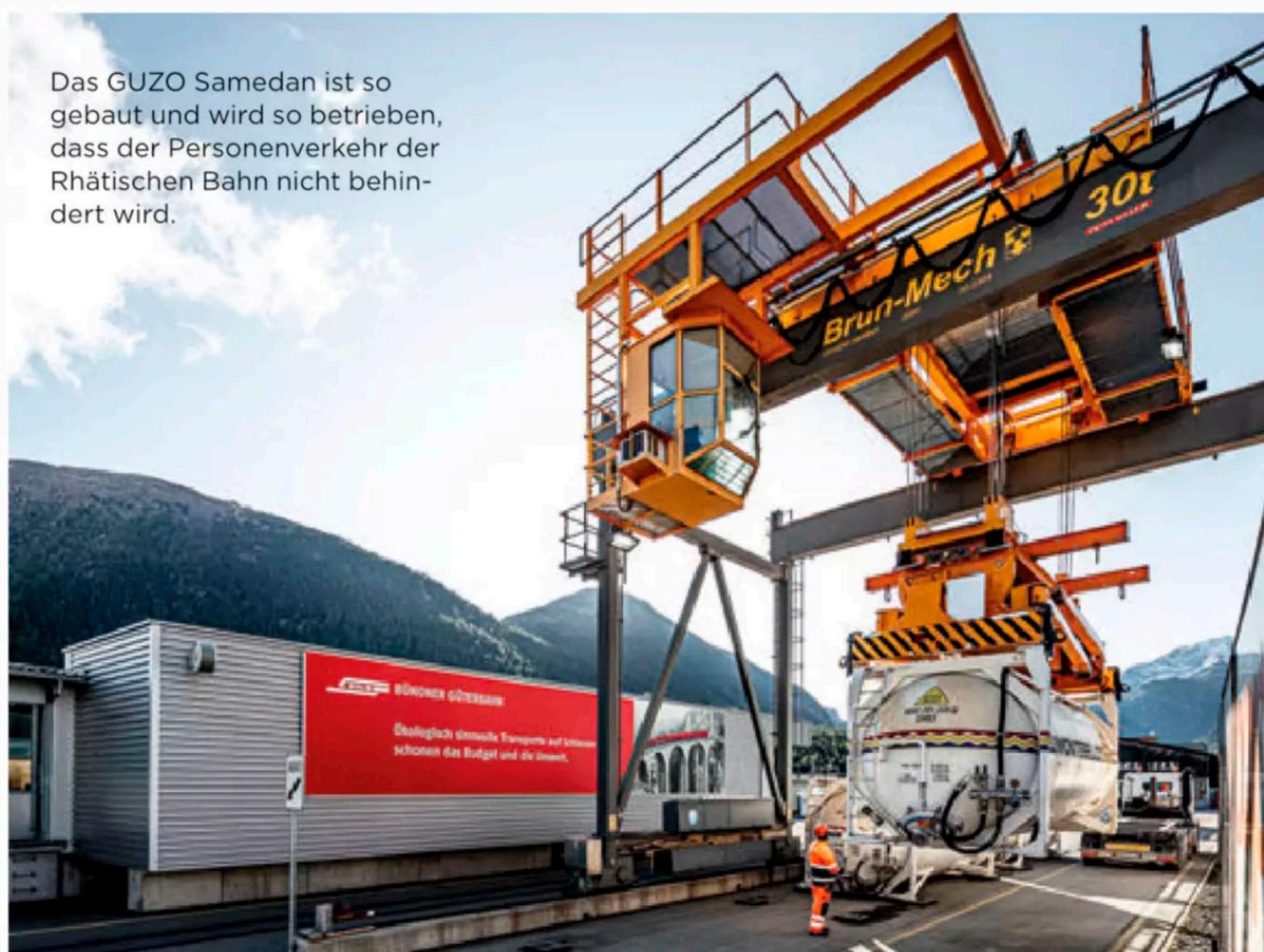


Das GUZO in Samedan sorgt dafür, dass Transporte nicht ausschließlich über die Straßen abgewickelt werden, sondern auch über Gleise. Das schont Flora und Fauna. Ein Umstand, der bei der Errichtung eine große Rolle gespielt hatte.

liegt mit 1.712 Metern über dem Meeresspiegel als Güterumschlagzentrum in den Alpen am höchsten.

Ein Blick auf die Ausstattung der Anlage: Zum GUZO gehören ein Portalkran (Baujahr 1999) mit einem Traggewicht von 30 Tonnen sowie eine Umschlaghalle mit gedeckter Umladerampe. Eine Hochrampe und ein ACTS-Umschlaggleis ergänzen die Anlage. Hilfsmittel wie Stapler (Baujahr 2003) erleichtern den Umladeprozess. „Das GUZO im Industriegebiet Cho d’Punt von Samedan ist die ideale Anbindung. Es sorgt dafür, dass die Güter von Chur bis ins Oberengadin und Unterengadin transportiert werden können. Und das zu jeder Jahreszeit“, wie man stolz in Samedan berichtet. Zu diesen Gütern gehören Holz, Eisen, Stahl, Mineralöl, Lebensmittel, Getränke, Baustoffe und Maschinen sowie Geräte für Baustellen.

Das GUZO Samedan ist so gebaut und wird so betrieben, dass der Personenverkehr der Rhätischen Bahn nicht behindert wird.



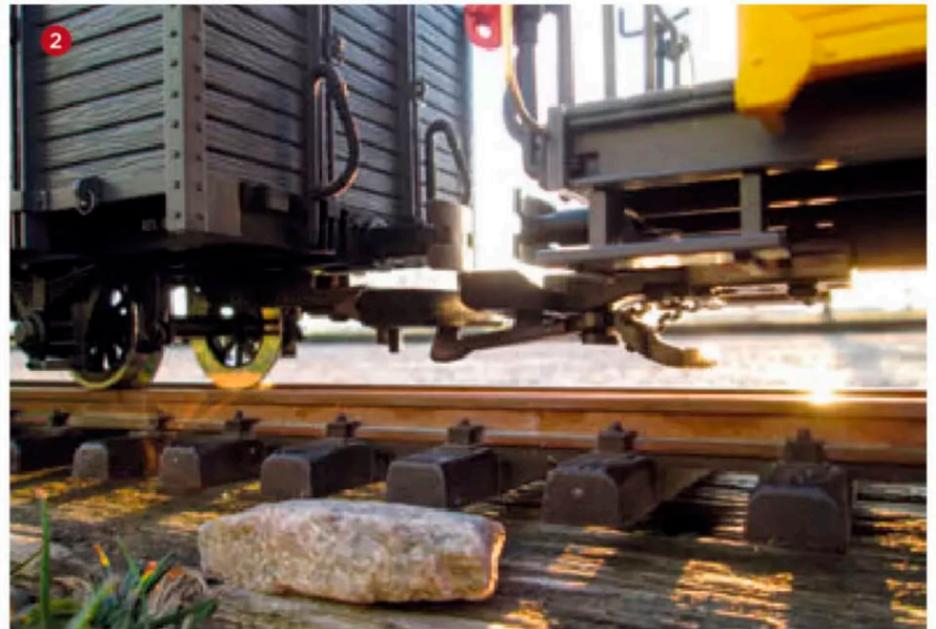


Instandhaltung

Jede Gartenbahnsaison beginnt mit dem Frühjahrsputz. Es ist aber auch überaus sinnvoll, während der Saison einige Pflegearbeiten an Anlage, ihrer Technik und dem Rollmaterial vorzunehmen. Wir geben Ihnen Tipps, worauf Sie achten sollten.



Der graue Wagen steht auf einem abgeknickten Schienenstoß. Da hilft ein gezieltes Unterfüttern des Gleises.



Jetzt kuppelt der Wagen nicht mehr ab, auch wenn die Kupplungsfeder des gelben Wagens den Haken nicht ganz oben hält.

Instandhaltungsarbeiten bei Gartenbahnen lassen sich grob in drei Fachgebiete einteilen: die Anlage, deren Technik und die Fahrzeuge. Während bei einer Innenanlage seltener Probleme mit den Gleisen und deren Bettung, den Gebäuden oder dem Zubehör auftreten, wirkt sich Mutter Natur unerbittlich auf die Zuverlässigkeit der Bahnanlage und den Zustand ihrer Umgebung aus. Ebenso werden die Fahrzeuge bei Außeneinsätzen stärker beansprucht als auf einer Innenanlage. Die Arbeit, die wir im Frühjahr vor der Inbetriebnahme in die Anlage gesteckt haben, zahlt sich nur aus, wenn wir das Jahr über „am Ball bleiben“ und uns regelmäßig etwas Zeit für Reinigungen und Reparaturen nehmen. Dies beginnt bei abgebrochenen Gebäudeteilen, unterspülten Gleisen und verlorenen Lampenringen.

Bereits kleine Probleme an der Gleislage können zu einem großen Ärgernis werden. So kann eine kleine Senke an einer Stelle der Gleisanlage zum sporadischen Entkuppeln von Wagen führen, natürlich immer dann, wenn alles schon seit vielen Runden läuft und man nicht damit rechnet. Da genügen manchmal wenige

Millimeter als Auslöser. Der graue Wagen (**Bild 1**) steht so ungünstig auf einem nach unten geknickten Schienenstoß, dass der Kupplungshaken abrutscht. In diesem Fall kann durch gezieltes Unterfüttern mit geeignetem Material wie Schotter oder Steinen eine ebene Gleislage hergestellt werden. Ein flacher Stein erfüllt manchmal diesen Zweck, die Wagen kuppeln nicht mehr ab, obwohl die Kupplungsfeder des gelben Wagens den Haken nicht ganz oben hält (**Bild 2**). Um das Problem zu beheben, könnte, wenn es unsere Betriebsform zulässt, ein zweiter Kupplungshaken nachgerüstet werden, den wir meistens in der Schachtel des Fahrzeugs finden.

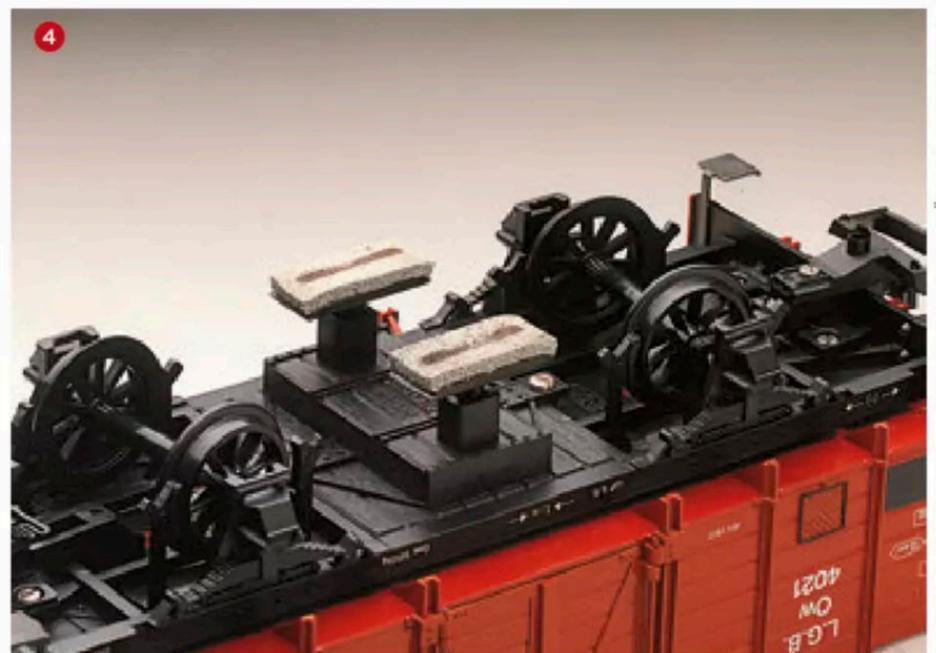
Die regelmäßige Beobachtung der Gleisstrecke und das Freihalten von eventuellen Hindernissen ist natürlich die Basis für alle Instandsetzungsarbeiten. Besonders das Beseitigen von eingespültem Sand auf den Gleisen etwa nach Regenfällen ist für das Rollmaterial sehr wichtig (**Bild 3**). Dabei hilft uns die bekannte LGB Schienenreinigungslok. Nachdem auf digitalen Anlagen das Problem der richtigen Steuerung der oft anzutreffenden analogen Lok auftaucht,

bringt uns das aktuelle LGB Neuheitenprogramm zwei neue digitale Versionen der Reinigungslok, was deren Einsatz wesentlich vereinfacht (Bericht auf Seite 28). Wächst allerdings der Rasen über das Gleis, dann ist auch sie irgendwann überfordert. Wo die Strecke direkt auf dem Gras verläuft (**Bild 5**) ist ein Nachschneiden je nach Wetterlage oft nötig. Im normalen Betrieb empfiehlt es sich, LGB Schienenreiniger (Artikel 50050) (**Bild 4**) unter zweiachsigen Wagen zu installieren und sie regelmäßig über die Schienen der gesamten Anlage mitlaufen zu lassen.

An Problemstellen hilft meist ein Schleifblock (Artikel 50040) (**Bild 6**) weiter. Schienenreiniger und Schleifblock gehören übrigens in die Servicebox, die wir allen Gartenbahnern als praktischen „Ersthelfer“ empfehlen. Besondere Pflege benötigen Strecken mit Zahnstangen. Diese müssen grundsätzlich in Handarbeit von Schmutz und Vegetation befreit werden. Ein Kapitel für sich stellen Oberleitungen dar, Sie erfordern je nach Bauart ganz spezifische Behandlungen. Bei guter Pflege sind sie aber durchaus für den Freilandbetrieb geeignet. ▶



Einsatz erforderlich: Eingespülter Sand auf den Schienen sollte unbedingt entfernt werden.



Praktisch: Schienenreiniger (Artikel 50050) unter den Wagen sind nützliche Helfer bei der Schienenpflege.



5 Wo die Gleise direkt auf dem Gras verlaufen, ist ein Nachschneiden des Rasens recht oft nötig.

Der Unterbau der Strecke sollte die Nässe ableiten. Sind jedoch feuchte Stellen oder gar Pfützen über eine längere Zeit unter den Gleisen, dann besteht Korrosionsgefahr. Meist sind Kabelverbindungen an Schraubklemmen, Steckverbinder oder lose Schienenverbinder davon betroffen. Wenn die Schienen jedoch über viele Jahre der Nässe ausgesetzt sind, kann es wie bei dieser Weiche (**Bild 7**) zu Oxidationen an Schienenprofilen, Querverbindern und an den Gleitstücken der Zungen kommen. Um sie wieder funktionstüchtig zu machen, ist eine etwas umfangreichere Reparatur notwendig.

Rollmaterial-Pflege

Auch am späten Abend eines Sommertages kann sich Feuchtigkeit auf den Schienenprofilen niederschlagen und die Zugkraft beeinflussen. Dann kann es auch passieren, dass sich während des Fahrbetriebs eine Schnecke auf den Schienen befindet und dabei buchstäblich unter die Räder kommt. In der Regel steht dann bei der Lok eine umfangreichere Reinigung der Räder an. Obwohl es eigentlich bekannt sein dürfte, vorab die Warnung: Auf keinen Fall die Lok oder den Getriebelock unter fließen-

dem Wasser reinigen! Die Folgen können teuer werden – oft muss die Elektronik erneuert werden. Darum unbedingt die Räder, auch deren Innenfläche, und die Schleifer mit Zahnbürste, feinem Schraubendreher und Reinigungstuch reinigen. Bei dieser Gelegenheit auch gleich die Vollständigkeit der Anbauteile checken, Glühbirnen tauschen und Kupplungen überprüfen. Zudem gilt: Nach einem betriebsamen Fahrtag sollte das rollende Material nach Möglichkeit vom Schmutz befreit und wenn nötig, mit einem fusselfreien Tuch abgewischt und getrocknet werden.



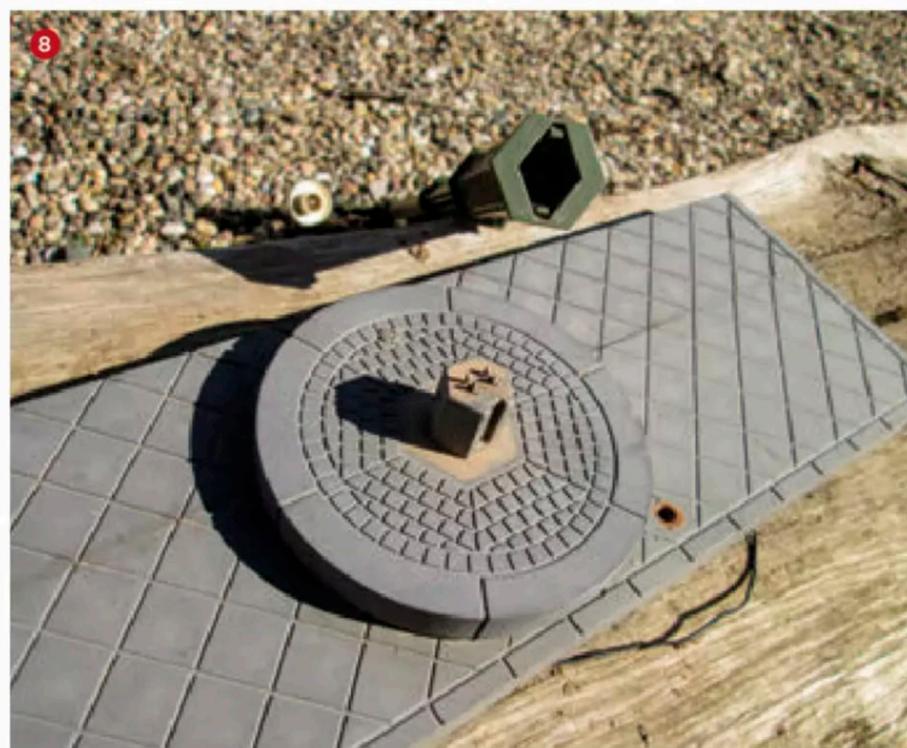
6 Ein Schleifblock gehört zu den Tools, die jeder Gartenbahner in seiner Servicebox haben sollte.



7 Nach 25 Jahren auf feuchtem Untergrund kann eine Weiche auch so aussehen. Ein klarer Fall für die Reparaturarbeiten im Winter.

Pflege von Gebäuden und Zubehör

Die Gebäude auf der Anlage und das Zubehör benötigen ebenfalls etwas Pflege. Die Tore des Lokschuppens zum Beispiel, deren einwandfreies Funktionieren für die Durchfahrt notwendig ist, ebenso wie das selten befahrene Gleis dorthin oder die Beleuchtungskörper neben der Bahn, wie die Bahnsteiglampe und deren Stecksockel (**Bild 8**). Auch die Bahnsteigplatten zwischen den Schienen, die keinesfalls vom Erdreich oder Pflanzenwuchs nach



8 Zubehör benötigt ebenfalls Pflege, wie etwa der Stecksockel der Bahnsteiglampe.



Weichenpflege gehört zu den vordringlichsten Aufgaben während der Saison.

oben gedrückt werden dürfen, sind immer wieder einmal in Augenschein zu nehmen. Die Standsicherheit von Brückenpfeilern kann nach einiger Zeit leiden, wenn sie nicht einbetoniert sind, ebenso die Tunnelportale, an denen das Rollmaterial keinesfalls anecken sollte. Auch ihnen gilt etwas Aufmerksamkeit.

Alle Weichen sollten ebenfalls regelmäßig überprüft und gepflegt werden (**Bild 9**). Im Zungen- und Herzstückbereich sind sie von Schmutz frei zu halten, damit sich die Zungen beim Umstellen immer vollständig anlegen (**Bild 10**). Ratsam ist es, von den zugehörigen EPL-Antrieben und deren Zusatzschaltern immer einen Ersatz zum Austausch vorzuhalten, damit ein verschmutzter Antrieb getauscht werden kann und er nicht im Garten geöffnet werden muss, um ihn zu reinigen. Durch eindringenden Schmutz in der Höhe der Stellstange kann sich eine Weiche auch einmal verklemmen. Ihre Leichtgängigkeit sollte regelmäßig überprüft werden, das gilt vor allem für die handgetriebenen Weichen, die aufgrund ihrer Federfunktion etwas empfindlicher sind. Bei Fehlfunktionen werden die Weichenzusatzschalter zur Rückmeldung mit dem Multimeter und die Gleiskontakte mithilfe eines Magneten überprüft.

Dies gehört bereits zum großen Kapitel der Stromversorgung, die man immer im Auge behalten muss und die auch den sporadischen Tausch von Schraub- und Klemmverbindern sowie das Kürzen und Neuanschließen von Kabeln beinhaltet. Das Thema Stromversorgung beschäftigt uns Gartenbahner eigentlich das ganze Jahr hindurch. Es gilt: Was wir im Sommer und Herbst gut pflegen (**Bild 11**), übersteht besser den kommenden Winter. Damit sind wir schon auf dem Weg zum nächsten Teil unserer Gartenbahn-Pflegeserie, der sich mit der Überwinterung und den damit verbundenen Vorbereitungen befassen wird.



Sehr wichtig: Weichen sollten im Zungen- und Herzstückbereich von Schmutz frei gehalten werden.

SERVICEBOX

In die Gartenbahn-Servicebox gehören Ersatzteile, Verbrauchsmaterial und eine Grundausrüstung an Werkzeugen.

Werkzeuge: Abisolierzange, Lötkolben (mit Zinn), Multimeter, Schere, Schlüsselfeile, Schraubendreher-Set, Seitenschneider, Spitzzange, Universalmesser, Universalzange und Taschenlampe.

Verbrauchsmaterialien: Block und Bleistifte, Draht, Getriebefett, Isolierband, Kabelbinder, Klebstoffe für verschiedene Materialien, Litze, Lüsterklemmen (oder Steckklemmen mit Hebel), Magnet, Öl, Putzlappen, Reinigungsblock, Schleifpapier und Schrumpfschlauch.

Ersatzteile: Ersatzbirnchen (alle Arten), EPL-Antrieb (Ersatz), EPL-Zusatzschalter (Ersatz), Kupplungshaken, Kupplungsfeder, Kupplungsbolzen, LGB-Schrauben (alle Sorten), Schienenverbinder sowie ein kleiner verschließbarer Behälter für „Fundsachen“.

Eine Anlage im Garten verdient immer etwas Aufmerksamkeit.





„Güterzüge mit Containern“

Gesucht: Die schönsten Fotos von RhB-Güterzügen mit Containern oder Wechselbehältern. LGB startet Fotowettbewerb in Zusammenarbeit mit der Rhätischen Bahn.



Die Rhätische Bahn transportiert nicht nur Reisende durch die wunderschöne Landschaft von Graubünden, sondern auch Waren und Güter aller Art. Selbst der Transport von Abfällen zu den Recycling-Zentren des Kantons zählt zu ihren Aufgaben, die sie, wie alle Warentransporte, über ihren Güterverkehrsspezialisten Bündner Güterbahn abwickelt. Die Rhätische Bahn wäre aber nicht die Rhätische Bahn, wenn sie die Gütertransporte nicht nur umweltfreundlich und effizient, sondern auch optisch ansprechend auf ihrem Meterspurnetz realisieren würde. Deshalb ruft LGB zusammen mit der Bündner Güterbahn zum Fotowettbewerb «Güterzüge mit Containern» auf. Machen Sie mit und schicken Sie uns Ihre schönsten Fotos von RhB-Güterzügen mit Containern oder Wechselbehältern. Sie können einen der sechs attraktiven Preise gewinnen. Unter allen Einsendern verlosen wir außerdem «Lost Tags» der Bündner Güterbahn. Die Preisträger und ihre Fotos werden von der Rhätischen Bahn und in der LGB Depesche Ausgabe 01/2022 veröffentlicht.

Mitmachen und gewinnen

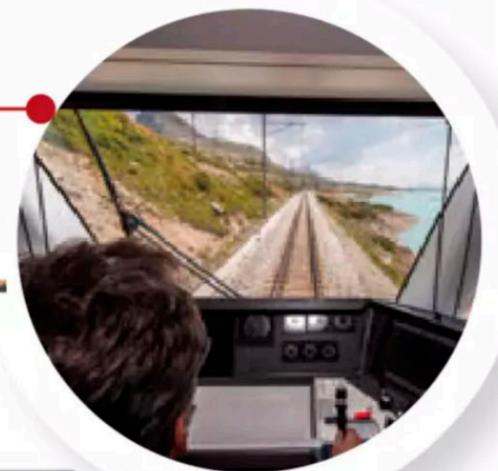
1. Preis: Führerstandsmitfahrt von Chur nach St. Moritz

2. Preis: RhB Salonwagen (LGB 33521)

3. und 4. Preis: Jeweils zwei Tageskarten 1. Klasse für das gesamte Netz der Rhätischen Bahn

5. Preis: RhB Gepäckwagen (LGB 34554)

6. Preis: LGB Museumswagen 2021 (LGB 41021)



Bitte senden Sie Ihre schönsten Fotos bis zum 30. November 2021 (Einsendeschluss) an LGB-Depesche@3g-media.de, Stichwort: «Güterzüge mit Containern 2021».

Mit der Teilnahme stimmen Sie der uneingeschränkten Nutzung (Print und online) des Bildmaterials durch die Rhätische Bahn und LGB zu. Der Gewinn kann nicht in bar ausgezahlt werden. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Mitarbeiter aus dem Hause Märklin sowie Mitarbeiter der Rhätischen Bahn sind von der Teilnahme ausgeschlossen. Jeder Teilnehmer darf bis zu drei Fotos einreichen.

Umbausatz „Diesel“ für LCE/ICE

Prehm-Miniaturen®
Edle Figuren und Miniaturen passend zur Spur G
www.prehm-miniaturen.com
Am Hühnerort 35, 47198 Duisburg, Tel: 02841/503492, info@prehm-miniaturen.com

www.gartenbahnfilm.com We speak:

www.grootspoor.com

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

Kenseldijk 122B 1801 GC Koedijk
Tel: 0031 - (0)72 5618707
Fax: 0031 - (0)72-5627806
Mail: info@grootspoor.com

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

NO TAX / VAT. Outside of Europe!!!

BLEIBEN SIE UP TO DATE: LGB.DE

IMPRESSUM

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

Redaktion/Autoren
Roland Bischoff, Sarah Dannehl, Herbert Grab,
Christof Hammer, Frank Mayer, Rochus Rademacher,
Carsten Rose, Arnulf Schäfer (leitender Redakteur),
Andreas Schumann, Karsten Speyer, Frank Tümmermann.
V.i.S.d.P.: Peter Waldleitner

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
Archiv Rhätische Bahn, H. A. Battel, G. Britsch,
Danusser/MGB, Faller, Tom Farence, Fabian

Freund, David Groß, GMTS Brinkmeyer, Dietmar Kötzle,
A. Hauck, Klaus Himmelreich, Historic RhB, LGB Freunde
Niederrhein, LGB, Werner Lichtensteiger, Märklin,
R. Mair, Modellbau Heyn, Carlos Molina, Harald Müller,
Oldtimer Museum Rügen, Steve Patterson, Pinzgauer
Lokalbahn, Preiser, Carsten Recht/BKB Böhmetal-Kleinbahn,
Rhätische Bahn, Arnulf Schäfer, Schuco, Karsten Speyer,
Werner Woche.

Die im Heft enthaltenen Anleitungen wurden von der
Redaktion sorgfältig geprüft. Für eventuelle Abweichungen
bzw. Fehler in den Angaben sowie gegebenenfalls daraus
resultierenden Vermögens-, Sach- und Personenschäden
können Autoren und Herausgeber jedoch keine Haftung
übernehmen. Der Haftungsausschluss gilt auch für Termin-
und Preisangaben.

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

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

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

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

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

353361 D



Depesche

www.lgb.de

DAS MAGAZIN FÜR LGB FREUNDE

AUSGABE 2/2021



Sparsam: LEDs benötigen deutlich weniger Leistung als Glühlampen.

Welche Leistung benötigt die Innenbeleuchtung von Wagen mit Glühlampen und mit LEDs?

Die bei der Innenbeleuchtung eingesetzten Glühlampen benötigen etwa 1 bis 2 Voltampere (VA) Leistung. Bei vier Glühlampen pro Wagen ergibt dies einen Gesamtbedarf von bis zu 8 VA. Zum Vergleich: Werden im Wagen zehn LEDs mit einem Durchlassstrom von je 20 mA eingesetzt und jede LED mit einem eigenen Vorwiderstand abgesichert, dann liegt die Gesamtleistung bei rund $18\text{ V} \times 200\text{ mA}$ (zehn LEDs \times 20 mA), also 3,6 VA. Die Lampen im Wagen können aber auch in zwei Reihen mit je fünf LEDs aufgeteilt und diese jeweils über einen Vorwiderstand abgesichert werden. Dann fließen lediglich 40 mA Strom, was bei einer Betriebsspannung von 18 V einen Leistungsbedarf von 0,72 VA ergibt. Im Vergleich zur Variante mit Glühlampen ist die Leistung bei LEDs um den Faktor 10 geringer. Der einzige Nachteil dieser Lösung ist, eine defekte LED deaktiviert gleich die ganze LED-Reihe. Durch die hohe Betriebssicherheit bei LEDs fällt dieser Nachteil in der Praxis jedoch kaum ins Gewicht.

Die Lampen meiner Lok leuchten zu hell. Lässt sich die Helligkeit der Stirnbeleuchtung verändern?

Bei der aktuellen Decodergeneration von LGB lässt sich die Leuchtstärke jeder Schaltfunktion verändern, das gilt natürlich auch für die Stirnbeleuchtung. Um sie anzupassen, rufen Sie auf der CS3 unter „Lok bearbeiten“ die gewünschte Lok auf. Unter „Konfigurieren“ kann nicht nur die Reihenfolge der Funktionen, das sogenannte Funktionsmapping, durchgeführt, sondern es können auch verschiedene Modi für die Funktionen ausgewählt werden. Über die Dimmer-Einstellung wird die Spannungshöhe am Decoderausgang für die Stirnbeleuchtung ausgewählt. Der maximale Wert beträgt 255.

Anpassungsfähig: Die Helligkeit der Stirnbeleuchtung ist bei Loks mit der neuesten Decodergeneration variabel regelbar.



► 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 wird für den Pendelzugbetrieb benötigt?

Das hängt vom Betriebssystem ab. Soll die Pendelstrecke analog mit Gleichspannung betrieben werden, dann ist die Pendelzugsteuerung 10345 eine gute Wahl. Zusätzlich ist ein analoger Fahrregler wie etwa der 5A-Fahrregler (Art. 51079) zusammen mit einem Schaltnetzteil (Art. 51095) notwendig. Sie sind so dimensioniert, dass auch leistungshungrige Loks problemlos auf der Pendelstrecke unterwegs sein können. Soll hingegen die Pendelstrecke digital gesteuert werden, dann ist die CS3+ zu empfehlen. Sie erlaubt viele unterschiedliche Verhaltensweisen der Lok zwischen den beiden Endpunkten. Zusätzlich kann das Rückmeldemodul s88 DC auf der Strecke eingesetzt werden, muss es aber nicht zwangsläufig.



Basisausstattung: Für den Pendelverkehr in Analogtechnik genügt die LGB Pendelzugsteuerung (Art. 10345), ein Fahrregler (wie Art. 51079) sowie ein Schaltnetzteil (wie Art. 51095).



Was benötige ich, wenn ich die LGB Anlage mit einem Tablet-PC steuern will?

Zusätzlich zum Tablet sind eine Central Station CS3 oder CS3+ sowie ein handelsüblicher Router notwendig. Beim Stichwort Router denken viele an einen Internetanschluss. Dieser ist aber nicht notwendig. Der Router übernimmt die Aufgabe, das Netzwerk zu verwalten. Die CS3 wird über ein LAN-Kabel mit dem Router verbunden. Zuerst wird der Router eingeschaltet. Beim anschließenden Einschalten der CS3 ordnet der Router der Zentrale eine IP-Adresse zu. Die Verbindung von Tablet und Router erfolgt über WLAN. Wenn Sie im Tablet einen Browser wie etwa Google Chrome, Firefox oder Safari aufrufen und die IP-Adresse der CS3 eingeben, wird die Verbindung zur CS3 hergestellt. Dann können die gewünschten Bedienelemente auf dem Tablet aufgerufen werden.

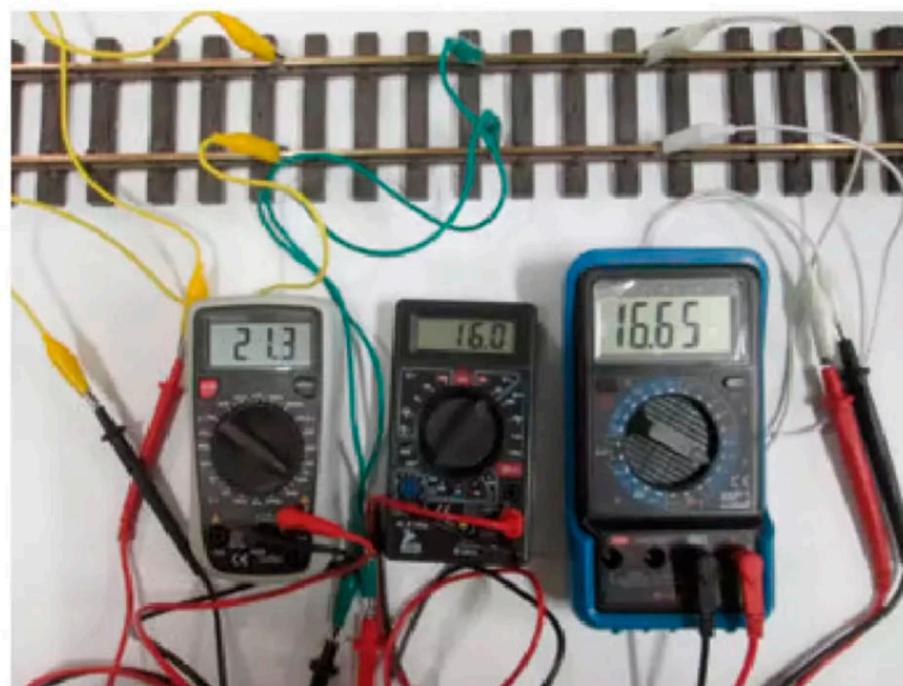


Steuerbar: Um die Anlage mit dem Tablet steuern zu können, werden eine Central Station wie die CS3 (Märklin 60226) sowie ein Router benötigt.

Mit welcher Spannungsart arbeitet die Digital-Steuerung? Mit Gleich- oder Wechselspannung?

Weder noch. Digital-Systeme müssen zwei Aufgaben erfüllen: Sie müssen die Leistungsversorgung der Loks sicherstellen und gleichzeitig Steuerinformationen übertragen. Hierzu werden unterschiedliche Arten der Informationspakete bei den unterschiedlichen Systemen auf dem Markt genutzt. Allen gemeinsam sind Rechteckimpulse, die zwischen +18 V und -18 V wechseln und durch deren in einer Zeitspanne übertragene Form die Informationen übermittelt werden. Es handelt sich daher um eine Spannungsform, die weder der Gleich- noch der Wechselspannung entspricht. Dies ist ein Grund, warum sich bei der Digital-Steuerung die Spannung mit einem handelsüblichen Multimeter nicht korrekt messen lässt. Dieser setzt eine der beiden Spannungsformen voraus. Digital-Systeme lassen sich mithilfe von Speicher-Oszilloskopen oder von True-RMS-Multimetern messen.

Messprobleme: Normale Multimeter können die Spannung bei Digital-Anlagen nicht korrekt messen. True-RMS-Multimeter (links) sind präziser.



Neues rund um die Gartenbahn

Auch dieses Frühjahr bietet für den Gartenbahn-Fan wieder einiges an neuem Anlagenzubehör – passend zum Saisonstart. Hier ein Überblick.

FALLER www.faller.de

Figuren zum Jubiläum

In reichlich unsicheren Corona-Zeiten, aber voller Optimismus beginnt die Gebr. Faller GmbH aus Gütenbach im Schwarzwald 2021 ihr 75-jähriges Firmenjubiläum mit vielen neuen Figuren und Modellen. Der Trend seit einigen Jahren, dass das Hobby Modellbau/Modellbahn von vielen Menschen neu entdeckt, wiederentdeckt oder intensiviert wird, hat sich zuletzt rasant verstärkt. „Wir danken allen Kunden, Partnern und Freunden sehr für die wohlwollende Begleitung und Anerkennung, die das Unternehmen und seine Mitarbeiter seit der Gründung vor 75 Jahren im Jahr 1946 erfahren haben. Und wir begrüßen, die wir gerade erst neu kennenlernen dürfen“, so Horst Neidhard, geschäftsführender Gesellschafter bei Faller beim Jahresauftakt 2021. Zum Jubiläum im Jahr 2021 haben die Schwarzwälder einige neue Figuren und Modelle für die Serie POLA G vorgestellt. Das 2er-Set „Fahrdienstleister“ (Art. 331512) ist seit März dieses Jahres auf dem Markt. Die beiden Fahrdienstleister sind fester Bestandteil eines jeden realen Bahnhofslebens und passen daher sicherlich auf jede Anlage. Seit März ist ebenso das Ensemble „sitzende Gruppe“ (Art. 331508) aus sechs Figuren erhältlich. Das 6er-Set „Fußgänger“ (Art. 331509) ist ebenso seit Frühjahr verfügbar. Die beiden Gruppen bestehen aus männlichen, weiblichen und einer kindlichen Figur in unterschiedlichsten Posen und mit unterschiedlichem Outfit und sind sicherlich durch die Detailreichtum eine wunderbare Ergänzung zu bestehenden Ensembles auf den Anlagen. Ab Juni 2021 ist aus der Serie POLA G von Faller zudem der ländliche Getränkehandel (Art. 331783) mit großen Fenstern und einem Satteldach erhältlich. Als Ausstattungszubehör liegen Biertischgarnituren, Fässer, Getränkekästen und Flaschen bei.



GETRÄNKEHANDEL MIT FENSTERN UND SATTELDACH (ART. 331783)



FAHRDIENSTLEITER (ART. 331512) REGELN DEN EXAKTEN ABLAUF



BRINGEN LEBEN AUF DIE ANLAGE: EINE GRUPPE AUS SECHS FUSSGÄNGERN (ART. 331509) UND EINE GRUPPE AUS SECHS SITZENDEN PERSONEN (ART. 331508) SIND VON FALLER SEIT MÄRZ 2021 ERHÄLTlich



SCHUCO www.schuco.de

„Klassiker“ im 2er-Set

Dem VW T1 Pritschenwagen mit Plane widmet Schuco ein 2er-Miniaturmodell-Set „Feuerwehr“. Damit huldigt das Unternehmen gleich zwei Klassikern. Der T1 wurde 1950 auf den Markt gebracht. Der als „VW Bulli“ bezeichnete Alleskönner entwickelte sich sehr schnell zum herausragenden Lastesel und steht damit als Symbol des wirtschaftlichen Aufschwungs der Bundesrepublik Deutschland der 1950er-Jahre. Als „kleiner Bruder“ ist der passende VW Käfer im Feuerwehr-Design aus Zinkdruckguss im Maßstab 1:32 im Set ebenfalls erhältlich.

TOLLES SET: VW KÄFER UND VW T1 PRITSCHENWAGEN IN DER SPEZIELLEN AUSFÜHRUNG FÜR FEUERWEHREN (ART 45 077 4300)



PREISER www.preiser.de

Sammler und Musiker

Wenn Pilzsaison ist, dann sieht man sie meist in 2er- oder 3er-Gruppen durch den Wald gehen mit Körben oder kleinen Säckchen. Pilzsammler sind von Mitte Juli bis in den Oktober ein häufiges Bild in deutschen Wäldern. Diesem Umstand trägt das Unternehmen Kleinkunst-Werkstätten Paul M. Preiser GmbH aus dem mittelfränkischen Steinsfeld bei Ansbach Rechnung. Das 3er-Set der Pilzsammler besteht aus einer stehenden männlichen Figur mit einem Pilz, einer sich bückenden weiblichen Figur mit Korb und einer hockenden jugendlichen Figur.

Eigentlich wäre das Jahr 2020 das sogenannte Beethoven-Jahr gewesen. Festspiele, Events und Konzerte waren zu Ehren des bekannten deutschen Komponisten und seines Geburtstags vor 250 Jahren geplant. Doch das Corona-Virus machte den Veranstaltern einen Strich durch die Rechnung. Preiser würdigt den



EINE GRUPPE PILZSAMMLER (ART. 44941) UND LUDWIG VAN BEETHOVEN (ART. 45528): DIE HIGHLIGHTS BEI PREISER IM JAHR 2021 IN SPUR G

großen Musiker mit einer Figur. Diese ist mit der lebensechten und bekannten ausufernden Frisur des gebürtigen Bonners, der detailgetreuen Kleidung und dem typischen grimmigen Gesichtsausdruck Beethovens produziert worden.

HEYN www.modellbau-heyn.de

Schiebebühne mit vielen schönen Details

Mit nur 17,5 Millimetern Bauhöhe bis zur Schienenoberkante braucht diese Schiebebühne von Heyn keine Grube in der Anlage und kann auch bei fliegendem Aufbau eingesetzt werden. Die Basisplatte besteht aus Alu-Dibond, einer Verbundplatte, die der normalen Aluminiumplatte an Steifigkeit überlegen ist. Die Randstücke sind sehr variabel zu handhaben. Die neue Schiebebühne läuft auf sechs Kugellagern, die am Rand und in der Mitte in massiven Delrin-Lagern geführt werden. Die Gesamtgröße beträgt 830 x 570 mm. Die Schiebebühne wird ohne Gleisanschlüsse geliefert. Es können bis zu zehn Abgänge im gestuften Raster von 33 mm angebaut werden. Die Gleise in den Abgängen besitzen eine Länge von 70 mm. Von Gleisabgang zu Gleisabgang beträgt die Streckenlänge 860 mm. Anbaudetails der Schiebebühne sind unter anderem zwei Sperrsignale, eine massive Brückenseitenwand und ein Wärterhaus. Die Schiebebühne wird als Handschiebebühne ausgeliefert. Eine Erweiterung mit Schrittmotor und Decoder für den Digital-Betrieb ist möglich. Diese kann nachgerüstet werden.



DIE SCHIEBEBÜHNE VON HEYN BENÖTIGT KEINE GROSSE GRUBE. DIE BAUHÖHE IST MIT 17,5 MM EXTREM NIEDRIG. WEITERE MODELL-DETAILS SIND UNTER ANDEREM ZWEI SPERRSIGNALS, EINE MASSIVE BRÜCKENSEITENWAND UND EIN WÄRTERHAUS

GMTS BRINKMEIER www.lkwmodelle.de

Moderne Zugmaschinen

Neu beim Lkw-Modell-Händler GMTS Brinkmeier ist das Modell des schwedischen Herstellers Scania CS410 6x4 als Holzsattelzug im Maßstab 1:25 vom Hersteller EMEK (Art. 70410). Die Zugmaschine gehört zur Scania Topline mit einem neuen Fahrerhaus. Der rote Lkw ist mit naturnah gestalteten Holzstämmen beladen und verfügt über hochfeste, nicht verbiegbare sechs Millimeter starke Kunststoffachsen. Die Zugmaschine Scania CS650 V8 6x4 gibt es bei GMTS Brinkmeier aus Saerbeck im Münsterland auch solo in den vier Farben Weiß, Schwarz, Blau und Rot (Art. 863012 bis 803015).

DER SATTELZUG (ART. 70410) IST MIT NATURNAHEN STÄMMEN BELADEN



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

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

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

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

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



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

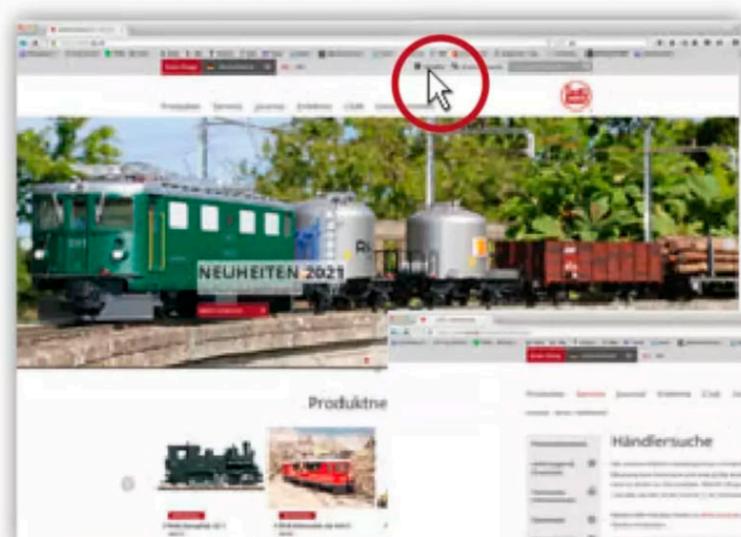
In 3 Schritten zu Ihrem Händler



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



NEUER INTERNETAUFTRITT!

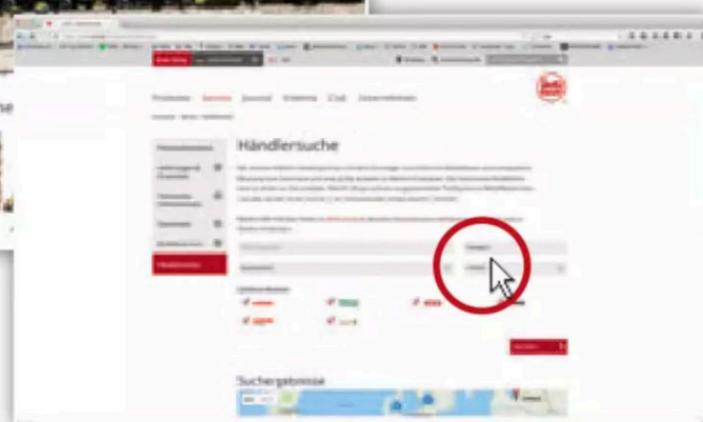


1

Startseite aufrufen

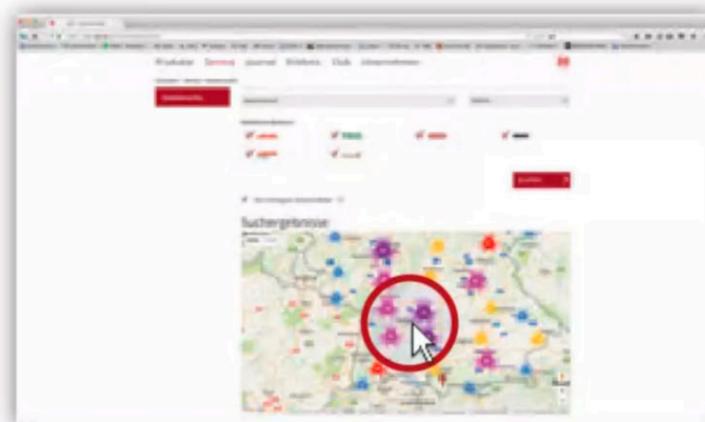
 www.lgb.de

Menüpunkt Händler anklicken



2

Postleitzahl eingeben



3

Händler auswählen und
Adresse ausdrucken

Train Bistro in Mexiko

Einmalig in ganz Mittelamerika: Im März 2021 verwirklichte Carlos Molina seinen Traum und eröffnete das Train Bistro in Mexico City. Speisen und Getränke bringt ein LGB Zug an den Platz der Gäste – und die sind begeistert.

Seit etwa 55 Jahren bin ich Fan von Märklin Eisenbahnen“, sagt Carlos Molina. Seit 55 Jahren? „Ja, ich bin jetzt 59 Jahre alt und als ich vier Jahre alt war, kam mein Vater aus Europa zurück mit zwei Starter-Sets von Märklin, mit Schienen, einigen Loks, Wagen und Autos dazu. Da hat es mich gepackt und seither nicht wieder losgelassen.“ Heute ist Molina, der aus Argentinien stammt und seit acht Jahren in Mexico City wohnt, noch immer Vorstandsmitglied im Märklin Club Buenos Aires. „Das sind meine Freunde, viele von denen kenne ich seit Jahrzehnten.“ Gemeinsam pflegen sie ihre Eisenbahn-Leidenschaft – und das Kind im Manne.

Initialzündung aus Süddeutschland

Wie er auf die Idee zu seinem Train Bistro gekommen ist? Wieder kam die Initialzündung aus Europa, genauer aus Baden-Württemberg, gerade mal hundert Kilometer vom Märklin Standort Göppingen entfernt. „Vor einigen Jahren habe ich meinen befreundeten Märklin Händler Wolfgang Eberhardt in Heilbronn besucht. Er hat mich in ein Restaurant geschleppt, in dem die Gäste ihr Essen und ihre Getränke



Markant und dynamisch: das Logo und Erkennungszeichen des Train Bistro.



Mann der Tat: Carlos Molina verwirklichte seinen Eisenbahn-Traum in Mexico City.

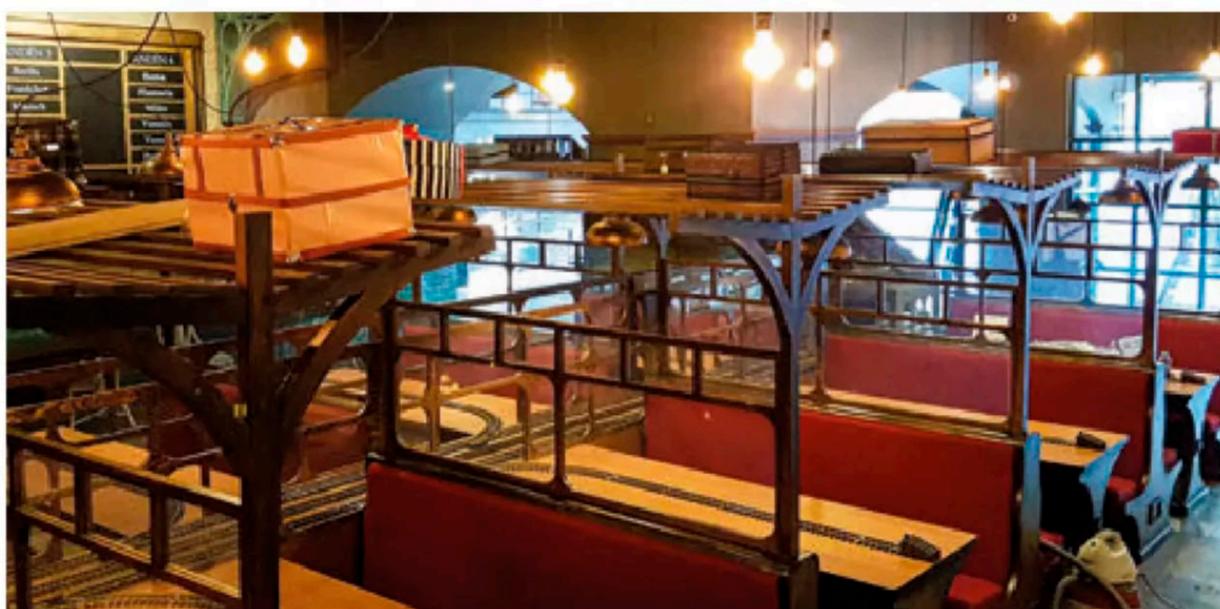
mit LGB Zügen serviert bekamen. Das fand ich eine Super-Idee. Das wollte ich auch machen.“ Die Jahre zogen ins Land und Carlos Molina, erfolgreicher System-Ingenieur, trieb die Geschäfte seiner Firma Liquid Software voran. Bis er schließlich die perfekte Location für sein Train Bistro fand: Parque Plaza Interlomas, eine Shopping Mall im Westen von Mexico City – mit unzähligen Geschäften, Erlebniszonen für Kinder, großem Außenbereich und rund zwanzig gastronomischen Betrieben – einer davon seit Kurzem Carlos Molinas Train Bistro. 650 Quadratmeter groß und mit Zugang zum Außenbereich.

Über ein Jahr Vorbereitung

„Ich habe im Januar 2020 mit den Planungen für das Bistro begonnen. Eigentlich wollten einige meiner Freunde aus Buenos Aires herkommen, um mich bei der Umsetzung zu unterstützen. Doch dann kam Corona und machte das Reisen fast unmöglich.“ Also war der Märklin Fan auf sich gestellt. Was ihn nicht abschreckte. Im Gegenteil: Neben seinem Hauptberuf als Chef von Liquid Software fing er an, in Eigenregie die Einrichtung zu entwerfen und zu bauen. Er informierte sich über die



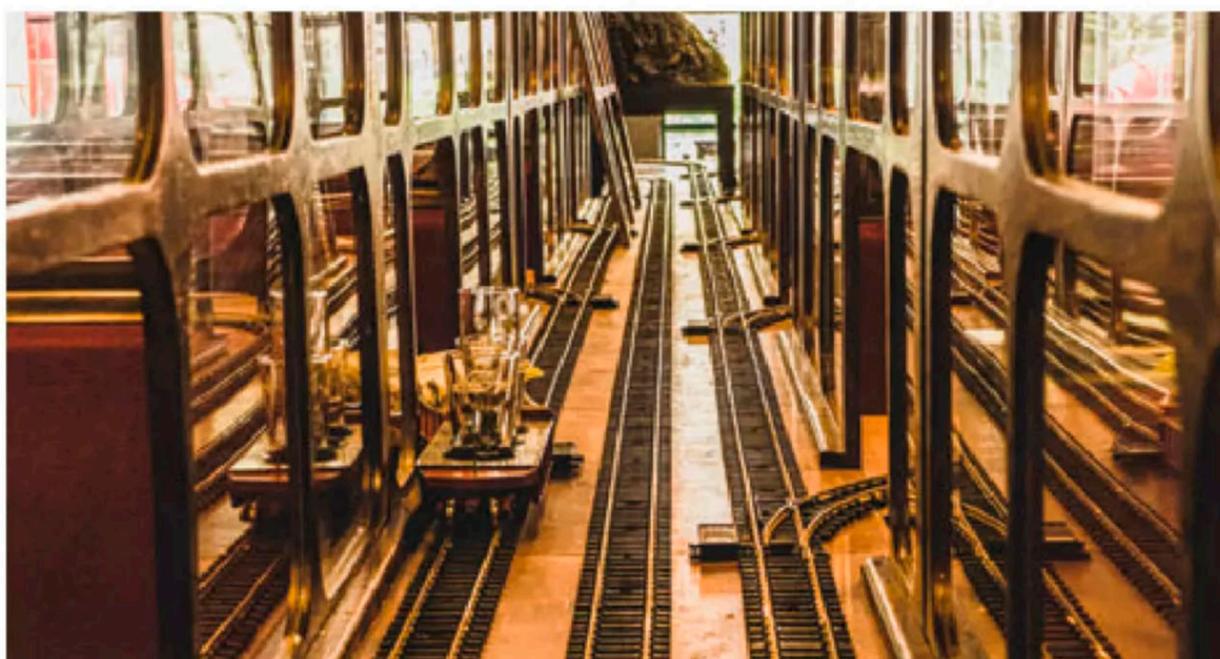
Perfekt: Bahnhofs-Feeling der 1940er- und 1950er-Jahre – das Restaurant bietet bis zu 200 Gästen Platz, zusätzlich gibt es eine „Kids Station“ und ein französisches Café.



Eigenbau: Die Sitzplätze sind alten Zugabteilen nachempfunden – Speisen und Getränke bringen LGB Züge an den Tisch. Mehrere Kilometer Kabel mussten verlegt werden.



Kindgerecht: Im Außenbereich sammelt der Nachwuchs seine ersten Erfahrungen mit der Bahn. Logistische Meisterleistung: die Zufahrten zu den einzelnen Tischen (unten).



Ausstattung von Bahnhöfen aus den 40er- und 50er-Jahren und baute sie detailgetreu nach. Rund sechs Monate lang war er fast Tag und Nacht damit beschäftigt, seinen Traum Wirklichkeit werden zu lassen. Er baute Sitzplätze für 200 Gäste, die alten Zugabteilen nachempfunden sind. Er konzipierte die Gestaltung der Innenräume und des Außenbereichs und setzte sie um. Er entwarf die „Kids Station“, wo der Nachwuchs drei verschiedene LGB Anlagen zum Spielen findet. Und er erledigte den Innenausbau fast im Alleingang. „Das war zwar mitunter sehr anstrengend, aber es hat mir einen Riesenspaß gemacht.“ Selbst die Beleuchtung und die Elektronik hat der Selfmademan installiert. „Dafür habe ich mehrere Kilometer Kabel verlegt.“ Da ja die Original LGB Wagen nicht für den Transport von Speisen und Getränken ausgelegt sind, optimierte er entsprechende Wagen, die sich nun nahtlos ins Ambiente einfügen und von LGB Loks gezogen werden.

Eisenbahn-Feeling

Heute findet der Besucher inmitten des Parque Plaza Interlomas ein Restaurant, in dem das Eisenbahn-Feeling des vergangenen Jahrhunderts lebendig wird. Ein Themenrestaurant mit einer Atmosphäre zwischen Disney und historischem Bahnhof, in dem jedes Detail stimmt. Vor den Eingängen sind historische Straßenlaternen angebracht, Schienen zieren das Hauptportal. Rundbögen und alte Bahnhofsuhrn, Anzeigetafeln, nachempfundene Fahrkartenschalter und Backsteinoptik machen die Illusion perfekt. Und der Außenbereich des französischen Cafés mit seinen Rundtischchen und den passenden Stühlen lädt zum gemütlichen Verweilen ein. Neben dem Restaurant mit gut 300 Metern Schienen und 200 Sitzplätzen, dem French Café und dem Kids Club gibt es einen Shop, in dem Eisenbahnfans alles finden, was ihr Herz begehrt: H0-Starter-Sets, LGB Züge, Zubehör und Accessoires. „Insgesamt haben wir umgerechnet rund 880.000 Euro und unzählige Arbeitsstunden investiert.“ Erfreulicherweise fanden viele die Idee von Anfang an gut und haben kräftig mitgespielt. Als Hauptsponsoren für das Restaurant konnten unter anderem Marken wie Coca Cola und Heineken gewonnen werden. Nachdem der Start wegen Corona – er war eigentlich für Dezember 2020 geplant – verschoben werden musste, ist Carlos Molinas Train Bistro seit März 2021 offiziell geöffnet. Sobald es wieder möglich ist, soll's eine große Eröffnungsparty geben. Ein Besuch lohnt sich allemal.

Modellneuheit

Fans amerikanischer Oldtimerzüge können sich in diesem Jahr auf eine Mogul-Dampflokomotive mit Tender in der Ausführung der US-Museumsbahn Durango & Silverton Railroad freuen. Passend zum Dampflokom-Klassiker bringt LGB auch zwei Oldtimer-Personenwagen auf den Markt. Wir stellen Ihnen die Modellneuheiten ausführlich vor.



Top-Anlage

Gartenbahnen im Freien müssen auch mal widrige Wetterbedingungen überstehen. In einigen Gegenden sind die Herausforderungen jedoch besonders anspruchsvoll. Wir stellen Ihnen eine junge Top-Anlage vor, die rauen Klimabedingungen trotz, viel fürs Auge und noch mehr Spielspaß bietet.



Bautipp

Der nächste Winter kommt bestimmt und spätestens wenn sich die ersten kühlen Tage ankündigen, sollte jeder Modellbahner beginnen, seine Anlage im Garten wetterfest zu machen. Was Sie unbedingt tun sollten, um für die kühlere Jahreszeit gut gerüstet zu sein, sagen wir Ihnen. Außerdem geben wir Ihnen viele praktische Tipps, wie Ihnen das im Detail am besten gelingt.



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

Die nächste LGB Depesche
erscheint Anfang August 2021





Rhätische Bahn

Ferrovía 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



331616
LANZ RAUPEN-
SCHLEPPER



ab 05/21
1:22,5

Jetzt wird angebaut!

Neues für Ihren Garten!

Der Neuheitenprospekt 2021 ist im Fachhandel oder direkt über FALLER erhältlich. Fragen Sie Ihren Fachhändler.

Gebr. FALLER GmbH
Kreuzstraße 9 · 78148 Gütenbach

www.faller.de