

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



WWW.LGB.DE

Depesche

DAS MAGAZIN FÜR LGB FREUNDE

AUSGABE 3/2021



Der Bulle aus Zittau

Sächsische VII K –
Neukonstruktion mit vielen Details



FAMILIENBAHN WÖRNERBERG
Raffinierte Spielbahn für Kids und Modellbahner



DURANGO & SILVERTON
Beeindruckende Vorbilder und wunderschöne Modelle

Die Faszination der LGB Welt. Werden Sie Clubmitglied!

Profitieren Sie von diesen Vorteilen

4 x jährlich die LGB Depesche

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

Exklusives Clubmodell

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

Jahres-Chronik

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

Exklusives Clubpräsent

Als Clubmitglied erhalten Sie einmal jährlich ein exklusives Clubpräsent zugesendet.



Katalog/Neuheitenprospekte

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

LGB Clubkarte

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

Kostenloser Versand im Online Shop

Unser Online Shop gewährt Ihnen kostenlosen Versand innerhalb Deutschlands.

Clubreisen*

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

Kleines Willkommensgeschenk

für jedes neue Mitglied – lassen Sie sich überraschen.

Geburtstags-Gutschein

Zum Geburtstag erhalten Clubmitglieder einen Gutschein per Mail zugesandt, der im Online Shop eingelöst werden kann.

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

LGB Club, Postfach 960, 73009 Göppingen
club@lgb.de
+49 (0) 7161/6 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).

Auf der Historik Mobil im letzten Jahr kündigte LGB in Bertsdorf die Neuentwicklung einer sächsischen VII K für die Spurweite G an. Vorbild für die neue Lok war die mächtige 99 731 der Zittauer Schmalspurbahn, die heute noch auf den Gleisen rund um Zittau ihren Dienst tut. Jetzt präsentieren wir Ihnen das Modell der fünffach gekuppelten Lok (Art. 21480) als Sommerneuheit 2021, die mit ihrer Topausstattung und vielen angesetzten Details alle Eisenbahnfans beeindrucken wird. Zwei dazu passende Personenwagen (Artikel 36356 und 36357) werden zeitgleich mit der Lok vorgestellt. Wer das Original persönlich kennenlernen möchte, kann dies bei Ausfahrten tun, die die SOEG, auch bei der Historik Mobil, immer wieder anbietet. Unser Top-Anlagen-Bericht präsentiert die Familienbahn Wörnersberg, eine attraktive Spielbahn für junge und ältere Eisenbahnfans. Unsere Vorbildgeschichte führt uns in die USA zur Museumsbahn Durango & Silverton und zur Vorstellung einer neuen Dampflok sowie von drei Personenwagen der Museumsbahn. Unsere Digitalstrecke beschäftigt sich mit Kehrschleifen, der Bautipp mit dem Tunnelbau und der Ratgeber zur Anlagenpflege mit den Vorbereitungsarbeiten für die kühlere Jahreszeit. Dies sind nur einige von vielen interessanten Themen, die wir in der neuen Ausgabe aufgreifen. Kurz vor Redaktionsschluss erreichte uns eine sehr erfreuliche Meldung: Die Leser des französischen Modellbahnmagazins „Le Train“ haben die Ge 4/4 II 623 „Glacier Express“ (Artikel 28446) mit dem „Rail d'Or“ (Goldenes Gleis) in der Kategorie Spur G ausgezeichnet. Herzlichen Dank dafür. Viel Spaß beim Lesen und bleiben Sie gesund.

S. Römpf

SILVIA RÖMPF

A. Schumann

ANDREAS SCHUMANN



Ausgezeichnet:

Die Ge 4/4 II Glacier Express
(Art. 28446) erhält den
„Rail d'Or“.





MODELLE UND ANLAGEN

6 Kraftvoll: die sächsische VII K 99 731.



TOP-MODELL 6

Die Loks der Baureihe 99 73-76, auch als sächsische VII K bekannt, sind die stärksten Dampfloks mit 750 Millimetern Spurweite. Mit dem neuen Modell des mächtigen Fünfkupplers erinnert LGB an die 99 731, die heute noch bei der Zittauer Schmalspurbahn Dienst tut.

TOP-ANLAGE 14

Die Gartenanlage von Stefan Wörner ist eine Spielbahn für Jung und Alt. Wir stellen Ihnen die Familienbahn Wörnersberg vor, die auch Modellbahnern jede Menge Fahrspaß bietet.

VORBILD RHÄTISCHES KROKODIL 24

Das Rhätische Krokodil feiert in diesem Jahr seinen 100. Geburtstag und die Rhätische Bahn lädt zu einem Fest nach Graubünden.

VORBILD DURANGO & SILVERTON 26

Die Museumsbahn Durango & Silverton Narrow Gauge Railroad ist ein Touristenmagnet und Vorbild für Dampfloks und Wagen von LGB. Wir stellen Ihnen die neue Mogul und zwei neue Personenwagen vor.

KOLUMNE 35

Kolumnist Günter Schippers von den LGB Freunden Rhein-Sieg vermisst das aktive Clubleben und hofft, dass der Corona-Spuk bald ein Ende hat.

MODELLBAHNERLEBNIS BERGÜN 40

Am Bahnmuseum Albula in Bergün wird eine riesige LGB Bahn entstehen – ein Vorbericht.

TIPPS UND KNOW-HOW

LGB DIGITAL 36

Kehrschleifen sind ein probates Mittel zur Strecken-



gestaltung, sie genießen aber bei Gartenbahnern viel Respekt. Wir zeigen, worauf Sie bei analogem und bei digitalem Fahrbetrieb achten müssen.

BAUTIPP: ANLAGENPFLEGE TEIL 3 46
Der Herbst und die kalte Jahreszeit stehen vor der Tür. Wir sagen, wie Sie Ihre Gartenbahn optimal darauf vorbereiten.

BAUTIPP: TUNNELBAU 50
Tunnel machen Landschaft und Fahrstrecke einer Gartenbahn attraktiver. Wir zeigen, wie Sie mit einfachen Mitteln einen sechs Meter langen Tunnel bauen.

PORTRÄT 60
Für Nicole Altenkirch ist die Eisenbahn eine Lebensaufgabe. Das Porträt einer Frau, die als Lokführerin und Betriebsleiterin bei der Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft (SOEG) ihren Traum lebt.



60 Nicole Altenkirch hat sich ihren Kindheitstraum erfüllt: Sie steuert Schmalspur- und Normalspurloks.



26 Die Vorbilder sind in den Rocky Mountains unterwegs, jetzt gibt es die Mogul und zwei Personenwagen der D&S RR als LGB Neuheiten.



36 Unser Kehrschleifen-ABC zeigt, wie einfach es ist, Kehrschleifen auf Ihrer LGB Anlage einzurichten.



46 Im dritten Teil unserer Serie zur Gartenbahnpflege geben wir Ihnen Tipps, wie Sie Ihre Anlage wetter- und winterfest machen.

LGB WELT

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

Die Große auf schmaler Spur



Die Dampfloks der Baureihe DR 99 73–76, oft sächsische VII K genannt, waren die stärksten Dampfloks für 750 Millimeter Spurweite. Mit der 99 731 erinnert LGB an ihr Vorbild, die heute noch für die Zittauer Schmalspurbahnen unterwegs ist.

Obwohl mit der fünffach gekuppelten Baureihe 99.67–71 – besser als sächsische VI K bekannt – eine leistungsfähige Lokomotive für den Betrieb auf den Gebirgsstrecken im Erzgebirge vorhanden war, bestand weiterhin Bedarf an einer noch stärkeren Bauart. Deshalb wurde auf Veranlassung der Reichsbahndirektion Dresden von der DRG die Beschaffung einer solchen Lok für die 750-Millimeter-Spurweite beauftragt. Die Sächsische Maschinenfabrik,

vormals Richard Hartmann in Chemnitz, lieferte in den Jahren 1928 und 1929 eine erste Serie von 13 Loks. Weitere Loks waren bestellt, jedoch wurden die beiden folgenden Serien, die aus sieben beziehungsweise zwölf Loks bestanden, nach dem Konkurs des Herstellers von der Berliner Maschinenbau AG (vormals Schwartzkopff) gebaut. Bis Anfang der 1930er-Jahre wurden sie geliefert und bei der DRG unter den Betriebsnummern 99 731 bis 99 762 geführt. Bei vielen

Eisenbahnfreunden sind die Fünfkuppler unter dem Namen „Sächsische VII K“ bekannt, obwohl diese Bezeichnung eigentlich nicht korrekt ist. Die Loks wurden nicht von den Sächsischen Staatseisenbahnen beschafft, sondern von der DRG.

Fünffach-Kuppler mit 600 PS

Die fünffach gekuppelten Lokomotiven hatten einen Barrenrahmen und wurden vorn und hinten von einer Laufachse ge-



Dauerpower: Die 99 731 ist seit vielen Jahren in den Zittauer Bergen unterwegs.

führt. Der Antrieb erfolgte auf dem dritten Radsatz, dieser hatte anfangs – um Radien von 50 Metern durchfahren zu können – geschwächte Spurkränze. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden an diesem Radsatz die Spurkränze entfernt, um den Bogenlauf weiter zu verbessern. Man sah den Loks an, dass viele Teile aus dem Baukasten der neuen Einheitsloks der DRG stammten, wie etwa die Luftpumpe, die Lichtmaschine, die Kolbenspeisepumpe oder der oben in der Rauchkammer einge-

baute Oberflächenvorwärmer. Wasserkasten, Kohlenkasten und Führerhaus waren – wie damals üblich – genietet. Mit einer Leistung von 600 PS erfüllte die 57 Tonnen schwere und 30 Kilometer pro Stunde schnelle Lok alle Erwartungen und sorgte für eine deutliche Beschleunigung des Zugbetriebs auf den Schmalspurstrecken im Erzgebirge. Nach dem Zweiten Weltkrieg „verschwanden“ zehn dieser Loks in der damaligen Sowjetunion, über deren weiteren Verbleib nichts in ►

DR Dampflokomotive VII K 99 731



Verschließbar: Die Klappe auf dem Tender ist beweglich, wie beim Original lässt sich der Kohlekasten auch verschließen.

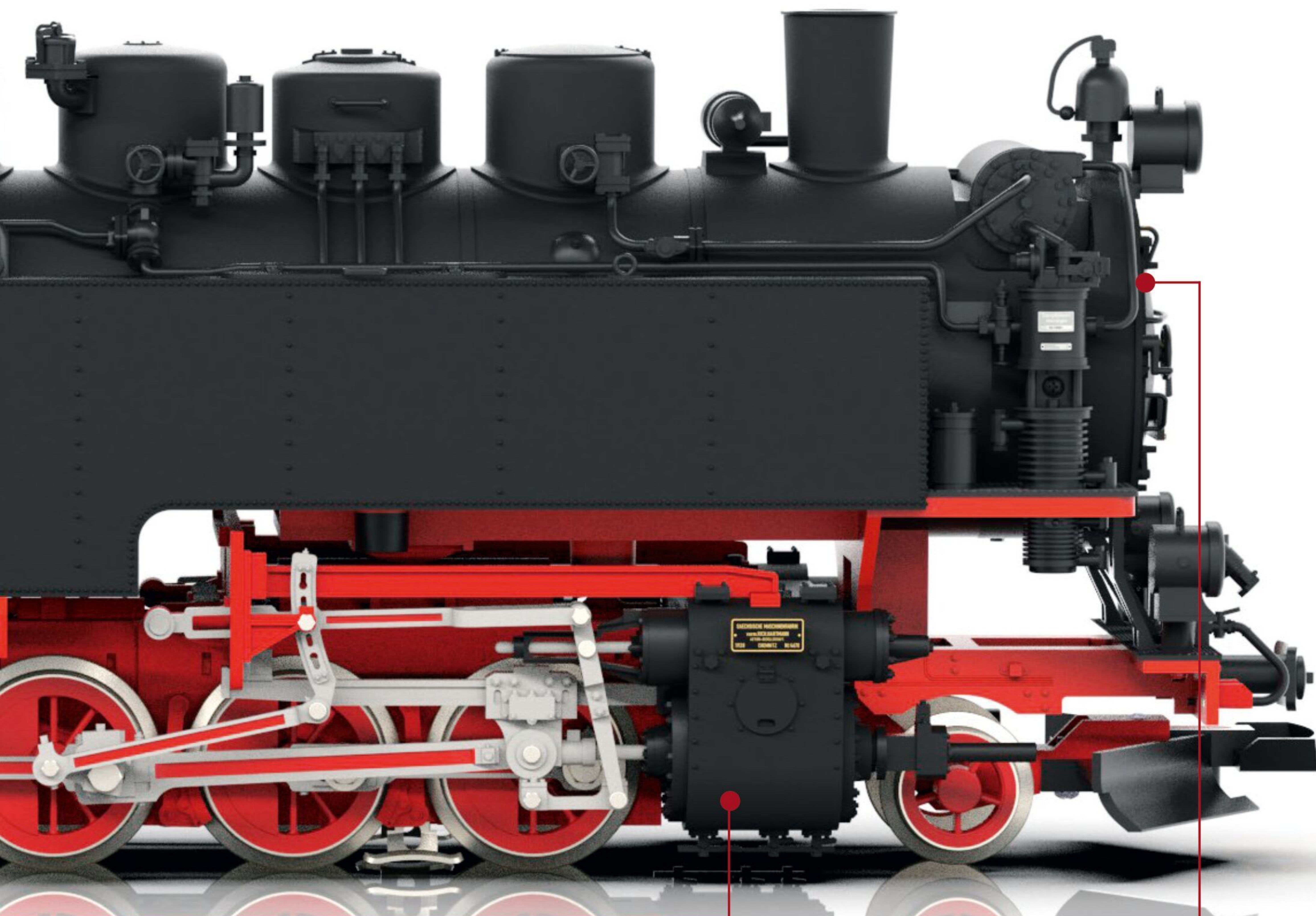
Erfahrung zu bringen ist. Da der in den 1950er-Jahren beginnende Uran-Bergbau im Erzgebirge eine enorme Zunahme des Güterverkehrs mit sich brachte, wurde ab 1952 eine ähnliche Nachfolgebauart beim Lokomotivbau „Karl Marx“ in Babelsberg

Einladend: Im Führerstand gibt es viel zu entdecken, einschließlich eines Flackerlichts in der Feuerbüchse.

gebaut. Die 26 Neubauloks hatten einen Blechrahmen – der später immer wieder Probleme machte – sowie ein komplett geschlossenes Führerhaus und geschweißte Wasserkästen, an denen man die Neubauloks gut erkennen konnte. Ende der

Dampfend: Die 99 731 verfügt über ratsynchronen Dampfstoß und Zylinderdampf.

1960er-Jahre mussten aufgrund von Schäden am Kessel die ersten Loks ausgemustert werden. Da die DR aber nicht auf diese Maschinen verzichten konnte, wurden einige modernisiert. Sie erhielten eine Grundüberholung, und – was ►



HIGHLIGHTS

DR Dampflokomotive VII K 99 731, Epoche VI, Art. 21480

- ❶ Komplette Neukonstruktion mit vielen angesetzten Details.
- ❷ Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung als Museumslok der Epoche VI.
- ❸ Zwei leistungsstarke kugelgelagerte Bühler-Motoren.
- ❹ mfx-/DCC-Digital-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen.
- ❺ Fahrgeräusch auch im Analogbetrieb funktionsfähig.
- ❻ Rauchgenerator mit radsynchronem Dampfausstoß und Zylinderdampf.
- ❼ Führerstandstüren und Rauchkammertür zum Öffnen.
- ❽ Länge: 51 Zentimeter.



Klappbar: Die Rauchkammertür lässt sich öffnen.



Zwischenstopp: Am Bahnhof Bertsdorf werden die Wasservorräte aufgefüllt.



Großer Auftritt: Die 99 731 war auch auf der Historik Mobil 2020 ein Publikumsmagnet.

sofort sichtbar war – neue Wasser- und Kohlenkästen, die geschweißt statt genietet waren.

Die VII K trug noch viele Jahre die Hauptlast auf den Strecken in Sachsen mit hohem Verkehrsaufkommen, unter anderem zwischen Zittau und Oybin sowie zwischen Cranzahl und Oberwiesenthal. Noch heute sind sie dort im Einsatz, wenn auch nicht mehr für die DR oder die DB AG, sondern für die Zittauer Schmalspurbahn und die Fichtelbergbahn.

Die Geschichte der 99 731

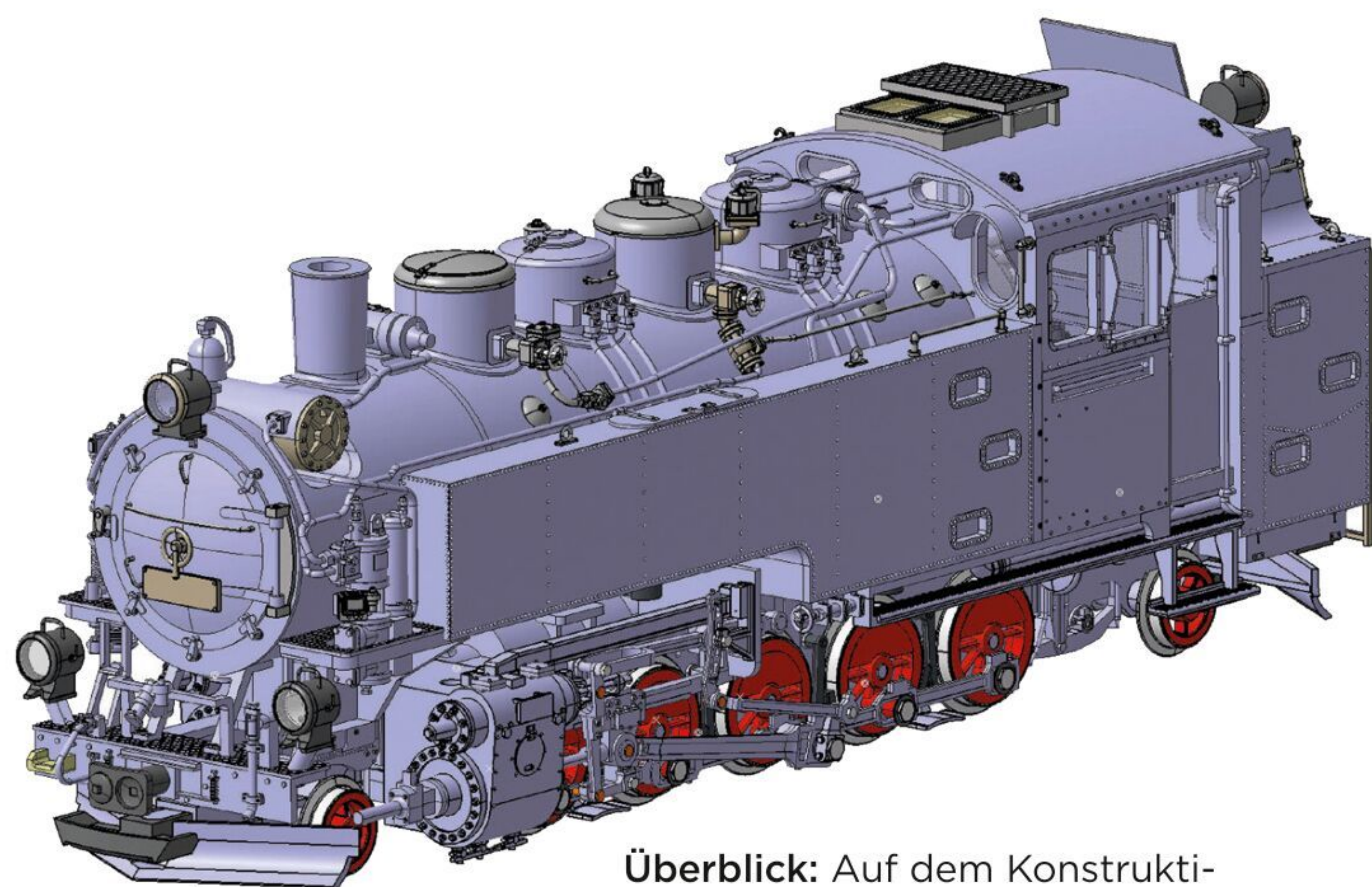
Werfen wir einen Blick auf die 99 731. Abgeliefert wurde sie am 17. November 1928, am 19. Januar 1929 wurde sie bei der Reichsbahndirektion Dresden in Dienst gestellt. Seit 1963 ist sie in Zittau beheimatet, wo sie heute noch im Dienst steht.

1965 wurde die Lok modernisiert, sie bekam einen komplett geschweißten Neubaukessel und war anschließend weitere Jahre im Einsatz. 1970 erhielt sie die Computernummer 99 1731-1 und 1992, nach der Übernahme des DB-Nummernsystems durch die DR, hatte sie die Betriebsnummer 099 722-1. Diese behielt sie auch nach der Vereinigung der DR mit der DB zur DB AG im Jahre 1994. Bereits im Januar 1974 wurde die Dampflok z-gestellt und zwei Jahre später ausgemustert.

Doch das war nicht das Ende des Fünfkupplers – es folgte die Karriere bei der SOEG, der Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft. 1994 wurde die Eisenbahngesellschaft durch den Kreis Zittau und mehrere Anliegergemeinden gegründet. Im November 1996 erhielt die SOEG die Konzession als Eisenbahnverkehrsunternehmen und konnte somit den



Überraschung: Märklin Geschäftsführer Wolfram Bächle (links) und LGB Produktmanager Andreas Schumann zeigen auf der Historik Mobil 2020 erste Bauteile der neuen Lok.



Überblick: Auf dem Konstruktionsentwurf sind die vielen Details der Lok gut zu erkennen.

Betrieb auf der Zittauer Schmalspurbahn in Eigenregie führen. Die 99 731 war von Anfang an dabei.

Großer Auftritt auf der Historik Mobil

2012 hatte die 99 731 ihren ganz großen Auftritt auf der Historik Mobil der Zittauer Schmalspurbahn, nicht nur, weil die Lok auf einmal wieder genietete Wasserkästen hatte, nein, der neue weißgraue Fotoanstrich stand ihr ausgesprochen gut. Dieser wurde nach der Veranstaltung wieder entfernt, seitdem ist die Lok im üblichen schwarzen Anstrich in den Zittauer Bergen im Einsatz.

Damals wie heute wird der Fünfkuppler zusammen mit allen möglichen Wagen bei der Zittauer Schmalspurbahn eingesetzt. Darunter waren und sind auch die bekannten Rekowagen, wie sie in den

Alfred Simm, der wohl prominenteste Botschafter der Dampfbahn-Route Sachsen, erinnert sich an eine ganz besondere Begegnung mit der VII K 99 731.

Wenn ich auf die 99 731 angesprochen werde, fällt mir sofort die Historik Mobil 2012 ein. Die VII K mit der Betriebsnummer 99 731 war zurück aus dem Dampflokwerk Meiningen, nachdem dort die Hauptuntersuchung sowie einige Umbauten an den Wasser- und Kohlekästen vorgenommen waren, um die Lok zurück in den Originalzustand zu versetzen. Auf der Historik Mobil wollten wir die restaurierte Dampflokomotive erstmals nach ihrem Werkstattbesuch wieder einem breiten Publikum vorstellen. Unsere Historik-Gruppe hatte sich dazu etwas Besonderes überlegt. Um die Aufmerksamkeit der Zuschauer auf den Rückkehrer zu lenken, sollte die Dampflokomotive einen weißgrauen Fotoanstrich bekommen. So etwas war in den 1920er-Jahren bei der ersten Präsentation einer Lok üblich, damit die Konstruktionsdetails der Dampflokomotive auf Schwarz-Weiß-Fotos besser zu erkennen waren. Also recherchierte die Gruppe, um das richtige Material für den Fotografieranstrich zu finden. Der Anstrich sollte einige Tage auf dem schwarzen Lack der Lok haften und anschließend einfach zu entfernen sein. Eine Woche vor der Historik Mobil verschwand die 99 731 im Lokschuppen.

Die Vorstellung der in ihren alten Zustand zurückversetzten 99 731 sollte einer der Höhepunkte bei der Eröffnungsveranstaltung der 6. Historik Mobil in Bertsdorf werden. Die Anstrichaktion hatten wir geheim gehalten, folglich war die Überraschung riesengroß, als der Reichsbahnzug der DRG aus Zittau mit einer weißen Lok an seiner Spitze in den Bahnhof Bertsdorf einfuhr.

Es war Wahnsinn, wie die Leute reagierten. Alle sprangen auf und verließen ihre Sitze, um die Lok zu sehen. Ich glaube, keiner von ihnen hatte vorher jemals eine weiße Dampflokomotive live gesehen. Alle waren überwältigt. Die 99 731 war das Gesprächsthema an diesem und an den folgenden Tagen.

Wir alle waren sehr zufrieden, gleichzeitig fürchteten wir den Regen. Der hätte dem weißen Anstrich der 99 731, die zu der Attraktion der 6. Historik Mobil geworden war, schnell ein Ende setzen können.

Einige Tage später stellte sich jedoch heraus, dass unsere Furcht übertrieben war. Nur mithilfe eines starken Hochdruckreinigers war der Anstrich aus Schlämmkreide von der Lok wieder herunterzubekommen.

1970er-Jahren von der DR auf der Basis der alten sächsischen Holzwagen neu aufgebaut wurden und die seitdem auf vie-



„Die weiße 99 731 war der Star der Veranstaltung“



Wasser fassen: Auch eine Lok mit Fotoanstrich braucht Wasser-nachschub - hier am Bahnhof Bertsdorf.



Abfahrt: Die weiße 99 731 verlässt 2012 den Bahnhof Bertsdorf.

len Schmalspurstrecken in Sachsen, aber auch auf Rügen oder im Mansfelder Land im Einsatz sind. Diese Wagen bekamen beim Umbau fest eingebaute Fenster, deren oberes Drittel nach innen aufgeklappt werden kann. Bei der Zittauer Schmalspurbahn wurden später normale Übersetzfenster eingebaut, woran die Zittauer Wagen gut zu erkennen sind. Bei der Zittauer Schmalspurbahn kommt auch der passende Speisewagen in der roten Mitropa-Farbgebung zum Einsatz, sodass während der Fahrt das leibliche Wohl nicht zu kurz kommt.

Die VII K als Modell

Die Schmalspurdampfloks aus Sachsen waren bei den LGB Freunden schon immer sehr beliebt, denken wir nur an die



Schwarz und weiß: Wie bei Fotoanstrichen üblich, waren nicht alle Teile der Lok weiß.

schönen Modelle der I K, II K, IV K oder an die zuletzt vorgestellte VI K. So dauerte es auch nicht lange, bis bei den Modellbahnfreunden der Wunsch nach einer VII K aufkam. Auf der Historik Mobil im letzten Jahr zeigte LGB in Bertsdorf bereits die ersten Teile dieses neuen Lokmodells. Dieses Jahr im Mai war es dann so weit: Im Rahmen der Sommerneuheiten präsentierte LGB das komplett neue Modell der ►

Mächtig: Der Fünfkuppler hat eine Länge von 51 Zentimetern.



Schönheit: Die 99 731 macht nicht nur von vorn einen guten Eindruck ...



... sondern auch von hinten.

aus der Feuerbüchse, wenn die Funktion „Kohle schaufeln“ aktiviert wird. Auch vielfältige Sounds bietet das Modell, angefangen vom Fahrgeräusch (auch analog funktionsfähig) sowie Pfeife und Glocke (die auch durch die beiliegenden Schaltmagnete ausgelöst werden können) über die typischen Geräusche einer Dampflok wie Luft- und Wasserpumpe, Lichtmaschine oder Sandstreuer bis zu den Ansaugen der Strecke von Zittau über Bertsdorf nach Oybin oder Johnsdorf.

Natürlich kann die Lok auch mit ihren vielen Details überzeugen, so lassen sich die Führerstandstüren und die Rauchkammertür öffnen. Zudem liegen Lokführer und Heizer bei, damit die Lok auch mit passendem Personal auf die Strecke im heimischen Garten gehen kann. Viele Kleinteile sind an der Lok separat angebracht, so zum Beispiel Glocke, Pfeife und Lichtmaschine. Viele Leitungen und Griffstangen sind einzeln eingesetzt, zum Teil als Biegeteile aus Metall. Ein nettes Detail ist die bewegliche Klappe auf dem Tender, mit dem – wie beim Original – der Kohlenkasten hinter dem Führerhaus verschlossen wird. Im Spätherbst wird dieses schöne Modell unter der Artikelnummer 21480 beim Fachhändler erhältlich sein.

Passende Wagen wurden vorgestellt

Natürlich gibt es auch die passenden Wagen zur Lok. Unter den Artikelnummern 36356 und 36357 wurden im Mai zwei Personenwagen der Zittauer Schmalspurbahn vorgestellt, so wie sie dort zusammen mit der 99 731 im Einsatz stehen. Von der Technik her basieren die Wagen auf den bekannten DR-Rekowagen, haben aber die typischen Übersetzfenster der Zittauer Bahn, mit denen die Originale vor einiger Zeit umgerüstet wurden. Die beiden Personenwagen werden im Spätherbst im Fachhandel erhältlich sein. Zu den Personenwagen passt auch der rote Barwagen (Art. 36360), der im letzten Jahr als LGB Clubmodell 2020 angeboten wurde. Aber auch vor Güterwagen kann diese starke Lok eingesetzt werden. Mit ihren beiden kräftigen Bühler-Motoren sind selbst lange Wagenschlangen kein Problem. Auch wenn auf der Zittauer Schmalspurbahn keine Güterzüge im Regelverkehr mehr im Einsatz sind, so verkehren ab und zu jedoch Fotogüterzüge mit historischen Güterwagen, die zusammen mit der VII K ein schönes Bild abgeben.

VII K. Als großes Vorbild wurde die 99 731 der Zittauer Schmalspurbahn gewählt, eine Lok, die noch – beziehungsweise heute wieder – weitgehend den Originalzustand der VII K bei der Ablieferung an die DRG wiedergibt. Von der Technik her kann das Modell seine Verwandtschaft mit der VI K nicht leugnen. Auch das neue Modell verfügt über ein Gelenkfahrwerk mit zwei leistungsstarken kugelgelagerten Bühler-Motoren, sodass die mächtige Lok

selbst den 600-Millimeter-Radius R1 problemlos durchfahren kann. Ausgerüstet ist das Modell mit einem mfx/DCC-Decoder der neuesten Generation, der viele Funktionen ermöglicht. Angefangen bei dem mit der Fahrtrichtung wechselnden Spitzenlicht, über den eingebauten Raucherzeuger mit radsynchronem Dampfstoß und Zylinderdampf, der digital schaltbaren Triebwerksbeleuchtung, der Führerstandsbeleuchtung bis zum Flackerlicht

36360



36357





Typisch: Gut zu erkennen sind die Übersatzfenster der Zittauer Personenwagen.

HIGHLIGHTS SOEG Personenwagen 970-234, Epoche VI, Art. 36356

- 1 Modell eines Reko-Personenwagens, wie er heute bei der Zittauer Schmalspurbahn im Einsatz ist.
- 2 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung als Museumswagen der Epoche VI.
- 3 Türe an den Plattformen zum Öffnen.
- 4 Komplette Inneneinrichtung.
- 5 Metallradsätze.
- 6 Länge: 58 Zentimeter.

Mit der 99 731 ist der LGB Modellreigen mit sächsischen Schmalspurloks der 750-Millimeter-Spurweite komplett. Die Modelle werden auf vielen LGB Bahnen anzutreffen sein – und das sicherlich nicht nur in Sachsen.

Wer die Originale gerne live erleben möchte, kann dies am ersten Wochenende im August tun. Dann werden während der Historik Mobil 2021 die großen Vorbilder der LGB Modelle auf den Schmalspurgleisen rund um Zittau im Dauereinsatz sein.

Der Wagen der Zittauer Schmalspurbahn basiert auf dem bekannten DR-Rekowagen mit offener Bühne.



Unter der Artikelnummer 36357 ist dieser Wagen mit einer anderen Betriebsnummer erhältlich.

HIGHLIGHTS SOEG Barwagen 970-437, Epoche VI, Art. 36360

- 1 Modell eines Barwagens der Zittauer Schmalspurbahn.
- 2 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI.
- 3 Türe an den Plattformen zum Öffnen.
- 4 Komplette Inneneinrichtung.
- 5 Metallradsätze.
- 6 Clubmodell 2020 – exklusiv für Clubmitglieder.
- 7 Länge: 58 Zentimeter.



36356

21480



Familienbahn Wörnersberg

Die Gartenbahn von Stefan Wörner ist eine Spielbahn für Jung und Alt. Die Anlage ist kompakt, ziemlich steil, raffiniert in der Streckenführung, flexibel nutzbar und entwickelt ihre besondere Reize, wenn viele Züge unterwegs sind.



Stefan Wörner ist seit 34 Jahren begeisterter Spur-N-Modellbahner. Seit 1999 begeistert er sich nicht mehr nur für kleine Eisenbahnen im Maßstab 1:160, sondern auch für Gartenbahnen im Maßstab 1:22,5. Damals begann er den Bau einer LGB Anlage im Garten des neuen Eigenheims. Gute Erfahrungen mit LGB hatte Familie Wörner, ihre Kinder spielten seit einigen Jahren mit Begeisterung mit Loks und Wagen von LGB, da sie nicht wirklich viel mit Zügen im kleinen Spur-N-Format anfangen konnten. Das Rollmaterial von LGB erweiterte das Eisenbahnspiel der Kids um weitere Dimensionen. Viele Dinge konnten sie damit transportieren

„Das ist das Schöne an der Gartenbahn: Wenn eine Pflanze schön ist, dann darf sie neben den Gleisen stehen und blühen, auch wenn sie mannshohe Blüten hat.“

– im Kinderzimmer, Flur oder im Wohnzimmer.

Eine Bahn für Jung und Alt

1999 verlagerte sich das Spielen mit der LGB Bahn in den Garten. Die neue Anlage war noch nicht fertiggestellt, da begannen die Kinder der Familie Wörner bereits, die Gleise auf den fertigen Teilstrecken zu beleben. Ab Sommer 2000 stand ihnen die komplette 52 Gleismeter lange Anlage zur Verfügung. „Der Betrieb auf der LGB Anlage fand viele Jahre fast immer mit Kindern statt“, erzählt Stefan Wörner. Mit den eigenen und deren Freunden, aber auch



Nachbarskinder kamen gerne zum „Eisenbahnspielen“ vorbei. Dann wurden Häuser, Kräne, Bagger, Lkw und Figuren von Playmobil und der Cargo-Sprinter von Toytrain aus dem Gartenhaus geholt und die LGB Anlage mutierte in eine Kinderspiellandschaft mit viel Transportverkehr. Das Sägewerk-Areal mit dem lange Anschlussgleis verwandelte sich in einen lebhaften Güterumschlag, an dem Sand, Steine, Holz oder Figuren von Güterwagen auf Lastwagen umgeladen wurden, die kurz darauf mit einer neuen Ladung ihre nächste Bahnreise antraten. Die flexible Nutzung war möglich, da Stefan Wörner seine Gebäude nicht fest auf der Anlage installierte,

sondern lediglich den Untergrund für die Gebäude gestaltete, auf dem entweder die Spielutensilien der Kinder oder die der Erwachsenen aufgebaut werden. So bleiben die Playmobil-Sachen im Gartenhaus, wenn Erwachsene sich zum Spielen mit der Gartenbahn treffen. Die Gebäude von Vollmer, Pola und Co, Modellfahrzeuge und viele Figuren werden dann herausgeholt und arrangiert. Dabei entstanden immer wieder neue Szenen, die sich aus den Ideen der Gäste entwickeln. „Ich mag diese Abwechslung. Selbst die Module meiner Spur-N-Bahn habe ich bei Ausstellungen nie in derselben Form aufgestellt“, berichtet Stefan Wörner.

Lebhafter Zugbetrieb erwünscht

Neben der flexiblen Nutzung gab es weitere Anforderungen für die Anlage Wörnersberg. „Sie sollte mindestens zwei Kreuzungen haben, um den Zugbetrieb attraktiv zu machen. Mehrere Gewerbegebiete mit Gleisanschluss sollten vorhanden sein, um interessante Rangierfahrten zu ermöglichen“, zählt Stefan Wörner auf, „und möglichst viele Weichen haben. Sie machen den Rangierbetrieb vielseitig.“ Kompakt sollte die Anlage auch sein, damit im Garten genügend Platz für Rasen, Pflanzen, Hecken und Sitzmöglichkeiten blieb. Diese Vorgaben setzte Stefan Wörner gekonnt um. ►



Rangierfahrten am Güterschuppen: Zuerst wird der Holz-
wagen am Rangiergleis abgestellt.



Rangierfahrten Teil 2: Dann holt die Stainz die Güterwagen am
Ladegleis ab.

Mithilfe der gesamten Familie baute er eine eingleisige Rundstrecke, die eigentlich aus zwei Ovalen besteht. Ein großes Oval mit zwei Neigungsstrecken, das fast um das gesamte Bahnareal herumführt sowie ein zweites Oval ohne Steigungen im hinteren Teil der Anlage. Beide Ovale nutzen gemeinsam einen zwei Meter langen Streckenabschnitt, der beim Fahrbe-

*„Ich mag Anlagen,
auf denen etwas
getan werden muss.“*

trieb mit mehreren Zügen die Aufmerksamkeit der Lokführer fordert. Die Bahn verfügt über einen Güterumschlag mit Bockkran, ein Sägewerk und ein kleines Betriebswerk, die alle über einen eigenen Gleisanschluss von der Rundstrecke aus erreichbar sind. Insgesamt zehn Weichen verteilen sich auf der 52 Gleismeter langen Bahn, die sich auf einer Gartenfläche von 10 x 5 Metern konzentriert.

Fahren gegen den Uhrzeigersinn

Auf den Gleisen der Wörnersberg-Bahn rollen gemischte Personenzüge, Triebwa-

gen und Güterzüge. Meistens ist auch eine Köf mit einem oder zwei Güterwagen auf Rangierfahrt. Ausgangspunkt für die Fahrten der Personenzüge ist der zweigleisige Bahnhof Wörnersberg, der an der großen Rundstrecke liegt. Fast alle Züge verlassen den Bahnhof entgegen dem Uhrzeigersinn, da auf dieser Route die Auffahrt zur Eisenbahnbrücke weniger steil ausfällt als bei der Fahrt in Gegenrichtung. Nachdem unser Zug, ein gemischter Personenzug mit der Diesellok BR 251 an der Spitze, den Personenbahnhof auf dem Fahrgleis verlassen hat, passiert er zunächst das Betriebswerk, bevor er auf der eingleisigen Strecke auf Höhe des Sägewerks den gemeinsamen Gleisabschnitt beider Ovale erreicht. Hinter dem kleinen Wäldchen, in dem Ahorn, Buchen und Fichten wachsen, trennen sich an der nächsten Weiche die beiden Ovale. Hier kann der Zug auf das große Oval wechseln und den lang gestreckten Anstieg zur Brücke nehmen oder er fährt geradewegs weiter auf dem hinteren Teilstück. Unser Zug nimmt diesen Kurs und passiert kurz darauf das vier Meter lange Ausweichgleis, auf dem ein Güterzug wartet. Anschließend geht es in einem Bogen aus R2- und R3-Gleisen unter der Eisenbahnbrücke hindurch zurück Richtung Sägewerk. Das lange Stumpfgleis am

Sägewerk ist jedoch nicht das Ziel unseres Zuges, sondern die Auffahrt zur Brücke, deshalb rollt unser Zug erneut auf den gemeinsamen Gleisabschnitt am Wäldchen, den er bereits an der nächste Weiche verlässt. Auf einer leicht geschwungenen Auffahrt geht es mit einer Steigung von fünf Prozent an blühenden Pflanzen und Bodendeckern vorbei zur Gitterträgerbrücke, die ein Gleis des hinteren Ovals und einen Fußweg überspannt. Es ist der höchste Punkt der Anlage. Hinter der Brücke geht es auf einem Halbkreis steil nach unten. Zehn Prozent beträgt das Gefälle an einigen Stellen. In einem Bogen rollt der Zug am Bauernhof mit dem Sonnenblumenfeld vorbei, um kurz darauf auf dem Ausweichgleis in den Bahnhof einzulaufen. Manchmal wartet am Bahnhof ein kurzer Zug, der die Rundstrecke in der entgegengesetzten Richtung befahren will. Gerade der erste Streckenabschnitt bis zur Brücke hat es jedoch in sich. Nicht alle Loks im Fuhrpark der Wörnersberg-Bahn sind in der Lage, die kurvige Steilstrecke mit ihrer zehnprozentigen Steigung zu bewältigen. Zweimotorige Dampf- und Dieselloks und auch das Schweineschnäuzchen „bezwingen“ diese Auffahrt. „Beim Bau des Streckenabschnitts hatten wir getestet, ob unsere Loks diese Steigung bewältigen. Erst

Mehrweg: Neben den Gleisen verlaufen Fahr- und Fußwege.



Geschafft: Der Zug hat die steile Abfahrt fast hinter sich gebracht.





Überfahrt: Die Gitterträgerbrücke überspannt die Gleise des hinteren Kreises.



Gelungene Mischung: Viele Gebäude gibt es nicht auf der Anlage, das ist auch so gewollt.

dann haben wir die Steilstrecke so gebaut“, berichtet Stefan Wörner. Dass die Steigung so extrem ausfiel, ist auf die natürliche Neigung des Gartengrundstücks und die Brücke zurückzuführen, die die Gleise der hinteren Strecke überspannt. „Ich mag Strecken, bei denen sich die Züge auf einer Steigung auf eine Brücke zubewegen und es anschließend wieder abwärtsgeht“, erzählt Stefan Wörner.

Mehr Züge – mehr Fahrspaß

Richtig interessant werden die Fahrten, wenn mehrere Züge auf der eingleisigen Anlage unterwegs sind. Selbst wenn Stefan Wörner alleine auf der Anlage fährt, sind zwei oder drei Züge im Einsatz. „Mit drei Zügen ist es interessanter. Zwei Züge fahren auf der Rundstrecke, während der dritte Zug Zubringeraufgaben übernimmt, etwa einen leeren Güterwagen am Güterumschlag abholt und ihn zum Sägewerk bringt, wo er mit Holz beladen wird.“ Sind mehrere Lokführer verfügbar, fahren bis zu sechs Züge gleichzeitig auf der Anlage Wörnersberg. „Bei drei Lokführern ist es ein entspanntes Fahren“, erzählt Stefan Wörner. Das ist jedoch nicht der Fall, wenn dabei einer der Züge in der Gegenrichtung unterwegs ist. Dann ist Konzen-

tration und Kommunikation gefragt. Die eingleisige Bahn bietet nur an wenigen Stellen Ausweichmöglichkeiten. „Die Lokführer müssen sich absprechen, sonst ist ein reibungsloser Fahrbetrieb nicht möglich“, erklärt Stefan Wörner. Absprachen sind ohnehin angeraten, da die gesamte Strecke von einem Standpunkt aus nicht zu überblicken ist und folglich „Überraschungen“ immer möglich sind. Natürlich ist der aktive Fahrbetrieb von mehreren Lokführern nur mithilfe der digitalen Steuerung möglich. Die Frage digital oder analog war für Stefan Wörner eigentlich nie ein Thema: Seine LGB Bahn im Garten war von Anfang an digitalisiert. „Damit können wir jeden Zug so fahren, wie wir es wollen“, sagt Stefan Wörner und ergänzt, „und wie es der Verkehr zulässt“.

Gartenbahn verbindet zwei Hobbys

Die Ausbauarbeiten an der Gartenbahn sind inzwischen abgeschlossen, Erweiterungen sind nicht geplant, kleine Ergänzungen gibt es immer wieder. In den letzten Jahren stand die Pflege der Anlage und der Pflanzen im Vordergrund. „Ich genieße bei schönem Wetter die Arbeit im Garten an und neben den Gleisen“, berichtet er, „das ist für mich Entspannung.“

„Unsere LGB Anlage im Garten verbindet idealerweise mein Hobby Modellbahn mit dem Hobby meiner Frau, der Gartengestaltung. Von Anfang an haben wir die gemeinsame Arbeit im Garten genossen“, erzählt Stefan Wörner zurückblickend. Eine gelungene Ergänzung wie der Blick auf die Anlage Wörnersberg zeigt, die für Gartenfreunde und Modellbahner gleichermaßen ein Genuss ist. Und für Kinder ganz besonders.

GLEISUNTERBAU UND PFLEGE

Die Gleise hat Stefan Wörner auf einem Schotterbett verlegt. Dazu hob er die Trassen spatentief aus. Er kleidete sie mit Folie aus und füllte sie mit Schotter, den er verdichtete. Darauf liegen lose die Gleise, die untereinander mit geschraubten Schienenverbindern verbunden sind. In jedem Frühjahr nimmt Stefan Wörner eine Grundreinigung der Gleise vor, bei Bedarf wird nachgeschottert. Das macht er seit vielen Jahren. „Es ist Jahr für Jahr schön, so die neue Gartenbahnsaison zu eröffnen.“

Ländliche Idylle: Sogar eine Storchenfamilie fühlt sich heimisch.



Tierischer Besuch: Ein Schäfer mit seiner Herde ist angekommen.



Impressionen 1: Bahnhof Wörnersberg



Startpunkt für die Rundfahrten der Personenzüge ist der beschauliche Bahnhof Wörnersberg. Am Fachwerkgebäude mit dem überdachten Wartebereich (ein Vollmer-Bausatz) und am 1,80 Meter langen Bahnsteig finden sich immer einige Reisende ein, die mit einem Personenzug oder dem Schweineschnäuzchen ihre Reise antreten wollen. Der zweigleisige Bahnhof ist einer der beiden Kreuzungspunkte auf der eingleisigen Rund-

strecke. Die vier beziehungsweise 3,80 Meter langen Gleise vor dem Bahnhof bieten genug Platz für alle gemischten Personenzüge und alle Güterzüge, die auf der Anlage unterwegs sind. In der Regel verlassen die Züge den Bahnhof gegen den Uhrzeigersinn. Unmittelbar an den Personenbahnhof grenzt ein Güterumschlag an. Zudem ist das kleine Betriebswerk vom Fahrgleis des Bahnhofs aus erreichbar.

Impression 2: Güterumschlag mit Bockkran



Der kleine Güterbahnhof liegt unmittelbar vor dem Personenbahnhof Wörnersberg. Zum Güterbahnhof gehört ein großer Güterschuppen und der große Bockkran von Pola, der das Ladegleis und einen Teil des Ladehofs überspannt. Vom Ladegleis geht ein ein Meter langes Rangiergleis ab, das vor dem

Güterschuppen (ein farblich verändertes Vollmer-Modell) endet. Viel Platz zum Rangieren haben die Loks auf dem Güterbahnhof nicht, sodass die Rangierlok auch das Gleis der Hauptstrecke benutzen muss. Eine gewollte Herausforderung, um den Fahrbetrieb interessanter zu machen.

Impression 3: Betriebswerk



Ein Betriebswerk gehört nach den Vorstellungen von Stefan Wörner zu jeder Nebenbahn. Da nicht viel Platz vorhanden war, besteht es aus einem Wasserkran, einer Dieseltankstelle und einem einständigen Lokschuppen (alle Modelle sind von Pola). Der Schuppen bietet genügend Platz für die große Diesellok

BR 251 oder die Stainz mit ihrem Tender. Wie fast alle Gebäude wurde auch der Lokschuppen farblich etwas angepasst. Loks erreichen das Gleis des kleinen Betriebswerks, wenn sie den Bahnhof Wörnersberg auf dem Fahrgleis entgegen dem Uhrzeigersinn verlassen.

Impression 4: Sägewerk



Das Sägewerk gehört zu den Bereichen der Anlage mit flexiblen Nutzungsmöglichkeiten. Je nachdem, ob Kinder mit der Anlage spielen oder Erwachsene, wird das Areal zu einem Umschlagplatz für allerlei Dinge oder zu einem Ort für anspruchsvolle Rangierfahrten. Spielen Kinder auf der Anlage, werden aus der großen Spielkiste ein riesiger Portalkran sowie Tieflader, Radlader, Gabelstapler und viele Figuren von

Playmobil ausgepackt. Für das Spiel der Erwachsenen wird das Sägewerk aufgestellt und mit Figuren, Lastwagen, Ladern und Hölzern belebt. Auf dem 2,20 Meter langen Stumpfgleis werden dann Rungenwagen mit Holz beladen, bevor sie von der Köf abgeholt werden. Wie alle Gebäude auf der Anlage Wörnersberg ist auch das Sägewerk nicht fest installiert und nicht beleuchtet.

Impressionen 5: Brücke und Steigungsstrecken



Auf der Gitterträgerbrücke erreichen die Bahngleise der Wörnersbergbahn ihren höchsten Punkt. Die 75 Zentimeter lange Brücke überspannt eine Fahrstraße und das Gleis des hinteren Ovals. Um die Brücke zu erreichen, müssen die Züge eine steile und kurvige Steigungsstrecke bewältigen, anschließend geht es auf einer steilen Abfahrt wieder hinunter. Je nach

Fahrtrichtung beträgt die Steigung fünf Prozent und das Gefälle zehn Prozent oder umgekehrt. Die Brücke aus durchgefärbten Polystyrolplatten stammt von Modellbau Luetke, als Brückenköpfe wurden Doppel-T-Betonsteine verwendet, die verkleidet wurden. Die Brücke ist relativ niedrig, ihre Höhe wurde auf das vorhandene Rollmaterial abgestimmt.

Impressionen 6: Pflanzen

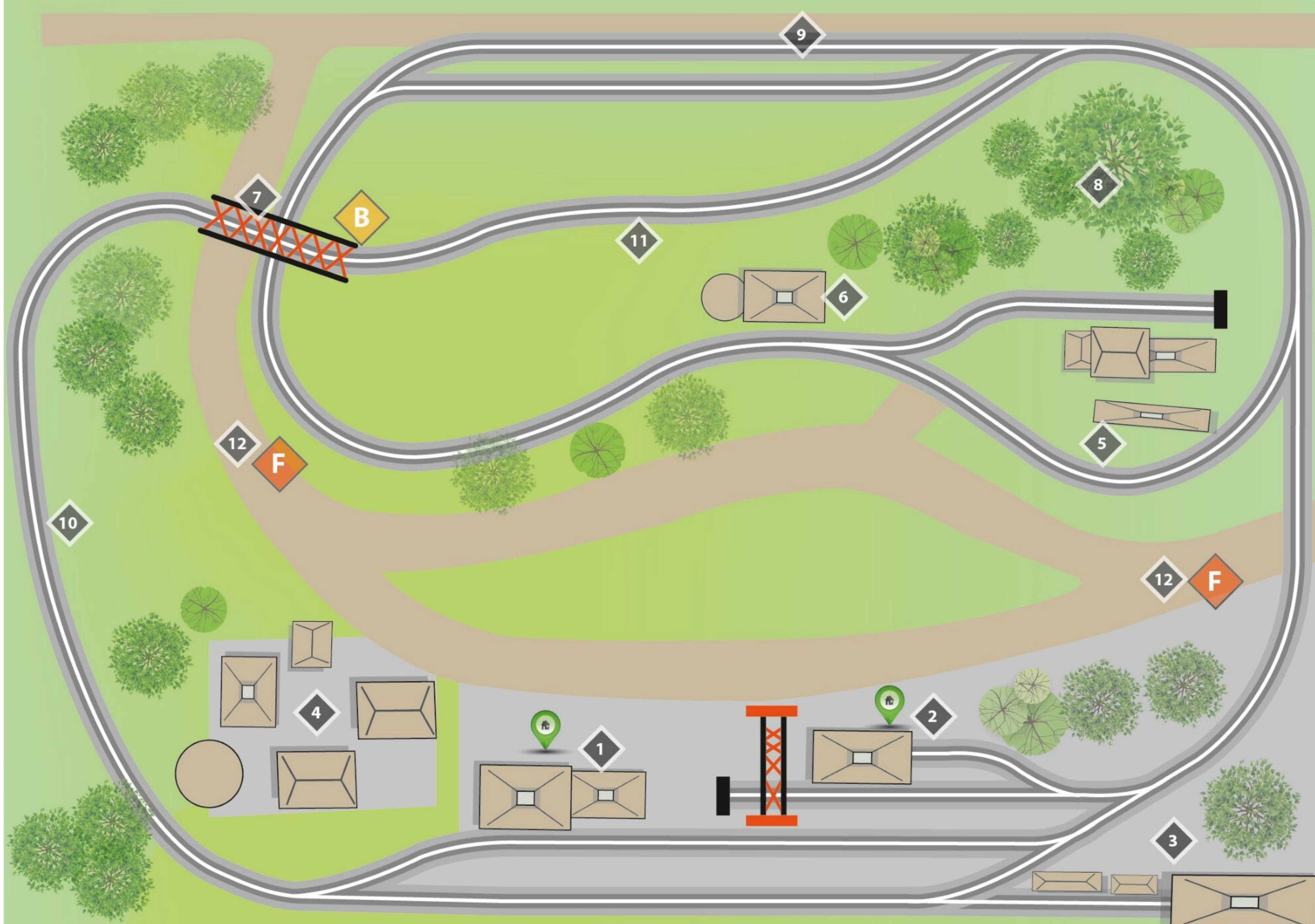


Niedrig wachsende und in verschiedenen Farben blühende Bodendecker und Steingartenpflanzen gedeihen ebenso wie Con-toneaster, Koniferen, Thymian und Quitten beiderseits der Gleise. Selbst Ahorn, Buche und Fichte wachsen auf dem Bahnareal. Viele Pflanzen wurden als Setzlinge angepflanzt. Auch bei den Laub-

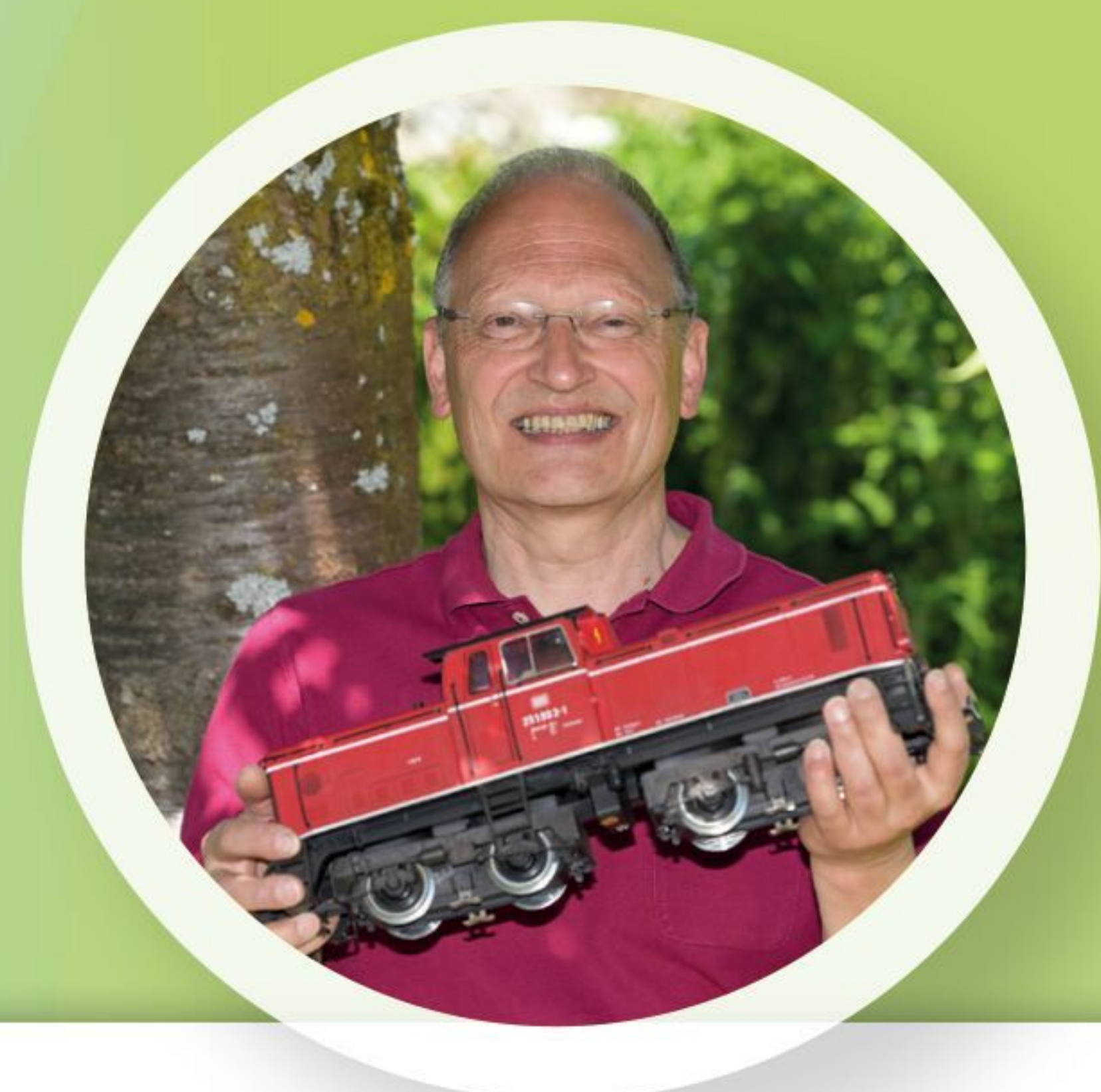
und Nadelbäumen fing es mit Setzlingen an, die Familie Wörner bei Wanderungen entdeckte. Die Bäumchen sind inzwischen über zehn Jahre alt. Damit sie klein bleiben, werden sie zweimal pro Jahr geschnitten, Ahorn und Buche werden zudem entlaubt, damit eine Notbelaubung mit kleineren Blättern wächst.

Gleisplan

Anlagensteckbrief



- | | | |
|--|----------------------------|-----------------------------------|
| 1 Bahnhof Wörnersberg mit Warteraum, Fahrradständer und Telefonzelle | 5 Sägewerk | 9 Überholstrecke |
| 2 Güterbahnhof mit Güterschuppen, Bockkran, Rangier- und Ladegleis | 6 Kapelle | 10 Steile Neigungsstrecke (10 %) |
| 3 Betriebswerk mit Lokschuppen, Wasserkran und Dieseltankstelle | 7 Eisenbahnbrücke B | 11 Flachere Neigungsstrecke (5 %) |
| 4 Bauernhof mit Stall und Silo | 8 Wäldchen | 12 Fußwege F |



Zur Person

Stefan Wörner (62 Jahre) ist seit 34 Jahren Spur-N-Modellbahner. Die Gartenbahn entdeckte er 1999 für sich. Zwei Jahre lang baute der frühere Elektronikentwickler und heutige Vorruehständler an der Anlage „Wörnersberg“, auf der heute viel Betrieb ist, wenn Besuch kommt. Wenn „Genussbahner“ Stefan Wörner bei schönem Wetter seine Züge aufgleist, dann ist meist eine Rangierlok auf den Gleisen, die bestimmte Aufgaben zu erledigen hat. Für den Spur-N-Bahner war das Akzeptieren von Maßstabsdifferenzen zunächst gewöhnungsbedürftig. Heute findet er genau das als sehr entspannend.

Anlagen-Name:

Thema:

Bauzeit:

Gleislänge:

Anlagenfläche:

Fahrbetrieb:

Anzahl Züge (maximal):

Weichen:

Weichenstellung:

Brücken:

Längste Brücke:

Bahnhöfe:

Überholstellen:

Gebäude:

Besondere Gebäude:

Pflanzen:

Wörnersberg

Deutsche Schmalspurbahn mit Personen- und Güterverkehr

2 Jahre

52 Meter

48 Quadratmeter (9,6 x 5 Meter)

digital

3 bis 6 (mehrere Lokführer)

10

digital

1

Gitterträgerbrücke, 0,75 Meter lang

1 Personenbahnhof mit angeschlossenem Güterumschlag

2

9

Sägewerk

Ahorn, Bodendecker, Buchen, Cotoneaster, Fichten, Koniferen, Quitten, Thymian, Steingartenpflanzen

Besonderheiten der Anlage: Spielbahn mit flexiblen Nutzungsmöglichkeiten, kompaktes Anlagenformat, zwei Steilabschnitte mit fünf bzw. zehnprozentiger Neigung, zwei Glasovale mit gemeinsamem Streckenabschnitt, Anlage mit interessanten Rangiermöglichkeiten.

SOMMERNEUHEITEN 2021

Rhätische Neuheiten



Sommerneuheit: Die Ge 4/4 III 644 und der RhB-Containerwagen.

Zu den LGB Sommerneuheiten gehören neben den neuen Modellen mit sächsischen Vorbildern (Bericht auf Seite 6 bis 13) auch zwei Modelle mit Vorbildern aus der Schweiz: die RhB-Elektrolok Ge 4/4 III 644 Savognin (LGB 21430) und der vierachsige RhB-Containerwagen mit einem weißen Container (LGB 45926). Loks der Baureihe Ge 4/4 III sind die modernsten Elektroloks im Fuhrpark der

Rhätischen Bahn. Sie wurden Mitte der 1990er-Jahre geliefert und werden seitdem vor allen Zugarten eingesetzt. In den letzten Jahren begann die RhB diese Loks mit neuer Elektronik und mit LED-Scheinwerfern auszustatten. Außerdem ersetzte die Druckluftpfeife die zuvor eingebauten Signalhörner.

Die LGB Lok 21430 ist das Modell der modernisierten Baureihe Ge 4/4 III. Sie ist

Neuheit: Der Containerwagen 45926 ist eine komplette Neukonstruktion.



Aktuell: Das LGB Modell 21430 verfügt über eine Druckluftpfeife.

F7-AKTION

Teilnehmerkarten
bitte einsenden

Alle Käufer der verchromten F7-Modelle mit den Artikelnummern 20581, 20582 und 20583 können an der Verlosung eines 50 x 70 Zentimeter großen Original-Aquarells des amerikanischen Künstlers James Mann teilnehmen. Dazu muss die der Verkaufspackung beiliegende Teilnahmekarte spätestens bis 31. August 2021 bei Märklin eingetroffen sein. Außerdem erhält jeder, der die Karte zurückschickt, einen nummerierten Kunstdruck des Aquarells, auf dem die ATSF 312 mit ihren Streamliner-Wagen zu sehen ist. Eine schöne Erinnerung an die ikonische Loklegende aus den USA.

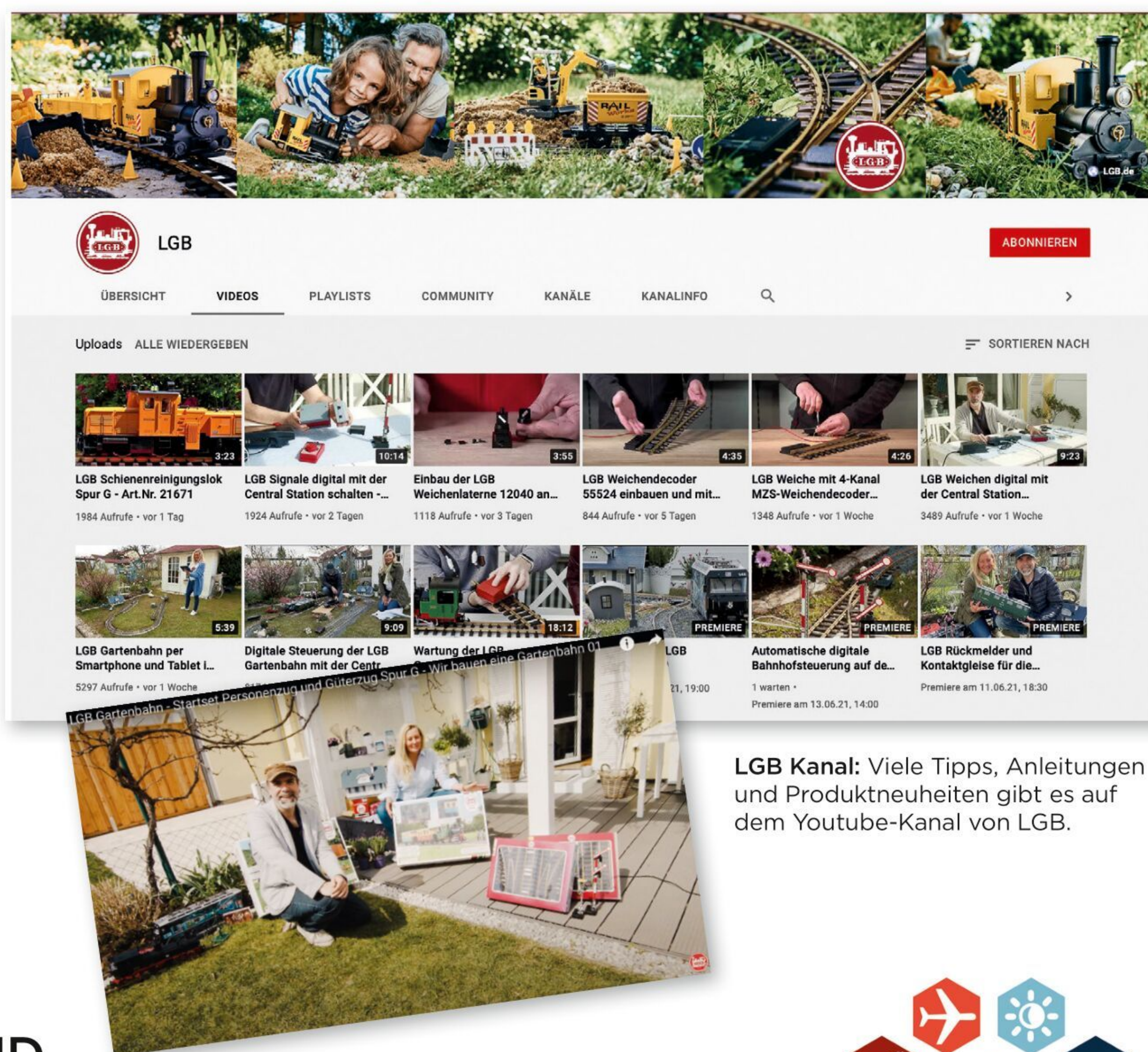
Teilnehmen und gewinnen: Jeder Einsender der Teilnehmerkarte erhält einen Kunstdruck des Aquarells, einer sogar das Original von James Mann.



YOUTUBE

LGB mit eigenem Channel

Seit Anfang Mai gibt es für alle Gartenbahnfans bei Youtube einen eigenen Kanal von LGB. Unter lgb.de/youtube ist seitdem eine stetig wachsende Zahl an Videos zu neuem LGB Rollmaterial, Erklärvideos zu Einbau und Steuerung von LGB Produkten sowie die 20-teilige Serie „Wir bauen eine LGB Gartenbahn“ abrufbar. Die Serie beschäftigt sich mit vielen Themen des Gartenbahnbaus, beginnend bei einem Startset bis zur Digitalisierung der Anlage. „Mit den Videos auf unserem Youtube-Channel wollen wir sowohl Gartenbahn-Einsteiger als auch LGB Profis Inspirationen und Anregungen für ihr Hobby anbieten“, erläutert Joachim Oepel, der den Bereich Digitales Marketing und E-Commerce bei Märklin leitet. Geplant ist, das Angebot an langfristig interessanten Inhalten wie Einsteigerserien, Tipps und Anleitungen sowie Produktvorstellungen weiter auszubauen.



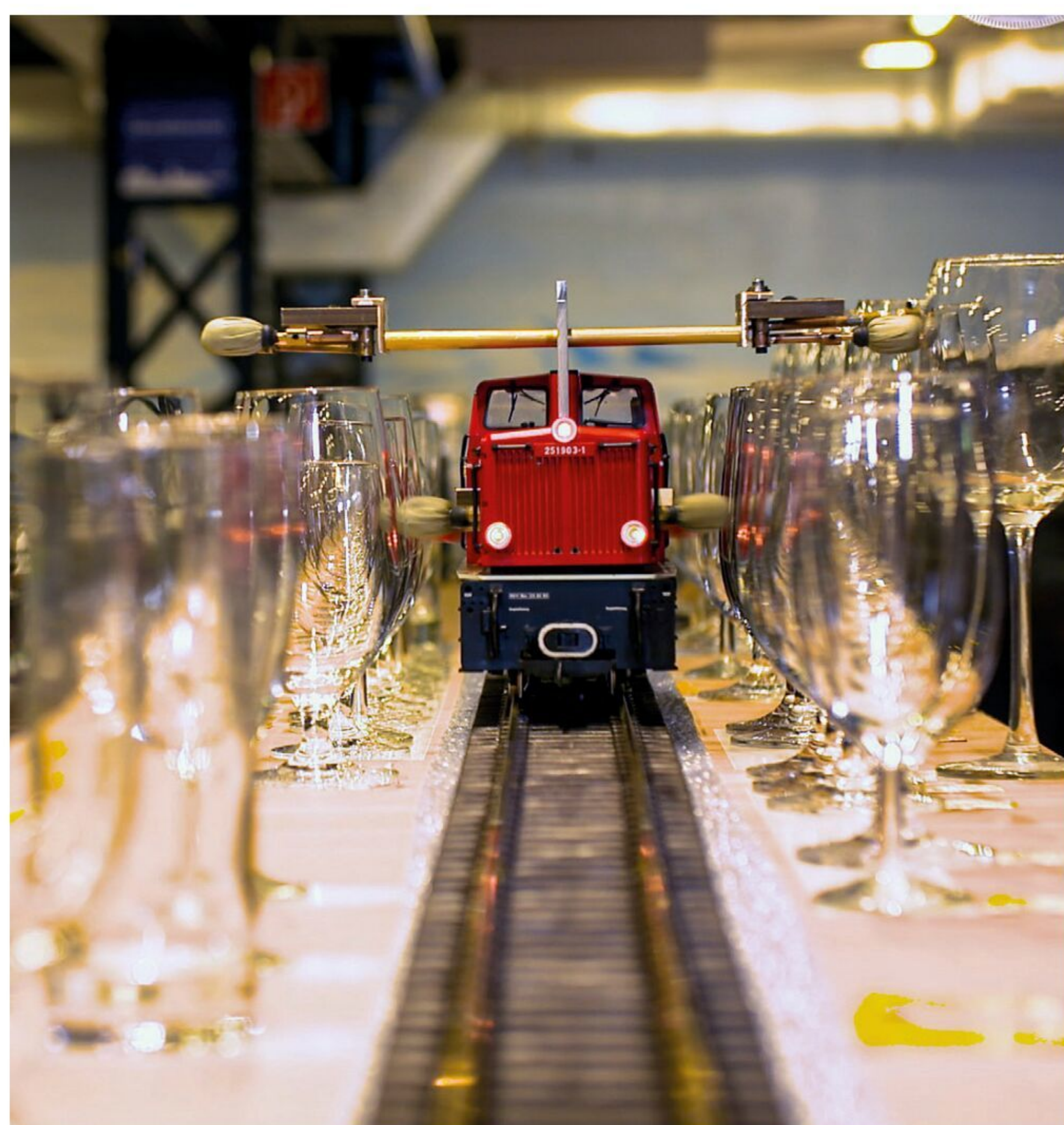
LGB Kanal: Viele Tipps, Anleitungen und Produktneuheiten gibt es auf dem Youtube-Kanal von LGB.

MINIATUR WUNDERLAND

Musikalische Guinnessbuch-Rekordfahrt



Das Hamburger Miniatur Wunderland nutzte die Corona-bedingte Schließung seiner Modellbahn-Ausstellung für eine klangvolle Weltrekordfahrt. Dazu errichtete das Miniatur-Wunderland-Team entlang seiner Ausstellungsanlage eine 211 Meter lange Spur-G-Strecke und platzierte 2.840 Gläser beiderseits der Gleise. Für die Rekordfahrt wurde LGB Material eingesetzt. Die LGB Zuglok wurde mit zwei Klöppeln ausgerüstet, die während ihrer Fahrt auf die Gläser schlugen und dabei auf den unterschiedlich hoch mit Wasser gefüllten Gläsern Töne erzeugten. Diese ergänzten sich zu einem Medley aus 20 Melodien von Klassik-Komponisten wie Johann Sebastian Bach, George Bizet, Antonio Vivaldi und anderen. Am 17. März 2021 wurde in Anwesenheit von Vertretern des Guinness-World-Records-Teams die knapp sechs Minuten lange Rekordfahrt gestartet, die dem Miniatur Wunderland den Rekord und den Titel „Longest melody played by a model train“ einbrachte. „Ich bin unfassbar stolz auf diesen Rekord“, erklärte Miniatur-Wunderland-Mitgründer Frederik Braun. „Hätte es keinen Lockdown gegeben, hätten wir das Projekt schnell als unmöglich beerdigt. Aber im Team herrschte die Stimmung, das Unmögliche zu probieren.“ Von der Rekordfahrt gibt es auf Youtube ein Video vom Miniatur Wunderland, das inzwischen rund 1,5 Millionen Mal angeklickt wurde.



Klangrekord: Die LGB Lok mit Klöppeln auf ihrer Rekordfahrt im Hamburger Miniatur Wunderland.

RhB-Krokodil wird 12. September 2021 – feiern Sie mit

Die legendäre Kult-Lokomotive der Rhätischen Bahn begeht ihr 100-jähriges Jubiläum. Feiern Sie mit und verbringen Sie einen Tag ganz im Zeichen des „Krokodil“.



100 Jahre

TEXT: DEPECHE; FOTOS: STEFAN SCHLUTHESS, PASCAL ZINGG

Seit 100 Jahren prägt das „Rhätische Krokodil“ die Bündner Schienenwelt. Feiern Sie gemeinsam mit der Rhätischen Bahn und LGB das Jubiläum am Sonntag, 12. September 2021 mit zwei Rundreisen ab Zürich und Landquart.

Als Highlight des Tages wartet auf Sie eine Parallelfahrt zwischen Chur und Ems zusammen mit dem SBB „Historic Krokodil“ Ce 6/8 III 14305.

Weitere Informationen zum Programm und zu den Buchungsmöglichkeiten finden Sie unter: www.rhb.ch/krokodil





Stolz der Rockys

Die Durango & Silverton Railway im Süden der Rocky Mountains erlebte den amerikanischen Goldrausch und gehört heute zu den großen Touristenattraktionen. Gut gepflegt bietet das Vorbild herrliche Vorlagen für Loks und Wagen der Gartenbahn, wie die aktuellen Modelle zeigen.

Das Amerika im späten 19. Jahrhundert: Quasi über Nacht schießen Siedlungen und Städte aus dem Boden, wo zuvor nur blanke Wildnis herrschte – der Goldrausch macht's möglich. So entsteht im Jahr 1880 auch das Städtchen Durango im Bundesstaat Colorado, gegründet von der Denver & Rio Grande Western Railroad (D&RGW) als Stützpunkt für eine neu zu errichtende Teilstrecke ihrer Schmalspurbahn. Ein cleverer Schachzug: Zum einen können von Durango aus die Gold- und Silberminen der San-Juan-

Berge im 70 Kilometer entfernten Silverton erschlossen werden; außerdem eignet sich diese in die spektakulären Landschaften der südlichen Rocky Mountains eingebettete Route heute noch für unvergessliche Ausfahrten. Am 5. August 1881 erreicht zunächst die Hauptlinie der drei Fuß beziehungsweise 914,4 Millimeter schmalen D&RGW von Santa Fe nach Montrose das inzwischen kräftig prosperierende Durango. Noch im Herbst des gleichen Jahres beginnen dort die Bauarbeiten, um die Gleise nach Silverton durch die

Rockies zu treiben – und nur neun Monate später ist es schließlich geschafft: Im Juli 1882 startet die Durango & Silverton Narrow Gauge Railroad (kurz: D&S-NG) ihren Betrieb und fährt von Beginn an mit Volldampf auf der Erfolgsspur. Als einer der Hotspots der Goldgräberszene im Mittleren Westen der USA ziehen Durango und Silverton Tausende an Glückssuchern und Desperados an – und auch Eisenbahnfreunde aus ganz Amerika strömen zahlreich nach Durango, um eine Fahrt auf dieser eindrucksvollen Panoramastrecke zu genießen.



36808

30261

36821

In den folgenden Jahrzehnten erlebt die Durango & Silverton ein bewegtes Auf und Ab. Mal fallen die Rohstoffpreise für Gold und Silber in den Keller und unrentable Minen werden geschlossen, dann setzen Erdbeben, Überschwemmungen und Schneestürme der Strecke mächtig zu; Ende der 1940er-Jahre droht gar die komplette Stilllegung der einzigartigen Bahnlinie.

Filmstudios entdecken die Bahn

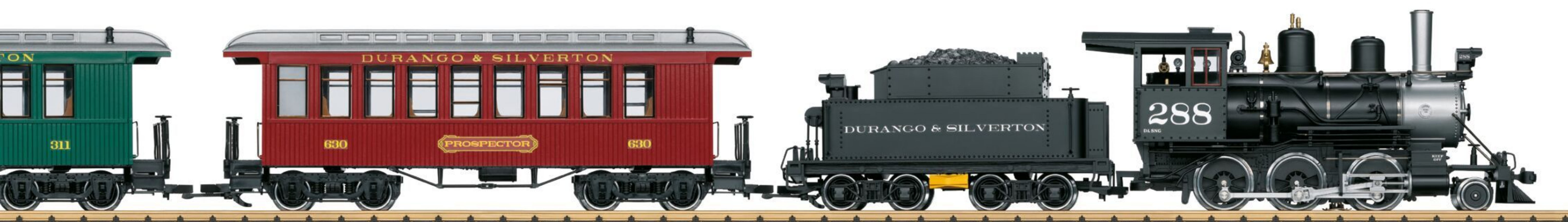
Doch das Team der D&SNG glaubt unbeeinträchtigt an die große Anziehungskraft seiner Bahn. Und es sollte Recht behalten – und wie: In den 1950er-Jahren entdecken die Filmstudios aus dem über 1.200 Kilometer entfernten Hollywood dieses Juwel unter den US-Schmalspurbahnen und die Durango & Silverton avanciert in zahlreichen Western wie „Across The Wide Missouri“, „Denver & Rio Grande“ oder „Butch Cassidy And Sundance Kid“ zur großen Leinwandattraktion. 18 Filme wurden insgesamt mit und um die Bahn gedreht. Ehrensache, dass die D&SNG nach ihrer bewegten Geschichte im Jahr 1968 auch in die Liste der „National Historic Landmarks“ aufgenommen wurde – zu jenen Stätten und Objekten also, die als besonders bedeutend für die Geschichte der Vereinigten Staaten eingestuft werden. Die ungebrochene Anziehungskraft dieser grandiosen, entlang an wilden Schluchten, über atemberaubende Brücken und reißende Flüsse geführten Bahn erkannte 1979 auch der Zitrusfrüchte-Farmer Charles E. Bradshaw Jr. aus Florida: Bradshaw übernahm die Strecke inklusive aller Grundstücke sowie des kompletten Rollmaterials und investierte beherzt in das Unternehmen. Die lange abgestellten Dampflokomotiven der Typen K-36 und K-37 aus den Baujahren 1923 bis 1925 wurden wieder in Betrieb genommen, die originalen gelben und roten Personenwagen restauriert und mit modernen Toiletten und einer Heizung ausgestattet, neue, historisch stimmige Wagen dazugekauft, Lokschuppen und Lokbehandlungsanlagen modernisiert und die Bahn auch für den Winterbetrieb umgerüstet. ►



Wie aus dem Bilderbuch: Der Zug der Durango & Silverton Narrow Gauge Railroad (D&SNG) zwischen Silverton und Midway – die südlichen Rocky Mountains als Kulisse.



Endbahnhof Silverton: Die Bahn endet heute publikumswirksam mitten im Ort. Die Gleise wurden um einige Hundert Meter – vom eigentlichen Bahnhof her – verlängert.



36820

20283



HIGHLIGHTS

Durango & Silverton Dampflokomogul, Art. 20283

- 1 Modell einer amerikanischen Oldtimer-Dampflokom der Bauart Mogul, Gestaltung in der Ausführung der Museumsbahn Durango & Silverton Railroad in den Rocky Mountains.
- 2 Alle Treibachsen mit einem leistungsstarken, kugelgelagerten Bühler-Motor angetrieben.
- 3 Ausgerüstet mit einem mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen.
- 4 Rauchgenerator mit radsynchronem Dampfausstoß, Zylinderdampf.
- 5 Spitzenlicht und Fahrgeräusch im Analogbetrieb funktionsfähig.
- 6 Länge über Kupplung 67 Zentimeter.

Seit 1998 kümmert sich nun die Gesellschaft American Heritage Railways um die D&SNG – und betreibt seither eine Touristenattraktion, die ihre Passagiere auf exzellentem Niveau verwöhnt und mit liebevoll gepflegten Lokomotiven und einem prachtvollen Wagenpark in das vorige Jahrhundert zurückversetzt. Am spektakulärsten reist es sich in der Präsidentenkategorie, wo der Fahrgast an Bord des historischen Nomade Car und des Cinco Car auf den viktorianischen Glanz der späten 1880er-Jahre trifft. Beide Wagen sind in zwei unterschiedliche Sitzbereiche geteilt; der Nomade Car verfügt zusätzlich über ein separates Abteil für vier Personen. Und natürlich gibt es eine große, exklusiv für die Gäste dieser beiden Wagen reservierte Aussichtsplattform.

Impressionen unter freiem Himmel

Auf Reisende der 1. Klasse wartet der opulente „Silver Vista“-Waggon, der mit seiner verglasten Dachkonstruktion unvergleichliche Aussichten auf die Strecke bietet. Nicht minder attraktiv: der aufwendig restaurierte „Alamosa Parlor“-Wohnzimmer-Wagen, der mit Tischen und Sesseln im Stil eines Gentlemen's Club der 1920er-Jahre ►



Radsynchroner Dampfausstoß (links): Der Rauchgenerator im Modell sorgt für Zylinderdampf, der radsynchron ausgestoßen wird.

Viele angesetzte Details (rechts unten): Egal, ob Frontlampe oder Glocke – das Modell überzeugt durch viele Details und eine vorbildgerechte Farbgebung.

Detailreicher Führerstand (unten): Der Führerstand der Oldtimerlokom ist mit zahlreichen kleinen Details wie einer Nachbildung der Dampfmanometer ausgestattet.





HIGHLIGHTS

D&S RR Personenwagen, Art. 36820

- 1 Vorbildgerechte Nachbildung des Oldtimer-Personenwagens „Prospector“ der Durango & Silverton Railroad.
- 2 Ausführung in der neuen dunkelroten Lackierung.
- 3 Beschriftung und Lackierung originalgetreu, entsprechend der Ausführung als Museumswagen (Epoche VI).
- 4 Türen zum Öffnen, vollständige Inneneinrichtung, Metallradsätze.
- 5 Passend zu dem Personenwagen Nr. 311 (Art. 36821) und den weiteren Wagen Art. 36261 und 36808 (Aussichtswagen, Personenwagen „Yankee Girl“, siehe Seite 30 und 31); Option zum Zusammenstellen eines D&S-Gesamtzuges.
- 6 Hochwertige Ausführung, Länge insgesamt 49 Zentimeter.



HIGHLIGHTS

D&S RR Personenwagen Nr. 311, Art. 36821

- 1 Vorbildgerechte Nachbildung des Oldtimer-Personenwagens Nr. 311 der Durango & Silverton Railroad.
- 2 Ausführung in der neuen dunkelroten Lackierung.
- 3 Beschriftung und Lackierung originalgetreu, entsprechend der Ausführung als Museumswagen (Epoche VI).
- 4 Türen zum Öffnen, vollständige Inneneinrichtung, Metallradsätze.
- 5 Option zum Zusammenstellen eines D&S-Gesamtzuges.
- 6 Länge 49 Zentimeter.

TEXT: CHRISTOF HAMMER; FOTOS: PETER HUERZELER, KÖTZLE, LGB



Ein echter Hingucker auf jeder Anlage: die aktuellen Modellausführungen der Museumsbahn Durango & Silverton Railroad.



HIGHLIGHTS

D&S RR Aussichtswagen Rio Grande, Art. 30261

- 1 Vorbildgerechte Nachbildung des aktuellen Aussichtswagens der Durango & Silverton Railroad.
- 2 Ausführung in der neuen dunkelroten Lackierung.
- 3 Beschriftung und Lackierung originalgetreu, entsprechend der Ausführung als Museumswagen (Epoche VI).
- 4 Vollständige Inneneinrichtung, Metallradsätze.
- 5 Passend zu dem Personenwagen „Yankee Girl“ (Art. 36808) und den weiteren Personenwagen Art. 36820 und 36821 (Neuheiten 2021, siehe Seite 28 und 29); Option zum Zusammenstellen eines D&S-Gesamtzuges.
- 6 Hochwertige Ausführung, Länge insgesamt 49 Zentimeter.

HIGHLIGHTS

D&S RR Personenwagen, Art. 36808

- 1 Vorbildgerechte Nachbildung des Oldtimer-Personenwagens „Yankee Girl“.
- 2 Ausführung in der neuen dunkelroten Lackierung.
- 3 Beschriftung und Lackierung originalgetreu, entsprechend der Ausführung als Museumswagen (Epoche VI).
- 4 Passend zum Aussichtswagen „Rio Grande“ (Art. 30261) und den Personenwagen Art. 36820 und 36821 (Neuheiten 2021).
- 5 Länge 49 Zentimeter.



ausgestattet ist. Und auch hier bietet eine exklusive Outdoor-Plattform einzigartige Impressionen unter dem freien Himmel der Rocky Mountains. Für Passagiere der Deluxe-Klasse steht mit dem „Rio Grande“-Waggon ein offener, großzügig verglaster Gondola-Aussichtswagen bereit. Oder man wählt den vor Kurzem neu in Betrieb genommenen „San Juan Coach“ – dieser Nachbau des geschlossenen Originalwaggons von 1887 verwöhnt mit besonders bequemen Sitzen und luxuriösem Interieur. In beiden Kategorien inbegriffen: ein speziell designter DSR-Krug, der bei einem Besuch im Souvenirshop gratis mit einem Getränk befüllt wird. Und in der Standard-Klasse ist man entweder im antiken „Vintage Coach“ oder einem herrlich rustikalen Freiluftwaggon unterwegs.

Tolle Arrangements

Wer heute mit der Durango & Silverton reisen möchte, hat die Wahl zwischen einer Fülle an Arrangements und Sonderfahrten. Zum Programm gehören Spezialitäten wie Führerhausmitfahrten oder eine Fahrt mit der Instandhaltungstruppe in einem Baufahrzeug. Oder man schlüpft für einen Tag in das Leben eines Zugingenieurs oder eines Feuerwehrmannes – die standesgemäße Bekleidung wird vom Team der D&SNG gestellt und darf anschließend behalten werden. Außerdem im Angebot: Reisen in speziellen Caboose- und Vintage-Waggons sowie Charterfahrten mit dem kompletten Zug nach Silverton oder zur Cascade Schlucht – dort wartet am Ufer des Anima-Flusses ein großartig gelegener Pavillon, der für ein Abendessen, für Hochzeiten oder

Picknicks gemietet werden kann. Und selbstverständlich sorgen bei allen Fahrten die Lokveteranen K-36 und K-37 für Dampflok-Flair im Geist der Goldenen 1920er-Jahre. Alternative für abenteuerlustige Outdoor-Freunde: eine mehrtägige Exkursion in den San Juan National Forest mit dem „Silverton Diesel Train“ – das Bahnmanagement kümmert sich dabei um die Anmietung eines Zeltplatzes. Und last, but not least: Vor oder nach einer Reise sollte man sich unbedingt Zeit für einen Besuch des Durango & Silverton-Museums in Durango nehmen. Auf 1.100 Quadratmetern bietet dieser kostenlos zu besichtigende Lok-Rundschuppen mit unzähligen Fundstücken, Antiquitäten, Filmrequisiten und originalen Artefakten faszinierende Einblicke in die 130-jährige Geschichte dieser Bahn – eine Modellbahn-Anlage gibt es auch zu erleben.

Fotowettbewerb zum Clubgeschenk 2021



Platz 1:
LGB 33521



Schinzacher Grossbahnfest auf 2022 verschoben



Wie hat Ihnen unser Clubgeschenk 2021 gefallen, die Parkbank mit dem LGB Clubmitglied, der in die Depesche vertieft ist? Vielleicht haben Sie ja auch schon ein schönes Plätzchen für das Clubgeschenk 2021 auf Ihrer Anlage gefunden und eine Szene damit gestaltet? Wir würden gerne allen Depesche Lesern zeigen, welche interessante Ideen Sie hatten. Falls Sie dies auch möchten, schicken Sie uns bitte ein Foto von Ihrer Parkbank-Szene. Maximal drei Aufnahmen können Sie einsenden. Bitte die Fotos um Name, Adresse und eine kurze Beschreibung des Bildmotivs ergänzen und alles per Mail an: LGB-Depesche@3g-media.de absenden. Einsendeschluss ist der 15. November 2021.

Die Jury wird unter allen Einsendungen drei Gewinner ermitteln, deren Fotos wir in der Depesche veröffentlichen. Mitmachen lohnt sich auch diesmal, es stehen drei attraktive Preise für die Sieger bereit. Der erste Preis ist ein Salonwagen der Rhätischen Bahn Epoche V (LGB 33521). Der zweite Preisträger erhält einen Caboose-Wagen im Coca-Cola-Design® Epoche III (LGB 40757) und der Gewinner des dritten Preises bekommt den DR Personenwagen 2. Klasse Epoche III (LGB 31357).

Platz 2:
LGB 40757



Platz 3:
LGB 31357



Verein
GROSSBAHNFEST

Das für September geplante zweite „Grossbahnfest“ in Schinznach-Dorf im Aargau (Schweiz) wird aufgrund der unklaren Corona-Situation auf den 10. und 11. September 2022 verschoben. Die Veranstaltung bei der Schinzacher Baumschulbahn (SchBB) im Gartencenter Zulauf traf beim Erstevent 2019 auf großes Interesse bei Ausstellern und Besuchern aus der Schweiz und dem umliegenden Ausland. Die ungewisse Reisesituation und die Auflagen infolge der Corona-Pandemie veranlassten den Verein Grossbahnfest, ihre geplante Veranstaltung um ein Jahr zu verschieben.

Hautnah: Die Züge der Schinzacher Baumschulbahn fahren durch Hallen des Gartencenters Zulauf.



Glanzpunkte der Schweiz

Ausgangs- und Endpunkt der mit vielen Höhepunkten gespickten Bahnreise durch die Schweiz ist Zürich. Während der neun Reisetage stehen besondere Bahnstrecken, schöne Städte und attraktive Reiseziele auf dem Reiseplan. Zu den Zielen gehören (u. a.) Brienz, Brig, Luzern, Interlaken, Realp, Zermatt und Zürich. Fahrten mit der Ballenberg Dampfbahn,

LGB TOURS: GLANZPUNKTE DER SCHWEIZ

Reiseleistungen: Sechs Übernachtungen in Zürich bzw. Interlaken, sämtliche im Reiseprogramm geplante Bahnfahrten, Gepäcktransfer Zürich-Interlaken-Zürich, Stadtführung Zürich, Schifffahrt Züricher See, alle Transfers, Ausflüge und Besichtigung gemäß Reiseverlauf, Reisebegleitung durch LGB Tours und ein LGB Souvenirwagen pro Anmeldung.

Termin: 4. bis 12.09.2021

Preis: 2.900 Euro pro Person (DZ), 3.350 Euro (EZ)

Clubvorteil: Clubmitglieder erhalten eine Ermäßigung von fünf Prozent auf den Reisepreis.

Weitere Infos: www.lgbtours.de

Brienz Rothorn Zahnradbahn, Zahnradbahn zur Schynige Platte, Jungfraubahn, Golden Pass Panoramic der Montreux Berner Oberland-Bahn, Matterhorn-Gotthard-Bahn und Dampfbahn-Furka-Bergstrecke stehen auf dem Reiseplan. Die Teilnehmerzahl ist begrenzt, es sind nur noch wenige Plätze frei.



Volldampf im Erzgebirge

Mehr Dampfbahnerlebnisse innerhalb von fünf Tagen sind kaum möglich, verspricht Bahnreisen Sutter. Treffpunkt der Volldampftour durch das Erzgebirge ist das Bergbaustädtchen Annaberg-Buchholz. Zuerst steht eine Fahrt mit dem Sonderzug der Museumsbahn Schönheide auf dem Programm. Dann geht's nach Jöhstadt, wo ein Dampfzug der Preßnitztalbahn und die Fahrzeughalle auf die Reisegruppe

BAHNREISEN SUTTER: VOLLDAMPF IM ERZGEBIRGE

Reiseleistungen: Vier Übernachtungen in Annaberg-Buchholz, drei Dampfzugfahrten, eine Schienenbusfahrt sowie exklusive Museumsbesuche. Die Reiseteilnehmer fahren in Sonderzügen, jeder Teilnehmer hat einen Fensterplatz und genügend Platz zum Fotografieren, Filmen und Aus-dem-Fenster-Schauen. Begleitung durch einen Mitarbeiter der Firma Märklin.

Termin: 12. bis 16.09.2021

Preis: 1.360 Euro (DZ), 1.460 Euro (EZ)

Clubvorteil: Clubmitglieder erhalten unter Angabe ihrer Mitgliedsnummer eine Ermäßigung von 70 Euro auf den Reisepreis.

Weitere Infos: Bahnreisen Sutter, www.bahnen.info

warten. Mit einer Fahrt im Schienenbus der Erzgebirgischen Aussichtsbahn und einem Besuch des Bahnmuseums Schwarzenberg geht's am nächsten Tag weiter. Eine Fahrt im Dampfzug der Fichtelbergbahn und der Besuch der Dampflok-Werkstatt folgen. Am 16. September endet die Volldampftour, in dessen Rahmenprogramm auch zwei Museumsbesuche stehen.



Gotthard-Bahntage in Erstfeld

Das Eisenbahnerdorf Erstfeld am Gotthard war viele Jahre Ausgangsbasis der legendären Gotthard-Bergstrecke. Seit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels ist es in Erstfeld ruhiger geworden. An den Gotthard-Bahntagen werden die Loklegenden wieder zum Leben erweckt. An diesem Wochen-

BAHNREISEN SUTTER: GOTTHARD-BAHTAGE IN ERSTFELD

Reiseleistungen: Bahnfahrt 2. Klasse ab Ihrem Bahnhof in die Schweiz und zurück, zwei Übernachtungen in Andermatt, Tageskarte für beliebig viele Nostalgiefahrten auf der Nordrampe, Möglichkeit zur Mitfahrt im Gotthard-Panorama-Express, Besuch der Fahrzeugausstellung im Depot Erstfeld, Besichtigung Lösch- und Rettungszug, Besuch der Fahrzeugausstellung MGB Historic und der Gotthardbahn-Modellanlage.

Termin: 17. bis 19.09.2021

Preis: 990 Euro (DZ), 1.090 Euro (EZ)

Clubvorteil: Clubmitglieder erhalten unter Angabe ihrer Mitgliedsnummer eine Ermäßigung von 50 Euro auf den Reisepreis.

Weitere Infos: Bahnreisen Sutter, www.bahnen.info

ende rollen sie wieder auf der Gotthard-Nordrampe: das Gotthard-Krokodil Ce 6/8, die Ae 6/6 und der TEE Gottardo der 1960er-Jahre. Die Reiseteilnehmer können sie live erleben – bei einer Mitfahrt oder als Zuschauer. Übernachtet wird in Andermatt.

Herzlich willkommen!

Die ganze Märklin Welt erleben: Am 18. Juni wurde das Märklineum am Stammwerk in Göppingen in kleinem Rahmen eröffnet. „Wir freuen uns, nach langem Warten jetzt die vielen Freunde der Modelleisenbahn begrüßen zu dürfen und Ihnen den Mythos Märklin mit einer spannenden Entdeckungsreise durch die große interaktive Ausstellung zur über 160-jährigen Firmengeschichte näherzubringen“, gibt sich Märklin Geschäftsführer Wolfrad Bächle bei der Eröffnung erfreut. Da gibt es viel zu entdecken für Groß und Klein. Zudem kann beim Bau und Betrieb der in Epochen unterteilten Schauanlage zugeschaut werden. Die fertig restaurierte Museumslok begrüßt Besucher bereits auf dem Parkplatz. Um einen sicheren Aufenthalt gemäß den Corona-Vorschriften zu gewährleisten, erfolgt der Zutritt zurzeit ausschließlich per Online-Ticket. Dafür unter www.maerklineum.de (Besucherinformation – Ticketshop) den gewünschten Besuchstag samt Zeitfenster auswählen.

Clubvorteil: Der Eintritt kostet 10 Euro (Erwachsene) beziehungsweise 6 Euro (Kinder von 4 bis 17 Jahren). Clubmitglieder erhalten einen Rabatt von 2 Euro auf den Eintrittspreis.



Lang ersehnter Moment: Märklin Geschäftsführer Wolfrad Bächle eröffnet das Märklineum ganz offiziell.

Viel zu entdecken: Museumsleiter Uwe Müller vor den LGB Vitrinen (unten) und die BR 44 im Innenhof (links).



Neuer Kooperationspartner ARTIMA

ARTIMA®

Versicherung für Modellbahnen.

Eine reguläre Hausratversicherung schließt nicht automatisch eine Modellbahnsammlung ein – Elektronik etwa bedarf einer separaten Versicherung, ebenso die Beschädigung durch Unachtsamkeit. Die Marke ARTIMA der Mannheimer Versicherung ist auf Kunst und Sammlungen fokussiert – und seit 2021 die erste Assekuranz, die sich auch auf die Absicherung von Modellbahnen spezialisiert hat. Den Schutz haben ARTIMA-Kunsthistoriker mit Fachleuten aus der Modellbahnbranche – darunter Märklin – konzipiert. Die erarbeitete Allgefahrenabdeckung für Modellbahnanlagen im Haus und im Freien, der auch elektro- und digitaltechnisches Zubehör einschließt. Der Schutz gilt, „wenn die Sammlung oder Teile davon transportiert, bespielt, aufbewahrt oder repariert werden“. Der Club hat ARTIMA als Kooperationspartner gewinnen können: Bei einer Versicherungssumme von beispielsweise 20.000 Euro greift regulär ein Mindestjahresbeitrag von 150 Euro plus Versicherungssteuer – mit Clubrabatt sind es nur 125 Euro zuzüglich Versicherungssteuer.

Weiterführende Infos gibt es unter artima.de/modellbahnen (E-Mail: artima@mannheimer.de).

Clubvorteil: Der Versicherer ARTIMA gewährt Clubmitgliedern Sonderkonditionen und eine kompetente Beratung durch spezialisierte Ansprechpartner.



Die Gartenbahn ist eine Wertsache – und genau so wird sie vom neuen Clubkooperationspartner ARTIMA versichert.

Neue Kooperationspartner Stiftung Deutsche Kleinbahnen



Die Dampflokomotive Riesa steht abfahrtsbereit am denkmalgeschützten Bahnhof Klütz.

Mit Dampf- und Dieselpower geht's durch den Klützer Winkel.



Auf der 1905 eröffneten Bahnstrecke von Klütz nach Grevesmühlen wurde in der Erntezeit Gerste zu Mühlen geliefert, wo das Getreide auch zur Herstellung von Malzkaffee verarbeitet wurde – prompt bekam die Eisenbahnstrecke den Spitznamen „Kaffeebrenner“. Viel genutzt wurde die Strecke dann für Ausflüge in das Küstenland Richtung Ostseebad Boltenhagen. Mitte der 1990er-Jahre verlor die DB AG das Interesse an der Linie, 2006 wurden die Schienen entfernt. Aber 2012 übernimmt die Stiftung Deutsche Kleinbahnen die Regie: Schon 2014 sind die Schienen für die sechs Kilometer lange Strecke von Klütz nach Reppenhagen verlegt und es fahren wieder historische Züge auf der 600 Millimeter breiten Spur. Mit Dampf oder Dieselpower geht es durch die idyllische Landschaft des Klützer Winkels. Sehenswert ist auch das denkmalgeschützte Bahnhofsensemble in Klütz mit Lokscheunen und einer seltenen Segmentdrehscheibe. Die Fahrsaison 2021 geht bis zum 31. Oktober (aktuelle Fahrzeiten siehe Homepage).

Informationen und Kontakt: Stiftung Deutsche Kleinbahnen, Bahnhofstraße 4, 23948 Klütz; Tel.: +49 (0)3 88 25/3 71 65, info@stiftung-deutsche-kleinbahnen.de, www.stiftung-deutsche-kleinbahnen.de

Clubvorteil: Bei der Stiftung Deutsche Kleinbahnen erhalten Clubmitglieder 10 Prozent Ermäßigung auf die Fahrpreise. Sie betragen somit 9,00 Euro für Erwachsene und 4,50 Euro für Kinder.



Reise365.com

Stimmungsvolle Nostalgiereisen mit der Eisenbahn, dem Oldtimer-Omnibus und -Auto, Kreuzfahrten mit Oldtimer-Schiffen und -Flugzeugen: Seit über 30 Jahren im Reiseanbietergeschäft, hat sich Reise365.com auf Außergewöhnliches spezialisiert. Bei den Bahnreisen beispielsweise sind Fahrten in ganz Europa im Programm – mit Museumsbahnen in Finnland und Schweden, England und Polen, den Niederlanden, Deutschland oder Österreich. Dazu organisiert Reise365.com mehrtägige Reisen im Umfeld von Dampflokomotiv- oder Dampfmaschinentreffen. Auch die atemberaubenden Bahnstrecken der Schweiz werden mit Glacier- und Bernina-Express bereist. Eine weitere Panoramafahrt beginnt in Wien und führt über die Semmeringbahn nach Graz und weiter mit dem Trans-Alpin-Express nach Zürich. Für Clubmitglieder gibt es eine eigene Landingpage: www.reise365.com/mtl

Informationen und Kontakt: Reise365.com/RDK Touristik GmbH, Frohnhäuserstraße 15 b, 35685 Dillenburg; Tel.: +49 (0) 27 71/8 30 50, info@reise365.com, www.reise365.com/mtl

Clubvorteil: Clubmitglieder erhalten bei Reise365.com – neben den allgemeinen Reise365.com-Vorteilen – gegen Vorlage der Clubkarte eine Vergünstigung von 5 Prozent auf alle Reisen. Der Anmelder erhält als Mitfahrer-Sparpreis eine Ermäßigung von 5 Prozent für jeden Mitfahrer und reist bei 20 Mitfahrern gratis.



Im Programm von Reise365.com: Eine Tour durch Finnland und Russland inklusive Dampferfahrt mit der S/S Ukkopekka.

Mit dem holzbefeuerten Nostalgiezug Ukko Pekka geht es weiter in Finnland.





Günter Schippers, Vorsitzender des Clubs der LGB Freunde Rhein/Sieg e. V.

GÜNTER SCHIPPERS

Spaß unter Gleichgesinnten

Na klar, es gibt sie auch links des Rheins – die Freunde der großen Modelleisenbahnen. Zum Beispiel die LGB Freunde Rhein/Sieg mit derzeit 132 Mitgliedern. Wir haben unser Clubhaus in Mönchengladbach, in den Räumen einer früheren Zweigstelle der Landeszentralbank NRW. Allerdings, und damit sind wir bekanntlich nicht allein: Unsere größte Sorge ist das seit rund anderthalb Jahren brachliegende Clubleben. Schließlich lebt jeder Verein davon, dass man sich regelmäßig trifft, seinem Hobby nachgeht und einfach auch den zwischenmenschlichen Kontakt pflegt. Stattdessen bezahlen wir seit Anfang vergangenen Jahres brav unsere Miete, haben aber keinerlei Einnahmen. Üblicherweise bestreiten wir wie jeder Verein unsere Miete und sonstigen Unkosten von dem Geld, das wir bei unseren Veranstaltungen einnehmen: So veranstaltet unser Club in der Regel jedes Jahr vier Tage der offenen Tür. Hinzu kommt ein Arbeitstag pro Monat im Clubhaus, bei dem wir ebenfalls Speisen und Getränke verkaufen. Dass die dabei erzielten Einnahmen wegfallen, das reißt ein immer größeres Loch in unsere Vereinskasse. Die Finanzdecke wird immer dünner. Deshalb hoffen wir alle, dass dieser Corona-Spuk bald ein Ende hat. Und dass wir uns wieder regelmäßig treffen und zum Beispiel endlich unsere Rhätische Bahnanlage weiterbauen können. Die steht im Keller unseres Clubheims, seit anderthalb Jahren fast fertig, aber eben nur fast. Wirklich stolz sind wir auf unsere rund 120 Quadratmeter große zerlegbare Modulanlage. Mit der waren wir schon mehrfach auch bei Märklin in Göppingen. Und dann haben

wir noch eine dritte, kleinere LGB Anlage. Ich selbst war früher überzeugter N-Bahner, bis mir einige gute Freunde zu meiner Pensionierung Ende 2005 eine LGB Lok schenkten, eine Mallet CC. Daraufhin habe ich meine komplette N-Bahn verkauft und im Sommer drauf angefangen, eine Gartenbahn zu bauen. Den Erlös aus dem Verkauf meiner alten Anlage habe ich zu hundert Prozent in meine LGB Gartenbahn „reinvestiert“, wie man so schön sagt. Und da habe ich schnell gemerkt, was für ein gutes Geschenk das war: Wie viele schöne Sommertage hatte ich zuvor im Keller zugebracht, jetzt war ich draußen im Garten bei meiner Bahn.

Die N-Bahn hat damals übrigens ein Herr aus Südafrika gekauft – ein Deutscher, der schon lange dort unten lebte und arbeitete. Da er dort zu seinem Leidwesen keine deutschen N-Bahn-Produkte bekam, hat er recherchiert und war in Ebay auf eine Lok gestoßen, die ich verkaufte. Als dann meine komplette N-Bahn zum Verkauf stand, hat er sich riesig gefreut und zugeschlagen.

Heute bin ich stolzer Besitzer einer LGB Anlage mit rund 150 Metern Schienen, die längste Gerade ist 30 Meter lang. Mit 14 Signalen, 38 Weichen, 28 Loks beziehungsweise Triebzügen, rund hundert Wagen und etwa 50 Gebäuden – vom Wohnhaus bis zum Bockkran.

Aber ehrlich gesagt: Auf Dauer macht die Beschäftigung mit einem Hobby doch nur im Kreise Gleichgesinnter richtig Spaß. Und ich weiß, wir alle vermissen dieses Gemeinschaftsgefühl und wollen so schnell wie möglich wieder zurück ins Clubleben. Vielleicht klappt's ja bald.



Schippers privat: Eine LGB Gartenbahn mit Schienen und Schiffen.



Zwangspause: Die Rhätische Bahnanlage des Clubs wartet seit über einem Jahr auf ihre Fertigstellung.



Wechselspiel: Am Ende einer eingleisigen Strecke wartet der Personenzug in der Kehrschleife auf den entgegenkommen- den Güterzug.

Kehrschleifen-ABC

Den Kehrschleifen auf einer Anlage begegnen Gartenbahner mit viel Respekt. Unser Autor Klaus Himmelreich zeigt, wie solche Lösungen für den Analog- und Digitalbetrieb einfach umzusetzen sind.

Da haben es die H0-Freunde von Märklin mit dem Mittelleiter sehr einfach, wenn auf der Anlage Kehrschleifen und Gleisdreiecke eingebaut sind. Ohne Zusatzmaßnahmen können die Züge beliebig fahren, weil der stromführende Leiter immer in der Mitte ist und die beiden äußeren Schienen jeweils „Masse“ darstellen. Bei Modellbahnen mit dem Zweileitersystem sind beide Schienen elektrisch getrennt – wie bei LGB – und dienen mit ihren unterschiedlichen Potenzialen der Stromversorgung. Daher gibt es einen Kurzschluss, wenn eine Kehrschleife oder ein Gleisdreieck ohne zusätzliche Maßnahmen gebaut wird. Viele Gartenbahner möchten aber nicht dauernd im Kreis fahren, sondern auch mal die Züge in einer anderen Richtung fahren oder gar wie beim Vorbild die Züge auf eine Strecke von A nach B schicken und wieder zurückfahren lassen. An den Endbahnhöfen gibt es dann zwei Möglichkeiten: Entweder die Lokomotive wird wie beim Vorbild umgesetzt oder die Züge durchfahren eine Kehrschleife und kommen dann von B nach A zurück. Wir wollen mit diesem Artikel zeigen,

wie problemlos ein Zug durch eine Kehrschleife fahren kann, egal, ob die LGB Anlage analog oder digital gesteuert wird. Allerdings sehen die Lösungen für Analogbahnen anders aus, als wenn ein Digitalsystem eingesetzt wird. Bei einer digital gesteuerten Anlage macht es dabei keinen Unterschied, ob mit dem Digitalprotokoll mfx oder mit DCC gefahren wird. Die nachfolgenden Lösungen für eine Kehrschleife sind identisch.

Grundlagen: Aufbau von Kehrschleifen

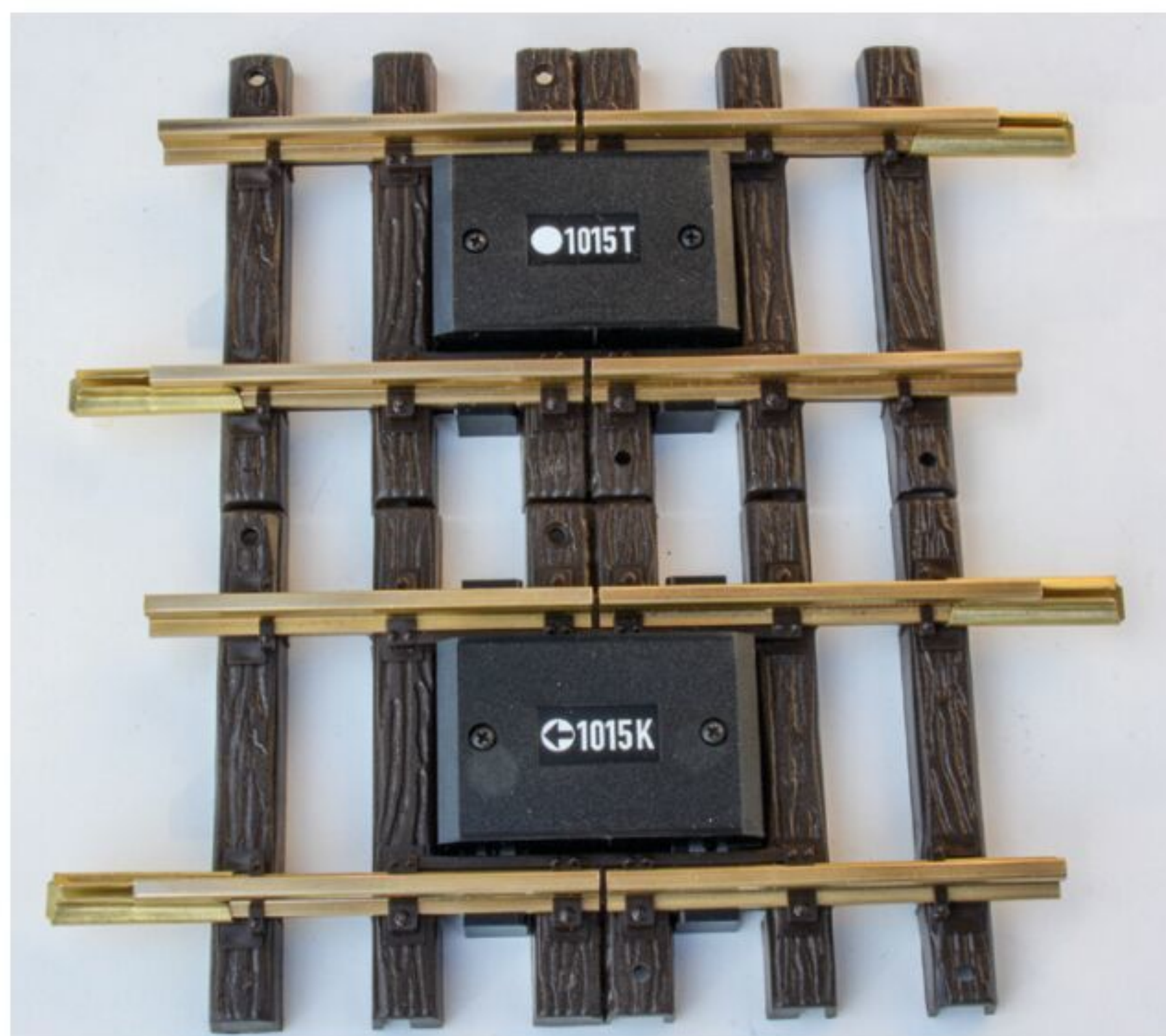
Natürlich bietet LGB für den Betrieb von Kehrschleifen und Gleisdreiecken entsprechendes Zubehör an. Wichtig: In allen Fällen erfolgt die notwendige Änderung an den Gleisen der Kehrschleife – eine Modifikation der Fahrzeuge ist nicht erforderlich. Daher können neue oder fremde Fahrzeuge auch sofort eingesetzt werden und die Kehrschleifen durchfahren.

In einer Kehrschleife, ob analog oder digital, muss ein beidseitig isolierter Gleisabschnitt vorhanden sein, um einen Kurzschluss zu vermeiden beziehungsweise die notwendige Umpolung vorzunehmen. Deshalb muss der isolierte

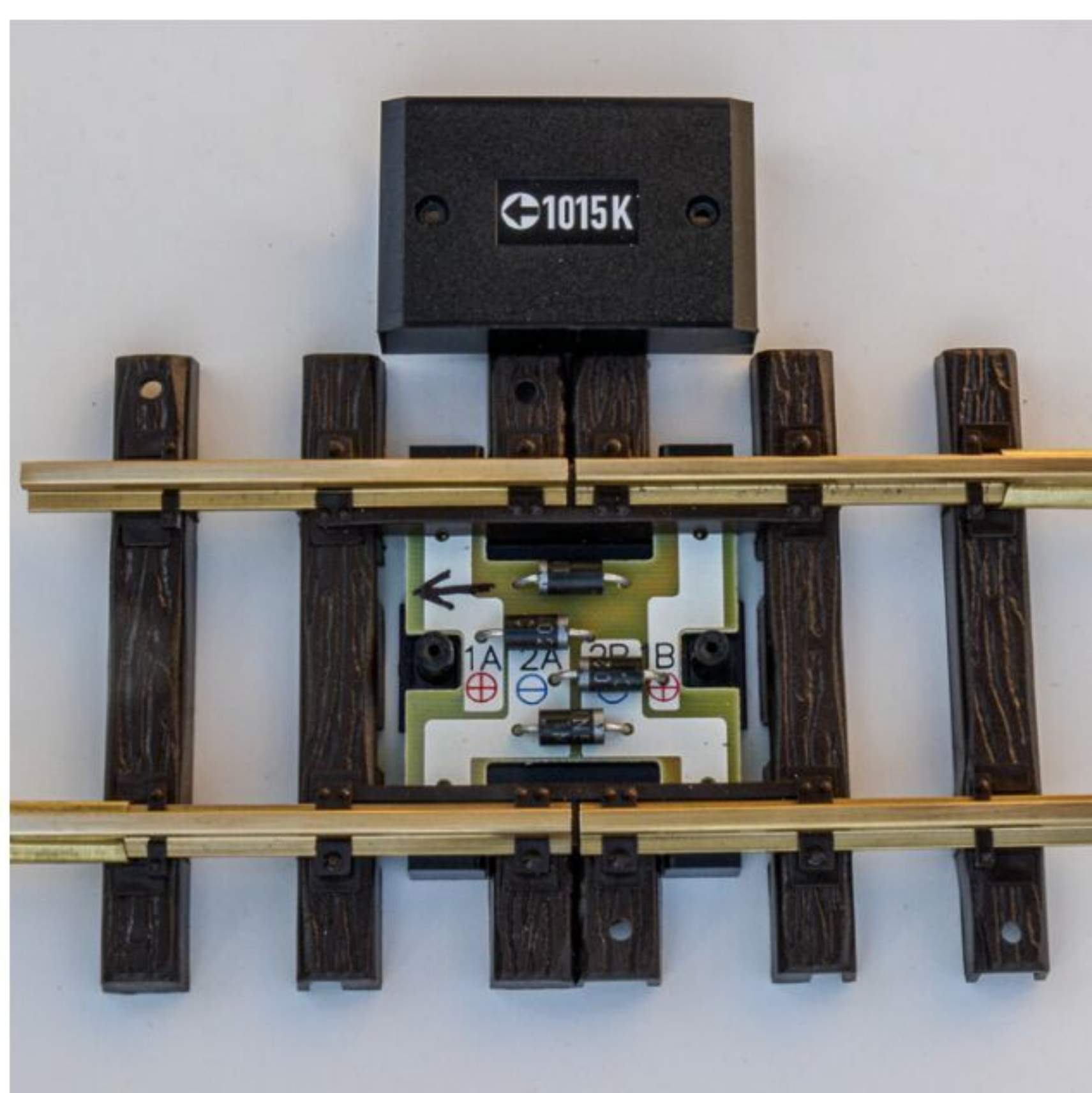
Gleisabschnitt in der Kehrschleife auch immer länger sein als der längste Zug im Fuhrpark. Selbst bei einer Kehrschleife mit dem Radius 1 kann die Zuglänge bis zu 360 Zentimeter betragen. Kehrschleifen mit dem Radius 3 erlauben sogar Zuglängen von mehr als 600 cm.

Der Analogbetrieb: das Set 10151

Im Analogbetrieb erfolgt die Einspeisung vom Fahrregler mit einer Gleichspannung. Die Höhe der Gleichspannung bestimmt die Geschwindigkeit und die Polarität bestimmt die Fahrtrichtung. Wenn sich der Zug in dem isolierten Abschnitt der Kehrschleife befindet, muss die Polarität der Gleichspannung umgepolt werden, damit der Zug auf der vorher befahrenen Strecke wieder zurückfahren kann. Die Durchfahrt in der Kehrschleife ist nur in einer Richtung möglich, weil durch eine Gleichrichterschaltung die Polarität im isolierten Abschnitt immer gleich ist. Sinnvoll ist es, die Einfahrtweiche mit einem Handweichenantrieb (Art. 12060) auszurüsten, damit der Zug immer in der vorgegebenen Richtung durch die Kehrschleife fährt und bei der Ausfahrt die



Set 10151: Mit den 15 cm langen Trenngleisen (T und K) kann einfach eine analoge Kehrschleife aufgebaut werden.



Das „Innenleben“ im Detail: Die Elektronik des analogen K-Trenngleises sorgt für die richtige Polung.

Weiche aufschneidet. Das Kehrschleifen-set 10151 enthält zwei Gleisstücke von 15 cm Länge die mit K (Kehrschleifengleis) und T (Trenngleis) bezeichnet sind, beide sind in der Mitte beidseitig getrennt. In Fahrtrichtung nach der Weiche wird das Gleisstück T eingebaut und am Ende der Kehrschleife das Gleisstück K mit dem aufgedruckten Pfeil in Fahrtrichtung zur Weiche. Das Gleisstück T bewirkt eine beidseitige Schienentrennung und kann daher beliebig eingebaut werden. Dagegen sind im Gleisstück K die Dioden integriert, die den Schienenstrom so umpolen, dass in der Kehrschleife immer dieselbe Polarität vorhanden ist. Deshalb fährt ein Zug in der Kehrschleife immer in derselben Richtung. Eine Fahrtrichtungsumkehr oder ein Rangieren ist im Analogbetrieb in der Kehrschleife nicht möglich. Und so läuft der Betrieb durch die Kehrschleife: Der Zug kommt von der Strecke und fährt über die gestellte Handweiche in die Kehrschleife, bis sich der Zug vollständig zwischen den beiden Kehrschleifenmodulen befindet. Dann wird der Fahrregler in die entgegengesetzte Richtung gedreht, der Zug fährt weiter und fährt auf der Strecke wieder zurück.



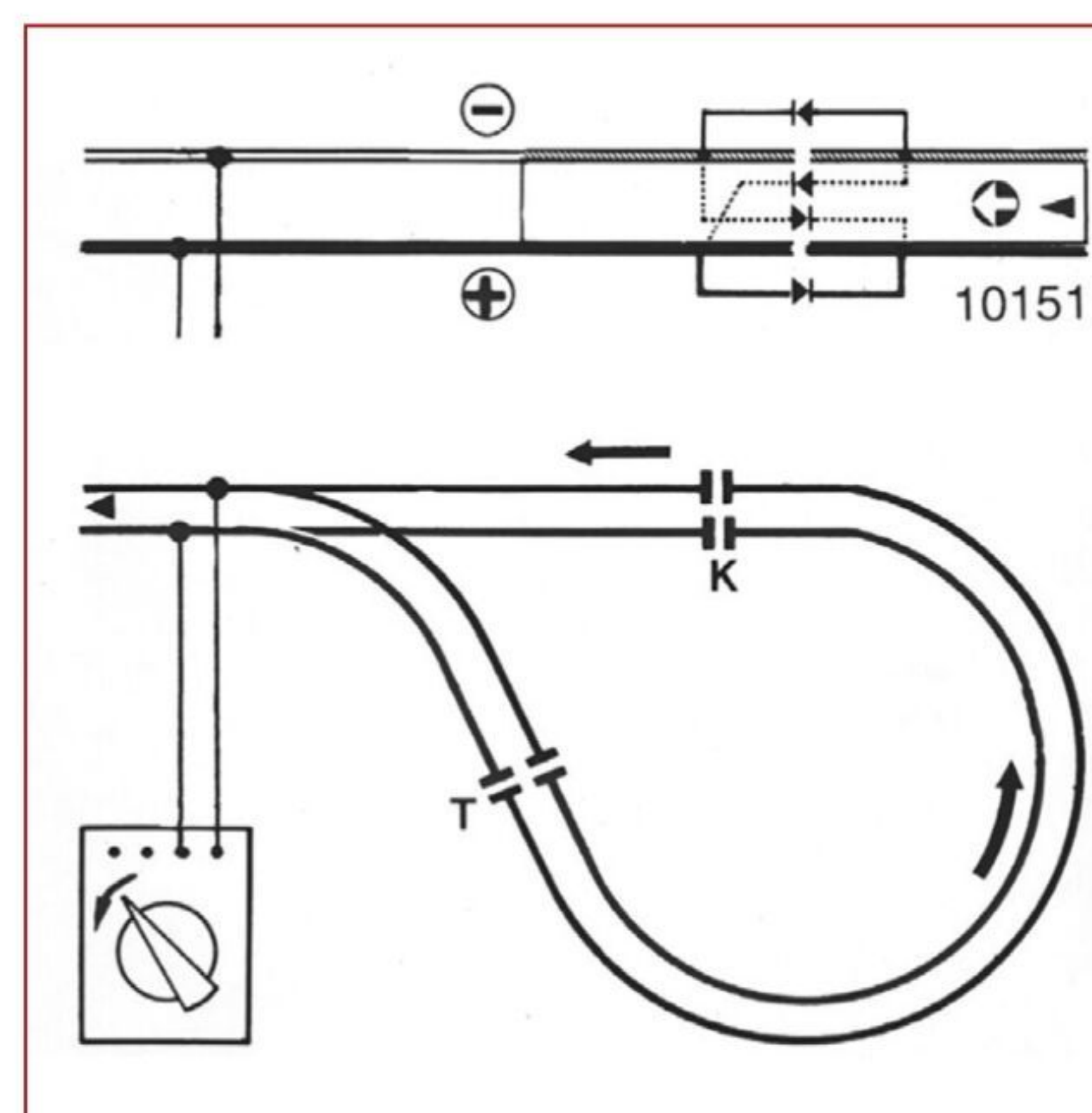
So einfach geht's: die Trenngleise T und K sind in einer analogen Kehrschleife verbaut.

Wer aus Platzgründen nur eine Kehrschleife mit R1-Gleisen bauen kann, der kann zwar das K-Gleis in dem geraden Teil nach der Weiche einbauen, aber bei der Einfahrt fehlt der Platz für das gerade Trenngleis T. Entweder wird das gebogene Trenngleis 11152 direkt an der Weiche eingebaut oder die notwendige Trennung erfolgt mit dem Isolierschienenverbinder 10260. So kann die Zuglänge optimal genutzt werden und erlaubt einen Zug bis zu einer Länge von 360 cm. Gleisdreiecke sind wie eine Kehrschleife zu behandeln. Dabei ist die Gleislänge zu beachten und die Zugfahrt ist auch nur in einer Richtung möglich.

Findige Bastler können für eine analoge Kehrschleife auch das Trenngleis 10152 verwenden und an der sechspoligen Klemmleiste die vier Dioden anschließen (funktioniert dann wie K-Gleis) und die Trennstelle bei der Einfahrt mit dem Isolierschienenverbinder bestücken. Die Dioden sollten aber mindestens für drei Ampere und für eine Spannung von 100 Volt ausgelegt sein.

Digitalbetrieb: Kehrschleifenmodul 55085

Mit dem MZS-Kehrschleifenmodul 55085 wird für den Digitalbetrieb eine komfortable Lösung angeboten. Das MZS-Kehr-



Die analoge Kehrschleife wird entgegen dem Uhrzeigersinn befahren, Polung bei der Ausfahrt

schleifenmodul ist speziell für die Gartenbahn geeignet und daher für eine Spannung bis 27 Volt und einen Belastungsstrom von acht Ampere ausgelegt. Wie bei der analogen Kehrschleife ist es auch hier notwendig, dass der beidseitige isolierte Gleisabschnitt länger sein muss als der längste Zug. Weil die Polarität der rechteckförmigen Digitalspannung nicht die Fahrtrichtung vorgibt, sondern diese Fahrtrichtung über einen Datenbefehl von der Zentrale an das Fahrzeug geregelt wird, muss zwar in der Kehrschleife ►



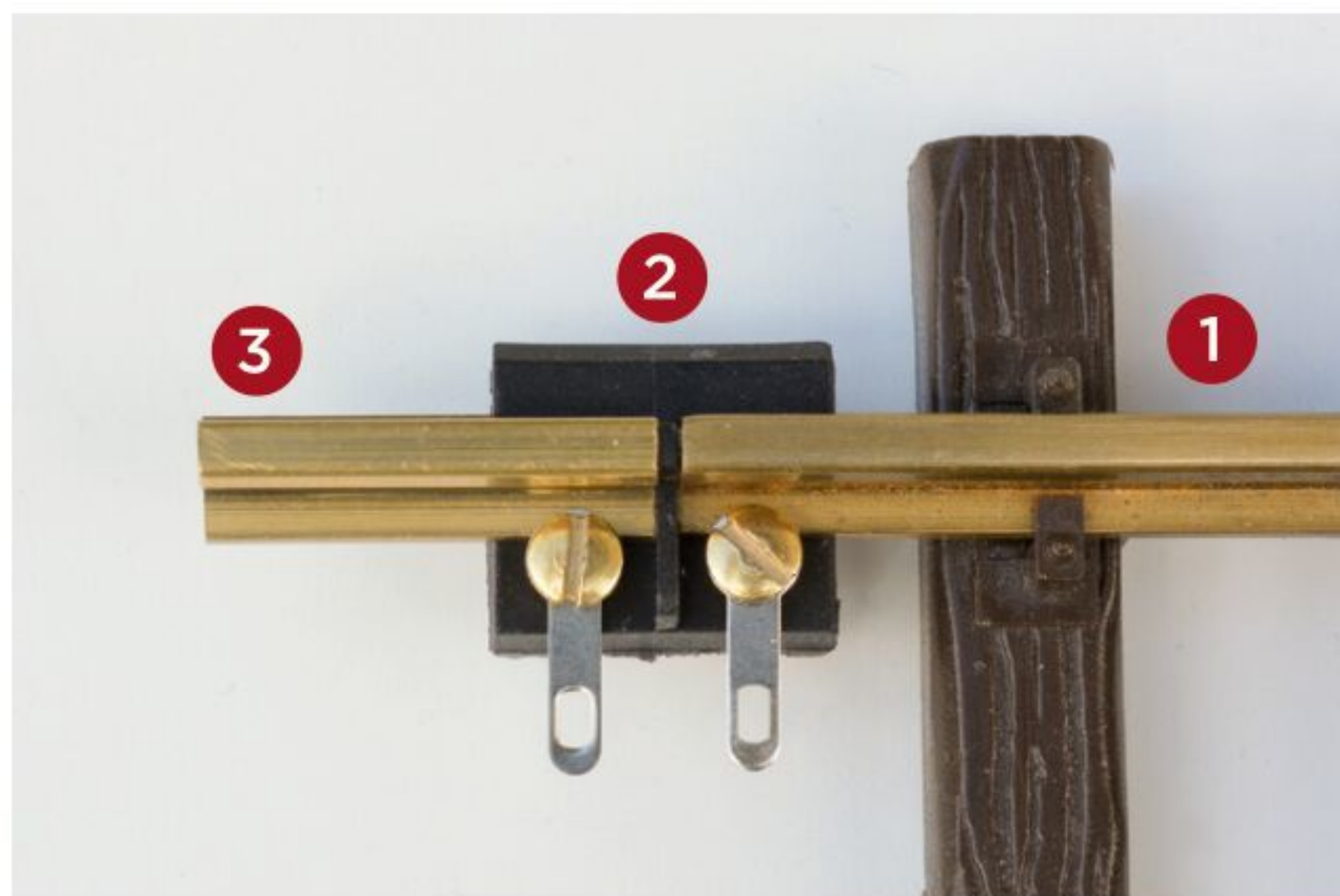
Kehrschleifenmodul 55085 mit Zubehör (für den Digitalbetrieb)

Zum Lieferumfang des Sets gehören:

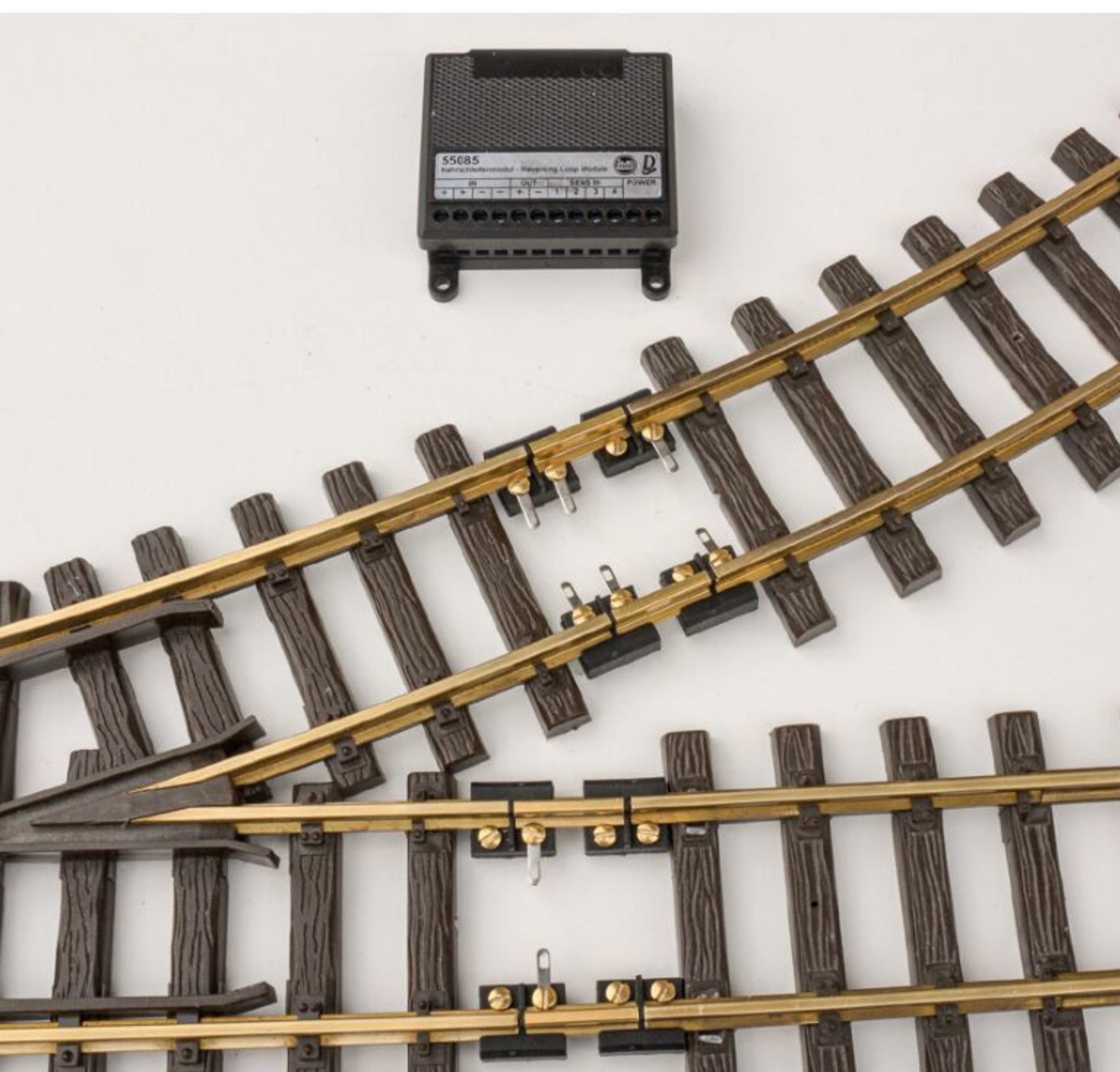
- 1 x Modul 55085
- 8 x Isolierschienenverbinder
- 4 x Gleisstücke, 25 mm lang
- 18 x Schrauben, M 3 x 6 mm
- 18 x Muttern, 3 mm
- 12 x Lötösen
- 4 x Dioden



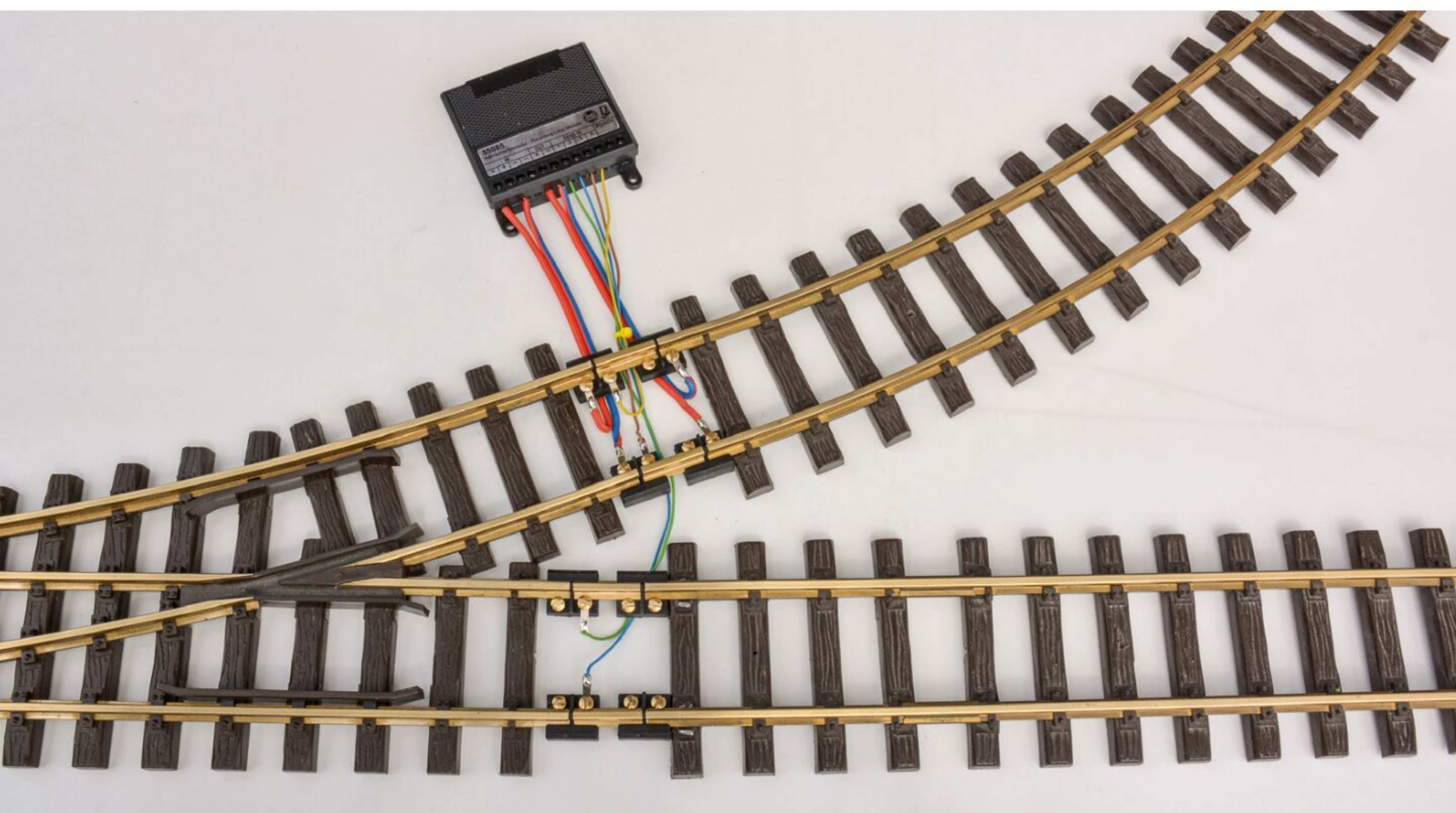
Innenleben des Kehrschleifenmoduls.
Oben rechts befindet sich der Jumper.



Aufbau: „Basisgleis“ (1), Isolierverbinder (2), kleines Gleisstück = Sensorgleis (3).



Vorarbeit: Alles steht zur Verdrahtung mit dem Kehrschleifenmodul bereit.



auch die Polarität geändert werden, aber die Fahrtrichtung bleibt unverändert. Es wird durch das entsprechende Zubehör „nur“ dafür gesorgt, dass die Polarität an den beiden Trennstellen synchron ist. Das Kehrschleifenmodul schaltet dabei die Polarität so schnell um, dass der Zug ohne Halt und ohne Ruckeln durch die Kehrschleife fahren kann. In der Kehrschleife kann beim Digitalbetrieb auch die Fahrtrichtung verändert und beliebig rangiert werden.

Beim Kehrschleifenmodul 55085 gibt es grundsätzlich mehrere Möglichkeiten, die Umschaltung der Polarität auszulösen: durch einen winzigen Kurzschluss an der Trennstelle, eine sanfte Umschaltung durch Sensorgleise oder eine Steuerung über Gleiskontakte. Beim Einbau des Kehrschleifenmoduls ist prinzipiell Folgendes zu beachten: Die Elektronik des MZS-Kehrschleifenmoduls ist intern vergossen und damit gut geschützt, aber nicht wetterfest. Deshalb muss für das Modul eine geschützte Stelle wie zum Beispiel ein Gebäude oder ein entsprechendes Kunststoffgehäuse gewählt werden. Auf jeden Fall ist ein etwas erhöhter trockener Standort zu wählen, damit kein Wasser die Elektronik zerstören kann. Die Klemmleiste sollte mit einem Stück Isolierband abgedeckt werden, damit von oben keine Feuchtigkeit eindringen kann. Für alle nachfolgend erläuterten Schaltungsvarianten sind in der Betriebsanleitung die Schaltpläne enthalten.

Umschaltung durch Kurzschluss

Die Verdrahtung ist bei dieser Lösung sehr einfach. Es werden nur zwei Drähte von der Strecke und nur zwei Drähte von der Kehrschleife an das Modul angeschlossen. Dabei ist die Polarität in beiden Fällen unerheblich. Wichtig: Im Kehrschleifenmodul muss für diese Betriebsart der Jumper entfernt werden. Und so funktioniert die Lösung: Mit der

ersten Achse eines Fahrzeuges wird an der Trennstelle ein kleiner Kurzschluss und dadurch ein Spannungseinbruch erzeugt, der das Modul veranlasst, blitzschnell die Polarität der Kehrschleife umzuschalten. Die Umschaltung erfolgt sehr schnell, sodass die Zentrale nicht durch den Kurzschluss abschaltet und auch keine Unterbrechung oder ein Ruckeln des Fahrzeuges erkennbar ist. Der Nachteil besteht darin, dass an der ersten Achse der Lokomotiven durch den Kurzschluss ein Funke entsteht und es deshalb am ersten Rad nach längerer Betriebszeit zu unschönen punktförmigen Abbrandstellen kommen kann. Wichtig ist dabei eine stabile Einspeisung in der Nähe der Kehrschleife, um eine sichere Umschaltung zu ermöglichen. Die Kehrschleife oder auch ein Gleisdreieck kann in beiden Richtungen befahren werden. Sind auf einer Anlage mehrere Kehrschleifen oder Gleisdreiecke vorhanden, kann es passieren, dass durch den Spannungseinbruch nicht nur die betreffende Kehrschleife umschaltet, sondern auch eine benachbarte Kehrschleife zur Umschaltung angeregt wird.

Umschaltung durch Sensorgleise

Durch die Verwendung von Sensorgleisen erfolgt die Umpolung in der Kehrschleife auf die sanfte Art. Bei dieser Lösung wird schon umgeschaltet, bevor der Zug in den Kehrschleifenabschnitt einfährt. Und noch vor der Ausfahrt wird blitzschnell die Trennstelle wieder synchron geschaltet. Es entstehen dabei keine Kurzschlussfunken an der ersten Achse, es gibt keinen Spannungseinbruch und auch kein Verzerrern der Radlaufflächen. Daher bietet diese Lösung die ideale Kehrschleifenautomatik. Dem Vorteil steht allerdings ein höherer Verdrahtungsaufwand entgegen, denn die Elektronik muss die Information bekommen, welche Trennstelle als Nächstes kurzschlussfrei durchfahren wird. Das MZS-Kehrschleifenmodul 55085 enthält alle nötigen Kleinteile zur Umsetzung. Mit vier kurzen Gleisstücken, Isolierschienenverbindern, Schrauben, Muttern und Lötösen werden die Sensorgleise zusammengebaut. Und so funktioniert: Die erste Achse eines Zuges überbrückt auf beiden Seiten der Schienen das kurze Sensorstück und gibt so einen kurzen Impuls an das Kehrschleifenmodul. Noch bevor der Zug die nachfolgende Trennstelle erreicht, hat das Modul schon umgeschal-

So wird die Kehrschleife verdrahtet:

Die 1,5-mm-Leitungen sind für den Fahrstrom, die dünnen Litzen dienen der Steuerung.

tet und die Fahrt in die Kehrschleife kann gefahrlos fortgesetzt werden. So geschieht es auch bei der Ausfahrt aus der Kehrschleife. Dabei ist zu beachten, dass die Gleise an den Trennstellen der Sensoren einen guten Kontakt haben.

Umschaltung durch Gleiskontakte

Anstatt die beiden Sensorgleise zu verwenden, können zur Steuerung der Kehrschleife auch vier Gleiskontakte verwendet werden. Der Vorteil dieser Lösung: Sie funktioniert auch bei verschmutzten oder oxidierten Gleisen. Jeweils vor und nach den beiden Trennstellen wird dabei ein Gleiskontakt (Art. 17100) zwischen den Schwellen eingebaut, der durch einen Magneten unter der Lokomotive die jeweilige Trennstelle synchron schaltet, damit der Zug kurzschlussfrei durch die Kehrschleife fahren kann. Diese Schaltungsvariante hat jedoch den Nachteil, dass zusätzlich vier Gleismagnete gekauft werden müssen. Zusätzlich brauchen alle Lokomotiven einen Magneten unter dem Antriebsgestell. Auch beim Einsatz von Fremdfahrzeugen muss erst ein Magnet unter der Lok angebracht werden. Zu beachten ist beim Betrieb mit Gleiskontakten zudem: Soll ein geschobener Pendelzug durch eine Kehrschleife fahren, muss auch der Steuerwagen mit einem Magneten bestückt werden. Und der Abstand der Gleiskontakte zu den Trennstellen muss groß genug sein, vor allem wenn auch mal eine Lokomotive (Dampflok mit Tender) rückwärts durch die Kehrschleife fahren soll. Der Gleiskontakt 17100 hat drei Anschlüsse, weil er auch für die Schaltung eines EPL-Antriebs geeignet ist. In der Mitte ist der Eingang und über zwei gegenpolig angeordnete Dioden schaltet der Reedkontakt die Spannung. Es wird jeweils der Eingang in der Mitte mit an einer der beiden Schienen angeschlossen



Variante 3: Beispielhafte Kehrschleifensteuerung mit Kontakten. Die grüne Litze geht an Sens 1. Der Abstand zwischen Gleiskontakt und Trennstelle sollte auf der Anlage jedoch größer sein.

und der Ausgang mit dem Pfeil nach außen an Sens 1 oder 3 am Kehrschleifenmodul. Die beiden Gleiskontakte an jeder Trennstelle können parallel geschaltet werden, damit werden nur zwei Steuerdrähte zum Kehrschleifenmodul geführt. Wenn die Kehrschleifenschaltung nicht richtig funktionieren sollte, einfach die Sensoreingänge vertauschen. Wer nur in einer Richtung durch die Kehrschleife fahren will, kann die Schaltung auch mit nur zwei Gleiskontakten jeweils vor den Trennstellen bestücken. Wenn im Außenbereich die Kehrschleifenschaltung nicht störungsfrei arbeitet, können die vier beigelegten Dioden an den Sens-Eingängen Abhilfe schaffen. Dabei ist die Polarität zu beachten.

Kehrschleifenmodul im Analogbetrieb

Das MZS-Kehrschleifenmodul 55085 kann auch auf analogbetriebenen Anlagen eingesetzt werden. Auch hier kann die Kehrschleife – wie beim analogen Kehrschleifenset – nur in einer Richtung

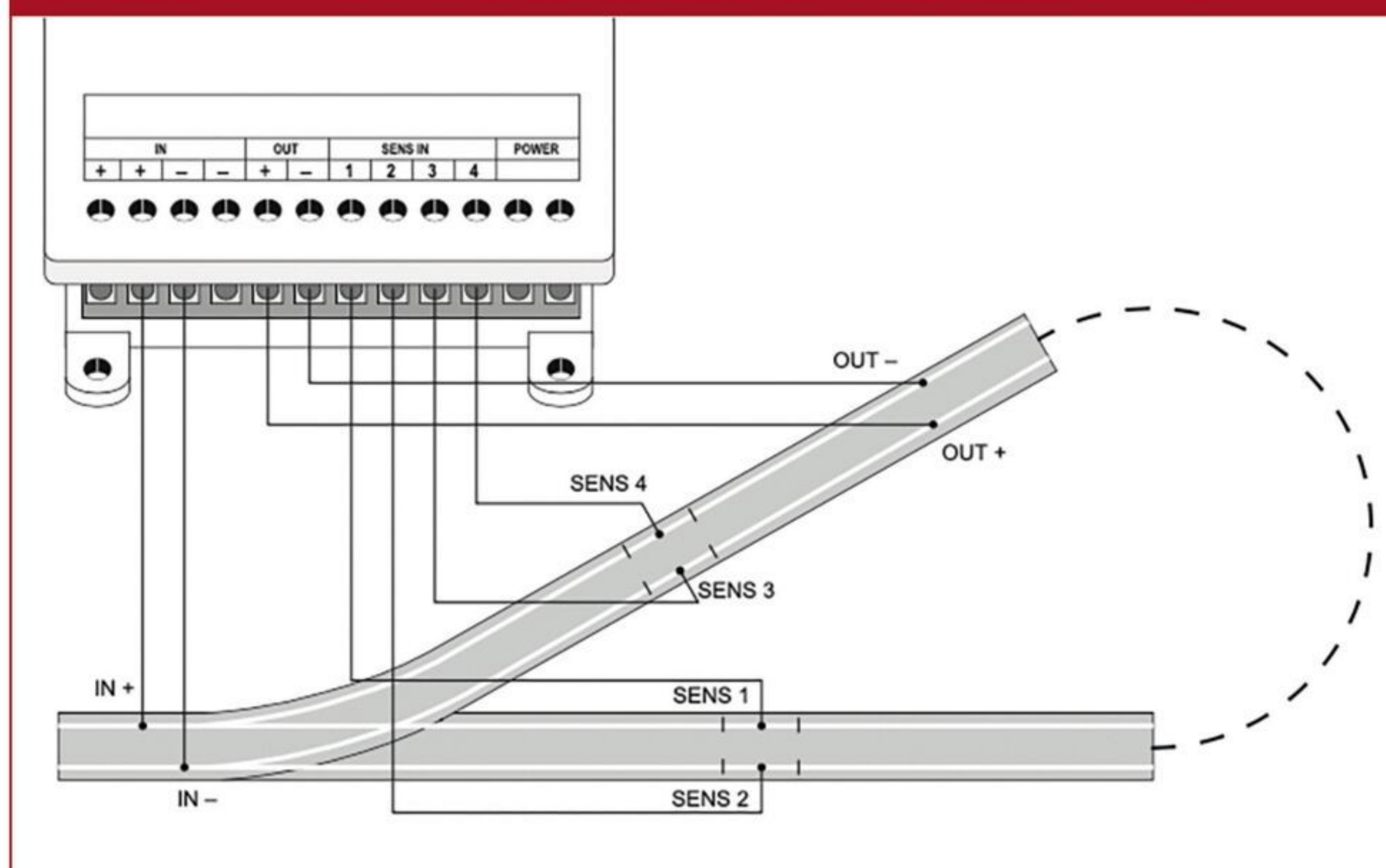
befahren werden. Die Funktion ist ähnlich, denn es wird nicht der Abschnitt in der Kehrschleife, sondern die Einspeisung vom Fahrregler umgepolt. Das hat zur Folge, dass dann auf der Strecke die Fahrtrichtung nicht mehr mit der Stellung des Fahrreglers übereinstimmt. Zusätzlich ist eine externe Einspeisung mit einer Gleichspannung von 14 bis 24 Volt erforderlich. Wahlweise kann die Ansteuerung mit den Sensorgleisen oder über Gleiskontakte erfolgen. Der Einsatz eines MZS-Kehrschleifenmoduls auf Analogbahnen macht daher auf den ersten Blick wenig Sinn. Nach unseren Informationen wird das Kehrschleifenmodul doch oft auf Analogbahnen eingesetzt, weil damit ein unterbrechungsfreies und unproblematisches Durchfahren der Kehrschleife möglich ist.

Fremdfabrikate und Selbstbau

Natürlich gibt es auch Kehrschleifenmodule von anderen Herstellern. Dabei ist zu bedenken, dass es sich bei der Gartenbahn gegenüber den Spurweiten H0 oder sogar Spur N um eine Modelleisenbahn mit größeren Zügen handelt, die mit einer höheren Spannung betrieben werden und auch einen wesentlich höheren Nennstrom haben, vor allem wenn beleuchtete Züge oder Doppeltraktionen durch eine Kehrschleife fahren. Das Kehrschleifenmodul 55085 ist daher technisch speziell für den Betrieb einer Gartenbahn ausgelegt.

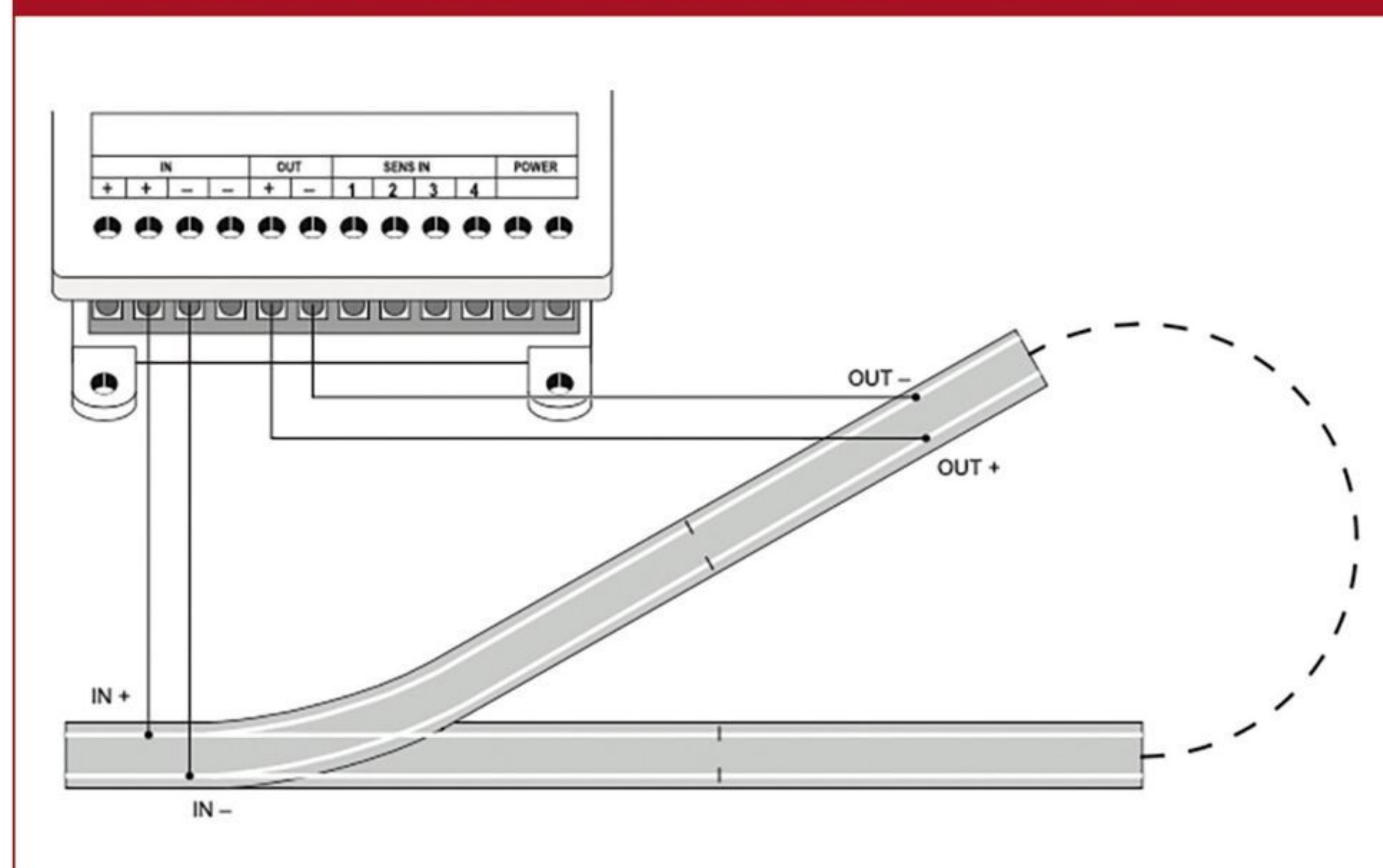
Modellbahner mit großen elektrotechnischen Kenntnissen bauen ab und an ihre Kehrschleifenschaltung auch selbst. Dazu ist aber schon sehr viel Grundlagen- und Spezialwissen notwendig. Dem überwiegenden Teil der Gartenbahner bietet das vorhandene Zubehör jedoch die einfachste und effektivste Möglichkeit, einen störungsfreien Betrieb auf der Anlage umzusetzen.

UMSCHALTUNG DURCH SENSORGLEISE



Der Schaltplan digital mit Sensorgleisen.

UMSCHALTUNG DURCH KURZSCHLUSS



Der Schaltplan digital mit Kurzschlusserkennung.

LGB BAHN IN BERGÜN

Projekt Modellbahnerlebnis

Am Bahnmuseum Albula in Graubünden wird in den nächsten Jahren eine riesige LGB Anlage entstehen. Die ersten Pläne für das Projekt Modellbahnerlebnis Bergün wurden jetzt vorgestellt.

Etwas ganz Großes zeichnet sich ab: Die LGB-Freunde Niederrhein planen gemeinsam mit dem Bahnmuseum Albula den Bau einer riesigen LGB Anlage vor dem Bahnmuseum in Bergün (Schweiz). Auf einer Anlagenfläche von 1.600 Quadratmetern sollen Highlights der Albula- und der Berninalinie wie etwa der Landwasserviadukt und der Wiesener Viadukt, Brücken und Tunnels der Strecke Bergün-Preda sowie der Kreisviadukt Brusio entstehen. Geplant ist, die „Vielfalt der Rhätischen Bahn in der Bündner Bergwelt im Maßstab 1:22,5 aufleben zu lassen“, wie das Bahnmuseum Albula das ambitionierte Anlagenprojekt beschreibt.

Im Moment ist alles noch in einer frühen Planungsphase. Erste Entwürfe für die LGB Anlage wurden von den LGB-Freunden Niederrhein vorgelegt, jetzt werden sie diskutiert und verfeinert. So ist der Bau eines Viaduktes geplant, unter dem die Besucher hindurchspazieren können. Nach den Vorstellungen des Bahn museums Albula wird die entstehende LGB Großanlage ein für alle Modellbahnfans attraktiver Teil des Bahn museums wer-

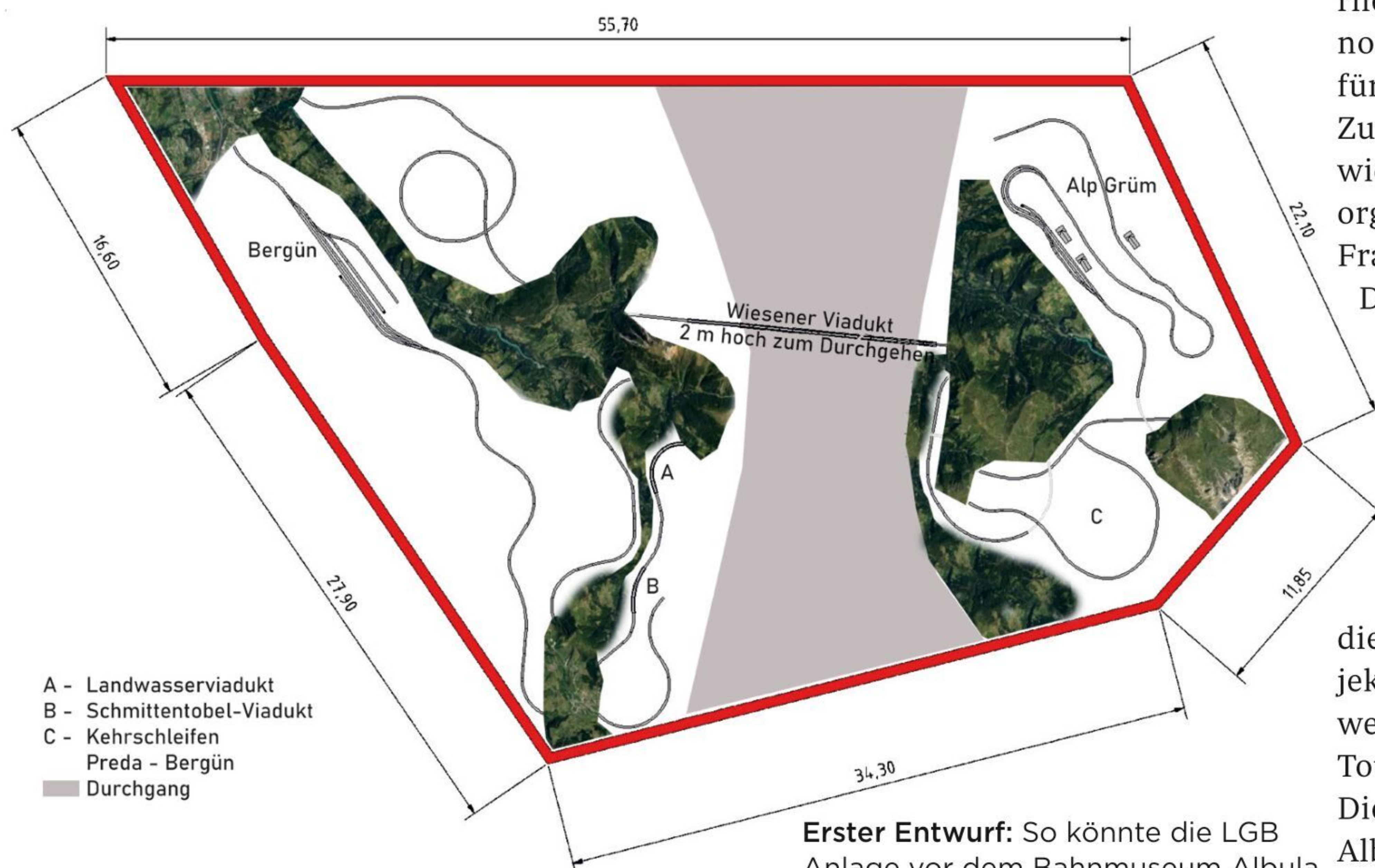


Die Vorbereitungen laufen an: Erstes Treffen zum Modellbahnerlebnis-Projekt, mit dabei (v. l. n. r.): Frank Tümmermann (Projektleiter, LGB-Freunde Niederrhein), Marc-Andrea Barandun (Geschäftsführer Bahnmuseum Albula), Kathrin Josty (Projektleiterin Bahnmuseum Albula, Bergün Filisur Tourismus), Peter Böhmer (LGB-Freunde Niederrhein) und Roman Sommer (Verwaltungsratspräsident Bahnmuseum Albula).

den. „Der erste Spatenstich für den Bau der Anlage soll während der 10-Jahr-Fei-

er des Bahn museums Albula im August 2022 erfolgen“, kündigt Frank Tümmermann von den LGB-Freunden Niederrhein an, der die Projektleitung übernommen hat. „Die Eröffnung planen wir für 2025.“ Bis dahin ist sehr viel zu tun. Zunächst stehen neben der Weiterentwicklung der Anlagenpläne vor allem organisatorische und baurechtliche Fragen im Vordergrund.

Die neue LGB Modellbahnanlage in Bergün soll zusammen mit dem Bahnmuseum Albula ein wichtiger Bestandteil der neu entstehenden Landwasserviadukt werden. An diesem Projekt sind u. a. die Region Albula, die Gemeinden der Region, der Naturpark Parc Ela und die Rhätische Bahn beteiligt. Das Projekt zielt darauf ab, das Gebiet um den weltbekannten Landwasserviadukt für Touristen noch attraktiver zu machen. Die LGB Großanlage am Bahnmuseum Albula wird dabei gewiss einen sehenswerten Part übernehmen.



Erster Entwurf: So könnte die LGB Anlage vor dem Bahnmuseum Albula gestaltet werden.



WWW.LGB.DE

Depesche

DAS MAGAZIN FÜR LGB FREUNDE



Top
Prämie
Sichern Sie sich
jetzt Ihr
Abo!



POLAG

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

ABO-VORTEILE IM ÜBERBLICK

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

*Prämien-Angebot gilt nur im Inland



JA, ICH MÖCHTE DIE LGB DEPESCHE ABONNIEREN!

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

Meine Kontaktdaten:

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Wohnort

Land

Telefon

E-Mail

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

Den Rechnungsbetrag zahle ich per

☐ Bankeinzug

☐ Rechnung

Kontoinhaber (Name, Vorname)

BIC

IBAN

Datum

Unterschrift

Schicken Sie den Coupon an:

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

Zahlungshinweis

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

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

Jetzt bei Ihrem Händler: vom Krokodil bis zur Straßenbahn Kirnitzschtal

Neu im Fachhandel

WEITERE NEUHEITEN

Zusätzlich zu den vorgestellten Modellen ist eine weitere LGB Neuheit bei Ihrem Fachhändler erhältlich:

RhB C66 Personenwagen 3. Klasse, Epoche VI, Art. 30342



HSB Dampflokomotive 99 236 Brockenlok, Epoche VI, Art. 26817

- Zwei leistungsstarke Bühler-Motoren treiben fünf Treibradsätze der Lok an.
- mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen.
- Eingebauter Rauchgenerator mit rad-synchronem Dampfausstoß und Zylinderdampf.
- Viele Details, u. a. komplett eingerichteter Führerstand.
- Länge: 55 Zentimeter.

Letztes Jahr feierte die Dampflokomotive 99 236 der Harzer Schmalspurbahnen ihren 65. Geburtstag. Anlässlich dieses Jahrestags kommt das Sondermodell „65 Jahre 99 236 Brockenlok“ in den Handel, dem ein Jubiläumssticker beiliegt. Die fünf Treibradsätze der umfangreich ausgestatteten Dampflokomotive werden von zwei Bühler-Motoren angetrieben, sein Rauchgenerator bietet radsynchronen Dampfausstoß sowie Zylinderdampf und der mfx/DCC-Decoder steuert viele Licht- und Soundfunktionen wie etwa Führerstandsbeleuchtung, separat schaltbare Triebwerksbeleuchtung und vieles mehr.



HSB Wasserwagen, Epoche VI, Art. 41411

- Farbgebung und Beschriftung Epoche VI.
- Kessel kann befüllt und entleert werden.
- Metall-Scheibenradsätze.
- Länge: 30 Zentimeter.

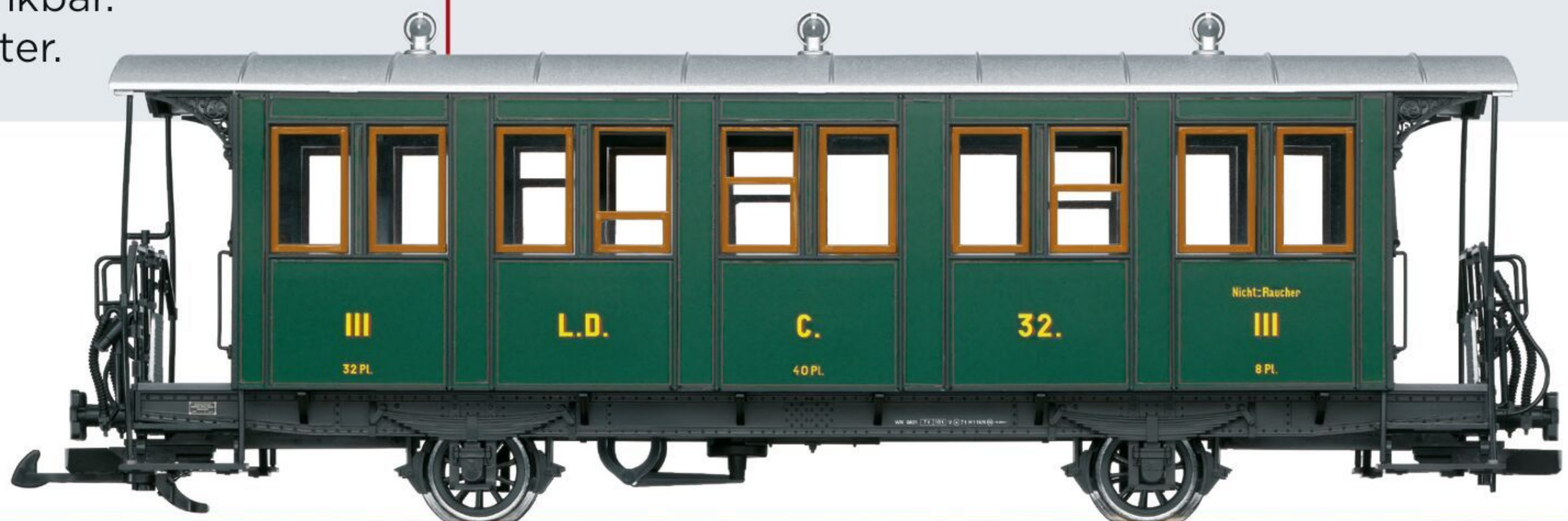
Beim Betrieb mit Dampfloks besteht immer die Gefahr, dass es durch Schlacke oder Funkenflug zu Bränden kommt. Deswegen halten Bahngesellschaften wie die Harzer Schmalspurbahnen Kesselwagen mit Löschwasser vor, um bei Bränden schnell reagieren zu können. Das LGB Modell orientiert sich in Farbgebung und Beschriftung an den Löschwasserwagen der HSB der Epoche VI. Der Kessel lässt sich mit Wasser befüllen und entleeren.



RhB Ge 6/6 I 415, Krokodil, Epoche VI, Art. 23407

- Zwei leistungsstarke Bühler-Motoren treiben die Achsen an.
- mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen.
- Fahrgeräusche, auch im Analogbetrieb verfügbar.
- Dachstromabnehmer im Digitalbetrieb motorisch heb-/senkbar.
- Länge: 56 Zentimeter.

Vor 100 Jahren begann die Ära eines Schmalspurklassikers, den viele als Rhätisches Krokodil kennen. Die ersten Elektroloks vom Typ Ge 6/6 I traten damals bei der Rhätischen Bahn ihren Dienst an. Noch heute sind zwei dieser Loks für die RhB in historischen Zügen in Graubünden unterwegs. Eine davon ist die Ge 6/6 I 415. Mit dem Modell Artikelnummer 23407 erinnert LGB an diese Ikone der Eisenbahngeschichte. Zusammen mit den historischen Personenwagen von LGB 30341 und 30342 lässt sich ein RhB-Nostalgiezug nachbilden, wie er heute zwischen Davos Platz und Filisur unterwegs ist.



RhB Personenwagen C 32, Epoche VI, Art. 30341

- Originalgetreue Beschriftung und Farbgebung der Epoche VI.
- Komplette Inneneinrichtung.
- Zuglaufschilder beiliegend.
- Metallspeichenradsätze.
- Länge: 45 Zentimeter.

Eine schöne Ergänzung zum Rhätischen Krokodil ist der Nostalgie-Personenwagen C 32 der Landquart-Davos-Bahn (L. D.), dem Vorgänger der RhB. Das Vorbild des 3. Klasse-Wagens stammt aus dem Jahr 1889, es ist der älteste Personenwagen der RhB. Der Zweiachser wurde in seinen Ursprungszustand zurückversetzt und ist heute mit anderen historischen Wagen in Nostalgiezügen bei der RhB im Einsatz. Unter der Artikelnummer 30342 wird mit identischer Ausstattung, aber anderer Wagennummer der Personenwagen 3. Klasse C 66 angeboten.



Triebwagenzug Kirnitzschtalbahn, Epoche VI, Art. 23363

- Leistungsstarker Bühler-Motor treibt beide Radsätze des Triebwagens an.
- mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen.
- Fahrgeräusche, auch im Analogbetrieb verfügbar.
- Gesamtlänge: 70 Zentimeter.

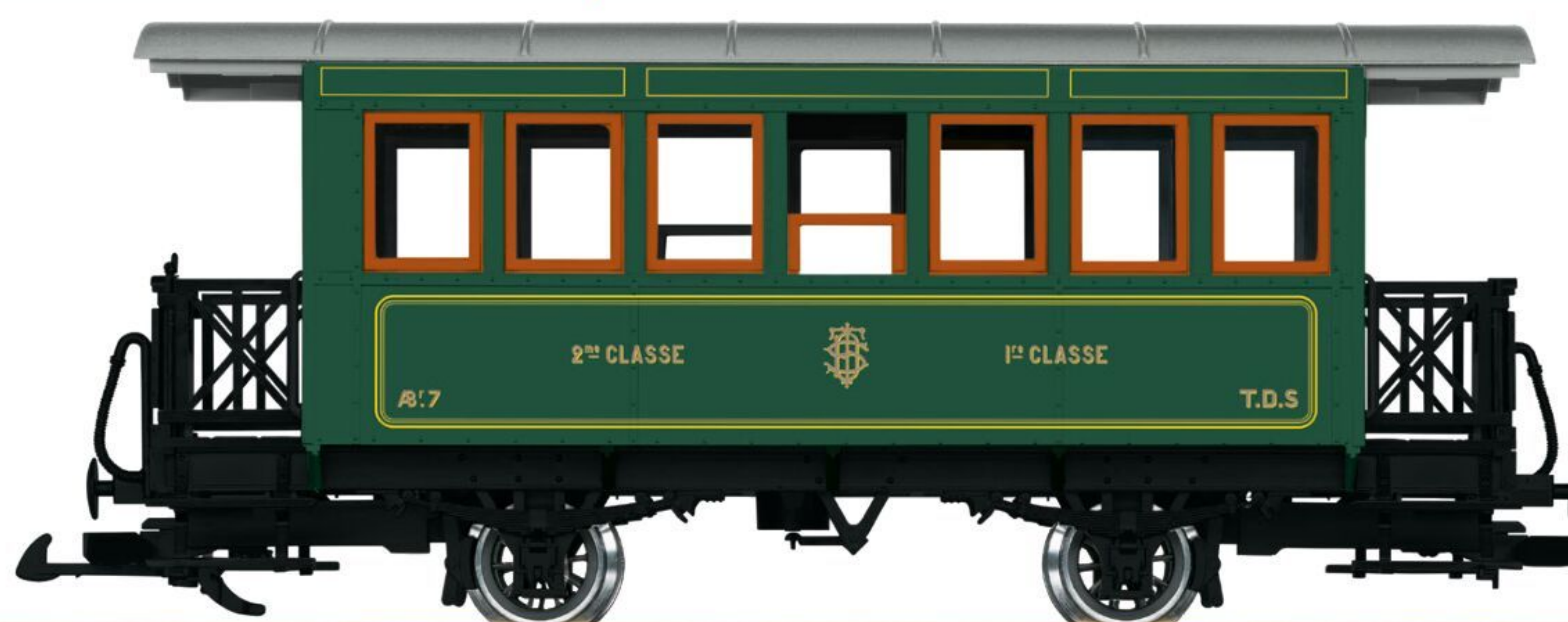
Seit mehr als 90 Jahren transportiert der Triebwagen Nr. 5 und der Beiwagen Nr. 12 Kurgäste, Touristen und Wanderer von Bad Schandau ins Tal der Kirnitzsch in der Sächsischen Schweiz. Mit dem Triebwagenzug 23363 erinnert LGB an den MAN-Straßenbahn-Oldtimer, der auch heute noch bei Traditionsfahrten zwischen Bad Schandau und dem Lichtenhainer Wasserfall eingesetzt wird. In Farbgebung und Beschriftung entspricht das Modell dem Original der Epoche VI.



CdN Dampflokomotive No. 36, Epoche VI, Art. 20782

- Leistungsstarker Bühler-Motor treibt die drei Radsätze an.
- mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen.
- Fahrgeräusche, auch im Analogbetrieb verfügbar.
- Länge: 31 Zentimeter.

Die kleine Dampflokomotive CdN No. 36 der französischen Museumsbahn Musée des Tramways à Vapeur (M.T.V.) mit dem Spitznamen Lulu hat eine bewegte Vergangenheit. Die Corpet-Louvet-Lok wurde 1925 gebaut und fuhr viele Jahre in der Bretagne für die Bahngesellschaft Cotes-du-Nord (CdN). 1990 wurde die Lok unter Denkmalschutz gestellt, seit 1997 ist sie als Museumszug der M.T.V. im Einsatz. Heute zieht sie den Museums-Dampfzug „Beauvaisis“ zwischen Crèvecœur-le-Grand und Rotangy in der Region Haute-de-France.



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

- Komplette Inneneinrichtung.
- Türen in den Stirnwänden und Bühnentüren zum Öffnen.
- Metallradsätze.
- Länge: 36 Zentimeter.

Der zweiachsige Personenwagen 1. und 2. Klasse vom Typ AB F7 ist eine schöne Ergänzung der CdN-Dampflokomotive No. 36 und der anderen Modelle der Museumsbahn. Er stammt aus der gleichen Epoche wie die Lok und das Original wird heute ebenfalls von der französischen Museumsbahn M.T.V. eingesetzt. Der grüne Wagen hat eine komplette Inneneinrichtung, seine Türen lassen sich öffnen. Passend zu Lok und Wagen kommt auch der graue gedeckte Güterwagen CdN D 370 (Art. 40078) in den Handel.



CdN gedeckter Güterwagen D 370, Epoche VI, Art. 40078

- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung.
- Türen zum Öffnen.
- Metallradsätze.
- Länge: 30 Zentimeter.

Der zweiachsige gedeckte Güterwagen CdN D 370 ist heute noch für die französische Museumsbahn Musée des Tramways à Vapeur (M.T.V.) unterwegs. Er besitzt die Farbgebung und Beschriftung des Originals, so wie der Wagen heute noch bei der Museumsbahn im Einsatz ist. Der Güterwagen passt perfekt zur CdN-Lok No. 36 (Art. 20782) und dem Personenwagen (Art. 33202) sowie zu allen bislang erhältlichen Loks und Wagen der französischen Museumsbahn.



Schienenreinigungslok USA, Art. 21672

- Zwei leistungsstarke Bühler-Motoren. Einer treibt die beiden Radsätze an, der andere die Reinigungsräder.
- mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen.
- Fahrgeräusche und Reinigungsfunktion auch im Analogbetrieb funktionsfähig.
- Länge: 44 Zentimeter.

Die US-Version der LGB Arbeitslok für saubere Gleise wurde neu aufgelegt. Der praktische Gleisputzer im Stil einer Gleisbaumaschine hat die Farbgebung und Beschriftung im Stil der Union Pacific Railroad. Das Modell verfügt über zwei wechselbare Reinigungsräder, um die Schienen sauber zu halten. Sie werden von einem leistungsstarken kugelgelagerten Bühler-Motor angetrieben. Ein zweiter Bühler-Motor treibt die beiden Radsätze der Lok an. Die neue Version der US-Reinigungslok ist erstmals mit einem mfx/DCC-Sounddecoder ausgerüstet, der viele Licht- und Soundfunktionen bietet. Reinigungsfunktion und Fahrgeräusch sind auch im Analogbetrieb verfügbar.



Amtrak Diesellok 1971, Epoche IV, Art. 27632

- Ein leistungsstarker Bühler-Motor treibt beide Radsätze an.
- mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen.
- Fahrgeräusche auch im Analogbetrieb verfügbar.
- Führerstandstüren zum Öffnen.
- Länge: 31 Zentimeter.

1971 übernahm die neu gegründete halbstaatliche Bahngesellschaft Amtrak den Personenfernverkehr in den USA. LGB feiert diesen Jahrestag mit der Jubiläumsedition „50 Jahre Amtrak“. Die kleine Diesel-Lok gehört zu dieser Edition. Die zweiachsige Lok mit der Betriebsnummer 1971 ist eine typische Lok, wie sie zum Rangieren eingesetzt wurde. Das LGB Modell im Amtrak-Design der Phase II und wird von einem kugelgelagerten Bühler-Motor angetrieben. Die Rangierlok ist mit einem mfx/DCC-Decoder ausgerüstet, der eine Vielzahl an Licht- und Soundfunktionen bereitstellt. Amtrak® ist registriert im U.S. Patent and Trademark Office.



Weihnachtswagen 2021, Art. 36021

- 2021er-Modell der LGB Christmas-Serie.
- Aufwendig mit Weihnachtsmotiven bedruckt.
- Metall-Scheibenradsätze.
- Gesamtlänge: 30 Zentimeter.

Sehr vielen Jahren ist er Tradition und jedes Jahr ein gesuchtes Sammlerstück: der zweiachsige Weihnachtswagen aus der Christmas-Edition von LGB. Jetzt kommt das Modell 2021 in den Handel. Der grün-weiße Personenwagen ist mit einem aufwendig bedruckten Motiv verziert, sodass er sich nahtlos in die Reihe der bislang vorgestellten LGB Weihnachtswagen einfügt. Die Türen des 30 Zentimeter langen Personenwagens lassen sich öffnen.

Und bald steht der Herbst vor der Tür



Die Jahreszeit mit dem ungemütlichen Wetter kommt oft früher, als mancher es wahrhaben will. Es ist die Zeit, in der die Gartenbahn eines besonderen Schutzes bedarf. Wir geben Ihnen jetzt schon Tipps, worauf Sie achten sollten.

Wie wir in einem früheren Teil unserer Serie schon einmal erwähnt haben, machen uns die Jahreszeiten im Garten schwer zu schaffen. Unsere Gartenbahnwelt im Maßstab 1:22,5 hat es mit der Natur zu tun, die sich immer im Maßstab 1:1 verhält. Das beginnt im Frühjahr mit überdimensionalem Pflanzenwachstum, gefolgt vom Sommer mit Grasbewuchs so schnell wie Bambus und trifft vor allem im Herbst und Winter zu, wenn die Wasserpfützen so groß wie Fischteiche werden und sich der Schnee buchstäblich „haushoch“ auf den Gleisen türmt. Wohl dem, der seine Anlage darauf vorbereitet hat, sei es durch kluge Anordnung von Gebäuden und Zubehör, trennbare Stromanschlüsse, frostsichere Gleisbettung und vieles mehr. Aufbauend auf diesen Maßnahmen beginnen unsere Schutzmaßnahmen für den Herbst und Winter. Viele dieser Tätigkeiten werden vermutlich im Zusammenspiel mit den ebenfalls in dieser Zeit anfallenden Gartenarbeiten einhergehen, angefangen beim Überwintern von empfindlichen Pflanzen über das Einlagern der Gartenmöbel bis hin zum Ablassen des Wassers aus allen Rohren im Freien. Nachdem unser Zug seine letzte Runde des Jahres gedreht hat, starten wir unsere Wintervorbereitungen mit dem Einsammeln von Dekorationsstücken. Es ist ratsam, allzu



Die Natur ist eine ständige Herausforderung für eine Modellbahn im Garten.



Figuren zu einem Ensemble zusammengestellt, erleichtern die Abbauarbeit im Winter.

filigrane und damit nicht winterfeste Ausstattungsteile der Gartenbahn so zu gestalten, dass sie problemlos im Herbst herausgenommen werden können. Sehr praktisch ist auch, Teile mit vielen Details, wie beispielsweise Personen in einem Biergarten, zu kompakten Szenen zusammenzufassen, die mitsamt ihrer Grundplatte abnehmbar sind. Die Gleisbaugruppe (Foto 2) ist ein Beispiel hierfür, der Kiosk mit Eiswagen (Foto 3) ein anderes. Ein Pferdefuhrwerk, ein Schäfer mit Schafherde und Schäferkarren, ein Kinderspielplatz sind weitere Szenen, die praktischerweise auf eine Grundplatte montiert werden, um sie leicht aufstellen und entfernen zu können. Im Winter von der Anlage entfernt werden sollten alle Arten von Fahrzeugen. Sie sind meist aus rostgefährdetem Metall oder nicht wetterfestem Kunststoff. Selbst die als „wetterfest“ beschriebenen Modelle sind im Haus besser aufgehoben als draußen bei ungemütlichem Herbst- oder Winterwetter. Sogar größere Teile wie etwa ein kompletter Bahnsteig mit Sitzbänken, Figuren, Lampen und Telefonzelle (Foto 5) sind bei entsprechender Leichtbauweise, zum Beispiel mit einem Sockel aus Hartschaumplatten sowie steck- oder schraubbaren Stromverbindungen, im schützenden Keller besser aufgehoben als draußen. Das gilt auch für kleine Nebengebäude wie einen Kran. Am Haltepunkt Oberalp (Foto 4) wird die Platte mit dem Kiosk, der Telefonbude und den Arbeitern entfernt und der Bahnhof anschließend mit einer Schutzhaube abgedeckt. Sicherlich werden bei diesen Winterarbeiten wieder einige verschollene Kleinteile auftauchen, die irgendwo und irgendwann einmal abgefallen, verloren oder vergessen wurden. Falls eine Standortveränderung aufgrund der Größe oder des Gewichts des Objekts nicht ratsam scheint, sind Schutzhüllen nützlich. ►

Selbst komplette Bahnsteige lassen sich, wenn sie entsprechend gestaltet sind, in einem Stück ins Winterquartier bringen.



Auch der Kiosk mit dem Eiswagen ist ein komplettes Teil, das sich leicht aufstellen und entfernen lässt.



Große Gebäude wie der Bahnhof werden mit einer Schutzhaube abgedeckt.





Wetterfeste Schutzhüllen haben sich als Winterschutz bewährt.

Was früher nur bei elektrischen Geräten üblich war, gibt es seit einigen Jahren in allen möglichen Ausführungen und Größen, angeboten etwa für Gartenmöbel, Grills, Spielgeräte und vieles mehr. Aus der Vielzahl von Größen und Formen suchen wir uns die jeweils passenden für die draußen verbleibenden Objekte (Foto 6) aus. Um sie vor starkem Wind und ungewollter Fortbewegung zu schützen, werden sie mit Zeltheringen am Boden befestigt. Technische Teile, die sich nicht von der Anlage trennen lassen, müssen im Winter im Freien bleiben. Diese sollten unbedingt geschützt werden. So lassen sich die steckbaren Lichtsignale (Foto 7) aus ihrem Sockel entfernen, ihr mehradriger elektrischer Anschluss jedoch nicht. So lange keine korrosionsfesten Steckverbinder vorhanden sind, sollten diese einen Winterschutz bekommen. Dazu werden sie in einseitig verschlossene Kunststoff-Abflussrohre gesteckt und das offene Teil des Rohrs anschließend mit Schaumstoff oder einem entsprechend ausgeschnittenen Deckel verschlossen (Foto 8). Durch die ungetrennten verlöteten Anschlusslitzen ist ihre Betriebssicherheit außerordentlich hoch.

Weichen schützen

Als Schutz für Weichen mit EPL-Antrieben haben sich Abdeckungen bestens bewährt (Foto 9). Gut geeignet zum Schutz der Außenwände von Gebäuden sind Noppenmatten,

Abflussrohre sind der perfekte Wintermantel für Lichtsignale.



Steckbare Lichtsignale werden im Winter vom Sockel getrennt.

wobei auch fast jedes andere Material infrage kommt, das wasserdicht und recht starr ist. Besichert mit einem Stein halten die Matten allzu große Verschmutzung durch herunterfallendes Laub, Tannennadeln, aufspritzendes Erdreich und ähnliche Widrigkeiten der Natur fern. Einen Vorteil haben die Winterschutzmaßnahmen allemal: Die Vorbereitungszeit im Frühjahr für die Wiederinbetriebnahme der Anlage fällt dadurch kürzer aus. Einzig die große Burg wird im Winter nicht verpackt. Sie besteht zum Großteil aus Stein (Foto 10) und ist entsprechend robust. Und wenn dann der Schnee fällt und ihre Zinnen und Dächer wunderbar weiß verhüllt (Bild 11), dann macht das Lust auf den Fahrbetrieb im Winter.

Abdeckungen sind ein bewährter Schutz für Weichen.





Gebäude aus Stein müssen im Winter nicht abgedeckt werden.

Steinbauten sind nicht nur robust, sondern sind auch im tiefsten Winter eine schöne Erinnerung an die Gartenbahn.



PRAXIS-TIPP: SO MACHEN SIE IHRE ANLAGE WETTERFEST

Leichte Erreichbarkeit

Grundsätzlich gilt: Die Verwendung wetterfester Materialien ist an jeder Stelle der Gartenbahn geboten. Zudem sollte jeder Punkt der Anlage einigermaßen leicht zu erreichen sein, damit sich Ihnen bei der Pflege wie auch beim Auf- und Abbau von Dekoration und Gebäuden keine Hindernisse in den Weg stellen. Eine sichere Trittstufe oder eine betonierte Grundplatte bieten einen guten Standplatz und erleichtern so die Eingriffe auf der Anlage.

Frostsicher bauen

Wo immer möglich, sollten frostsichere Baustoffe eingesetzt werden, das gilt vor allem für die Trassierung und die Hochbauten, aber auch für Stützmauern und Brücken. Auch sie leiden unter eindringendem und gefrierendem Wasser.

Naturgerechte Gestaltung

Richtschnur für die Gestaltung einer Gartenbahn sollte sein: lieber gröbere als feinere Details, eher über- als unterdimensioniert und niemals die Naturkräfte unterschätzen. Eine Freilandanlage macht auf Dauer mehr Spaß, wenn sie zuverlässig funktioniert und leicht zu pflegen ist. Die anfängliche Euphorie mit den Steigerungen bei der Detaillierung und dem Entdecken immer neuen Zubehörs weicht später oft einer gewissen Ernüchterung, wenn Teile aufgrund ihrer Empfindlichkeit in die Jahre kommen. Für eine Bahn im Garten gilt oft der Spruch „weniger ist mehr“.

Betriebssichere Trassierung

Ein wichtiger Punkt ist die Trassierung der Strecke. Sobald sich nach den Versuchen mit verschiedenen Streckenführungen auf provisorischem Unterbau eine abwechslungsreiche Variante bewährt hat und die Hauptstrecke mit Bahnhofsanlagen, Abzweiggleisen etc. überzeugt, sollten Sie sich die Mühe machen, diese Streckenführung dauerhaft betriebssicher zu machen. Um einen störungsfreien Betrieb zu gewährleisten, sind zu große Steigungen zu vermeiden, die gerade im Herbst für Ärger sorgen können. Das gilt auch für zu kleine Kurvenradien.

Es hat sich bewährt, Trassen etwas erhöht anzulegen, damit sie nicht auf Bodenniveau liegen, enge Einschnitte in Hanglage oder Fels zu umgehen und die Widerlager von Brücken stabil genug zu dimensionieren, denn ablaufendes Regenwasser, nachrutschender Boden, Frost und Wurzelwerk sind alltägliche Übel im Freien.

Eine Drainage an der Trasse, zum Beispiel mit einem Kiesbett mit mindestens 20 Zentimeter Tiefe, ist ebenfalls empfehlenswert. Auf ihm sollten die Gleise zu einem gewissen Grad beweglich beziehungsweise verschiebbar aufliegen. Der Vorteil: Es gibt keine Probleme mit den Längenausdehnungen der Schienen bei hohen Temperaturschwankungen, zudem ist der Unterbau relativ frostunempfindlich.

Geschützte Elektrik

Besondere Beachtung verdienen die elektrischen Anschlüsse auf der Anlage: Hier sollte auf größere Querschnitte Wert gelegt und möglichst wenige und nicht zu filigrane Verbindungen verwendet werden. Werden die Kabel in Leerrohren verlegt, dann sind sie gleichermaßen vor Wurzeln und Nagetieren geschützt.

Berg und Tunnel



Michael Huber baut zurzeit seine erste eigene Gartenbahn.



Fast fertig: Das Tunnelportal ist gesetzt und das Gleis mittig ausgerichtet.

Berge und Tunnels gehören zu den klassischen Mitteln, um Landschaft und Fahrstrecken attraktiver zu gestalten. Im ersten Teil unserer kleinen Serie zeigt Michael Huber, wie ein Tunnel mit gebogenem Gleisverlauf entsteht. Im zweiten Teil geht's um die Gestaltung des Tunnelbergs.

hende Kurve soll untertunnelt werden. Wie die gesamte Anlage wird auch dieses Teilstück eine konstante Neigung von vier Prozent aufweisen, um den Anstieg auf dem restlichen Teil der Bahn nicht zu steil werden zu lassen.

Gleistrasse

Bevor Michael Huber mit den Aushubarbeiten für den Gleisunterbau begann, verlegte er die Gleise probeweise auf dem vorgesehenen Anlagenteil und markierte ihren Verlauf. Schließlich hob er eine 30 Zentimeter breite Rinne aus und errichtete die Verschalung für den 15 Zentimeter breiten und 20 Zentimeter tiefen Betonsockel. Er verdichtete den Untergrund, bevor er die Trasse betonierte ❶. Auf den

Ein kleiner Berg, auf dem ein Bach entspringt und dessen Inneres eine 180-Grad-Kurve versteckt, soll den Mittelteil von Michaela Hubers neuer Gartenbahn attraktiver machen. Der Hügel wird aber nicht nur die fast sechs Meter lange gebogene Gleisstrecke

verdecken, sondern auch die Sicht auf den dahinter verlaufende Gleisbogen einschränken, um den Streckenabschnitt für Lokführer und Betrachter überraschender zu gestalten. Nach dem probeweise Auslegen der neuen Gleisstrecke stand fest, die komplette aus R3-Gleisen beste-

Phase 1: Die Trasse ist ausgehoben und kann betoniert werden.



Probefahrt: Erste Tour auf dem Betonsockel der neuen Strecke.





Gestaffelt: Im Portalbereich sind die Seitenplatten nicht ganz so hoch wie im Mittelteil des Tunnels.

ausgehärteten Beton legte er die Schienen, wobei er im Tunnel ausschließlich gebogene R3-Gleise und am Ein- und Ausgang des Tunnels Flexgleise verwendete, die er weitgehend gerade verlegte **2**. Geschraubte Schienenverbinder sorgen für eine sichere Verbindung der Gleise, die im Tunnelbereich lose auf den Beton verlegt wurden. Die Schienen schotterte er mit Basaltsplit mit zwei bis fünf Millimeter Körnung ein, um ihnen Halt zu geben **4**. Lediglich im Ein- und Ausgangsbereich des Tunnels fixierte er den Schotter mit Schotterkleber, nachdem er die Gleise im aufgestellten Tunnelportal mittig ausgerichtet hatte. Durch das Verkleben des Schotters wird ein Verrutschen der Gleise zum Rahmen des eingleisigen Tunnelportals verhindert, ein Gewinn an Sicherheit beim Fahrbetrieb. Auf zusätzliche Einspeisungspunkte im Tunnel verzichtete Michael Huber, da er kurz vor den Tunneleinfahrten bereits Einspeisungspunkte gesetzt hatte.

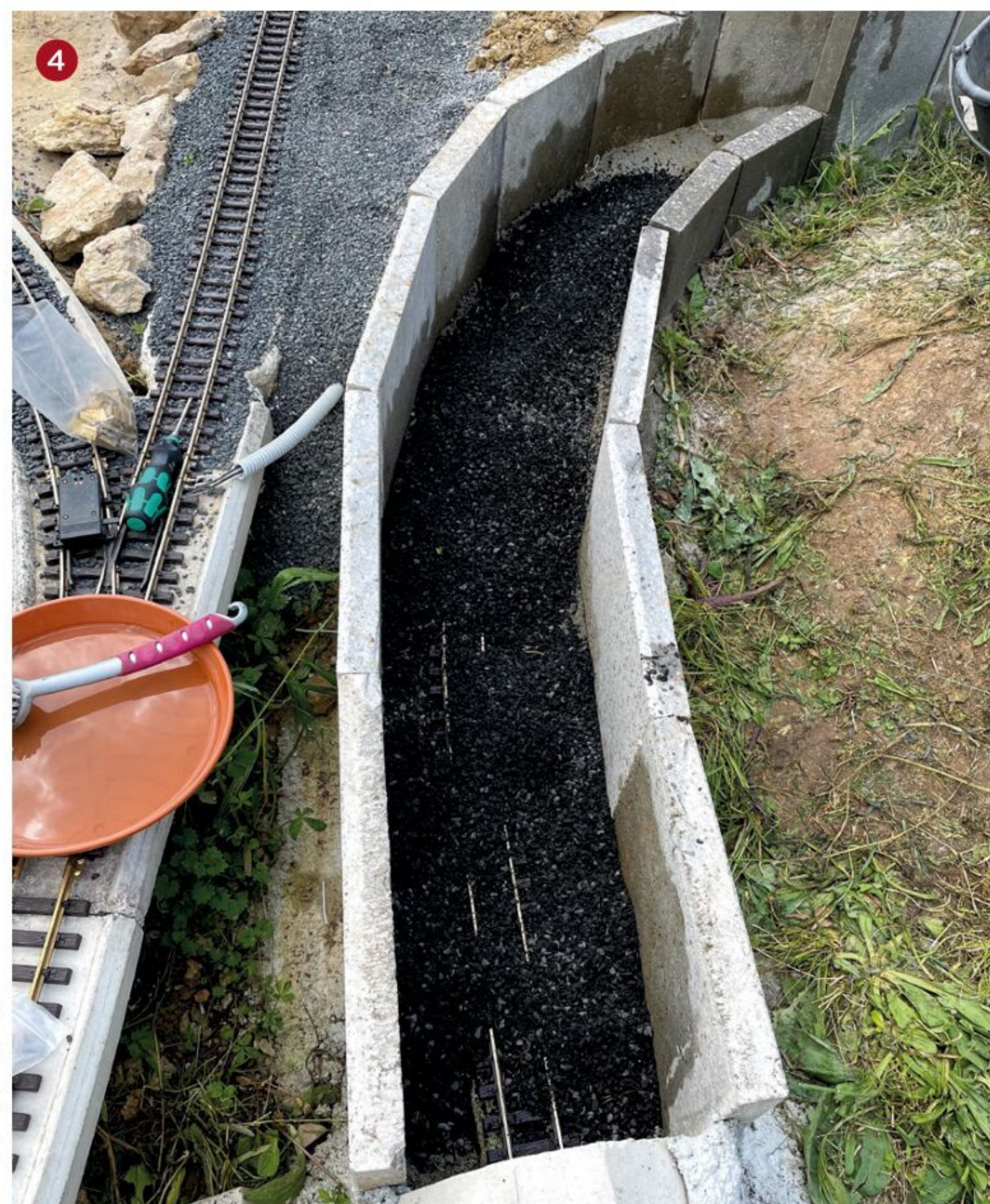
Tunnelgestaltung

Zur Einfassung der Tunnelstrecke wurden 30 Zentimeter breite und einen Meter lange Betonrandsteine verwendet, die Michael Huber in ihrer Länge halbierte. Die 50 Zentimeter hohen Steine setzte er entlang der Trasse und fixierte sie im Boden mit Mörtel. Wobei er anschließend den Mörtel mit Teichvlies abdeckte, um ihn gegen Feuchtigkeit zu schützen. Die Lücken zwischen den einzelnen Randsteinen wurden mit einer wasserfesten Fugendichtung geschlossen, um das Eindringen von Tieren, Erde und mehr in den Tunnel zu verhindern. Die Seitenplatten in den Eingangsbereichen verkürzte er nachträglich, da der Berg in diesen Bereichen flacher verlaufen soll **3**. Anschließend wurde das Areal um den Tunnel herum mit Erde aufgefüllt. Der Tunnelberg nimmt Gestalt an **5**.

Dann wurde der Tunnel geschlossen – mit Gehwegplatten aus Beton. Sie wurden auf die seitlichen Platten gelegt. An zwei etwa 50 Zentimeter breiten Stellen blieb der Tunnel offen, hier

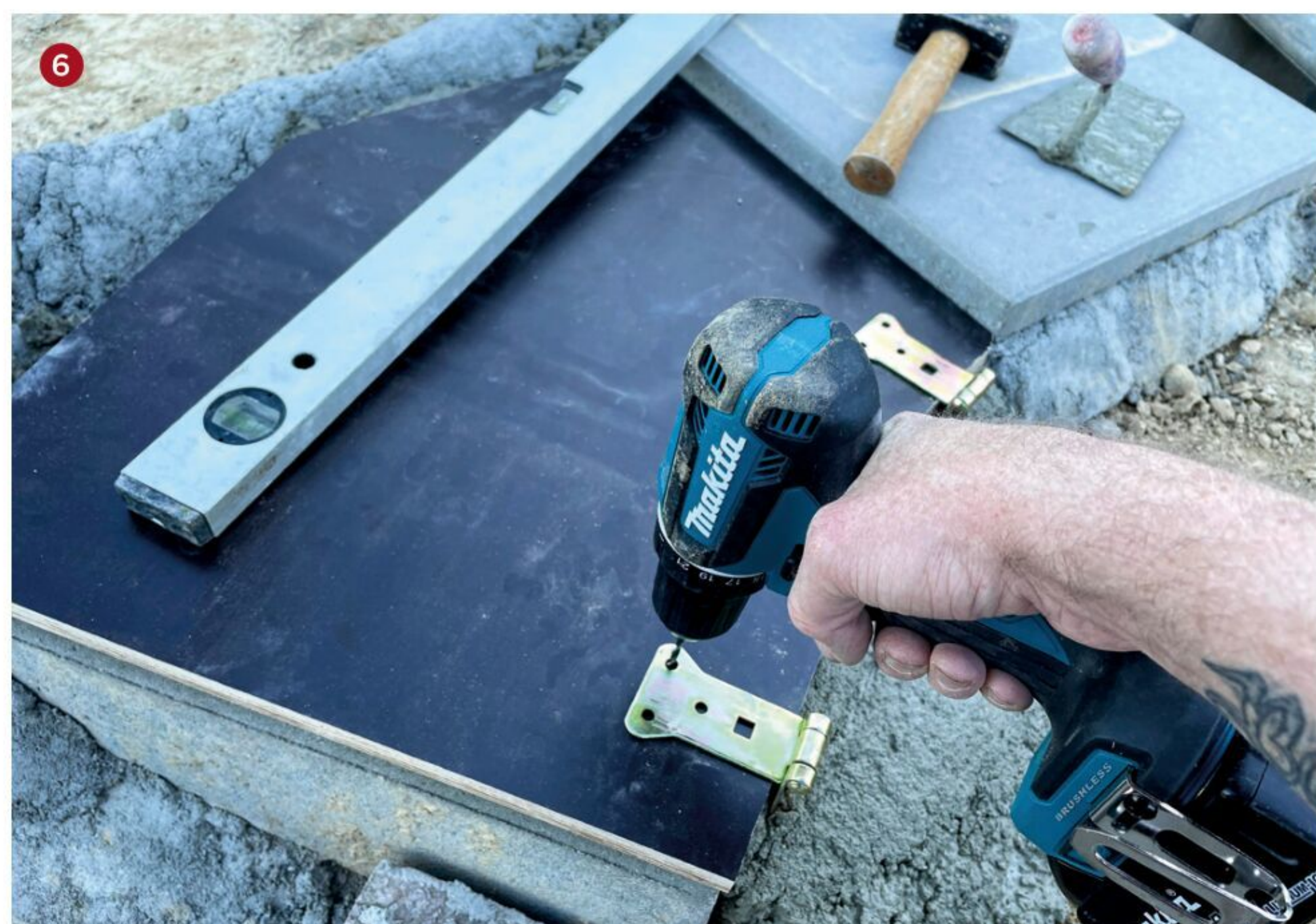


Bergbau: Tunnelröhre und Tunnelberg nehmen Gestalt an.



Geschottert:
Im Tunnelbereich wird Basaltsplit verteilt.

baute Michael Huber die Bergungsklappen ein. Sie bestehen aus zwölf Millimeter dicken witterungsbeständigen Siebdruckplatten, die passend zugeschnitten wurden und von jeweils zwei Kistenbändern gehalten werden **6**. Wichtig ist, dass die Klappen plan aufliegen und die Öffnung gut geschlossen ist, damit weder Regenwasser, Erde noch Tiere eindringen können. Service- und Bergungsöffnungen sind gerade bei längeren Tunnels empfehlenswert, da sie die Möglichkeit bieten, Rollmaterial, verlorene Ladung oder andere Dinge aus dem Tunnel zu entfernen. Nachdem die Rettungsklappen eingebaut sind **7**, wird der restliche Tunnel mit widerstandsfähigem Teichvlies und anschließend mit wasserdichter Teichfolie „einpeck“. Dann wird Erde aufgefüllt und die Gestaltung des Tunnelbergs kann beginnen.



Klappbar: Die aufklappbare Bergungsluke hat einen Deckel aus witterungsbeständigem Holz.

Fast fertig: Der Tunnelbau ist abgeschlossen, die Serviceklappen sind eingebaut und die Tunneldecke ist provisorisch gedeckt.





„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



Kanaaldijk 122B 1831 GC Koedijk
Tel 0031 - (0)72 5618707
Fax 0031 - (0)72-5627806
Mail info@grootspoor.com

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

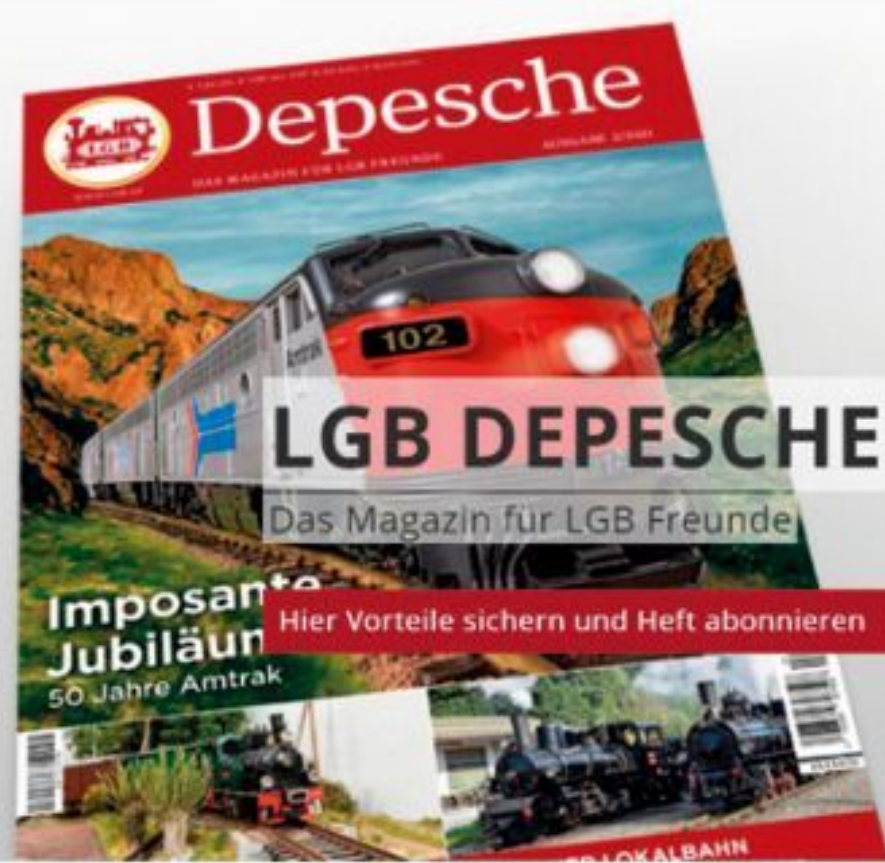
NO TAX / VAT. Outside of Europe!!!

Zum Shop  Deutschland  DE | EN

Händler  Ersatzteilsuche  Suchbegriff eingeben

Produkte Service Erlebnis Club Shop






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, Klaus Himmelreich, Frank
Mayer, Rochus Rademacher, Carsten Rose,
Arnulf Schäfer (leitender Redakteur), Andreas
Schumann, Karsten Speyer, Günter Schippers.
V.i.S.d.P.: Peter Waldeitner

Koordination
Silvia Römpf

Grafische Gestaltung/Layout/DTP
JatDesign José Tejada, Rottenburg

Kontakt zur Redaktion:
Rotebühlstr. 51a, 70178 Stuttgart
Tel.: +49 (0)7 11/44 08 00-64
Fax: +49 (0)7 11/44 08 00-66
E-Mail: LGB-Depesche@3g-media.de

Fotos
Archiv Rhätische Bahn, Club der LGB Freunde
Rhein/Sieg, Mario England, Faller, Peter Huerzeler,
Engelbert Kocarnik, Kötze design, Bernd Lotzow,
Klaus Himmelreich, Historic RhB, Michael Huber,
LGB, Märklin, R. Mair, Modellbau Heyn, André Nie-
derberger, Klaus-Dieter Oehme, Preiser, Rhätische
Bahn, Arnulf Schäfer, Norbert Scharf, Jemina
Sormunen, Daniel Simon, Gregor Sutter, Karsten
Speyer, Frank Tümmernann.

Die im Heft enthaltenen Anleitungen wurden
von der Redaktion sorgfältig geprüft. Für
eventuelle Abweichungen bzw. Fehler in den
Angaben sowie gegebenenfalls daraus resultie-
rende 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 Liefer-
möglichkeiten aller erwähnten Produkte vorbe-
halten. 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.

360413 D

Clubmitglieder erhalten als Beilage den LGB
Sommerneuheiten-Prospekt sowie den Flyer
Märklineum.



WWW.LGB.DE

Depesche

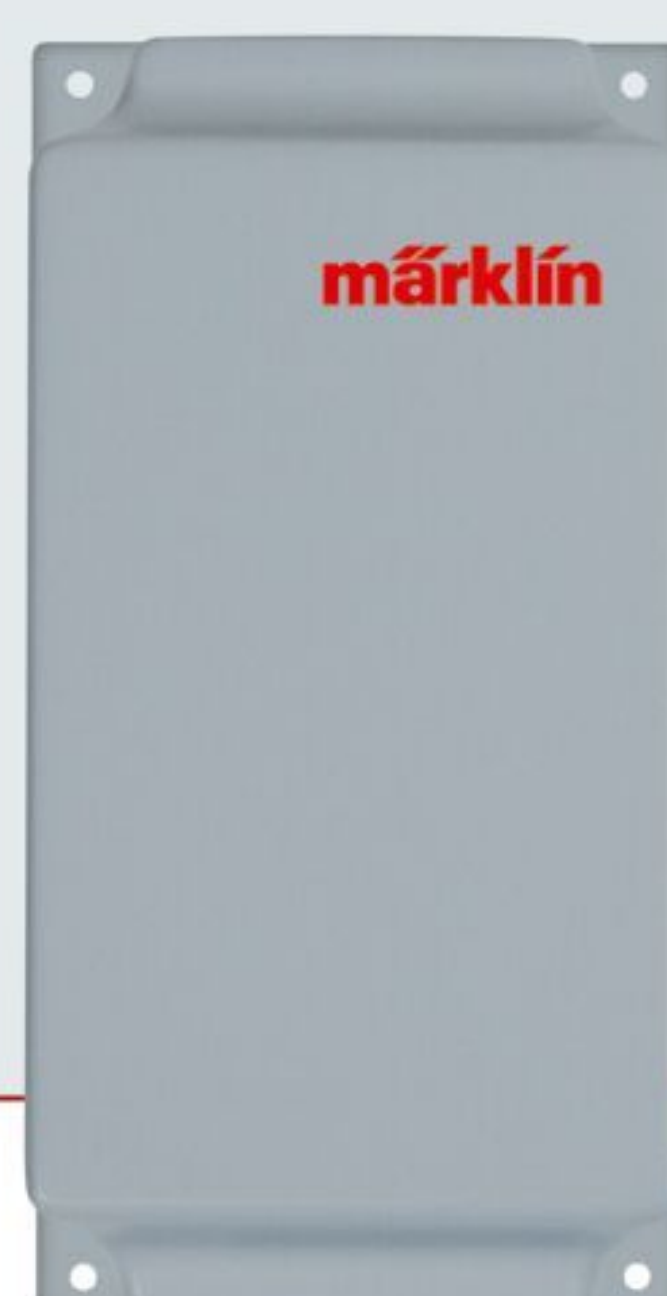
DAS MAGAZIN FÜR LGB FREUNDE

AUSGABE 3/2021



Was ist der Unterschied zwischen dem LGB Schaltnetzteil 51095 und dem Märklin Schaltnetzteil 60101?

Von der maximalen Ausgangsleistung und dem Anschlussstecker unterscheiden sich die beidem Schaltnetzteile nicht. Jedoch ist das LGB Schaltnetzteil 51095 wetterfest entsprechend der Schutznorm IP 67 (IP 67 bedeutet: staubdicht und gegen zeitweiliges Untertauchen geschützt). Sie können das LGB Netzteil daher bedenkenlos im Außenbereich einsetzen. Das Schaltnetzteil 60101 hingegen ist für den Innenbereich konzipiert. Gegen Nässe und Staub ist dieses Netzteil daher nicht so aufwendig wie sein LGB Pendant geschützt.



Dezent vs. robust: Das schlanke Schaltnetzteil Märklin 60101 (links) kommt im Innenbereich zum Einsatz, das wetterfeste LGB Netzteil 51095 (rechts) ist auch für den Fahrbetrieb draußen gerüstet.



Kann eine CS2 auch für die LGB Bahn verwendet werden?

Von den Digital-Formaten her ist die Central Station 2 von Märklin zur Steuerung von LGB Anlagen nutzbar. Jedoch sollte die CS2 möglichst die Hardwareversion 4.x oder höher besitzen. Nur in diesem Fall kann sie die volle Leistung des LGB Schaltnetzteils 51095 nutzen. Diese Voraussetzung ist auf jeden Fall bei der CS2 mit der Artikelnummer 60215 erfüllt. Wer die Steuerzentrale CS2 in einer früheren Hardwareversion als 4.x besitzt, kann sie mithilfe eines Tricks einsetzen. Ein zusätzlich angeschlossener Booster (Artikel 60175) erlaubt auch bei diesen CS2-Modellen die Nutzung der vollen Leistung.



Einsetzbar: Die Märklin CS2 (Artikel 60215, oben) ist ab Hardware-Version 4.x problemlos auch für LGB Loks verwendbar. Bei älteren CS2-Varianten hilft ein zusätzlicher Booster (Artikel 60175).



► 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.

Lässt sich die Zugkraft meiner Loks durch Aufziehen von zusätzlichen Haftreifen erhöhen?

Zusätzliche Haftreifen an Loks bringen Probleme mit sich. Zum einen halten Haftreifen nicht auf normalen Rädern. Um den Haftreifen zu halten, muss in der Lauffläche des Rads eine umlaufende Nut vorhanden sein. Ohne diese Vertiefung findet der Haftreifen keinen Halt. Zum anderen verringern zusätzliche Räder mit Haftreifen die Kontaktfähigkeit der Lok mit den Schienen und damit die Übertragung des Fahrstroms auf die Lok. Hinzu kommt, dass bei der Konstruktion einer Lok darauf geachtet wird, dass die Räder beim Erreichen der Lastgrenze durchdrehen. Zusätzliche Haftreifen beeinflussen diesen gewünschten Effekt. Es könnte dadurch zum Blockieren des Antriebs kommen, was den Motor stark belastet und zu einem vorzeitigen Ausfall führen könnte. Wer durch den Einbau von zusätzlichen Haftreifen die Möglichkeiten des Motors zu sehr ausreizt und dabei eine kritische Grenze überschreitet, muss mit einem Motordefekt rechnen.

Es ist wie beim Pkw-Tuning: Werden die vom Konstrukteur eingebauten Sicherheitsreserven eliminiert, verringert sich die Lebensdauer des Motors. Wir können daher nur vor eigenmächtigen Änderungen warnen, die ohne genügend Fachkenntnisse durchgeführt werden. Die eingebauten Sicherheitsreserven sollten nicht leichtsinnig aufs Spiel gesetzt werden.

Die ab Werk in Loks wie bei der Ge 4/4 III (LGB 21429) eingebauten Haftreifen sorgen für eine gute Zugkraft – zusätzliche Haftreifen sind nicht sinnvoll.



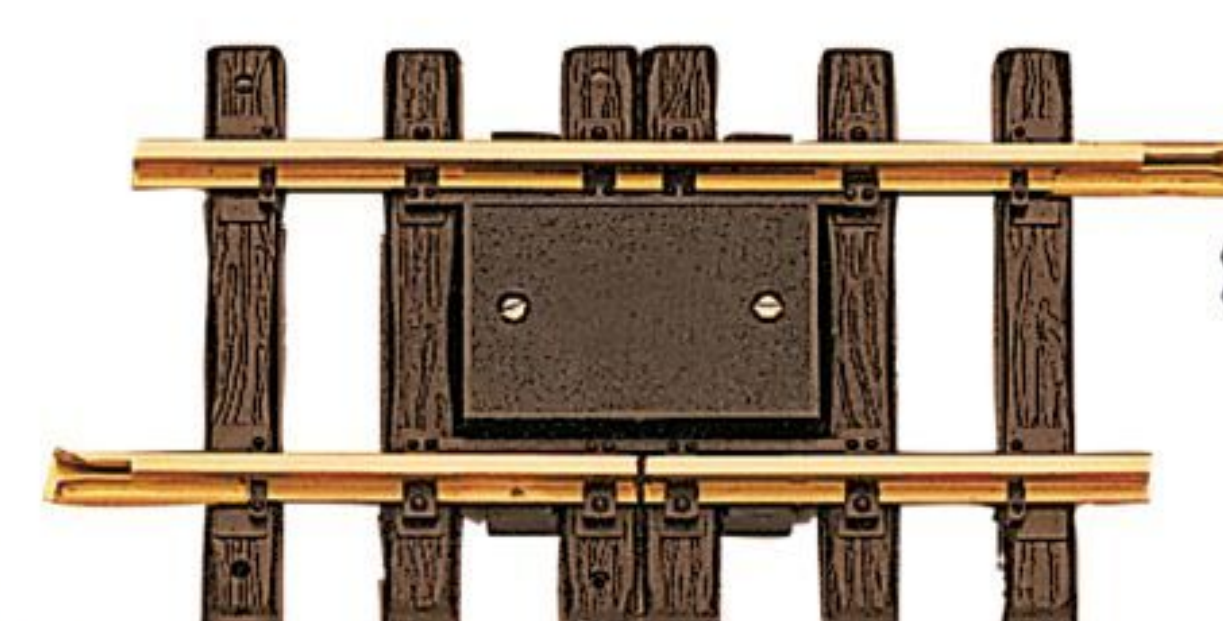
Ich möchte einen Signalabschnitt einrichten. Soll ich Unterbrechergleise oder Isolierschienenverbinder nehmen?

Beide Methoden, also der Einsatz von Unterbrechergleisen (LGB 10153) und Isolierschienenverbindern (LGB 10260) sind möglich, um einen Signalabschnitt einzurichten. Das Unterbrechergleis bietet den Vorteil, dass es eine verdeckt angebrachte Kabelklemme besitzt. Die Isolierschienenverbinder können hingegen an jedem Gleisübergang eingesetzt werden. Selbst in gebogenen Schienenbereichen lassen sich Signalabschnitte problemlos herstellen. Sogar eine Kombination beider Methoden ist möglich. Auf der einen Seite des Signalabschnitts wird ein Unterbrechergleis eingebaut, während am anderen Ende ein Isolierschienenverbinder eingesetzt wird.

Isolierschienenverbinder 10260



Unterbrechergleis 10153



Flügelsignal 51940

Signalabschnitte lassen sich sowohl mit Unterbrechergleisen als auch mit Isolierschienenverbindern herstellen.

Meine Dampflokomotive gibt bei eingeschaltetem Betriebsgeräusch nicht immer die typischen Dampflokschläge wieder. Ein Defekt?

Die heutige Geräuschelektronik in den Loks versucht immer detaillierter, die unterschiedlichen Betriebsgeräusche ihrer Vorbilder wiederzugeben, das gilt auch für die Dampflokschläge. Das Geräusch des schlagartig entweichenden Dampfes ist jedoch nicht in allen Betriebssituationen zu hören – das gilt sowohl für das Original als auch für das Modell. Dampflokschläge werden erzeugt, wenn nach der Arbeitsphase der Dampf aus den Zylindern entweicht. Je mehr Dampf in den Zylinder eingeleitet wird, umso deutlicher sind diese Auspuffschläge zu hören. Am deutlichsten sind sie bei anfahren und beschleunigenden Loks. Hat ein Zug seine Reisegeschwindigkeit erreicht, genügt eine geringere Dampfmenge in den Zylindern, um die Geschwindigkeit beizubehalten. Bei Gefälle kann der Lokführer die Dampfzufuhr verringern, da die Schwerkraft ausreicht, um das Tempo des Zuges zu halten. Spätestens beim Reduzieren der Geschwindigkeit oder beim Anhalten des Zuges macht es keinen Sinn, die Zylinder arbeiten zu lassen. Ergo gibt es bei diesen Betriebszuständen auch keine entsprechenden Geräusche.

Mein Tipp: Falls Sie demnächst in einem Museumszug mit vorgespannter Dampflokomotive unterwegs sein sollten, achten Sie während der Fahrt auf die unterschiedlichen Geräuschbilder. Sie werden überrascht sein, mit welcher Akribie heute Soundingenieure den passenden Sound für Modellbahnloks zusammenstellen.

Die Sounds in Dampfloks wie der 99 236 (LGB 26817) versuchen, den Vorbildern weitgehend zu entsprechen.



Neues rund um die Gartenbahn

Landhäuser, ein Getränkehandel, neue Figuren und eine Blechträgerbrücke für den Außenbereich machen Ihre Anlage schick für die Sommersaison.

FALLER www.faller.de

Feinstes Fachwerk

Beim Traditionsunternehmen Faller aus dem Südschwarzwald stehen in der aktuellen Gartenbahn-Saison 2021 einige Neuheiten an. Mit Sicherheit hat der Unternehmensstandort mit seiner Fachwerkhäuser-Tradition zu dem zweistöckigen, weißen Fachwerkhaus (Modell „Stallung“, Art. 331727) mit einem großen Flügeltor für die Ein- und Ausfahrt der landwirtschaftlichen Fahrzeuge bei der Entwicklung beigetragen. Die Stalltür, das Flügeltor und die Speicherläden, die zum Stallgebäude gehören, sind beweglich. Passend dazu gibt es das Modell „Fachwerkhaus“ (Art. 331779). Dieses Modell ist ebenfalls zweistöckig und ist als ein weißes Fachwerkhaus gefertigt. Es besitzt einen überdachten Hauseingang, Blumenkästen, Fensterläden und ein Ziegeldach mit Kamin. Das Fachwerkhaus und die Stallung, die als Ensemble hervorragend zusammenpassen, sind ab September 2021 erhältlich. Ein Getränkehandel (Art. 331783) auf dem Land ist ebenso neu bei Faller. Das Gebäude-Modell ist mit großen Fenstern und einem Satteldach ausgestattet. Als Zubehör liegen dem Getränkehandel von Faller, der seit Juni erhältlich ist, Biertischgarnituren, Fässer, Getränkekästen und Flaschen bei. Zwei mögliche Kunden sind die beiden männlichen Figuren der Neuheit „Wandertour“ (Art. 33510), die sich auf den Biertischgarnituren und mit einem kühlen Getränk von der Wanderung ausruhen und erfrischen können. Beide Figuren bestehen durch ihre Lebensnähe und Detailtreue. Sie sind mit Rucksack, Hut, Wanderstock und Wanderkleidung ausgestattet. Die Wandertour-Figuren sind seit Juli auf dem Markt.



DAS MODELL „STALLUNG“ (ART. 331727) ALS FACHWERKGEBÄUDE



SCHICK UND LANDGERECHT: DAS WOHNHAUS (ART. 331779)



DER FALLER-GETRÄNKEHANDEL (ART. 331783) IST SEIT JUNI VERFÜGBAR.



LEBENSNAH:
DAS FIGURENSET
„WANDERTOURE“
(ART. 33510)

PREISER www.preiser.de

Figuren im Lesefieber

Beim Unternehmen Kleinkunst-Werkstätten Paul M. Preiser GmbH bricht in diesem Jahr das „Lesefieber“ aus. Die drei Figuren aus Kunststoff sind sorgfältig umgesetzt und detailgetreu handbemalt. Das Ensemble zeigt eine „Alte lesende Frau mit braunen Haaren im Sessel“, eine „liegende, lesende junge Frau mit schwarzen Haaren“ und einen „blonden Jungen mit Buch“. Zum 3er-Set gehört ein Teppich, auf dem die Figuren platziert werden können. Die Figuren zeigen eine familiäre Situation, wie sie in der Corona-Zeit in Häusern zu finden war.

DIE DREI GENERATIONEN
SIND IM LESEFIEBER
ZU HAUSE



BAUMANN www.baumann-modelle.de

Flexible Leitungsmasten

Bei Baumann Modellspielwaren aus Neustadt an der Aisch gibt es in diesem Jahr mehrere Neuheiten. Unter anderem zwei handgefertigte und detailgetreue Freileitungsmasten zur Anlagengestaltung. Die Masten haben jeweils einen Durchmesser von acht Millimetern und sind 350 Millimeter lang. Die Traverse ist 80 Millimeter breit. Die Masten haben jeweils zwei Traversen und sechs Nonnen dabei. Die Traverse ist nicht fest am Holzmast angebracht, sondern mit einem Ring aus Zingguss beweglich montiert. Dadurch kann sie nach der Montage an die Richtung der Drahtleitung angepasst und abschließend mit einem Klebepunkt fixiert werden.



DIE NEUEN FREILEITUNGSMASTEN
(ART. 89303, 89304)
VON BAUMANN-MODELLE FÜR DIE SPUR G

89303

89304

OHO MODELLBAU www.oho-modellbau.de

Neue Brücke für den Außenbereich

Bei Oho Modellbau ist eine neue Blechträgerbrücke für das Jahr 2021 im Programm. Die Brücke für den Außenbereich ist für das LGB Gleis Art. 16000 (Radius: 1.195 Millimeter) konzipiert. Die gebogene Brücke mit dem Namen „83 d“ hat einen geschlossenen Blechträgerunterbau, sie ist 240 Millimeter breit und 70 Millimeter hoch. Laut Hersteller ist die neue Brücke im Oho-Programm kompatibel zu den bisherigen Versionen im Sortiment. Derzeit ist die neue Brücke lediglich für das R3-Gleis erhältlich. Andere Radiengrößen sind in der Entwicklung beim Unternehmen, das seinen Hauptsitz in Berlin hat. Vier Elemente ergeben einen Bogen von 90 Grad, ein einzelnes Element hat 22,5 Grad.



DERZEIT IST DIE NEUE BRÜCKE BEI OHO MODELLBAU LEDIGLICH FÜR DAS R3-GLEIS ERHÄLTlich; DIE GEBOGENE BRÜCKE MIT DEM NAMEN „83 D“ HAT EINEN GESCHLOSSENEN BLECHTRÄGER-UNTERBAU UND IST FÜR DEN AUSSENBEREICH GEDACHT

GMTS BRINKMEIER www.lkwmodelle.de

Lkw mit Abrollcontainer

Der EMEK-Lkw mit dem Tandem-Kippanhänger MAN TGS LX im Maßstab 1:25 bei GMTS Brinkmeier ist vierachsrig und mit einer Abrollmulde ausgestattet. Das Fahrerhaus des MAN TGS LX ist gelb und der Abrollcontainer blau (Art. 20896). Die Seitenwände wurden hochgezogen und die Hecktüren lassen sich öffnen. Die Abrollfunktion ist genauso wie beim Original ausgeführt. Das Modell ist mit jedem EMEK-Anhänger kombinierbar. Die „gelbe MAN-Serie“ bietet noch weitere Varianten wie etwa den Lkw mit Hubcontainer (Art. 22598). Die neuen Lkw vom münsterländischen Unternehmen GMTS Brinkmeier sind schlag- und witterungsfest und somit ebenso für den Sandkastenbetrieb und für Kinder ab drei Jahren geeignet. Die Achsen sind aus hochfestem Kunststoff, verbiegbare und sechs Millimeter stark. Die Maße sind: 38 Zentimeter lang und zehn Zentimeter bzw. 15 Zentimeter breit (Version mit Abrollcontainer).



DIE LKW SIND MIT ALLEN ANHÄNGERN VON EMEK KOMBINIERBAR UND AUCH IM SANDKASTEN EINSETZBAR

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

International

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

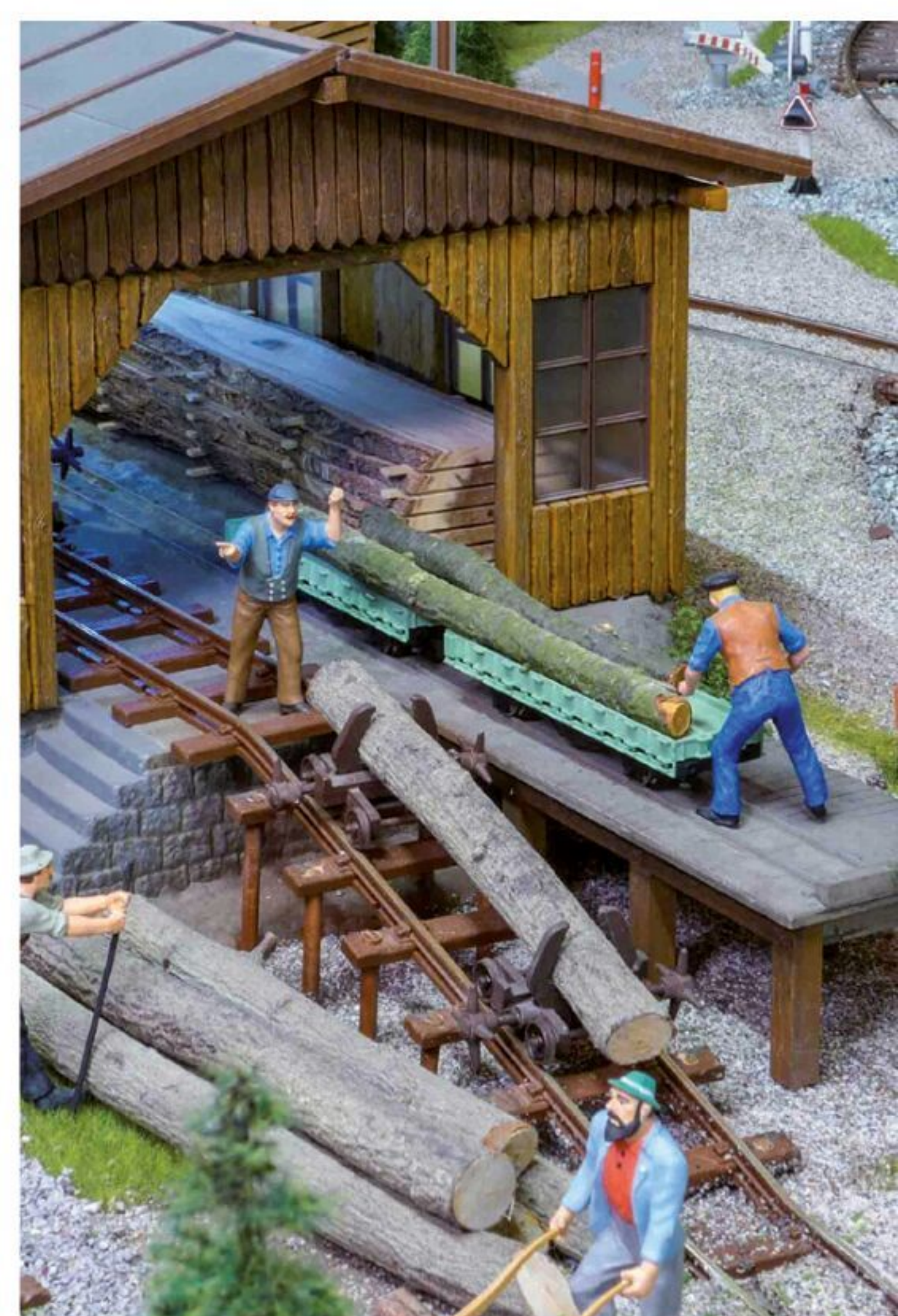
DK-5970 Ærøskøbing, „Ærobanen“, Dieter Schumann, Tel.: +45 (0) 62 20 25 29, E-Mail: dsae@email.dk, Homepage: www.aeroebanen.dk

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

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

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

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



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

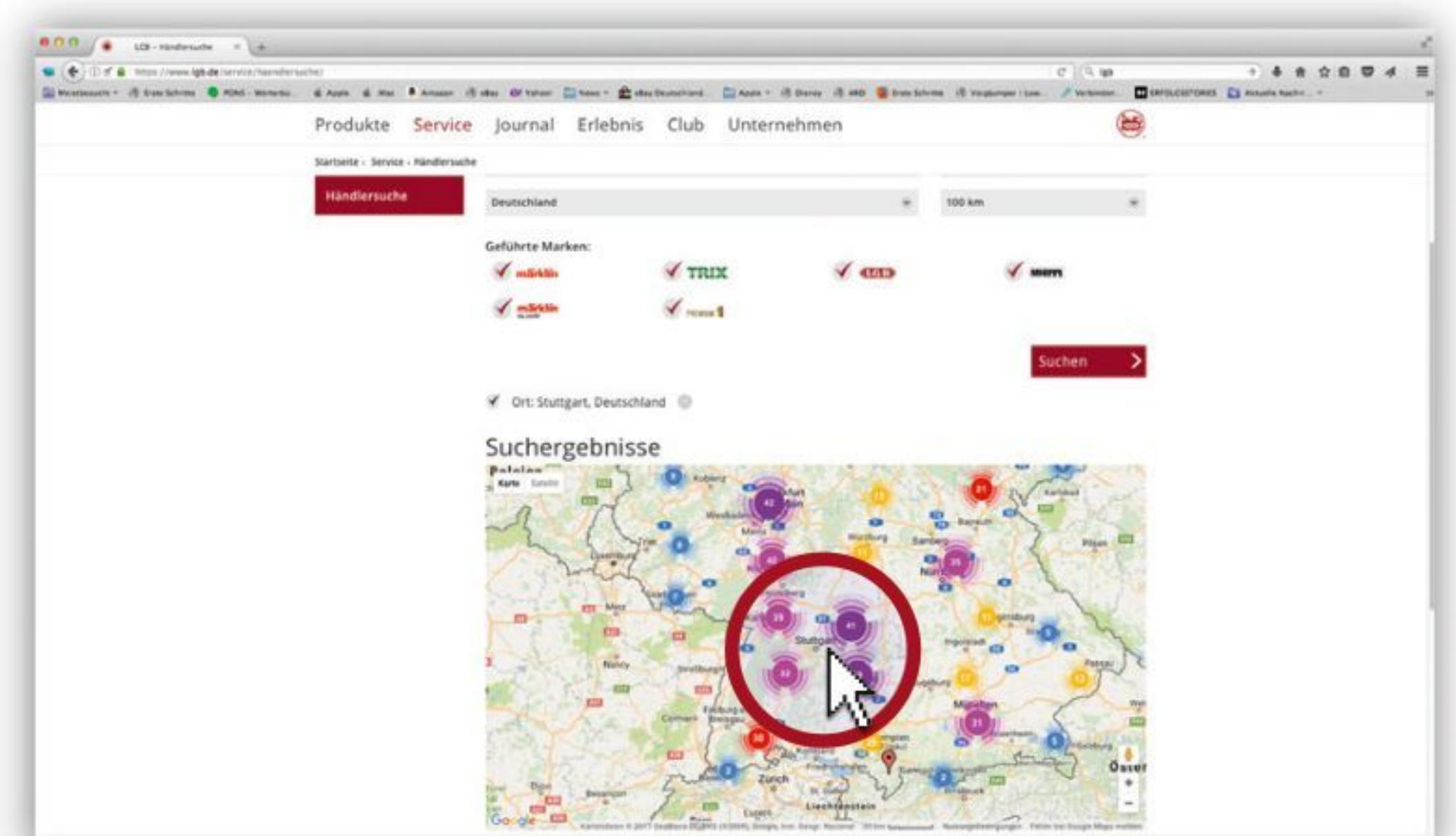
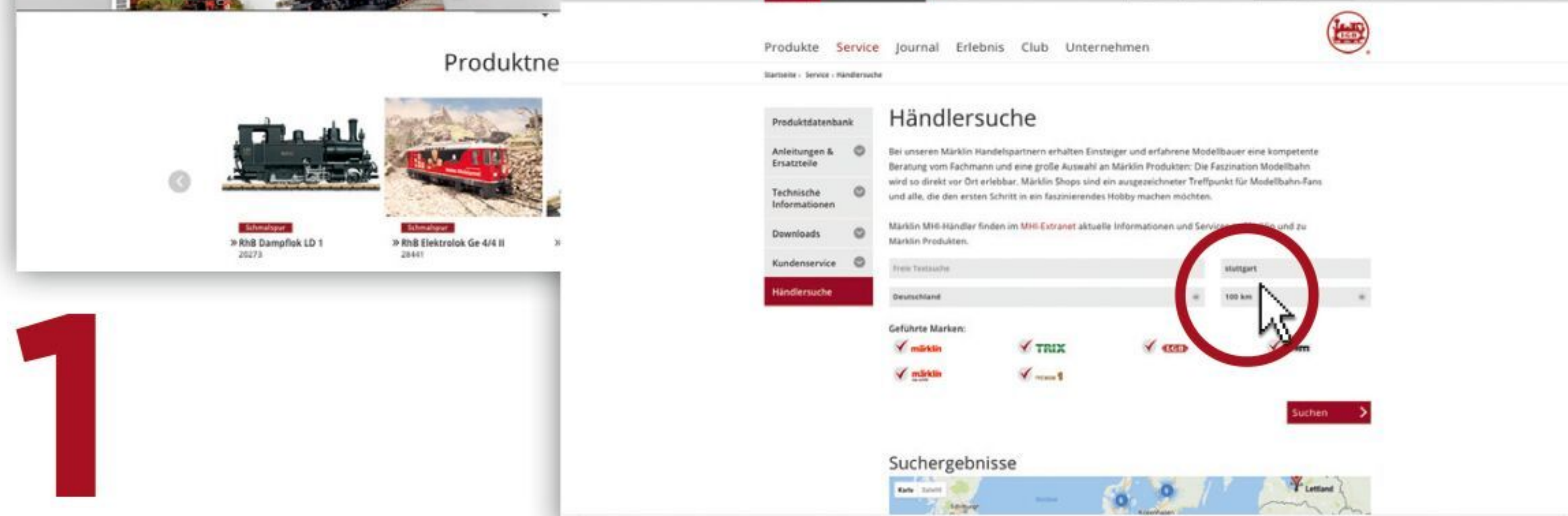
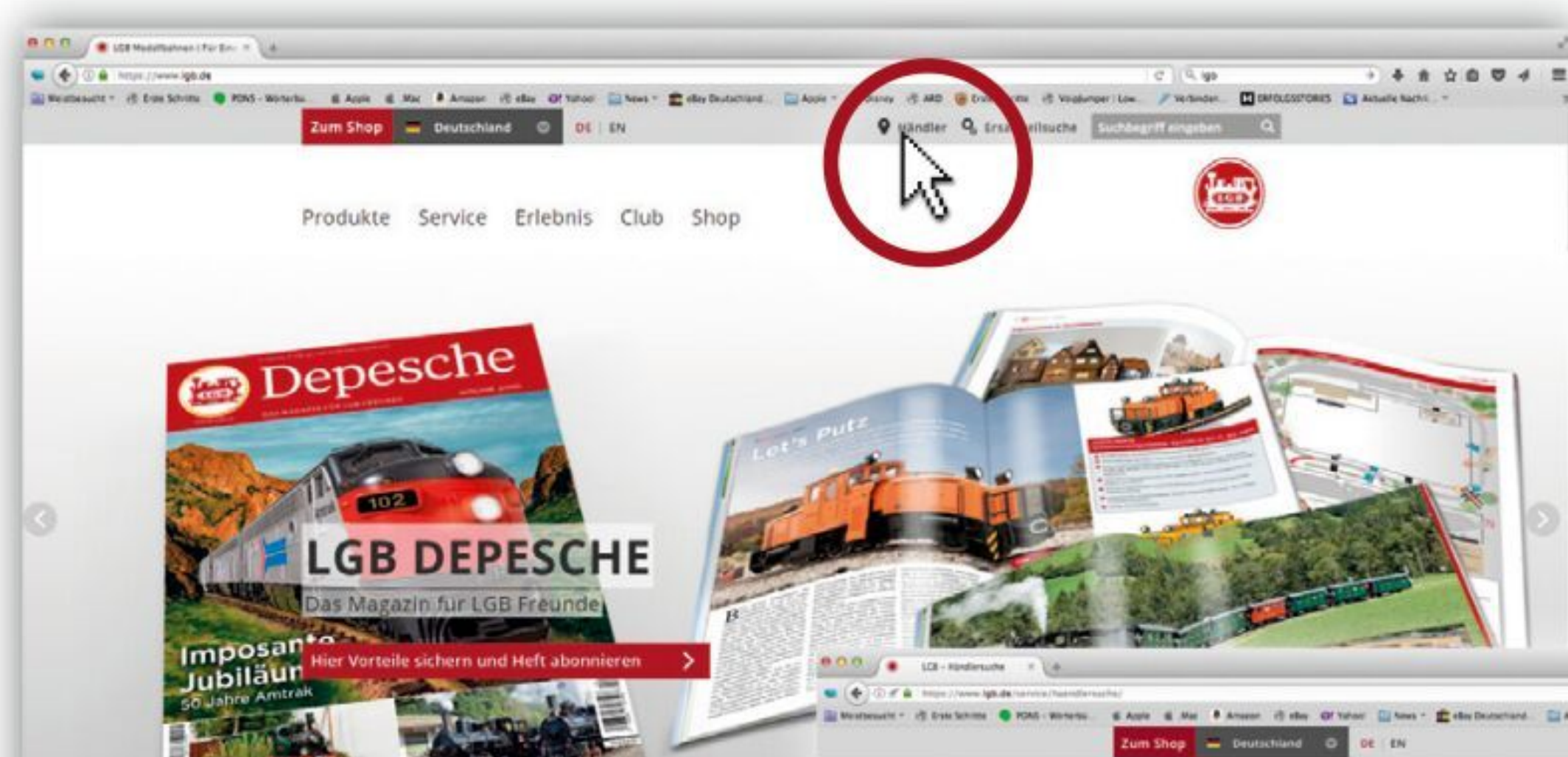
In 3 Schritten zu Ihrem Händler



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

Die Eisenbahn als Lebensaufgabe

Sie entstammt einer Eisenbahnerfamilie – die Mutter Weichenwärterin, der Vater Fahrdienstleiter und Lokführer. Kein Wunder, dass auch Nicole Altenkirch der Bahn die Treue hält, unter anderem als Zug- und Lokführerin.

Zugvorbereitung: Wagenliste erstellen, Bremsproben durchführen, Zugsignale anbringen und prüfen, ob etwa beim Transport von Gefahrgut alle erforderlichen Frachtdokumente vorhanden und korrekt ausgefüllt sind. „Die Zugvorbereitung ist eine ziemlich komplexe Angelegenheit, wie ich bei diesem Praktikum schon gemerkt habe.“

Unterwegs mit dem „Rasenden Roland“

Die Eisenbahnerlaufbahn war vor-gezeichnet für Nicole Altenkirch. Seit ihrer Kindheit ist sie mit der Faszination des rollenden Materials – und seinem praktischen Nutzen – vertraut. Zunächst war ihr Vater als Fahrdienstleiter beschäftigt, später sattelte er um und wurde Lokführer. Ein Beruf, den er heute noch ausübt. Aber nicht nur im beruflichen Alltag ist die Eisenbahn ein wichtiges Element seines Lebens. „Seit ich denken kann, haben wir eine HO-

Modelleisenbahn zu Hause, die das ganze Jahr über aufgebaut ist“, erzählt Tochter Nicole. Hinzu kommt: Auch für Nicole Altenkirchs Mutter gehört die Arbeit mit Schienen einfach dazu. Sie war lange Jahre als Weichenwärterin tätig.

„Da war es für mich einfach normal, dass ich mich schon in meiner Schulzeit mit 15 Jahren für ein Praktikum bei der Preßnitztalbahn beworben habe – und das dann auch machen durfte.“ Damals bekam sie einen intensiven Einblick in die

Nachdem sie ein Jahr später die mittlere Reife erfolgreich abgeschlossen hatte, war klar: Sie wollte sich zur Lokführerin ausbilden lassen. Drei Jahre lang Theorie in Jöhstadt und Praxis – unter anderem im Güterverkehr der Preßnitztalbahn quer durch Deutschland und beim eher touristisch orientierten Rasenden Roland auf Rügen. Die Rügenschke BäderBahn, so der offizielle Titel der dampflokbetriebenen Schmalspurbahn, fährt seit 1895 mit gemütlichen 30 Kilometer pro Stunde





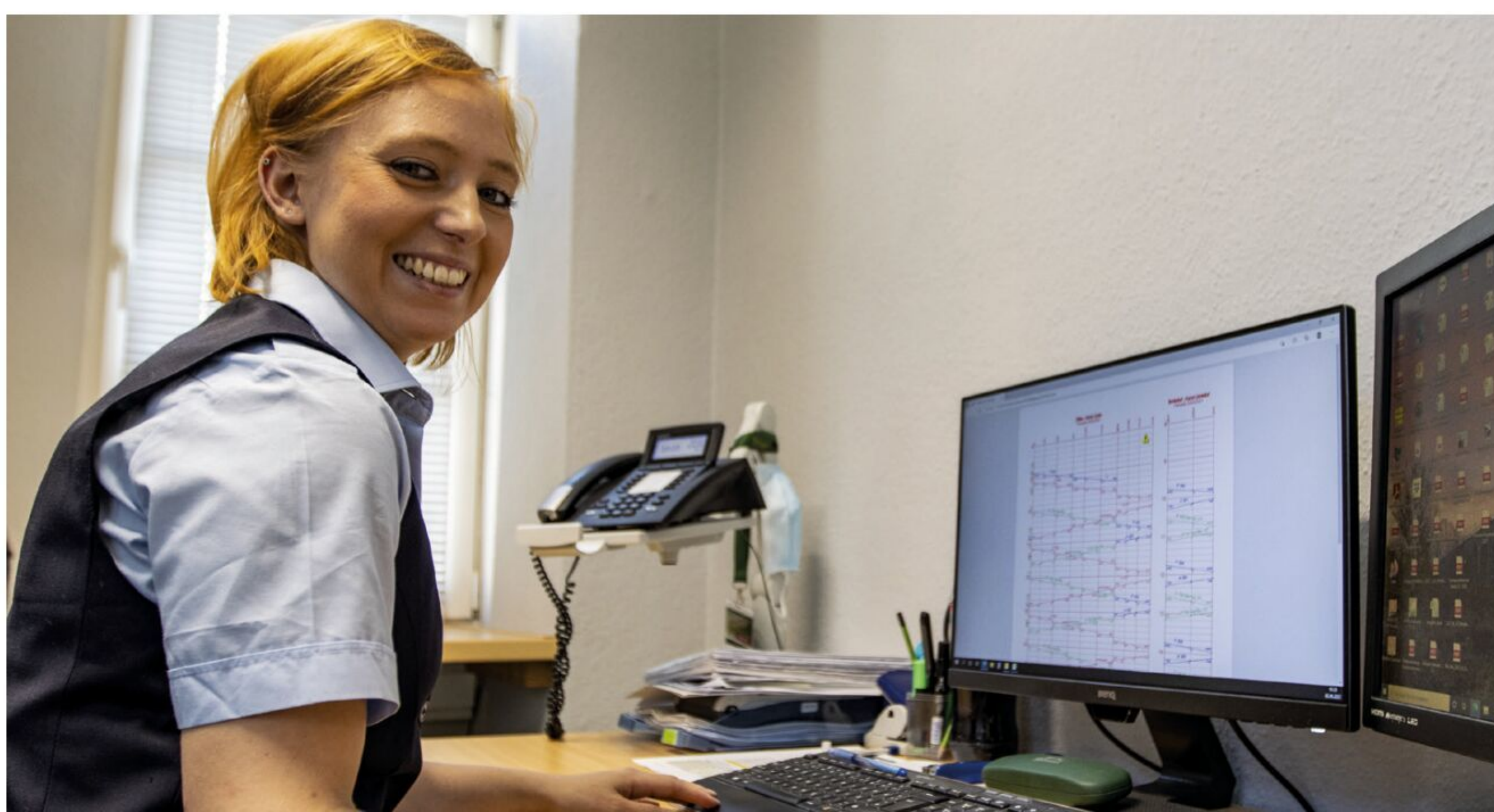
Traumjob: Seit ihrer Schulzeit wollte Nicole Altenkirch in den Führerstand von Loks wie der Faur-Diesellok 199 018 der Zittauer Schmalspurbahn.



Bahnprofi: Die Vollblut-eisenbahnerin ist auch außerhalb der Lok anzutreffen.



Büro statt Lok: Als Betriebsleiterin ist sie ebenso mit vielen Organisationsaufgaben betraut (unten).



Höchstgeschwindigkeit über die Insel Rügen und verbindet die bekannten Seebäder miteinander.

Mit 19 Jahren schließlich war Nicole Altenkirch ausgebildete Lokführerin. „Das Problem allerdings war: Damals durfte man erst ab 21 Jahren eine Lok fahren.“ Also hat sie bis zu ihrem 21. Geburtstag an anderer Stelle gearbeitet: Als Zugführerin beim Rasenden Roland war sie für die Fahrkartenkontrolle ebenso zuständig wie für die betrieblichen Meldungen, ohne die ein geordneter Zugverkehr nicht denkbar ist. Und in Kodersdorf nahe Görlitz sorgte sie dafür, dass die Güterzüge mit dem angelieferten Holz korrekt entladen und wieder mit Hack-schnitzeln, zu denen das Holz in Kodersdorf verarbeitet wird, beladen wurden. Parallel dazu schickte sie ihr Arbeitgeber, die Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Preßnitztalbahn, regelmäßig zu Fortbildungen.

Dann endlich, mit 21, konnte sie ihre erste Lokomotive als Chefin besteigen, genauer: als Lokführerin der Sächsisch Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft (SOEG). Doch sie wollte mehr und begann 2013 ein Studium der Verkehrstechnik an der Fachschule Gotha. „Da habe ich mich in die Materie der Verkehrswegeplanung eingearbeitet – das ist noch viel komplexer, aber sehr spannend.“

Quer durch die Heimat

Sie fährt sowohl Schmalspurbahn bei der SOEG als auch regelspurige Fahrzeuge der Baureihen 202, 204 und 346. „Die Reisezüge, die ich für die SOEG fahre, führen durch den ostsächsischen Raum, zum Beispiel die Zittauer Schmalspurbahn von Zittau über Bertsdorf nach Oybin oder Jonsdorf.“ Auch auf ihren Fahrten mit Regelspurzügen bleibt sie ihrer Heimat treu und fährt zum Beispiel regelmäßig von Löbau über Dresden nach Bad Schandau und zurück.

Was sie an ihrem Beruf am meisten fasziniert: „Große Massen zu bewegen. Wenn man bedenkt, dass ich mit einem Güterzug bis zu 1.200 Tonnen Fracht von A nach B transportiere, das ist schon etwas Besonderes, finde ich.“

Wenn sie nicht gerade als Lokführerin unterwegs ist, arbeitet Nicole Altenkirch als Betriebsleiterin bei der SOEG in Zittau Vorstadt. Sie erstellt Fahrpläne, organisiert Ausbildungen, koordiniert Instandhaltungsarbeiten und vieles mehr. Ach ja: Und im Verein der Ostsächsischen Eisenbahnfreunde in Löbau fährt sie außerdem noch normalspurige Diesellokomotiven.

Top-Modell

LGB feiert den 100. Geburtstag des „Rhätischen Krokodils“ Ge 6/6 I gleich mit zwei High-End-Modellen in schwerer Metallbauweise: dem braunen RhB-Krokodil 414 (Artikel 26600) und dem blauen RhB-Krokodil 412 (Artikel 26602). Beide Loks sind komplette Neukonstruktionen, die mit vielen Highlights aufwarten. Wir präsentieren Ihnen die LGB Lok-Highlights des Jahres 2021.



Top-Anlage

Die Innenanlage von Joachim Borchert ist eine Kompaktanlage vom Allerfeinsten. Die Modellbahn mit dem Thema deutsche Nebenbahn in ländlicher Umgebung beeindruckt mit ihrer perfekten und detailgetreuen Ausgestaltung und ihren attraktiven Fahr- und Rangierstrecken auf wenig Raum. Wir stellen Ihnen die Indoor-Anlage vor, die beim Depesche Wettbewerb „Die schönste Gartenbahn 2020“ den 1. Platz eroberte.



Digital

Mit dem 4-Kanal-Weichen-decoder (Artikel 55525) können Sie nicht nur vier Weichen oder Signale stellen, sondern auch Lampen und anderes Zubehör. Wir zeigen, wie es geht.



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

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





Rhätische Bahn

Ferrovia retica Viafier retica

www.rhbclub.ch

Der neue RhB Club

Werden Sie Teil der RhB-Familie!



RhB Club



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

NEU

POLAR



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