

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



WWW.LGB.DE

DAS MAGAZIN FÜR LGB FREUNDE

AUSGABE 1/2022

Depesche



Glanzstück der Schmalspur

Sächsische IM und alle weiteren Neuheiten 2022



TOLLER ANLAGEN-START

So gelang eine wunderschöne RhB-Bahn



IDYLLE AM BRIENZERSEE

Echter Geheimtipp: die Brünig Dampfbahn (BDB)



403111154098



01

4 198380 307508

4

365675D

Die Faszination der LGB Welt. Werden Sie Clubmitglied!

Profitieren Sie von diesen Vorteilen

4 x jährlich die LGB Depesche

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

Exklusives Clubmodell

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

Jahres-Chronik

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

Exklusives Clubpräsent

Als Clubmitglied erhalten Sie einmal jährlich ein exklusives Clubpräsent zugesendet.



Katalog/Neuheitenprospekte

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

LGB Clubkarte

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

Kostenloser Versand im Online Shop

Unser Online Shop gewährt Ihnen kostenlosen Versand innerhalb Deutschlands.

Clubreisen*

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

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) 71 61/6 08-2 13

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



* abhängig von der Verfügbarkeit

LIEBE LESERIN, LIEBER LESER



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

Sie sind wirklich etwas ganz Besonderes: Dampfloks der Bauart Fairlie mit ihrem symmetrischen Aufbau. Den 120. Geburtstag der sächsischen IM, die diesem Bauprinzip gehorcht, nimmt LGB zum Anlass, der Baureihe mit zwei beeindruckenden Highend-Metallmodellen ein Denkmal zu setzen. Vorbildgerecht sind dabei die zahlreichen Details umgesetzt: der Doppelkessel mit der Feuerbüchse in der Mitte, die Klappen an den Drehgestellen, die sich öffnen lassen und den Blick auf das gesamte Triebwerk freigeben, die eingebauten Rauchgeneratoren, die für einen radsynchronen Dampfausstoß sowie Zylinderdampf und Dampfausstoß an der Pfeife sorgen. Selbstverständlich verfügen die beiden Modelle über die originalgetreue Farbgebung und Beschriftung ihrer jeweiligen Betriebsjahre: vollverkleidet im Grün der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen (K.Sächs.Sts.E.B.) in der Epoche I-Version und unverkleidet als DR-Ausführung in Epoche III mit schwarzem Aufbau und rot lackiertem Fahrwerk. Und natürlich gibt es auch die Rollböcke dazu, mit denen der Güterverkehr nachgebildet werden kann, wie er lange Jahre in Reichenbach im Vogtland üblich war.

Die Neuheiten 2022 überraschen darüber hinaus natürlich noch mit weiteren Glanzstücken wie der Dampfloks HG 3/3 der Brünig Dampfbahn (BDB), dem Diesellokomotiv T3 der Harzer Schmalspurbahn (HSB) oder den verschiedenen RhB-Modellen wie dem Triebwagen ABe 4/4 mit passenden Personenwagen sowie der Ge 6/6 I 415 mit ihrer speziellen Farbgebung in Sparkling Ocean. Freuen Sie sich auf die aktuellen Neuheiten und die interessanten Anlagenberichte, die wir in dieser ersten Ausgabe des Jahres 2022 für Sie zusammengestellt haben. Und vor allem: Bleiben Sie gesund.

SILVIA RÖMPF

ANDREAS SCHUMANN

Eine Augenweide:
die beiden Highend-
Metallmodelle der
Fairlie-Lok IM.





MODELLE UND ANLAGEN

6 Top-Modell:
Sächsische IM



TOP-MODELL 6
Der symmetrische Aufbau ist das Erkennungsmerkmal der Dampfloks nach der Bauart Fairlie. Ein besonders gelungenes „Exemplar“ ist dabei die Sächsische IM. Zum 120. Geburtstag würdigt LGB die Schmalspurikone mit zwei Highend-Metallmodellen.

TOP-ANLAGE 12
Gleich mit ihrer ersten LGB Anlage stellten sich Michaela und Guido Britsch ganz besonderen Herausforderungen: den widrigen Wetterbedingungen auf der Schwäbischen Alb.

DIE TOP-NEUHEITEN 2022 20
Das LGB Neuheitenprogramm 2022 bietet wieder einen tollen Mix aus faszinierenden Bahnlegenden und interessanten Spezialitäten. Ein Überblick.

DIE SCHÖNE AUS DEM BERNER OBERLAND .. 26
Die Brünig Dampfbahn ist ein echter Geheimtipp. Entlang des Brienzersees zeigen sich grandiose Landschaften – packend auch das Zug-Ensemble von LGB.

KOLUMNE 30
Frank Tümmermann gibt einen Ausblick auf das Jahr 2022 und jene Projekte, die die LGB Freunde Niederrhein derzeit umtreiben.

EINZIGARTIGE BAHNREISEN 32
Auch 2022 sind wieder Clubreisen geplant. Wir geben einen Überblick über Termine und Reiseziele.

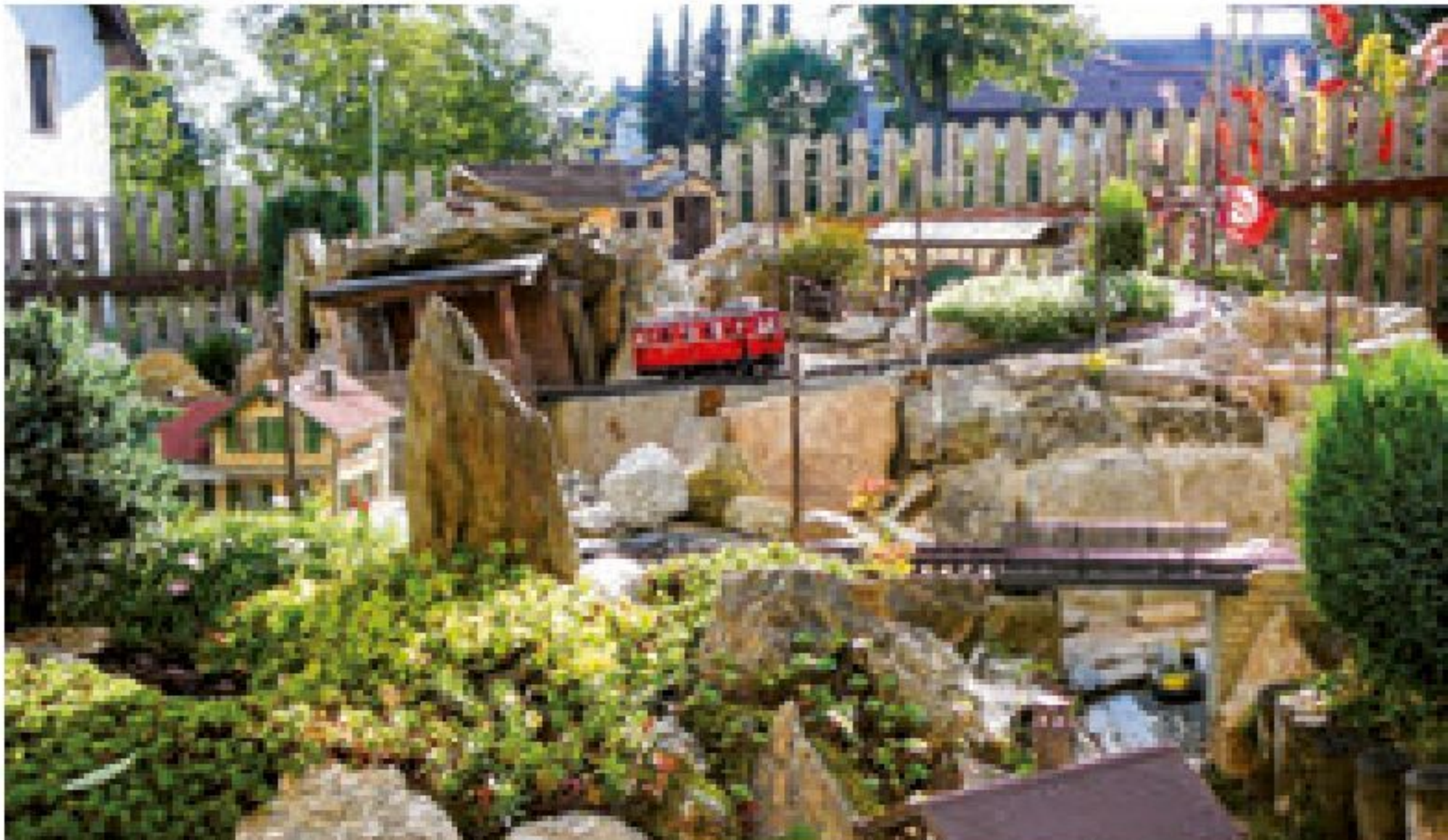
BEST OF GARTENBAHN 44
In den vergangenen Jahren stellten wir immer die schönsten Bahnen des Jahres vor. Nun haben Sie die Gelegenheit, aus allen Kandidaten Ihre Lieblingsbahn zu wählen.



26 Entlang des Brienzersees bietet eine Mitfahrt mit der Brünig Dampfbahn (BDB) Einblicke in grandiose Landschaften.



36 Ob Licht, Sound oder die vielen anderen Funktionen – digital lassen sich Loks per Decoder einfach schalten. Wir erläutern die Funktionsweise.



44 Gartenbahnen faszinieren allerorten – aus den zahlreichen Anlagen des Jahres können die Leser nun ihren ganz besonderen Liebling wählen.

TIPPS UND KNOW-HOW

LGB DIGITAL 36
Der eingebaute Decoder macht Lokomotiven zu technischen Wunderwerken. Durch ihn lassen sich die Fahrzeuge bequem steuern. In einer neuen Serie erklären wir die Grundlagen.

SCHÖNE LASTENWELT 54
Der Transport von Gütern auf den Schienen der Rhätischen Bahn ist für das wirtschaftliche Leben im Kanton Graubünden essenziell. Wir präsentieren die Sieger unseres Fotowettbewerbs, die diese Arbeit beeindruckend eingefangen haben.

PORTRÄT 60
Günter Denoth ist Leiter des Verkehrsarchivs Tirol und der Experte, wenn es um die Bahnen zwischen Kufstein und Gardasee geht.



60 Günter Denoth ist nicht nur ein exzellenter Kenner der Tiroler Bahnen, er ist auch bei der Zillertalbahn als Dampfzug-Koordinator eine feste Größe.

LGB WELT	
EDITORIAL.....	3
AKTUELL.....	25
CLUBNEWS.....	31
NEU IM FACHHANDEL.....	40
BEST OF GARTENBAHN	44
FOTOWETTBEWERB	54
ZUBEHÖR.....	56
IMPRESSUM	57
VEREINE	58
HÄNDLER.....	59
VORSCHAU	62

Reichenbacher Glanzstück



Dampflok der Bauart Fairlie beeindrucken durch ihren symmetrischen Aufbau. LGB setzt zum 120. Geburtstag der sächsischen IM mit zwei Highend-Metallmodellen der Baureihe ein Denkmal.

Die Stadt Reichenbach im Vogtland war schon ab dem frühen 19. Jahrhundert ein Zentrum der Industrie, vor allem der Textilindustrie. Der frühe Bahnanschluss nach Leipzig im Jahre 1846 und nach Plauen-Hof 1851 begünstigte diese Entwicklung, sodass noch mehr Betriebe – vor allem Webereien, Tuchfabriken und Färbereien sich dort ansiedelten. Für diese Betriebe benötigte man preisgünstige Grundstücke mit guten Wasserverhältnissen – zum

einen für den Antrieb der Maschinen, zum anderen war für den Fertigungsprozess der Textilien viel Wasser erforderlich. Solche Grundstücke standen im Heinsdorfer Grund – der sich östlich der Stadt erstreckt – zur Verfügung. Dort wurde also gebaut. Einen Nachteil hatte das Ganze aber: Die Zufuhr von Material und Brennstoffen sowie die Abfuhr der fertigen Produkte war nur mit Pferdefuhrwerken ab dem hoch gelegenen Bahnhof von Reichenbach möglich. 1895

kam mit der Inbetriebnahme der Nebenbahn Reichenbach-Mylau der untere Bahnhof Reichenbach dazu. Bereits damals kam der Wunsch der Industriebetriebe im Heinsdorfer Grund auf, diese Nebenbahn zu verlängern, damit der Güterverkehr rationeller abgewickelt werden kann. Dies wurde so nicht realisiert, stattdessen wurde vom sächsischen Staat – vor allem aus Kostengründen – eine schmalspurige Industriebahn vom unteren Bahnhof in Reichenbach



TEXT: ANDREAS SCHUMANN; FOTOS: KÖTZLE, LGB



Blickfang: Die Inneneinrichtung ist in beiden Modellen äußerst detailreich nachgebildet.

nach Oberheinsdorf geplant. Die Stadt Reichenbach unterstützte dieses Vorhaben und stellte den notwendigen Grund kostenlos zur Verfügung. Die Strecke war als reine Industriebahn geplant, die normalspurigen Güterwagen sollten auf Rollböcken bis zu den Fabriken gefahren werden. Als Spurweite wählte man die Meterspur, damit war diese Strecke neben der elektrischen Bahn Klingenthal-Georgenthal eine der beiden Meterspurstrecken in Sachsen, alle ande-

ren der zahlreichen Schmalspurbahnen waren solche mit 750 Millimetern Spurweite. Am 15. Dezember 1902 wurde die Strecke offiziell eröffnet, zunächst wie geplant nur für den Güterverkehr. Mehrfach forderten die Anwohner der Strecke die Einführung des Personenverkehrs, was dann im Oktober 1909 geschah. Die Hauptaufgabe der Bahn lag aber nach wie vor im Güterverkehr mit der Bedienung der Fabrikanschlüsse entlang der Strecke. Die Linienführung im ►

Reichenbacher Stadtgebiet entsprach eher der einer Straßenbahn. Durch den zunehmenden Straßenverkehr wurde die Bahn jedoch langsam zu einem Verkehrsproblem. Im Jahr 1957 wurden die Personenzüge dann durch Busse ersetzt, während der Güterverkehr noch bis zum Herbst 1962 fortgeführt wurde.

Ungewöhnliche Lokomotive

Für diese Strecke lieferte die sächsische Maschinenfabrik in Chemnitz 1902 drei Loks der Bauart Fairlie, die bei den Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen die Betriebsnummern 251 bis 253 erhielten. Schauen wir diese doch recht

ungewöhnlichen Loks einmal näher an: Die Fahrzeuge besaßen einen Kessel mit zwei getrennten Feuerbüchsen im Stehkessel. Aus den Feuerbüchsen strömten die Rauchgase durch die Heizrohre des jeweiligen Langkessels zu den zwei Rauchkammern an den Enden der Kessel, von dort gelangten sie über die Schornsteine ins Freie. Das Führerhaus umschloss den Kessel in der Mitte. Dadurch waren die Arbeitsplätze für Lokführer und Heizer getrennt. Ursprünglich war die komplette Lok überdacht, was aber zu teilweise sehr hohen Temperaturen unter der Verkleidung führte, sodass diese Überdachung in den 1920er-Jahren entfernt wurde.

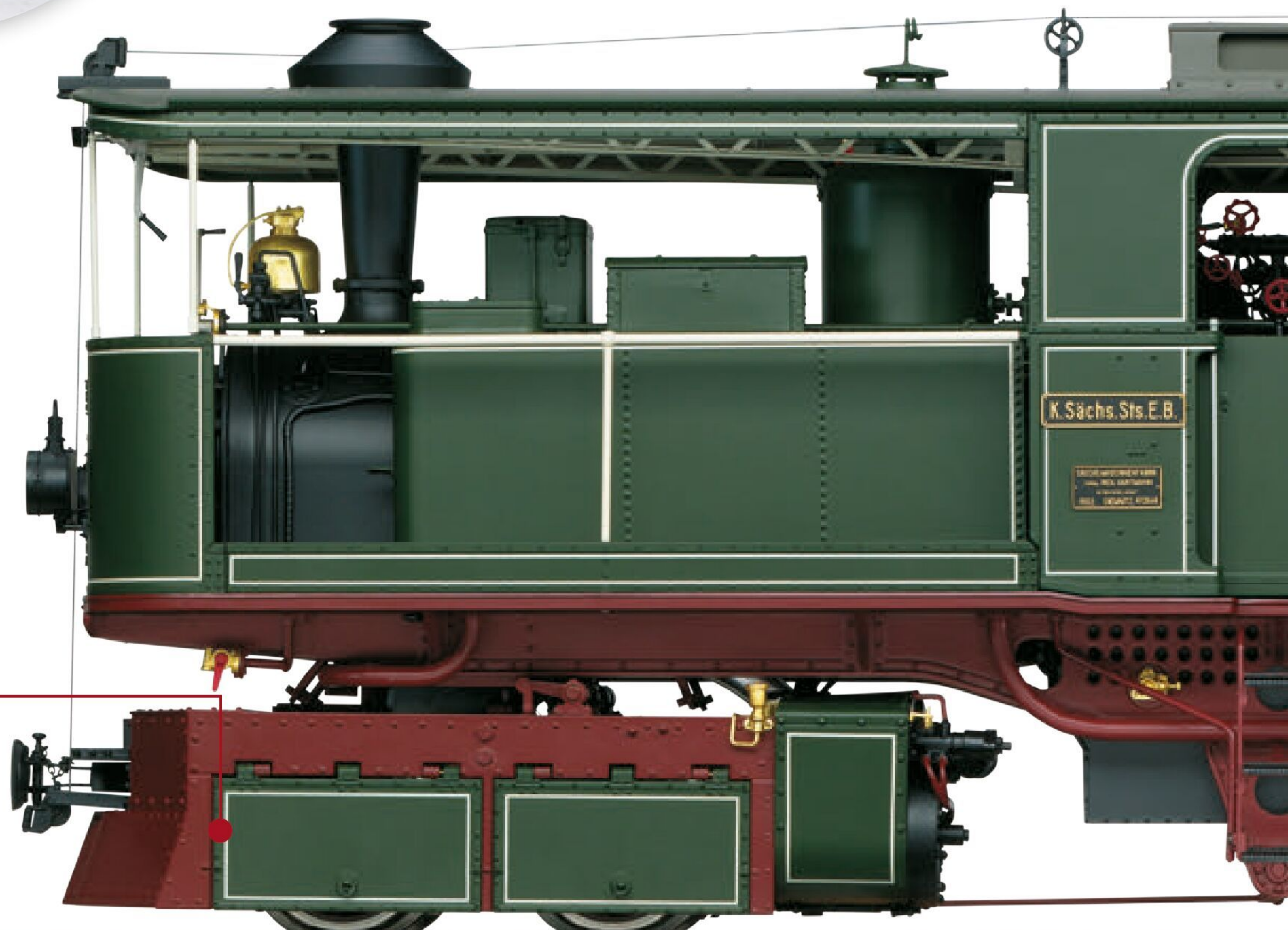
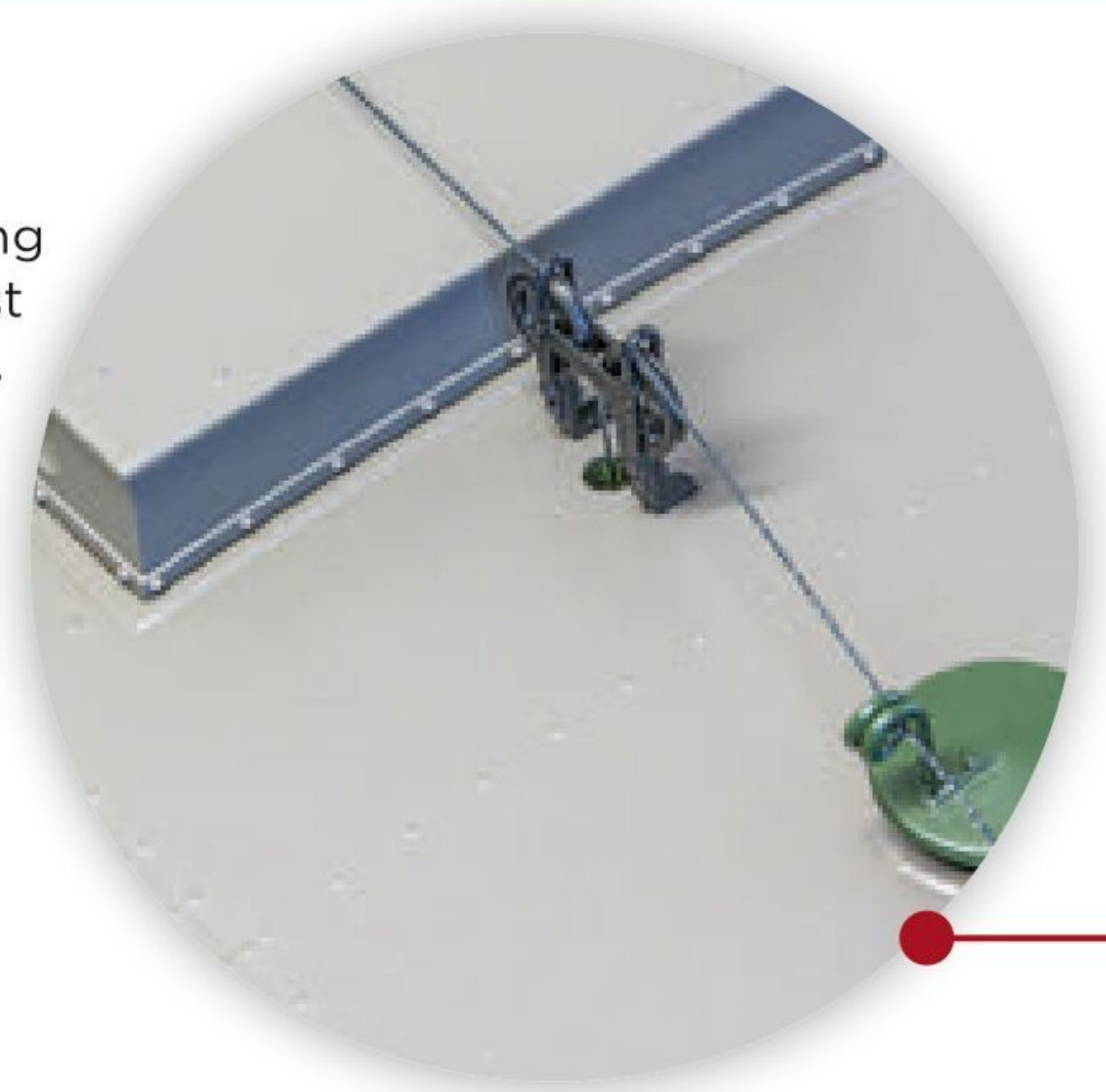
Die Lok hat zwei Drehgestelle mit je zwei Radsätzen, dadurch besaß sie eine sehr gute Kurvengängigkeit – was dem angedachten Betriebseinsatz entsprach und sicherlich auch ein Grund war, diese Bauart zu wählen. Die Drehgestelle der Lokomotiven waren wegen der teilweise auf der Straße verlegten Strecke – wie bei vielen Dampfstraßenbahnen üblich – vollständig verkleidet. Dies diente dem Schutz einerseits des Triebwerks und andererseits der Passanten. Anfangs hatten die Loks vier über Gestänge verbundene Regler, je Fahrtrichtung einen im Führerhaus und je einen an den Lokenden, sodass die Lok auch von vorne aus bedient werden konnte, was beim

K.Sächs.Sts.E.B. Dampflok IM



Klappen auf: Die Türen der Verkleidung an den Drehgestellen lassen sich einfach öffnen und geben den Blick auf das komplette Triebwerk frei.

Seilzugführung: Die Nachbildung der Heberlein-Seilzugbremse ist auf dem Dach gut zu erkennen.



Rangieren in den engen Gleisbögen der Fabriken natürlich von Vorteil war. Für das Bremsen des Zuges besitzt die Lok eine Heberlein-Seilzugbremse, die jedoch nicht auf die Lok selbst wirkt. Die Lok kann mit einer Dampfbremse, die der Lokführer bedient, oder mit einer Wurfhebelbremse, deren Hebel sich beim Heizer befindet, gebremst werden. Die Wurfhebelbremse wirkt dabei nur auf die beiden Achsen im hinteren Drehgestell, während die Dampfbremse nur auf die beiden Achsen im vorderen Drehgestell wirkt. Später wurden die Lokomotiven auch noch mit einer Druckluftbremse ausgerüstet. Die dafür erforderliche Luftpumpe hat man vorn rechts neben der Rauchkammer platziert und die dazugehörigen Luftbehälter wurden auf dem Umlauf neben dem Wasserbehälter angebracht. Die Loks erhielten die Baureihenbezeichnung I M – das „M“ steht für Meterspur – und die damals übliche grüne Länderbahnfarbgebung. Mit einer Leistung von 330 PS und einer Höchstgeschwindigkeit ►

HIGHLIGHTS

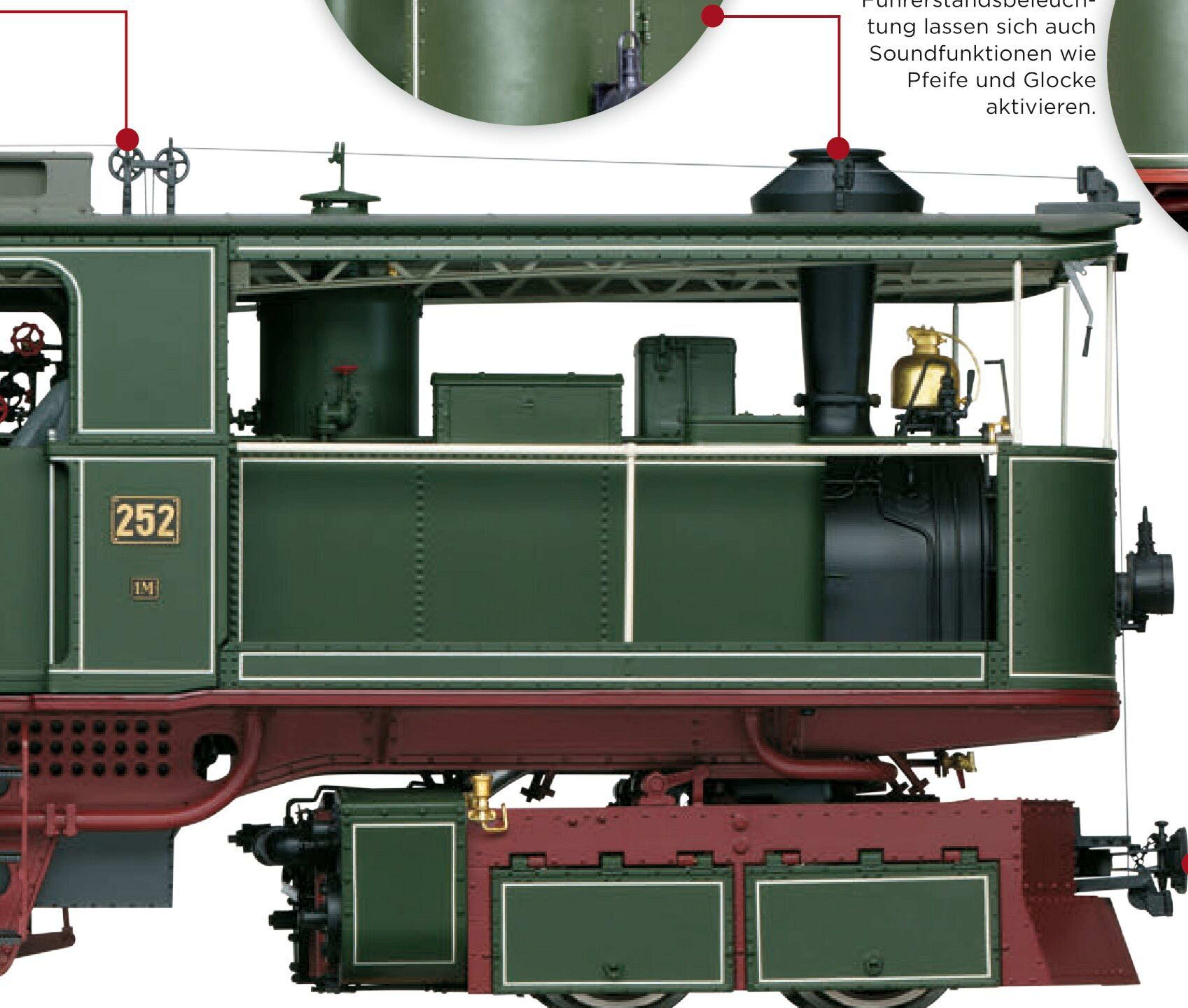
K.Sächs.Sts.E.B. Dampflokomotive IM Art. 26252 (Epoche I/VI)

- 1 Feindetailliertes Modell in schwerer Metallausführung mit vielen angesetzten Details.
- 2 Antrieb mit zwei Hochleistungsmotoren, jedes Drehgestell einzeln angetrieben.
- 3 Klappen an den Drehgestellen zum Öffnen, dadurch Blick auf das gesamte Triebwerk möglich.
- 4 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung, wie die Lok heute als Museumslok existiert und in Epoche I im Einsatz war.
- 5 Vorbildgerechte Umsetzung der Doppelkessel mit der Feuerbüchse in der Mitte.
- 6 Ausgerüstet mit mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen wie Spitzenlicht und Führerstandsbeleuchtung; Sound der Pfeife und Glocke digital oder durch Reedschalter auslösbar.
- 7 Eingebaute Rauchgeneratoren mit radsynchronem Dampfausstoß sowie Zylinderdampf und Dampfausstoß an der Pfeife.
- 8 Länge über Puffer: 47 Zentimeter.

Doppelter Kessel:
Das besondere der Bauart Fairlie war ihr symmetrischer Aufbau – vorbildgerecht natürlich auch beim Modell umgesetzt.



Funktionsstark: Neben Spitzenlicht und Führerstandsbeleuchtung lassen sich auch Soundfunktionen wie Pfeife und Glocke aktivieren.





Filigran: Jedes Drehgestell wird von einem leistungsstarken Motor angetrieben. Das Triebwerk mit seinen zahlreichen Stangen ist höchst detailliert ausgeführt.



Unverkleidet: Die Überdachung wurde in den 1920er-Jahren entfernt – die Epoche III-Version gibt diesen Betriebszustand inklusive Druckluftbremse und Lichtmaschine wieder.



Epochengerecht: In den letzten Betriebsjahren erhielten die Loks eine neue elektrische Beleuchtung – in der Epoche III-Ausführung entsprechend vorbildgerecht umgesetzt.

von 30 Kilometern pro Stunde erfüllten die 42 Tonnen schweren Loks alle an sie gestellten Anforderungen, sodass alle drei von der DRG übernommen wurden und dort die Betriebsnummern 99 161 bis 99 163 erhielten. Zunächst blieben die drei Loks auf ihrer angestammten Strecke, nur in den Jahren 1916/17 war die Nr. 253 leihweise auf der Klingenthaler Strecke im Einsatz. Von April 1939 bis April 1941 war die 99 162 bei der Schmalspurbahn Mosbach-Mudau in Baden im Einsatz. Die 99 163 sollte 1942 zum Kriegseinsatz auf die Krim transportiert werden, wo sie allerdings nie ankam – das Transportschiff wurde im Schwarzen Meer versenkt ...

Die noch vorhandenen Loks 99 161 und 99 162 wurden im Jahr 1963 ausgemustert – die 99 161 anschließend sogar verschrottet. Die 99 162 brachte man im Folgejahr nach Klingenthal, um – so der Plan – sie am Klingenthaler Bahnhof als Denkmal aufzustellen. Es sollte an den Einsatz der I M 253 in den Jahren 1916/17 auf der Klingenthaler Schmalspurbahn erinnert werden. 1967 entschied sich aber der Stadtrat gegen dieses Vorhaben, worauf die Lok 1968 ins AW Görlitz-Schlauroth transportiert wurde, wo sie in den Jahren 1970/71 museal – aber nicht betriebsfähig – aufgearbeitet und in den Ursprungszustand mit der kompletten Überdachung zurückversetzt wurde. 1971 übernahm das Verkehrsmuseum Dresden die Lok als nicht betriebsfähiges Exponat und präsentierte sie im September 1971 auch erstmals der Öffentlichkeit. 1974 wurde sie ein weiteres Mal ausgestellt, dieses Mal auf der Leipziger Frühjahrsmesse. Da eine geeignete Ausstellungsfläche in Dresden nicht zur Verfügung stand, stellte man die I M mehr als zwei Jahrzehnte im Lokschuppen von Ilfeld an der Harzquerbahn ab. Damit verschwand diese interessante Lok fast völlig aus dem Blickfeld der Öffentlichkeit. Erst 1999 kehrte sie in ihre alte Heimat Reichenbach zurück, wo sie am 30. Oktober 1999 dem Traditionsverein Rollbockbahn e.V. als Dauerleihgabe übergeben wurde. Heute befindet sich die Museumslokomotive im Museumsbahnhof Oberheinsdorf, der in der Nähe des einstigen Endpunktes ihrer Stammstrecke errichtet wurde. Dort

Rollböcke: Das zugehörige Set (Art. 48180) besteht aus vier Rollböcken, auf denen sich „normale“ Wagen verladen lassen.





Dampflokom 99 161: Unter der Artikelnummer 26254 ist die Fairlie auch in der Epoche III-Version in Highend-Metallausführung verfügbar.

kann die Lok – und auch einer der damaligen Rollböcke – ab und zu besichtigt werden. Zudem gibt es im Lokschuppen ein kleines Museum mit vielen interessanten Informationen zur Lok wie auch zur Reichenbacher Rollbockbahn. Ein Besuch dort lohnt sich in jeder Hinsicht.

Die IM als LGB Modell

Ab und zu kamen in den letzten Jahren Wünsche nach dieser Lok auf, gelangte doch die 252 langsam wieder in das Blickfeld der Modellbahner und Eisenbahnfreunde. Was niemand zu hoffen wagte, wurde zum Jahresanfang 2022 wahr. Zum 120. Geburtstag der Lok stellte sie LGB als Top-Neuheit 2022 vor, und zwar als Highend-Metallmodell in beiden Versionen: zum einen in der Ausführung in Epoche I als 252, wie sie auch heute im Museum steht, zum anderen in der unverkleideten Version als 99 161 in der Ausführung der DR in der Epoche III. Technisch sind beide Loks identisch, jedes Drehgestell wird von einem leistungsstarken Motor angetrieben, sodass – zusammen mit dem hohen Gewicht – keine Zugkraftprobleme auftauchen. Durch die Drehgestellbauart kann auch der kleine Radius 1 mit 600 Millimetern problemlos

durchfahren werden – ein Vorteil, den die Bauart Fairlie ja konstruktionsbedingt bietet. Der eingebaute mfx/DCC-Decoder ermöglicht viele Licht- und Soundfunktionen, aber auch der Raucherzeuger kann digital geschaltet werden – er verfügt über radsynchronen Dampfausstoß, Zylinderdampf und den Dampfausstoß an den Pfeifen, wenn das Geräusch betätigt wird. Natürlich können viele Türen und Klappen geöffnet werden. Neben den Führerhaustüren sind das die Klappen in der Verkleidung der Drehgestelle – hinter denen das komplette Triebwerk sichtbar wird. Öffnen lassen sich auch die Türen der Stirnverkleidung, damit dahinter die Rauchkammertüren geöffnet werden können. Natürlich sind auch die Unterschiede zwischen der verkleideten und unverkleideten Lok genau dargestellt, so besitzt die unverkleidete Lok der Epoche III natürlich die Nachbildung der Druckluftbremseinrichtung. Ebenso ist die Seilzugführung der Heberlein-Seilzugbremse genau nachgebildet und lässt auch hier keine Wünsche offen. Des Weiteren ist die komplette Inneneinrichtung des Führerhauses vorhanden, die geradezu zur genauen Betrachtung einlädt. Eine weitere gute Nachricht: Beide Loks sind bereits im Frühjahr lieferbar. Zum



Klassisch schwarz: Die Epoche III-Version ist in DR-Farbgebung umgesetzt: schwarzer Aufbau, rot lackiertes Fahrwerk.

einen die Variante als Museumslok (Epoche I) unter der Artikelnummer 26252 als verkleidete Lok und unter der Artikelnummer 26254 als unverkleidete DR-Lok der Epoche III. Natürlich gibt es auch die Rollböcke, mit denen der Güterverkehr in Reichenbach nachgebildet werden kann. Unter der Artikelnummer 48180 ist ein Set mit vier dieser Wagen erhältlich, auf die auch normale LGB Wagen verladen werden können. So wird sicherlich bald auf manch einer Gartenbahn der Güterverkehr, wie er lange Jahre in Reichenbach im Vogtland üblich war, wieder auferstehen und an vergangene Zeiten erinnern.

Fahrspaß bei Wind und Wetter

Die Schwäbische Alb ist ein hartes Pflaster für eine Gartenbahn. Doch zusammen mit seiner Ehefrau Michaela trotz Guido Britsch selbst widrigsten Wetterbedingungen und belohnt sich mit einer robusten LGB Anlage nach rhätischem Vorbild.

Alles begann bei Guido Britsch mit einer grünen Mallet. Geschenkt bekam der langjährige H0- und Spur-Z-Modellbahner die herrliche LGB Lok von einer Tante, die diese Dampflokomotive zusammen mit einer in einem Garten aufgebauten LGB Bahn geerbt hatte. Und es kam, wie es kommen musste: Die Loks Schönheit und die Möglichkeit, seinem Hobby Eisenbahn auch im Garten nachgehen zu können, übten auf Guido Britsch sofort einen großen Reiz aus. Und nicht nur auf ihn: Auch seine Frau Michaela wurde innerhalb weniger Tage vom Gartenbahn-Virus gepackt. Gemeinsam übernahm das Ehepaar aus dem württembergischen Burladingen eine Fülle



„Ganz fertig ist man als Modellbahner eigentlich nie.“

an weiterem Material aus der Erbmasse: diverse Loks (darunter das „rhätische Krokodil“ Ge 6/6 I 413, die E-Lok Ge 4/4 III 641 Maienfeld sowie die zur SBB-Brünigbahn gehörende Dampflokomotive HG 3/3 1068), dazu einige Waggons sowie Schienen, Häuser und ein Bergmassiv. Die Anlage wurde nach und nach abgebaut. Zwar war das rund 30 Jahre alte Material noch erstaunlich gut in Schuss, zu tun gab es dennoch genug. Michaela Britsch polierte beispielsweise über 100 Meter Schienen von Hand auf Hochglanz, alle Häuser wurden gemeinsam abgewaschen und kleine Beschädigungen an Fenstern oder Dächern ausgebessert. Und dann ging alles ganz schnell: Ganz ohne Planungs-



software oder sonstige technische Hilfsmittel ertüftelte Guido Britsch ein an den Bedingungen des heimischen Gartengrundstücks orientiertes Anlagenlayout, bestellte einen Bagger und nahm den ersten Abschnitt seiner neuen Anlage in Angriff.

Die Schwäbische Alb: Herausforderung für Mensch und Material

Aber wie sollte er sein Debüt als Gartenbahner angehen? Modellbahn-Erfahrungen in H0 und Spur Z sind fraglos aller Ehren wert, aber eine LGB Anlage im Freien ist eine andere Hausnummer. Erschwerend kamen die äußeren Um-

stände hinzu und die hatten es in seinem Fall mächtig in sich: Das Britsch'sche Grundstück liegt auf 750 Metern Höhe auf den Hügeln der Schwäbischen Alb und die Witterungsbedingungen sind dort alles andere als einfach. Im Sommer kann es über 30 Grad heiß werden, zudem drohen frühe und lange Winter-einbrüche, die teils schon im September beginnen und Schneehöhen von 50 Zentimetern und Temperaturen bis zu minus 20 Grad mit sich bringen. Hinzu kommen kräftige Winde und immer mal wieder heftige Niederschläge – alles zusammen eine echte Herausforderung für Gartenbahnen und ihre Baumeister. „Wenn der Winter einmal da ist, ist bei

uns nichts mehr mit Fahren im Schnee“, erzählt Guido Britsch. „Folglich bauen wir im Herbst alle Gebäude, die abgebaut werden können, ab und motten sie ein. Der Rest der Anlage wird mit schwarzen Maurerkübeln abgedeckt. Diese Schutzmaßnahmen sind dringend notwendig und haben sich auch sehr gut bewährt.“ Für die erste Bauphase nutzte das Ehepaar Britsch eine Schönwetterperiode im Sommer 2018 und legte auf einer fast ebenen Fläche von 40 Quadratmetern die Basis für seine „Laucherttalbahn“: ein rund 30 Meter langes Gleisoval mit einem Ausweichgleis. Verbaut wurden zwölf Tonnen Schotter und eineinhalb Tonnen Zierkiesel für den Unterbau, ►



Spektakulärer Anblick: der festlich illuminierte Brusio-Viadukt.



Solide: Die Laucherttalbahn ruht auf insgesamt zwölf Tonnen Schotter.

180 Mähsteine und Rasenkantensteine, 145 Pflastersteine und 800 Kilogramm Beton. Der übernommenen Erbmasse folgend, orientierte sich das Anlagemotiv am Vorbild der Rhätischen Bahn. Den Eisenbahn-Mittelpunkt bildet der Bahnhof Susch aus dem Pola-Programm inklusive eines Anschlussgleises zu einem nahe liegenden einständigen Lokschuppen. Auf diesem Teil der Anlage wurde die komplette Fläche mit Schotter aufgefüllt, auf dem in einigen Abschnitten eine Schicht Zierkiesel und Askär-Ziersplit aus ungewaschenem Marmor liegt. Das Bahnareal wurde um einige Pflanzinseln ergänzt, die das Ehepaar mit Sukkulente n sowie Buchs bestückte. Außerdem wachsen auf dem Grundstück noch Funkien – eine Agavenart –, Muschelzypressen, Rosen, Lavendel, Sternmoos, Zebra-gras, Edelweiß, Koniferen sowie die auch als Lebensbaum bekannten Thuja-Spiralen.

Auftakt mit Hindernissen

Dass Guido Britsch, beruflich als Fahrer für Lkw unterwegs, viel Erfahrung mit H0- und Spur-Z-Anlagen hatte, als LGB Bahner hingegen komplettes Neuland betrat, machte sich anfangs

allerdings bemerkbar. So betonierte er auf einigen Streckenabschnitten das Gleisbett und band die Schienen mit Wasser – was dazu führte, dass das Gleisbett bald witterungsbedingt zu bröckeln begann. „Seitdem verlege ich die Gleise lose auf Split.“ Die Schienen verklebte er alle paar Meter mit einem Spezialkleber; ansonsten sorgen Schienenverbinder für den unterbrechungsfreien Stromfluss.

Ein Brusio-Viadukt auf der Alb

Die Arbeiten des zweiten Bauabschnitts, errichtet auf Rasen und Rindenmulch, standen dann unter dem Eindruck einer Reise mit dem Bernina-Express, die das Ehepaar Britsch im August 2019 unternommen hatte. Davon kündet das dem legendären Brusio-Viadukt nachempfundene, vier Meter lange und opulent beleuchtete Kreisviadukt inklusive Auffahrrampe. Eine an den Viadukt anschließende Kehrschleife vervollständigt diesen zweiten Abschnitt der Laucherttalbahn. Im Frühjahr 2021 folgte dann der dritte Anlagenteil: eine von der übrigen Bahn abgetrennte, 20 Meter lange Zahnradstrecke. Auf der bis zu 14 Prozent steilen Bahnstrecke ist HG 3/3 der Ballenbergbahn mit ei-

nem oder zwei Wagen zwischen Talstation und Bergstation im Pendelbetrieb unterwegs. Gefahren wird auf diesem Teil der Anlage mit Analogtechnik – während in den beiden anderen Bereichen die Züge digital unterwegs sind. Doch prompt schlug während dieser Bauphase einmal mehr das berühmte Wetter auf der Schwäbischen Alb zu und der Großraum Burladingen wurde von einem massiven Unwetter heimgesucht. „Als ich diese Gewitterfront mit Starkregen über uns hereinbrechen sah, habe ich wirklich das Ende meiner Gartenbahn befürchtet“, erinnert sich Guido Britsch. Aber der Bahnherr hatte Glück im Unglück: „Am nächsten Morgen war ich erleichtert, dass weit weniger zerstört war als befürchtet. Bis auf eine kleine Brücke haben alle meine 17 Häuser die heftige Unwetterattacke gut überstanden.“ Heute, nach insgesamt knapp drei Jahren Bauzeit, ist das Projekt Laucherttalbahn auf eine Fläche von 105 Quadratmetern mit 90 Gleismetern angewachsen. Erschlossen wird das als Rundfahrstrecke konzipierte Areal über neun Weichen, den 1,20 Meter langen „Eichhalde“-Tunnel sowie zwei kleinen Brücken plus dem erwähnten Brusio-Viadukt. Und ganz wie beim großen Vorbild ergänzt bei der Laucherttalbahn eine

Freundlich: Der Leuchtturm Roter Sand begrüßt die RhB-Passagiere.

Praktisch: Eine originale Zugschlusslaterne beleuchtet die Anlage.





Perfekter Start: Die kleine „Nicki S“ geht auf große Fahrt.



Großeinsatz: Die Feuerwehr hat alle Hände voll zu tun.

Zahnradstrecke die Strecke mit Adhäsionsgleisen, die selbst bei den Auffahrten zum Kreisviadukt nie steiler als drei Prozent ansteigen. Steiler geht's auf dem Sessellift nach oben, der sich von der Talstation auf die Bergstation des 80 Zentimeter hohen und vier Meter langen, aus Hartschaumplatten und Gips gebauten Gebirges hinaufhängelt. Das Bergmassiv mit dem Gipfelkreuz und den schroff zerklüfteten Felsendomen gehört zu den landschaftlichen Highlights der Anlage. Am Fuß des Berges liegt das Wirtshaus „Zur Almhütte“. „Hier spielt im wahrsten Sinn des Wortes die Musik“, schmunzelt Guido Britsch. Drum herum komponierte er ein Diorama aus gebirgigem Terrain, voralpinen Landschaften sowie ländlich-dörflichen Szenen: Der Bahnhof Susch wird ergänzt durch ein Stellwerk und einen Lokschuppen, unten im Tal stehen eine Mühle und etwas abseits ein brennendes Haus (mit Rauchgenerator), das gerade durch die mit großem Besteck herbeigeeilte Feuerwehr gerettet wird – Blaulicht, Sirene und Drehleiter der Floriansjünger lassen sich per Knopfdruck aktivieren. Und überall bevölkern Figuren und Objekte das Laucherttal: An den Berghängen tummeln sich Gamsen, eine Gruppe

Kletterer erklimmt die Steilwände des Bergmassivs. Für Abwechslung sorgt eine Flusszene mit Seerosen, drei Sonnenbadenden, einem Wohnwagen und einem Modell des Leuchtturms Roter Sand, den es von seinem Standort nordöstlich von Wangerooge auf die Alb verschlagen hat.

Gruß an die Ravenna-Schlucht

Viel Wert legte das Duo Britsch & Britsch auf eine standesgemäße Beleuchtung. So sind sämtliche Häuser mit LED-Lämpchen ausgestattet und der Viadukt erstrahlt gar in einer geradezu feierlichen Abendstimmung. Ebenfalls üppig illuminiert sind die Burgruine sowie die Berglandschaft – hier sogar mit Solarstrahlern. „So ist alles auch ohne laufenden Fahrbetrieb beleuchtet“, freut sich Guido Britsch.

Praktische Lösungen sind auf der Laucherttalbahn ein Muss

Praktische Aspekte waren auf der gesamten Anlage ein zentrales Thema. „Für mich muss der Fahrbetrieb unkompliziert von der Hand gehen. Ich will meine Züge ohne großen Aufwand in Betrieb nehmen und auch schnell

wieder verstauen können“, erklärt der Schwabe – und hat dafür gute Gründe. Zu abrupt kann das Wetter zuschlagen. Überdies ist der umtriebige Endvierziger auch Mitglied der örtlichen Freiwilligen Feuerwehr und muss daher immer mit Spontaneinsätzen rechnen. Um schnell dienstfähig zu sein, wurde die Anlagenelektronik deshalb auf einen separaten Beistellwagen ausgelagert – so ist alles im Handumdrehen abtransportiert. Anschließend müssen nur noch die Züge und Wagen entfernt werden und alle wetterempfindlichen Anlagebestandteile sind im Nu abgesichert.

Gefahren wird auf der Laucherttalbahn von Mai bis September, wenn das Albwetter keinen Strich durch die Rechnung macht: mal eine Stunde nach Feierabend, mal fast einen ganzen Nachmittag am Wochenende. Meist sind zwei Züge parallel unterwegs, aber immer wieder kommt auch ein dritter Zug zum Einsatz. Damit ist Guido Britsch derzeit gut ausgelastet; weitere Ausbaupläne gibt es momentan nicht. Aber das kann sich ja schnell ändern, schmunzelt er. „Ganz fertig will man als Modellbahner eigentlich nie sein mit seiner Anlage – es gibt immer etwas zu tun.“

Urig: Das Waldgasthaus lockt mit frischem Wildbret.



Steile Auffahrt: der offene Aussichtswagen der RhB im „Plandienst“.



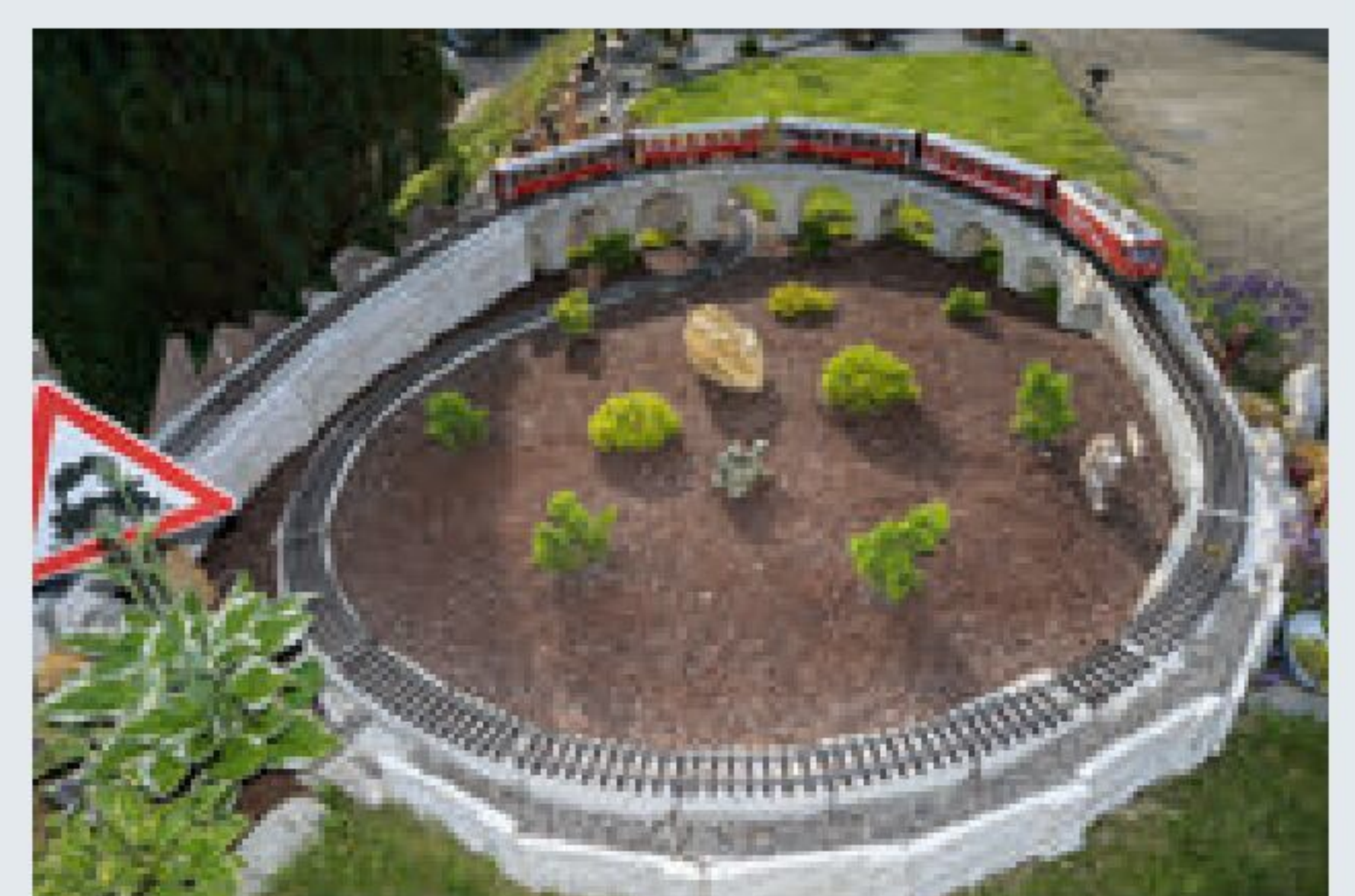
Impressionen 1: Bahnhof Susch



Das Gebäude-Ensemble rund um den Bahnhof Susch umfasst neben dem Hauptgebäude von Pola ein Stellwerk (Pola-Stellwerk „Schönweiler“), einen Kiosk sowie zwei weitere Objekte, ebenfalls von Pola. „Die relativ neutralen Gebäude setzen wir als Poststelle sowie als Dorfhaus ein. Komplettiert wird das Ganze durch eine Litfaßsäule und ein Telefonhäuschen“, erläutert Guido Britsch.

Der Bahnsteig des eingleisigen Bahnhofs bietet ausreichend Platz für eine Zuginheit aus einer Ge 4/4 III sowie vier vierachsigen Personenwagen. Im Hintergrund des Bahnhofs gibt es als Hingucker eine petroleumbefeuerte Zugschlusslaterne im Maßstab 1:1 in Ausführung der DB, erkennbar an den vier Füßen und dem längeren Kamin. Sie erleuchtet in den Abendstunden Teile der Gartenbahn.

Impressionen 2: Rundviadukt



Der Kreisviadukt bildet die weltbekannte Brusio-Kehrschleife der Rhätischen Bahn kurz vor Tirano nach. Insgesamt baute Guido Britsch acht Wochen an diesem Element, an dessen höchster Stelle sich die Züge 33 Zentimeter über Bodenniveau befinden. Für den Bau verwendete er Betonfertigteile in Bogenform eines schwäbischen Anbieters. Damit alles mit dem Hangrelief harmonisiert, wurden die Elemente im Mittelteil leicht schräg einbetoniert. Die Gleise wurden mit einem besonders

flexiblen, auch bei Feuchtigkeit gut haftenden Spezialkleber fixiert. Die Viaduktbögen werden von farbigen LED-Lampen beleuchtet. „Die Beleuchtung erinnert uns an den Besuch auf dem Weihnachtsmarkt bei der Ravenna-Schlucht, der im Original ebenfalls festlich beleuchtet ist“, sagt Guido Britsch. „Die direkt an den Viadukt anschließende Kehrschleife haben wir angelegt, damit der Zug so oft wie möglich über den Viadukt rollt.“

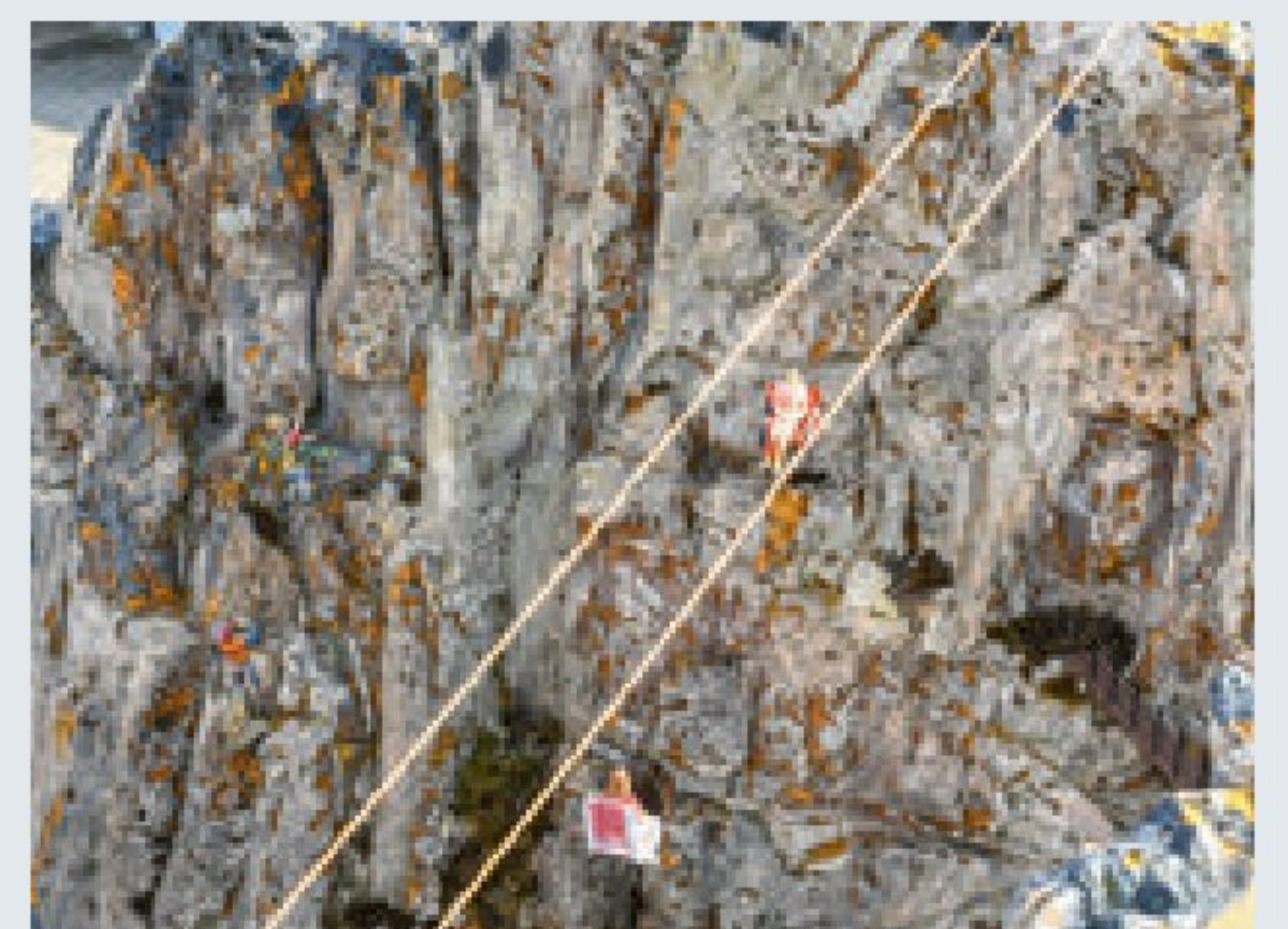
Impressionen 3: Eichhalde-Tunnel



Der 1,20 Meter lange, unweit vom Bahnhof Susch platzierte Tunnel besteht aus drei u-förmigen Betonsteinen und hat ein abnehmbares Oberteil. Sein Name verweist auf die Anschrift der Familie Britsch, die Jahreszahl 2018 über der Tunneleinfahrt verweist auf das Entstehungsdatum und wer ihn erbaut hat, steht auf der Tunnelwand. Das Tunneldach ist als Plateau

gestaltet, auf dem ein Funkmast, Bäume, Sträucher, Steine, eine kleine Brücke und sogar ein Flusslauf angelegt sind. Holzliegen laden zum Verweilen ein. „Ich wollte ein Stück Natur im Bild haben und keine kahle Betonoberfläche“, erklärt Guido Britsch. Der Untergrund besteht aus einer Mischung von Styrodur und Gips.

Impressionen 4: Bergmassiv



Dieses Objekt konnte Guido Britsch im Originalzustand vom Vorbesitzer übernehmen. Das 80 Zentimeter hohe, vier Meter lange und eindrucksvoll zerklüftete Bergmassiv besteht aus mehreren aufeinander verklebten Hartschaumplatten, die mit Gips verkleidet wurden. Den Unterbau bilden Pflastersteine – auf dieser Unterlage wurde das Bergmassiv aufgesetzt sowie am Boden und der Rückfront mit PU-Schaum befestigt. Mit

einem mächtigen Gipfelkreuz bildet es eine herrliche Kulisse für die vorbeifahrenden Züge und ist ein heiß begehrtes Ziel für Kletterer – klassische Bergsteiger und junge Climber geben sich hier quasi die Klinke in die Hand. Wer die Gipfelwelt hoch überm Laucherttal etwas bequemer erobern will, nimmt hingegen die Seilbahn. Zur Stärkung empfiehlt sich eine Einkehr in der urigen Almhütte.

Impressionen 5: Pflanzen und Untergrund

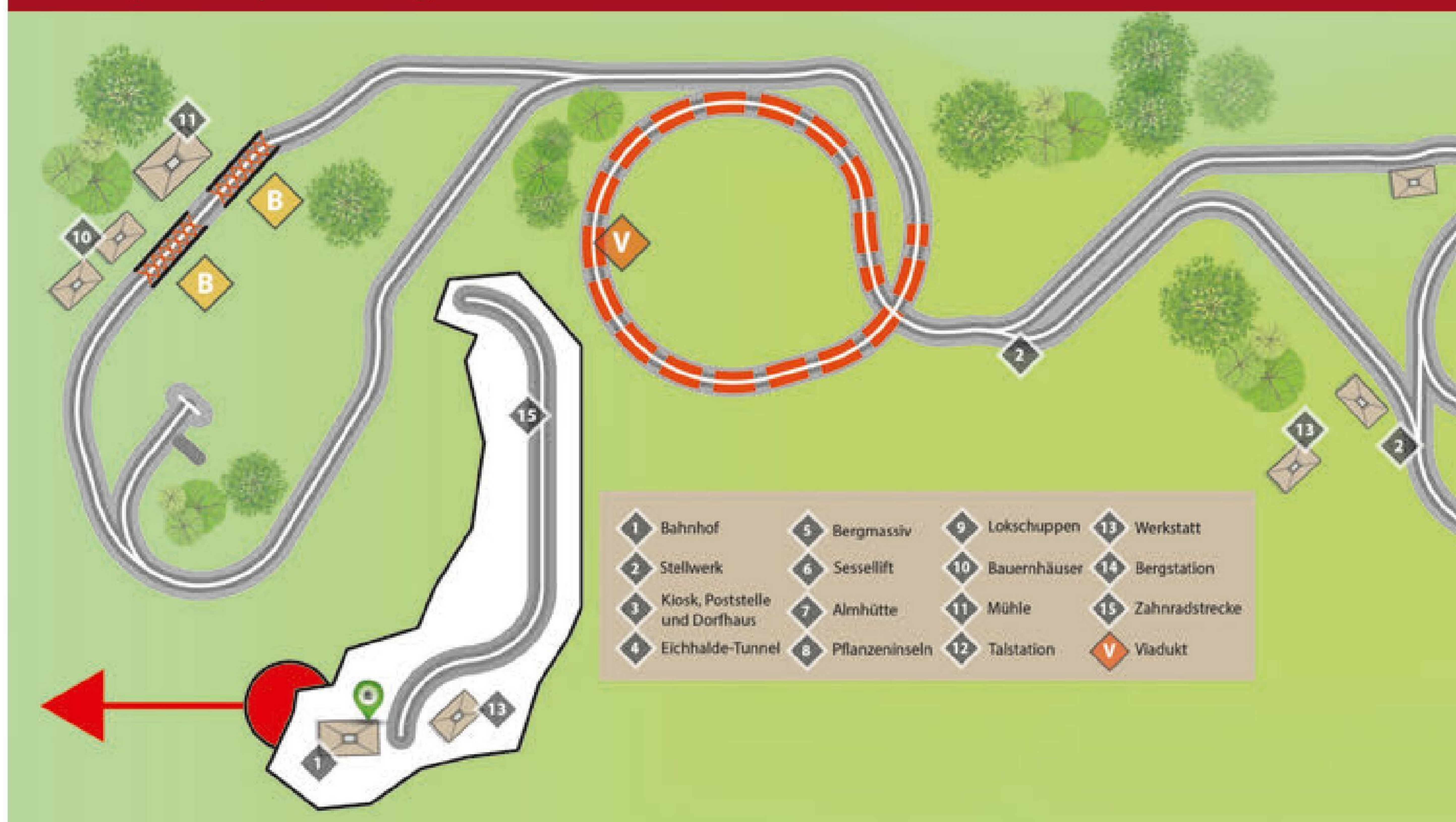


In Sachen Begrünung ging Guido Britsch recht pragmatisch vor. „Wichtig waren uns pflegeleichte Pflanzen, die keine Blätter abwerfen und das ganze Jahr grün sind“, erläutert er seine Strategie. Die „Pflanzeninseln“ in Teil 1 der Anlage (etwa am Burgturm, bei den Pflastersteinen oder an den Straßenlaternen) wiederum wurden nach rein optischen Kriterien angelegt – schließlich werden sie gezielt von den Straßenlaternen beleuchtet. Im Umfeld des Kreisviadukts (Koniferen, Muschelzypressen,

Sternmoos) entschied sich Familie Britsch für Jungpflanzen, die auch in ausgewachsenem Zustand relativ klein bleiben, damit sie den Innenkreis des Rundviadukts nicht zu sehr zuwuchern. Den Gleisunterbau bildet teils eine vier Zentimeter dicke Betonschicht, teils wurden Rasenkantensteine verwendet. Rückblickend würde sich Guido Britsch heute durchgehend für Rasenkantensteine entscheiden – „sie sind flexibler, einfach zu legen und es lassen sich damit auch sehr gut Kurven gestalten“.

Gleisplan

Anlagensteckbrief



Impressionen 6: Zahnradstrecke



Nach Fertigstellung der ersten beiden Abschnitte ergab eine Inventur folgendes Ergebnis: Im Bestand befanden sich noch etliche Meter an Gleismaterial sowie die Zahnradbahnlok HG 3/3 1067. Was also tun? Auch hier zögerte der schaffige Schwabe nicht lange und beschloss kurzerhand den Bau einer separaten, mit einer Pendelautomatik ausgestatteten und analog betrieb-

benen Zahnradbahnstrecke. Am Bahnhof und an der Bergstation macht sie eine 30 Sekunden lange Pause, bevor sie ihre Fahrt fortsetzt. Bestückt ist die Ballenberg mit einem offenen RhB-Aussichtswagen und einem zweiachsigen Niederbordwagen inklusive eines kapitalen Ziegenbocks als Passagier. Ein dezentler Hinweis auf die Heimat des schwäbischen Gartenbahners.



Anlagen-Name:	Laucherttalbahn
Thema:	Schweiz, Rhätische Bahn
Bauzeit:	Beginn: Juli 2018 bis heute
Gleismeter:	80 Gleismeter
Zahnradstrecke:	20 Gleismeter, 14 Prozent Steigung
Anlagenfläche:	105 m ²
Fahrbetrieb:	digital (Zahnradbahn: analog)
Anzahl Züge im Fahrbetrieb:	2 (normal) / 3 (maximal)
Weichen:	9
Weichenstellung:	digital
Brücken:	3
Längste Brücke:	Kreisviadukt (Radius R3)
Tunnel:	1
Längster Tunnel:	1,20 m lang
Bahnhöfe und Haltepunkte:	3, Susch, Talstation, Bergstation
Gebäude:	20 (alle beleuchtet)
Besondere Gebäude:	Sessellift, Werkstatt, brennendes Haus (mit Rauchgenerator), Leuchtturm
Pflanzen-Arten:	Buchs, Kakteen, Bodendecker

Besonderheiten der Anlage: Anlage auf 750 m Höhe, gebaut für besonders harte Witterungsbedingungen, Kreisviadukt mit Beleuchtung, Tunnel mit Beleuchtung, Bergmassiv mit Gipfelkreuz und Sessellift, Pendelbetrieb an der Zahnradstrecke.

Zur Person: Guido Britsch

Der 49-Jährige aus Burladingen startete zunächst als HO- und Spur-Z-Bahner. Dann übernahm er vor einigen Jahren aus einer Erbschaft eine Fülle an LGB Material und begann ab 2018 mit seiner „Laucherttalbahn“. Als Lkw-Fahrlehrer ist Guido Britsch viel unterwegs und als Kommandant einer Freiwilligen Feuerwehr auch immer wieder zeitlich gefragt. Deshalb „muss es bei mir vor allem praktisch zugehen“, sagt Guido Britsch. Umso mehr, da der Fahrbetrieb auf der Schwäbischen Alb von überraschenden Wetterwechseln begleitet wird.

Großer Reigen

Beeindruckende Klassiker, faszinierende Bahnlegenden und interessante Lok-Spezialitäten: Das alles bietet das Neuheitenprogramm der LGB im Jahr 2022 – und noch vieles mehr.



Bernina-Ikone: Der Triebwagen ABe 4/4 (Art. 25392) ergibt mit Sonderwagen den vorbildgerechten Ausflugszug.

Neu e Modelle quer durch alle Traktionen und Epochen, dazu historisch wertvolles Rollmaterial sowie spannende Lok-Entdeckungen: Auch 2022 verwöhnt LGB seine Fans wieder mit einem Reigen an hochkarätigen Neuheiten. Große eidgenössische Zuggeschichte verkörpern beispielsweise die Triebwagen vom Typ ABe 4/4 – mit ihnen eröffnete die Berninabahn 1908 ihren Fahrbetrieb und stockte ihre Flotte bis 1910 auf insgesamt 14 Fahrzeuge

auf. Auch nach der Übernahme der Berninabahn durch die Rhätische Bahn im Jahr 1943 hielt sich diese Baureihe mit ihrer charakteristischen Kombination aus gelbem Anstrich, schwarz-roter, Art-déco-artiger Schattenschrift und roten Routentafeln noch lange Jahre im Fahrbetrieb und wurde erst 2010 endgültig ausgemustert. LGB ehrt diese historisch bedeutende Triebwagen-Reihe mit einem Modell des ABe 4/4 30 (Art. 25392) in der gelben Farbgebung aus

der Anfangszeit der Berninabahn – in exakt diesem Farbton ist der Wagen noch heute als Museumsfahrzeug im Einsatz. Alle vier Radsätze dieses Modells werden von zwei leistungsstarken Bühler-Motoren angetrieben, über einen mfx/DCC-Decoder können zahlreiche Licht- und Soundfunktionen aktiviert werden. Neben Türen zum Öffnen, Haftreifen sowie einer Innen- und Führerstandsbeleuchtung begeistert dieser „gelbe Blitz“ auch mit einer detaillier-



Vom Feinsten: Die Brünig Dampfbahn (BDB) feiert ihr 50-jähriges Jubiläum. Die dazu passenden Wagen (von links in der Abbildung) gibt es bei LGB – den Gepäckwagen F 51 (Art. 41331), den Personenwagen C 31 (Art. 31332) und BC 28 (Art. 31331).



Diesellokomotive T3: Kam in den 1940er-Jahren zur Nordhausen-Wernigerode Eisenbahn AG (NWE) und befindet sich heute nach einer Instandsetzung im Ursprungszustand bei der HSB. Die Modellneuheit 2022 (Art. 26390) ist eine Neukonstruktion.

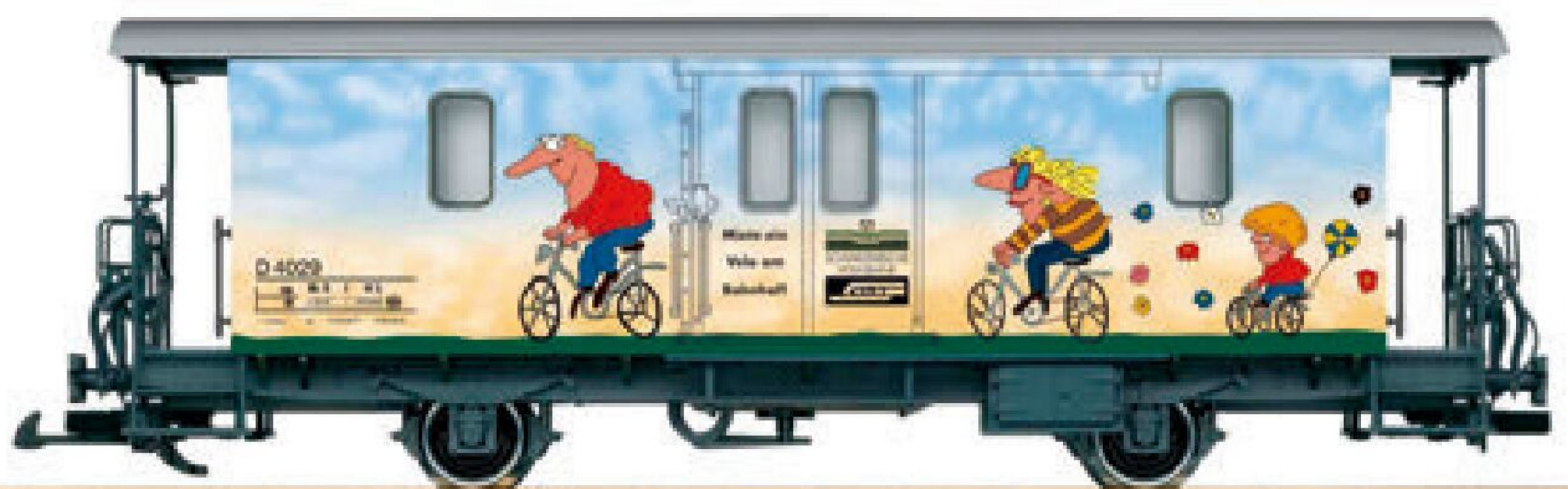
ten Inneneinrichtung. Ergänzt um einen komplett eingerichteten Barwagen (Art. 30563), einen ebenso ausgestatteten Aussichtswagen (Art. 34252) und einen gedeckten Güterwagen, zum Beispiel für Fahrradtransporte (Art. 45302), entsteht eine vorbildgerechte Zügeinheit, wie sie noch heute auf der RhB zu erleben ist. Oder man greift zum Fahrradwagen vom Typ D2 (Art. 34555), der in farbenfroher und vorbildgetreuer Epoche V-Lackierung und mit seitlichen Schiebetüren sowie Stirntüren zum Öffnen vorfährt. Ähnlich bedeutend war für die SBB die Brünig-Bahn, die als einzige im SBB-Netz auf Schmalspur unterwegs war (siehe ausführlichen Bericht ab Seite 26). Zum 50-jährigen Jubiläum der Brünig Dampfbahn (BDB) legt LGB gleich vier interessante Modelle auf (siehe unten).

Jubiläums-„Krokodil“: die Ge 6/6 I 415

1922 brach dann das Zeitalter der „Krokodile“ auf der RhB an. An das 100. Jubiläum dieser legendären, auch vor dem Glacier Express eingesetzten Gipfelstürmer, erinnert nun die Ge 6/6 I mit der Loknummer 415 (Art. 26601) – in Dienst gestellt am 2. Juli 1929, war sie die letzte ►

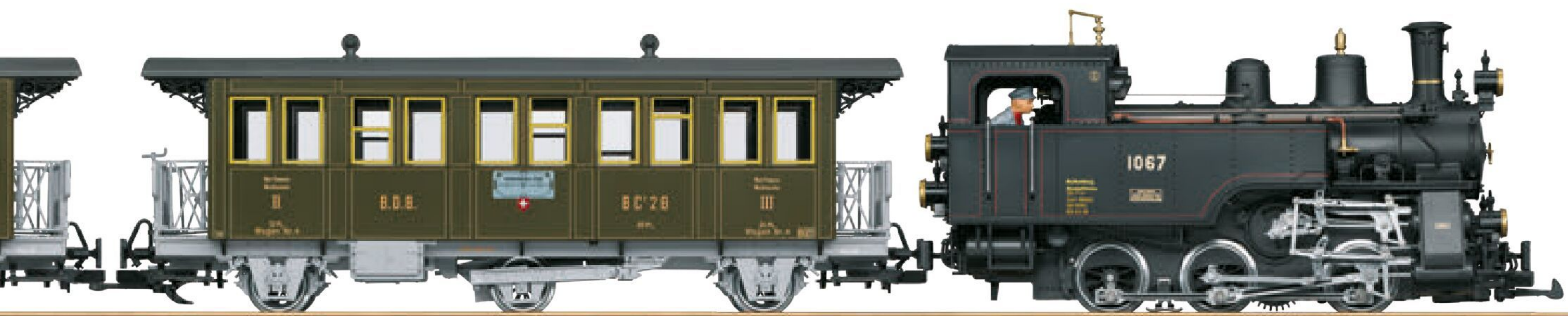


Toller Ausblick: Passend zum Triebwagen ABe 4/4 ist auch ein offener Aussichtswagen (Art. 34252) erhältlich, wie er heute noch auf dem gesamten Netz der RhB eingesetzt wird.



RhB-Flair: Geeignet als weiteres Prunkstück einer Bernina-Ausflugsgarnitur: der zweiachsige Gepäckwagen D2 in der Ausführung als chic gestalteter Fahrradwagen (Art. 34555).

TEXT: CHRISTOF HAMMER; FOTOS: LGB



HG 3/3 an der Spitze: Das Jubiläumsensemble wird komplettiert durch die Zahnradlokomotive HG 3/3 mit der Betriebsnummer 1067 (Art. 20275). Das Modell ist die originalgetreue Nachbildung der Lok, wie sie heute noch im Besitz der Brünig Dampfbahn ist.



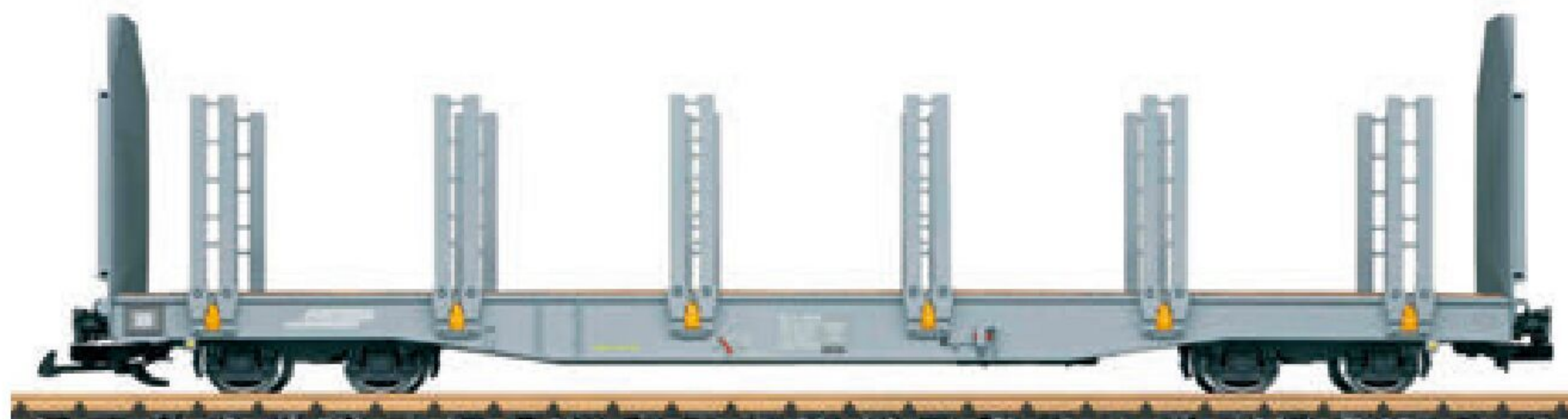
Jubiläums-„Krokodil“: Als einmalige Auflage zum Jubiläum „100 Jahre Rhätisches Krokodil“ gibt es die Ge 6/6 I 415 mit spezieller Farbgebung in Sparkling Ocean (Art. 26601). Auch das Vorbild ist mit der entsprechenden Sonderlackierung unterwegs.



Vorbildgerecht bunt: Mit dem Schnellzugwagen 2. Klasse (Art. 30679) lassen sich Zugläufe der RhB ergänzen. Farbgebung und Beschriftung entsprechen original der Epoche VI.



Vornehm speisen: Mit dem Service-Wagen (Art. 33673) kann der Glacier Express vorbildgetreu – passend zu den bekannten Panoramawagen und der Lok – komplettiert werden.



Lastenschlepper: Die Flachwagen sind ein vertrautes Bild in den Güterzügen der Rhätischen Bahn. Das Modell ist die Nachbildung eines Doppelrungenwagens der Bauart Sp-w.

von insgesamt 15 Maschinen, die die RhB seinerzeit von dieser Baureihe bestellt hatte. Das „Rhätische Krokodil“ rollt in schwerer Druckguss-/Messing-Bauweise, mit vielen angesetzten Details, komplett eingerichteten Führerständen und in Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI aufs Gleis – so, wie sie heute noch im Einsatz ist. Ein mfx/DCC-Decoder steuert nicht nur zahlreiche Licht- und Soundfunktionen, sondern auch die digital heb- und senkbaren Pantographen sowie die Kupplungen.

Die robusten Ge 6/6 I-„Krokodile“ waren noch in Dienst, als 1973 die damals brandneue Baureihe Ge 4/4 II debütierte. Viele dieser auch im Nahverkehr eingesetzten E-Loks sind heutzutage in Sonderfarbgebungen beziehungsweise mit Werbefolien unterwegs – umso schöner ist es daher, mit der Loknummer 632 (Art. 28442) erstmals eine 4/4 II in der roten Originallackierung als LGB Modell zu erleben. Neben dem via mfx/DCC-Decoder digital schaltbaren Dachstromabnehmer verfügt das 57 Zentimeter lange Modell auch über eingesetzte Fenster sowie Antennen und Rückspiegel. Zudem





Premiere: erstmals in der roten Lackierung mit eingesetzten Fenstern, Antennen und Rückspiegeln zu haben – die Ge 4/4 II der RhB (Art. 28442) in Epoche VI-Ausführung.

können Fans der Rhätischen Bahn auf zwei weitere Personenwagen zurückgreifen: auf einen 2. Klasse-Schnellzugwagen (Art. 30679) sowie auf den Panorama-Speisewagen (Art. 33673) – beide mit kompletter Inneneinrichtung, LED-Innenbeleuchtung sowie beweglichen Türen. Geht es hingegen um einen Güterzug auf der Rhätischen Bahn, so stehen mit dem Rungenwagen (Art. 44925) und dem Zementsilowagen (Art. 45256) sowie einem Selbstentladewagen (Art. 46696) drei reizvolle Neuheiten bereit.

Diesel-Spezialitäten für Kenner

Auch in Deutschland nahm währenddessen die Modernisierung des Schienenmaterials Tempo auf – etwa bei der Nordhausen-Wernigerode Eisenbahn AG (NWE), die von der Waggonfabrik Wismar neben einem Personentriebwagen zwei dieselelektrische Gepäcktriebwagen orderte. Mit einer Leistung von 516 PS waren diese beiden stattlichen Schienenbusse in der Lage, vier statt drei Wagen mit einer Höchstgeschwindigkeit von bis 60 Kilometern pro Stunde zu befördern. Bis Ende der

1950er-Jahre trugen diese beide Maschinen – seit 1949 als VT 137565 und VT 137566 bei der Deutschen Reichsbahn geführt – so gemeinsam mit den schweren Dampflokomotiven der ehemaligen NWE die Hauptlast des Brockenverkehrs. Während die Nummer 565 im Jahr 1968 verschrottet wurde, rettete sich die 566 unter die Fittiche der Harzer Schmalspur Bahn (HSB), wo sie derzeit für eine neuerliche Aufarbeitung vorgesehen ist. Die Wartezeit bis zum Comeback dieses enorm belastbaren „Arbeitspferds“ verkürzt LGB mit einem Modell in originalgetreu roter Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI (Art. 26390). Dank vier Radsätzen von zwei kugelgelagerten Bühler-Motoren kann dieses sehr zugkräftige Modell ganz wie sein Vorbild auch eine respektable Wagenkolonne auf Tempo bringen. Via mfx/DCC-Decoder lassen sich die Innen- und die Führerstandsbeleuchtung im Digital-Betrieb steuern sowie viele Licht- und Soundfunktionen aktivieren.

Etwas weiter südlich wurde ab 1959 beim VEB Lokomotivbau Babelsberg die Baureihe V 10C hergestellt. Insgesamt verließen bis 1975 stolze 496 ►

Hilfs- und Trainingszug: Die Norfolk & Southern Railroad (NS) setzte diesen Zug (Art. 29911), bestehend aus einer Diesellok und zwei Wagen, ein. Der Kessel kann mit Wasser befüllt werden – mit einer digital ansteuerbaren Pumpe kann das Wasser verspritzt werden.

WEITERE NEUHEITEN

Zusätzlich zu den genannten Modellen stellt LGB für das Jahr 2022 weitere Neuheiten vor.

30563 RhB Barwagen C 114

Zusammen mit dem Triebwagen ABe 4/4, dem Aussichtswagen und dem Fahrradwagen – der komplette Ausflugszug.

36361 SOEG Personenwagen

Modell eines Reko-Personenwagens der Zittauer Schmalspurbahn mit kompletter Inneneinrichtung – das exklusive Clubmodell 2022.

41022 LGB Museumswagen

Gedeckter Güterwagen in der Gestaltung des diesjährigen Partners, der französischen Museumsbahn M.T.V.

45256 RhB Zementsilowagen

Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI. Metallradsätze, Länge über Puffer 34 cm.

46696 RhB Selbstentladewagen

Bauart Fac der Rhätischen Bahn mit vier Entladeklappen zum Öffnen.

Weitere Infos im Internet

Den gesamten Überblick über die Neuheiten 2022 finden Sie auch im Internet unter www.lgb.de





California-Feeling: Der Straßenbahnwagen mit der Betriebsnummer 130 ist heute noch bei der Muni in San Francisco im Einsatz. Das Modell (Art. 20384) ist erstmals mit Decoder und Sound erhältlich. Ein Stickerbogen mit verschiedenen Zielschildern liegt bei.



Fahrwerk mit Außenrahmen: Die kleine Diesellok der Baureihe V 10C ist aktuell noch bei vielen Museumsbahnen im Einsatz. Als Diesellok Nr. 33 gehört sie auch bei der Mansfelder Bergbahn zum Fuhrpark. Vorbildgerecht ist das Fahrwerk mit Außenrahmen beim neuen Modell (Art. 20323) umgesetzt – Farbgebung und Beschriftung entspricht der Epoche VI, ein mfx/DCC-Sounddecoder gehört ebenfalls zur Ausstattung.



Prosit: ein besonders prächtiges Exemplar des vierachsigen Schiebewandwagens der RhB – das aktuelle Modell mit Werbung der Feldschlösschen Brauerei (Art. 48572).

Exemplare dieser kleinen, für Spurweiten von 600 bis 1067 Millimeter gebauten Diesellok die Werkshallen bei Potsdam. Zum Einsatz kamen sie bei Werk- und Anschlussbahnen, und noch heute sind ungefähr 100 dieser unverwüstlichen Maschinen bei vielen Museumsbahnen im Einsatz – etwa bei der auf 750 Millimeter Spurbreite verkehrenden Mansfelder Bergwerksbahn in Sachsen-Anhalt, der ältesten noch betriebsfähigen Schmalspurbahn Deutschlands. Dort aktiv: die V 10C mit der Loknummer 33 – und zwar im ursprünglichen Anstrich mit hellblauem Lokkasten und roten Rädern. LGB zeigt diesen Klassiker der DR in exakt dieser Farbgebung und in Beschriftung der Epoche VI. Neben einem mfx/DCC-Sounddecoder, einem leistungsstarken Bühler-Motor sowie Führerstandstüren zum Öffnen besticht das LGB Modell vor allem durch das vorbildgerechte neue Fahrwerk mit Außenrahmen.

Eine Hommage an die US-amerikanische Historie bilden zwei Neuheiten aus dem Jahr 2022: zum einen der Hilfs- und Trainingszug für Rettungskräfte im Dienst der Norfolk & Southern Railroad (Art. 29911) und eine Nachbildung der Straßenbahn No. 130 (Art. 20384) wie sie in San Francisco heute noch unterwegs ist.

MUSEUMSWAGEN 2022

Güterwagen mit „Lulu“-Motiv



Er soll immer eine besondere Historie verkörpern: der Museumswagen, den LGB alljährlich ins Programm nimmt. Für das Jahr 2022 ist das wieder in hervorragender Weise gelungen. Als Partner konnte LGB die französische Museumsbahn M.T.V.S. (Musée des tramways à vapeur et des chemins de fer secondaires français) gewinnen. Die Bahn wurde 1976 gegründet

und erweiterte im Jahr 2020 den Fuhrpark (Details unter www.musee-mtvs.com) um einen gedeckten Güterwagen Gb 2621 der Dampfbahn-Furka-Bergstrecke (DFB), der derzeit restauriert wird und auf der Museumsbahn zum Einsatz kommen soll. Der Museumswagen gibt diesen Güterwagen mit einem beeindruckenden Motiv wieder: der Dampflokom Nr. 36, auch „Lulu“ genannt,

die ebenfalls zum Fuhrpark des Vereins gehört und vor dem Güterwagen auch zum Einsatz kommen soll. LGB präsentierte 2020 die Lok als Modellneuheit. Der Museumswagen ist eine einmalige Serie und ist im Shop des Märklineums in Göppingen erhältlich. Weitere Informationen zum Museumswagen finden Sie unter www.maerklineum.de

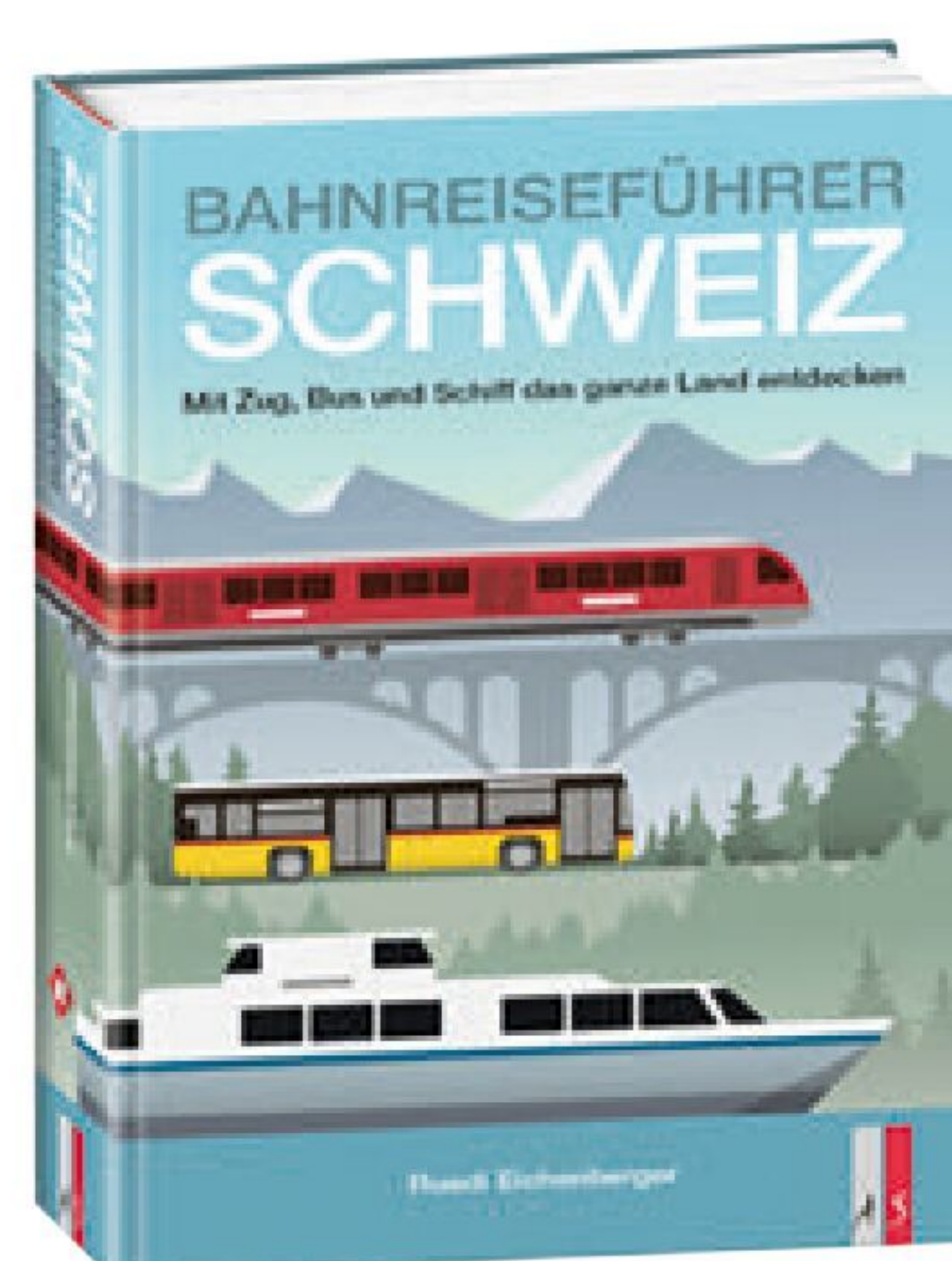
EINZIGARTIGE TECHNIK – AUFREGENDE REISEROUTEN

Das große Bahnerlebnis Schweiz

Als LGB im Jahr 2018 die Dampfschneesleuder Xrot 9213 der RhB als feindetailliertes Metallmodell präsentierte, war die Nachfrage nach dem Sondermodell groß. Die Dampfschneesleudern der RhB besitzen denn auch einen ganz besonderen Nimbus: Sie vereinen große Technik mit einem wichtigen Auftrag – die Bahnstrecke im Winter befahrbar zu halten.



Lesenswert: Die Schweiz ist das Bahnland schlechthin. Zwei Publikationen bringen einen auf den aktuellen Stand – technisch das Buch „Die Dampf-Schneesleudern der RhB“ und der Reisebegleiter „Bahnreiseführer Schweiz“.



Den unentbehrlichen Helfern hat transpress ein 160-seitiges Buch mit 300 Abbildungen gewidmet (ISBN 978-3-613-71625-4), das die Geschichte und die aktuellen Einsatzgebiete beleuchtet. Ein weiteres Buch, der „Bahnreiseführer Schweiz“ (ISBN 978-3-03913-014-6) aus dem AS Verlag (Ziegelbrücke/Zürich), gibt allen Eisenbahnfans, die die Bahnwelt der Schweiz erkunden wollen, einen kompletten Überblick, um die landschaftliche und kulturelle Vielfalt der Schweiz mit Bahn, Bus und Schiff zu erleben. Angereichert ist das Buch mit Übersichtskarten und praktischen Tipps.

Die Schöne aus dem Berner Oberland

Entlang des Brienersees wartet mit der Brünig Dampfbahn (BDB) ein echter Geheimtipp auf alle Eisenbahnfans. Mit historischem Rollmaterial reist man hier auf schmaler Spur durch grandiose Landschaften – und kann sogar auf den Spuren eines legendären Meisterdetektivs wandeln ...



Geht es um die schönsten Bahnstrecken der Schweiz, so denkt der Kenner natürlich sofort an die Rhätische Bahn, die von Chur aus die spektakuläre Bergwelt von Graubünden erobert. Doch die eidgenössische Eisenbahnwelt hält noch weitere Attraktionen bereit. Einer dieser Geheimtipps lockt dabei im Berner Oberland mit der Brünig Dampfbahn (BDB). Seit 1981 befährt der in Brienz ansässige Verein das Netz der Brünig-, der Berner-Oberland-Bahnen (BOB) und der Meiringen-Innertkirchen-Bahn (MIB) mit historischen Dampflokomotiven, altherwürdigem, bestens gepflegtem Rollmaterial – und mit immensem Engagement von über 30 aktiven Heizern, Lokführern und Werk-

stattmitarbeitern. Zum Hauptstandort der BDB avancierte schon frühzeitig das herrliche Interlaken an der Schnittstelle zwischen Thunersee und Brienersee. Dort konnte man von den Schweizerischen Bundesbahnen eine nicht mehr genutzte Lok-Remise zunächst anmieten und letztlich sogar komplett übernehmen. Doch schnell wurde es etwas eng in diesem Domizil, und so erweiterte die BDB ihr Refugium 1999 um etliche Meter an zusätzlichen Hallengleisen sowie um eine neue Werkhalle. So konnte neben den schon seit Jahren gehüteten Dampflokom-Schätzen G 3/4 208 und HG 3/3 1067 auch einer dritten Lokomotive eine neue Heimat geboten werden: der HG 3/3 1068, die zuvor lange Jahre auf einem Sockel

neben dem Bahnhofsgebäude in Meiringen als Museumslokomotive von den einstigen Dampflokezeiten der schweizerischen Eisenbahngeschichte kündete.

Die Anfänge: Enthusiasmus pur – und viel Arbeit

Die Spuren der BDB reichen dabei weit zurück bis ins Jahr 1966, als einige eidgenössische Eisenbahnfreunde die Dampfloks G 3/4 208 und HG 3/3 1067, die in diesem Jahr eine der interessantesten Modellneuheiten von LGB darstellt, vor der Verschrottung retteten. In den folgenden Jahren brachten unzählige Helfer und Freiwillige die beiden von der Schweizerischen Lokomotiv- und Ma-



schinenfabrik Winterthur (SLM) gebauten Veteranen wieder auf Vordermann. Und nach erfolgreicher Aufarbeitung von sechs Personenwagen aus den Jahren 1888 bis 1925, eines Gepäckwagens von 1890 und eines Güterwagens von 1888, fiel schließlich 1981 der Startschuss für den offiziellen Fahrbetrieb. Seither bietet der Verein ab April und bis in den Spätherbst öffentliche Dampffahrten an. Von Interlaken-Ost geht es auf der 16,2 Kilometer langen BDB-Zentralbahn zunächst mit der Ge 3/4 208 den Brienzersee entlang nach Meiringen. Vom dortigen Kopfbahnhof geht es dann über den 1.002 Meter über Meereshöhe gelegenen Brünigpass nach Giswil. Dabei überwindet der Zug eine Steilstrecke mit einer

Maximal-Steigung von 120 Promille sowie einen Höhenunterschied von über 400 Metern. Reizvolle Alternative: ein Abstecher ins hübsche, fünf Kilometer von Meiringen entfernte Innertshofen.

Beeindruckend: die Fahrt frühmorgens am See und der „Moriarty Express“

Ein besonderes Schmankerl gibt es stets zum Saisonabschluss im Spätherbst: Dann führen zwei Sonderfahrten wahlweise über 12,3 Kilometer nach Lauterbrunnen beziehungsweise weitere sieben Kilometer hinauf nach Grindelwald – und auch hier warten jeweils zwei Abschnitte, die im Zahnradbetrieb bewältigt werden müssen. Und als ganz besonderes

Erlebnis wäre da noch der „Moriarty Express“. Mit diesem Ausflugszug wandeln die Passagiere auf den Spuren von Sherlock Holmes und seinem legendären Widersacher Professor Moriarty.

„Dieses Projekt geht eigentlich auf eine ‚Stammtischidee‘ unseres Marketingchefs Mike Ellis zurück“, erzählt Roger Henchoz, Präsident der Brünig Dampfbahn. „Zusammen mit weiteren Mitarbeitern entwickelten wir dann ein Konzept für einen Sonderzug zum Thema Sherlock Holmes und entschieden uns für den Namen Moriarty-Express.“ Wo man auch immer mit der Brünig-Bahn unterwegs ist: Der Reisende wird im Minutentakt mit herrlichen Landschaften und Ausblicken auf die Bergwelt des ►



Eindrucksvoll: Mit den LGB Neuheiten 2022, der HG 3/3 (Art. 20275) und den passenden Wagen (Art. 31331, 31332, 41331) kommt Brünig-Atmosphäre auf jede Gartenbahn.



Idylle pur: Der Reisende wird bei einer Fahrt entlang des Sees mit herrlichen Landschaften und Ausblicken belohnt. Jeder Abschnitt hat seinen ganz besonderen Reiz.



Winterpracht: Auch in der kalten Jahreszeit ist eine Fahrt mit der Brünig Dampfbahn ein echtes Erlebnis. Wie bei der Rhätischen Bahn basiert der Betrieb auf der Meterspur.

Berner Oberlandes verwöhnt. Malerische Dörfer wechseln mit spektakulären Tunnels und Viadukten, Seen, Wälder und Schluchten säumen die Szenerie. „Für uns ist das Streckennetz der BDB eines der schönsten in der Schweiz. Hier hat einfach jeder Abschnitt einen ganz besonderen Reiz“, erklärt Roger Henchoz. „Mein persönliches Highlight ist die Fahrt am Brienersee – vor allem, wenn frühmorgens über dem See ein Nebelschleier liegt und die Sonne diese großartige Szenerie ausleuchtet.“ Doch nicht nur landschaftlich, auch bahnhistorisch ist die BDB ein Erlebnis erster Klasse. „Unser Rollmaterial ist nicht nur wunderschön, sondern auch durchweg authentisch“, schwärmt Henchoz – „alle unsere Loks und Wagen sind einst wirklich auf den Strecken der ehemaligen Brünig-Bahn und der Berner-Oberland-Bahn gefahren.“

Das „Gespenst von Meiringen“

Übrigens: Roger Henchoz ist nicht nur ein langjähriger Eisenbahnkenner und ein versierter Verwaltungs- und Management-Experte, sondern auch ausgebildeter Heizer, der so manche selbst erlebte Anekdote beisteuern kann. Da wäre etwa die vom „Gespenst von Meiringen“: „Als ich meine Ausbildung auf der Zahnradlok absolvierte, waren die Instruktionsfahrten jeweils in den Nächten ab 23 Uhr angeordnet“, erinnert er sich an seine Zeit als „Lokomotiv-Lehrling“. „Demzufolge wurde auch das Anheizen erst zu späterer Stunde vorgenommen. Eines Abends saß ich also zusammen mit dem Lokführer im Führerstand der 1067 und habe das Feuer ausgiebig mit Kohle beschickt. So haben wir natürlich entsprechend Rauch erzeugt und die Gegend um den Bahnhof Meiringen in dunkle Wolken gehüllt. Nach einiger Zeit sahen wir eine weiße Gestalt über die Geleise huschen. Da wir beide nicht an Geister glaubten, harrten wir im Führerstand aus und warteten auf das Geschehen. Sekunden später tauchte denn eine Frau im Nachthemd neben der Lok auf und fuhr uns beiden mächtig an den Karren: Was uns denn einfallen, mitten in der Nacht so eine Schweinerei zu machen und die ganze Gegend zu verstinken. Sie wies uns an, unverzüglich mit der Raucherei aufzuhören; drehte sich um und verschwand in den Rauchschwaden. Wir beide waren so überrascht und sprachlos, dass wir keine Widerrede von uns gaben. Erst einige Zeit später, als wir den Vorfall verdaut hatten, konnten wir uns darüber amüsieren.“

Der Fuhrpark der BDB: Dampfloks-Zauber par excellence

Ins Berner Oberland gelangte die dreiachsige sowohl für den Zahnrad- wie auch für den Adhäsionsbetrieb konstruierte HG 3/3, als die Schweizerische Bundesbahn diese Baureihe zusammen mit der Baureihe G 3/4 zwischen 1906 und 1913 für den Einsatz auf der Brünig-Bahn orderte, ihrer einzigen schmalspurigen Bahnlinie. Nach und nach folgten dann knapp zwei Dutzend weitere Maschinen, die vom Depot Meiringen aus alle Züge über die Brünig-Bergstrecke transportierten und auch auf den Flachstrecken unterwegs waren. Und bis zur Elektrifizierung der Brünig-Bahn in den Jahren 1941/1942 bildeten diese Dampfloks das Rückgrat für die Strecken zwischen Luzern – Giswil und Meiringen – Interlaken. Nach ihrer Ausmusterung Anfang der 1960er-Jahre standen zuletzt noch die Loknummern 1065, 1067 und 1068 als fahrdrahtunabhängige Reserve bereit. Außer bei der Schneeräumung kamen sie auch im Rangierdienst in Meiringen und Interlaken-Ost zum Einsatz.

Das endgültige Aus für die Veteranen der Brünig-Bahn kam schließlich im September 1965. Während die 1065 verschrottet wurde, gelang es den Gründervätern der BDB, die 1067 sowie die G3/4208 vor dem Abwracken zu bewahren. Liebevoll aufgearbeitet, gelangte dieses Duo 1967 in den Besitz der Ballenberg-Dampfbahn und verkehrt seit 1972 wieder im Nostalgieverkehr auf der Brünig-Bahn. Die 1068 wiederum wechselte nach ihrer Ära als Denkmallok im Jahr 2000 in den Besitz der Brünig Dampfbahn und soll nach einer Generalüberholung in naher Zukunft ebenfalls über ihre frühere Stammstrecke dampfen.

Währenddessen legt das Team der BDB natürlich auch im Alltagsbetrieb tüchtig Hand an, um alle Loks und Wagen für die kommende Saison herauszuputzen. Neben ihren Normal- und Sonderfahrten plant die Crew um Roger Henchoz auch einen „Tag der offenen Depottore“ und bietet diverse Events und Aktionsangebote. So kann die Lok-Remise in Interlaken für Veranstaltungen oder Workshops gemietet werden. Auch Führerstands-Mitfahrten können gebucht werden und an Bord von speziellen Extrazügen geht es hinauf in die Jungfrauregion oder ins wildromantische Haslital. Alle Informationen, Termine und Fahrpläne des Jahres 2022 finden sich im Internet unter www.ballenberg-dampfbahn.ch



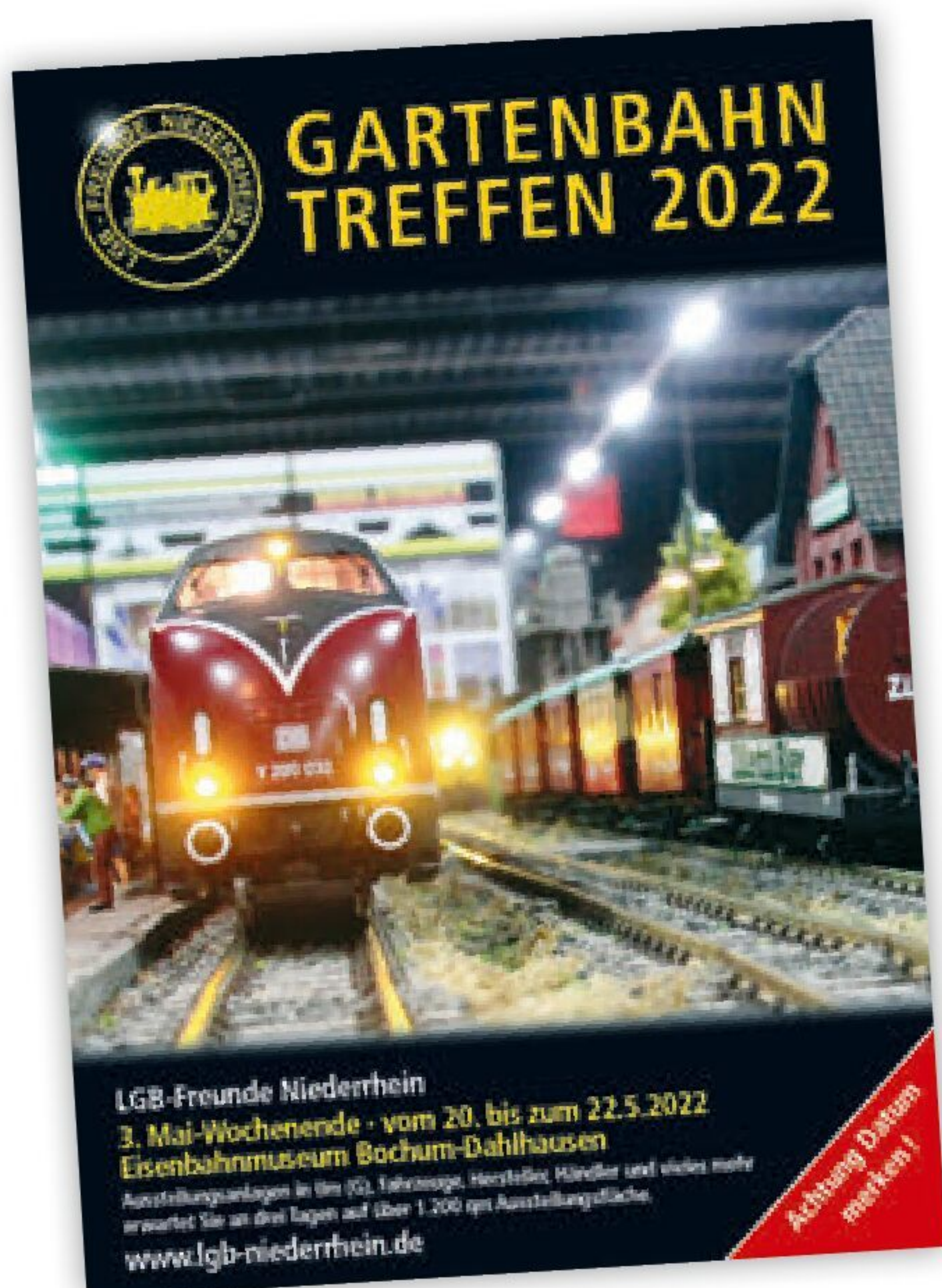
Voller Einsatz: Auf dem Weg zum Brünig-Pass kommt der Zahnstangenantrieb zum Einsatz – auch mit dem LGB Modell ist echter Zahnradbetrieb wie im Vorbild möglich.



Imposante Ufer- und Bergkulisse: Mit einer Länge von 14 Kilometern und einer Breite von 2,8 Kilometern gehört der Brienzersee zu den vier großen Seen im Kanton Bern.



Frank Tümmermann, Vorstandsmitglied der LGB Freunde Niederrhein, gibt einen Überblick über die vielen Projekte, die derzeit zu bearbeiten sind. Es gibt immer was zu tun – aber es macht auch jede Menge Spaß.



Jetzt schon vormerken: Das Gartenbahn Treffen 2022 findet im Mai in Bochum-Dahlhausen statt.

FRANK TÜMMERMANN

Das macht richtig Spaß

Manchmal frage ich mich, warum ich das alles mache. Aber dann kommt mir auch gleich die Antwort in den Sinn: Weil's richtig Spaß macht. Und weil es schön ist, wenn man etwas bewegen kann, das nicht nur einem selbst Freude bringt, sondern auch vielen anderen. Anfang vergangenen Jahres hatte ich an dieser Stelle vom Umzug der LGB Freunde Niederrhein berichtet. Davon, dass wir rund 500 Meter Gleismaterial von unserem ehemaligen Domizil im Bahnbetriebswerk Krefeld zu unserem neuen Vereinsheim in Duisburg transportiert haben, dazu Weichen, Natursteine, Gebäude, Brücken und jede Menge Technik und Ersatzteile.

Inzwischen sind wir an unserem neuen Standort heimisch geworden und konnten auch schon unsere erste interne Veranstaltung durchführen: Am 27. November, unserem Advents-Fahrtag, haben wir mit einem guten Dutzend Loks die ersten Runden gedreht und das neue Domizil sozusagen offiziell eingeweiht – mit 2G und gebührend Abstand.

Eins unserer nächsten großen Ziele ist die IMA im September 2023 in Göppingen. Bis dahin wollen wir unsere USA-Anlage präsentationsreif haben. Unter anderem mit einer Stadt aus den 50er-Jahren und einer Trestle-Brücke, wie sie typisch ist für die alten amerikanischen Holz-Eisenbahnbrücken.

Und dann ist da noch ein anderes Projekt, an dem ich seit einiger Zeit mitwirken darf: In Bergün im Schweizer Kanton Graubünden, beim dortigen Bahnmuseum, soll auf 2.400 Quadratmetern Fläche eine riesige LGB Anlage entstehen. Die Highlights der Bernina- und Albula-Linie werden dort im Maßstab 1:22,5 nachgebaut – mit vielen Brücken, Tunnels und kühnen Viadukten wie dem Kreisviadukt von Brusio. Diese einglei-

sige Bogenbrücke, erbaut Anfang des vergangenen Jahrhunderts, führt in einer 360-Grad-Schleife zu Tal. Sie ist das Wahrzeichen der Bernina-Bahn und Teil des UNESCO-Weltkulturerbes.

Was lag da näher für die Initiatoren des Projekts bei der Rhätischen Bahn, als bei Märklin um Unterstützung zu bitten. Und wie das halt so ist: Die Märklin LGB Lenker Wolfram Bächle und Andreas Schumann riefen mich an mit der Frage, ob ich für dieses LGB Projekt die Kapitänsmütze aufsetzen wollte. Klar, dass ich mich geehrt und herausgefordert fühlte. Zugleich wusste ich aber auch, auf meine Vereinskameraden ist Verlass. Denn so was kann man nur im Team machen.

Seither waren wir schon mehrfach bei den Schweizer Kollegen, um gemeinsam mit ihnen die Planung voranzutreiben. Und ganz nebenbei haben wir, die LGB Freunde Niederrhein, im Juni an den Rail Days in Luzern teilgenommen – und unsere 3 x 6 Meter große Anlage ausgestellt. Die ganzen Teile durch den Zoll zu bringen, das ist wahrlich ein Abenteuer – mit Listen und Gewichten, mit Preisangaben, Carnets und jeder Menge Stempeln ...

Und weil wir ja geübt sind, mit dem ganzen Material auf großer Fahrt zu sein, waren wir Anfang November auf der Faszination Modellbau in Friedrichshafen. Ach ja: Und ganz nebenbei beteiligen wir uns auch am Ausbau des Märklineums in Göppingen.

Übrigens: 2022 wollen wir beim Albula-Großprojekt die Gleisführung planen, und die ersten Bauarbeiten haben wir für 2023 ins Auge gefasst. Wenn alles gut läuft, soll die komplette Anlage in etwa vier Jahren fertiggestellt sein. Es gibt immer was zu tun. Und das – und die leuchtenden Augen von Klein und Groß – macht einfach Spaß.

Wird im Maßstab 1:22,5 Teil der geplanten LGB Anlage in Bergün: der Kreisviadukt von Brusio.



Malteser in Aktion

Nach der Flutkatastrophe in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz im Juli 2021 dauern die Aufräumarbeiten weiter an. Im Fokus steht vor allem die Wiederherstellung einer Infrastruktur. Vor Ort im Einsatz: der Malteser Hilfsdienst e. V., den Märklin mit einer Spende über 210.000 Euro unterstützt. Hierdurch konnte bereits eine temporäre Kita- und Schulkinderbetreuung im Fluthilfezentrum in Kreuzberg an der Ahr eingerichtet werden. Nachdem die Kinder aus der Umgebung von der Schule abgeholt werden, können sie dort Mittagessen und werden zwischen 12 und 18 Uhr betreut. Neben der Unterstützung bei den Hausaufgaben, werden auch pädagogische Spiele angeboten. Pünktlich zur Modellbahner-Weihnachtszeit hat Märklin verschiedene Start up und my world Startpackung bereitgestellt.



Im Fluthilfezentrum der Malteser ist nun auch eine Kita- und Schulkinderbetreuung eingerichtet.



Durch die Katastrophe sind die Anwohner näher zusammengedrückt. Jeden Abend zünden sie Kerzen auf der Brücke an.

Ablenkung vom Alltag: Mit Märklin my world und Start up Produkten können die Kinder eine eigene Modellbahn aufbauen.



Geplante Events und Termine 2022

Leider lässt sich wegen der Auswirkungen der verschiedenen Coronavarianten für das Jahr 2022 noch kein verlässlicher Terminplan erstellen. Folgende Veranstaltungen sind derzeit in Planung: Faszination Modellbahn in Mannheim (www.faszination-modellbahn.com) vom 11. bis zum 13. März; knapp einen Monat später soll die neue Ausgabe der Intermodellbau in den Westfalenhallen in Dortmund vom 7. bis zum 10. April (www.intermodellbau.de) folgen. Als weiteres Highlight plant Märklin im Herbst 2022 den Tag der offenen Tür in Göppingen. Zwei Tage soll es hier vom 16. bis zum 17. September ein Blick hinter die Kulissen des Produktionsablaufs geben. Außerdem lädt das Märklineum zur interaktiven Reise durch über 160-Jahre Firmengeschichte ein. Die aktuellen Infos und Termine zu den Veranstaltungen finden Sie online unter www.maerklin.de (Service/Kundenservice/Events).



Gewinnerbild Fotowettbewerb

Es waren beeindruckende Fotos, die die Clubmitglieder auf ihren Clubreisen geschossen haben. Die interessantesten unter ihnen standen bis zum 28. November 2021 online zur Abstimmung. Die Clubmitglieder haben gewählt und die Auszählung ergab folgendes Resultat: Das Foto des Glacier Express auf dem Landwasserviadukt hat beim Club-Fotowettbewerb anlässlich der Club-Schweizreise den ersten Platz belegt. Der Fotograf Ralf Gnoyke erhält als Preis von Märklin die Lok der BR 103.1 (Art. 39173) – dem ausgelosten Gewinner unter den Teilnehmern der Abstimmung ist der RhB Containerwagen (Art. 45925) bereits zugestellt worden. Wir gratulieren herzlich und bedanken uns bei allen für die großartige Teilnahme am Wettbewerb.

Das Überfahren des Landwasserviadukts ist atemberaubend – ebenso das Foto: Es gewinnt beim Club-Fotowettbewerb.



Clubreisen 2022

Exklusive Bahnen, atemberaubende Landschaften, Industriekultur: die Clubreisen des Jahres 2022 bieten jede Menge Abwechslung.

11. bis 16. Mai: Volldampf in der Lausitz/Ostsachsen



Die Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft (SOEG) betreibt die Zittauer Schmalspurbahn – ein Erlebnis pur.



Bietet unter anderem auch eine Mitfahrt auf einer Nachbildung des Adlerzugs: die Görlitzer Oldtimer Parkeisenbahn.

Im Osten von Sachsen dampfen zwei außergewöhnliche Schmalspurbahnen. Seit 1890 schlängeln sich die Züge durch das Zittauer Gebirge, dem kleinsten Mittelgebirge Deutschlands. Das Streckennetz der 750-Millimeter-Schmalspurbahn mit den beiden Ästen zum Kurort Oybin und Kurort Jonsdorf ist 16 Kilometer lang. Die Steigungen betragen bis zu 30 Promille, sorgen also für einen guten Dampf aus der Lok, die sich bis zu 200 Höhenmeter erarbeiten muss. Viele von Ihnen kennen diese landschaftlich schöne Bahn, auch wenn Sie noch nie dort gewesen sind: Oft bildet sie für Filme die Kulisse mit ihren sorgfältig erhaltenen Fahrzeugen, darunter Dampflok aus dem Jahre 1928.

Ebenso spannend ist die Waldeisenbahn in Bad Muskau. Die schmale 600-Millimeter-Bahn ist seit 1895 in Betrieb, zunächst als Pferde-, seit 1896 als Dampfeisenbahn. Stand die Waldeisenbahn in den 1970er-Jahren vor dem Aus, gab es zum Glück tüchtige Eisenbahnfreunde, die diese einzigartige Bahn retten konnten. Eine weitere Sonderfahrt entführt Sie kreuz und quer

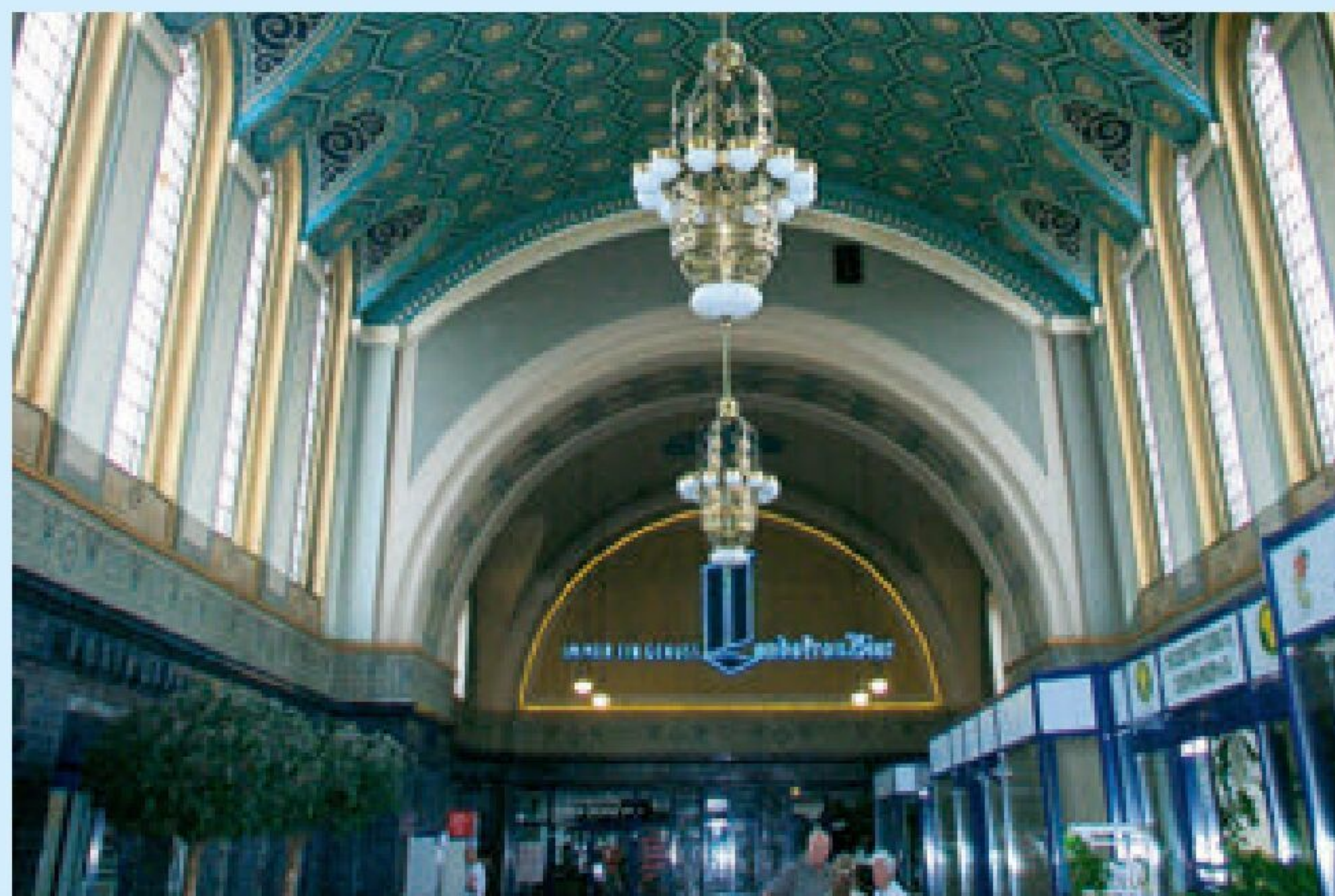
durch die Oberlausitz. Bequem vom Fenster unseres Sonderzuges aus, dampfen wir durch die Landschaft zwischen Wäldern und Tagebau. Sie wohnen in der Europastadt Görlitz, in deren eindrucksvoller Altstadt wunderschön restaurierte Häuser aus über 500 Jahren glänzen. Gerade die Dampflokomotiven der Zittauer Schmalspurbahnen werden auch von LGB in klein hergestellt. Bei den Clubreisen werden die Reisen zusätzlich von einem Märklin Mitarbeiter begleitet. Vorgesehen ist für diese Reise der Produktmanager Andreas Schumann aus dem Hause Märklin. Wir haben vier Sonderzüge exklusiv nur für unsere Reisegruppe. Es gibt also Platz für alle zum Fotografieren und Filmen – oder Sie schauen nur einfach bequem aus dem Fenster.

Dauer: 11.05. bis 16.05.2022

Die ausführlichen Informationen zur Reise finden Sie im Clubbereich von LGB unter www.lgb.de / Anmeldung über Bahnreisen Sutter (Internet: www.bahnen.info).



Die Waldeisenbahn in Bad Muskau ist seit 1895 in Betrieb und eine der wenigen 600-Millimeter-Bahnen in Deutschland.



Die Empfangshalle des Bahnhofs Görlitz mit den beiden imposanten Deckenleuchten wurde im Jahr 1917 eingeweiht.



Rollt für Clubmitglieder durch die Schweiz: der legendäre „Rote Doppelpfeil“ mit dem auch Churchill unterwegs war.

04. bis 07. August: Legendäre Triebzüge in der Schweiz

Einmal im Leben (wieder) im TEE „Gottardo“ sitzen und durch die Lande fahren – wer noch nie diesen stilvollen TEE-Triebzug erlebt hat, bekommt im Sommer die Gelegenheit, denn dieser Zug rollt nur für unsere Clubreisegruppe durch das Schweizer Seenland. Einen ebenso legendären Ruf hat der Rote Doppelpfeil mit dem Spitznamen „Churchill“. Der britische Staatsmann reiste 1946 mit dem Doppelpfeil bei seinem Staatsbesuch durch die Schweiz. Unsere Rundreise führt Sie unter anderem zum größten Wasserfall Europas, mit einem Fotohalt auf der Rheinbrücke bei Schaffhausen. Stilvoller können Sie kaum in der Schweiz reisen. Beide Triebzüge, sowohl den TEE „Gottardo“ als auch den Roten Doppelpfeil „Churchill“, hat Märklin als Modell gefertigt. In den beiden Zügen hat jede und jeder seinen garantierten Fensterplatz. Somit können Sie unsere Sonderfahrten entspannt genießen. Wie immer bei den Märklin Clubreisen wird auch diese Rundreise zu den eleganten Triebzügen der Schweiz von einem Mitarbeiter des Hauses Märklin begleitet. Vorgesehen ist für diese Reise Karl-Heinz Gräßle, Produktmanager H0 im Hause Märklin.

Dauer: 04.08. bis 08.08.2022

Die ausführlichen Informationen zur Reise finden Sie im Clubbereich von LGB unter www.lgb.de / Anmeldung über Bahnreisen Sutter (Internet: www.bahnen.info).



Stilvolles Reisen: Eine Fahrt mit dem „TEE Gotthardo“ ist auch heute noch großer Genuss und bleibt unvergesslich.

08. bis 12. Oktober: Riesendampf mit der 241 A65

Die Baureihe 241 der französischen Bahn gehört zu den größten Schnellzug-Dampflok, die je in Europa gebaut wurden. Und bei aller Größe sind die Loks der Baureihe sehr elegant konstruiert. Die 241 A 65, von einem Schweizer Eisenbahnverein aufwendig restauriert und in Stand gehalten, zählt heute zu den größten noch betriebsfähigen Dampflok Europas. Und mit dieser Schweizer Museumsdampflok planen wir eine große Rundfahrt am Rhein sowie am Bodenseeufer entlang und genießen das kräftige Dampfen und Zischen dieser höchst beeindruckenden Schnellzuglokomotive. 2017 war die 241 A 65 viel bestaunter Gast bei den Märklin Tagen in Göppingen – und sie ist auch von Märklin als Modell in den Spurweiten 1 und H0 umgesetzt worden.

Dauer: 08.10. bis 12.10.2022

Die ausführlichen Informationen zur Reise finden Sie im Clubbereich von LGB unter www.lgb.de / Anmeldung über Bahnreisen Sutter (Internet: www.bahnen.info).



Imposant und elegant: Im Jahr 2017 war die 241 A 65 vielbewunderter Gast bei den Märklin Tagen in Göppingen.

Clubvorteil: Clubmitglieder erhalten einen Nachlass von fünf Prozent auf den Reisepreis. Weitere Details zu den Clubreisen finden Sie im Internet im Clubbereich unter www.lgb.de

Exklusiv: das neue Clubmodell 2022

Ausschließlich für Clubmitglieder ist der SOEG-Personenwagen 970 231 (Art. 36361) in grün-elfenbeinfarbener Farbgebung. Der vierachsige Reko-Personenwagen entspricht seinem Vorbild, wie er zwischen 2000 und 2006 auf den Schmalspurgleisen um Zittau im Einsatz war.

Nach der Jahrtausendwende rückten bei der Zittauer Schmalspurbahn der Ausflugsverkehr und der historische Bahnverkehr zusätzlich zum alltäglichen Personenverkehr in den Fokus der Bahngesellschaft. Mit modernisierten Wagen und einer neuen Farbgebung versuchte die SOEG, die Attraktivität ihrer Züge zu verbessern. Der Personenwagen 970 231 gehörte zu den ersten Wagen, die im neuen Grün-Elfenbein-Design mit dem markanten SOEG-Schriftzug ausgeliefert wurden. Auch die Fenster waren neu, die Wagen besitzen die für Reko-Wagen typischen Übersetzfenster, bei denen die obere Hälfte geöffnet werden konnte. Die Farbgebung wurde ab 2006 durch eine komplett grüne Lackierung mit dem Schriftzug „Zittauer Schmalspurbahn“ ersetzt.

Bestellhinweis

Der Bestellschein für das Clubmodell 2022 lag der Ausgabe 04/21 bei. Falls er abhanden gekommen ist oder Sie neu im Club sind, können Sie gerne bei unserem Clubteam eine Nachsendung beantragen oder das Modell per Clubkarte direkt bei Ihrem Fachhändler bestellen. Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass der Bestellschein nicht übertragbar ist. Sie sind noch kein Clubmitglied? Dann am besten gleich anmelden unter www.lgb.de/club – die Bestellunterlagen werden Ihnen per Post zugeschickt.

Wichtig

Ob per Bestellcoupon oder Clubkarte – Bestellschluss für den Clubwagen 2022 ist der 28. Februar 2022. Lieferbeginn ist im 4. Quartal 2022. Ein personalisiertes Echtheitszertifikat wird jedem Bezieher voraussichtlich Anfang November 2022 mit der Club-Aussendung 4/2022 zugesendet.

Vorbildlich: Die typischen Übersetzfenster der Zittauer Personenwagen sind natürlich auch vorhanden.

Highlights LGB Clubmodell 2022 SOEG-Personenwagen, Art. 36361

- 1 Modell eines Reko-Personenwagens, wie er bei der Zittauer Schmalspurbahn im Einsatz war.
- 2 Originalgetreue Beschriftung und Farbgebung der Epoche V.
- 3 Türen an den Plattformen zum Öffnen.
- 4 Komplette Inneneinrichtung.
- 5 Metallradsätze.
- 6 Länge über Puffer 58 Zentimeter.

Ausgebaut: Der Wagen ist innen komplett eingerichtet.



Wunderschöne Club-Parkbank

Viele Leser haben 2021 das Clubgeschenk – eine Parkbank mit fröhlichem LGB Fan – auf ihrer Anlage aufgebaut. Wir suchen nun unter den Top-10-Motiven das schönste Foto. Stimmen Sie ab.



Das Clubgeschenk 2021 hat sehr vielen Mitgliedern gefallen. Auf unsere Frage: „Vielleicht haben Sie ja auch schon ein schönes Plätzchen für das Clubgeschenk 2021 auf Ihrer Anlage gefunden und eine Szene damit gestaltet?“ haben viele Leser positiv reagiert und sich am Fotowettbewerb beteiligt. Maximal drei Aufnahmen konnten die Leser dabei schicken. Eine Jury hat nun unter den zahlreichen Einsendungen die zehn schönsten Motive aus-

gewählt. Die einzelnen Fotos können Sie im Internet in Ihrem Clubbereich (www.lgb.de, Stichwort Club anklicken und einloggen) ansehen. Viel Spaß beim Betrachten und Abstimmen.

SO STIMMEN SIE AB

Sie können sich ganz einfach an der Wahl beteiligen: Im Clubbereich (www.lgb.de) stehen die von einer Jury ausgesuchten zehn interessantesten Fotos zur Auswahl.

Hier können Sie alle Fotos in Ruhe betrachten und auf Mausklick sogar vergrößern. Wählen Sie Ihren Favoriten, indem Sie den entsprechenden Buchstaben eintragen.

Wer sich an der Abstimmung beteiligt, kann ebenfalls gewinnen. Unter allen Teilnehmern verlosen wir einen Caboose-Wagen im Coca-Cola-Design der Epoche III (Art. 40757).

Unter allen Einsendern werden die Gewinner ausgelost. Eine Barauszahlung der Preise ist nicht möglich. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Teilnahmeschluss: 30. April 2022.

Die Schritte zur Abstimmung:

- Rufen Sie im Internet www.lgb.de auf.
- Klicken Sie auf den Punkt „Club“.
- Wählen Sie sich mit Mitgliedsnummer und Passwort in den Clubbereich ein.
- Gehen Sie auf die Seite „Fotos Clubgeschenk“ und stimmen Sie ab.



Clubgeschenk 2021: Der LGB und Depesche Fan auf der Parkbank kam unter den Mitgliedern sehr gut an. Am Fotowettbewerb beteiligten sich viele Leser. Die zehn schönsten Motive stehen nun im Internet zur Auswahl. Stimmen Sie ab und gewinnen Sie.



Lokomotiven digital steuern: Befehle werden von der Steuereinheit über das Gleis an den Lokdecoder übermittelt, der als „Intelligenz vor Ort“ dafür sorgt, dass die entsprechenden Funktionen auch ausgeführt werden.

Das Gehirn der Lok

Der eingebaute Decoder macht Lokomotiven zu technischen Wunderwerken. In einer Serie erklären wir die Grundlagen und wie Sie diese individuell abstimmen können – falls gewünscht.

Die heutigen Lokdecoder bieten dem Modellbahner sehr viele Eingriffsmöglichkeiten, um deren Verhalten auf die individuellen Gegebenheiten auf der Modellbahn und die Wünsche des Bedieners abzustimmen. In der ersten Folge unserer Serie möchten wir Ihnen einen generellen Überblick über die technischen Grundlagen geben, während wir in den weiteren Folgen erklären, wie bestimmte Werte im Decoder geändert werden können, um zum Beispiel das Fahrverhalten oder die Beleuchtung den individuellen Wünschen anzupassen. Generell gilt: Decoder sind ein Elektronik-Baustein zur Entschlüsselung digitaler Signale. Sie setzen Steuerbefehle

zum Beispiel in konkrete Fahrbefehle für die Antriebe um. Im Digital-Betrieb werden die Fahrt- und Schaltbefehle über das Gleis vom Steuergerät an die Lok übermittelt. Ganz wichtig: Bei der Auslieferung sind die Decoder bereits optimal auf die entsprechenden Lokomotiven abgestimmt. Bevor Sie Werte ändern, sollten Sie sich über die Auswirkungen Ihrer Änderungen einen Überblick verschafft haben und nur Änderungen vornehmen, wenn Sie technisch entsprechend versiert sind (siehe Hinweis zu den Regeln im Kasten auf Seite 37). Für die Einstellung eines Decoders können verschiedene Geräte verwendet werden, die unterschiedliche Möglichkeiten besitzen:

- Central Stations (CS2, CS3) bieten den optimalen Zugriff auf die Konfiguration der Decoder und besitzen ein spezielles Konfigurationsmenü, in dem alle Registereinträge des jeweiligen mfx-Decoders geladen und geändert werden können.
- Mit der Mobile Station (MS2) können am Decoder wichtige Einstellungen wie Höchstgeschwindigkeit, Anfahr- und Bremsverzögerung vorgenommen werden. Aufgrund ihres geringen Laststroms ist sie für den Fahrbetrieb bei LGB jedoch weniger geeignet.
- Mit dem Decoder-Programmer (Märklin Art. 60971) und der Adapterplatine (Art. 55129) für den Großbahndecoder 55029



können die Nachrüstdecoder mit einem individuellen Sound- und Decoder-Projekt direkt bespielt werden. Hierzu dient das Computerprogramm mDecoderTool3, das kostenlos auf der LGB Webseite als Download zur Verfügung steht. Neben dem Programmierstick lassen sich die Projekte von der Software auf den Nachrüstdecoder auch über die CS2 oder CS3 übertragen.

● Professionelle Nachrüster bevorzugen die Möglichkeit, einen Decoder vor dem Einbau in ein Modell testen zu können. Hierbei hilft der Decoder-Tester (Märklin Art. 60970), der für alle aktuellen Decoder geeignet ist, aber auch zum Austesten der meisten älteren Decoder-Typen eingesetzt werden kann.

Grundlagen der Einstellarbeiten an Decodern

● Nachfolgend gehen wir immer von der Verwendung des aktuellen Nachrüstdecoders 55029 aus. Für andere Decoder stehen entweder nicht alle Einträge zur Verfügung oder sind andere Registeradressen zu benutzen.

● Wichtig: Da im Extremfall das Programmieren eines falschen Registers dazu führen kann, dass dieser Decoder unbrauchbar wird, ist vorher zu klären, um welchen Decoder es sich handelt.

Ein Projekt vom mDecoderTool3 ist nach dem Aufspielen das neue Basisprojekt bei diesem Decoder. Nach einem Decoder-Reset sind genau diese Einstellungen wieder wirksam. Auch Änderungen, die beispielsweise mit einer CS3 vorgenommen werden, sind nach einem Decoder-Reset auf die Basiswerte zurückgesetzt. Daher sollte man diese Projekte sehr sorgsam planen, damit später möglichst wenige Änderungen notwendig sind.

● Das mDecoderTool3 ist zum Programmieren von Nachrüstdecodern konzipiert und nicht geeignet, um Seriendecoder zu verändern. Serienmodelle sind von den LGB Spezialisten abgestimmt und können beispielsweise mit einer CS2 oder CS3 bearbeitet werden. Durch einen Decoder-Reset wird der Serienzustand wiederhergestellt.

Mit dem mDecoderTool3 kann man auf eine ständig wachsende Anzahl von Decoder-Projekten der Serienprodukte zurückgreifen. Sollten diese Projekte Ihren Wünschen entsprechen, können Sie diese direkt auf den Nachrüstdecoder aufspielen. Ansonsten passen Sie ein Projekt Ihren Wünschen an und spielen es dann auf Ihren Decoder.

● Register können entweder mit Werten eines bestimmten Wertebereiches programmiert werden – beispielsweise von 0 bis 255 (0 steht meist für minimal, während der höchste Wert für die maximale Einstellung steht). Bei anderen Registern können verschiedene Möglichkeiten ein- oder ausgeschaltet werden. Hierzu stehen bis zu 8 Bit zur Verfügung. Soll ein bestimmtes Bit gesetzt sein, wird dies durch einen bestimmten Wert erzeugt, den nur dieses Bit besitzt (Bit 0: 1, Bit 1: 2, Bit 2: 4, Bit 3: 8, Bit 4: 16, Bit 5: 32, Bit 6: 64, Bit 7: 128). Alle nicht verwendeten Bits stehen immer auf 0. Der Wert im Register ist die Summe der Bits. Beispiel: Bit 1, 2 und 4 sollen gesetzt sein: Dann ergibt sich ein Wert von $2 + 4 + 16 = 22$.

● Wird ein solches Register über die CS2 oder CS3 programmiert, dann wird im mfx-Modus ein Auswahl-Feld angezeigt, in dem die Bits nur markiert werden müssen. Dies macht die mfx-Programmierung so komfortabel, da Sie sich keine Gedanken zu den dahinter stehen-

FOLGENDE REGELN SOLLTEN SIE BEIM PROGRAMMIEREN EINES DECODERS BEACHTEN:

- 1 Bitte nur Änderungen durchführen, deren Auswirkungen Sie kennen. Im Extremfall kann ein Decoder durch eine falsche Programmierung unbrauchbar werden.
- 2 Klären Sie zuerst, um welchen Decoder es sich in Ihrem Modell handelt. Die vorgestellten Vorgänge gelten für die aktuelle Decodergeneration von Märklin, Trix und LGB. Bitte bei diesen Decodern nur die Register verändern, die in der jeweiligen Lok- oder Decoder-Anleitung vorgestellt werden.
- 3 Dokumentieren Sie genau, welche Änderungen Sie programmiert haben. Nur so werden Sie später die durchgeführten Einstellungen rekapitulieren können.

den Einzelwerten machen müssen. Das System übernimmt den korrekten Wert automatisch.

● Dies gilt natürlich auch für das mDecoderTool3, in dem für viele Einstellungen entsprechende Auswahlfenster vorhanden sind. Welcher Wert in welchem Register (CV) dafür programmiert wird, müssen Sie nicht kontrollieren. Das System übernimmt dies automatisch für Sie.

Auswahl der möglichen Betriebsarten

Nachrüst- und Seriendecoder der aktuellen Generation verstehen die Digital-Formate mfx, MM2 oder DCC. Dabei gilt im Digital-Bereich folgende Priorisierung:

- **Priorität 1: mfx**
- **Priorität 2: DCC**
- **Priorität 3: MM/MM2**

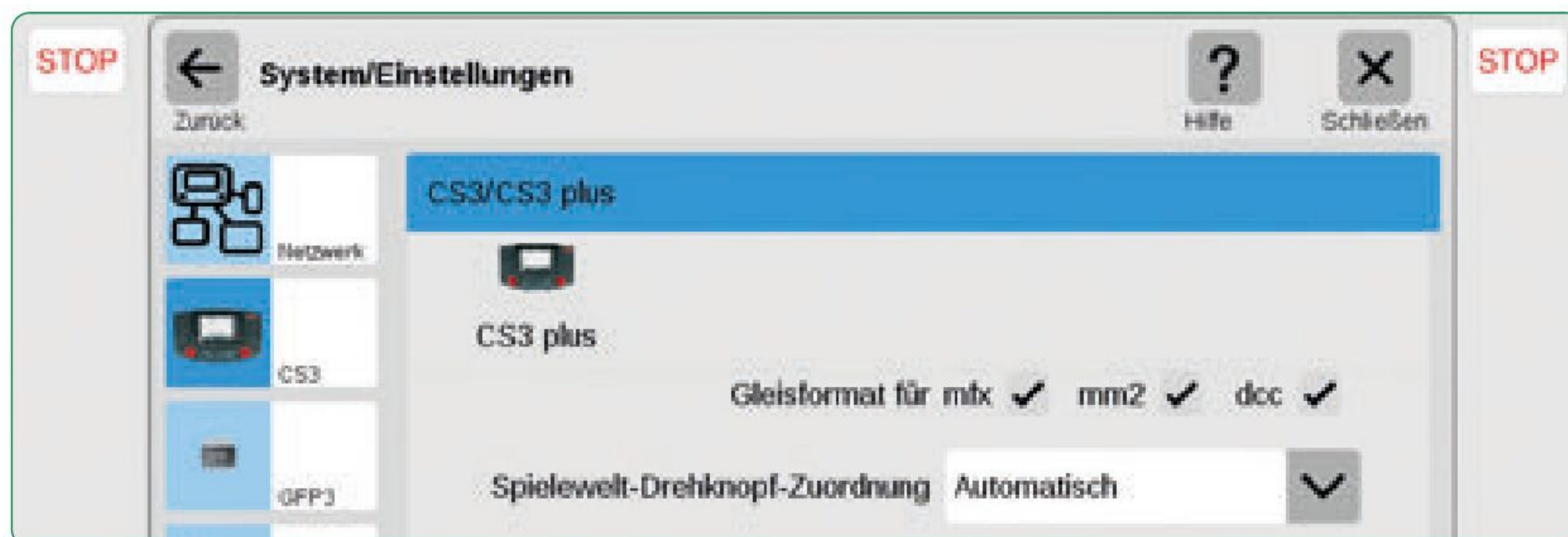
Unabhängig von dieser Prioritätenliste besteht die analoge Betriebsmöglichkeit. Im Analogbetrieb können die Modelle wahlweise über Wechselspannung (Fahrspannung 0-16 V AC, Umschaltimpuls 24 V AC) oder Gleichspannung (0-24 V) gesteuert werden. Wobei die Deaktivierung analoger Fahrmöglichkeiten möglich ist.

Natürlich ist es toll, dass die Decoder so viele Formate beherrschen, aber teilweise stehen diese ►

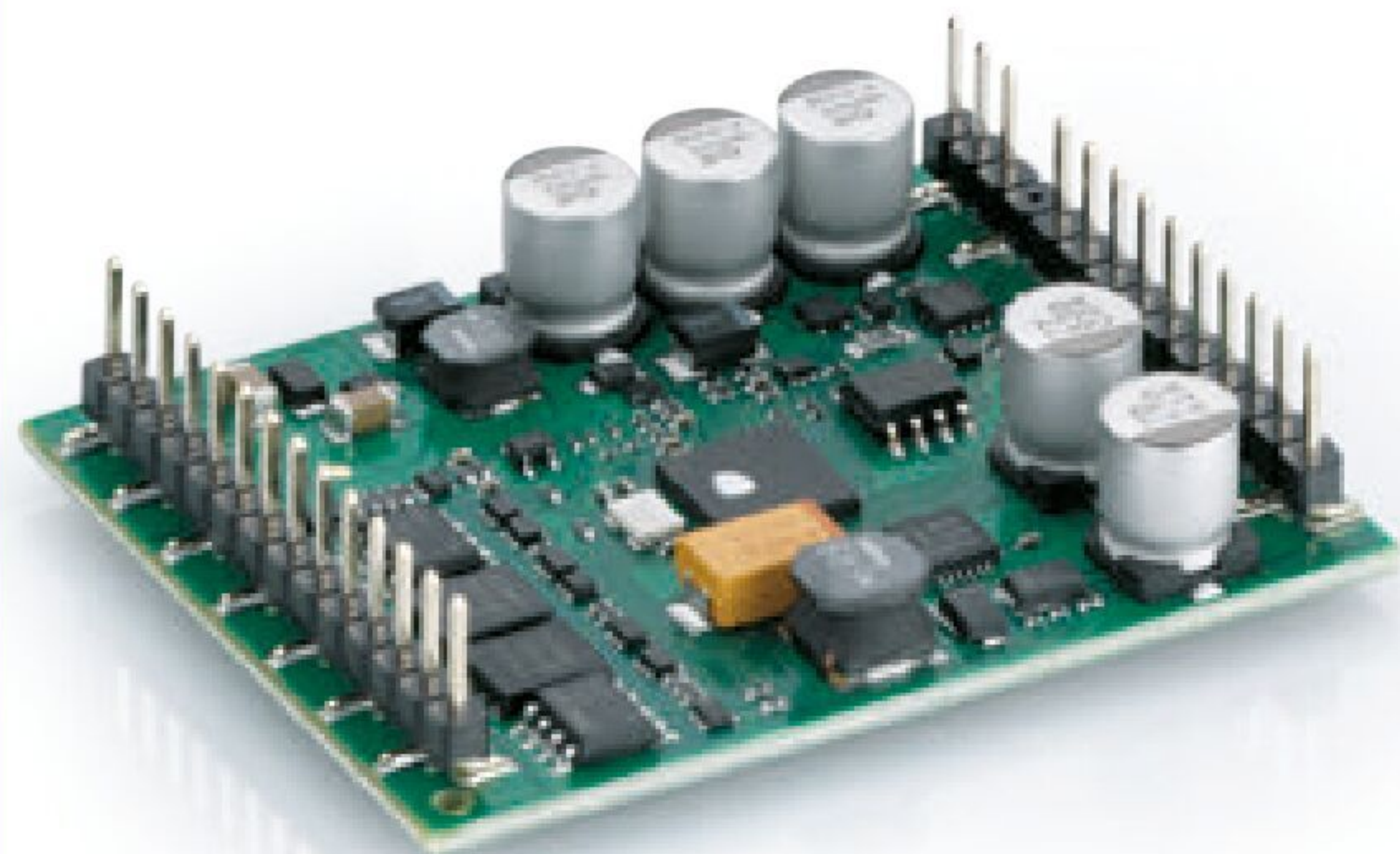


Decoder sind bei der Auslieferung optimal auf das jeweilige Modell abgestimmt, wie hier bei der Dampflokomotive der Baureihe 99.72. Wer möchte, sollte nur mit Bedacht Änderungen vornehmen und diese dokumentieren.

DIGITAL-FORMATE



Die CS3 beherrscht die Digital-Formate mfx, MM2 und DCC. Nicht benötigte Protokolle sollten in den Einstellungen deaktiviert werden.



Der Nachrüstdecoder (Art. 55029) arbeitet mit einer modernen 32-Bit-Architektur und steuert bis zu 32 Funktionen.

Bit 0: Analog Wechselspannung

aus/ein => 0 oder 1

Bit 1: Analog Gleichspannung

aus/ein => 0 oder 2

Bit 2: Digital MM/MM2

aus/ein => 0 oder 4

Bit 3: Digital mfx

aus/ein => 0 oder 8

Soll außer DCC das Modell noch analog AC und das MM-Format beherrschen, dann ergibt sich ein Wert von $1 + 4 = 5$, der in den CV 50 programmiert wird. Serienmäßig sind alle Betriebsarten eingestellt, was den Wert $1 + 2 + 4 + 8 = 15$ ergibt.

Mit dem mDecoderTool3 kann man bereits in der Grundkonfiguration die unerwünschten Formate deaktivieren. Später lassen sich diese durch Programmierung zum Beispiel über eine CS3 wieder aktivieren.

Fazit: Überlegen Sie, welche Betriebsarten Sie definitiv benötigen. Nur diese Formate sollten im Decoder aktiviert sein. Hinweis: Protokolle, die abgeschaltet sind, lassen sich später auch wieder mit den entsprechenden Programmier-tools einschalten. Daher können auch Betriebsarten, die mit dem mDecoderTool3 bei einem Nachrüstdecoder deaktiviert sind, mit der passenden mfx-, MM2- oder DCC-Programmierung wieder aktiviert werden.

Möglichkeiten auch im Konflikt zueinander. Daher sollte man immer alle Betriebsarten, die man nicht benötigt, auch abschalten. Es muss mindestens eine digitale Betriebsart eingerichtet sein, sonst wäre ein Decoder nicht mehr reaktivierbar. Daher kann die Betriebsart, über die der Decoder aktuell programmiert wird, nicht deaktiviert werden. Bei der Programmierung über eine CS2 oder CS3 wird im Konfigurationsmenü des Decoders festgelegt, welche sonsti-

gen Betriebsarten der Decoder beachten soll. Dies erfolgt in dem Menüpunkt Formate. Aber in diesem Menü lässt sich die Betriebsart mfx nicht deaktivieren. Dazu muss zuerst das mfx-Format in der CS abgeschaltet werden. Dann lässt sich unter DCC die mfx-Fähigkeit in dem Lokdecoder deaktivieren. Die Werte für alle Betriebsarten, die außer DCC weiterhin möglich sind, werden einfach addiert. Dabei sind die Werte für CV 50 unter DCC:

In der nächsten Folge erläutern wir weitere Möglichkeiten der Lokdecoderabstimmung.



HSB HARZER
SCHMALSPUR
BAHNEN
DIE GRÖSSTE UNTER DEN KLEINEN

Harz

ERLEBEN SIE MEHR ALS NUR „ZUG FAHREN“!

Wir bieten Ihnen unvergessliche Erlebnisse.

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

Oder dachten Sie an etwas Außergewöhnliches?

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

Original Krimi-Dinner®



Salon Du Chocolat



Rollende Weinprobe



Kabarett im Salonwagen



Olé - Spanischer Abend
auf Schienen



Osterhasenzüge



© Fotos: Sammlung HSB / Olaf Haensch, Dirk Bahnsen; Original KRIMIDINNER® von WORLD of DINNER | Christian Jung@stock.adobe.com | Brent Hofacker@stock.adobe.com
© Layout und Satz: cieronART media | 12/21



Jetzt bei Ihrem Händler: von der sächsischen VII K bis zur U2

Neu im Fachhandel

In den nächsten Monaten kommt eine Reihe von Neuheiten in den Handel. Wir geben einen Überblick über die wichtigsten Modelle. Aktuelle Infos finden Sie unter www.lgb.de (Stichwort Liefertermine).



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

- Komplette Neukonstruktion mit vielen angesetzten Details wie Führerhaustüren.
- Zwei leistungsstarke, kugelgelagerte Bühler-Motoren als Antrieb.
- mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen.
- Gelenkfahrwerk für sicheren Betrieb auch in Radius 1.
- Radsynchroner, gepulster Dampfausstoß.
- Rauchkammer zum Öffnen mit angelegter Inneneinrichtung der Rauchkammer.

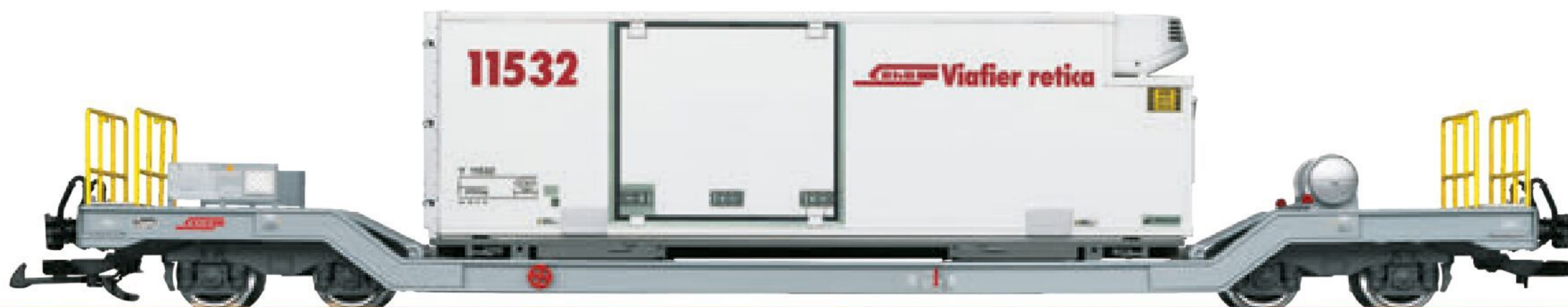
Der Reichsbahndirektion in Dresden gelang es Ende der 1920er-Jahre – nach der VI K – die Beschaffung einer weiteren Einheitslokomotive für die 750-mm-Spur durchzusetzen. Zwischen 1928 und 1933 wurden so insgesamt 32 Loks der DRG-Baureihe 99.73–76 geliefert – umgangssprachlich bald als „sächsische VII K“ bezeichnet. Die 600 PS starken, 57 Tonnen schweren und 30 km/h schnellen Loks erfüllten alle Erwartungen und kamen auf vielen Schmalspurstrecken in Sachsen zum Einsatz. Von der DR wurden zwischen 1952 und 1956 weitere 26 Loks in einer etwas moderneren Ausführung bestellt. Auch heute noch sind einige dieser Loks auf den Museumsbahnen in Sachsen im Einsatz, so auch auf der Zittauer Schmalspurbahn, bei der das Vorbild des LGB Modells der 99 731 beheimatet ist.



SOEG Personenwagen Epoche VI, Art. 36356

- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI.
- Türen an den Plattformen zum Öffnen.
- Komplette Inneneinrichtung.
- Metallradsätze.
- Passend zur Lok VII K (Art. 21480).
- Unter der Artikelnummer 36357 ist ein weiterer Wagen dieses Typs mit einer anderen Betriebsnummer erhältlich.

Die SOEG (Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahn Gesellschaft) – besser bekannt als „Zittauer Schmalspurbahn“ – setzt in vielen Zügen vierachsige Personenwagen ein. Diese entstanden durch Modernisierung aus den DR-Rekowagen, die ihrerseits in den Siebzigerjahren auf der Basis der alten sächsischen Personenwagen aufgebaut wurden. Typisch für diese Wagen sind die in der Mitte geteilten Übersetzfenster gegenüber den Klappfenstern der älteren Ausführung. Es handelt sich um ein Modell eines Reko-Personenwagens der Zittauer Schmalspurbahn, wie er dort heute noch im Einsatz ist. Länge des Modells über Puffer: 58 Zentimeter.



RhB Containerwagen Bauart Sb-t Epoche VI, Art. 45926

- Ausführung mit seitlichem Handbremsrad.
- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI.
- Beladen mit einem Kühlcontainer der Rhätischen Bahn.
- Alle RhB-Container von LGB können verladen werden.
- Metallradsätze.
- Länge: 71 Zentimeter.

Bei den meisten Bahnen wird heute ein Großteil des Güterverkehrs mit Containern abgewickelt, so auch bei der Rhätischen Bahn in Graubünden. Die Ladefläche ist dabei zwischen den Drehgestellen abgesenkt, damit der Wagen mit aufgeladenem Container das Lichtraumprofil nicht überschreitet. Neben Containern können auf diesen Wagen aber auch Transportgestelle – zum Beispiel für Stammholz – verladen werden, die dann komplett entweder auf Normalspurwagen oder auf einen Lkw umgesetzt werden können. Bei diesen Wagen gibt es verschiedene Bauarten, vor allem bei der Anordnung der Handbremse. Beim Modell ist ein Handrad der Bremse seitlich am Rahmen montiert.



RhB Schiebewandwagen Hai-tvz Epoche VI, Art. 48573

- Originalgetreue Farbgebung/Beschriftung der Epoche VI mit RhB-Werbung.
- Schiebetüren lassen sich vorbildgetreu öffnen und schließen.
- Metallscheibenradsätze.
- Länge: 58 Zentimeter.

Die vierachsigen Großraumgüterwagen mit Schiebewänden sind vom Netz der Rhätischen Bahn nicht mehr wegzudenken, egal ob im silbergrauen RhB-Anstrich oder mit bunter Werbung der Firmen, die diese Wagen zum Transport nutzen. Beim aktuellen silbergrauen Modell weist die Rhätische Bahn auf den ökologisch sinnvollen Gütertransport via Schiene hin. Länge des Modells über Puffer: 62 Zentimeter.



Schiebewandwagen mit Kühlgerät Epoche VI, Art. 48574

- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI.
- Schiebetüren lassen sich vorbildgetreu öffnen und schließen.
- Exklusiv für Clubmitglieder.

Um wärmeempfindliche Güter transportieren zu können, wurden einige der Schiebewandwagen mit einem Kühlgerät ausgerüstet, das man an der Stirnseite des Wagens gut erkennen kann – so können auch Frischwaren, die gekühlt werden müssen mit der Bahn transportiert werden. Das LGB Modell wird exklusiv für Mitglieder des LGB Clubs gefertigt. Beim Kühlgerät an der Stirnseite handelt es sich um eine Neukonstruktion. Länge des Modells über Puffer: 62 Zentimeter.



DR Dampflok 99 5016 Epoche III, Art. 20753

- Ein leistungsstarker Bühler-Motor treibt beide Radsätze an.
- mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen.
- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche III.
- Fahrgeräusch auch im Analogbetrieb funktionsfähig.
- Länge: 24 Zentimeter.

Die Harzer Schmalspurbahn (HSB) mit dem meterspurigen Streckennetz von 140,4 Kilometern wird heute noch überwiegend mit Dampfloks betrieben. Eingesetzt wurde hier von der Deutschen Reichsbahn (DR) auch die Dampflok 99 5016, die wegen ihrer gedrungenen Form auch die „kleine Dicke“ genannt wurde. Das LGB Modell gibt die originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche III wieder. Beide Radsätze werden von einem leistungsstarken kugelgelagerten Bühler-Motor angetrieben. mfx/DCC-Decoder mit zahlreichen Digital-Funktionen.



D&S RR Personenwagen Epoche IV, Artikel 36820

- Modell des Oldtimer-Personenwagens „Prospector“ in dunkelroter Lackierung.
- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI.
- Türen zum Öffnen, Inneneinrichtung vollständig nachgebildet.
- Passend zur Dampflok „Mogul“ (Art. 20283) und den Durango & Silverton Railroad Wagen Art. 36808 und Art. 30261.

Weltbekannt ist die Durango & Silverton Railroad, die in den Bergen von Colorado fährt. Bis in die 70er-Jahre wurde diese Strecke von der Denver & Rio Grande Railroad betrieben, dann aber verkauft und als rein touristische Bahnlinie weitergeführt. Obwohl es eine Schmalspurbahn mit einer Spurweite von 3 Fuß (914 mm) ist, brauchen die Fahrzeuge keinen Vergleich mit europäischen Regelspurloks und -wagen zusehen, sind doch Züge mit bis zu zehn der bekannten Oldtimerwagen eher die Regel als die Ausnahme. Vor allem für Sonderverkehre und historische Züge gibt es diese Wagen auch in dunkelroter und dunkelgrüner Farbgebung, wobei die dunkelroten Wagen zusätzlich zur Wagennummer noch einen Namen haben.



D&S RR Personenwagen Epoche IV, Artikel 36821

- Modell des Personenwagens Nr. 311.
- Türen zum Öffnen, Inneneinrichtung vollständig nachgebildet.
- Passend zur Dampflok „Mogul“ (Art. 20283) und den Durango & Silverton Railroad Wagen Art. 36808 und Art. 30261.

Im Jahr 2021 wählten Eisenbahnfans die Durango & Silverton Railroad wieder zur beliebtesten Museumsbahn in den USA. Im Sonderverkehr der historischen Züge werden Personenwagen auch in dunkelgrüner Farbgebung eingesetzt. Das Modell des Oldtimer-Personenwagens Nr. 311 der Durango & Silverton Railroad entspricht diesen Wagen. Das Modell besitzt die originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI. Türen zum Öffnen, vollständige Inneneinrichtung. Metallradsätze. Länge des Modells über Puffer: 49 Zentimeter.



Dampflok Zillertalbahn U2 Epoche IV, Art. 25703

- Farbgebung und Beschriftung entsprechend der Epoche IV.
- Antrieb über einen leistungsstarken Bühler-Motor auf alle drei Treibradsätze.
- Völlig überarbeitetes Modell mit neuen Lampen, ergänzten Kesselaufbauten und angesetzten geätzten Lokschildern.
- Ausgerüstet mit mfx/DCC-Decoder mit zahlreichen Licht- und Soundfunktionen.

Die österreichischen Dampflok der Baureihe U gehörten zu den meistgebauten Schmalspurdampflok in Europa. 54 Stück dieser 24 Tonnen schweren und 7,2 Meter langen Lok wurden in den Jahren 1894 bis 1922 für verschiedene Schmalspurbahnen im damaligen Österreich-Ungarn gebaut. Mit einer Leistung von 225 PS und ihrer Höchstgeschwindigkeit von 35 km/h erfüllten sie alle an sie gestellten Anforderungen. Auch heute noch sind einige von ihnen auf verschiedenen Museumsbahnen im Einsatz, so auch die im Jahre 1900 gebaute U2 der Zillertalbahn, die zwischen Jenbach und Mayrhofen in Tirol verkehrt und als Vorbild diente. Länge des Modells über Puffer: 34 Zentimeter.



Zillertaler Fasswagen Epoche IV, Art. 32421

- Farbgebung und Beschriftung entsprechend der Epoche IV.
- Ausgestattet mit einer kompletten Inneneinrichtung im vorbildgerecht umgesetzten Fass und der Hütte davor.
- Passend zur Dampflok U2 und den weiteren Wagen Art. 33210, 32211.
- Länge über Puffer: 34 Zentimeter.

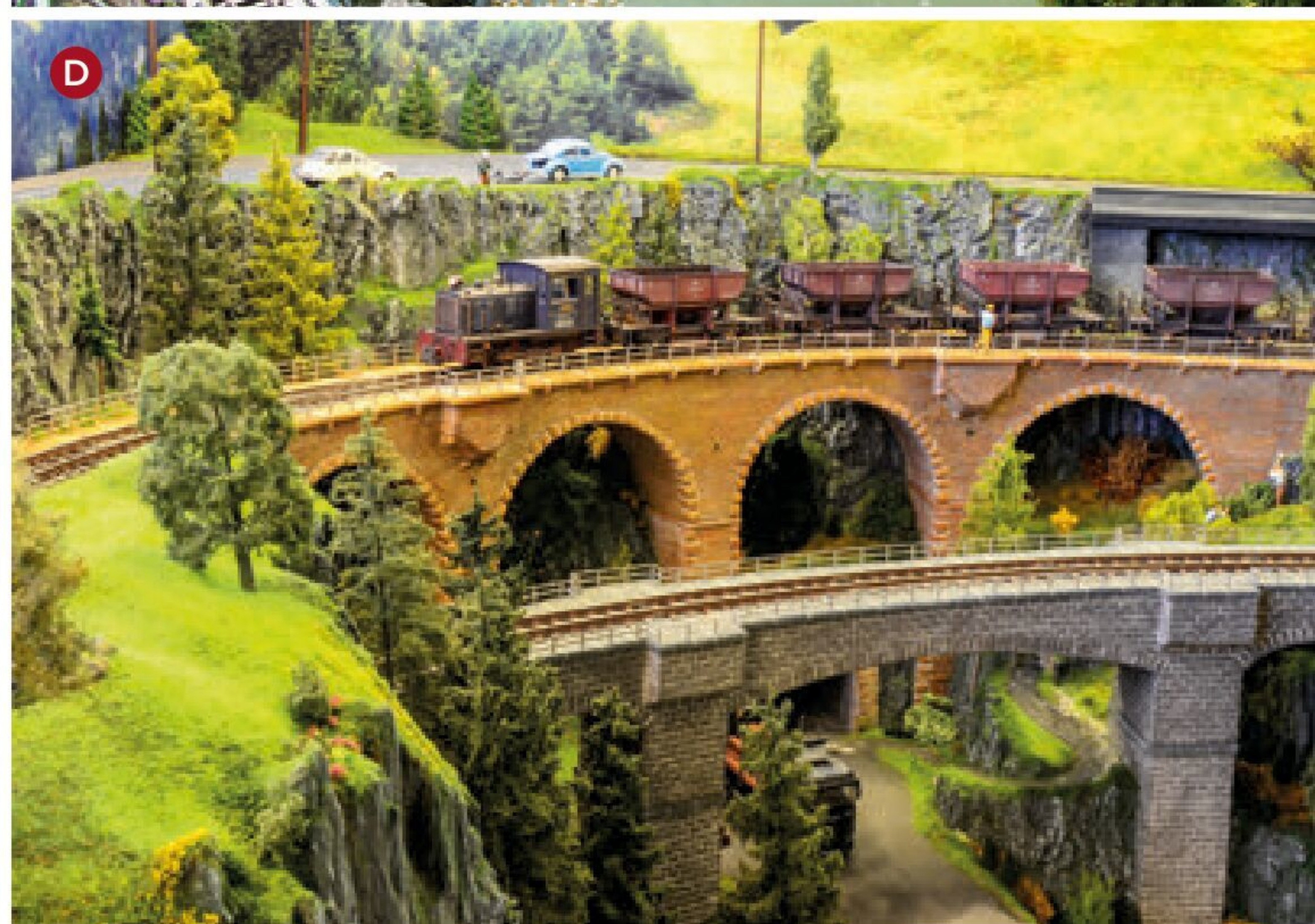
Am 20. Dezember 1900 begann im österreichischen Zillertal ein neues Zeitalter. Die Bahnstrecke mit 760 Millimetern Spurweite nahm ihren Betrieb auf. Ab dem 31. Juli 1902 konnte die gesamte 31,7 Kilometer lange Strecke von Jenbach bis Mayrhofen befahren werden. Der Fasswagen kommt heute noch zum Einsatz. Dort können Sie bei einer Fahrt gemütlich mit Freunden im Fass sitzen und sich an der kleinen Bar mit Getränken versorgen. Oft wird er zusammen mit den Oldtimer-Wagen und einer Dampflok auf der Strecke von Jenbach nach Mayrhofen eingesetzt.



Personenwagen Zillertalbahn AB 3 Epoche IV, Art. 33210

- Farbgebung und Beschriftung entsprechend der Epoche IV.
- Inneneinrichtung komplett nachgebildet.
- Türen in den Stirnwänden und Bühnentüren zum Öffnen.
- Metallradsätze.
- Passend zur Dampflok U2 und den weiteren Wagen Art. 32421, 32210.
- Länge über Puffer: 36 Zentimeter.

Dieser schöne Oldtimerwagen aus der Anfangszeit der Zillertalbahn ist heute noch im historischen Dampfzug, der zwischen Jenbach und Mayrhofen in Tirol verkehrt, im Einsatz. Der AB 3 ist ein Wagen mit Abteilen 1. und 2. Klasse. Das Modell besitzt eine komplette Inneneinrichtung und die Türen in den Stirnwänden und Bühnentüren lassen sich öffnen. Ein weiterer Wagen steht als Modell mit der Artikelnummer 33211 bereit. Der Wagen B 20 besitzt in einer Hälfte einen Spielbereich für Kinder, was durch die bunte Anschrift „Kinderwagen“ auch nach außen deutlich gezeigt wird. Auch dieses Modell verfügt über eine Nachbildung der Inneneinrichtung und die Türen in den Stirnwänden und Bühnentüren lassen sich öffnen.



Best of Gartenbahn

In den vergangenen Jahren haben wir immer wieder die schönsten Gartenbahnen des Jahres gekürt. Nun möchten wir Ihnen die Gelegenheit geben, aus den vorgestellten Kandidaten Ihre Lieblingsbahn zu wählen. Stimmen Sie ab und gewinnen Sie wertvolle Preise.



ACHT ANLAGEN – ACHT UNTERSCHIEDLICHE IDEEN UND UMSETZUNGEN

- A Uwe Dörr (Deutschland)**, kompakte Schmalspurbahn nach europäischen Motiven mit Bergwerkbahn und Lorenbahn.
- B Edwin Craggs (Großbritannien)**, beeindruckende Großanlage mit drei Schwerpunktthemen: Schweiz, Deutschland, USA.
- C Tobias Messner (Österreich)**, bringt die heimischen Schmalspurbahnen mit kleinen Bergstrecken in den Garten.
- D Reinhard Melz (Österreich)**, Indoor- und Außenbereich ergeben eine harmonische Gesamtanlage.
- E Klaus Maisel (Deutschland)**, abwechslungsreiche Streckenführung nach Schweizer Motiven mit über 70 Bäumchen geschmückt.
- F Gordan Kay (Großbritannien)**, viele schöne Details und abgegrenzte Wege für Besucher.
- G Werner Bosshard (Schweiz)**, Alpenidylle pur auf 500 Quadratmetern Garten mit insgesamt drei Personenbahnhöfen und einem Güterbahnhof.
- H Nicolas Mayer (Österreich)**, Gartenbahn und Gartenpflanzen ergänzen sich perfekt – ein harmonisches Miteinander von Natur und Technik.

Das Leben ist bunt. Das gilt natürlich auch – oder erst recht für die Gartenbahn. Jeder Garten hat seine eigene Topografie, jeder Gartenbahner seine eigenen Schwerpunkte. Für den einen geht es um eine möglichst vorbildgerechte Umsetzung einer Bahnstrecke, ein anderer möchte vor allem eine harmonische Einheit von Natur und Technik, die sowohl die Bahn als auch die Pflanzenwelt optimal zur Geltung bringt.

So individuell die Ansätze sind, so unterschiedlich waren auch die Anlagen, die Leser der Depesche zur Wahl „Gartenbahn des Jahres“ eingereicht haben. Aus den besten Platzierungen der vergangenen Jahre haben wir nun die Anlagen ausgewählt, die heute noch in Gebrauch sind und die Vielfalt der Möglichkeiten wiedergeben. Nun haben Sie die Gelegenheit aus diesen sehr unterschiedlichen Umsetzungen Ihre Lieblingsbahn auszusuchen. Dabei können Sie auch schöne Preise gewinnen. Unter allen Teilnehmern verlosen wir eine Ge 6/6 II (Art. 22062) und zwei besondere Wagen: den Coca-Cola-Personenwagen (Art. 36812) und den DFB Barwagen „Steam Pub“ (Art. 30560). Bitte geben Sie bis zum 30. April 2022 Ihre Stimme ab. Details zur Wahl finden Sie im Kasten rechts.

Sehr international war schon immer das Teilnehmerfeld, das sich am Wettbewerb der schönsten Gartenbahn beteiligt hat. Das kommt nun auch bei der Auswahl zum Ausdruck. Drei LGB Anlagen aus Österreich, jeweils zwei aus Großbritannien und Deutschland und eine Anlage aus der Schweiz stellen wir Ihnen zur Wahl. Anlagenkonzept, Streckenführung und ihre Umsetzung könnten bei allen acht Anlagen nicht unterschiedlicher sein. Daher sind wir auch schon sehr gespannt, wer bei diesem Vergleich auf höchstem Niveau das Rennen machen wird. In jedem Fall geht es darum, den Spaß und die Lust zu vermitteln, die hinter jeder vollbrachten Arbeit steckt. Denn wie kein anderes Hobby erlaubt es die Gartenbahn, Technik und Natur aufs Beste miteinander zu verbinden. Dabei ist man auch dem Vorbild sehr nah: Rhätische Bahn, sächsische oder amerikanische Bahnen – um nur einige zu nennen – führen ihre Reisenden durch wunderschöne Landschaften. Die auf diesen Seiten abgebildeten Gartenbahnen vermitteln einen Eindruck von der hohen Qualität der Outdoor-Bahnen. Sie zeigen, dass LGB Fans in ihren Gärten kleine und große Kunstwerke geschaffen haben, die nicht nur ihrem Besitzer viel Spaß beim Bauen und Fahren bieten, sondern auch für alle Betrachter eine Attraktion sind.

nik und Natur aufs Beste miteinander zu verbinden. Dabei ist man auch dem Vorbild sehr nah: Rhätische Bahn, sächsische oder amerikanische Bahnen – um nur einige zu nennen – führen ihre Reisenden durch wunderschöne Landschaften. Die auf diesen Seiten abgebildeten Gartenbahnen vermitteln einen Eindruck von der hohen Qualität der Outdoor-Bahnen. Sie zeigen, dass LGB Fans in ihren Gärten kleine und große Kunstwerke geschaffen haben, die nicht nur ihrem Besitzer viel Spaß beim Bauen und Fahren bieten, sondern auch für alle Betrachter eine Attraktion sind.

Auf den nachfolgenden Seiten stellen wir Ihnen acht Outdoor-Anlagen vor, die in den letzten Jahren Spitzenplätze bei der Wahl der schönsten Gartenbahn des Jahres belegt haben. Jetzt können Sie Ihre Lieblingsanlage daraus wählen.

SO STIMMEN SIE AB

Sie können sich ganz einfach an der Wahl beteiligen: Sehen Sie sich auf den folgenden Seiten die acht vorgestellten Anlagen an und küren Sie Ihren Favoriten. Den entsprechenden Buchstaben können Sie uns auf verschiedenen Wegen zukommen lassen:

Auf dem traditionellen Postweg:
Senden Sie eine Postkarte (Ihre Absenderadresse nicht vergessen!) mit dem Buchstaben Ihres Favoriten an folgende Adresse:
Gebr. Märklin & Cie. GmbH
Stichwort: LGB Anlagenwahl
Stuttgarter Straße 55-57
73033 Göppingen

Per Mail: Senden Sie eine Mail an lgb-gewinnspiel@3g-media.de mit dem Buchstaben Ihres Favoriten.

Per Internet: Stimmen Sie im Clubbereich unter www.lgb.de auf der Fotoseite des Wettbewerbs ab.

Wichtig: Die Teilnahme ist nur einmalig über einen der Antwortwege möglich. Unter allen Einsendern werden die Gewinner ausgelost. Eine Barauszahlung der Preise ist nicht möglich. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Teilnahmeschluss: 30. April 2022.

Kompakt und sehr vielfältig



Viel Gartenbahn auf 40 Quadratmetern: die Anlage von Uwe Dörr – ein Schmuckstück bis ins Detail.

Die Frage, wie verteile ich meine Gleisanlage im Garten, stellte sich für Uwe Dörr nicht. Bereits in der Frühphase der Anlagenplanung war klar – der Garten der Dörrs ist Nutzgarten, Obstgarten, Spielgarten und ein Garten für die Gartenbahn. Für Uwe Dörrs Gartenbahnambitionen blieb ein überschaubarer Teil, den er so intensiv wie möglich nutzen wollte.

Wie die meisten Gartenbahner baute Uwe Dörr seine Anlage in mehreren Stufen, die immer etwas mehr Fläche im Garten benötigten. Auf einem schmalen Gartenstück seitlich vom Haus begann er seine Bauaktivitäten. Zwischen Hauswand, Gartenweg, Terrasse und dem alten Schuppen errichtete er ein kleines verschlungenes Gleisoval. Die kaum zwei Meter breite Anlage bot einen Bahnhof mit Ausweichgleis, zwei Abstellgleise, eine kompakte Brücke und einen kleinen Tunnel. Zehn Jahre später

wuchs die Bahn in Richtung Gartenzaun. Der Berg Susch mit seiner einspurigen Zahnradstrecke kam hinzu. Die Rundstrecke wurde angepasst. Nach der Digitalisierung der Anlage folgte die dritte Ausbauphase. Die Anlage wuchs in Länge und Breite, passte aber immer noch zwischen Haus, Gartenhaus und Zaun zum Nachbargarten. Außerdem ließ sie noch reichlich Platz für Verbindungswege in den Garten und zum Gartenhaus.

Dörr verlängerte in der dritten Ausbauphase die Gleise im Bahnhofsbereich und erweiterte die Kurvenradien. So weit wie möglich. So können auch größere Zügeinheiten mit längeren Wagen aus seinem wachsenden Fuhrpark problemlos ihre Runden drehen. Ein Sägewerk, ein Schotterwerk und ein Schieferbruch kamen hinzu. Einschließlich deren Anbindung an die Hauptstrecke und diverse Abstellgleise.



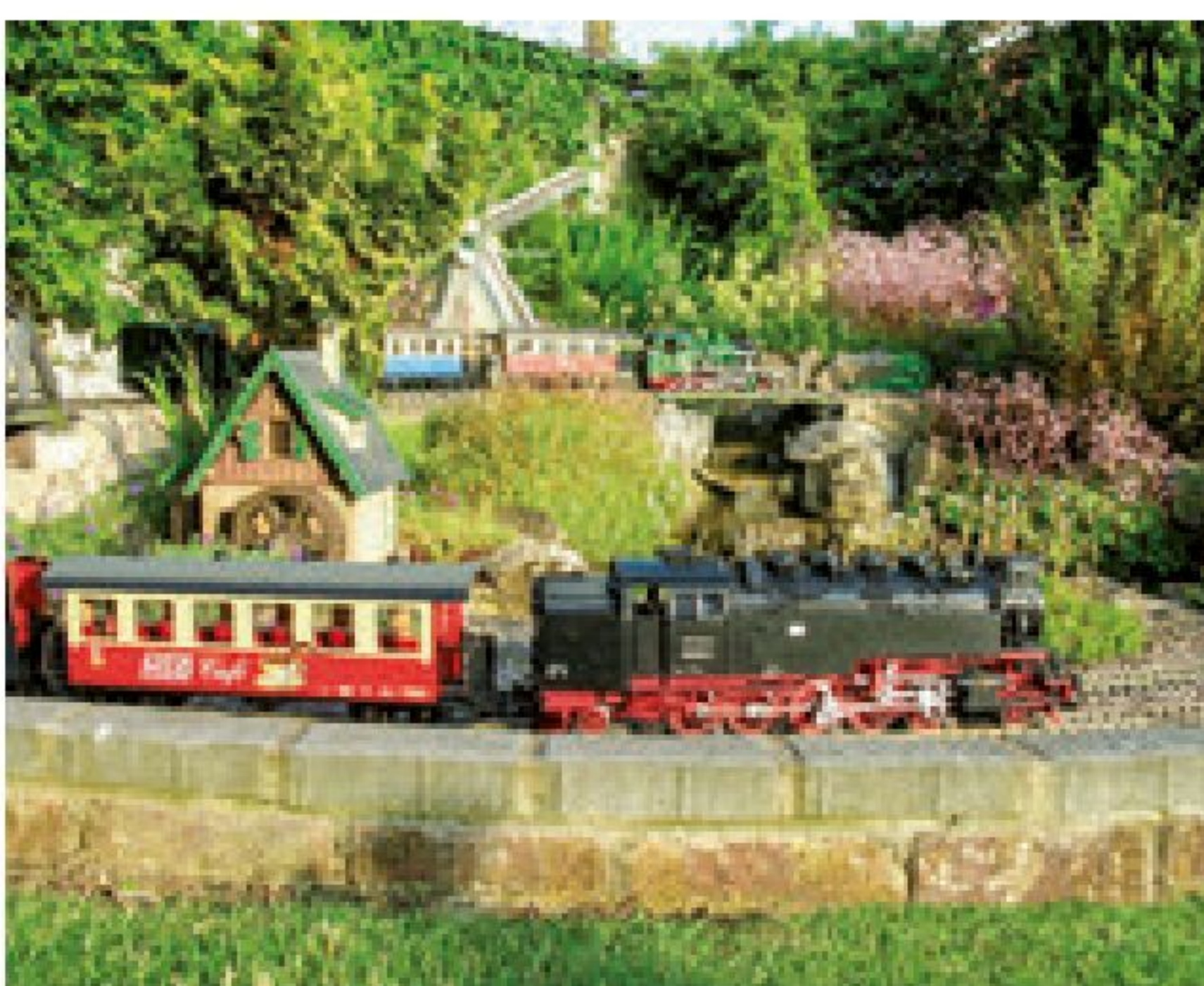
DIE SCHÖNSTEN GARTENBAHNEN – HARMONISCH INTEGRIERT
EDWIN CRAGGS, GROSSBRITANNIEN



So schön kann ganz groß sein



Beeindruckende Großanlage: Gleich drei perfekt umgesetzte Themen und viel Grün zeigt die Gartenbahn von Edwin Craggs.



Die Gartenbahn von Edwin Craggs aus Driffield (England) ist eine Großanlage, die beeindruckt. Die volldigitalisierte Gartenbahn verteilt sich auf einer Fläche von mehr als 300 Quadratmetern. Sie besitzt meist eine doppelgleisige Streckenführung und Bogenradien von R3 (und mehr). Insgesamt sind es mehr als 350 Meter Gleis, die heute mit dem übrigen Garten eine harmonische verwachsene Einheit bilden. Edwin Craggs greift mit seiner Gartenbahn gleich drei Motive auf. Es gibt eine Schweizer Region, ein deutsches Gebiet und ein US-Areal. Landschaft, Häuser und Bahnhöfe sowie rollendes Material orientieren sich an den Motiven. Gebirgige Auffahrten mit Schweizer Berghütten, ein riesiger deutscher Bahnhof, ein Teich mit Wassermühle und Leuchtturm sowie ein US-Städtchen mit vielen Häusern und einem lang gestreckten Bahnhofsareal

für lange US-Trains wechseln sich ab. Fast 50 Gebäude verteilen sich entlang der Gleise.

Die Anlage besitzt fast überall eine etwas erhöhte Streckenführung. Sie hat 14 Brücken, einen gebogenen Viadukt, einen zweigleisigen Tunnel, eine Kreisauffahrt um den Teich und vieles mehr. Neben den drei sehr großzügig angelegten Personenbahnhöfen sind drei Güterbahnhöfe sowie ein zweistöckiger Schattenbahnhof mit zwölf Gleisen vorhanden.

Craggs begann vor acht Jahren mit dem Aufbau der Anlage, die er seitdem kontinuierlich ergänzt. Im seinem Garten bleibt auch noch genügend Platz für englischen Rasen, große Blumenbeete und ein Gewächshaus. Die Gartenbahn von Edwin Craggs ist ein beeindruckendes Beispiel, dass sich sogar eine richtig große Gartenbahn harmonisch in einen Garten integrieren lässt.

DIE SCHÖNSTEN GARTENBAHNEN - KLEINE BAHNHÖFE
TOBIAS MESSNER, ÖSTERREICH



Heimische Bergstrecken



Österreichische Motive und grüne Gartenlandschaft: Tobias Messners Anlage verbindet beides perfekt.

Die 65 Quadratmeter große LGB Anlage von Tobias Messner holt die österreichischen Schmalspurbahnen mit ihren kurzen Zügen, kleinen Bahnhöfen und kleinen Bergstrecken in den Garten. Die sehr grüne und abwechslungsreich gestaltete Gartenbahn verteilt 80 Meter Gleis auf zwei Kreise. Die in Form einer Acht gebaute innere Strecke enthält einen kurzen Bergabschnitt und eine Gitterbogenbrücke, die über einen großen Gartenteich führt. Die beiden Kreise werden ergänzt von einer kleinen Pendelstrecke, auf der zwei Züge im Wechsel unterwegs sind.

Die Bahn von Tobias Messner bietet mit ihren zwei Brücken, dem zwei Meter langen Tunnel und einer Reihe von Abstellgleisen viel Abwechslung für Rundfahrten und jede Menge Rangiermöglichkeiten. Gesteuert werden die Loks digital. Insgesamt 26 Gebäude, darunter eine Wassermühle, eine Windmühle, eine

Burgruine und zwei Lokschuppen, sind neben den Gleisen zu finden.

Die Anlage des 24 Jahre alten Gartenbahners macht einen sehr harmonischen Eindruck. Ihre kurvige Gleisführung, die detailliert ausgestalteten Szenen, etwa an den Bahnhöfen, und das breite Kiesbett um die Gleise ergänzen sich mit den vielen kleinen Büschen und Pflanzen zu einem sehr natürlichen, unaufdringlichen und harmonischen Gesamtbild.



DIE SCHÖNSTEN GARTENBAHNEN – DRINNEN UND DRAUSSEN
REINHARD MELZ, ÖSTERREICH



Im Doppel – feine Kombination



Die LGB Bahn Landkreis Reinhardshausen ist eine beeindruckende Spur-G-Anlage. Nicht nur weil Reinhard Melz das Thema deutsche Schmalspurbahn in voralpiner Landschaft beeindruckend gestaltet hat, sondern das Ganze gleich auch noch doppelt ausgeführt ist: als Anlage in seinem Keller und als Anlage in seinem Garten. Da beide Teile über eine einspurige Gleisstrecke verbunden sind, sind die Züge bei ihren Rundfahrten gleich auf beiden Streckenteilen unterwegs. Eine Carrerabahn im Maßstab 1:24 mit dem gleichen Landschaftsthema gibt es im Keller übrigens auch. In einigen Streckenteilen fahren die Carrera-Autos und das Rollmaterial von LGB sogar nebeneinander.

Egal ob im Keller oder Garten – die kombinierte LGB Bahn bietet überall viele attraktive Elemente und eine interessante Streckenführung. Die lange Schienentrasse im Garten auf einem bis zu 80 Zentimeter hohen Damm aus Natursteinen gehört dazu, ebenso der 35 Meter lange Bachlauf, der in einem Teich mündet und über den eine 2,80 Meter

lange Kastenbrücke führt. Viele schön gestaltete Gartenbahnszenen tauchen auch im Garten zwischen Natursteinen, Bodendeckern und kleinen Büschen auf. Zusammen ergeben sie ein sehr harmonisches und stimmiges Gesamtbild einer Vorgebirgslandschaft mit vielen Highlights auf einer Fläche von 500 Quadratmetern.

Beeindruckend vorbildnah gestaltet ist auch die Anlage im Keller. Der kleine Bahnhof, der Lokschuppen, das Städtchen mit vielen Fachwerkgebäuden und Reiterstatue oder die vielen kleinen Landschaftsszenen abseits der Gleise sind einige Beispiele. Die Gestaltung geht bis zu den Wänden, auf denen zu den Anlagendetails passende Panoramabilder zu sehen sind. Die Doppelanlage mit dem gemeinsamen Thema beeindruckt sowohl als schön inszenierte Spur-G-Bahn mit üppigen 143 Metern Gleis im Außenbereich und als Kellieranlage mit 91 Gleis Metern. Dort sind auch einige Kehrschleifen zu finden, dezent versteckt unter beeindruckenden bis zu 1,60 Meter hohen Berglandschaften.

Beeindruckender Innenausbau: Eine Schlucht, zwei Eisenbahnbrücken und eine Carrerabahn als Straße. Die Anlage von Reinhard Melz ist perfekt bis ins Detail.



DIE SCHÖNSTEN GARTENBAHNEN – GRÜNER HANG
KLAUS MAISEL, DEUTSCHLAND



Das Grün dominiert



Grüner Hang: Über 70 Bäumchen machen Maisels LGB Anlage zur Gartenbahn mit sehr viel Grün.



Die Gartenbahn von Klaus Maisel ist in Hanglage nach Schweizer Motiven angelegt und beeindruckt mit ihrer interessanten sowie abwechslungsreichen Streckenführung. 160 Gleismeter, unzählige Kurven, vier Eisenbahnbrücken und ein fast sieben Meter langer Kreisviadukt, der sich dezent aus der Anlage heraushebt, prägen dieses Gartenbahnkunstwerk, das mit zwei Tunnels, ebenfalls mit kurvigem Gleisverlauf, abwechslungsreich gestaltet ist. Rund 18 Tonnen Natursteine aus der Umgebung, unzählige Bodendecker sowie 70 Bäumchen und Sträucher hat Klaus Maisel auf seiner 150 Quadratmeter großen Gartenbahnanlage eingesetzt, um ihr den felsig-grünen Eindruck einer Vorgebirgslandschaft zu geben. Imposant ist der angelegte Bachlauf, der im oberen Teil der Anlage entspringt und sich 15 Meter nach unten schlängelt. Unter vier Eisen-

bahnbrücken hindurch plätschert das Wasser, bis es im unteren Bereich der Anlage an einer kleinen Steingrotte endet. Die Bahn nach rhätischen Motiven ist vor allem eine Anlage für Rundfahrer, die ihren Fahrgästen viel Abwechslung auf ihren Touren bietet. Über die Anlage verteilen sich drei Bahnhöfe, wobei der viergleisige Bahnhof von Neu-Filisur als zentraler Verkehrsknotenpunkt fungiert. Direkt neben dem Bahnhof liegen die Häuser und die Kirche des kleinen Ortes. Am Bahnhof treffen sich die Züge, die auf dem inneren und äußeren Fahrkreis der digitalisierten Anlage unterwegs sind. Bis zu vier Züge sind gleichzeitig in Fahrt, wenn Klaus Maisel sie per PC-Software steuert. Der Bahnhof bietet übrigens auch richtig viel Platz für lange Züge. Selbst eine Ge 4/4 II mit acht vierachsigen RhB-Schnellzugwagen kann einen Zwischenstopp einlegen.

DIE SCHÖNSTEN GARTENBAHNEN – VIELE DETAILS
GORDON KAY, GROSSBRITANNIEN



Prachtvolle Parkbahn



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

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

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

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

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

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

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

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



DIE SCHÖNSTEN GARTENBAHNEN – ALPENIDYLLE
WERNER BOSSHARD, SCHWEIZ



Wunderbare Wiesenbahn



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

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

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

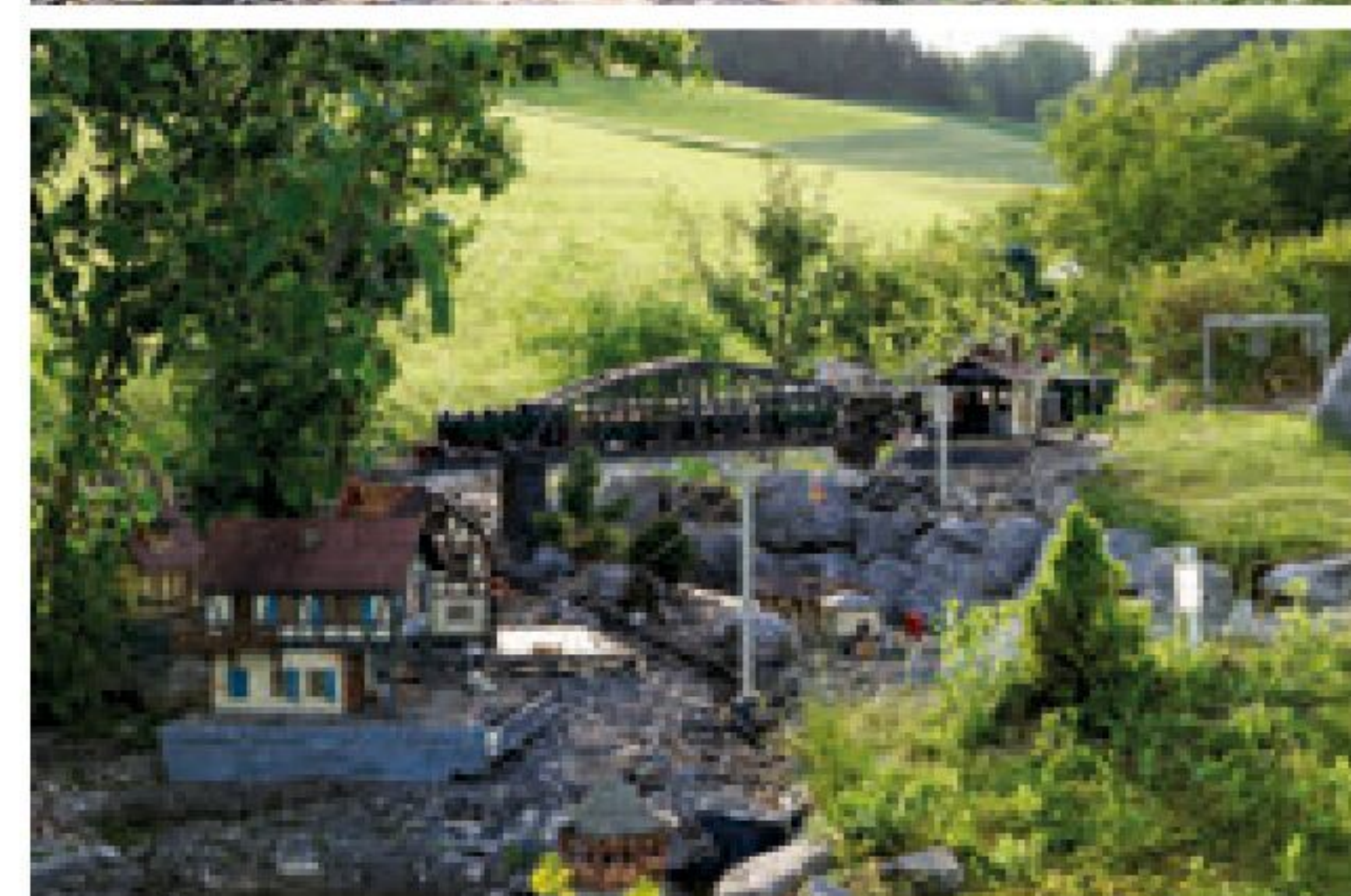
sind ebenfalls Teil der Anlage, deren Streckenführung dem Gelände angepasst wurde.

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

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

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

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



DIE SCHÖNSTEN GARTENBAHNEN – TECHNIK UND VIEL NATUR
NICOLAS MAYER, ÖSTERREICH



Perfekte Ergänzung



Harmonie im Garten: Gartenbahn und Gartenpflanzen ergänzen sich perfekt.

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

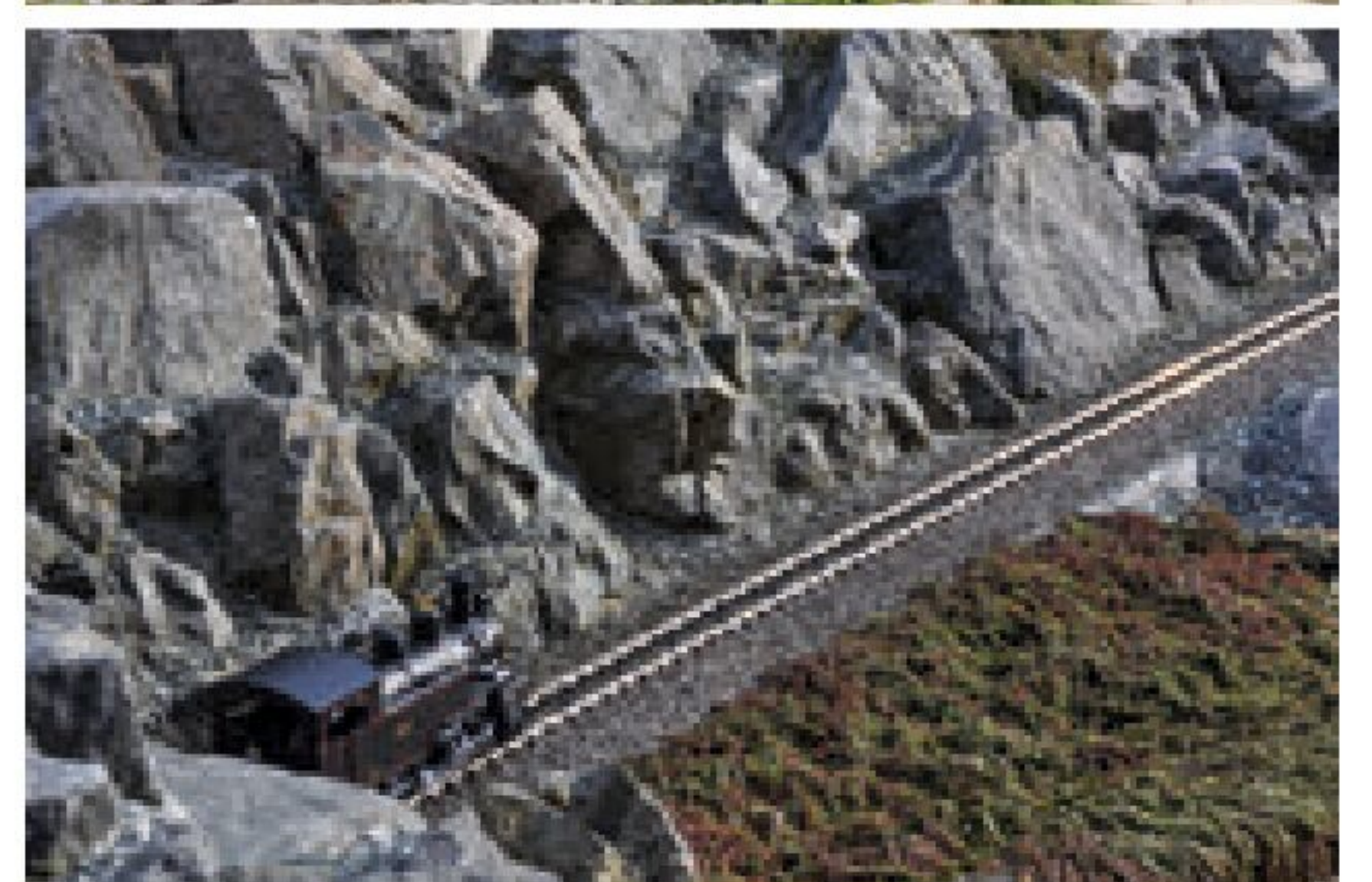
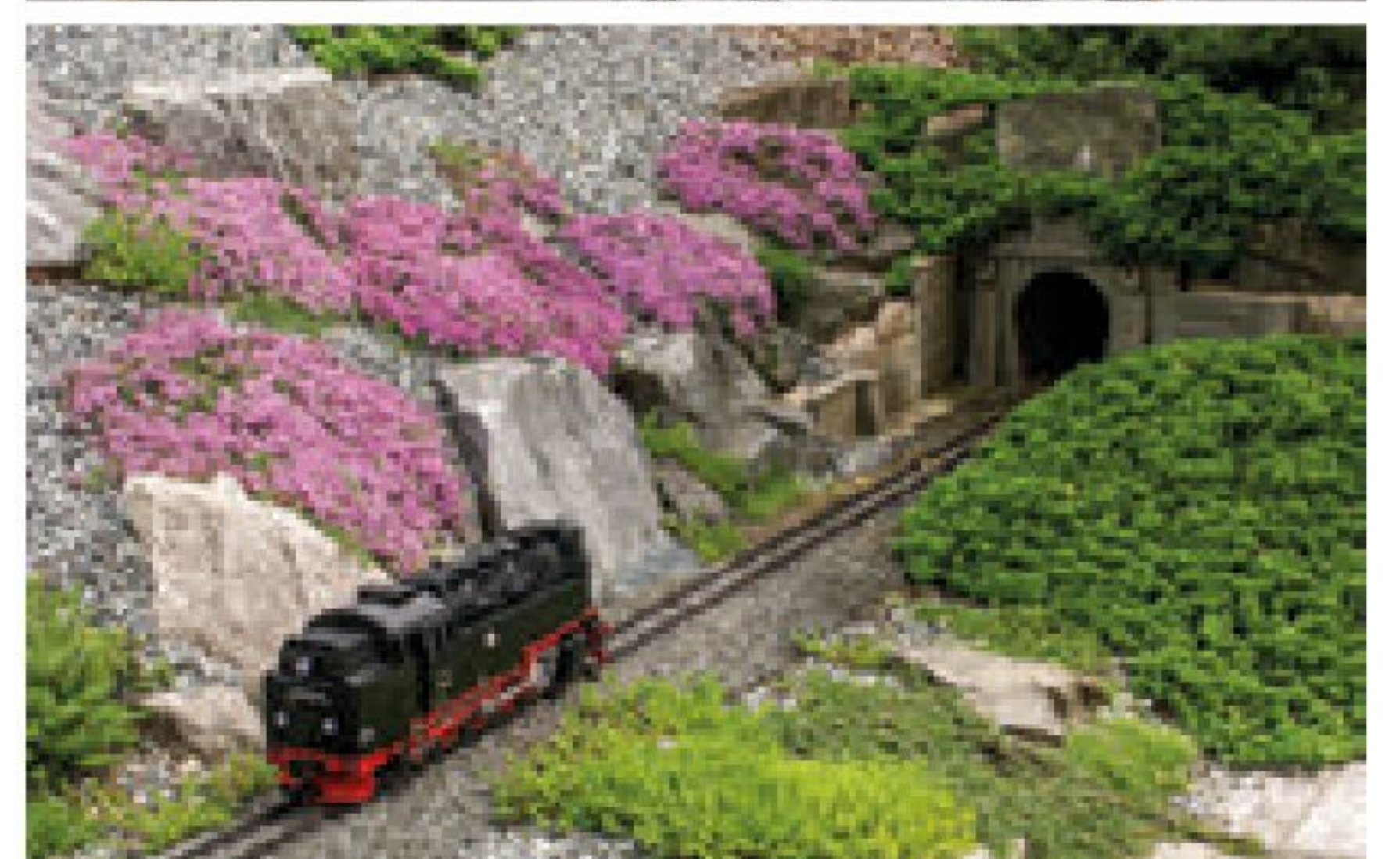
Eine 30 Meter lange Nebenstrecke mit einem neun Meter langen Tunnel verbindet den Rundkurs mit dem vier-

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

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

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

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





Schöne Lastenwelt

Gesucht: die schönsten Fotos von RhB-Güterzügen mit Containern oder Wechselbehältern. Die Gewinner stehen fest – eine Galerie wunderbarer Motive und ein toller Einblick in die Bündner Güterbahn.



Rhätische Komposition: Der Steuerwagen Bt 52801 mit einer Einheit ABe 8/12 und Gütertragwagen mit Post-Containern überquert den Landwasserviadukt – ein mehr als imposanter Anblick. **Platz 1** unseres Fotowettbewerbs geht an R. Hildenbrand.



Weisse Pracht: die sechssachsige, schwere Güterzuglok Ge 6/6 II 703 mit dem Zug 5140 bei Bergün unterwegs Richtung Landquart – und das alles in atemberaubender winterlicher Landschaft. **Platz 2** für das Wettbewerbsfoto von W. Lichtensteiger.



Grundversorgung: Coop gehört zu den größten Handelsunternehmen der Schweiz. In Graubünden transportiert es vorbildlich seine Güter per Schiene. **Platz 3** für S. Freund.



Wasser pur: Die Valser Mineralquellen AG transportiert ihr Wasser traditionell ab Ilanz durch die Rheinschlucht mit der RhB. **Platz 4** im Fotowettbewerb für S. Kenneweg-Kamp.



Historische Ausfahrt: Containerwagen, gezogen von den beiden Museumslokomotiven Ge 2/4 222 und der Ge 4/6 353 bei Ardez. **Platz 5** für W. Berky.



Lebensader: Die Ge 6/6 II 703 quert den Landwasserviadukt mit wichtigen Baumaterialien – von Holz bis Schotter. Eingereicht wurde das Foto von H. R. Honegger (**Platz 6**).

DIE GEWINNE

1 Preis:

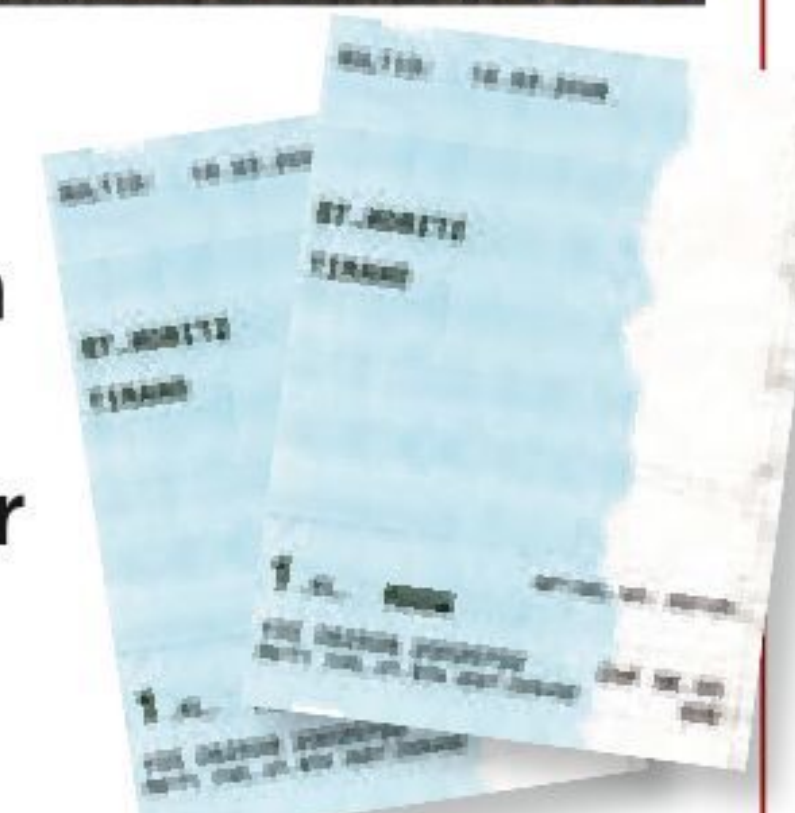
Führerstands-
mitfahrt von
Chur nach
St. Moritz



2 Preis: RhB Salonwagen (LGB 33521)



3 + 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)



BÜNDNER BAHN

Als Tochtergesellschaft der RhB ist die Bündner Bahn für den Gütertransport auf den Schienen der RhB zuständig. Auf einem der spektakulärsten Bahnnetze der Welt werden Waren, Güter und Objekte aller Art bewegt.

Im bisherigen Rekordjahr 2018 waren dies eindrucksvolle 760.000 Tonnen an Gütern auf dem 384 Kilometer langen Netz. Die Bündner Bahn steht für einen ökologisch sinnvollen Logistikbetrieb durch die Täler und über die Gebirgsflanken der Graubündener Bergwelt. Stets beobachten die Bündner Transportexperten dabei die sich stetig verändernden Rahmenbedingungen des Schienengüterverkehrs und passen ihre Umschlagzentren und ihr Rollmaterial immer wieder den Anforderungen des Marktes an. Mit leistungsstarken Elloks und einer klug diversifizierten Flotte an Güterwagen erspart die RhB dem Kanton Graubünden somit alljährlich Tausende an Lastwagenfahrten – eine Wohltat für Mensch und Natur. Wurden in den Anfangsjahrzehnten der RhB vor allem Holz, Lebensmittel und Getränke transportiert, so präsentiert sich das 1889 gegründete Unternehmen heute als bestens organisierter Logistikdienstleister, der so ziemlich alle Güter der modernen Warenwelt befördert und auch als Recyclingunternehmen aktiv ist.

WILDUNG LASER www.wilamo.de

Drei neue schöne Gebäude

Wildung Laser Modellbau, kurz: WiLaMo, hat einige neue Gebäude in seinem Sortiment. Mit dem Balkonhaus und dem Arkadenhaus des Rostocker Unternehmens sind zwei neue Reliefhäuser lieferbar. Das Balkonhaus ist 480 mm breit, 616 mm hoch und 400 mm tief. Es kostet 74,00 Euro. Das Arkadenhaus ist 790 mm breit, 615 mm hoch und 360 mm tief. Dieses Haus kostet 93,00 Euro. Beide hochdetaillierten Häuser werden als Teilesatz geliefert. Als Material verwendet WiLaMo MDF-Holz. Dadurch sind die Häuser nur für Innenanlagen geeignet. Die Fenster sind aus Acryl und das Dach aus Karton. Die Farben können vom Anwender bestimmt werden. Fahrzeuge und Figuren gehören nicht zum Produktumfang. „Die Häuser von WiLaMo sind modular aufgebaut und können mit weiteren Gebäuden einfach kombiniert werden“, erläutert das Unternehmen zum Sortiment.

DAS LINKE ARKADENHAUS VERFÜGT ÜBER DREI BALKONE (ZWEI KLEINE UND EINEN GROSSEN, DER SICH ÜBER DIE FASSADE ERSTRECKT). DAS RECHTE HAUS HAT SECHS GLEICH LANGE BALKONE, DIE ÜBER DIE FASSADE VERTEILT SIND. DIE TEILESÄTZE SIND AUS HDF GELASERT. DIE FENSTER BESTEHEN AUS 0,5-MILLIMETER-ACRYLGLAS. DIE BEIDEN DÄCHER SIND AUS HOCHWERTIGEM KARTON GELASERT. DIE FENSTERRAHMEN UND DIE INNENHALTERUNGEN SIND MIT 3M-KLEBER VERSEHEN.

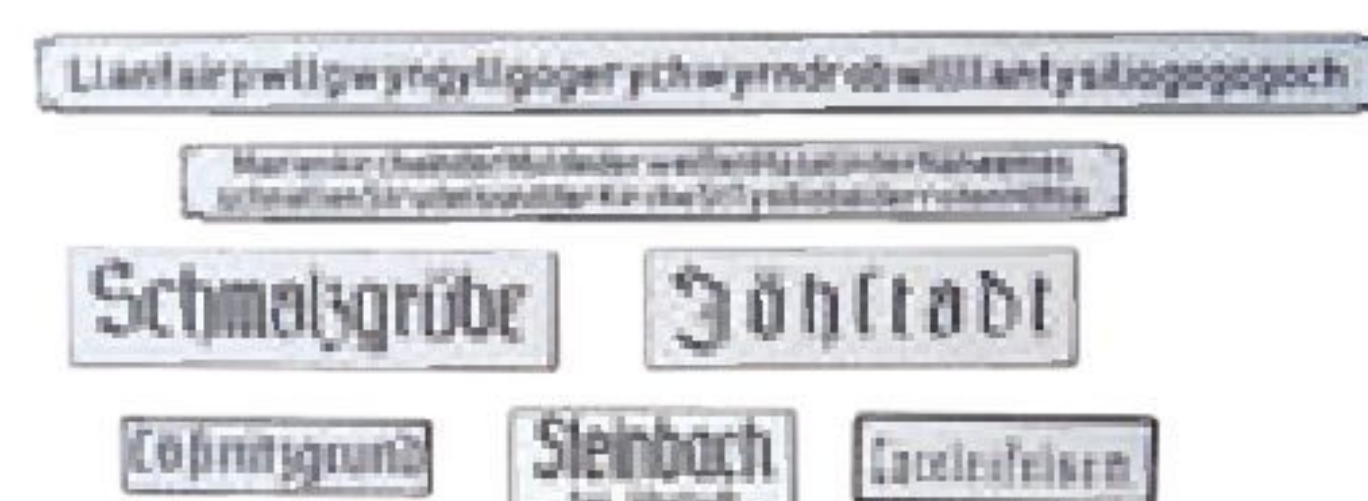


AUCH EINE BLOCKSTELLE IST TEIL DER NEUEN GEBÄUDE BEI WILAMO.

HEYN www.modell-werkstatt.de

Schönes neues Accessoire

Im Shop bei Modellbau Heyn gibt es mehrere Neuheiten. Unter anderem sind zwei Bierkästen mit der Aufschrift „Würzburger Light“ und „Jever Light“ nun verfügbar. Die Bierkästen sind für jeweils 2,10 Euro erhältlich. Außerdem gibt es weitere Bahnhofsschilder nach realem Vorbild wie „Lößnitzgrund“ und das Schild „Marienkirche in der Mulde der weißen Hasel in der Nähe eines schnellen Strudels und der Kirche St. Tysilio bei der roten Höhle“, gemäß dem walisischen Dorf mit dem längsten Ortsnamen in Europa. Zum erweiterten Sortiment gehören nun auch drei Lampen-Varianten. Darunter eine graue Straßenlampe, eine Bahnhofslampe mit Gitterarmen und eine Einzellampe.



NEUE, KLEINE REQUISITEN, DIE ABWECHSLUNG AUF DIE ANLAGE BRINGEN.

VOLKER BAUER www.mybowtieforyou.de

Figuren aus mehreren Epochen

Dem Figurendesigner Volker Bauer haben es Figuren angetan, die sich an Uniformen und Ausrüstungen aus dem frühen und mittleren 20. Jahrhundert orientieren. Unter anderem passen Feuerwehr-Figuren mit dem Outfit, wie sie in den 1960er-Jahren in der DDR zum Alltag gehörten, sehr gut auf Gartenbahn-Anlagen. Ebenso gestaltete Volker Bauer, der in Neustadt bei Coburg lebt und arbeitet, Feuerwehr-Figuren aus der Jahrhundertwende um 1900. Die Figuren werden alle einzeln hergestellt und bemalt, erläutert der Designer.



EINZELN ALS UNIKAT HERGESTELLT UND HANDBEMALT. DAS SIND DIE FEUERWEHR-FIGUREN VON MODELLEUR UND DESIGNER VOLKER BAUER AUS NEUSTADT IN OBERFRANKEN. DIE VORBILDER DER KLEIDUNG UND AUSSTATTUNG STAMMEN BEI DEN ABGEBILDETEN FIGUREN AUS DER DDR.



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 GG Kieldijk
Tel: 0031 - (0)72 5618797
Fax: 0031 - (0)72-5627806
Mail: info@grootspoor.com

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

NO TAX / VAT. Outside of Europe!!!



**BLEIBEN SIE UP TO DATE:
LGB.DE**

IMPRESSUM

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

Redaktion/Autoren
Roland Bischoff, Herbert Grab, Christof Hammer,
Klaus Himmelreich, Frank Mayer, Rochus Rade-
macher, Carsten Rose, Arnulf Schäfer (leitender
Redakteur), Andreas Schumann, Karsten Speyer.
V.i.S.d.P.: Peter Waldeitner

Koordination
Silvia Römpf

Grafische Gestaltung/Layout/DTP
JatDesign José Tejada, Rottenburg

Kontakt zur Redaktion:

3G Media GmbH
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, AS Verlag,
Volker Bauer, W. Berky, Werner Bosshard,

Brünig Dampfbahn (BDB), Edwin Craggs, Günter
Denoth, Claus Dick, Uwe Dörr, S. Freund, Klaus
Himmelreich, H.R. Honegger, Hermann 3D, Ralf
Gnoyke, R. Hildenbrand, Historic RhB, Gordan
Kay, S. Kenneweg-Kamp, Kötzle design, LGB, LGB
Freunde Niederrhein, W. Lichtensteiger, Klaus
Maisel, Malteser, Märklin, Nicolas Mayer, Reinhard
Melz, Tobias Messner, Modellbau Heyn, Andre
Niederberger, Rhätische Bahn, Carsten Rose,
Arnulf Schäfer, SOEG, Swiss Image/Beat Müller,
transpress, Frank Tümmernann, Verkehrsarchiv
Tirol.

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 vor-
behalten. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck,
auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Einwil-
ligung. Dies gilt auch für die Aufnahme in elek-
tronische Datenbanken und Vervielfältigungen
auf CD-ROM. Die Redaktion übernimmt keine
Haftung für unverlangt eingesandte Manuskrip-
te, Fotos und Illustrationen.

365675 D

Den Clubausgaben liegt der Neuheiten-
prospekt 2022 sowie der Bestellschein für
den LGB Katalog 2022 bei.



www.lgb.de

Depesche

DAS MAGAZIN FÜR LGB FREUNDE

AUSGABE 1/2022

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

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

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

USA-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

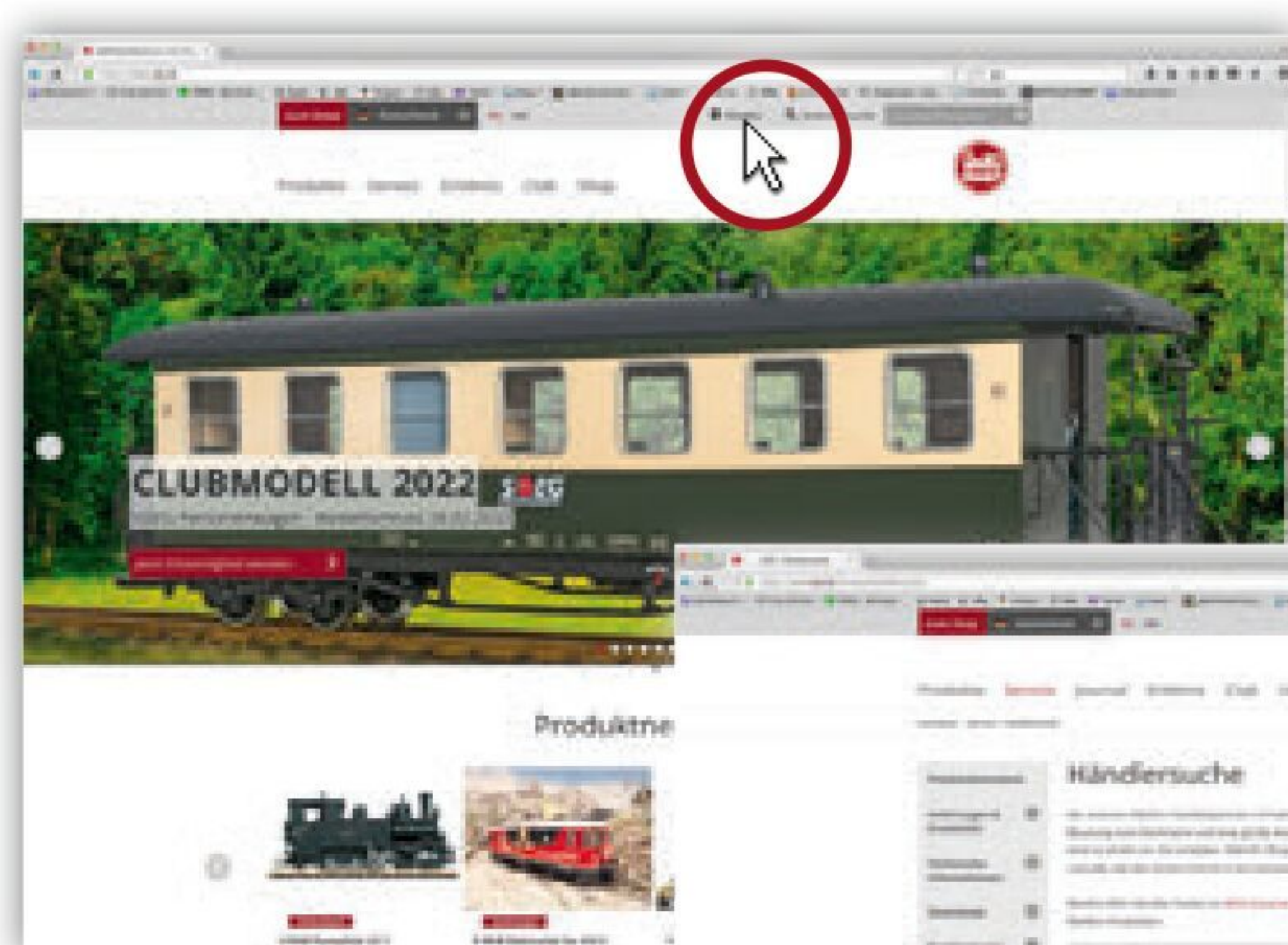
In 3 Schritten zu Ihrem Händler



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



NEUER INTERNETAUFTRITT!

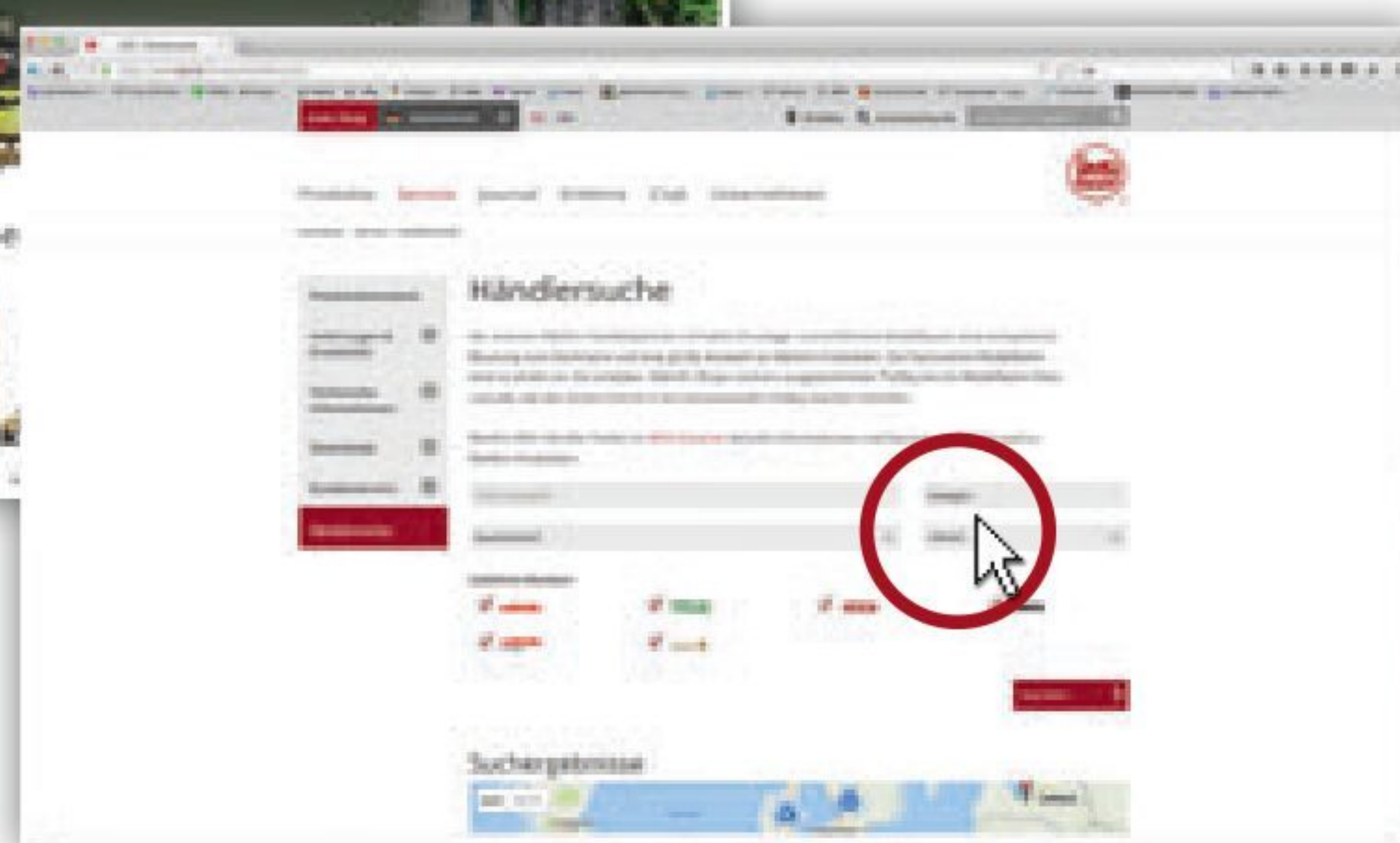


1

Startseite aufrufen

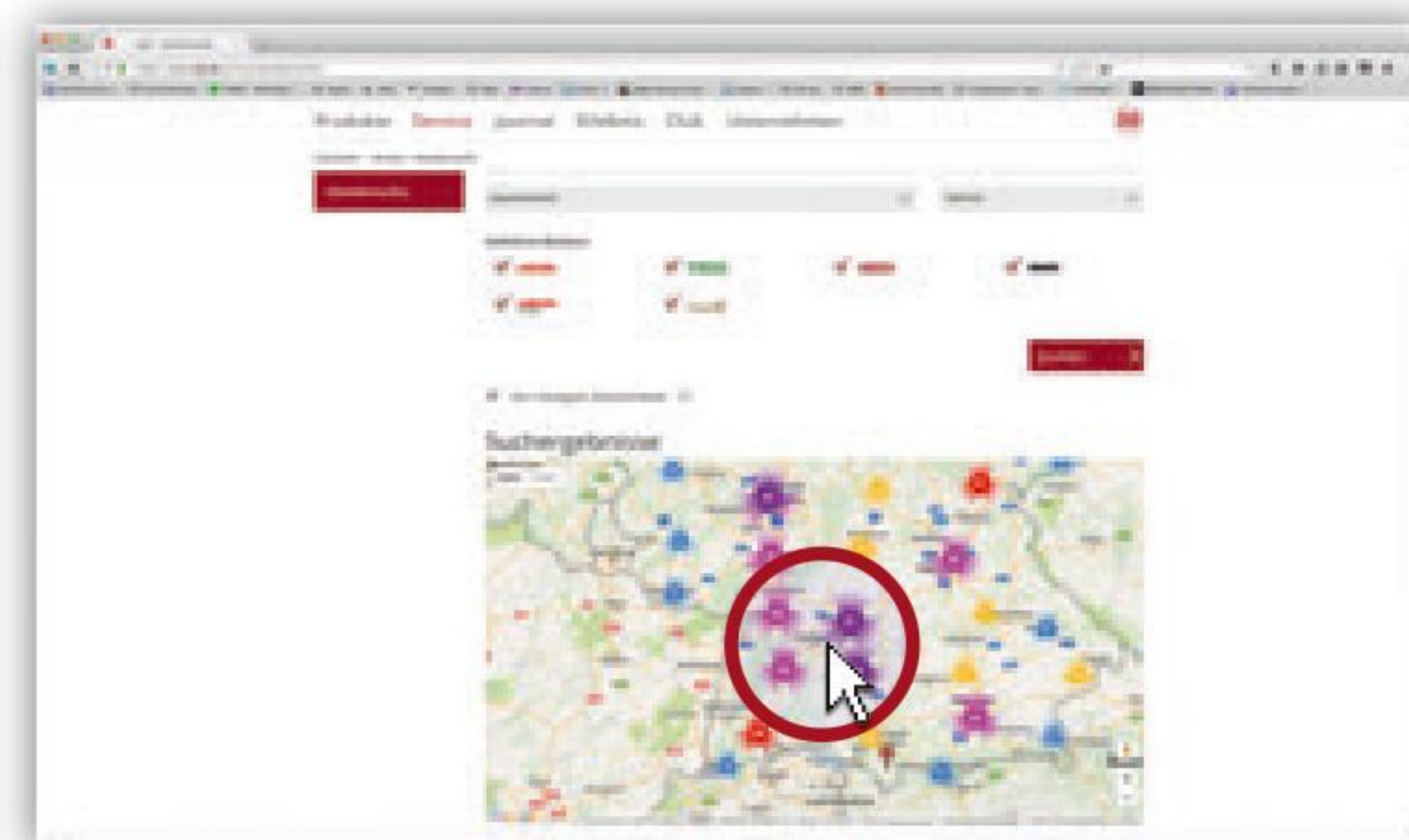
 www.lgb.de

Menüpunkt Händler anklicken



2

Postleitzahl eingeben



3

Händler auswählen und
Adresse ausdrucken

Gelebte Begeisterung



Besonderes Erlebnis: Die Dampffahrten der Zillertalbahn von Jenbach bis Mayrhofen.

Wenn es nach Günter Denoth ginge, könnte sich die ganze Welt auf Schienen bewegen. Der Leiter des Verkehrsarchivs Tirol ist nicht nur ein profunder Kenner der Tiroler Bahnen zwischen Kufstein und Gardasee.

Der Mann ist ein wandelndes Eisenbahn-Archiv. Und das kam so: „Ich bin in der Nähe von Innsbruck aufgewachsen, in der näheren Umgebung meines Elternhauses fuhr die Stubaitalbahn vorbei. Die hatten damals noch Holzkastentriebwagen aus der Jahrhundertwende mit Wechselstrommotoren in Betrieb. Und wenn sich ein Zug näherte, dann hörte man das typische tiefe Brummen dieser Motoren. Das hat mich mächtig fasziniert.“ Und die Faszination blieb, verstärkt durch den Papa von Günter Denoth. Der hatte schon einige Jahre vor der Geburt seines Sohnes begonnen, eine Modellbahn aufzubauen. „Als ich vier Jahre alt war, bekam ich von meinen Eltern die

erste Lok, die zweite und viele weitere hat dann mein Opa beige-steuert.“ Heute ist Günter Denoth stolzer Besitzer von rund 150 Modelleisenbahn-Loks. Der Begründer und Leiter des Verkehrsarchivs Tirol arbeitet im Hauptberuf bei der Zillertalbahn als Dampfzug-Koordinator. Die Dampfbahn fährt fahrplanmäßig die ganze Sommersaison über. Rund 40.000 Gäste aus aller Welt genießen alljährlich die historischen Züge und das atemberaubende Panorama der Tiroler Bergwelt. Zu verdanken haben sie das der Initiative des Freundeskreises der Zillertalbahn, die sich Anfang der 70er-Jahre für den Erhalt der historischen Bahn stark gemacht haben. Heute führen Günter Denoth und andere dieses Erbe fort.

Wissen für die Nachwelt erhalten

Das Verkehrsarchiv Tirol gründete er im Jahr 2001. „Ich wollte einfach das Wissen, die unzähligen Fotos und Dokumente rund um die Geschichte unserer Eisenbahnen für die Nachwelt erhalten.“ Also überzeugte er einige Sammler davon, dass es eine gute Idee wäre, ihm ihre Stücke zu treuen Händen zu überlassen. Die Anfänge des Verkehrsarchivs waren gelegt. Durch seine gewachsenen Beziehungen zu anderen Sammlern bekam er Zugang zu deren Archiven, auch in der Schweiz. „Das war insofern wichtig, weil ich die Eisenbahngeschichte im historischen Tirol dokumentieren wollte, das ja bis an den Gardasee reichte. Und nach

Stubaitalbahn: Die 18,16 Kilometer lange Meterspur-Strecke von Innsbruck nach Fulpmes wurde 1904 in Betrieb genommen.



Gardasee: Mit schmalspurigen Lokalbahnen förderte man den Tourismus und schloss abgelegene Gebiete an Hauptbahnen an.





Grödnerbahn: Die 760-mm-Bahn führte von Klausen über St. Ulrich und Wolkenstein bis nach Plan.



Günter Denoth: Der Leiter des Tiroler Verkehrsarchivs koordiniert auch die Dampfzugfahrten der Zillertalbahn.



Rittnerbahn: Die Meterspurbahn wurde im Jahr 1907 eröffnet und führte vom Waltherplatz in Bozen (Stadtmitte) über 11,76 Kilometer bis nach Klobenstein.

VT2 im Einsatz: Der Schmalspurtriebwagen kam in den späten 1960er-Jahren zur Zillertalbahn (anfangs blau/creme lackiert). 16 Jahre befuhr er die Strecke Jenbach – Mayrhofen.



dem Krieg war es für Österreicher fast unmöglich, in Südtirol zu fotografieren. Da hatten es die Schweizer deutlich leichter.“ Mittlerweile verfügt das Verkehrsarchiv Tirol über „einige Zehntausend Ausstellungsstücke“, wie er nicht ohne Stolz anmerkt. Und die entwickeln mitunter auch ganz praktischen Nutzen. „Als man die historische Rittner Bahn bei Bozen wieder in Betrieb nehmen wollte, fehlten wichtige Unterlagen, die für die Zulassung gebraucht wurden. Wir haben im Archiv die mehr als hundert Jahre alten Originalakten gefunden und zur Verfügung gestellt.“ Günter Denoth bündelt aber nicht nur Fotos und Dokumente, sein Verkehrsarchiv ist auch eine Art Sammelstelle für Wissen. „Da hat jeder Sammler seine Leidenschaft und sein Spezialgebiet. Der eine interessiert sich vor allem für große Bahnen, der andere kennt sich mit historischen Dampfzügen aus, der nächste mit Elektroloks oder beispielsweise mit den Schmalspurbahnen in Südtirol.“

Das Verkehrsmittel: Schmalspurbahnen

760-mm-Schmalspurbahnen spielten in ganz Österreich eine zentrale Rolle im Verkehrswesen. „Zunächst hat man die Bahntrassen von Nord nach Süd gebaut. Irgendwann allerdings reifte die Erkenntnis, dass es gut wäre, auch von Ost nach West zu bauen, Wien an Vorarlberg anzubinden. Danach erfolgte in Tirol mit Einrichtung eines umfangreichen Lokalbahnnetzes der Ausbau der Eisenbahn in der Fläche.“ Generell wurden die damaligen Großprojekte wesentlich schneller und mit weit mehr Arbeitern umgesetzt. Und unzählige technische Meisterleistungen vollbracht – beim Bau hoher Brücken in schwierigem Gelände, bei Tunnels und steil ansteigenden Strecken. Mehr als 20 Jahre sind seit der Gründung des Verkehrsarchivs ins Land gezogen. In dieser Zeit hat Günter Denoth mit Unterstützung zahlreicher Sammler und Kenner knapp 20 Bücher und viele Broschüren veröffentlicht. Und natürlich ist sein nächstes Buch bereits im Entstehen: die dritte, überarbeitete Auflage eines Werks über die Rittner Bahn, Titel „Zwischen Erdpyramiden und Schlern“. Die Rittner Erdpyramiden sind ein Naturwunder von ganz eigentümlicher Schönheit. Sie bestehen aus späteiszeitlichem Moränenlehm, der in trockenem Zustand steinhart ist, in Verbindung mit Wasser aber zu lehmigem Brei wird. Übrigens: Die Zillertalbahn ist eine der wenigen Bahnen, die noch mit achtfenstrigen Plattformwagen fahren, wie sie jetzt wieder bei LGB zu haben sind.

Dieselftriebwagen T3

Er gehört zu den Topneuheiten 2022: der Dieselftriebwagen T3, wie er lange Zeit bei der Harzer Schmalspurbahn (HSB) zu Sonderfahrten eingesetzt wurde. 1940 stellte ihn die damalige Nordhausen-Wernigerode Eisenbahn (NWE) in Dienst, um den Fuhrpark zu modernisieren und neben Dampflokomotiven auch auf dieselektrische Fahrzeuge zurückgreifen zu können. Wir stellen die Neukonstruktion in der nächsten Ausgabe ausführlich vor und beleuchten neben den konstruktiven Details auch die zahlreichen Digital-Funktionen mit denen das Modell aufwarten kann.



Top-Anlage

Im Frühjahr startet die Gartenbahnsaison so richtig. Es heißt, die Anlage von Wintersedimenten zu befreien und wieder fahrtüchtig zu machen. Zeit, auch wieder eine neue Anlage vorzustellen, die die gesamte Bandbreite des Hobbys abdeckt. Egal ob Rhätische Bahn, Harzer Schmalspurbahn oder die sächsischen Schmalspurbahnen – an landschaftlich spannenden Vorlagen fehlt es keinesfalls.



Kleines Decoder-ABC, Teil 2

Sie schalten heute nicht nur Licht und Sound, sondern bieten ein umfangreiches Funktionstableau: die Lok-Decoder. Die Digital-Bausteine sind das „Herzstück“, um die Fahrzeuge zu steuern und die zahlreichen Funktionen abzurufen. Die Decoder sind werkseitig bereits bestens eingestellt und ermöglichen einen optimalen Fahrbetrieb. Wer möchte, kann verschiedene Parameter auf das individuelle Fahrverhalten abstimmen. In unserem zweiten Teil der Decoder-Serie geben wir Tipps, wie man – falls der Bedarf besteht – dabei vorgeht.

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

**Die nächste LGB Depesche
erscheint Anfang Mai 2022**





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

POLA G

330870
BAHNSCHRANKE
MIT ANTRIEB



ab 11/22
1:22,5

Jetzt wird angebaut!

Neues für Ihren Garten!

Der POLA G-Neuheitenprospekt 2022 ist
im Fachhandel oder direkt über FALLER
erhältlich.

Gebr. FALLER GmbH
Kreuzstraße 9 · 78148 Gütenbach

faller.de