

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



WWW.LGB.DE

Depesche

DAS MAGAZIN FÜR LGB FREUNDE

AUSGABE 3/2022



Hoch hinaus mit der VIIK

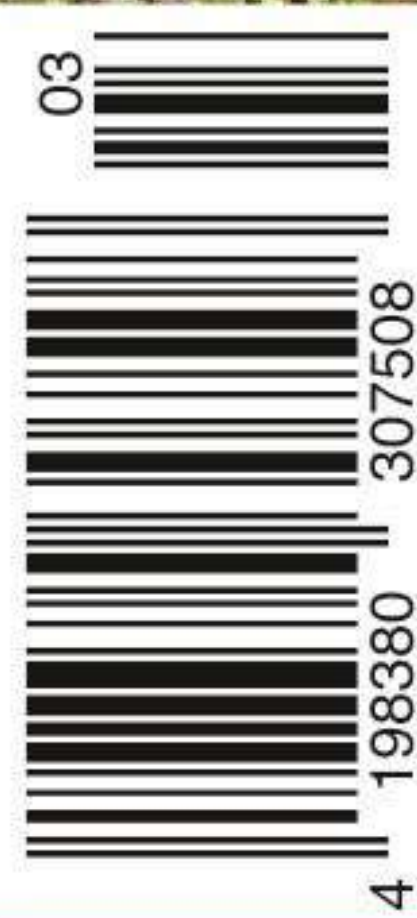
Museumszug zum Jubiläum der Fichtelbergbahn



FRANKES TOLLE FAMILIEN-BAHN
Mit Fahrten über das Carport- und Garagendach



GENIAL: WELTREKORD-VERSUCH
„Capricorn“-Züge der RhB als längster Reisezug



374615D

Die Faszination der LGB Welt. Werden Sie Clubmitglied!

Profitieren Sie von diesen Vorteilen

4 x jährlich die LGB Depesche

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

Exklusives Clubmodell

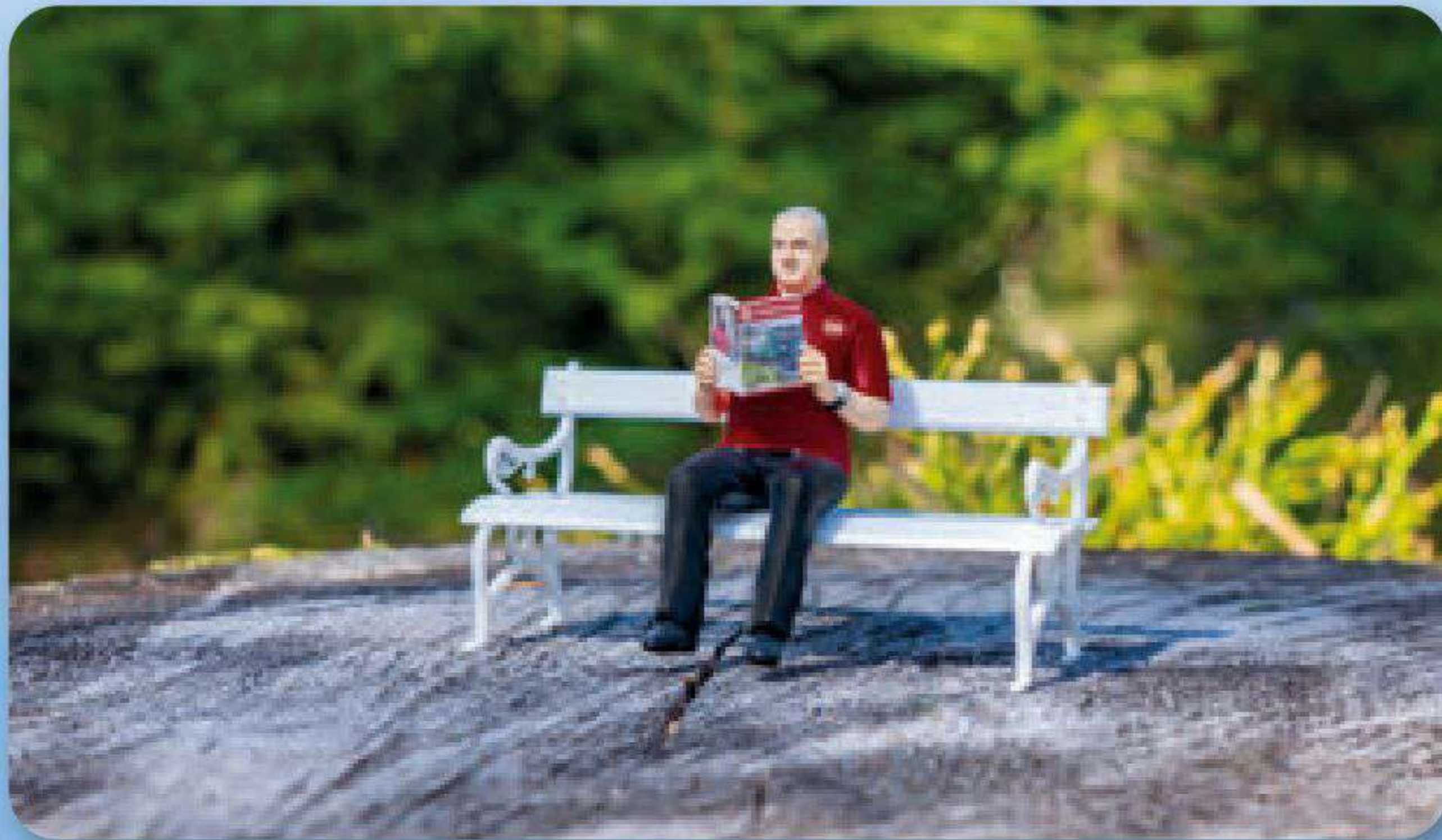
Ihre Mitgliedschaft im LGB Club berechtigt Sie zum Erwerb eines exklusiven Clubmodells. Ein personalisiertes und wertiges Zertifikat senden wir Ihnen nach Auslieferung direkt nach Hause. Sammeln Sie die jährlich wechselnden Modelle.

Jahres-Chronik

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

Exklusives Clubpräsent

Als Clubmitglied erhalten Sie einmal jährlich ein exklusives Clubpräsent zugesendet.



Katalog/Neuheitenprospekte

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

LGB Clubkarte

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

Kostenloser Versand im Online Shop

Unser Online Shop gewährt Ihnen kostenlosen Versand innerhalb Deutschlands.

Clubreisen*

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

Kleines Willkommensgeschenk

für jedes neue Mitglied – lassen Sie sich überraschen.

Geburtstags-Gutschein

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

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

LGB Club, Postfach 960, 73009 Göppingen

club@lgb.de

+49 (0) 71 61/6 08-213

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



* abhängig von der Verfügbarkeit

LIEBE LESERIN, LIEBER LESER



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

Die Freude ist überall zu spüren: Nachdem viele Veranstaltungen in den vergangenen zwei Jahren abgesagt werden mussten, ist es jetzt wieder möglich, sich zu treffen und sich über das Hobby auszutauschen. Und die Gelegenheit wird ausgiebig genutzt. Ob beim Gartenbahntreffen 2022 der LGB-Freunde Niederrhein, beim Pfingstwochenende der Preßnitztal-Bahn oder bei den großen Feierlichkeiten „175 Jahre Schweizer Eisenbahnen“ in Landquart: Die Eisenbahn- und Modellbahnfans kamen in großer Zahl und mit viel Enthusiasmus. LGB war jedesmal vor Ort (siehe Berichte im Heft), beantwortete die zahlreichen Fragen und präsentierte die aktuellen Neuheiten (unter anderem auch das Sondermodell zu 75 Jahre Ge 4/4 I und den Zug der Fichtelbergbahn).

Ein ganz besonderes Highlight steht Ende Oktober an: Die Rhätische Bahn (RhB) geht einen Weltrekordversuch an: 25 „Capricorn“-Triebzüge werden aneinandergeschnitten. Der mit 1.910 Metern längste Reisezug der Welt soll auf der UNESCO-Welterbestrecke Albula/Bernina von Preda bis Bergün und weiter über den Landwasserviadukt rollen. Märklin/LGB ist Main Partner bei diesem außergewöhnlichen Projekt (siehe Seite 22 bis 25). Als Botschafter für das einmalige Ereignis fährt derzeit eine Werbelok in einer spektakulären Gestaltung auf dem RhB-Streckennetz, die LGB in identischer Gestaltung als Modell realisiert hat. Das Design der Lok wurde in Zusammenarbeit von Teams der RhB und von Märklin/LGB umgesetzt. Es ist wahrlich ein spannender Sommer und Herbst für die Gartenbahn. Und für einen Besuch zum Tag der offenen Tür in Göppingen (16. und 17. September) sollte auch noch etwas Zeit bleiben. Da können Sie nämlich die neue LGB Freilandanlage im Innenhof bestaunen.

SILVIA RÖMPF

ANDREAS SCHUMANN

Spektakuläres Modell:
Aus Anlass des Weltrekordversuchs der RhB gibt es die Ge 4/4 III in einer Sondergestaltung (Art. 21431).





MODELLE UND ANLAGEN

6 Imposant: die VIIK der Fichtelbergbahn als Modell.



TOP-MODELL **6**
Die Fichtelbergbahn überwindet eine Steigung von 33 Promille und mehr als 600 Höhenmeter, wenn sie von Cranzahl nach Oberwiesenthal fährt. Zum 125-jährigen Jubiläum der Schmalspurbahn hat LGB einen besonderen Museumszug herausgebracht.

TOP-ANLAGE **12**
Familie Franke hat eine Gartenbahn geschaffen, die auf mehreren Ebenen agiert. Der LGB Fan Ulrich Franke pflegt nicht nur seine abwechslungsreiche Anlage, sondern auch die interessante LGB Historie.

WELTREKORDVERSUCH **22**
Die Rhätische Bahn plant eine ganz außergewöhnliche Aktion: 25 „Capricorn“-Triebzüge ergeben den längsten Reisezug der Welt.

GRAUBÜNDENS GELBE ENGEL **26**
Die Bernina-Bahn setzte von Beginn an auf Elektrizität. Das LGB Modell zum Jubiläum: Vor 100 Jahren fuhren die ersten ABe 4/4 Triebwagen.

KOLUMNE **30**
Frank Tümmermann beschreibt die Freude über die wiedergewonnene Freiheit. Zum großen Gartenbahntreffen kamen so viele wie noch nie.

NEUE KOOPERATIONSPARTNER **34**
Bei der „Sauschwänzlebahn“ zwischen Hochrhein- und Schwarzwaldbahn wird eine Fahrt zum Schauspiel.

DIE (OST-)SCHWEIZ FEIERT **36**
175 Jahre Schweizer Eisenbahnen: Das Jubiläumsfest in Landquart zeigte eindrucksvoll, wie groß die Liebe der Eidgenossen zur Bahn ist. LGB war vor Ort und überraschte mit neuen Modellen.



22 Am 29. Oktober 2022 wird der Versuch gewagt: Der längste Reisezug der Welt soll auf der Albula-Strecke starten.



26 Das Modell des ABe 4/4 ist dem aktuellen Museumszug der Bernina-Bahn nachempfunden und bietet viele Licht- und Soundfunktionen.



48 Die Arbeit für das selbst gebaute Tunnelportal hat sich gelohnt. Wir zeigen Schritt für Schritt, wie man zum individuell gefertigten Tunnelausgang kommt.

TIPPS UND KNOW-HOW

AUFARBEITUNG DER RHAETIA **44**
Mit der Rhaetia startete 1889 der Bahnverkehr von Landquart nach Davos. Fünf Dampflok bewältigten damals den gesamten Transport. Derzeit wird die historische Kostbarkeit aufgearbeitet – eine Detektivarbeit.

PORTALE SELBST GEBAUT **48**
Unser Autor Klaus Himmelreich stand vor einem Problem: Seine Ausfahrten aus dem Tunnel benötigten einen größeren Querschnitt. Er entschied sich, die neuen Portale selbst herzustellen.

PORTRÄT **60**
Die Zahnradbahn Schynige Platte in Widerswil ist nicht so bekannt wie die Jungfraubahn. Unter Attraktions-Aspekten kann sie aber gut mithalten.



60 Inspiration für eine eigene Zahnradstrecke kann die Zahnradbahn Schynige Platte liefern. Wir beschreiben den Betriebsalltag.

LGB WELT	
EDITORIAL.....	3
AKTUELL.....	20
CLUBNEWS.....	31
FEIER IN LANDQUART.....	36
NEU IM FACHHANDEL.....	40
ZUBEHÖR.....	52
IMPRESSUM	55
LGB VOR ORT	56
VEREINE	58
HÄNDLER.....	59
VORSCHAU	62



Hoch hinaus

Sie überwindet über 600 Höhenmeter und ist heute immer noch bei Sonderfahrten im Einsatz: die 99 1741. LGB feiert das 125-jährige Bestehen der Fichtelbergbahn mit einem ganz besonderen Museumszug.

Schon früh wurden im Erzgebirge im Süden Sachsens erste Eisenbahnstrecken gebaut, vor allem um die abgebauten Erze abzutransportieren und das von den Bergwerken benötigte Material heranzuschaffen. So nimmt es nicht Wunder, dass bereits 1866 die Bahnstrecke von Annaberg – heute Annaberg-Buchholz – nach Chemnitz eröffnet wurde. Auch in Oberwiesenthal – dort gab es Silberbergwerke – wurde der Wunsch nach einer Bahnanbindung laut

und so wurden verschiedene Projekte geprüft, von denen aber letztendlich keines realisiert wurde. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts begann man erneut, eine Bahn nach Oberwiesenthal zu planen, diesmal als Schmalspurbahn mit der in Sachsen üblichen Spurweite von 750 Millimetern. Auch hier gab es verschiedene mögliche Linienführungen, von denen man sich schließlich für die Linienführung ausgehend von Cranzahl an der Bahnstrecke von Annaberg nach Weipert entschied.

1894 begann man mit den Vermessungsarbeiten, die Bauarbeiten starteten 1896 und bereits Mitte 1897 war der Bahnbau abgeschlossen und die Bahn konnte am 19. Juli 1897 feierlich eröffnet werden. Wie damals in Sachsen üblich, wurde die Strecke nach den Anfangsbuchstaben der Endpunkte benannt – in diesem Fall CW für Cranzahl – Wiesenthal. Auch auf dieser Strecke setzte man die in Sachsen allgegenwärtige IV K ein, bis 1929 mit der 99 731 die erste fabrikneue Lok



Markant: Die VIIK ist die kräftigste Dampflokomotive der Sächsischen Schmalspurbahnen.

der Baureihe 99.73-76 auf diese Strecke kam. Das ist übrigens die gleiche Lok, die heute noch bei der Zittauer Schmalspurbahn als historische Lok im Einsatz ist. Nachdem sich die neue Lok sehr gut bewährte, folgten bald weitere, die die IV K auf dieser Strecke verdrängten. Das war auch dringend erforderlich, steigt doch die Strecke von Cranzahl auf 654 Metern Höhe bis nach Oberwiesenthal – übrigens der höchsten Stadt Deutschlands mit dem höchsten Bahnhof in Sachsen

– auf 892 Meter Höhe mit einer Steigung von bis zu 33 Promille an. Zwischen 1933 und 1937 waren auch Loks der Baureihe VI K hier stationiert, aber die VII K war auf dieser Strecke deutlich besser geeignet. Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs verschwanden auch zahlreiche Schmalspurloks aus dem Bereich der späteren DR in der Sowjetunion, sodass die alten IV K wieder zum Einsatz kamen. Da damit kein sinnvoller Betrieb aufrechtzuerhalten war, begann man zu ►



Voller Diensteinsatz: Das Licht der 99 1741 wechselt je nach Fahrtrichtung vorbildgerecht.

Beginn der 1950er-Jahre weitere Loks der Baureihe VII K zu liefern, deren Einsatz schon bald die Probleme lösen konnte. Vor allem nachdem 1947 der Abbau von Uranerz begann, musste die Schmalspurbahn nicht nur den beträchtlichen Güterverkehr bewältigen, sondern auch den umfangreichen Berufsverkehr durchführen – in der Blütezeit des Uranabbaus waren ungefähr 3.000 Bergleute dort beschäftigt. Das ging so bis Mitte der 1950er-Jahre, als der Bergbau wieder eingestellt wurde und das Verkehrsaufkommen sich wieder normalisierte. Dabei darf aber nicht vergessen werden, dass damals in der DDR kaum private Pkw vorhanden waren, sodass die Bahn

das vorherrschende Transportmittel war. Mitte der 1960er-Jahre kamen Gedanken auf, die Schmalspurbahn einzustellen – aber aufgrund fehlender Busse und Lkw sowie der schlechten Straßeninfrastruktur passierte nichts, sodass die Bahnstrecke nach der Wende im Herbst 1989 immer noch im Betrieb war. 1992 wurde der Güterverkehr eingestellt, der Personenverkehr wird bis heute unter dem Namen „Fichtelbergbahn“ unter dem Dach der SDG (Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft) fast ausschließlich mit Dampfloks der Bauart VII K durchgeführt. Hier kommen sowohl die Altbauloks aus den 1920er-Jahren als auch die Nachbauloks aus den 1950er-Jahren zum Einsatz. Eine

Dampflokomotive 99 1741



Nettes Detail: Die Klappen auf dem Tender lassen sich bewegen. Damit kann der Kohlekasten hinter dem Führerhaus – wie beim Original – verschlossen werden.

Vorbildgerecht: Die Dachluken im Führerhaus sind ebenso ausgearbeitet wie die Details rund um die Dome der Dampflokomotive.



der Altbauloks – die 99 1741-0 – hat erst letztes Jahr eine Hauptuntersuchung erhalten, die die Fichtelbergbahn in ihrer Werkstatt in Oberwiesenthal selber durchgeführt hat. Von der in der LGB Depesche 3/2021 vorgestellten 99 731 der Zittauer Schmalspurbahn unterscheidet sich diese Lok deutlich: Am auffälligsten sind die geschweißten Wasserkästen und Tenderkasten, aber auch die Rauchkammertür sieht anders aus. Die Lok der Fichtelbergbahn hat kein Handrad in der Mitte, dafür ist deren Lokschild höher angebracht als an der Zittauer Lok. Zu guter Letzt ist die Lok in der Ausführung der Epoche IV der DR – also mit Computernummer – beschriftet. Technisch entspricht die Lok der 99 731, auch die Leistung der 57 Tonnen schweren Lok von 600 PS und die Höchstgeschwindigkeit von 30 Kilometern pro Stunde sind identisch. So kann man sie heute noch vor den typischen Zügen auf der Strecke von Cranzahl nach Oberwiesenthal sehen, deren Wagen schon durch das hellere Grün und ►

Sehenswert: Die 99 1741 erzeugt einen Zylinderdampf, der radsynchron zum Ausstoß kommt.



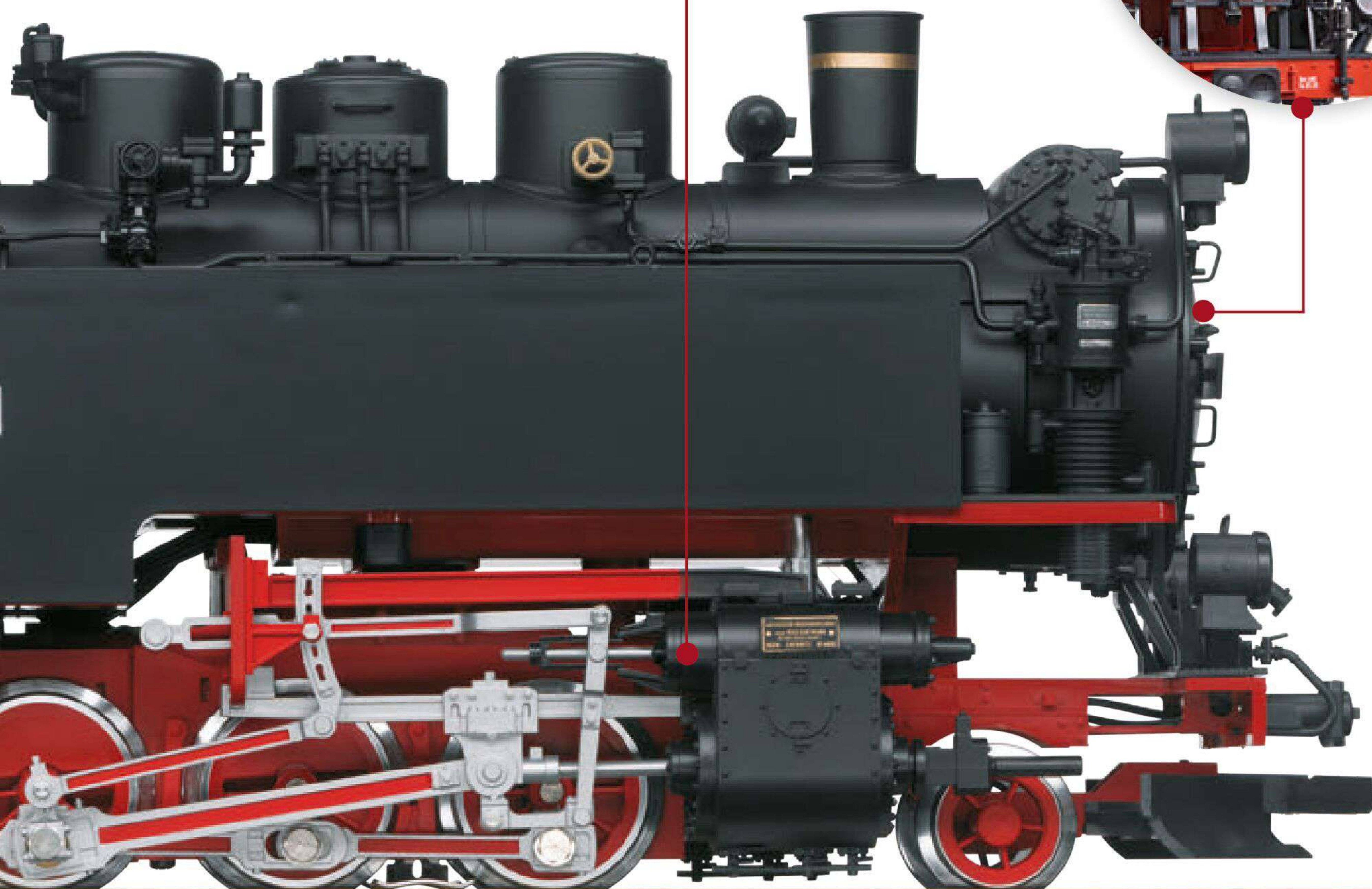
HIGHLIGHTS

SDG Dampflokomotive 99 1741

Art. 21481 (Epoche VI)

- 1 Modell angetrieben von zwei kuggelagerten Hochleistungsmotoren.
- 2 Gelenkfahrwerk, das den Betrieb auf R1 mit 600 Millimetern Radius gewährleistet.
- 3 Radsynchroner Dampfstoß und Zylinderdampf sind aktivierbar.
- 4 Viele Kleinteile wie Glocke, Pfeife oder die Lichtmaschine sind angesetzt; Heizer und Lokführer liegen als Figuren bei.
- 5 Digital schaltbare Fahrwerksbeleuchtung und digital schaltbare Führerstandsbeleuchtung.
- 6 Flackern des Kesselfeuers digital schaltbar, wenn die Funktion „Kohle schaufeln“ aktiviert wird.
- 7 Rauchkammertür zum Öffnen mit angedeuteter Inneneinrichtung der Rauchkammer, Führerstands Türen zum Öffnen.
- 8 Länge über Puffer: 64 Zentimeter.

Einblicke: Die Rauchkammertür der VIIK lässt sich öffnen und die Inneneinrichtung der Rauchkammer ist angedeutet.



HIGHLIGHTS**SDG Aussichtswagen (Art. 32357), Epoche VI**

- 1 Modell eines offenen Aussichtswagens der Bauart KC4 der SDG, wie er heute noch auf der Fichtelbergbahn im Einsatz ist.
- 2 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI.
- 3 Feindetaillierte, vorbildgerechte Inneneinrichtung, Metallradsätze.
- 4 Ausführung mit typischem Schriftzug „Fichtelbergbahn“, passend zur Dampflok 991741 (Art. 21481) und den zwei weiteren Personenwagen (Art. 36362, 36370). Alle vier Modelle zusammen ergeben den Museumszug, wie er heute vielfach für Fahrten eingesetzt wird.

den großen Schriftzug „Fichtelbergbahn“ auffallen. Selbstverständlich sind auch hier die typischen Aussichtswagen – im Volksmund „Sachsencabrio“ genannt – im Einsatz, sodass man die Fahrt in der frischen Luft – allerdings manchmal auch mit Rückständen der Dampflok – genießen kann ...

In diesem Jahr feiert die Schmalspurbahn ihr 125-jähriges Jubiläum, nach heutigem Stand ist für Mitte August ein großes Fest aus diesem Anlass geplant. Man kann jedem interessierten Freund der sächsischen Schmalspurbahnen einen Besuch und eine Mitfahrt dort



Natur hautnah erleben: Der Aussichtswagen des Museumszugs gehört zu den beliebtesten Wagen der Sächsischen Dampfeisenbahngesellschaft (SDG). Das Modell (Art. 32357) verfügt über Metallradsätze und ist über Puffer 58 Zentimeter lang.

SDG Personenwagen (Art. 36362)

Originalgetreu: Modell eines Personenwagens der Bauart KB der SDG, wie er heute bei der Fichtelbergbahn im Einsatz ist. Vorbildgerechte Inneneinrichtung, Metallradsätze.



nur empfehlen, das ist einfach ein wunderschönes Erlebnis. Einen solchen Besuch kann man sehr gut mit einem Aufenthalt bei der Preßnitztalbahn verbinden, sind es doch keine 20 Kilometer von Oberwiesenthal bis nach Jöhstadt – dem Ausgangspunkt der Museumsbahn nach Steinbach.

Lok und Wagen als Modell

Modelle der sächsischen Schmalspurdampflok sind immer schon bei den LGB Freunden sehr beliebt, denken wir nur an die schönen Modelle der IK, IIK, IVK oder der VIK. Nachdem im letzten Jahr das Modell der 99 731 der Zittauer Schmalspurbahn von LGB vorgestellt wurde, kamen bald Wünsche nach weiteren Varianten dieser schönen Lok auf – nun hat man bei LGB das Jubiläum der Fichtelbergbahn zum Anlass genommen, das Modell der 99 1741-0 vorzustellen, die sich doch in einigen Details von der letztjährigen Neuheit unterscheidet. Technisch entspricht das Modell der 99 731, hat also auch das Gelenkfahrwerk mit zwei kugelgelagerten Hochleistungsmotoren, sodass auch diese große Lok den R1 mit 600 Millimetern Radius problemlos durchfahren kann. Ausgerüstet ist das Modell ab Werk mit einem mfx/DCC-Decoder der neuesten Generation, der vielfältige Funktionen und Sounds ermöglicht: sei es das mit der Fahrtrichtung wechselnde Spitzenlicht, der eingebaute Raucherzeuger mit radsynchronem Dampfstoß und Zylinderdampf, die digital schaltbare Triebwerksbeleuchtung und die

Führerstandsbeleuchtung oder das flackernde Licht aus der Feuerbüchse, wenn die Funktion „Kohle schaufeln“ aktiviert wird. Auch vielfältige Sounds hat das Modell zu bieten. Angefangen vom auch analog funktionsfähigen Fahrgeräusch über Pfeife und Glocke – die auch durch die beiliegenden Schaltmagnete ausgelöst werden können – über die typischen Geräusche einer Dampflok wie Luft- und Wasserpumpe, Lichtmaschine oder Sandstreuer. Aber auch typische Ansagen der Strecke von Cranzahl nach Oberwiesenthal sind abrufbar.

Natürlich weiß die Lok auch mit vielen Details zu überzeugen, so können die Führerstandstüren und auch die Rauchkammertür geöffnet werden, ebenso liegen Lokführer und Heizer bei, damit kann die Lok mit passendem Personal in den Einsatz gehen. Viele Kleinteile sind separat angesetzt, so zum Beispiel die Glocke, die Pfeife oder die Lichtmaschine, da diese Lok mit elektrischer Beleuchtung ausgerüstet ist. Natürlich sind viele Leitungen und Griffstangen auch einzeln eingesetzt, zum Teil als Biegeteile aus Metall. Ein nettes Detail sind die beweglichen Klappen auf dem Tender, mit dem – wie beim Original – der Kohlenkasten hinter dem Führerhaus verschlossen werden kann. Im Herbst wird das schöne Modell unter der Artikelnummer 21481 beim Fachhändler erhältlich sein.

Natürlich gibt es – wie immer bei LGB – die passenden Wagen zur Lok, sodass ein kompletter Zug der Fichtelbergbahn zusammengestellt werden kann. An erster Stelle steht der Aussichtswa-

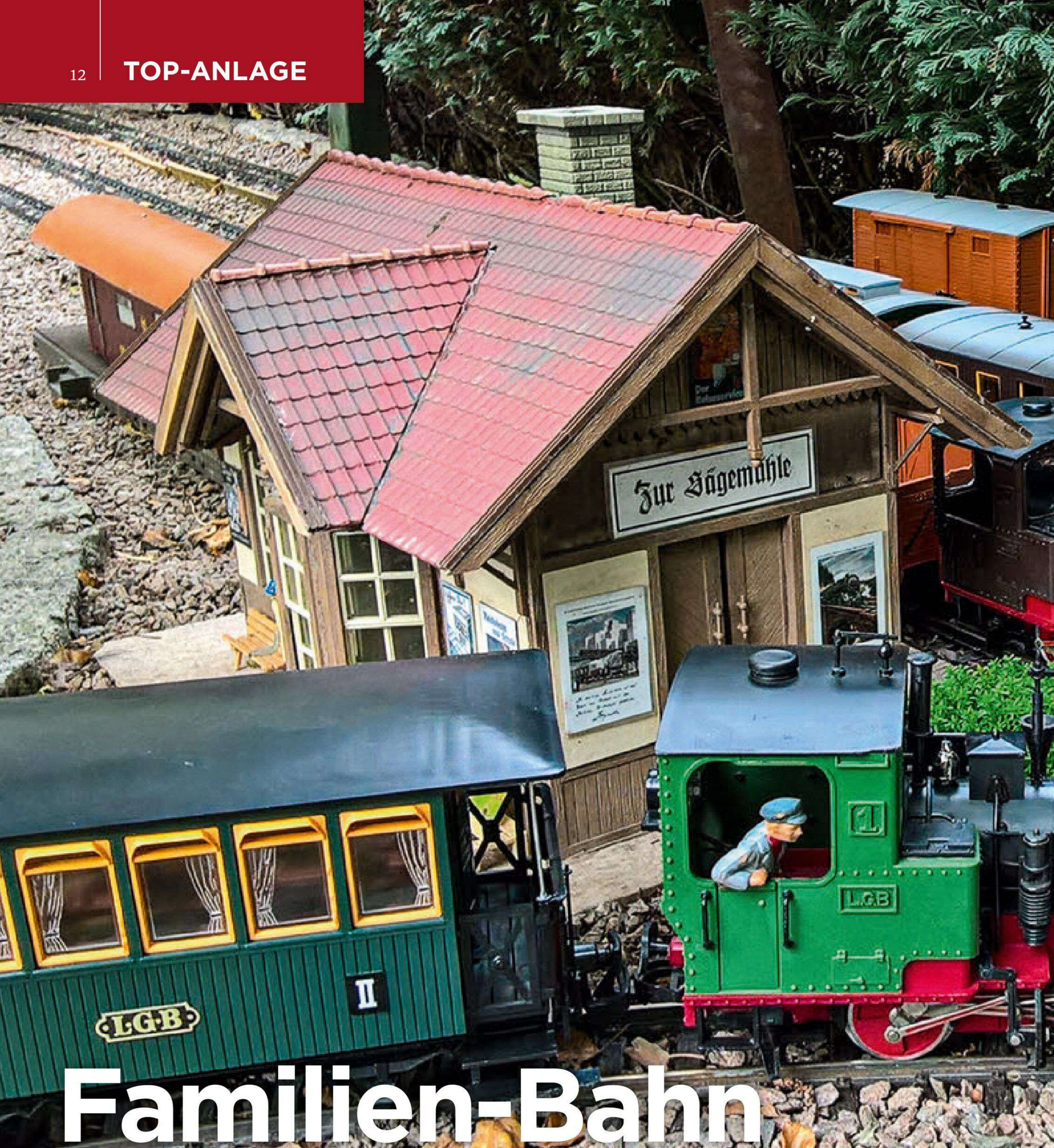
gen in der Version ohne Bar, wie er dort im Einsatz ist. Technisch entspricht der Wagen den anderen Aussichtswagen, die bisher schon erschienen sind. Unter der Artikelnummer 32357 wird dieser typische Wagen passend zur Lok erhältlich sein. Ein weiterer Wagen ist der Personenwagen, der unter der Artikelnummer 36362 angeboten wird. Vom Aufbau her ein typischer Rekowagen, allerdings erstmals mit dem geraden Dach, wie es beim Barwagen der SOEG neu gemacht wurde. Die Fenster mit dem – beim Original – im oberen Drittel klappbaren Fenster entsprechen der Bauart, wie sie bei den Wagen der Fichtelbergbahn eingebaut sind. Ein weiterer Personenwagen ist unter der Artikelnummer 36370 erhältlich, auch hier handelt es sich um das Modell eines Rekowagens, allerdings mit dem typischen außen abgeschrägten Dach.

Allen drei Modellen gemeinsam sind die originalgetreue Farbgebung und Beschriftung, die ab Werk eingebauten Inneneinrichtungen, die Türen in den Stirnwänden zum Öffnen sowie die Ausrüstung mit Metallradsätzen. Auch die Farbgebung und Beschriftung – bis hin zum typischen Schriftzug „Fichtelbergbahn“ – entsprechen dem großen Vorbild. Mit diesen Wagen und der Lok kann ein Zug nachgebildet werden, wie er heute noch tagtäglich auf der Fichtelbergbahn im Einsatz steht, und er wird sicherlich bald auf vielen LGB Anlagen verkehren. Für viele Modellbahner wird das eine Erinnerung sein: an eine Fahrt mit dieser Bahn, an eine schöne Gegend, die sie sich so nach Hause geholt haben.

SDG Personenwagen (Art. 36370)

Originalgetreu: komplettiert als weiterer Personenwagen den Zug der Fichtelbergbahn. Ebenfalls Bauart KB mit originalgetreuer Farbgebung und Beschriftung, Metallradsätzen.





Familien-Bahn

Es ist schon eine ganz besondere Bahn, die Familie Franke aus Freiberg in Sachsen seit mehr als 20 Jahren betreibt. Welche Bahn führt schon über ein Carport- und Garagendach in den Garten?

Angefangen hat alles nach der Wende. In Dresden schossen mehrere Modellbahngeschäfte aus dem Boden – mit unterschiedlichen Marken und Zubehör. Zuvor war der Verwaltungschef eines Ingenieurbüros und frühere Mathematik- und Physiklehrer auf die in der DDR gängigen Modellbahnmarken angewiesen. „Die Eisenbahn“, so Ulrich Franke, „begleitet mich praktisch mein ganzes Leben lang.“ Dass sich für Frankes nach dem Mauerfall eine neue Modellbahnwelt erschloss, emp-

findet er als einen besonderen Glücksfall. Mit dem Ziel, seine Eisenbahn zu digitalisieren, steuerte er Anfang der 1990er-Jahre eines der neuen Modellbahngeschäfte in Dresden an. Es lag genau auf dem Weg zu seinen Schwiegereltern, die in Dresden wohnten und die er mit seiner Frau und seinen drei Jungs immer wieder besuchte. Fast magisch zog ihn ein bestimmtes Modellbahngeschäft an. Bald sollte sich herausstellen, dass er auch mit dem Betreiber enorm Glück hatte. Der Händler aus dem Westen



*„Die Eisenbahn
begleitet mich ein
ganzes Leben lang.“*



half ihm so engagiert bei der Digitalisierung, dass Ulrich Franke immer mehr Lust verspürte, tiefer in die spannende Welt der Modellbahn einzudringen. Die erste Bekanntschaft mit der Lehmann'schen Gartenbahn weckte seine Neugier dann vollends. Im Jahr 2000 war es dann so weit: Die Idee war gereift. Der Platz war auserkoren. Die ersten Loks und Waggons standen bereit. Das Abenteuer einer Gartenbahn im Garten konnte beginnen. Gestartet wurde allerdings nicht auf der Erde, sondern in luftiger Höhe. Franke erläutert: „Als abgeschlossenes Terrain bot sich das Dach unseres stabilen Carports an, der Jahre vorher im

Eigenbau entstanden war.“ Bald drehte das LGB Modell der Rügensch Kleinbahn auf dem Carport seine Runden. Zwar war es anfangs nur ein Schienenkreis, doch die Lokomotive 99 4652 fauchte und rauchte. „Das war toll, so etwas kannten wir vorher nicht“, erzählt Franke. Die Eisenbahnatmosphäre, die durch die wirklichkeitsgetreuen Töne und Funktionen entstand, übertraf alle Erwartungen der Familie. „Meine Kinder waren hellauf begeistert“, erinnert sich der Familienvater. Aber nicht nur die Söhne waren begeistert. Auch die Erwachsenen waren und sind immer noch hingerissen. In all den Jahren, ►

in denen sich die inzwischen groß gewordenen Söhne mit ihren Kindern, die Freunde und Nachbarn im Garten von Familie Franke treffen, ist die Freude über die Gartenbahn gleichbleibend groß.

In rund zwanzig Jahren ist bei Frankes eine Gartenbahn entstanden, die sich nach und nach zu einem immer größeren Spielplatz entwickelt hat. Das war auch Ulrich Frankes vorrangiges Ziel: „Mit unserer Gartenbahn können Groß und Klein spielen, Weichen stellen, Züge zusammenstellen, abkuppeln und fahren, rangieren – alles, was das Herz begehrt.“ Bis es so weit war, vergingen einige Jahre. Dass es nach dem Schienenkreis weitergehen sollte, stand jedoch nie infrage. Die beiden jüngeren Söhne, Martin und Maximilian, hatten bereits bei der Carport-„Begleitung“ – da waren sie zehn und acht Jahre alt – Feuer für die Eisenbahn gefangen. Da sich Carport- und Garagendach auf der gleichen Höhe befinden, bot es sich an, auch auf dem Dach der Garage den Zugverkehr aufzunehmen. Bald drehte ein Harzer Bulle oder die 99 1568, die dem Vorbild der Preßnitztalbahn entspricht, und viele andere Modelle ihre Runden auf den Garagendächern.

Die dritte Erweiterung war dann ein ganz großer Ausfallschritt: Mit einer acht Meter langen Rampe führte Ulrich Franke im Jahr 2004 die „Dächerbahn“ hinunter in den Garten. Dabei kam ihm die Lage des Hauses und der Garagen am Hang entgegen. Unten angekommen, entstand am damals noch kleinen Walnussbaum eine Kehrschleife, danach umkreisten die Gleise den Apfelbaum, passierten den Bahnhof Sägemühle am Bachlauf und setzten ihren Weg Richtung Wilsdruff und Naundorf fort.

Den Clou, der die Gartenbahn in Frankes Garten perfekt macht, verdankt die Familienbahn der Frankes einem Zufall. 2009 entdeckte der LGB Enthusiast im Internet die Annonce eines Eisen-

bahnfreunds, der eine mehr als zwei Meter lange stabile Bogenbrücke anbot – selbst gebaut und geschweißt. Damit wurde der Traum einer Verbindung zwischen dem Hausinneren und der Outdoor-Gartenbahn wahr: Heute fahren alle Züge der Frankes fröhlich aus dem ehemaligen Arbeitszimmer im Hochparterre aus dem Fenster aufs Carportdach – und von dort aus „in alle Welt“. Das macht heute das Spielen mit der LGB Bahnanlage so komfortabel wie nie. Die Züge lassen sich nun im Haus – sogar im Sitzen – Aufgleisen und in den Zugverkehr einfädeln. Schraubbare Schienenverbinder ermöglichen es, eine Zwischenschiene zwischen der Aufgleisanlage im Inneren des Hauses und der Bogenbrücke anzubringen. Die Verbindung zwischen innen und außen ist in fünf Minuten hergestellt. Länger dauert es, wenn anschließend die Gesamtanlage in Betrieb genommen werden soll. Franke schätzt, dass es rund eine Stunde dauert, bis alles eingerichtet ist: Die Funkempfänger müssen installiert werden, die Kabel sind einzuhängen. Danach steht dem absoluten Spielespaß nichts mehr im Wege.

Jetzt zum Beispiel soll die Tenderloke einen Zug abholen. Dabei steigt auf die Dachebene etwa eineinhalb Meter Höhe zu überwinden sind, arbeiten in den Epoche III-Modellen kräftige Bühler-Motoren. Der 32-jährige Maximilian, der auf dem Garagendach steht, steuert gerade mit seinem Funkgerät die Lok, die sich rückwärts vorsichtig einem Barwagen der Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft (SOEG) nähert. Zuvor hat Vater Franke die Weiche von Hand gestellt. Dann ertönt die Ansage: „Nächster Halt Freital“ Die Lok stößt einen langen Pfiff aus und der Zug setzt sich in Richtung Rampe und Garten in Bewegung. Bis der Zug am Bahnhof in Naundorf ankommt, schlängelt er sich an Gebäuden und Arrangements vorbei. Dort ist beispielsweise eine Tankstation errichtet,

Dächerbahn: Die Mallet-Dampflok 99 201 und der Personenwagen 970-758 der Rügensch Kleinbahn (RüKB) ziehen ihre Runde.





Steigung inklusive: Eine Rampe verbindet die Anlage auf den Garagendächern mit dem Garten.

hier stehen Gehsteiglampen, eine Litfaßsäule wirbt für Musikabende, selbst gebastelte Andreaskreuze warnen.

„Auf der Gesamtanlage können problemlos acht bis zehn Züge eingleisig verkehren“, erklärt Ulrich Franke und betont zugleich: „Ich habe mit voller Absicht keinen automatisierten Betrieb konzipiert.“ Denn die LGB Anlage soll die Faszination des Eisenbahnverkehrs befördern. „Es macht einfach Spaß, die Bahn manuell zu betreiben“, ist Franke überzeugt, „hier gilt es, sich abzustimmen, wo darf ich fahren, wann und wie – Mitdenken ist angesagt“, bekräftigt der LGB Fan. Das setzt auch voraus, dass eine vorbildgerechte Signalgebung ein Muss ist, wenn ein Fahrbetrieb mit mehreren Zügen funktionieren soll. Die Strecke ist aber so lang, dass sich zwei oder drei Züge auf ihr bewegen können, ohne sich zu behindern, sagt der ehemalige Mathematik- und Physiklehrer.

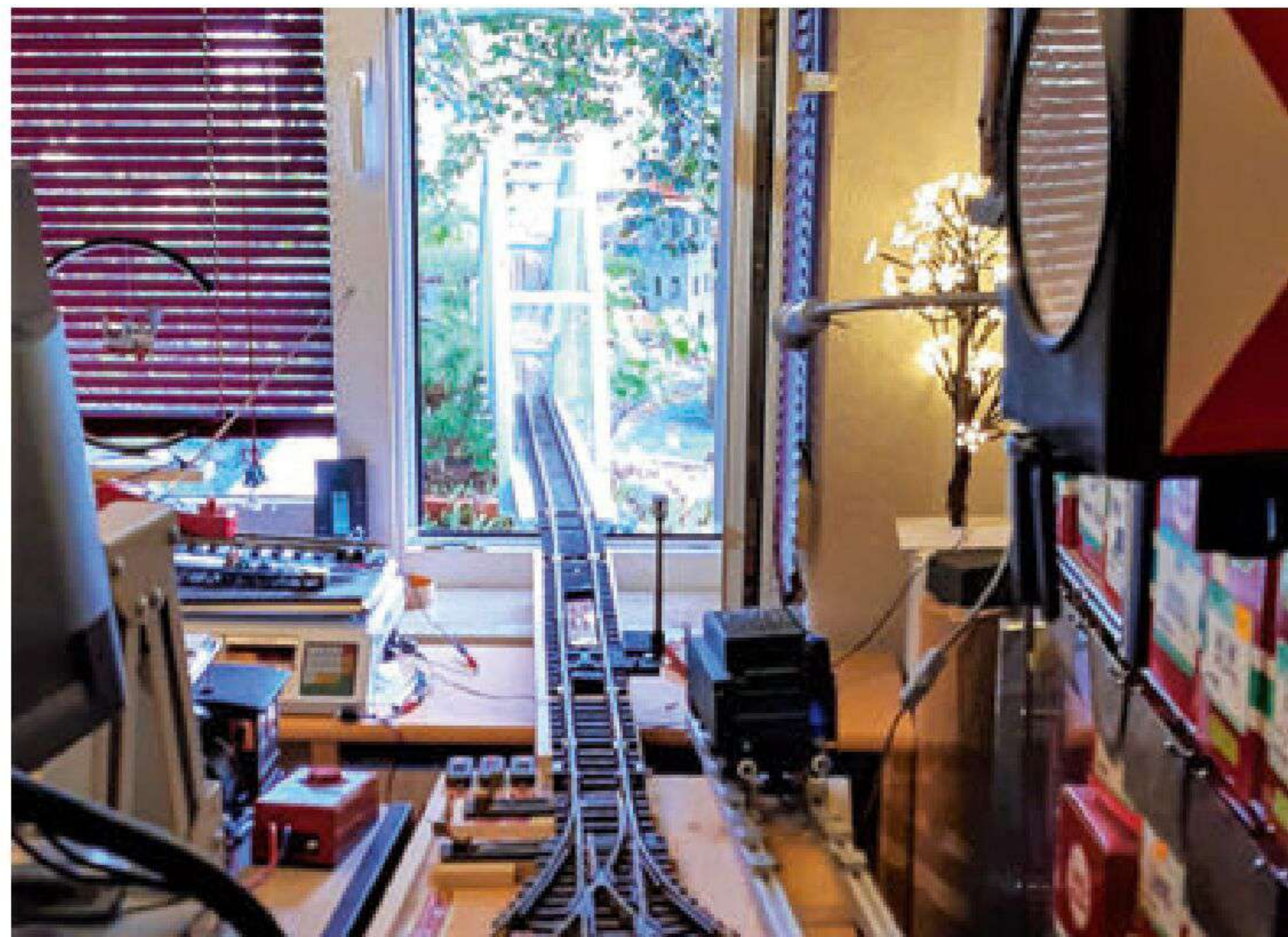
Wer sich dem Abenteuer der LGB Anlage in Freiberg hingibt, findet überall, wo das Auge hinschaut, interessante Details zwischen den Haltestationen, dem Güterbahnhof oder dem Wartungsareal mit Lokschuppen und Drehscheibe. Dort steht zum Beispiel ein Lastkran, der schwere Güter verladen kann. Lastwagen fahren geschäftig zu einem Verladeplatz. Arbeiter befördern Waren. Ein Silo ist zu erkennen, ein Pferd zieht einen Strohwagen. Wenn er es zusammenzählt, hat Ulrich Franke rund 250 Lokomotiven und knapp 600 Wagen. Allein im Zimmer, in dem die Züge aufgelegt werden, befinden sich etwa 100 Stück davon. Erst letztens hat der LGB Liebhaber extra stabile Ladenregale eingebaut, die das gewichtige Gut sicher verwahren. Auch im Keller stehen vier vollbepackte Vitrinen und im Wohnzimmer der Frankes glänzen die besonderen Sammlerstücke und ziehen Besucher mit Kennerblick in ihren Bann. Ganz zu schweigen, was sich alles noch auf dem Dachboden stapelt, wo sich die LGB Produkte noch in der Originalverpackung befinden – zum Beispiel die Sachsenwagen von Märklin.

Während sich Frankes Sohn Maximilian am liebsten mit den ►



Brückenschlag: Wagen und Loks lassen sich im Haus aufgleisen.

Start: Das ehemalige Arbeitszimmer dient als „Schattenbahnhof“.



„Die Historie ist wichtig“

Ulrich Frankes Ausstellungen zu LGB. Das Ziel: die interessante Chronik „vom Blechspielzeug zur Modellbahn“ zu vermitteln.



Die Geschichte der LGB reicht bis ins Jahr 1881 zurück. Vor jetzt 141 Jahren gründete damals Ernst Paul Lehmann in Brandenburg an der Havel sein Patentwerk und stellte Blechspielzeug her. Darauf baute 1968 die Lehmann Gartenbahn mit Sitz in Nürnberg auf (die im Jahr 2007 an Märklin überging). Verbunden mit der wechselvollen Historie ist eine große Zahl an Produkten entstanden. Besonders die Modelleisenbahnen zeigen lebensnah, welche Entwicklung das wichtige Transportmittel, das mit der Dampfmaschine entstand, in Europa nahm. „Die Historie ist wichtig“, sagt Ulrich Franke, der mit seinen Ausstellungen die Erinnerungen an vergangene Zeiten pflegt. „Denn darauf baut das Heute auf“, betont der LGB Kenner. Er hebt hervor, dass „witzige Ideen, qualitätsvolle Gestaltung und technische Raffinesse“ schon immer das besondere Kennzeichen der LGB waren.



Der Bahnhof Naundorf entsteht als Modell wieder



Station im Eigenbau: Diesen Bahnhof, der Naundorf bis 1971 mit Chemnitz und Dresden verband, kennt Ulrich Franke noch im Original aus seiner Kindheit. Er baute das Modell mithilfe eines alten Fotos nach. Der Rohbau entstand aus JigStones von Bertram Heyn. Fenster und Türen fertigte Franke aus Holzresten.



IV Ks abgibt, gehört die Zuneigung des mittleren der Familie der großen Harzlok. Der 34-jährige Martin arbeitet heute bei der Deutschen Bahn. Die Ehefrau von Ulrich Franke ist dagegen von der kleinen flexiblen Draisine begeistert, die sich im wahren Leben ja alleine mit Körperkraft bewegen lässt. Für den ältesten Sohn Hubert (38), der beim Start der Franke-Modellbahn schon 15 Lenz zählte, nimmt heute eine ebenfalls tragende Rolle ein. Er hat in der Familie den Part des Computerfachmanns übernommen, was für einen, der sich auch im Beruf mit Informationstechnologie beschäftigt, ja kein Problem ist. Fragt man Ulrich Franke nach seinem Lieblingsmodell, wird zugleich klar, dass sich der Familienmensch Franke mit Leib und Seele der LGB verschrieben hat. „Mein Lieblingsmodell ist der Fabrikzug, der im Original noch bis 2006 auf dem Firmengelände in Nürnberg stand“, verrät Franke. Die Lok ist für ihn das Kernstück der LGB Geschichte. Aus dieser Zeit der Eingliederung von LGB in Märklin stammen auch seine vielen Sammlerstücke von LGB Loks und Waggons. Aber nicht nur das: Auch Plakate, Verpackungen, Dokumente – praktisch das ganze Wissen über Historie und Werdegang der LGB – hat Franke zu einem Schatz angehäuft, den er und seine Frau immer wieder in Ausstellungen den interessierten Gartenbahnern und Spielbegeisterten präsentieren (siehe linke Seite).

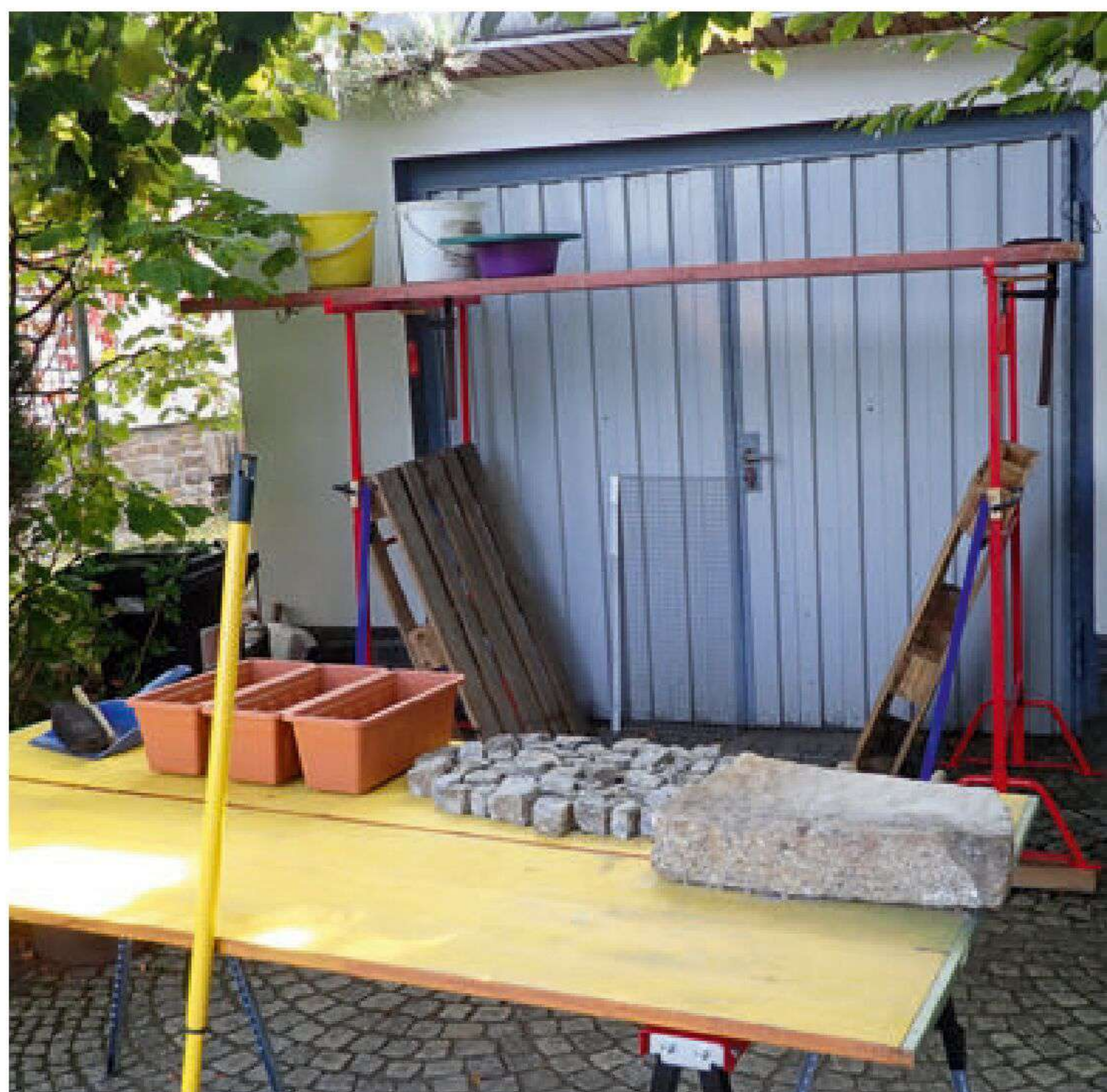
Während in Ausstellungen die Einzelstücke und die Historie dominieren, spielen auf der großen, auf mehreren Ebenen angelegten Gartenbahnanlage auch die Häuser, Schuppen, Wartehäuschen, Straßen und Landschaften eine wichtige Rolle und tragen zum Gesamteindruck bei. Zwar wird auf der Frankschen Familienbahn keine reale Landschaft oder Region nachgebildet, aber es sind die Spuren der Schmalspurbahn, die einst in der Region verkehrte, die auch im Garten der Franks verlaufen. Deshalb sind auch die drei Bahnhöfe, die etwa die Loks der Preßnitztalbahn oder der Rügenschens Kleinbahn ansteuern, mit der Gegend verbunden. In der Realität dampfte bis zum Jahr 1971 in der Region die sächsische Schmalspurbahn vom Bahnhof Klingenberg-Colmnitz nach Oberdittmannsdorf und verband so die Schmalspurbahnen Klingenberg – Colmnitz – Frauenstein und Freital – Potschappel – Nossen.

Auf der Frank'schen Familienbahn sind es die Bahnhöfe Wilsdruff, Freital und Naundorf, die die Haltestationen der Bahnen bilden. Dabei hat es mit dem Bahnhof Naundorf eine besondere Bewandnis. Eigentlich hat damit die Geschichte der Familienbahn Franke begonnen. In Naundorf ist Ulrich Franke 1956 geboren. Nur etwa 70 Meter von den Gleisen entfernt stand das Wohnhaus seiner Familie. „Sobald wir das Läuten und Pfeifen vernahmen, rannten wir Kinder an die Strecke und schauten fasziniert auf die dampfende Maschine“, erzählt Franke, dessen Großvater Lokführer war. Damals war der Zug, der in Naundorf hielt, fast die einzige Verbindung des Dörfchens in Richtung Chemnitz und Dresden. Und zwar nicht nur für die Menschen, die dann in Klingenberg in die große Bahn umstiegen. Auch die BHG, die Bäuerliche Handelsgenossenschaft der Landwirte, nutzte die Eisenbahn für den Transport der landwirtschaftlichen Erzeugnisse, die in der Region gut wuchsen.

1971 aufgegeben, verlor auch der Bahnhof Naundorf seine ursprüngliche Funktion und Gestalt. Doch Uli Franke trieb ein altes Foto des Typenbaus eines sächsischen Bahnhofs auf und baute ihn im Modell nach. Die anderen zwei Bahnhöfe und alle weiteren Gebäude entstanden aus Selbstbausätzen von Pola. „Sie tun bereits mehr als 15 Jahre ihre Pflicht“, sagt Franke. „Außer dass es nach Herbststürmen, genauso nach Besuchen von Katzen und Eichhörnchen auf der Gartenbahn immer wieder etwas zu säubern oder zu reparieren gibt, ist die Standhaftigkeit ►



Idylle: Die Mühle umspült Wasser und abwechslungsreiches Grün.



Gebaut wird immer: Diesmal stehen Arbeiten auf dem Garagendach an.



Ausgangspunkt: Auf dem Carportdach startete die Familienanlage.



Harmonisches Ensemble: Eisenbahn und Pflanzen bilden auf dem Carportdach eine wunderbare Einheit.



Alle spielen mit: Auch das Enkelkind ist schon eifrig dabei.

Freude an der LGB Bahn: Das Gartenmobiliar wartet auf Gäste.

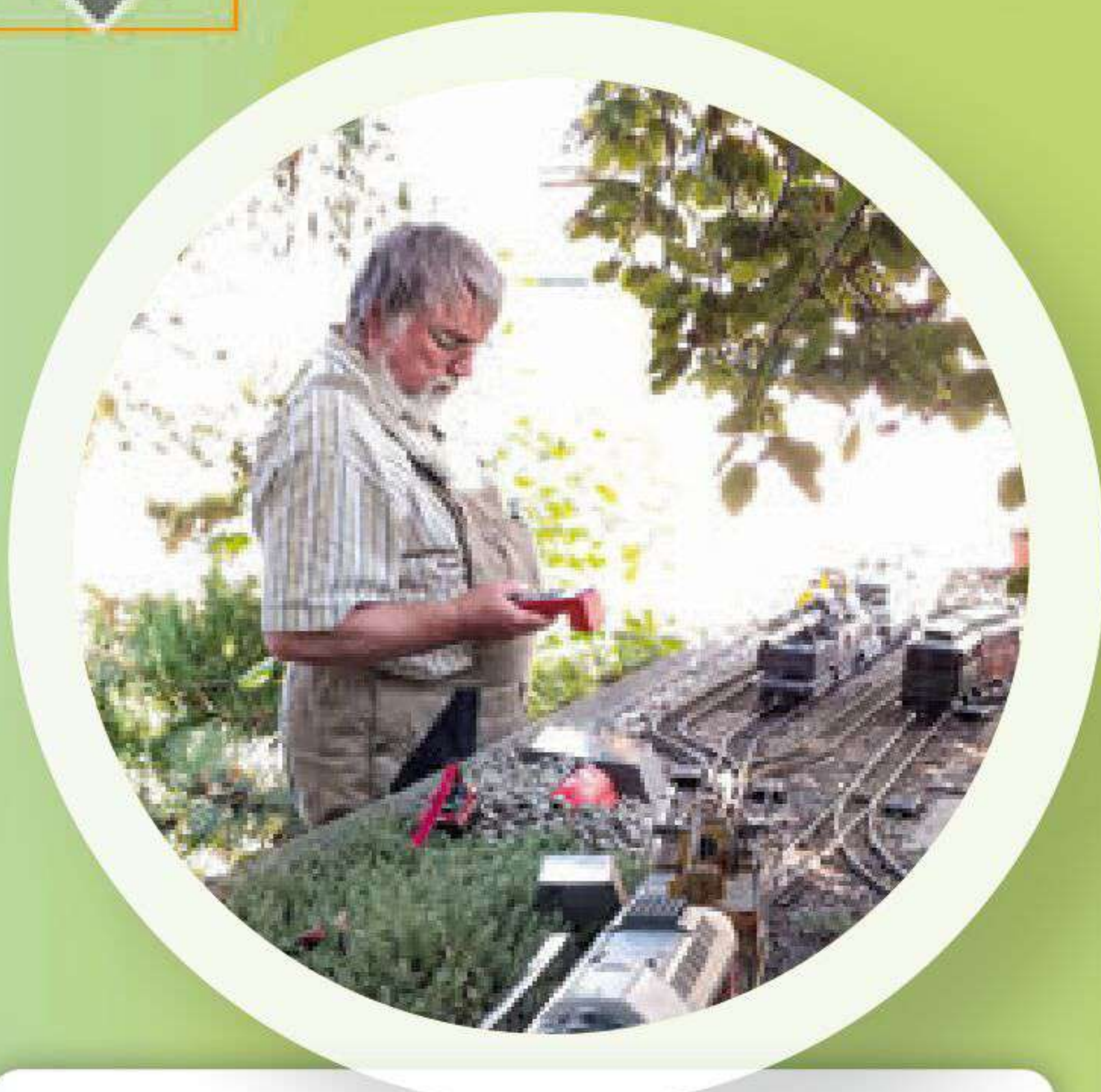
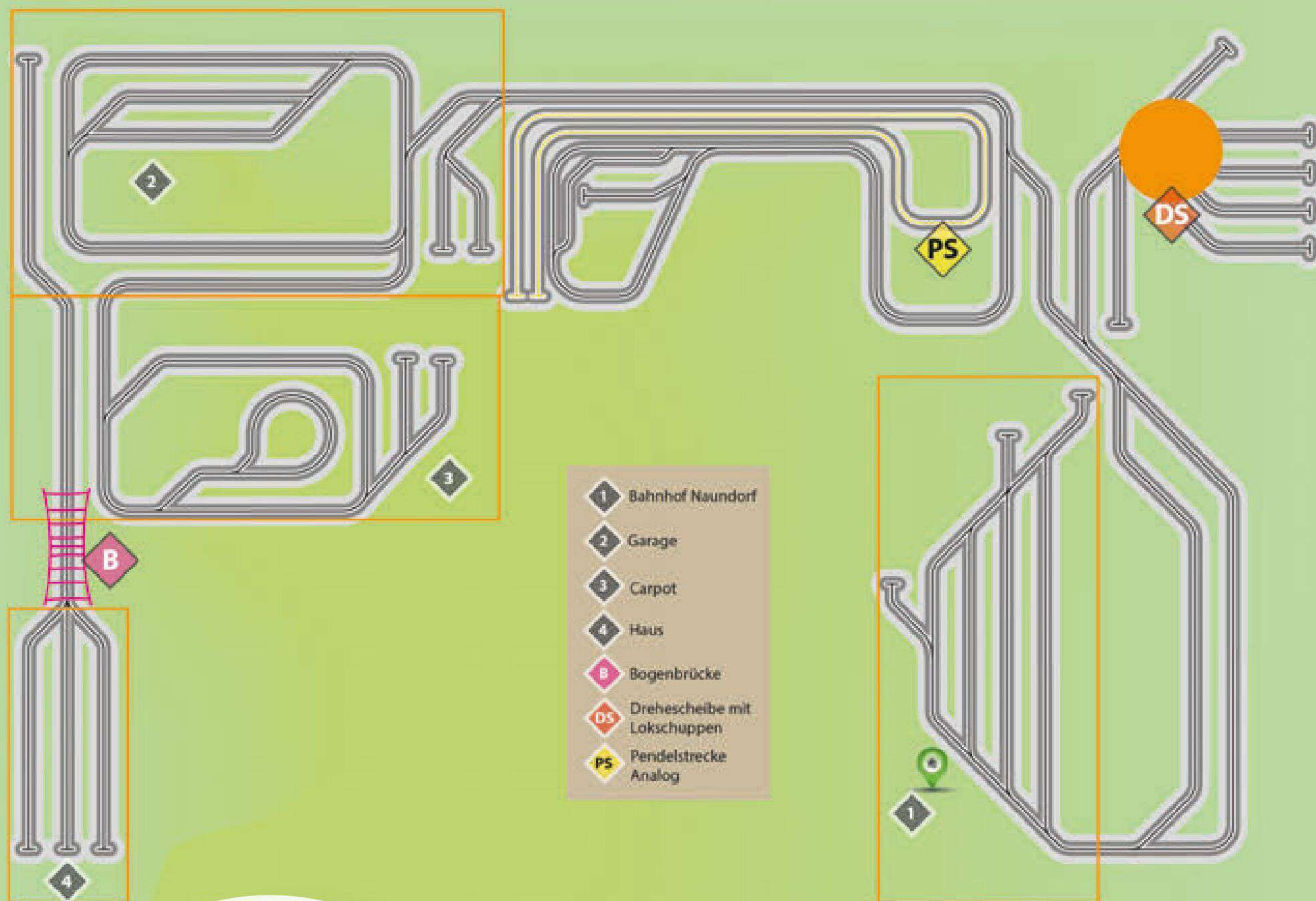


der Bauten vorbildlich“, bekräftigt der Experte einer Anlage, die schon auch mal im Winter läuft. Ein gewisses Lehrgeld haben die Franks jedoch beim Pflanzenbewuchs bezahlt, wie es Ulrich Franke ausdrückt: Der Versuch, den Schienenkreis auf dem Carportdach mit Bonsai-Pflanzen zu beleben und somit die Pflanzenwelt im Miniaturformat nachzuahmen, ging gründlich schief. Die Pflanzen konnten sich mit dem relativ kühlen Klima vor Ort nicht anfreunden. Doch ganz von allein zeigte die Natur, wie sich der Pflanzenwuchs auf der Gartenbahn gestalten lässt: Die kleinen Zöglinge von Bäumen wie Buche, Ahorn oder Birke, die sich selbst aussäen, bilden heute den Grundstock der Gartenbahn-Bepflanzung. Sie bevorratet Franke selbst in einigen Blumenkästen.

Ein größeres Thema stellen die Bäume dar, die in den frühen 1990er-Jahren gepflanzt wurden. Das viele Laub im Herbst macht den Modellbahnern oft Arbeit. Deshalb hat etwa der Lokschuppen auch ein Dach erhalten. Aus demselben Grund würde der Modellbahner auch im Garten nie Schienen fest verlegen. Franke: „Durch die Bäume ist bei uns immer Bewegung drin, da eignen sich ein Schotterbett und Split sehr viel besser.“ Im Übrigen empfiehlt er allen, die mit ähnlichen Verhältnissen zu kämpfen haben, Laub und Staub mit Druckluft von den Schienen und Gebäuden zu blasen. Nach 15 Jahren Rampenbau, „dem längsten Provisorium auf der Anlage“, soll nun als Nächstes eine Sanierung der Rampe erfolgen. Dabei weiß Franke schon jetzt, wie er es anstellen will: Diesmal soll kesseldruckimprägniertes Holz zum Einsatz kommen. Dazu will er der zweigleisigen Rampe durch Kabelpitschen eine höhere Stabilität verleihen und so vermeiden, dass die Rampe durchhängt und extra abgestützt werden muss. Erst vor Kurzem hat ein neuer Sandkasten die alte Sandmuschel abgelöst und stellt heute für die drei Enkel den idealen Spielplatz dar, solange die Erwachsenen Eisenbahn spielen. So geht die Arbeit nie aus oder anders gesagt, das Hobby verschafft der Familie immer wieder neue Anlässe, gemeinsam Pläne auszuhecken und umzusetzen.

Gleisplan

Anlagensteckbrief

**Zur Person**

Ulrich Franke (66 Jahre) ist seit dem Jahr 2000 leidenschaftlicher Gartenbahner. Es begann alles mit einer kleinen Spielanlage auf dem Carportdach, das an das Wohnhaus angrenzt. Die Familienbahn wurde immer weiter ausgebaut und umfasst heute eine Gleislänge von circa 270 Metern. Sein zweites Steckenpferd: die Geschichte der LGB. Bereits zwei Ausstellungen hat er zu dem Thema ausgerichtet: eine im Jahr 2018 anlässlich des Jubiläums „50 Jahre LGB“ und eine zweite zum Jahreswechsel 2021/2022 zu „140 Jahre bewegte Geschichte(n) – vom Blechspielzeug zur Modellbahn“. Letztere umfasste die gesamte Historie der Ernst Paul Lehmann Patentwerke.

Anlagen-Name:**Thema:****Bauzeit:****Gleislänge:****Gleisführung:****Fahrbetrieb:****Anzahl Züge (maximal):****Viadukte:****Bahnhöfe:****Schattenbahnhöfe:****Tunnel:****Gebäude:****Besondere Gebäude:****Pflanzen:**

Familienbahn Franke

Spielen mit der LGB Gartenbahn

2000 bis heute

ca. 270 Meter

eingleisige Schmalspurbahn, manueller Fahrbetrieb, Absprachen und vorbildgerechte Signalgebung sind Voraussetzung digital

8 bis 10 Züge, die gleichzeitig auf der Anlage fahren können

Rampe zum Garagendach, 8 Meter lang

3 Personenbahnhöfe, 1 Güterbahnhof

2 (einer davon im angrenzenden Haus)

ein Tunnel mit zwei Metern Länge

circa 30

Bahnhof Naundorf

Dachbepflanzung, regional, Bäume und Büsche, die sich selbst aussäen, werden genutzt

Besonderheiten der Anlage: Vom Carport- und Garagendach führt die Bahn über eine acht Meter lange Rampe in den Garten, Spielbahn, manuell gesteuert.



Sondermodell: 75 Jahre Ge 4/4 I

Bei ihrer Inbetriebnahme zählte die Baureihe Ge 4/4 I der Rhätischen Bahn mit ihren vier Fahrmotoren und der regenerativen Bremse zu den modernsten Eloks im Schienenverkehr. Da man selbst Ende der 1980er-Jahre noch nicht auf die Baureihe verzichten konnte, wurde sie überarbeitet und unter anderem mit einer Vielfachsteuerung und neuen Führerständen versehen. Einige der Loks sind heute immer noch im Einsatz. Als Anerkennung für

das beeindruckende Dienstjubiläum bringt LGB die Lok mit der Betriebsnummer 602 in der umgebauten Form mit neuer Stirnfront als Modell (Art. 22042). Neben dem neu konstruierten Lokkasten wartet das Modell mit zwei Hochleistungsmotoren, die die vier Radsätze antreiben, und einem mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen auf. Der Einholm-Dachstromabnehmer ist zudem motorisch angetrieben und lässt sich digital schalten.

Tolle erste Plätze bei Leserwahlen

Bei den wichtigsten Leserwahlen konnte LGB in diesem Jahr auch wieder die ersten Plätze belegen. Bei der Wahl „Modelle des Jahres“ setzten die Leser des „Eisenbahn Magazin“ die Dampflokomotive Baureihe 99.73-76 DR (Art. 21480) mit großem Abstand in der Kategorie Spur-2-Fahrzeuge auf den ersten Platz. Die Leser des französischen Eisenbahnjournals „Le Train“ wählten das LGB Modell M.T.V. Dampflokomotive Nr. 36 „Lulu“ ebenfalls auf Platz eins.



Siegten beeindruckend bei Leserwahlen: Die Dampflokomotive Baureihe 99.73-76 DR (Art. 21480) kürten die Leser des „Eisenbahn Magazin“ zum Modell des Jahres; die Leser des französischen Eisenbahnmagazins „Le Train“ verliehen der M.T.V. Dampflokomotive Nr. 36 „Lulu“ (Art. 20782) die Auszeichnung „Le Rail d’Or“.

Haben mit viel Herzblut das Märklineum aufs Gleis gebracht (v. l.): Der geschäftsführende Gesellschafter von Märklin, Florian Sieber, Göppingens Oberbürgermeister Alexander Maier, der Göppinger Landrat Edgar Wolff, Märklin Geschäftsführer Wolfrad Bächle und der Vorstandsvorsitzende der Kreissparkasse Göppingen Dr. Hariolf Teufel.



Leuchtturm-Projekt

Nach einer Attraktion mit überregionaler Strahlkraft sehnt sich wohl jede Stadt – mit dem Märklineum hat Göppingen nun sogar ein Glanzlicht, das besonders hell und weit strahlt. Die offizielle Eröffnung vor einem Jahr fand coronabedingt im ganz kleinen Rahmen statt. Doch dafür wurde der erste Geburtstag des neuen Zentrums der Märklin Welt umso mehr gefeiert. Am 22. Juni 2022 freuten sich die Märklin Geschäftsführer Florian Sieber und Wolfrad Bächle über rund 300 Gäste, die zur nachgeholten Eröffnungsfeier ins Göppinger Stammwerk gekommen waren. Bei seiner Eröffnungsrede erinnerte Wolfrad Bächle an die Pla-

nung des Museums im Jahr 2015, als es gelungen war, den Landkreis Göppingen, die Kreissparkasse und die Stadt Göppingen als Partner für das gemeinsame Projekt zu gewinnen. Durch den Verkauf der legendären Turmzimmer-Sammlung an die seitens der Kreissparkasse gegründete Turmzimmer GmbH sei dazu nun gesichert, dass die historisch wichtigen Modelle in der Region bleiben. Landrat Edgar Wolff betonte, dass es sich beim Märklineum um ein Leuchtturmprojekt handelt, das in moderner interaktiver Form eine einmalige Industriegeschichte beleuchte. Oberbürgermeister Alexander Maier stellte die Verbundenheit zwischen der Stadt

und dem Unternehmen Märklin in den Mittelpunkt seiner Rede – mit der Hoffnung, künftig noch enger zusammenzuarbeiten. Der Vorstandsvorsitzende der Kreissparkasse, Dr. Hariolf Teufel, zeigte sich sehr zufrieden, dass mit dem Erhalt der Turmzimmer-Sammlung ein zentrales Kulturgut im Landkreis verblieben ist. Als geschäftsführender Gesellschafter wies Florian Sieber darauf hin, dass das Museum eine Herzensangelegenheit der gesamten Familie Sieber war und ist. Er bedankte sich bei allen Projektteilnehmern und Märklin Mitarbeitern, die mit ihrer exzellenten Arbeit für eine neue Strahlkraft der Marke sorgen.



Neben vielen historischen Modellhighlights: die HO-Anlage und die LGB Gartenbahn – zwei weitere Attraktionen des Märklineums.

Weltrekordversuch:



**Einmalige Aktion zu den 175-Jahr-Feierlichkeiten der Schweizer Bahnen:
Ein Zug der Rhätischen Bahn mit einer Rekordlänge von 100 Wagen
wird über die UNESCO-Welterbestrecke rollen.**

Es ist ein historisches Unterfangen zu einem historischen Jubiläum: Im Rahmen der 175-Jahr-Feierlichkeiten der Schweizer Bahnen unternimmt die Rhätische Bahn (RhB) am Samstag, 29. Oktober 2022, den offiziellen Versuch, den längsten Reisezug der Welt fahren zu lassen. Der 1.910 Meter lange Zug mit 100 Wagen soll auf der UNESCO-Welterbestrecke Albula-Bernina von Preda bis Bergün und weiter über den Landwasserviadukt rollen. Die entsprechenden Tests zur techni-

schen Machbarkeit und Gewährleistung der Sicherheit wurden erfolgreich abgeschlossen, sodass das große Ereignis starten kann.

Der längste Reisezug der Welt setzt sich zusammen aus 25 Flügeltriebzügen des neuesten Typs „Capricorn“, benannt nach dem Steinbock (rätoromanisch = Capricorn), dem Bündner Wappentier. Im Oktober 2020 stellte die RhB die ersten Züge mit der Bau-reihenbezeichnung ABe 4/16 in Dienst.

Insgesamt 56 der vierteiligen und 76 Meter langen Triebzüge hat die RhB beim Hersteller Stadler bestellt. Dabei besteht eine Zug-Komposition aus einem Triebwagen, in dem der Antrieb konzentriert ist, einem Steuerwagen und zwei Mittelwagen. Die Besonderheit des mit automatischen Kupplungen ausgerüsteten „Capricorn“ ist sein Einsatz im „Flügelzugbetrieb“: Dabei können bis zu vier Kompositionen zusammengehängt werden, was eine Zuglänge von rund 300 Metern ergibt,

Weltrekordversuch „Längster Reisezug“, 29. Oktober 2022



Der längste Reisezug der Welt



STADLER
Presenting Partner

märklin **ABB** **sersa**
Main Partner

ÖKK **REPOWER** **die Mobiliar** **BEMO** **SIEMENS**
Partner

Zusammenarbeit: Märklin und LGB unterstützen neben Stadler, ABB und Sersa als Main Partner den Weltrekordversuch der RhB.

und dann einfach geteilt werden – „flügeln“. So fahren beispielsweise zwei „Capricorn“-Triebzüge zu einem Zug zusammengeschlossen von Landquart bis Klosters Platz, um sich dort in zwei einzelne Züge aufzuteilen. Während ein Teil des Zuges nach Davos Platz weiterfährt, rollt der andere Teil nach St. Moritz. Die „Capricorn“-Triebzüge gehören zu den modernsten Reisezügen europaweit und deren Beschaffung ist die größte Rollmaterialinvestition in der über 130-jährigen Geschichte der RhB. Bis 2024 wird

damit die Flotte der Rhätischen Bahn wesentlich modernisiert.

Der Rekordversuch soll nicht irgendwo, sondern auf der weltberühmten UNESCO-Welterbestrecke Albula-Bernina stattfinden – seit 2008 trägt die RhB-Strecke dieses begehrte Label als nur eine von drei Bahntrassen weltweit. Der längste Reisezug wird sich dann knapp 25 Kilometer von Preda durch die faszinierenden Kehrtunnels bis Bergün und weiter über den Landwasserviadukt

schlängeln, um so das bahntechnische Meisterwerk der Bahnpioniere sichtbar zu machen. Dazu RhB-Direktor Renato Fasciati: „Die Schweiz ist ein Eisenbahnland wie kaum ein anderes. Dieses Jahr feiern wir 175 Jahre Schweizer Bahnen. Mit diesem Weltrekordversuch will die RhB mit ihren Partnern ihren Beitrag leisten und eine Pioniertat realisieren, die es so noch nie zu sehen gab.“ Mit an Bord sind führende Kompetenzpartner aus Technologie, Industrie, Dienstleistung, Tourismus und Medien. Auch ►



25 „Capricorn“-Züge werden am 29. Oktober 2022 aneinandergespeichert und ergeben die Rekordlänge von 1.910 Metern.



Lange Partnerschaft zwischen RhB und LGB: Als vor circa einem Jahr die Idee zu diesem Projekt reifte, haben sich beide Firmenlenker, Dr. Renato Fasciati und Wolfrad Bächle, intensiv untereinander und mit ihren Teams ausgetauscht. Gemeinsam wurde das Design der Werbelok festgelegt, die während ihrer gesamten Laufzeit vor und auch nach dem 29.10.2022 auf den Weltrekordversuch hinweisen wird. LGB bringt zudem die Werbelok als identisch gestaltete Lok für die Gartenbahn im Maßstab 1:22,5 (Art. 21431) – beide als exzellente Botschafter für das einmalige Ereignis im Oktober.



Elektrolokomotive Ge 4/4 III Epoche VI, Art. 21431

- Sonderausführung mit Werbung für den Weltrekordversuch.
- Original fährt aktuell auf dem RhB-Netz.
- Zwei leistungsstarke Motoren, alle Radsätze angetrieben.
- mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen.
- Pantograph motorisch angetrieben.
- Länge über Puffer: 65 Zentimeter.

Die Elektroloks der Baureihe Ge 4/4 III sind die modernsten Loks der RhB und vor allen Zugarten zu sehen. Die Lokomotive bringt alle Leistungen, die ein Einsatz auf einer Gebirgsbahn erfordert. Das Modell der Elektrolok der Baureihe Ge 4/4 III mit der Betriebsnummer 644 gibt die Sonderausführung mit der Werbung für den Weltrekordversuch am 29. Oktober mit 25 „Capricorn“-Triebzügen wieder. Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI. Alle vier Radsätze von zwei Hochleistungsmotoren angetrieben. Ausgerüstet mit einem mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen. Dachstromabnehmer motorisch angetrieben, digital schaltbar.



Einmaliger Anblick: Zwischen Preda und Bergün wird der Rekordzug allein fünf Kehr- und Spiraltunnels durchqueren.



Stolz auf den Weltrekordversuch und die Sonderlok: Märklin Geschäftsführer Wolfram Bächle, RhB-Direktor Renato Fasciati und LGB Produktmanager Andreas Schumann (v. l.) mit dem Modell der Alpine Cruise Ge4/4 III vor dem Vorbild.

Märklin unterstützt den Weltrekordversuch. Wolfram Bächle, Geschäftsführer Märklin: „Uns ist es eine große Ehre, diesen einzigartigen Rekordversuch neben Unternehmen wie Stadler, ABB oder Sersa als langjähriger Partner der RhB begleiten zu können.“

Modell zum Weltrekordversuch

Eine Elektrolok der Baureihe Ge4/4 III mit der Betriebsnummer 644, die mit einer farbenfrohen Gestaltung beklebt wurde, macht im Streckennetz der RhB auf den Weltrekordversuch und die einmalige Streckenführung aufmerksam. Die Sonderausführung einer identisch gestalteten Lok wird für die Gartenbahn im Maßstab 1:22,5 angeboten (LGB Art. 21431). Sie macht in der Welt der Modellbahnen ebenso auf das einmalige Ereignis im kommenden Oktober und den spektakulären Streckenverlauf aufmerksam.



Weitere Informationen rund um den Weltrekordversuch finden Sie auf der Homepage der RhB (www.rhb.ch) unter dem Punkt News & Event und unter www.lgb.de/weltrekord

RHB IN ZAHLEN

- 1 Länge des Streckennetzes: 384 Kilometer.
- 2 Ein Drittel der Strecken sind UNESCO-Welterbe mit Highlights wie dem Landwasserviadukt.
- 3 20 Prozent der Strecken befinden sich auf oder in Kunstbauten (Tunnel, Viadukte, Rampen), ein Drittel der Gleisanlagen liegt auf über 1.500 Metern.
- 4 Die größte Steigung liegt bei 70 Promille, die längste Brücke misst 285 Meter (Langwieser-viadukt) und die höchste (Wiesnerviadukt) besitzt eine Höhe von 89 Metern.
- 5 Der höchste Punkt der Bahn liegt auf 2.253 Metern über dem Meer, der tiefste Punkt auf 429 Metern über dem Meer.
- 5 Allein die 122 Kilometer lange Albula- und Berninastrecke zwischen Thusis – St. Moritz – Tirano (UNESCO-Welterbe) besitzt 137 Brücken und Viadukte sowie 42 Tunneln, Kehrtunneln und Spiraltunneln.



Gelbe Bernina-Engel

Historisch, aber topfit: Das gilt für die Triebwagen ABe 4/4, die bereits vor über 100 Jahren kurz nach der Eröffnung der Berninabahn zum Einsatz kamen. Das Modell 2022 gibt den aktuellen Museumszug wieder.

Die Schweiz zu Beginn des 20. Jahrhunderts: Längst vorüber sind jene Zeiten, als skeptische Eidgenossen und selbst Mitglieder der Schweizer Nationalversammlung die Elektrizität als „Teufelszeug“ verdammt hatten. Und so wird auch 1905 bei der Gründung der Berninabahn-Gesellschaft (BB) zwar über Details der Streckenführung und über die technische Ausstattung diskutiert – nicht aber über die Traktion an sich: Dass hier ausschließlich mit elektrisch betriebenen Lokomotiven gefahren wird, steht von Anfang an außer Frage. Los geht es in Sachen Trassenführung schließlich im Sommer 1908 mit den beiden ersten Abschnitten von Pontresina und Mor-

teratsch sowie zwischen Tirano und Poschiavo, ehe in den folgenden zwei Jahren die Gesamtstrecke von St. Moritz bis hinunter ins italienische Tirano geschlossen wird.

Die Berninabahn: von Tag 1 an voll auf Elektrizität gepolt

Und in Sachen Fahrbetrieb fällt die Wahl auf eine Ausstattung mit Triebwagen in Gestalt der Baureihe BCe 4/4. Nach einer umfangreichen Aufarbeitung zwischen 1946 und 1953 und seit ihrer Umbenennung 1956 kennt man diese Pioniere der schweizerischen Eisenbahngeschichte heute allgemein unter der Bauartbezeichnung ABe 4/4 I. Insgesamt orderte

die Berninabahn bei der in Neuhausen am Rheinfall ansässigen Schweizerischen Industrie Gesellschaft (SIG) sowie bei den Kollegen der Elektrizitätsgesellschaft Alioth aus Münchenstein im Kanton Baslerland zwischen 1908 und 1911 siebzehn Exemplare dieser anfangs 220 Kilowatt starken Triebwagen. Die erste Serie umfasste die 13,93 Meter langen Nummern 1 bis 14, die über zwölf Plätze in der 2. und 31 in der 3. Wagenklasse verfügten. Die drei Jahre später ausgelieferten Nummern 21 bis 23 wuchsen dann auf 14,66 Meter Länge an; bei ihnen mussten sieben 3.-Klasse-Plätze zugunsten eines Gepäckabteils weichen. Auch optisch wagte die Berninabahn einen Sprung in die Zukunft und setz-



Blickfang: Pantograph und Dachaufbauten sind beim Modell ABe 4/4 30 sehr detailreich und sorgfältig umgesetzt.



Markant: die Front des ABe 4/4 30 mit seinen großen Lampen und der Fahrertür an der Stirnseite.

te statt der seinerzeit dominierenden Grün- und Grautöne auf ein beherztes Outfit aus gelbem Anstrich, schwarz-roter Schattenschrift im Design des beginnenden Jugendstils sowie auf auffällige rote Routentafeln.

Bis 1943 bildeten die markanten „Gelben Engel“ auf Schienen das Rückgrat der Berninabahn-Flotte, ehe die tendenziell recht kleine und alleine nur schwer überlebensfähige Gesellschaft in finanzielle Schieflage geriet und von der deutlich größeren Rhätischen Bahn übernommen wurde. So wurde der Fahrzeugbestand der Berninabahn in den Fuhrpark der RhB integriert und der gelbe Originalanstrich nach der Fusion zunächst durch eine Bicolor-Farbgebung in Grün/Crème ersetzt. Gegen Ende der 1950er-Jahre waren verschiedene Triebwagen dann komplett in Grün

unterwegs und ab 1962 wurden weite Teile des RhB-Rollmaterials rot lackiert – allerdings behielten einige Exemplare der ABe 4/4 I bis zu ihrer Ausmusterung auch ihre alten Anstriche in Grün oder Grün/Crème.

Wichtige Stütze im Dienstplan

Doch egal in welcher Farbgebung: Nach ihrer Zeit bei der Berninabahn avancierte diese Baureihe über Jahrzehnte auch unter dem Dach der Rhätischen Bahn zu einer wichtigen Stütze des Personen- und Transportverkehrs. Fit gehalten wurden die Maschinen dabei durch regelmäßige Modernisierungen. Die wichtigsten, ab 1946 durchgeführten Umbaumaßnahmen in den RhB-eigenen Werkstätten in Landquart und Poschiavo (neun Fahrzeuge erhielten eine ►

HIGHLIGHTS RhB Triebwagen ABe 4/4 30, Epoche VI, Art. 25392

- 1 Modell des Triebwagens ABe 4/4 der RhB in gelber Farbgebung, wie der Wagen heute als Museumsfahrzeug im Einsatz ist.
- 2 mfx/DCC-Decoder mit vielen Funktionen, darunter viele Licht- und Soundfunktionen.
- 3 Alle vier Radsätze von zwei Hochleistungsmotoren angetrieben.
- 4 Komplette Inneneinrichtung, Türen zum Öffnen, Innen- und Führerstandsbeleuchtung.

ABe 4/4



Erlebnis pur: Zwei Triebwagen ABe 4/4 – die Nummern 30 und 34 – sind heute noch bei der RhB als historische Fahrzeuge im Einsatz. LGB bietet als Modell den ABe 4/4 30 und drei dazu passende Wagen als Neuheiten des Jahres 2022 an.



Open Air: Die offenen Aussichtswagen setzt die RhB heute noch auf dem gesamten Netz ein. Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI. Die Türen lassen sich beim Modell vorbildgerecht öffnen (Art. 34252).

neue Betriebsnummer) betrafen etwa den Austausch des originalen und mittlerweile etwas antiquierten Lyrabügels gegen einen modernen Scherenstromabnehmer sowie die Umgruppierung der anfangs unter dem Wagenboden ange-

brachten Anfahr- und Bremswiderstände hinauf auf das Wagendach. Teilweise wurden auch die Seitenwände verlängert und die Kastenbleche verschweißt. Neun Triebwagen erhielten auch eine neue elektrische Ausrüstung; sodass die



Open Access: Der Barwagen C 114 gehört ebenfalls dem historischen Fuhrpark der RhB an. Das Modell (Art. 30563) gibt die Beschriftung und Farbgebung originalgetreu wieder und bildet die Inneneinrichtung vorbildgerecht ab.

Leistung zunächst auf 395 Kilowatt anwuchs, bei späteren Umbauten sogar auf 440 Kilowatt. Damit konnte die zulässige Anhängelast auf 40 Tonnen verdoppelt und die Höchstgeschwindigkeit von 45 auf 55 Kilometer pro Stunde (km/h) erhöht werden. Derart auf Vordermann gebracht, konnten die ABes noch bis in die 1960er-Jahre im Fahrbetrieb mithalten, ehe nach und nach der Zeitpunkt ihrer Ausmusterung gekommen war. Als Erstes wurde nach 54 Dienstjahren im Jahr 1962 die Nummer 33 ausrangiert. Mit der zunehmenden Ablieferung neuer Triebfahrzeuge wanderte die Baureihe mehr und mehr in untergeordnete Dienste. Aber erst mit der Auslieferung der Allegra-Triebzüge im Jahre 2010 konnten sie – im stolzen Alter von 100 Jahren – komplett ausgemustert werden. Heute sind noch zwei dieser legendären Triebwagen erhalten: Sowohl der 1908 gebaute Triebwagen mit der heutigen Werknummer 34 (1908 als Nummer 4 in Dienst gestellt) als auch das 1911 als vorletztes Exemplar ausgelieferte Fahrzeug mit der aktuellen Betriebsnummer 30 (als Nummer 22 in Dienst gestellt) wurden von der Rhätischen Bahn aufwendig aufgearbeitet und sind seit 2000 beziehungsweise 2001 wieder im Einsatz.

Zwei große RhB-Attraktionen

Ergänzt um etliche nicht minder sehenswerte, originale und liebevoll modernisierte Wagen bilden diese Oldtimer eine Publikumsattraktion ersten Ranges und begeistern Jahr für Jahr Tausende Eisenbahnfans und RhB-Besucher. Beide Triebwagen sind auf Sonderfahrten im Einsatz; sind aber auch vor planmäßigen Reisezügen oder in Bauzügen anzutreffen, weshalb diverse interessante Zugzusammenstellungen zu bestaunen sind. Entsprechend lassen sich auch die LGB Modelle vielfältig



miteinander kombinieren: Der Triebwagen solo oder – ganz wie beim Vorbild – es bieten sich von historischen Zweiachsern und Salonwagen über herkömmliche Reisezugwagen bis zu epochengerechten Güterwagen diverse Möglichkeiten für eine Zugbildung an. Neben dem aktuellen Ensemble aus Bar-, Aussichts- und gedecktem Güterwagen (die aktuelle Zugkombination als Modellneuheiten 2022 siehe unten) eignet sich auch eine Reihe weiterer Wagen zur Kombination.

Die Modelle: viele Varianten

So stehen als passende Begleiter seit 2009 etwa ein RhB-Personenwagen 2. Klasse (30674), ein RhB-Hochbordwagen Fb 8519 (40880) oder ein vierachsiger Holztransportwagen Rp-w (40920) bereit. Die Triebwagen ihrerseits feierten ihr Debüt als Modell bereits im Jahr 2002 in Form des roten ABe 4/4 34 (Art. 20390), allerdings noch ohne breiten silbernen Streifen. Unter der gleichen Artikelnummer folgte 2003 der ebenfalls rote ABe 4/4 32. 2004 erschien der Nostalgietriebwagen mit der Nummer 34 in gelber Farbgebung und in drei technisch unterschiedlichen Varianten (Art. 21390, 21392 und 21393). Zum 100. Jubiläum der fertiggestellten Berninabahn (deren letztes und schwierigstes Teilstück von Ospizio Bernina nach Poschiavo schließlich am 5. Juli 1910 vollendet wurde) gratulierte LGB dann mit neuen Modellen der Wagenummer 30 (Art. 22390), der Schwesterlok Nummer 34 (Art. 21392) sowie dem ABe 4/4 33 in Grün (Art. 23390), der den Zustand in Epoche III repräsentierte. Zwei Jahre später erschien dann die Wagenummer 31 im RhB-Rot der Epoche IV (Art. 24390). Doch auch mit diesen Varianten ist die Geschichte dieser Klassiker keineswegs auserzählt und so folgt nun



Praktisch: Gedeckte Güterwagen gehören zum Alltagsbild der RhB. Das historische Modell (Art. 45302) gibt eine Ausführung wieder, wie sie heute im Sondereinsatz für Erlebnisfahrten – zum Beispiel für Fahrradtransporte – verwendet wird.

auf vielfachen Wunsch das Modell der ABe 4/4 mit der Wagenummer 30 (Art. 25392) in der Originalfarbgebung und Ausstattung aus der Anfangszeit der Berninabahn – so wie die entsprechenden Wagen im derzeit aktuellen Epoche VI-Outfit noch im Einsatz sind. Das neue Modell des ABe 4/4 30 entspricht dem aktuellen Stand der Technik und verfügt über einen mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen sowie eine komplette Inneneinrichtung. Alle vier Radsätze werden von zwei leistungsstarken Bühler-Motoren angetrieben, die Türen lassen sich öffnen und eine Innen- und Führerstandsbeleuchtung gehört ebenfalls zur Ausstattung. Begleitet wird diese Neuauflage – wie bereits erwähnt – von drei Wagenneuheiten: einem offenen Aussichtswagen (Art. 34252) und einem gedeckten Güter-

wagen (Art. 45302), wie er bei der RhB beispielsweise auch für Fahrradtransporte eingesetzt wird. Komplettiert wird dieses RhB-Sonderzug-Ensemble durch einen 45 Zentimeter langen Barwagen vom Typ C 114 (Art. 30563) in ebenfalls originalgetreuer Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI, ausgestattet mit detailliert nachgebildeter Inneneinrichtung, Türen an den Stirnseiten zum Öffnen sowie mit Metall-Scheibenradsätzen.

Prachtvolles Ensemble: Die Modellneuheiten 2022 ergeben eine Kombination, wie sie die RhB heute bei Erlebnisfahrten einsetzt. Triebwagen ABe 4/4 30 (Art. 25392), Barwagen C 114 (Art. 30563), Aussichtswagen (Art. 34252), gedeckter Güterwagen zum Beispiel für Fahrradtransporte (Art. 45302).

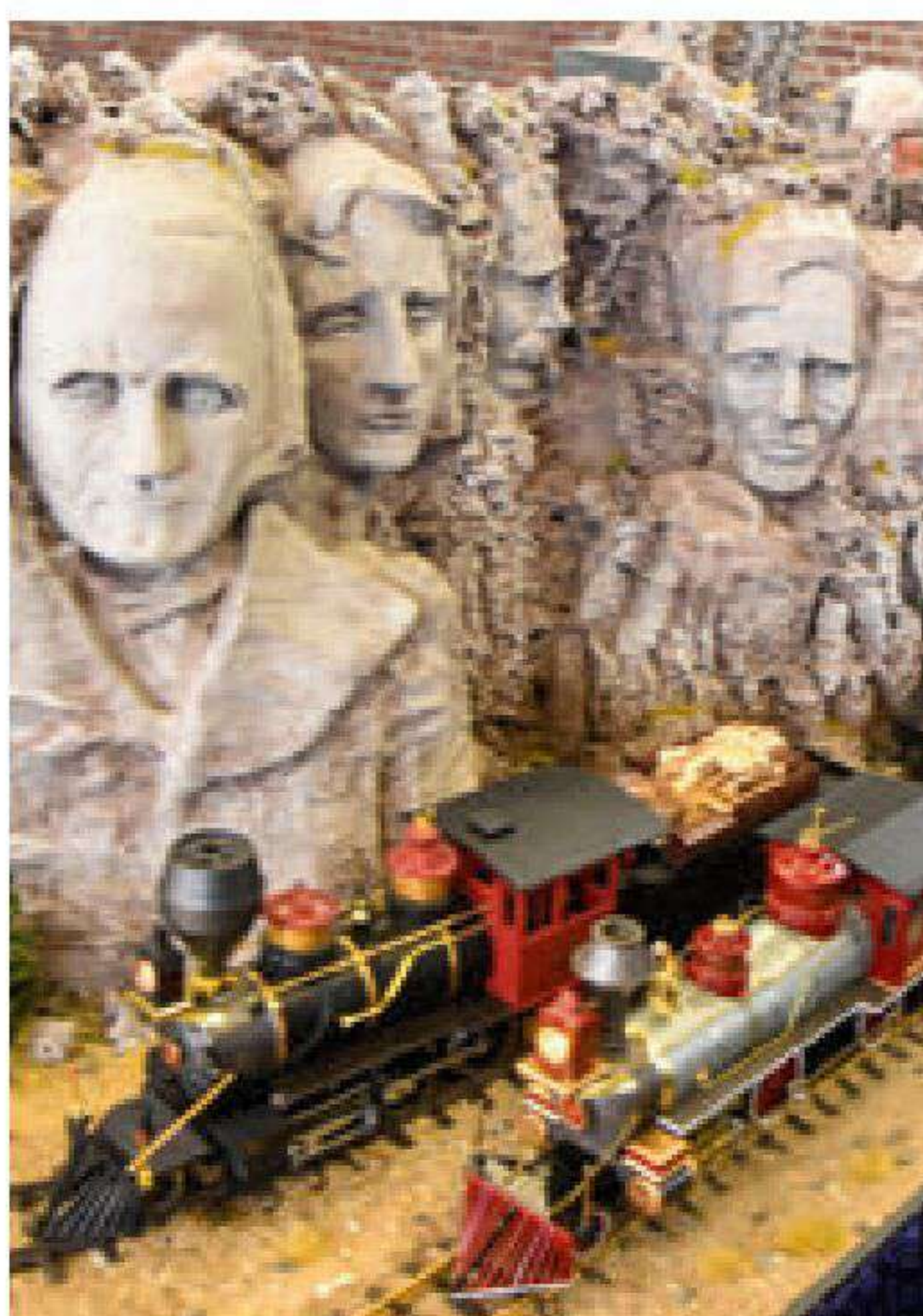




Frank Tümmermann, Vorstandsmitglied der LGB Freunde Niederrhein, blickt noch einmal auf das rundum gelungene Vereinsjubiläum und das Gartenbahn-Treffen 2022 in Bochum-Dahlhausen zurück.



Aus den Niederlanden angereist: der Spoor II Club mit seiner Modulanlage.



Publikumsmagnet: die fast fertigen Segmente der USA-Anlage.

FRANK TÜMMERMANN

So kann es weitergehen

Es kribbelt. Nach gut zwei Jahren Corona haben die Menschen wieder richtig Lust, rauszugehen und etwas zu erleben. Wir Eisenbahnfreunde sind da keine Ausnahme. Was haben wir uns gefreut, dass es endlich wieder losgeht: unser großes Gartenbahn-Treffen an drei Tagen auf dem Gelände des Eisenbahnmuseums Bochum-Dahlhausen, von Freitag, 20. Mai bis Sonntag, 22. Mai.

Eigentlich war das Ganze bereits für vergangenes Jahr angesagt, denn wir waren 2017 gestartet und unser Gartenbahn-Treffen sollte alle zwei Jahre stattfinden. Doch da war dieses eigenwillige Virus und wir mussten verschieben. Aber wie das manchmal so ist – dadurch fiel das dritte Treffen mit unserem Jubiläumsjahr zusammen: dem 30-jährigen Bestehen der LGB Freunde Niederrhein. Das passte.

Und es passte auch sonst alles. Mehr als doppelt so viele Besucher wie 2019 kamen nach Bochum-Dahlhausen und staunten, was sie dort zu sehen bekamen: rund zehn Schauanlagen, die die Herzen jedes Modellbahnfans höher schlagen ließen. Zum Beispiel die liebevoll ausgestalteten Module der Feldbahn-Anlage von Frank und Michael Lückert. Oder die mobile Vereinsanlage der Freunde der LGB Norddeutschland aus Hamburg. Sie besticht durch ihre Umsetzung auf kleinstem Raum und ihre Themenvielfalt. Nicht zu übersehen waren unsere niederländischen Freunde vom Spoor II Club Holland. Sie zeigten in Bochum ihre Modulanlage mit stolzen 14,5 Metern Länge und 4,0 Metern Breite.

Und selbstverständlich fuhren die LGB Freunde Niederrhein auf, was sie an Superlativen zu bieten hatten. So hatten wir unsere große Segment-

anlage „Hammerundermeadowvalley“ während der Corona-Zeit erheblich erweitert. Betrieben wurde sie in Dahlhausen von den Mitgliedern der IGG-Griesheim. Besonders detailverliebt geht's bei unserer Schauanlage Wernigersiel zu. Dort mischen wir interessante Küstenmotive mit der Industrie vom Niederrhein, wir zeigen Hafen- und städtische Szenen, aber auch den beliebten Zugbetrieb der Harzregion.

Ein Highlight war unser mitten im Bau befindliches USA-Anlagenprojekt. Neben fertigen oder fast fertigen Segmenten, wie den berühmten Präsidentenköpfen am Mount Rushmore, haben wir auch Teilschritte ausgestellt. Ein Big Boy war, ganz stilgerecht, auf der Pendelstrecke unterwegs und „Schnee-Experte“ Otmar Görden befreite die Strecke regelmäßig von der weißen Pracht. Wenn alles nach Plan läuft, werden wir die Anlage auf der IMA im November 2023 komplett zeigen können.

Mehr als 30 Hersteller, Händler und Vereine waren in Bochum-Dahlhausen mit Ständen vertreten – von Märklin mit LGB über Faller und Pola G bis hin zu den Freunden der Preßnitzalbahn und des Bahnmuseums Albula.

Übrigens: Unseren runden Geburtstag haben wir, die LGB Freunde Niederrhein, mit einem ausgesprochen geselligen Abend gefeiert – bei bester Stimmung, mit Freibier auf Kosten des Vereins sowie Live-Schaltungen mit Märklin Geschäftsführer Wolfram Bächle und dem bekannten TV-Moderator und Eisenbahn-Romantiker Hagen von Ortloff. Nicht zu vergessen: Wir konnten ein neues Vereinsmitglied begrüßen – aus den USA. Kurz: So kann's weitergehen.



Voller Erfolg: Das Gartenbahn-Treffen 2022 zog so viele Besucher wie noch nie an. Man spürte: Die Leute hatten wieder richtig Lust, rauszugehen.

Tag der offenen Tür 2022

16. und 17. September 2022

Der Tag der offenen Tür am 16. und 17. September 2022 zählt weltweit bei Clubmitgliedern zu den Modellbahn-Feiertagen 2022: Durch die Märklin Fertigung schlendern und mit Gleichgesinnten über das Hobby plaudern – wer bleibt da zu Hause? Im Hof des Märklin Stammwerks in der Stuttgarter Straße begrüßt das Clubteam die Mitglieder mit einem kleinen Präsent. Dann geht es zum Rundgang durch das Werk – vom Zinkdruckguss und der Gussnachbearbeitung über die Galvanik und Farbgebung zur Endmontage und Qualitätssicherung. Die Prozessverkettung von Serienfertigung und Handarbeitsschritten fasziniert nicht nur Modellbahn-

profis, sondern auch mitangereiste Familienmitglieder oder Interessierte. Am Ende des durch Multimediainfos erweiterten Werksrundgangs kann das Märklineum (www.maerklineum.de) samt Schauanlage besucht werden. Nur während der Veranstaltung beträgt der Eintrittspreis für das Märklineum statt 10 Euro für Erwachsene 8 Euro, für Clubmitglieder lediglich 6 Euro – Kinder erhalten für 4 Euro Eintritt. Bitte bringen Sie Ihre Clubkarte mit. Ein weiteres Highlight ist die Güterzug-Dampflokomotive 44 1315 und natürlich die neu erstellte LGB Außenanlage. Erstmals können sich Besucher vom Fahrbetrieb und der technischen Umsetzung der Anlage inspirieren lassen.



Produktion hautnah erleben: Bei einem Werksrundgang erfahren Sie alles über die Herstellung der Modelle. Die Abteilungen sind live zu erleben, zu den Arbeitsschritten gibt es auch erweiterte Informationen wie Bilder, Beschriftungen oder Filme.



Beliebte Anlaufstelle: Im Märklineum befinden sich Shop, die Ausstellung zum Mythos Märklin und die sich ebenfalls erstmals im Tag-/Nachtmodus präsentierende HO-Anlage.

Ein Highlight für alle Modellbahner: die neue LGB Anlage im Innenhof des Märklin Stammwerks in Göppingen.



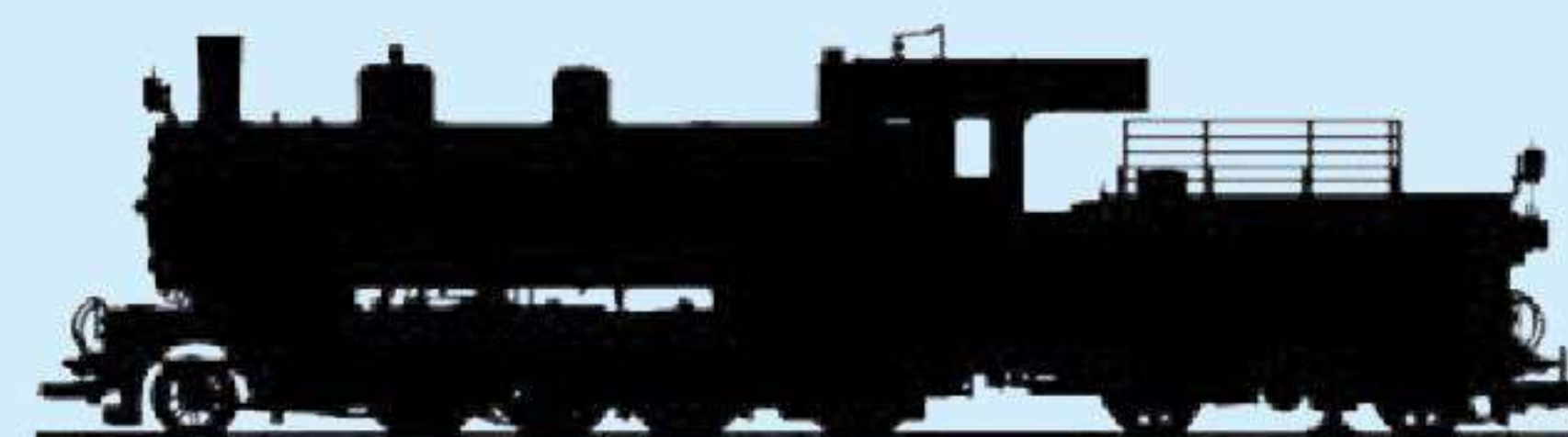
Alles Wichtige zum großen Event auf einen Blick
Was? Tag der offenen Tür: Werksrundgang, Märklineum mit Shop, Ausstellung Mythos Märklin, große LGB Freilandanlage. Verköstigung auf dem Werksgelände.
Wo?: Stammwerk Märklin: 73033 Göppingen, Stuttgarter Str. 55-57.
Wann?: 16. und 17. September 2022, Öffnungszeiten: Freitag (16. September) und Samstag (17. September) 9:00 Uhr bis 16:00 Uhr (Einlassschluss)
 Bitte online aktuell über die Hygieneauflagen informieren (www.maerklin.de/tag-der-offenen-tuer).
Das Clubteam empfängt die Mitglieder am Clubstand auf dem Innenhof.



Die 44 1315 in voller Größe: Der riesige fünffach gekuppelte Dreischläger steht auf dem Werkshof vor dem Märklineum.

Großer Treff in Schinznach

10. und 11. September 2022



Verein

GROSSBAHNFEST



Schöne Atmosphäre: Das Grossbahnfest in Schinznach verbindet die Freude am Garten und der Eisenbahn.

Im Spätsommer 2019 konnte im Gartencenter Zulauf in Schinznach-Dorf und bei der Schinznacher Baumschulbahn (SchBB) zum ersten Mal das Grossbahnfest, das Event für Gartenbahnen in den Spurweiten Hm und G durchgeführt werden. Über 4.500 Personen fanden damals den Weg ins Aargauer Rebbaudorf und verhalfen der neuen Veranstaltung zu großem Erfolg. Nach der pandemiebedingten Absage im letzten Jahr steht nun dieses Jahr dem beliebten Grossbahnfest nichts mehr im Wege. Am Wochenende vom 10. und 11. September 2022 verwandelt sich ein Gewächshaus der Zulauf AG zum Zentrum der Gartenbahnfreunde. Das Grossbahnfest richtet sich an Familien, Einsteiger, Wiedereinsteiger sowie Besitzer von Gartenbahnen und soll den Austausch unter Gartenbahnern fördern. Auch LGB gibt in Schinznach neben einem aktuellen Einblick in sein Gartenbahn-Sortiment den ganz kleinen Eisenbahnfreunden die Möglichkeit, in der Spielecke selbst einmal „Ysebähnle“ fahren zu dürfen.

Clubgeschenk 2022: Figur mit Schubkarre

Eine kleine Szene, die jede Anlage bereichert: Ein Arbeiter, der eine Schaufel in seinen Händen hält, um Material in die Schubkarre zu befördern. Figur und Schaufel sind handbemalt und wetterfest. Die Schubkarre besteht aus hochwertigem Kunststoff. Der Bausatz kann in wenigen Minuten zusammengeklebt werden. Beigelegt sind „Werkzeuge“, die man zur Ausgestaltung der Schubkarrenszenen oder anderweitig verwenden kann. Das Werkzeug-Set



besteht aus drei unterschiedlichen Schaufeln, Rechen, Sense, Säge, Heugabel und Spitzhacke. Ein PVC-Aufkleberbogen mit LGB Logos liegt dem Bausatz bei. Die Logos können nach Bedarf auf die Schubkarre geklebt werden. Der Versand des Clubgeschenks an die Clubmitglieder ist für das 4. Quartal 2022 geplant.

Umfangreich: Das Clubgeschenk 2022 besteht aus einer Figur, Schubkarren und „Werkzeugen“ wie Schaufeln und Rechen (unverbindliche Darstellung).

Clubfilme 2020 bis 2022 zum Download

Herausragende Ereignisse, Topmodelle, den Blick hinter die Kulissen und vieles mehr – dies alles beinhalten die exklusiven LGB Clubfilme. Im Rahmen Ihrer Clubmitgliedschaft stehen Ihnen die Filme zum Download bereit. In den Clubbereich (www.lgb.de/club) wählen Sie sich einfach mit Ihrer Mitgliedsnummer und einem Passwort ein. Hier finden Sie nun auch unter dem Stichwort LGB Club und Clubfilme neben dem ganz aktuellen Film des Jahres 2022 auch die Filme der Jahre 2021 und 2020. Für jedes Jahr gibt es zudem das entsprechende Bonusvideo zum Download. Als Bonusmaterial des Jahres 2021 finden Sie zum Beispiel eine 45-minütige Dokumentation zur Gotthard-Strecke (mit herrlichen Bildern rund um die legendäre Bergstrecke) sowie eine Reportage zum 100-jährigen Jubiläum des Rhätischen „Krokodils“ (zusammen mit grandiosen Aufnahmen der RhB-Strecke).



2021 eines von vielen Themen: 100 Jahre Rhätisches „Krokodil“.

Clubaussendungen mit GoGreen



Das Haus Märklin achtet seit jeher in der Produktion und bei allen weiteren Aktivitäten auf einen schonenden Umgang mit Ressourcen. Als einen Beitrag zu einem besseren Schutz des Klimas gestalten wir nun auch den Versand der Clubpost klimaneutral. Durch einen neuen Vertrag mit der Deutschen Post über GoGreen werden die Clubaussendungen künftig klimafreundlich mit einem Emissionsausgleich versandt.

Fotowettbewerb zum Clubgeschenk 2021 – die Gewinner

Viele Clubmitglieder haben das Clubgeschenk 2021 – eine Parkbank mit LGB Fan – auf ihrer Anlage aufgebaut und sich an unserem Fotowettbewerb beteiligt. Unter allen Einsendern haben wir die zehn interessantesten

Fotos online zur Abstimmung gestellt. Nach einer sehr regen Teilnahme stehen nun die Gewinner fest. Wir stellen Ihnen die drei Preisträger und ihre Siegerfotos vor. Viel Spaß bei der Durchsicht der wunderschönen Parkbank-Szenen.



Platz 1:
Art. 33521



Erster Preis: Auf den nächsten Anschluss warten gehört zum Alltag von Fahrgästen. Da freut man sich natürlich über eine Parkbank und eine interessante Lektüre. Die detailreiche Szene von G. Borstel – man achte auf den Mitleser der Depesche – überzeugte vollauf. Er gewinnt den Salonwagen der RhB (Artikel 33521).



Platz 2:
Art. 40757



Zweiter Preis: Viel Prominenz am Bahnsteig – ein Modellbahner setzt Prioritäten und konzentriert sich auf das Wesentliche: die neue Ausgabe der LGB Depesche. G. Böhnke beeindruckte mit dieser außergewöhnlichen Anlagenszene und errang in der Online-Abstimmung den zweiten Platz. Er erhält den Caboose-Wagen im Coca-Cola® Design (Art. 40757).



Platz 3:
Art. 31357



Dritter Preis: Die Ruhe selbst. Während sich eine Bikerin und eine Reinigungskraft mächtig in die Szene drängen – lässt sich auch hier der erfahrene Leser der LGB Depesche durch nichts ablenken. Die stimmungsvolle Szene kam auf den dritten Platz. M. Winkler erhält den DR Personenwagen (Art. 31357).

Fotowettbewerb Sonderlok Weltrekord

Am 29. Oktober 2022 startet die RhB den Weltrekordversuch mit dem bis dato längsten Reisezug (siehe ausführlichen Bericht Seite 22 bis 25). Auf dieses Megaereignis macht jetzt schon eine Sonderlok der Baureihe Ge 4/4 III mit der Betriebsnummer 644 und einer spektakulären Beklebung aufmerksam. Die Lok ist rege auf dem RhB-Netz unterwegs und damit ein attraktives Fotomotiv. Schicken Sie uns Ihr schönstes Foto vom Einsatz der Sonderlok per E-Mail (rhb-foto@3g-media.de). Unter allen Einsendern wählt eine Jury die zehn schönsten Fotos aus, die dann online zur finalen Abstimmung bereitstehen. Teilnahmeschluss ist am 31. Oktober 2022. Mitarbeiter aus dem Hause Märklin sowie Mitarbeiter der Rhätischen Bahn sind von der Teilnahme ausgeschlossen. Jeder Teilnehmer darf bis zu drei Fotos einreichen.

Botschafter für den Weltrekordversuch im Oktober: die Ge 4/4 III in spektakulärer Farbgebung. Wir suchen die schönsten Fotos aus dem aktuellen Fahrbetrieb.



Neuer Kooperationspartner

Clubkooperationspartner Sauschwänzlebahn

Sauschwänzle
BAHN

Wo Bahnfahren zum Schauspiel wird

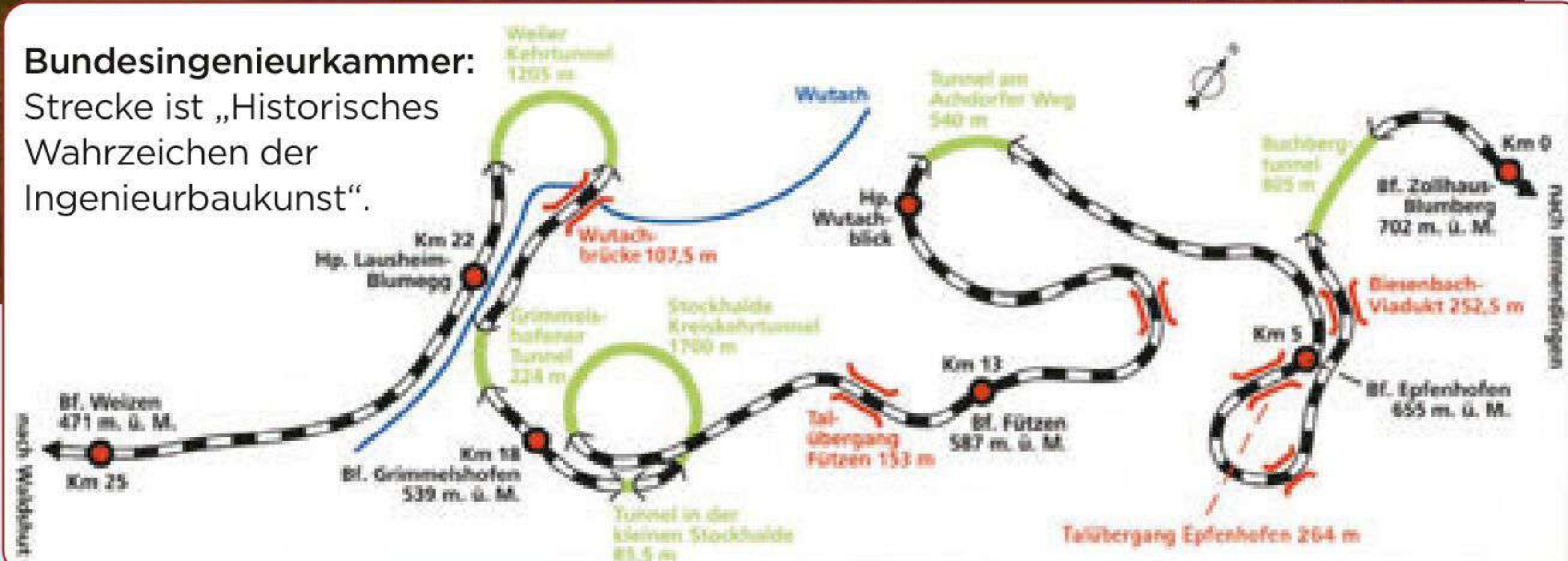
1890 wird die Wutachtalbahn im Schwarzwald dem Verkehr übergeben. Seit 1977 ist auf dem Mittelteil ein Museumseisenbahn-Betrieb eingerichtet: die „Sauschwänzlebahn“, unser neuer Clubkooperationspartner.

Die Sauschwänzlebahn ist der Mittelteil einer eingleisigen Verbindung zwischen der badischen Schwarzwald- und der Hochrheinbahn – schon die Anreise per Bahn ist also ein Vergnügen. Dann erwartet die Reisenden eine sensationelle Mischung aus Bahn-nostalgie, Naturerlebnis und Staunen über Ingenieurbaukunst. „Auf den 25 Kilometern der Sauschwänzlebahn erleben die Fahrgäste zwischen den Bahnhöfen Blumberg-Zollhaus und Weizen eine einmalige Streckenführung. Es wechseln sich Viadukte und spektakuläre Talübergänge mit Tunneln, Kehr- und Kreiskehrtunneln ab“, schwärmt Christian Brinkmann, Geschäftsführer der Bahnbetriebe Blumberg. „Dabei müssen die historischen Museumszüge eine Höhe von 231 Metern überwinden.“ Sehenswert auch das Museum beim Bahnhof Blumberg-Zollhaus, das die Entstehungsgeschichte der Strecke dokumentiert und anhand einer Modelleisenbahn-Anlage den Betrieb auf der Sauschwänzlebahn veranschaulicht. Hier sind auch Signale, Zugmelde- und Weichenstelleneinrichtungen, Ausrüstungsteile, Schilder und Uniformen zu sehen. Zum Museum gehört auch ein Reiterstellwerk. Bis Sonntag, den 30. Oktober 2022, bespannt die historische Diesellok V36204 die Züge auf der Sauschwänzlebahn durch das Wutachtal (Fahrplan siehe sauschwaenzlebahn.de). Reservierungen und Online-Buchungen sind empfehlenswert. Es werden auch Gruppenreisen angeboten, Events wie die Schwarzwald-Ingenieursfahrt, die Whiskyfahrt, Nikolausfahrten oder geführte Wanderungen. Im Zug gibt es kühle Getränke, am Bahnhof Blumberg-Zollhaus einen Kiosk mit Essen und Trinken, Eis ist am Bahnhof Weizen zu haben.

Informationen und Kontakt:

Bahnbetriebe Blumberg GmbH & Co. KG, Bahnhofstr. 1,
78176 Blumberg; Tel.: +49 (0) 77 02/513 00,
Mail: info@sauschwaenzlebahn.de
Internet: www.sauschwaenzlebahn.de

Bundesingenieurkammer:
Strecke ist „Historisches Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst“.



Jubiläum 2022:
Ein Buch informiert über 45 Jahre Museumsbahn.



Clubvorteil: Bei den Bahnbetrieben Blumberg bezahlen Mitglieder auf Vorlage der Clubkarte für die Hin- und Rückfahrt mit dem Museumszug anstatt des normalen Fahrpreises (25 Euro) den Gruppenfahrpreis (22 Euro).



HSB HARZER
SCHMALSPUR
BAHNEN
DIE GRÖSSTE UNTER DEN KLEINEN

MIT VOLLDAMPF IN EINE GEMEINSAME ZU(G)KUNFT!



bewerbung@hsb-wr.de

Harzer Schmalspurbahnen GmbH | Friedrichstraße 151 | 38855 Wernigerode
Tel. 03943 / 558-0 | info@hsb-wr.de | www.hsb-wr.de

175 JAHRE SCHWEIZER BAHNEN, LANDQUART, 11. BIS 12. JUNI 2022

Beeindruckendes Fest

Die Schweiz feiert ihre lange Bahngeschichte. Der Rhätischen Bahn gelang es, Historie und Moderne auf ganz beachtliche Weise zu verbinden.

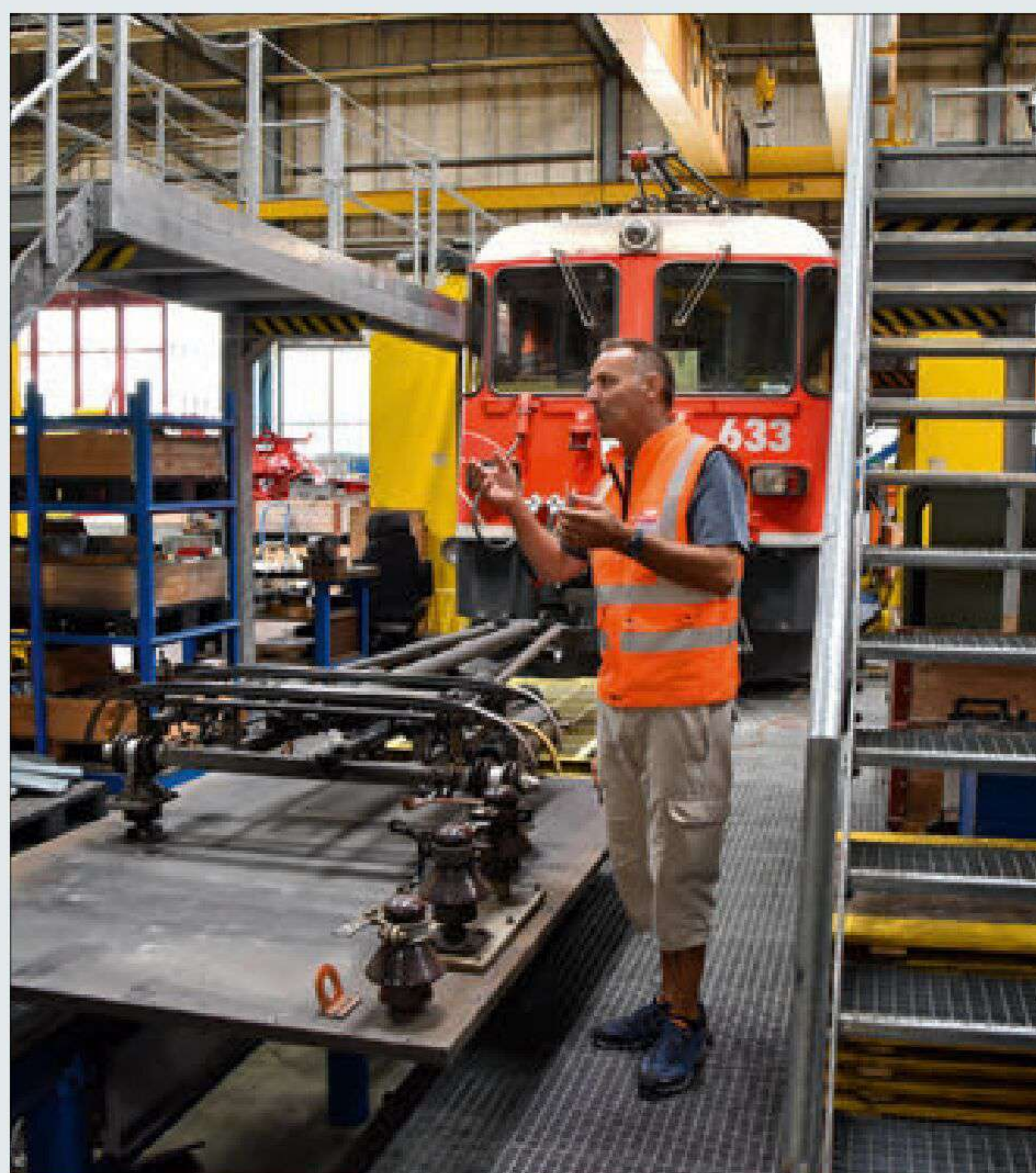
Vor 175 Jahren bestaunten die Eidgenossen die erste Eisenbahn. Seitdem entwickelte sich die Confédération Suisse immer mehr zu einem Vorzeigemodell für erfolgreichen Schienenverkehr. Im Besonderen gilt dies auch für die Ostschweiz und den Kanton Graubünden. Die Rhätische Bahn besticht durch ihre Streckenführung ebenso wie durch ihre innovative und zukunftsorientierte Ausrichtung. Beim Jubiläumsfest am 11. und 12. Juni in Landquart konnte man sich von der hohen Leistungsfähigkeit der Bahn ebenso einen Eindruck verschaffen wie auch von ihren Wurzeln. Ein tolles Fest für jeden Bahnenthusiasten. Und wer noch nicht komplett seine Freude an der Bahn gefunden hat, in Landquart war sie zu spüren und zu erleben.



Im Halbstundentakt im Einsatz: der Dampf-Shuttle zwischen dem Infrastrukturstützpunkt und dem Güterumschlagszentrum der RhB.



Am Infrastrukturstützpunkt zu bestaunen: modernste Bahntechnik.



Instandhaltung/Reparaturen: Blick in die Hauptwerkstätte der RhB.



Dauerleihgabe zum historischen Festtag: Märklin Geschäftsführer Wolfrad Bächle (rechts) übergibt RhB Direktor Renato Fasciati ein Bernina-„Krokodil“ in der aktuellen Farbgebung Sparkling Ocean. Den 75. Geburtstag der Ge 4/4 I würdigt LGB mit einem Modell.



Blickfang: „Capricorn“-Halle, Drehscheibe mit Rotunde und am LGB Stand die Modellneuheit zum Fest: die Ge 4/4 I als Modell.



Erstmals in Landquart als Handmuster zu sehen: der „Capricorn“ als Spur-G-Modell. Eine LGB Neuheit des Jahres 2023.

Best of Gartenbahn

Sie haben gewählt: In den vergangenen Jahren haben wir Ihnen die schönsten Gartenbahnen des Jahres vorgestellt. Aus acht Kandidaten haben Sie nun Ihre Top 3 gewählt. Herzlichen Glückwunsch an die Gewinner.

ALPENIDYLLE

WERNER BOSSHARD, SCHWEIZ

1

Wunderbare Wiesenbahn



Beeindruckende Großanlage: Streckenführung und Anlagenanordnung integrieren sich perfekt in die vorhandene Wiesenlandschaft.

Die Anlage von Werner Bosshard aus der Schweiz kann mit vielen Superlativen aufwarten: drei Personenbahnhöfen, zwei Haltestellen, einem Güterbahnhof sowie einem riesigen Schattenbahnhof mit Abstellmöglichkeiten für 24 komplette Züge. Insgesamt verfügt die Anlage über 420 Gleismeter, 87 digital gesteuerte Weichen, drei lange Brücken, zwei Viadukte und vier Tunnel. Mit Bedacht wurde auch die Gestaltung angegangen: Viele große und kleinere Natursteine, Büsche, Wiesen und ein kleiner Bachlauf passen ebenso zum Anlagenmotiv Schweiz wie die Gebäude und Brücken – inklusive einer Sesselbahn und Alpweide. Eine absolut gelungene Anlage fanden auch die Leser und wählten das Alpenidyll auf Platz 1.



TECHNIK UND VIEL NATUR

NICOLAS MAYER, ÖSTERREICH

Perfekte Ergänzung

2

Sehr viel Grün und eine dezent ausgeführte Gleisanlage, die in einem eingleisigen Rundkurs um das Haus herumführt – dazu viele schön ausgearbeitete Streckenabschnitte: Das sind die Highlights der LGB Anlage von Nicolas Mayer. Eine 30 Meter lange Nebenstrecke mit einem neun Meter langen Tunnel verbindet den Rundkurs mit dem viergleisigen 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. Tolle Panoramastrecken, harmonisches Miteinander von Gleisanlage und schön gestaltetem Garten: Platz 2.



Harmonie im Garten: Gartenbahn und Gartenpflanzen ergänzen sich perfekt.

GRÜNER HANG

KLAUS MAISEL, DEUTSCHLAND

Das Grün dominiert

3

Die Anlage 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: Platz 3 im Wettbewerb der schönsten Gartenbahnen.

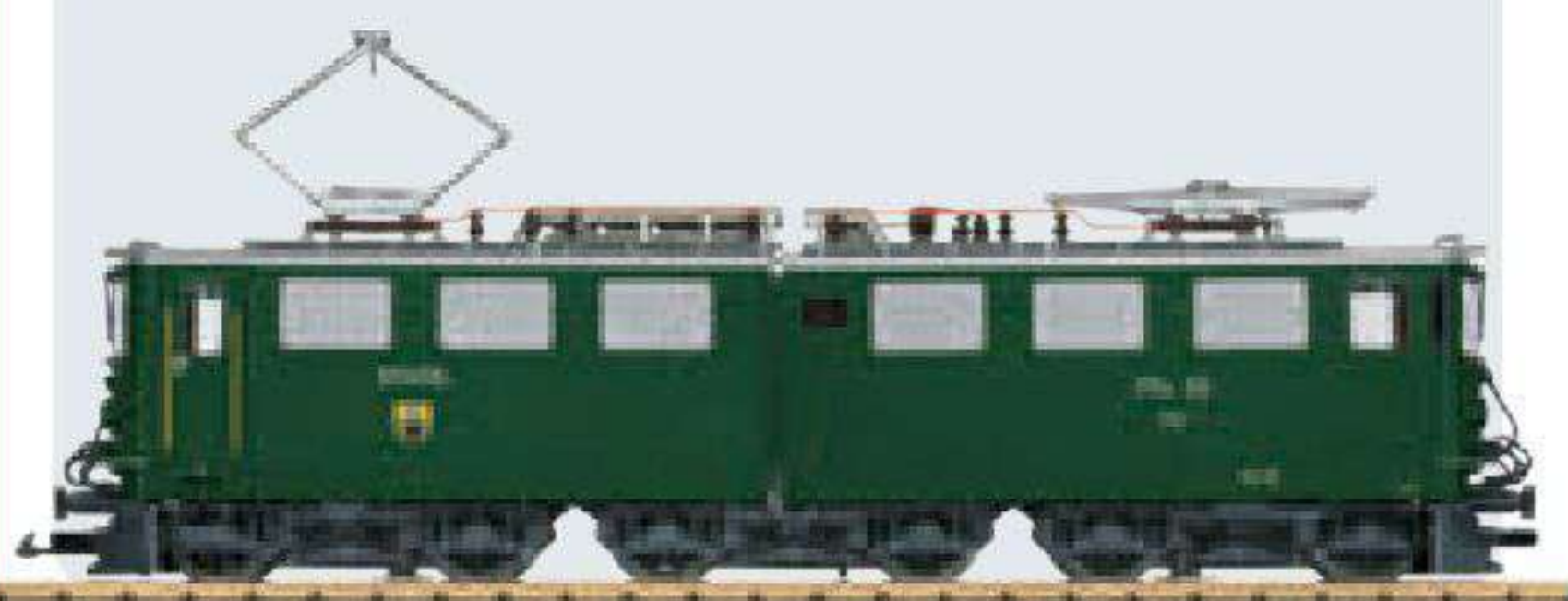


Grüner Hang: Über 70 Bäumchen geben der Anlage einen ganz individuellen Charakter.

Die Preise für die Teilnehmer der Abstimmung

Elektrolokomotive Ge 6/6 II Nr. 707 (Art. 22062)

RhB-Ikone: Das Modell der E-Lok Ge 6/6 II geht an J. M. Brasser.



Coca-Cola® Personenwagen (Art. 36812)

Typisch Oldtimer-Wagen: Den Designwagen gewinnt V. Kanow.



DFB Barwagen „Steam Pub“ (Art. 30560)

Dampfbahn Furka-Bergstrecke: Der Bistrowagen geht an A. Binz.



Jetzt bei Ihrem Händler: vom Dieseltriebwagen bis zum Silowagen

Neu im Fachhandel

Bei LGB ist wieder eine Reihe von Neuheiten in der Auslieferung. Wir geben einen Überblick über die wichtigsten Modelle.



Dieseltriebwagen T3 Epoche VI, Art. 26390

- Originalgetreue rote Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI.
- Vier Radsätze von zwei Hochleistungsmotoren angetrieben.
- mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen.
- Komplette Neukonstruktion.
- Viele Details sichtbar.
- Länge über Puffer: 64 Zentimeter.

Modell des Dieseltriebwagens T3, wie er heute noch bei der HSB vorhanden ist. Originalgetreue rote Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI. Vier Radsätze von zwei kugelgelagerten Hochleistungsmotoren angetrieben. Dadurch ist der sehr zugkräftige Triebwagen in der Lage, so wie sein großes Vorbild, auch mehrere Wagen zu ziehen. Ausgerüstet mit einem mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen. Innenbeleuchtung und Führerstandsbeleuchtung im Digital-Betrieb schaltbar. Das Vorbild wurde 1940 hergestellt, im Jahr 1993 von der HSB übernommen und zu Sonderfahrten eingesetzt. Derzeit ist er zur Aufarbeitung zurückgestellt.



RhB Schnellzugwagen EW IV, 2. Klasse, Epoche VI, Art. 30512

- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI.
- Türen zum Öffnen, Innenbeleuchtung.
- Detaillierte Inneneinrichtung.
- Wiederauflage wegen hoher Nachfrage.

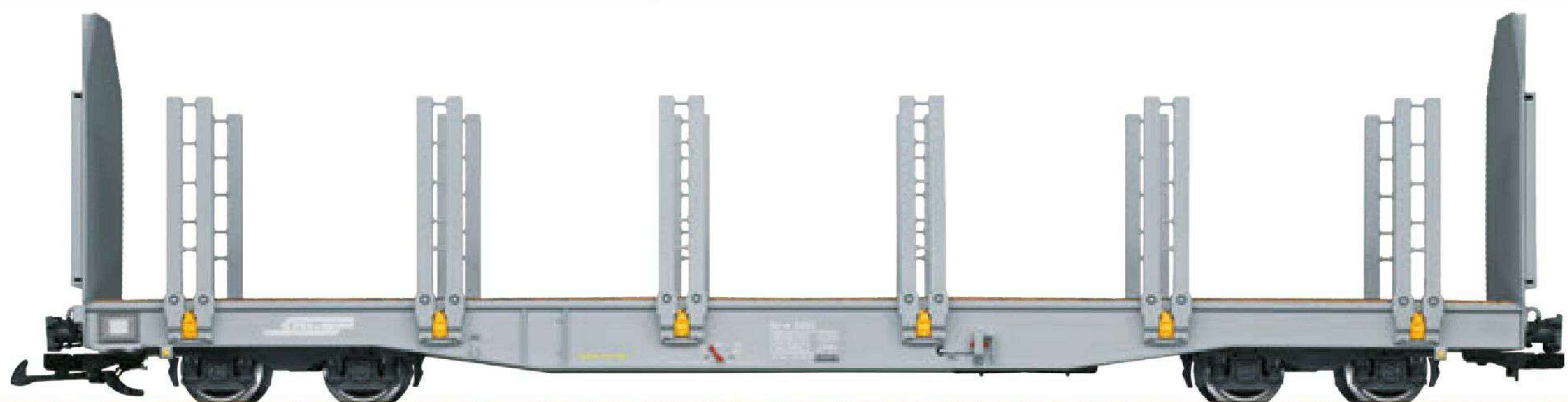
Die Einheitswagen-Generation IV gelangten ab 1992 zur Auslieferung. Das Modell gibt den Schnellzugwagen der Bauart EW IV der Rhätischen Bahn (RhB) in der aktuellen Ausführung eines modernisierten Wagens wieder. Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI. Detaillierte Inneneinrichtung und Türen zum Öffnen. Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung. Metallradsätze. Länge über Puffer 67 Zentimeter.



RhB Schnellzugwagen EW IV, 1. Klasse, Epoche VI, Art. 35513

- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI.
- Türen zum Öffnen, Innenbeleuchtung.
- Detaillierte Inneneinrichtung.
- Wiederauflage wegen hoher Nachfrage

Die Schnellzugwagen der Bauart EW IV bilden auch heute noch das Rückgrat der Schnellzüge bei der Rhätischen Bahn. Modell eines Schnellzugwagens der Bauart EW IV der RhB in der aktuellen Ausführung eines modernisierten Wagens 1. Klasse in der Epoche VI. Das Modell ist vorbildgetreu lackiert und beschriftet. Türen zum Öffnen und Innenbeleuchtung serienmäßig. Metallradsätze. Länge über Puffer 67 Zentimeter.



RhB Doppelungenwagen Epoche VI, Art. 44925

- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI.
- Hohe Seitenwände wie beim Original.
- Mit seitlich angebrachtem Handbremsrad.
- Bauart Sp-w der RhB.
- Länge: 66 Zentimeter.

Die Flachwagen mit den schweren Doppelungen sind ein gewohntes Bild in den Güterzügen der Rhätischen Bahn. Mit ihnen werden vor allem schwere Ladungen wie Holzstämme, Stahlträger oder Rohre befördert. Das Modell gibt einen Doppelungenwagen der Bauart Sp-w der RhB wieder. Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI. Hohe Stirnwände, die beim Vorbild der Ladungssicherung dienen. Ohne Bremserbühne, mit seitlich angebrachtem Handbremsrad.



RhB Zementsilowagen Epoche VI, Art. 45256

- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung in Epoche VI.
- Metallradsätze.
- Wiedergabe der RhB-Ausführung.
- Länge über Puffer: 34 Zentimeter.

Von den Staubsilowagen der Bauart Uc beschaffte die RhB 70 Stück zwischen 1956 und 1964 in verschiedenen Bauserien. Vor allem durch den Kraftwerkbau in den Bergen in den 1960er-Jahren kam auf den Zementtransport eine immer größere Bedeutung zu, da große Mengen zu transportieren waren. Die Wagen konnten – bei einem Eigengewicht von 8,5 Tonnen – 15 Tonnen staubförmiges Ladegut aufnehmen.



Set Rollböcke Art. 48180

- Vier Rollböcke, vorbildgerecht.
- Auf zwei Rollböcken kann ein zweiachsiger Wagen verladen werden.
- Komplette Neukonstruktion.
- Kann auf vielen Schmalspurbahnen eingesetzt werden.
- Metallradsätze.
- Länge eines Rollbocks: 10 Zentimeter.

Vielfach einsetzbar: Das LGB Set, bestehend aus vier Rollböcken, wie sie bei vielen Schmalspurbahnen zum Umladen im Gebrauch waren und zum Teil heute noch sind. Komplette Neukonstruktion. Auf zwei Rollböcken kann ein zweiachsiger Wagen verladen werden, es können sowohl Wagen mit 64 Millimeter Spurweite als auch normale LGB Wagen verladen werden. Die Rollböcke beziehungsweise die darauf verladenen Wagen werden untereinander und an die Lok beziehungsweise an einen Wagen mit normaler LGB Kupplung vorbildgetreu mit den beigelegten Kuppelstangen gekuppelt.



Weihnachtswagen 2022, Art. 36022

- Weihnachtliche Gestaltung mit aufwendiger Bedruckung.
- Türen zum Öffnen.
- Ergänzt nahtlos die Reihe bisheriger LGB Weihnachtswagen
- Metallscheibenradsätze.

Eine der schönsten und längsten Traditionen in der Gartenbahnhistorie: Jedes Jahr bringt LGB wieder einen Weihnachtswagen mit immer variierenden Aufdrucken. Der Weihnachtswagen 2022 ist ebenfalls mit einem wunderschönen Motiv aufwendig bedruckt. Das Modell verfügt natürlich auch über Türen zum Öffnen und ergänzt nahtlos die bisherige Reihe der LGB Weihnachtswagen. Metall-Scheibenradsätze. Länge über Puffer 30 Zentimeter.



Figuren-Set Orient Express Art. 53009

Set, bestehend aus vier Figuren (sitzende Reisende), die zur Ausschmückung des Orient Express oder generell zur Ausschmückung von Anlagen verwendet werden können. Abbildung beispielhaft.

Figuren-Set Amerika Art. 53010

Set, bestehend aus vier Figuren (sitzende Reisende), die zur Ausschmückung amerikanischer Züge oder generell zur Ausschmückung von Anlagen verwendet werden können. Abbildung beispielhaft.



Figuren-Set Nostalgie Art. 53011

Set, bestehend aus vier Figuren (sitzende Reisende), die zur Ausschmückung nostalgischer Wagen oder generell zur Ausschmückung von Anlagen verwendet werden können. Abbildung beispielhaft.



Start-Set Weihnachtszug Art. 70308

- Lok mit einem kugelgelagerten Hochleistungsmotor.
- Zwei Personenwagen in weihnachtlicher Gestaltung.
- Kompletter Gleiskreis.
- Zuglänge 85 Zentimeter.

Weihnachten kommt schneller, als man denkt. Traditionell legt LGB ein Weihnachts-Set auf, das sich immer großer Beliebtheit erfreut. Dieses Start-Set enthält einen Oldtimerzug bestehend aus einer Tenderlok und zwei Personenwagen in weihnachtlicher Gestaltung. Die Lok ist mit einem kugelgelagerten Hochleistungsmotor sowie Spitzenlicht und einem Raucheinsatz ausgerüstet. Das Set enthält zusätzlich einen kompletten Gleiskreis, Stromversorgung und Fahrregler.



Jubiläum „125 Jahre RhB“ in Landquart: Zu den Feierlichkeiten im Mai 2014 hatte die Rhaetia 1 nochmals einen großen Auftritt.

Neues Leben für Nr. 1

Die G 3/4 mit der Betriebsnummer 1 gilt als Urmutter der Rhätischen Bahn. Derzeit wird diese historische Kostbarkeit aufwendig aufgearbeitet: Geschichte einer Detektivarbeit mit finalen Rätseln.

Seit Jahrzehnten leisten die schweizerischen Eisenbahngesellschaften Gewaltiges bei der Pflege ihrer Lokomotivschätze. Dennoch warten noch immer unzählige Pretiosen aus vergangenen Zeiten auf ihre Aufarbeitung – so auch bei der Rhätischen Bahn in Landquart. Mit der ersten Maschine der Baureihe G 3/4 rekonstruiert man dort derzeit eine ganz besondere Kostbarkeit und sozusagen die Urmutter der RhB. Am 8. Juli 1889 war's, als dieses auf den Namen „Rhaetia“ getaufte Exemplar zusammen mit vier weiteren Maschinen desselben Typs den Fahrbetrieb von Landquart nach Davos startete – der ersten Strecke der späteren Rhätischen Bahn. Diese fünf

je 250 PS starken, von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) gefertigten Nassdampfmaschinen bewältigten in den Anfangsjahren den gesamten Verkehr auf dieser anspruchsvollen Verbindung und mussten dabei Schwerstarbeit leisten – vor allem im extrem steilen Teilstück zwischen Klosters und Davos. 1896 folgten drei weitere, gegenüber den Vorgängern verstärkte Exemplare; nochmals acht weitere, erneut vergrößerte und leistungsstärkere Lokomotiven mit den Nummern 9 bis 14 kamen in drei weiteren Lieferserien von 1901 bis 1908 nach Graubünden. 39 Jahre lang verrichtete die Nummer 1 fortan zuverlässig ihre Arbeit bei der RhB, ehe

1928 die Stunde ihrer Ausmusterung gekommen war. Dessen ungeachtet wurde sie schon im selben Jahr als eines der ersten schweizerischen Schienenfahrzeuge für ein künftiges Verkehrsmuseum vorgemerkt: ein bemerkenswerter Beweis für die eidgenössische Weitsicht in Sachen Denkmalschutz. Anschließend tingelte sie bis 1970 durch verschiedene Standorte in der Schweiz, ehe sie schließlich – noch betriebsfähig – bei der Museumsbahn Blonay-Chamby unterkam. 1988 zum 100. Jubiläum der RhB nach Landquart zurückgekehrt, wurde Nummer 1 schließlich 2014 final abgestellt. Seitdem einte ein gemeinsamer Wunsch die Bündner Bahnvereine: eine der ältes-

ten Loks der Schweiz und die „Gründerlok“ der Rhätischen Bahn wieder fahrfähig zu machen und vor passenden Zügen einzusetzen. 2018 war es dann endlich so weit: Gemeinsam gründeten der Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn, der Club 1889 sowie der Dachverband historic RhB die Projektgruppe „Rhaetia“ und begannen die Aufarbeitung dieser nicht nur für die RhB bedeutenden Lok-Antiquität mit einem ersten symbolischen Akt: Am 1. November 2018 bauten Reto Mark von der RhB und der technische Projektleiter Armin Brüngger den V-Messer der Rhaetia aus, um ihn in einer Fachwerkstatt vollständig überholen zu lassen. Und um die Kosten für alle Arbeitsgänge aufzubringen, startete schon kurz darauf eine Spendenaktion – mit überragendem Erfolg: Dank der Unterstützung der Kantonalen Denkmalpflege der Schweiz, des Kantons Graubünden sowie zahlreicher Unternehmen aus der ganzen Schweiz und dem europäischen Ausland war bereits im März 2021 das Ziel der Kampagne (ein Betrag von knapp einer Million Schweizer Franken) erreicht. Zu den Spendern gehörte nicht zuletzt auch LGB: Auch aus Göppingen wurde eine namhafte Summe überwiesen. „Und rund ein Drittel der gesamten Summe wurde durch private Einzelspender beigetragen“, ergänzt Christian Meyer, der Präsident des Vereins Dampffreunde RhB. „Dieses Engagement von privaten Eisenbahnfreunden freut uns ganz besonders. Und jeder gespendete Franken fließt dabei unmittelbar in die Restaurierungsarbeiten.“

Die Archivrecherche: umfassende Detailarbeit mit Tücken

Erster Schritt, um die über 130 Jahre alte Veteranin wieder fahrtüchtig zu machen: die Beschaffung der originalen Baupläne und Konstruktionszeichnungen. „Die dafür nötigen Archivrecherchen gestalteten sich allerdings äußerst aufwendig, da seit 1889 viele Originaldokumente verloren gingen“, weiß Christian Meyer. Doch immerhin gab es noch etliche Typenskizzen sowie einige Bilder aus dem Nachlass der SLM – allerdings keine des effektiven Ablieferungszustands. „Zudem wurde diese erste Maschine noch als Prototyp ausgeführt und die Nachfolgeexemplare wiesen in Schrift, Farbgebung und zum Teil auch bei den Aufbauten bereits erste Veränderungen auf“, erklärt Meyer, der hauptberuflich als Betriebsdisponent selbst bei der RhB arbeitet. „Daher stützten wir uns bei unseren ►



Amtshelfer: Kurz vor Weihnachten 2021 kommt der Kessel der Rhätia 1 bei der „North Norfolk Railway (NNR) in Weyburn (GB) zur Wiederaufbereitung an.



Nächster Schritt: Die Feuerbüchse wird bei der NNR zur Sandstrahlung vom Kessel getrennt. Die weiteren Renovierungsarbeiten können nun beginnen.



Erinnerung: Auf Basis der der Schwesterlok Nr. 5 Engadin colorierte und angepasste Postkarte – so dürfte die Rhätia 1 im Jahr 1889 bei ihrer Ablieferung ausgesehen haben.



Wie alles begann: Eröffnungszug der Schmalspurbahn Landquart-Davos vom 29. September 1889 mit der LD Nr. 1 Rhaetia an der Spitze im Bahnhof Klosters Platz.



Engagement für eine Lokikone: Christian Meyer steht als Präsident des Vereins Dampffreunde RhB der Projektgruppe Rhaetia rund um den Wiederaufbau vor.



Schlussfahrt: Die allerletzte Ausfahrt der Rhaetia 1 im Jahr 2014. Danach musste die Lok aufgrund von Mängeln an der Feuerbüchse stillgelegt werden.

Nachforschungen auf Werkprotokolle und die wenigen Bilder, die wir haben. Doch unsere Recherchen gehen weiter, denn in den letzten zwei Jahren waren durch die Einschränkungen der Corona-Pandemie nicht alle gewünschten Archive zugänglich.“ Die eigentlichen Wiederaufarbeitungsarbeiten begannen dann im Juni 2019 in der RhB-Hauptwerkstätte in Landquart mit der Demontage der Rhaetia. Unter Leitung von Hauptwerkstatt-Facharbeiter und Dampfspezialist Reto Mark wurden Kessel und Feuerbüchse vorsichtig vom Lokrahmen abgehoben und alle weiteren Bleche entfernt, sodass der Lokkorpus sorgsam inspiziert werden konnte. Erst dann konnte auch die Ausschreibung für die Neuerstellung der aus Kupfer genieteten Feuerbüchse geplant werden – eine Maßnahme, die sich unerwartet schwierig entpuppte. „Denn in ganz Mitteleuropa gibt es nahezu keine Betriebe mehr, die ein solches Replikat nach denkmalschützerischen Richtlinien anfertigen können“, erklärt Christian Meyer. „Nach langer Suche sind wir schließlich auf einen Anbieter in Großbritannien gestoßen, wohin der Auftrag schlussendlich auch vergeben wurde.“ So wurden im Dezember 2021 der Kessel sowie die Feuerbüchse der Rhaetia via Lkw und Fähre an die englische Ostküste verschifft. Dort, im viktorianischen Städtchen Sheringham nahe Norwich, betreiben die Kollegen der North Norfolk Railway (NNR) mit der 8,4 Kilometer langen „Poppy Line“ nicht nur eine herrlich nostalgische Normal-



Spende: Aus dem Verkauf des Modells der Ge 4/4 Nr. 616 unterstützt LGB die Wiederaufbereitung der Rhaetia 1. V.r.n.l.: Andreas Schumann, LGB, Renato Fasciati, Direktor der RhB, Wolfram Bächle, Geschäftsführer Märklin, Christian Meyer.

spur-Küstenbahn mit historischen Dampf- und Dieselmotoren sowie wunderbaren Wagen, sondern auch ein Museum sowie eigene Werkstätten. Wohlbehalten und ohne jegliche Transportschäden traf die kostbare Fracht aus der Schweiz am 14. Dezember in Sheringham ein, wo nun der noch aufarbeitungsfähige Kessel auf Vordermann gebracht wird, während die Feuerbüchse komplett neu gearbeitet werden muss. Hierfür wurden als Erstes die Deckenanker gekappt und die Stehbolzen vorsichtig herausgelöst, damit die Feuerbüchse vom Kessel getrennt werden konnte. Außerdem wurden alle Kupfernieten ausgebohrt. Anschließend wurde die Feuerbüchse aus ihrer Ummantelung herausgehoben und steht nun Modell für den Nachbau. Vor Ort begleitet werden alle Arbeiten durch Mitarbeiter der Swiss Railway Services (SRS) – diese für die Verwaltung des historischen schweizerischen Eisenbahnerbes verantwortlichen Experten garantieren für die Qualitätssicherung, agieren als Schnittstelle zur RhB und der Projektgruppe, helfen bei Übersetzungsaufgaben und liefern aktuelle Statusberichte. Schritt für Schritt geht es so dem großen Ziel entgegen: den revidierten Kessel und die neue Feuerbüchse im Frühjahr 2023 wieder in Landquart begrüßen zu können. Und selbstverständlich wird die originale Feuerbüchse von 1889 ebenfalls wieder zurückkehren und

Einzigartiges Modell: Mit der „Kohlelok“ wurde im Vorbild und als Modell für die Wiederinstandsetzung der Rhaetia 1 geworben.



museal erhalten bleiben. Und die Rhaetia selbst? Sie ist mittlerweile von der Betriebswerkstätte in die Hauptwerkstätte in Landquart umgezogen. Dort nehmen Mitarbeiter des Vereins der Dampffreunde der Rätischen Bahn AG nun die mechanische Aufarbeitung in Angriff. „Bei der RhB haben wir einige spezialisierte Mitarbeiter für historische Fahrzeuge; der Club 1889 unterstützt uns mit etlichen freiwilligen Helfern. Gemeinsam hat dieses Team bereits diverse weitere Werkstücke aufgearbeitet, zum Beispiel Wasser- und Abschlammhähne, Abflussrohre sowie die Lokpfeife“, freut sich Christin Meyer.

Beschriftung und Farbgebung: das finale Rätsel der Rhaetia

Bleibt als wohl größte Herausforderung das Thema Beschilderung und Farbgebung. Zum einen existieren momentan nur zwei schlecht aufgelöste historische Fotos der Rhaetia, zum anderen geben Bilder diverser Tochterlokomotiven weitere Rätsel auf: So wurden zur Zeit des Historismus (also vor der um 1900 anbrechenden Grün-

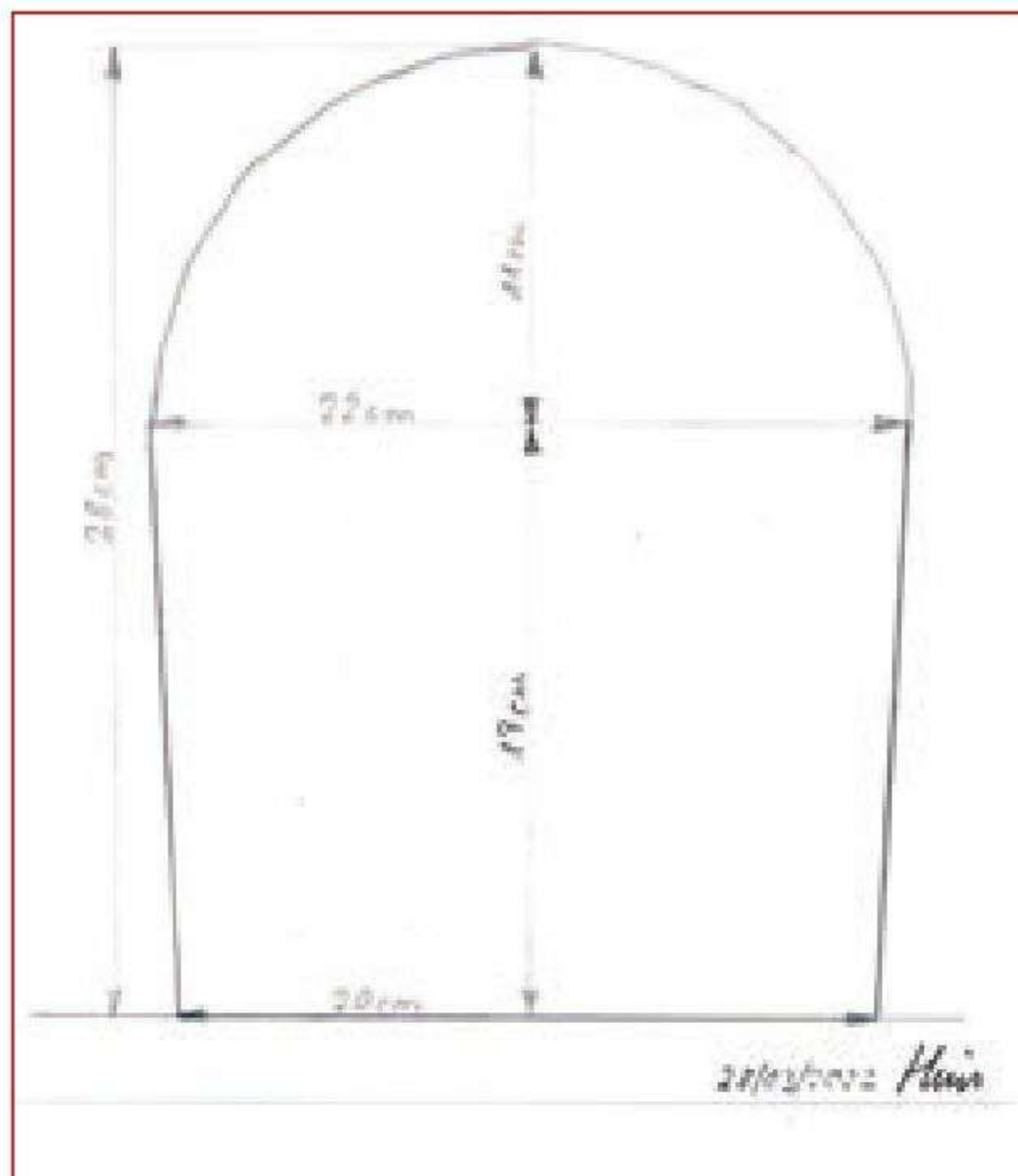
derzeit) gerne klassische, an alte römische Schriften erinnernde Buchstabentypen wie die „Bodoni“ verwendet. Gut zu erkennen ist eine solche Schrift etwa auf Fotos der Schwesternloks Nr. 5 „Engadin“ und Nr. 4 „Flüela“. Dagegen waren die zwei erhaltenen Gründerzugwagen nachweislich mit dem serifenlosen, damals weit moderneren Schrifttyp „Grotesque“ beschriftet. Ein anderes Bild aus dem RhB-Archiv, aufgenommen vermutlich um 1890 in Davos, wirft eine zusätzliche Frage auf: Besaß die Nummer 1 neben einem polierten Metallstreifen auch eine rote Zierlinie am Wasserkasten und Führerhaus? Die Existenz des jahrzehntlang unbekannten Metallstreifens konnte aufgrund neuer Erkenntnisse eindeutig nachgewiesen werden – doch was die rote Zierlinie betrifft, sind noch einige Archivrecherchen notwendig (sachdienliche Hinweise für den Zeitraum 1889 bis 1928 werden übrigens gerne per E-Mail unter contact@rhaetia1.ch entgegengenommen). So geben die finale Farbgebung und Beschilderung von Lok Nr. 1 also noch einige Rätsel auf – und stehen wohl ganz am Ende der spannenden Geschichte der Rhaetia.



Exklusive Portale

Tunnels haben auf jeder Gartenbahn ihren eigenen Reiz. In diesem Beitrag zeigt unser Autor Klaus Himmelreich, wie man die Portale auch selbst herstellen kann.

Beim Bau meiner Gartenbahn war auf der Strecke zwischen dem Schattenbahnhof im Keller und dem Zwischenbahnhof ein Tunnel notwendig. Ein Bekannter hatte damals einige Tunnelportale aus Beton selbst angefertigt und ich konnte davon eins erwerben. Weil aber die neueren LGB Fahrzeuge wie die Ge 4/4 I und die Ge 6/6 II sowie die aktuellen Modelle der RhB-„Krokodile“ aus Metall etwas breiter sind, war das alte Tunnelprofil für diese Fahrzeuge ziemlich eng – es passte gerade noch so. Da meine Elektrolokomotiven vorbildgerecht mit gehobenen Stromabnehmern unterwegs sind, musste an der Tunneleinfahrt ein Einführungsdraht den Stromabnehmer runterdrücken, damit die Lok in den Tunnel fahren konnte. War der Draht mal etwas verbogen, verhakte sich mehrfach ein Stromabnehmer und wurde beschädigt. Meist konnte der schadhafte Stromabnehmer wieder gerade gebogen werden. Aber nur ein neues Tunnelportal mit einem größerem Ausschnitt garantierte eine dauerhafte Lösung. Sogar das Vorbild, die Rhätische Bahn, vergrößerte die Tunnelportale und die Profilgrößen im Zusammenhang mit der Erneuerung der zum Teil über 100 Jahre alten Tunnels. Es gibt Hersteller, die Tunnelportale aus Beton fertigen. Sie haben aber oft nicht die passenden Maße oder können wegen ihres Gewichtes nicht so einfach verschickt werden. Die alternativen Tun-



Die im Internet recherchierten Tunnelabmaße zeichnen wir auf ein Papier (2 x A4).

nelportale aus Hartschaum sind auch wetterfest, aber nicht ganz billig. So entschied ich mich für den Selbstbau in der Bauweise mit Beton, um dem Vorbild bei der Rhätischen Bahn so nahe wie möglich zu kommen.

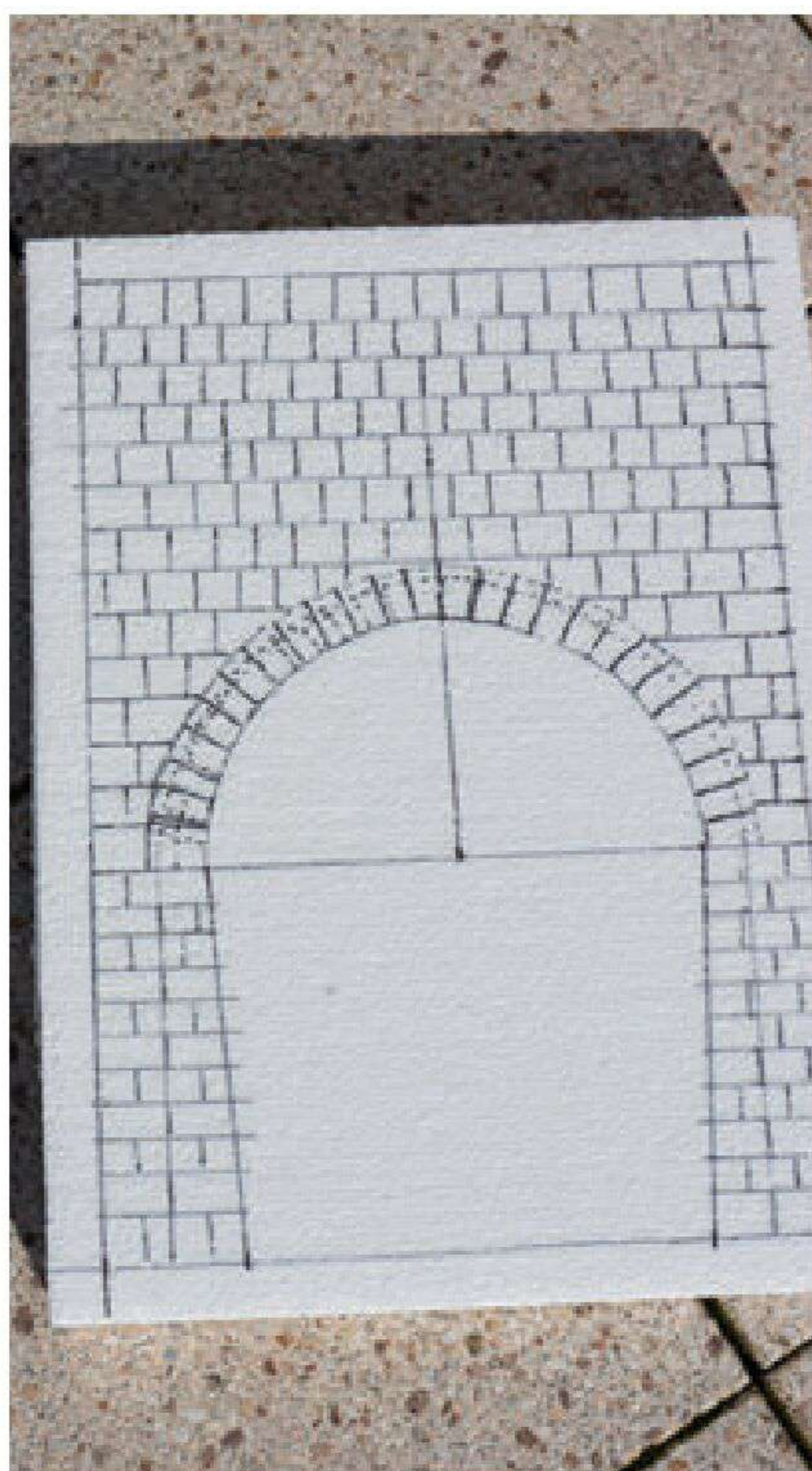
In Gesprächen mit befreundeten Gartenbahnern habe ich mir einige Anregungen geholt und mir schildern lassen, wie man so ein Tunnelportal aus Beton anfertigt. Denn man muss die Fehler anderer ja nicht unbedingt wiederholen. So kristallisierten sich zwei Bauweisen heraus. Entweder das Portal mit Beton gießen und im halbfesten Zustand die Mauerstruktur einritzen oder eine Negativform aus

Styropor erstellen und den Beton auf diese Form aufgießen. Letzte Methode versprach mir ein besseres Ergebnis.

Nach einigen Recherchen im Internet über die Form und Größe eines Tunnelportals konnte ich die endgültigen Maße festlegen und auf Papier aufzeichnen. Im Internet war ein RhB-Tunnelportal abgebildet, das im oberen Teil aus einem Halbkreis besteht und nach unten sich gradlinig verjüngt. Das habe ich dann auf ein kariertes Papier mit fünf Millimeter Kästchen (zwei A4-Bögen zusammengeklebt) aufgezeichnet. Anhand der Zeichnung wurde dann das Tunnelportal aus Styropor mit einem Messer ausgeschnitten. Großer Vorteil: Das Styropormuster konnte bereits für erste Probefahrten verwendet werden. Mit einer lichten Höhe von 28 und einer oberen lichten Breite von 22 Zentimetern und einer unteren Breite von 20 Zentimetern ist ein ausreichend großes Profil vorhanden. Damit können Lokomotiven mit gehobenen Stromabnehmern, die teilweise etwas niedriger fixiert sind, breitere Fahrzeugen von 12 cm und auch längere Wagen von 82 cm gefahrlos das Portal passieren. Auch wenn das Portal – wie in meinem Fall – noch in einer leichten Kurve liegt. Im Vergleich zu den Vorbildmaßen ist das Portal etwas zu hoch, da wäre bei neuen Tunnelportalen umgerechnet eine lichte Höhe von ca. 25 cm richtig gewesen. Da es auf der Gartenbahn auch mal zu einer Entgleisung im Tunnel kommen kann, ►



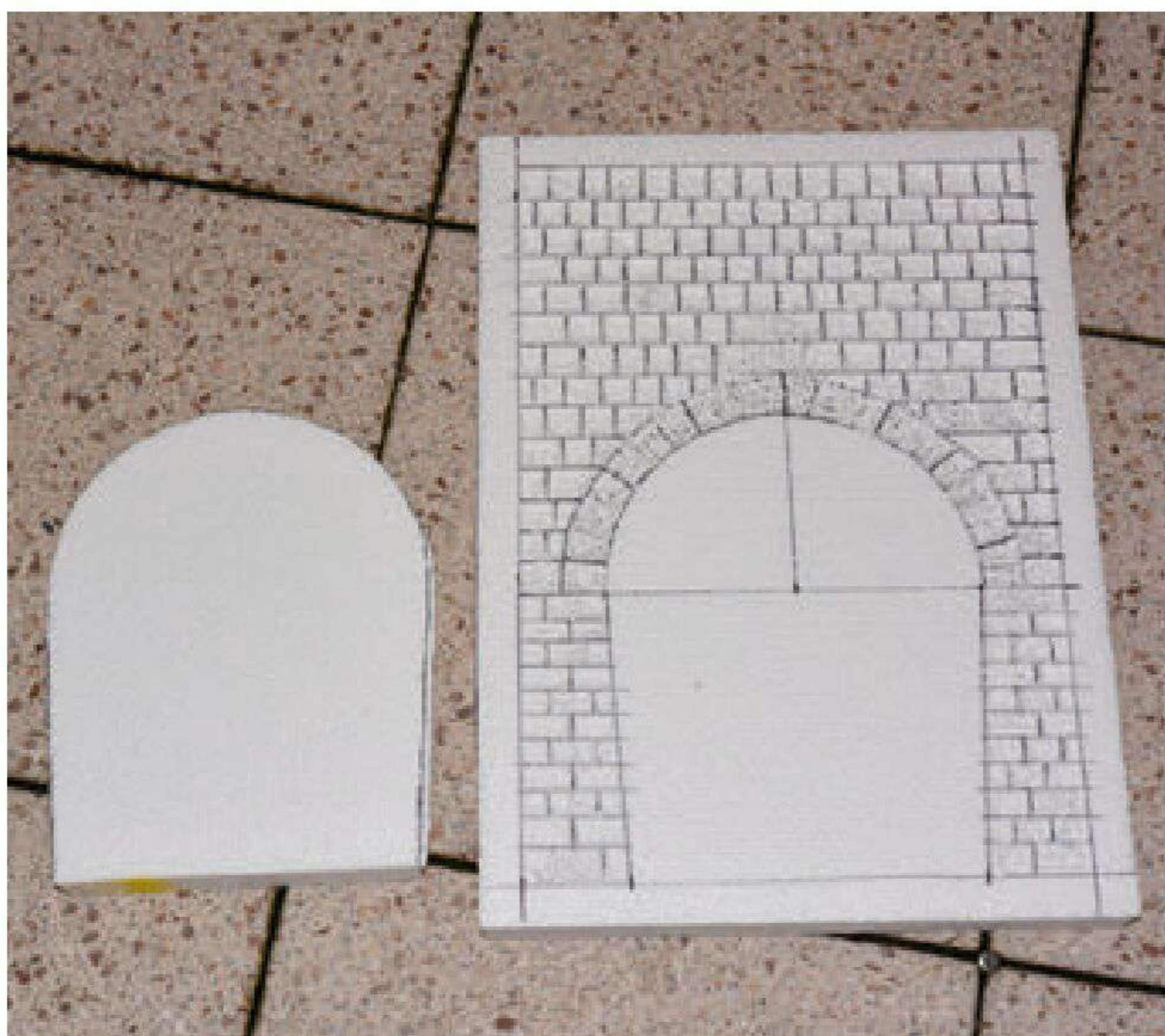
Ein erstes aus Styrodur gefertigtes Portal dient dazu, die Abmaße zu verifizieren.



Passt alles, zeichnen wir auf einer weiteren Styrodurplatte das Steinmuster auf.



Mit einem LötKolben brennen wir dann entlang der Linien Vertiefungen ein.



Die Negativ-Form ist fertig. Den Durchlass ergibt ein separater Einsatz (links), den wir fest auf die Grundplatte kleben.

ist es hilfreicher, wenn das Portal etwas größer ist. Gartenbahner, die nur Dampf- und Diesellokomotiven einsetzen, können die Höhe sogar etwas kleiner wählen.

Nun zum notwendigen Material: Hier arbeitete ich mit einer drei Zentimeter dicken Styroporplatte 100 x 50 cm, Trasszement (weil der nicht ausblüht), Sand, Moniereisen (zwei Meter Stange mit 4 oder 6 mm Durchmesser) und einem Stück Drahtgeflecht 9x9 mm. Für die äußere Schalung können vorhandene Bretter verwendet werden. Auf der Styroporplatte wird das Tunnelportal mit einem Filzschreiber aufgezeichnet. Die Steine sind einen Zentimeter hoch und 1,5 – 2 Zentimeter lang. Wenn das komplette Portal aufgezeichnet ist, wird mit einem kleinen Lötkolben das Styropor leicht berührt, sodass eine Delle entsteht. So werden dann alle Steine als Negativform in die Styroporplatte eingebrannt. Am besten diese Methode an einem Reststück vorher ausprobieren. Alle Steine mit dem Lötkolben zu bearbeiten, ist schon



Die Negativform umrahmen wir mit Brettern (Höhe sechs Zentimeter). Nun kann die Form mit Beton ausgegossen werden, den wir im Verhältnis 1:3 (3 Teile Sand, 1 Teil Zement) anrühren.

Nun heißt es Geduld: Der Beton sollte etwa sechs Tage lang aushärten. Das fertige Portal lösen wir dann aus der Form heraus.





Das Portal erhält noch einen Anstrich mit Tiefengrund, der die Oberfläche versiegelt und gegen schlechtes Wetter schützt.



Die Lücke zum L-Stein gießen wir ebenfalls mit Beton aus. Ein schmaler Streifen aus Styrodur dient als Schalelement.

eine Geduldsarbeit, die man auch mal unterbrechen sollte – denn es darf kein Fehler gemacht werden. Mit den Brettern wird dann die äußere Form eingegrenzt. Die Durchfahrt muss sorgfältig aus Styropor ausgeschnitten werden – eventuell mit einer Feile auf das genaue Maß bringen. An einer Stirnseite habe ich auch ein Steinmuster gezeichnet. Mit einem Universalkleber lässt sich der Durchfahrtbogen auf der Grundplatte gut fixieren.

Der Beton wird aus einer Mischung von 3:1 – also 3 Teile Sand und 1 Teil Zement – mit Wasser angemischt und gut verrührt. Nach und nach den Beton in die Form geben und dazwischen Stücke des Drahtgeflechts und vorgeschnittene, gebogene Stücke des Moniereisens einpflegen. Die Form dann gut austrocknen lassen. Bei der hier vorgestellten Tunneleinfahrt war es draußen sehr kalt, sodass ich die Form nachts ins Haus geholt habe. Im Sommer sollte die Form nicht in der Sonne zu schnell trocknen. Nach sechs Tagen habe ich die Form geöffnet. Die noch haftenden Styroporreste können mit einem Pinsel mit Nitroverdünnung entfernt werden. Das getrocknete Portal wiegt 11,4 Kilogramm und erhält noch einen Anstrich mit Tiefengrund, um die Oberfläche zu verdichten. Dann steht dem Einbau an der Tunneleinfahrt nichts mehr im Wege. Auf der linken Seite des Tunnelportals habe ich noch eine schmale Styroporform gemacht, um einen schönen Anschluss an die L-Steine zu gewährleisten. Da wurde der Beton von oben eingefüllt. Nach dieser preiswerten Methode können auch Brückenteile und Stützwände gebaut werden.



Das fertige Portal macht den Tunnelausgang zu einem echten Hingucker. Bei ausschließlichen Dampf- und Dieselsbetrieb kann der Portalauschnitt auch kleiner ausfallen.

Neues rund um die Gartenbahn

Chalet und Kirchlein für die Berge, detailreiche Stadthäuser im Fachwerkstil: Wir stellen Ihnen interessantes Zubehör für Ihre Anlage vor.

FALLER www.faller.de

Von Türmen und Ämtern

Es könnte der römische Kaiser Augustus gewesen sein, der die erste Poststation errichtete. Viele Hunderte Jahre später fuhren Postkutschen durch die Lande, die sogar Personen beförderten. Rund 150 Jahre alt ist das klassische Postamt in Deutschland. „Amt“ hieß es deshalb, weil es die Post im staatlichen Auftrag übernahm. Nach der Privatisierung der Post sind allerdings die Postfilialen kaum mehr in so schönen Häusern untergebracht, wie uns jetzt Faller mit seiner Neuheit „Postamt“ (Art. 331078) in Erinnerung bringt. Das ländliche Gebäudemodell mit heller Putzfassade und Holzverschalung hat rückseitig einen Balkon, auf dem sich der Postverantwortliche nach getaner Arbeit entspannen kann. Im Erdgeschoss befindet sich die kleine Postfiliale, die mit einer passenden Außenbeschilderung auf sich aufmerksam macht. Natürlich darf der alte Postkasten mit Standfuß nicht fehlen. Sogar ein Dienstfahrrad ist dem Modell beigelegt, ebenso die Bodenplatte. Und wer will, kann sich auch noch das passende „Postfahrzeug Goli“ separat zulegen.

Ein ebenso wichtiges Amt hatten früher Bahnwärter inne. Errichtet an Straßen, Kreuzungen oder Weichen, bot das Bahnwärterhaus (Art. 330877) Unterkunft für das Personal, das immer an Ort und Stelle war, wenn die Schranke von Hand heruntergelassen



Postamt (Art. 331078) im Landhausstil mit Holzverschalung.

oder eine Weiche gestellt werden musste. Das Bahnwärterhäuschen mit Schuppenanbau verfügt nicht nur über Schornsteine, Dachrinnen und eine bewegliche Tür. Auch Bahnsteigsperrle, ein Läutewerk, Wartebänke und Schilder liegen dem Modell bei.

Zu guter Letzt hatte auch der Wasserturm (Art. 331744) für den Betrieb von Dampflokomotiven eine essenzielle Funktion. Der achteckige Wasserspeicher in Klinkerbauweise beherbergt zusätzlich ein Turmhaus für den Turmwärter.



Bahnwärterhaus (Art. 330877) mit zahlreichen Add-ons.



Wasserturm (Art. 331744) inklusive Turmhaus für den Turmwärter.



Figuren-Set rund ums große Thema Post und Briefe (Art. 331516).

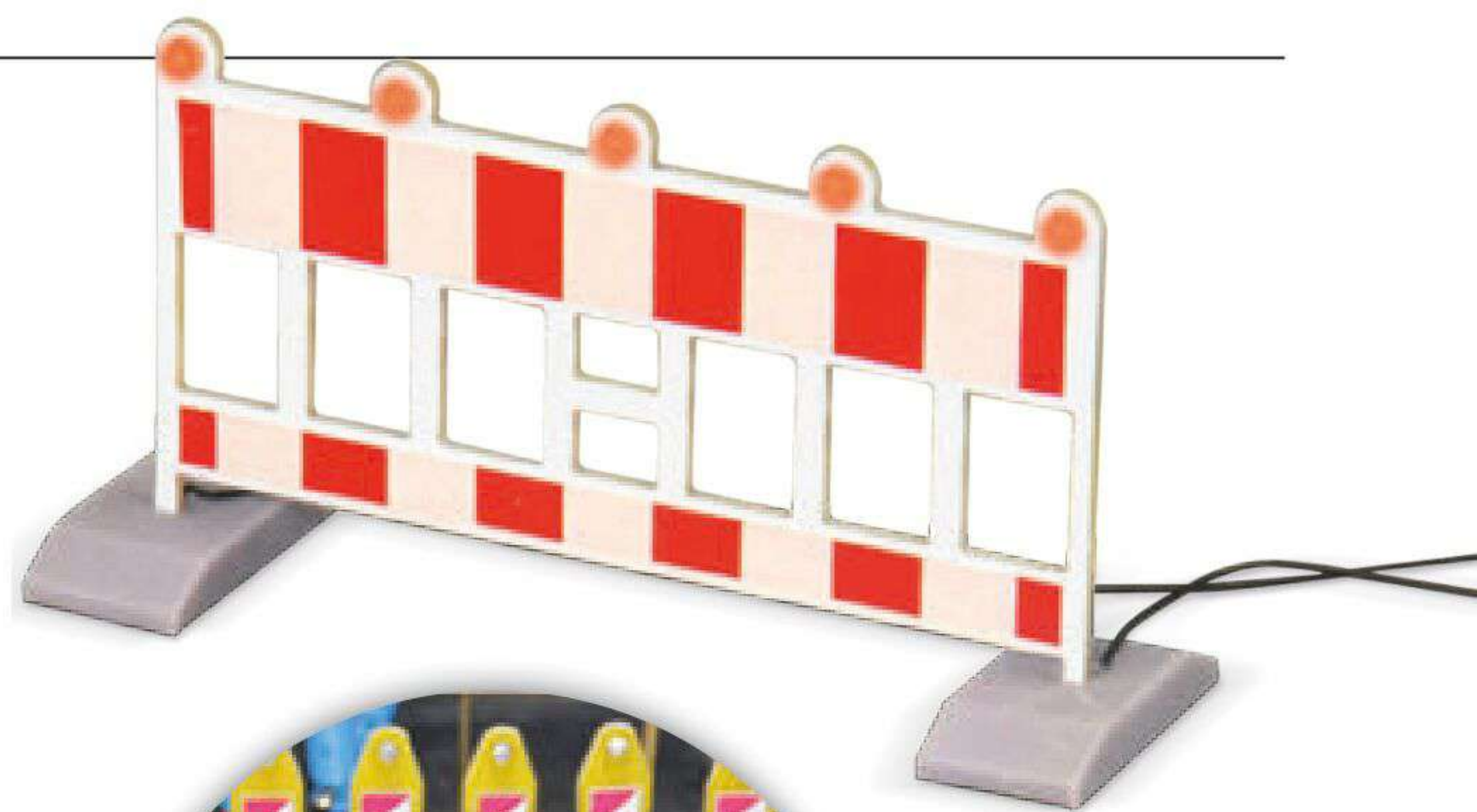


Maurerfiguren (Art.331513) für den vielfältigen Einsatz auf der Anlage.

RUHRMODELL www.ruhrmodell.de

Barken mit Licht

Es ist allzu bekannt: Überall auf Autobahnen, an Brücken und Straßen wird gebaut. Laut Statista machen holprige Straßen und schwache Kabel der Wirtschaft zu schaffen. Der ADAC berichtet aktuell, dass derzeit rund 1.000 Baustellen den Verkehr im Autobahnnetz abbremsten. Nicht zu vergessen ist der Bau von Fahrradwegen oder Parkplätzen. Und auch die Bahn hat viel zu tun: Zugleich mit der Ankündigung des Neun-Euro-Tickets purzelten die Meldungen in die Redaktionspostfächer, dass in vielen Teilen Deutschlands Baustellen der Bahn den normalen Bahnbetrieb behindern (etwa in NRW oder zum Beispiel bei der Frankenbahn im Süden der Republik). Um Baustellen aller Art vorbildgerecht abzusperren und zu sichern, bietet Ruhrmodell jetzt eine ganze Palette von Absperrungen und Barken. Das Highlight dabei sind die Blinklichter, die auch in der Nacht Baustellen und Umgehungswege absichern. Die Barken stehen in Gelb oder Weiß zur Verfügung. Wem Barken mit Blinklicht noch nicht genügen, der kann sich sogar eine Lauflichtelektronik zulegen. Noch besser lassen sich Baustellen – etwa im Wohnviertel oder an Bahnhöfen – mit Absperrgittern absichern, die es ebenfalls mit Beleuchtung gibt: entweder mit Dauerlicht oder mit selbst blinkenden LEDs in Gelb oder Rot. Zusätzlich im Programm: Ein selbst blinkender Pylon. Für Nachtbaustellen lassen sich außerdem noch zwei Scheinwerfer-Versionen mit weißen oder blauen LEDs einsetzen.



Absperrgitter oder Einzelbarken: Das Zubehör von Ruhrmodell ist mit und ohne Beleuchtung zu haben.

WILAMO www.wilamo.de

Feine Ausstattung

Bahnhöfe sind seit jeher Dreh- und Angelpunkt. Menschen kommen an ihrem Ziel an oder steigen in weiter entfernte Destinationen um. Reisende, die nur einen kurzen Halt in einem Städtchen einlegen, freuen sich über die Schließfächer, die fast in jedem Bahnhof bereitstehen. Die schwere Tasche ist im Schließfach schnell verstaut und einem unbeschwerten Bummel steht nichts mehr im Wege. Dafür hat Wilamo jetzt einen Bausatz für ein Schließfach-Element in der Größe 10x10x5 Zentimeter entwickelt, das maßstabsgerecht an jeden Spur-G-Bahnhof passt. Der Korpus besteht aus zwei Millimeter starken HDF-Platten, die mit Holzleim verklebt werden. Die Schließfächer sind aus TroLase-Kunststoff gelasert und werden mit dem mitgelieferten 3M-Kleber montiert. Ebenfalls als Neuheit bei Wilamo zu bekommen: ein Bausatz für moderne Fahrkartenautomaten der Deutschen Bahn AG. Auch hier besteht der Korpus (Breite: 42, Höhe: 92, Tiefe: 23 mm) aus gelasertem zwei Millimeter starkem HDF. Eine selbstklebende Folie aus Kunststoff stellt die Automaten-Oberfläche dar. Den Automatenabschluss bildet ein selbstklebender Deckel aus Karton.



Der Korpus der Schließfächer besteht aus dünnen HDF-Platten.



Der Bausatz für moderne DB-Fahrkartenautomaten besteht ebenfalls aus zwei Millimeter dünnen HDF-Platten.

Zusammengebaut ergibt der Automat eine maßstäblich korrekte Größe von 42x92x23 Millimetern (Breite/Höhe/Tiefe).



HEYN www.modell-werkstatt.de

Eine gute Figur

... macht Herr Schultze aus der Modellbau-Werkstatt Heyn, der gerade in den See springen will. Auch Tim im gelben Hemd und verschiedene Tiere wie Katzen und Enten sind im Programm. Mit der Gleissperre ist das problemlose Abstellen beispielsweise von Wagen auf Gefällestrassen möglich – ohne unpassende Hilfsmittel auf der Gartenbahn. Über die Hebelmechanik bewegt sich der Sperrklotz sicher auf und neben das Gleisprofil. Der Hebel ist parallel zum Gleis angeordnet. Dadurch passt die Gleissperre auch zwischen Parallelgleise oder an enge Stellen.



Gleissperren in gleisparalleler Ausführung. Über die umgesetzte Mechanik kann die Gleissperre auf das Gleis gelegt oder wieder gelöst werden. Verfügbar als Sperre auf der linken und rechten Seite. Beide Gleissperren kosten jeweils 31,00 Euro.



Nette kleine Accessoires, die jede Anlage beleben: Herr Schultze im Badeanzug, Tim im gelben Hemd, der Kleine Prinz mit Fuchs, Katzen und Enten für den kleinen See oder Bachlauf der Anlage.

GMTS BRINKMEIER www.lkwmodelle.de

Kultwagen für die Anlage

Mit dem „Admiral“ baute Opel in den Jahren zwischen 1969 und 1977 einen Oberklassewagen, der heute zu den gefragten Oldtimern gehört und sinnbildlich für die 1970er-Jahre steht. Das gilt in ganz besonderem Maße natürlich auch für den Opel Manta. Zusammen mit dem Corsa bringt GMTS Brinkmeier die Kultwagen im Maßstab 1:24. Weitere Neuheit: der Volvo FH16 750 mit Anhänger. Den Sattelschlepperzug gibt es in Rot (Artikelnr. 40955) und Blau (Artikelnr. 40954). Jedes Modell kostet 79,95 Euro. Die Modelle haben eine abnehmbare Plane und Hecktüren zum Öffnen.

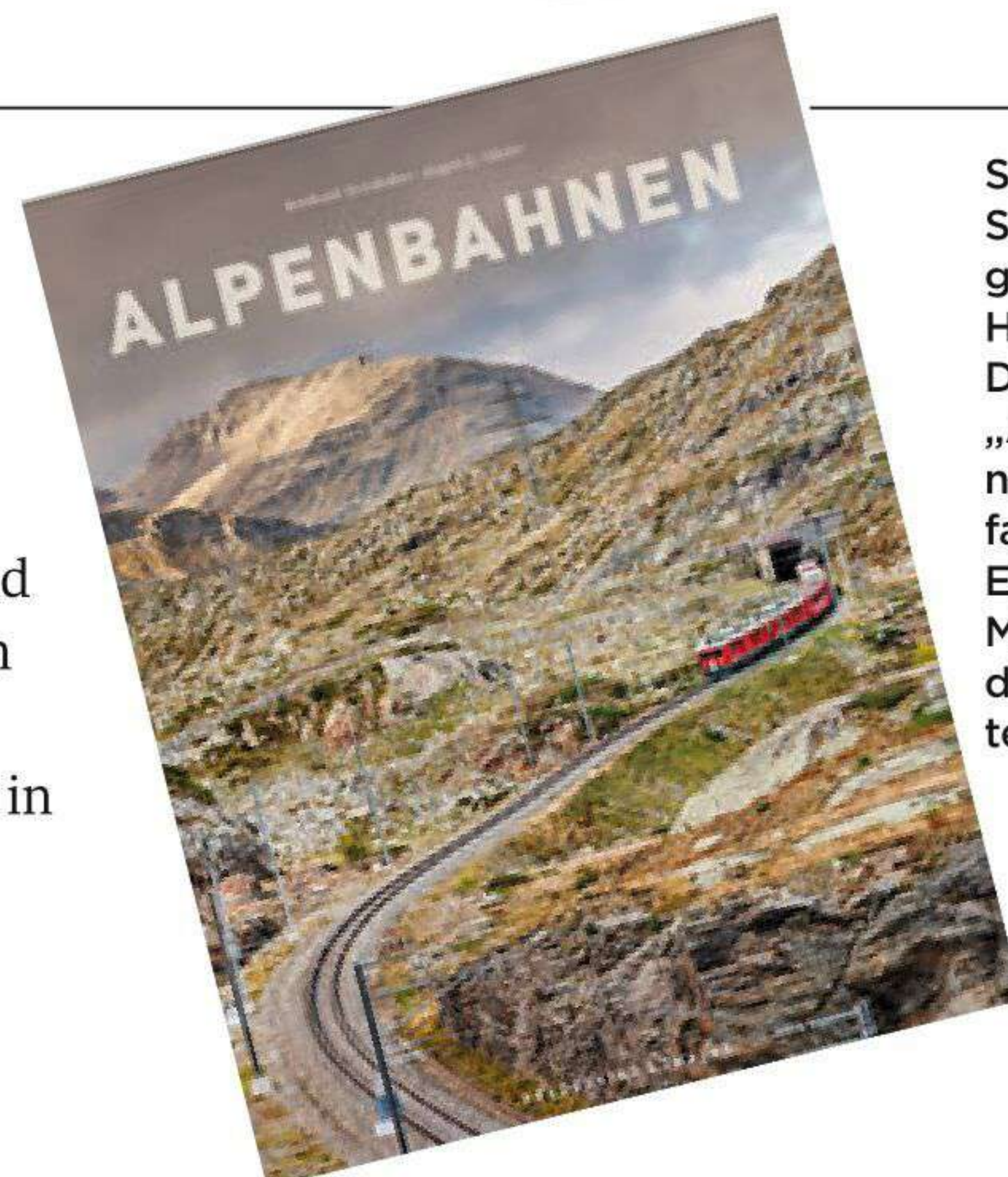


Klassiker, Kleinwagen, moderner Lkw: Die Neuheiten von GMTS Brinkmeier lassen sich für verschiedenste Anlagenszenen einsetzen.

ALPENBAHNEN www.frederking-thaler.de

Grandiose Bahnwelt

Nicht nur das übergroße Format ist außergewöhnlich: Der faszinierende Bildband „Alpenbahnen“ ist eine überaus gelungene und einzigartige Kombination aus eisenbahntechnischer Meisterleistung und majestätischer Bergwelt. Beeindruckende, großformatige Aufnahmen zeigen Eisenbahnen auf spektakulären Streckenführungen, schwindelerregend hohen Brücken und Viadukten und inmitten des rauen Hochgebirges. Von der Semmeringbahn im Osten bis zur Tendabahn im Westen wird eine Pracht an Bildern präsentiert, die es unbedingt lohnt, den gewichtigen Folianten von knapp vier Kilogramm in einer stabilen Tasche von der Buchhandlung nach Hause zu tragen. Bezugsquelle: über den Buchhandel oder über Frederking & Thaler Verlag, Infanteriestraße 11 a, 80797 München, www.frederking-thaler.de; 320 Seiten, ca. 220 Abb., Format 29,7 x 37,5 cm, 98,00 EUR, ISBN: 978-3-9541-6281-9

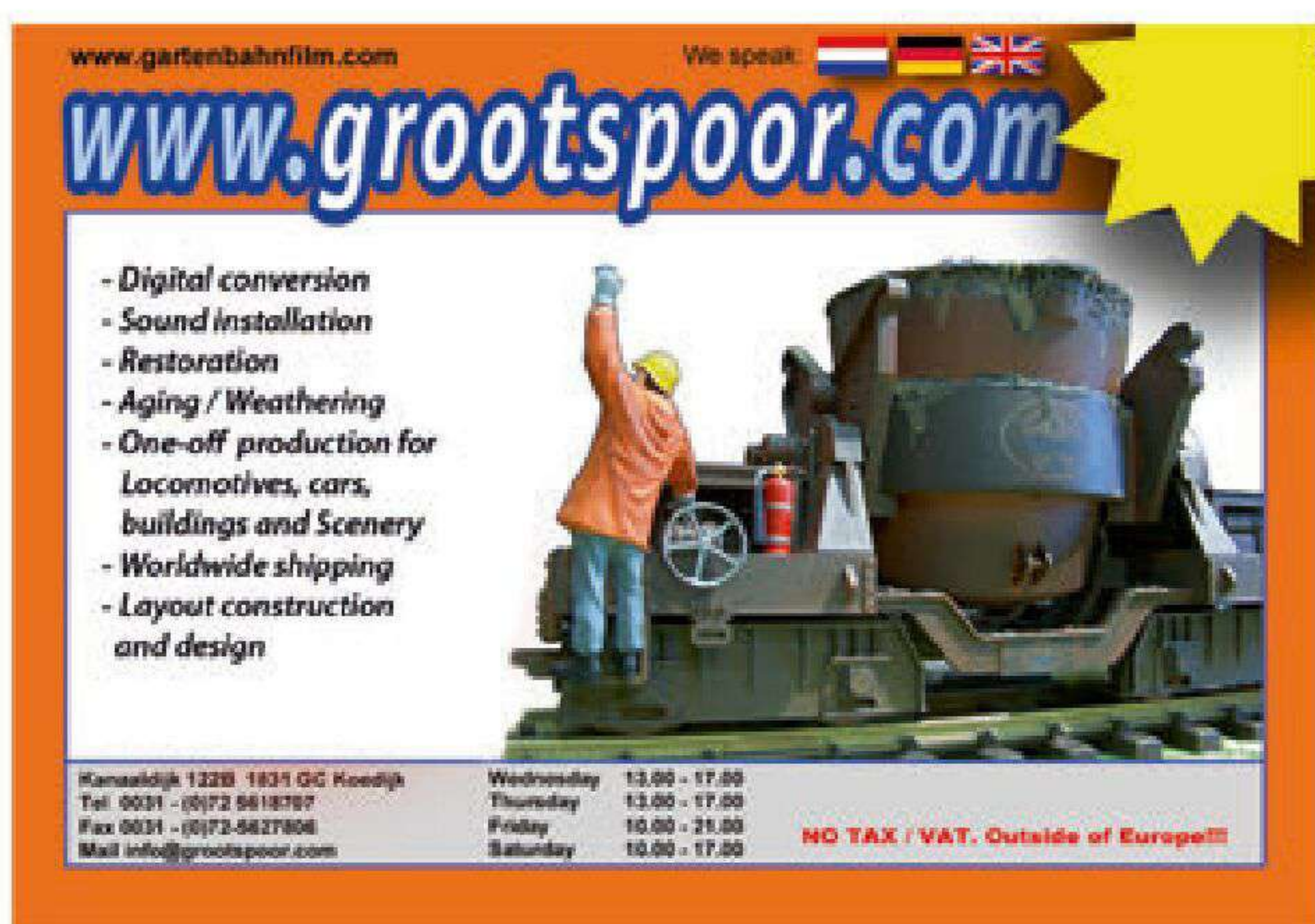


Spektakuläre Streckenführungen, schroffes Hochgebirge: Der Bildband „Alpenbahnen“ gibt einen faszinierenden Einblick in die Meisterleistungen der Eisenbahntechnik.



**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 132B 1821 GG Noordijk
Tel: 0031 - (0)72 5618707
Fax: 0031 - (0)72 5627806
Mail: info@grootspoor.com

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

NO TAX / VAT. Outside of Europe!!!



DAS MODELL ZUM WELTREKORDVERSUCH

**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,
Gabriele Visintin, V.i.S.d.P.: Peter Waldeleitner

Koordination
Silvia Römpf

Grafische Gestaltung/Layout/DTP
JatDesign José Tejada, Rottenburg

Kontakt zur Redaktion:

3G Media GmbH
Rotebühlstr. 51a, 70178 Stuttgart
Tel.: +49 (0) 711/44 08 00-64
Fax: +49 (0) 711/44 08 00-66
E-Mail: LGB-Depesche@3g-media.de

Fotos: Archiv Rhätische Bahn, Bahnmuseum Al-
bula, Stefan Bolz, Claus Dick, Klaus Himmelreich,

Faller, Ulrich Franke, Hendrik Hauschild, Fichtel-
bergbahn, Heyn Modellwerkstatt, Kötzle design,
LGB, LGB-Freunde Niederrhein, Projektgruppe
Rhaetia, Carsten Rose, Arnulf Schäfer, SOEG,
Peter Waldeleitner, Wilamo, Sauschwänzlebahn

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

Gedruckt in Deutschland /
Printed in Germany

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 Manuskripte, Fotos und
Illustrationen.

374615 D

Clubmitglieder erhalten als Beilage den LGB
Sommerneuheiten-Prospekt.



www.lgb.de

Depesche

DAS MAGAZIN FÜR LGB FREUNDE

AUSGABE 3/2022

BOCHUM-DAHLHAUSEN, JÖHSTADT

Treffs – Vorbild und Modell

Bewundern, Fachsimpeln, Fahren: Endlich treffen sich Gartenbahner wieder. LGB war dabei und brachte Vorbilder und Modelle zusammen.

Gartenbahntreffen 2022, 21. bis 23. Mai, Bochum-Dahlhausen

Für lebendige Eisenbahngeschichte sorgten Jung und Alt gemeinsam im Eisenbahnmuseum Bochum. Als die LGB-Freunde Niederrhein zum dritten Gartenbahntreffen auf das Gelände des ehemaligen BWs luden, wurde der Bahnbetrieb vielfältiger – zumindest in Baugröße G. Neben der erweiterten Segmentanlage „Hammerundermeadowvalley“ verzückte auch die Straßenbahn-Pendelstrecke Wernigersiel der LGB-Freunde Niederrhein (weitere Infos zum Treff siehe auch die Kolumne auf Seite 30). Neben dem Austausch über Anlagenideen stand das Rollmaterial im Mittelpunkt des Interesses, auch weil LGB die aktuellen Modelle 2022 zeigte.



Hamburger Kreativität: Anlage der LGB Freunde Norddeutschland.



Pfiffige Idee: die Anlage auf Europaletten von Faller/Pola.



Museumsbetrieb: Loks und Drehscheibe als Anschauungsobjekte.



Im Mittelpunkt: der LGB Messestand mit den aktuellen Modellen.



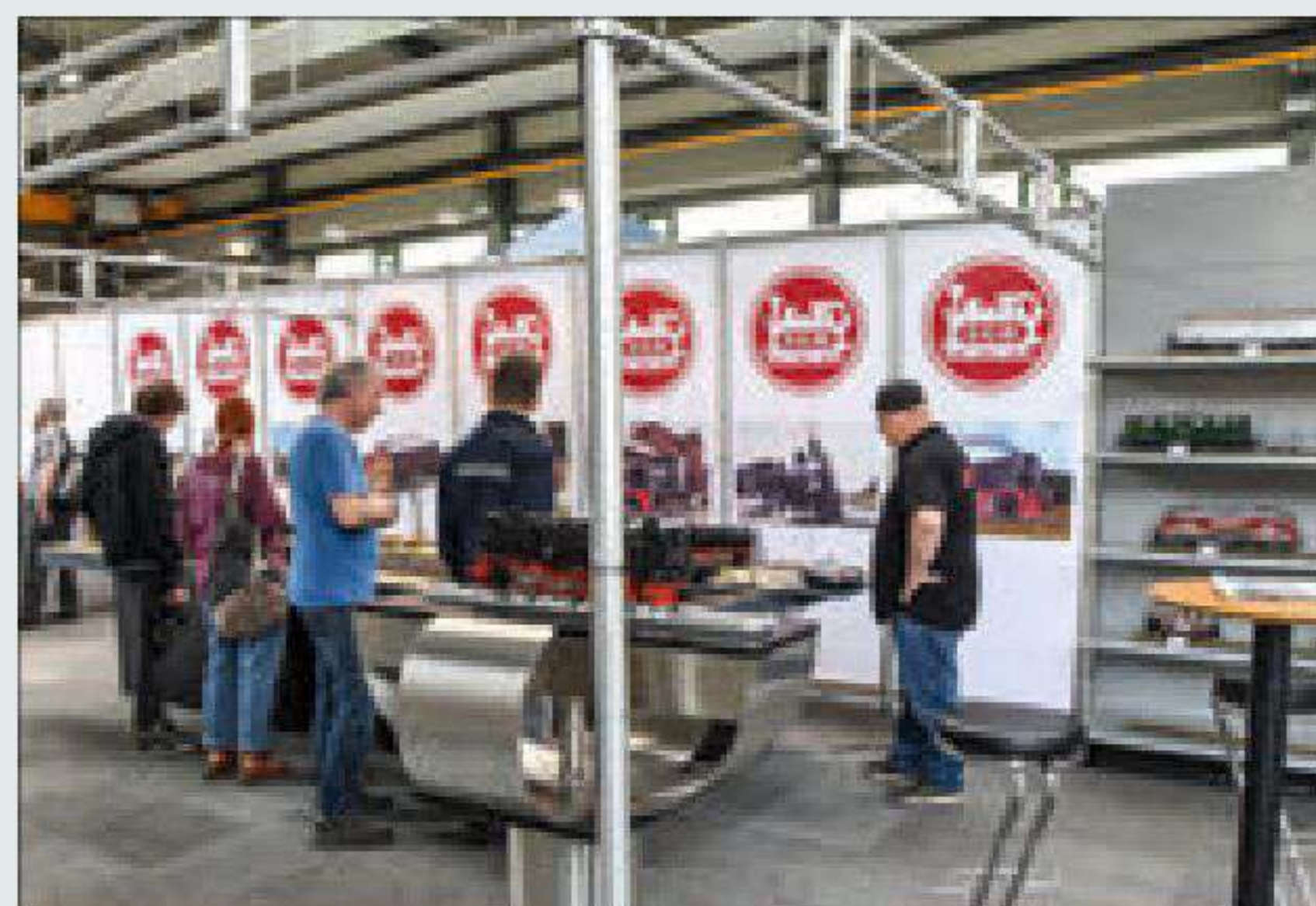
Wernigersiel: Küste, Straßenbahn und Industrie am Niederrhein.

Pfingstfahrten Jöhstadt, 04. bis 06. Juni 2022

Zu den Glanzpunkten des Erzgebirges gehört der Dampflokbetrieb der Preßnitztalbahn. Jedes Wochenende können Einwohner, Wanderer und Eisenbahnfans den Zugverkehr mit historischen Loks erleben. Zu Pfingsten jedoch wird noch mal alles getoppt. Auch in diesem Jahr. Neben der sächsischen IK und den streckentypischen Loks der Baureihe IVK waren als Gastfahrzeuge der Rügenbahn die 99 4633 (53 Mh) und erstmals ein kompletter „Rasender Roland“ mit von der Partie. Ein Schmalspurfest vom Feinsten bei gutem Wetter und toller Stimmung. Mit einem eigenen Stand ebenfalls vor Ort: LGB. Zum Gedankenaustausch trafen sich in Jöhstadt auch Märklin Geschäftsführer Wolfram Bächle und der Vorsitzende der IG Preßnitztalbahn e. V., Mario Böhme.



Dampfbahnparadies: Jedes Wochenende fährt die Preßnitztalbahn. Jahreshöhepunkt ist das Pfingstwochenende mit Modellbahnausstellung.



Freuen sich über den großen Zuspruch: Preßnitztalbahn-Vorstand Mario Böhme (rechtes Bild, rechts) und Märklin Geschäftsführer Wolfram Bächle.



Dampfbetrieb in der Praxis: Kohle fördern gehört dazu.



Eisenbahn-Erlebnis pur: der Pendelverkehr von Jöhstadt bis nach Steinbach.

GARTENBAHNEN UND FAHRSPASS GEMEINSAM GENIESSEN

In guter Gesellschaft

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

Deutschland

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

64347 Griesheim, Interessengemeinschaft Griesheimer Gartenbahnen 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)175/8496749, 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) 175/2 74 07 16

86399 Bobingen-Reinhartshausen, LGB Freundeskreis Haus der Modellbauer und Sammler, Tel.: +49 (0) 175/ 850 20 59, 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 86/12 02, E-Mail: kontakt@grossspurige.de, Homepage: www.grossspurige.de

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

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

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

International

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

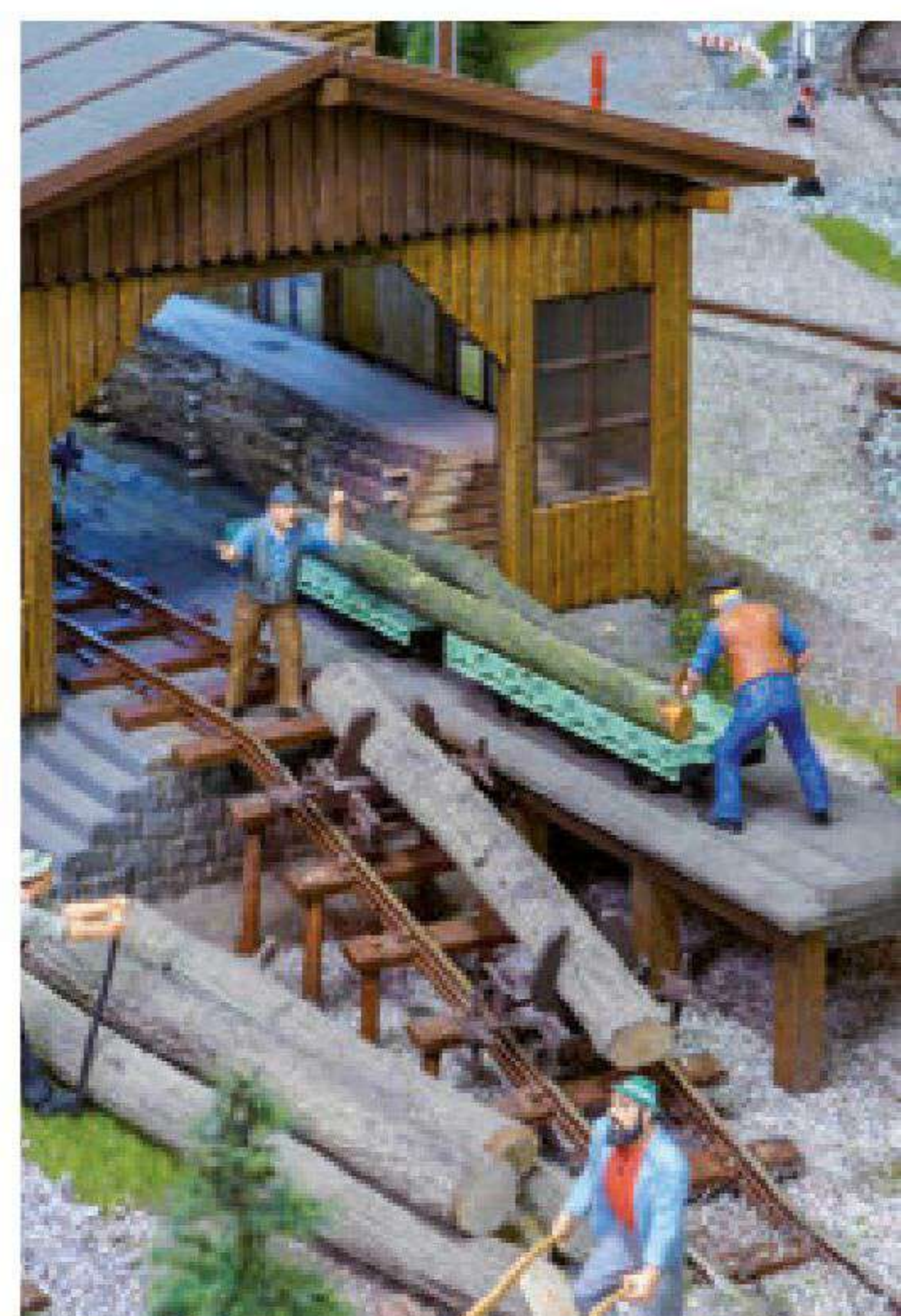
DK-5970 Ærøskøbing, „Ærobanen“, Dieter Schumann, Tel.: +45 (0) 62 20 25 29, E-Mail: dsae@email.dk, Homepage: www.aeroebanen.dk

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

USA-Chicago, LGB Model Railroad Club of Chicago, E-Mail: info@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

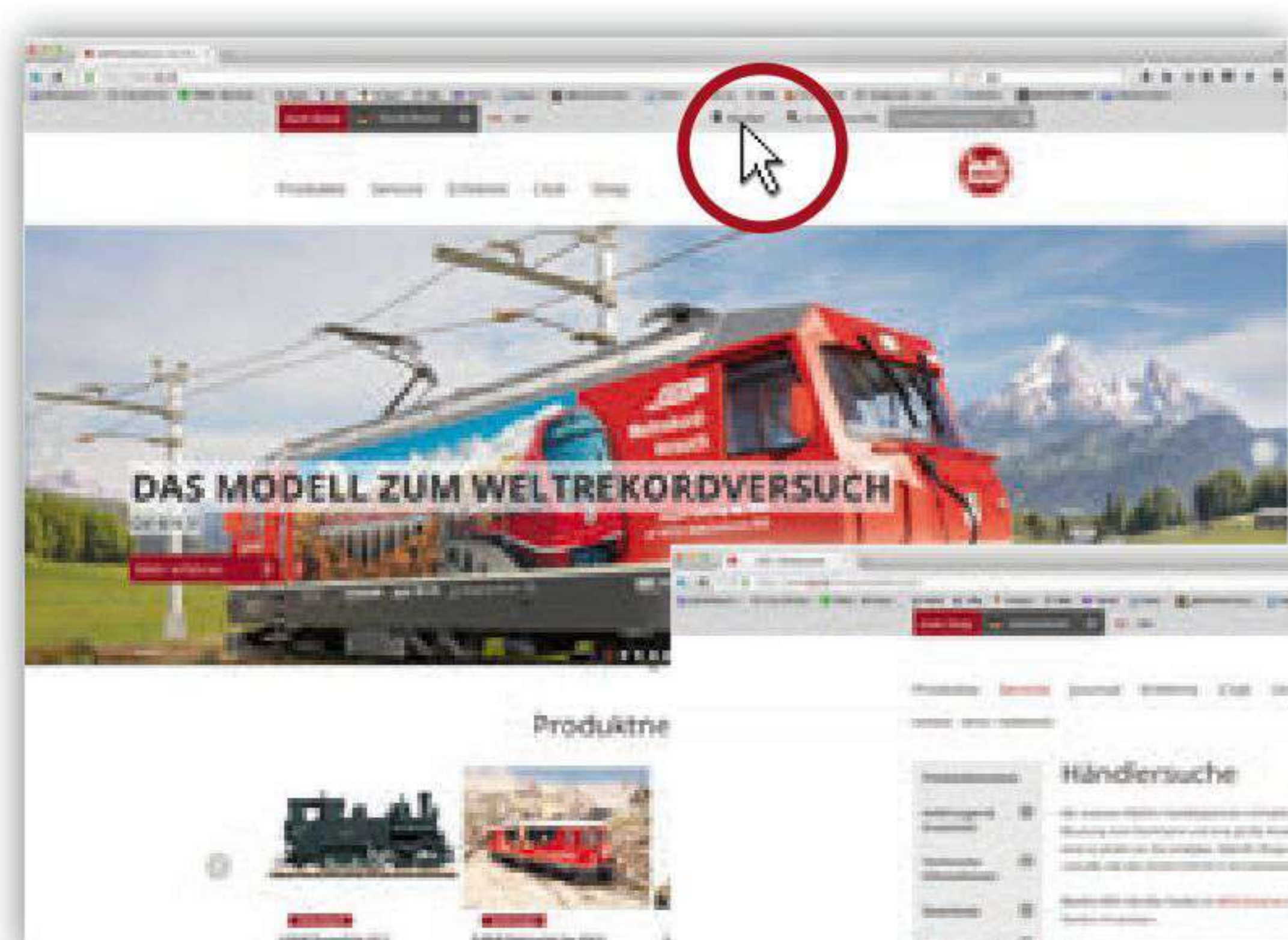
In 3 Schritten zu Ihrem Händler



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



NEUER INTERNETAUFTRITT!

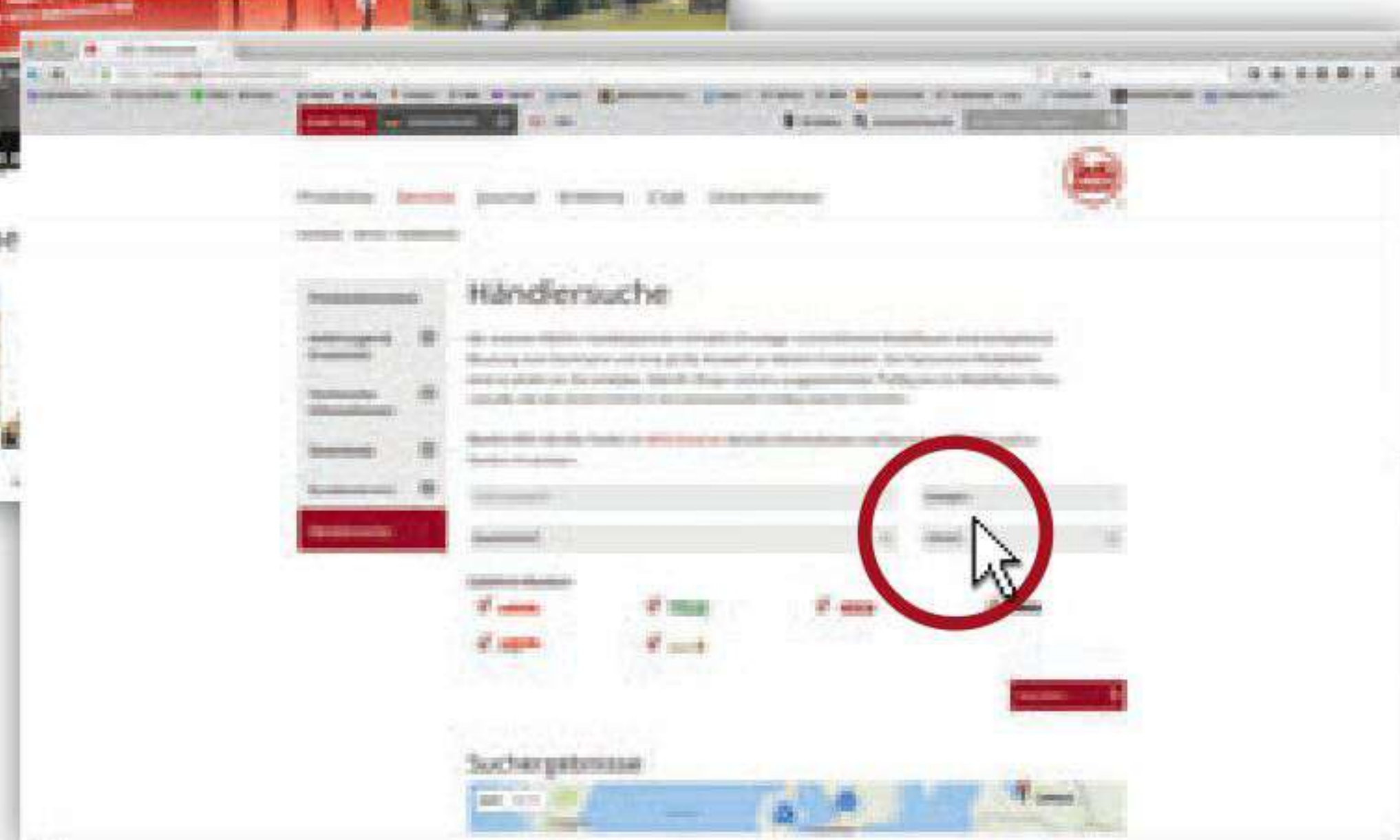


1

Startseite aufrufen

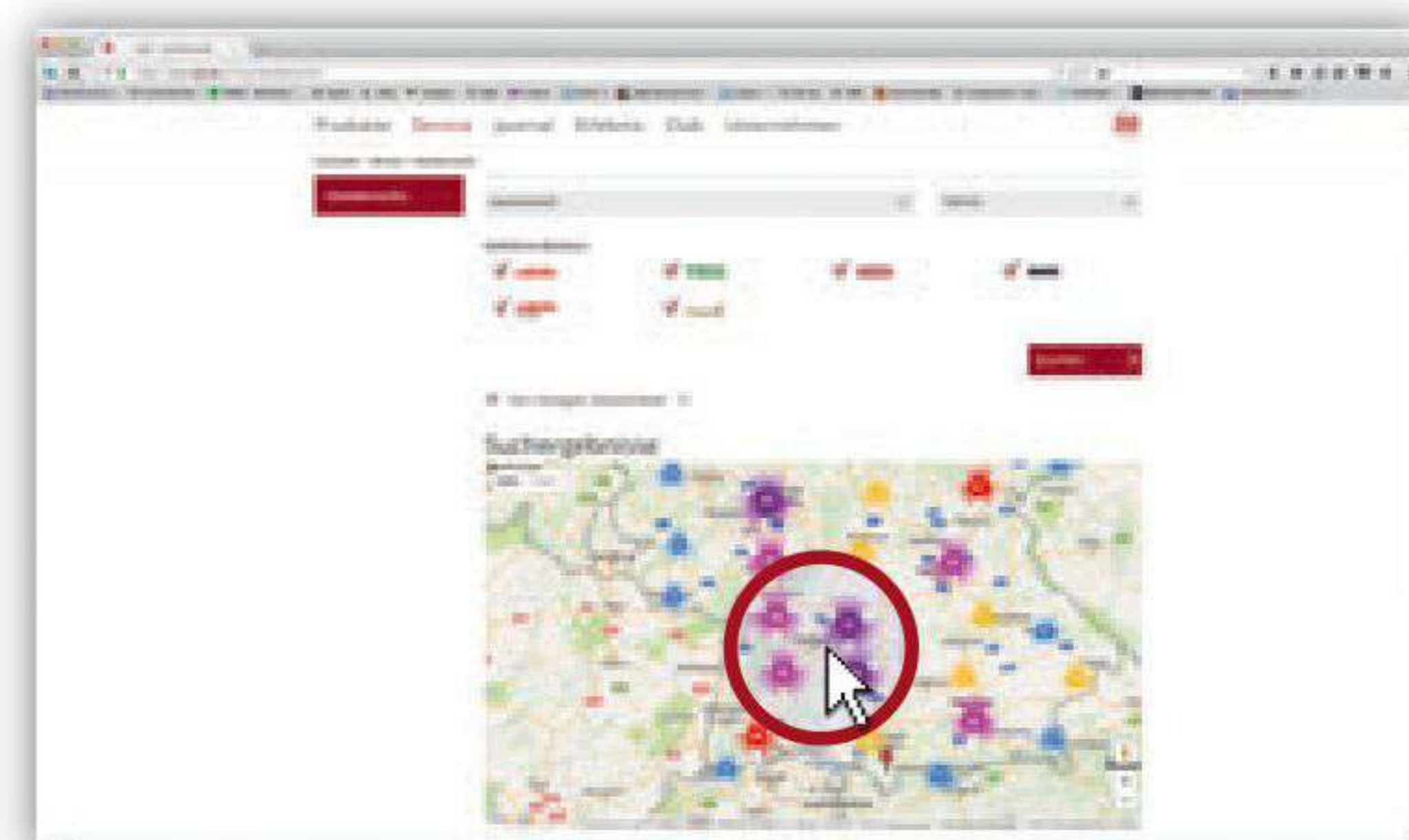
 www.lgb.de

Menüpunkt Händler anklicken



2

Postleitzahl eingeben



3

Händler auswählen und
Adresse ausdrucken



Zahnradbahn Schynige Platte

Die Schweiz ist das Bahnland schlechthin. Neben den bekannten Bahnen und Strecken gibt es noch so manches Kleinod, was den meisten Touristen unbekannt ist und auch etwas versteckt ist.

Die Stadt Interlaken im Berner Oberland, zwischen dem Briener- und dem Thunersee am Fuße der berühmten Berge Mönch, Eiger und Jungfrau gelegen, ist ein viel gefragter Ausgangsort für Ausflüge. Der Hauptstrom der Touristen, vor allem aus Asien, strömt über Grindelwald oder Lauterbrunnen zur kleinen Scheidegg, um dann weiter auf das Jungfrauoch zu fahren. Auf dem Weg kurz hinter Interlaken, in Wilderswil, hat eine weitere Sehenswürdigkeit, die Schynige Platte Zahnradbahn ihren Ausgangspunkt. Neben dem Bahnhof Wilderswil der meterspurigen Berner Oberland Bahn befindet sich die Talstation der Schynige Platte Bahn, kurz SPB genannt. Die kleinen zweiachsigen Lokomotiven wirken auf den ersten Blick wie großes Spielzeug und sind in den Farben Braun, Grün, Rot und Rot/Beige lackiert. Die Schynige Platte Bahn ist eine reine Zahnradbahn mit einer Spurweite von 800 Millimetern. Die 7,26 Kilometer lange Strecke wurde 1893 eröffnet und ist schon zwei Jahre später



Eine He 2/2 im Wartestand:
Der Bahnhof Breitlauenen bietet die Möglichkeit für Zugkreuzungen.

an die Berner Oberland Bahn verkauft worden. Seit 1946 gibt es eine Betriebsgemeinschaft mit der Wengeralp- und der Jungfraubahn und im Jahr 2000 wurden alle Bahnen auch rechtlich in die Jungfraubahnen Holding eingebunden. Es handelt sich um eine reine Sommerbahn, die nur in der Zeit zwischen Mai und Oktober in Betrieb ist.

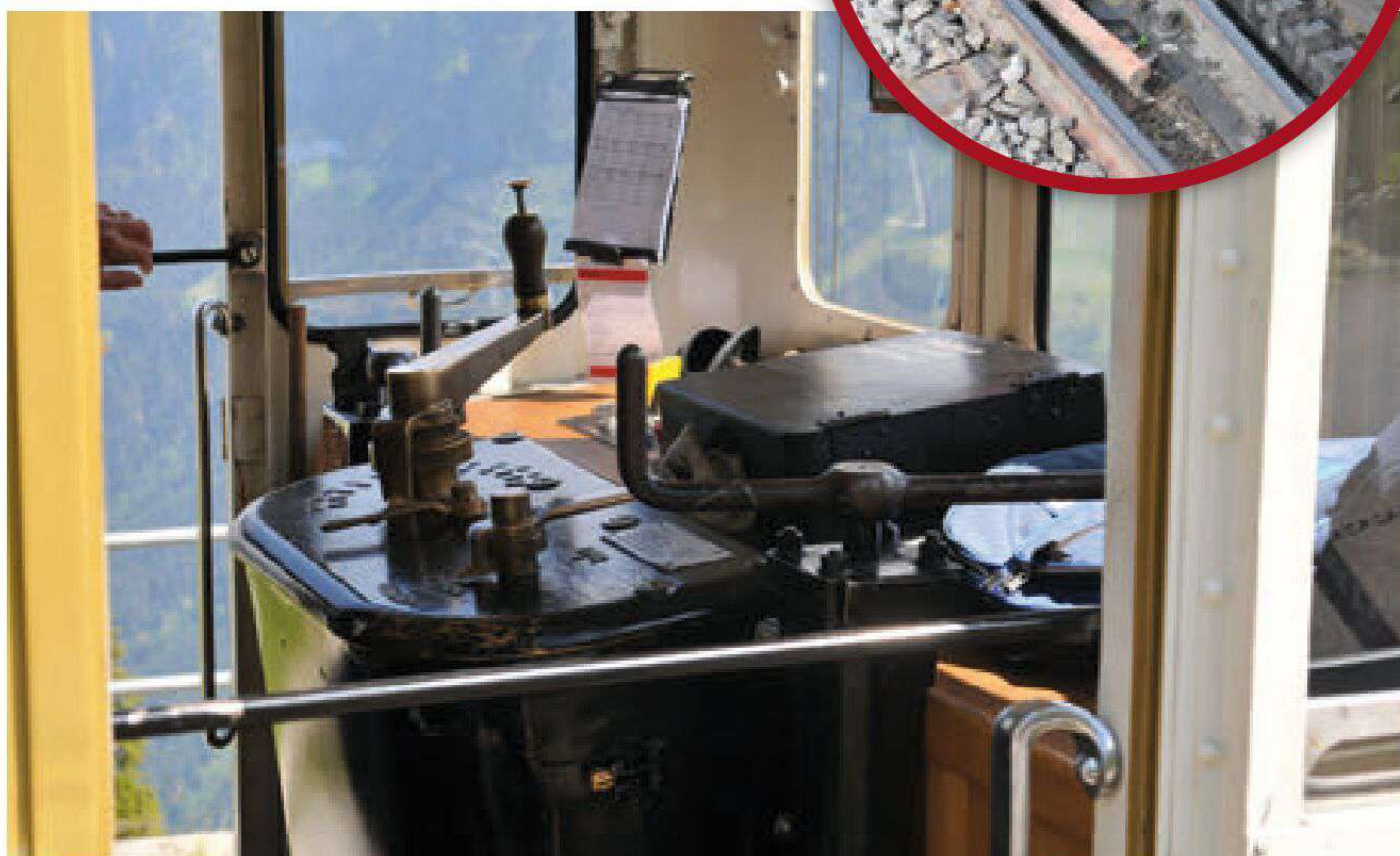
Die Strecke beginnt in Wilderswil auf einer Höhe von 584 Metern und erreicht nach einer Bergfahrt von 52 Minuten den Zielbahnhof auf einer Höhe von 1.967 Metern. Der Höhenunterschied von 1.383 Metern wird durch eine Steigung von bis zu 250% erreicht. Unterwegs ermöglichen die Ausweichstation Rotenegg und der Bahnhof Breitlauenen Zugkreuzungen. Mit einer maximalen Geschwindigkeit von 11 Kilometern pro Stunde geht es gemütlich zur Bergstation und unterwegs hat man einen schönen Ausblick auf Interlaken sowie den Thuner- und den Brienersee. Am Endpunkt der Strecke angekommen, schaut man nach

Süden auf das einmalige Panorama der bekannten Berge von Eiger, Mönch und Jungfrau. Das Bergrestaurant lädt zum Verweilen ein, aber auch der Alpengarten mit seinen 650 verschiedenen Pflanzen ist einen Besuch wert. Die SPB ist anfangs mit sechs kleinen Dampflokomotiven vom Typ H2/3 betrieben worden, aber nur die H2/3 5 ist noch vorhanden und wird gelegentlich für Sonderfahrten genutzt. Bereits 1914 wurde die Strecke mit 1.500 Volt Gleichspannung elektrifiziert. Von SLM sind die kleinen Elektrolokomotiven vom Typ He 2/2 11-14, die noch heute in Betrieb sind und einen sehr gepflegten Eindruck machen. Diese 5,74 Meter langen zweiachsigen Lokomotiven haben lediglich zwei Laufachsen und die beiden Zahnräder für das Zahnstangensystem Riggenbach sind neben den Laufachsen zur Fahrzeugmitte angebracht, deshalb die Typenbezeichnung He 2/2. Die elektrische Leistung beträgt 220 Kilowatt. So können diese Lokomotiven nur auf einem Zahnstangengleis fahren und deshalb müssen alle Gleise, auch im Bahnhof Wilderswil und im Depotbereich mit einer Zahnstange ausgerüstet sein. Die kleinen Lokomotiven haben eine selbsterregende Widerstandsbremse und können daher bei der Talfahrt den Stromabnehmer senken, das verringert den Verschleiß der Schleifleiste. So trifft man die Züge auf der Talfahrt mit gesenkten Scherenstromabnehmer an und die Führerhaustüren sind offen, um die Bremswärme entweichen zu lassen. Die Kupplungen bestehen talseitig aus einfachen Haken und zur Bergseite reicht eine einfache Öse, weil alle Wagen geschoben werden. Durch die Betriebsgemeinschaft mit der Wengeralpbahn, die ebenfalls mit einer Spurweite von 800 Millimetern und einer Betriebsspannung von 1.500 Volt arbeitet, hat sich früher ein intensiver Rollmaterialaustausch ergeben – die Wengeralpbahn (WAB) hat den Schwerpunkt im Winter. Später hat die WAB modernere Triebwagen beschafft und so konnten bei der SPB einige baugleiche He 2/2 der WAB übernommen werden. Heute hat die SPB zehn komplette Zugarnituren. Mit jeweils zwei Vorstellwagen werden in der Hochsaison Zuggruppen von zwei bis vier Zügen im Sichtabstand gefahren. Testfahrten mit vierachsigen Triebwagen mit Steuerwagen von der WAB scheiterten, sodass heute immer noch die alte Zugarnituren aus der Gründerzeit im Einsatz sind. Für Gartenbahner ist die SPB auch eine gute Vorlage, um eine Zahnradstrecke zu bauen. Dazu bietet sich die HGe 2/2 (Art. 23460) an, um mit zwei geschobenen Wagen einen Berg zu erklimmen.



System Riggenbach: Die 7,26 Kilometer zwischen Wilderswil und Schyniger Platte sind eine reine Zahnradstrecke.

Aufwendig: Alle Weichen haben eine Zahnstange mit einer teilweise sehr komplexen Mechanik.



Robust: Blick in den Führerstand einer He 2/2. Die Lokomotiven haben eine selbsterregende Widerstandsbremse und können bei Talfahrt den Stromabnehmer senken.

Entschleunigung: Bei einer Geschwindigkeit von 11 km/h bleibt genügend Zeit, das Bergpanorama zu betrachten. Die Wagen werden generell bergwärts geschoben.



Weltrekordversuch und Modelle von LGB

Die Ankündigung des Weltrekordversuchs der RhB (siehe Seite 22 bis 25 im aktuellen Heft) sorgt vom Augenblick des Bekanntwerdens an für großes Aufsehen. Seit Ende Juni ist zudem eine Vorbildlok der Baureihe Ge 4/4 III mit einer speziellen Beklebung, die auf den Weltrekordversuch mit 25 „Capricorn“-Triebzügen aufmerksam macht, im regulären Linienverkehr unterwegs. LGB bringt die Ge 4/4 III (Betriebsnummer 644) mit dieser einzigartigen Beklebung mit vielen Licht- und Soundfunktionen als Modell. Wir zeigen in der nächsten Ausgabe weitere Bilder der aufwendigen Beklebung und beleuchten das Modell in allen Einzelheiten. Im Mittelpunkt werden auch erste Details zu den neuen „Capricorn“-Zügen stehen, die LGB als Neuheiten für das Jahr 2023 ankündigen wird. Auf der Modell- wie auf der Vorbildseite: Es wird mit Sicherheit ein spannender Herbst.



Top-Anlage

Im Sommer ziehen Loks sowie Wagen besonders oft ihre Runden und die Gartenbahner erfreuen sich an dem üppigen Grün ihrer Außenanlagen. Egal ob Rhätische Bahn, Harzer beziehungsweise Sächsische Schmalspur- oder Spielbahn – der Fantasie der Erbauer sind keine Grenzen gesetzt. Wir stellen wieder eine neue Anlage vor, die die gesamte Bandbreite des Hobbys abdeckt. Lassen Sie sich überraschen. Zudem geben wir einen Überblick über Veranstaltungen, bei denen LGB vor Ort war.



Freilandanlage am Märklineum

Sie ist fertig und allein einen Besuch wert: die LGB Anlage am Märklineum. Auf einer Fläche von 120 Quadratmetern entstand eine Gleisanlage auf mehreren Ebenen mit über 370 Metern Schienenlänge, 34 Weichen, drei Bahnhöfen, einem Betriebswerk mit Drehscheibe, einem Schattenbahnhof sowie zahlreichen Brücken und Tunnels. In einer mehrteiligen Serie werfen wir einen Blick auf den Bau der Anlage und verraten so manchen Tipp, wie man zum Beispiel eine Gebirgsformation mit modernen Zubehörmaterialien effektiv aufbauen kann.

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

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



Dampf- & Nostalgiefahrten

Ein Stück Bahngeschichte
www.rhb.ch/bahnerlebnisse



Nostalgische fahrplanmässige Fahrten Davos Platz – Filisur

Geniessen Sie vom 14. Mai bis 30. Oktober 2022 eine Fahrt mit der Kult-Lokomotive Krokodil zusammen mit nostalgischen Holzwagen auf der wildromantischen Strecke.



Erlebniszug Rheinschlucht

Bahnen Sie sich Ihren Weg durch die eindruckliche Rheinschlucht. Reisen Sie vom 14. Mai bis zum 30. Oktober 2022 immer samstags und sonntags in den offenen Aussichtswagen ab Landquart nach Ilanz.



Erlebniszug Alp Grüm

Vom 13. Juli bis 11. August 2022 haben Sie die Möglichkeit, wöchentlich an zwei Tagen mit der nostalgischen Bernina-bahn von Poschiavo nach Alp Grüm bis St. Moritz und zurückzureisen.



Glacier Pullman Express Einfach luxuriös

Während zwei Tagen reisen Sie in den stilecht restaurierten Alpine Classic Pullmanwagen von St. Moritz nach Zermatt – oder umgekehrt.



Dampffahrten – Mit Schall und Rauch durch Graubünden

Es zischt und dampft: Die Dampflokomotiven der RhB fahren mit der Kraft von Feuer und Wasser.



Charterwagen – Ihr Anlass in unserem Zug

Mit der Rhätischen Bahn lassen sich Anlass und Reise perfekt verbinden. Mit unseren Charterwagen wird Ihre Reise zum echten Plus.



Gourmino Die rollende Versuchung

Eine bezaubernde Landschaft vor Augen, feinste Düfte in der Nase – Gaumenfreuden! Das gibt es in den rollenden Nostalgierestaurants.



Offene Aussichtswagen Frischer Wind um die Ohren

Die Cabrio-Wagen der RhB fahren im Sommer zwischen Davos – Filisur, St. Moritz und Tirano, auf der Arosalinie und im Erlebniszug Rheinschlucht – Frischluft und beste Aussichten inklusive.

Beratung / Reservierung / Verkauf

Railservice der Rhätischen Bahn

Tel +41 81 288 65 65

railservice@rhb.ch

www.rhb.ch/bahnerlebnisse

Für Dampffahrten auch beim Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn

Tel +41 79 610 46 72

www.dampfvereinrhb.ch

NEU

POLA G

330878
BAHNWÄRTERBUDE
MIT BEWEGLICHER
FIGUR



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