

€ 8,50 (D), € 8,50 (A), CHF 13,50 (CH), \$ 15,00 (US)



Depesche

WWW.LGB.DE

DAS MAGAZIN FÜR LGB FREUNDE

AUSGABE 1/2023



Der rote Steinbock

Weltrekord-Triebzug als Modellhighlight 2023



GROSSE FREUDE AN DER TECHNIK

Wie eine LGB Anlage Vater und Sohn begeistert



DIE BASIS MUSS STIMMEN

So entstand die Schauanlage am Märklineum



403111175888



41938381506505

374621D

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 faszinieren-der 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 Be- wegtbildern als exklusiven Club-Download.

Exklusives Clubpräsent

Als Clubmitglied erhalten Sie einmal jährlich ein exklusives Clubpräsent zugesendet.



Katalog/Neuheitenprospekte

Den jährlich verfügbaren Hauptkatalog erhalten Clubmit- glieder 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 Ko- operationspartnern. Zudem hat Ihre persönliche Mitglieds- karte Bestellfunktionalität für alle im Club angebotenen Ex- klusivprodukte.

Kostenloser Versand im Online Shop

Unser Online Shop gewährt Ihnen kostenlosen Versand in- nerhalb Deutschlands.

Clubreisen*

Auf unseren Clubreisen durch fantastische Landschaften und zu außergewöhnlichen Zielen können Sie mit Gleich- sinnigen fachsimpeln. Und obendrauf gibt es auf den Reise- preis Rabatte.

Kleines Willkommensgeschenk

für jedes neue Mitglied – lassen Sie sich überraschen.

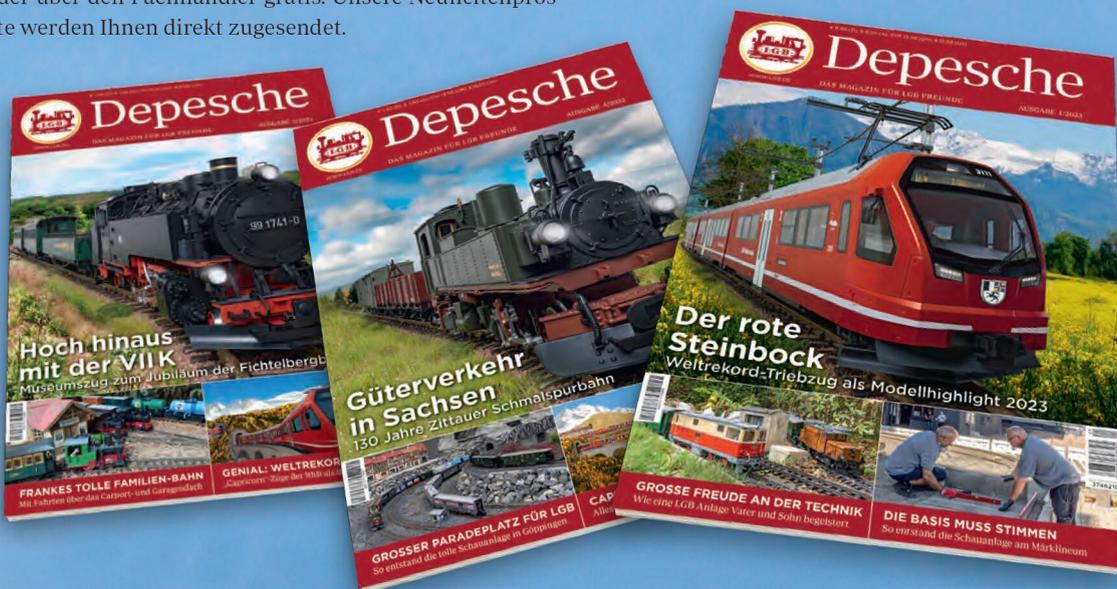
Geburtstags-Gutschein

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@maerklin.com
+49 (0) 71 61/6 08-213

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



LIEBE LESERIN, LIEBER LESER



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

Was für ein tolles Erlebnis: Mit der Weltrekordfahrt von Preda nach Alvaneu hat die Rhätische Bahn gezeigt, was alles eine Bahn ausmacht: exzellente Technik, moderne Fahrzeuge und im Fall der Graubündner Region natürlich eine sagenhafte Landschaft. Dazu noch Wetterglück und das Weltereignis war perfekt. Es freut uns daher ganz besonders, dass die Weltrekordfahrt, die Märklin/LGB von Anfang an als einer der wichtigen Partner unterstützt hat, eine derart positive Resonanz nicht nur unter Eisenbahnliebhabern auslöste. Wer diese Woge der Begeisterung weitertragen möchte, kann dies konkret tun. Das Modellhighlight des Jahres 2023 ist der komplett neu konstruierte Triebzug ABe 4/16, der Star des Weltrekords. Mit diesen modernen, von Stadler Rail gefertigten Triebzügen baut die RhB ihre Verkehrsleistung weiter aus. Die aktuelle Modellneuheit bietet die Gelegenheit, das Weltrekord-Flair in den Garten zu holen und zudem ein Paradenstück moderner Bahntechnik zu präsentieren. Aber das Jahr 2023 hält noch weitere Modelle parat, die Geschichte schrieben. So realisiert LGB die „Rhätia“, die erste Dampflokomotive der damaligen Landquart-Davos-Bahn, ebenso wie die 99 0244 der Harzbahn (erstmalig in der Ausführung mit Ölfederung) und eine Ausführung der AMD 103 „Genesis“ mit den entsprechenden „Amfleet“-Wagen zum Jubiläum „50 Jahre Amtrak“. Für Freunde des Anlagenbaus halten wir ebenfalls interessante Einblicke bereit: Wir dokumentieren ausführlich die Gestaltung des Unterbaus der LGB Schauanlage am „Märklineum“ und zeigen, wie Vater und Sohn über eine LGB Anlage ihrem Technikinteresse nachkommen. Viel Spaß beim Lesen der neuen Ausgabe und einen guten Start ins Gartenbahnjahr 2023!

SILVIA RÖMPF

ANDREAS SCHUMANN

„50 Jahre Amtrak“ Neben dem „Capricorn“ ein weiteres großes Thema im Jahr 2023: die Sondermodelle zum Jubiläum der bedeutenden amerikanischen Bahngesellschaft.





6 Modellhighlight des Jahres 2023: der moderne Triebzug „Capricorn“ der RhB.



MODELLE UND ANLAGEN

TOP-MODELL 6
Ende Oktober 2022 fuhren 25 aneinandergereihte „Capricorn“-Triebzüge zum Weltrekord. Als komplette Neukonstruktion bringt LGB den Triebzug ABe 4/16 nun als Modellhighlight des Jahres 2023.

TOP-ANLAGE 12
Mit Freude an der Technik: Im Learning-by-Doing-Modus hat Philipp Brune seine Gartenbahn nach und nach ausgebaut. Besonderheit: der sichtbare Schattenbahnhof im Souterrain des Wintergartens.

MODELLNEUHEITEN 2023 20
Das Programm der Neuheiten für das Jahr 2023 ist ein Feuerwerk an Technik und Historie: von den Dampflok-Raritäten der RhB und der Deutschen Reichsbahn bis zum amerikanischen Dieselstar.

WELTREKORD 24

Es hat geklappt! Der längste Personenzug der Welt hat die Strecke zwischen Preda und Alvaneu in Graubünden mit Bravour gemeistert – der Report.

STIMMEN ZUM WELTREKORD 29

Stolz und Freude: Unmittelbar nach der Weltrekordfahrt fing die LGB Depesche die Stimmung unter den Verantwortlichen an der Weltrekordstrecke ein.

LGB AUF MESSEN 31

In Mannheim und Dortmund finden die Frühjahrmessen der Modellbahner statt – ein Ausblick.

CLUBMODELL 2023 32

Exklusiv für Clubmitglieder gibt es den Wagen der Bauart Fa-u der RhB als Clubmodell 2023. Viele Details überzeugen: Die Entladeklappen des Wagens lassen sich zum Beispiel im Digital-Betrieb öffnen und schließen.



20 Klassiker mit Ölfuehrung: Die 99 0244 ist ein weiteres Jahreshighlight. Ein Überblick über alle Modellneuheiten 2023.



24 Eindrucksvolle Bilder, weltweite Resonanz: Wir lassen die erfolgreiche Weltrekordfahrt der RhB vom 29. Oktober 2022 nochmals Revue passieren.



36 Die Erbauer der großen LGB Schauanlage beim „Märklineum“ setzen einen anspruchsvollen Unterbau um. Die Details dazu in Teil 2 unserer Serie.

TIPPS UND KNOW-HOW

DIE BASIS MUSS STIMMEN 36

Allein 20 Tonnen Split und 60 Tonnen Kies bilden das Fundament der großen LGB Schauanlage in Göppingen vor dem „Märklineum“. In Teil 2 beschreiben wir, wie das Anlagenteam den Unterbau der Anlage sorgfältig plante und ausführte.

HARZER FEELING 48

Die Brockenbahn kennt jeder. Nicht vergessen sollte man jedoch neben der Selketalbahn die dritte im Bunde: die Harzquerbahn. Noch heute sind auf den Strecken die Dampflokomotiven die großen Stars.

IM GESPRÄCH 60

Nach der Rekordfahrt ist Renato Fasciati „immer noch überwältigt“ von der riesigen Resonanz weltweit. Ein Gespräch über die weiteren Projekte der RhB.



60 Aufbau der Landwasserwelt, Inbetriebnahme des neuen Albulatunnels – die RhB ist weiter hochdynamisch, so Direktor Renato Fasciati.

LGB WELT

EDITORIAL 3
AKTUELL 18
CLUBNEWS 31
NEU IM FACHHANDEL 40
LGB VOR ORT 44
ZUBEHÖR 52
IMPRESSUM 55
SCHÖNSTE GARTENBAHN 56
VEREINE 58
HÄNDLER 59
VORSCHAU 62

Roter Steinbock

Sie haben mit dem Weltrekord Ende Oktober 2022 Geschichte geschrieben: die „Capricorn“-Triebzüge der RhB. LGB bringt den neuen Zug nun als Modellhighlight des Jahres 2023.



Immer schon war die Rhätische Bahn ein Vorreiter der modernen Technik, sei es die frühe Elektrifizierung des ganzen Netzes vor über 120 Jahren, seien es die damals zur Weltspitze zählenden Krokodile vor 100 Jahren, die ersten laufachslosen Loks der Baureihe Ge 4/4 I vor 75 Jahren oder die ersten Thyristorloks der Baureihe Ge 4/4 II vor fast 50 Jahren. Ein weiterer Meilenstein waren die Zweisystem-Triebzüge ABe 8/12, auch unter dem Namen „Al-

legra“ bekannt. Kein Wunder, dass die RhB bei den Fahrgästen sehr gut angenommen wird und die Auslastung der Strecken und Züge immer weiter gestiegen ist. Da ein großer Teil der Fahrzeuge – trotz laufender Modernisierung – doch schon ein beträchtliches Alter hat, war es notwendig, moderne Fahrzeuge zu beschaffen. So beschlossen die Verantwortlichen bei der RhB, neue Triebzüge in Auftrag zu geben, die alleine oder mit bis zu vier Einheiten in Vielfachsteuerung

gefahren werden können. Ein Weiterbau der an sich bewährten „Allegra“-Triebzüge kam aus verschiedenen Gründen – vor allem in Bezug auf die geänderten gesetzlichen Vorgaben – nicht in Betracht, sodass ein völlig neuer Triebzug entwickelt wurde.

So startete die RhB im April 2015 die Ausschreibung von 27 Triebzügen mit einer Option auf weitere 20 Einheiten. Zunächst wurden diese als „RTZ“ bezeichnet, was „Retica-30-Flügelzug“



TEXT: ANDREAS SCHUMANN; FOTOS: KÖTZLE, LGB



Novum: Wie beim Vorbild lässt sich auch beim Modell das Wappen beleuchten.

bedeutet: „Retica“ steht für die Gegend, „30“ für den geplanten 30-Minuten-Takt und „Flügelzug“ für die Möglichkeit, bis zu vier Triebzüge zu kuppeln, unterwegs zu trennen und zu verschiedenen Zielen weiterlaufen zu lassen. Das Konzept überzeugte, sodass die RhB weitere neun Züge bestellte, sodass in Summe 56 Züge im Wert von über 500 Millionen Schweizer Franken bei Stadler Rail in den Auftragsbüchern standen. Im April 2019 fand der Rollout im Rahmen einer

kleinen Feier im Stadler-Werk in Altenrhein statt, bei der der Zug erstmals der Öffentlichkeit präsentiert wurde. Bereits im Juni 2019 lieferte Stadler Rail den ersten Zug in Landquart an die RhB aus, der anschließend ausführlichen Tests unterzogen wurde. Die Tests liefen zur besten Zufriedenheit ab, sodass der erste Zug im Juni 2020 in den planmäßigen Betrieb übernommen werden konnte. Eben dieser Zug – mit der Betriebsnummer 3111 – wurde im Oktober 2020 in Filisur ►

auf den Namen „Piz Ela“ getauft, womit diese bei sehr vielen Schweizer Bahnen beliebte Tradition, Züge mit lokalen Namen zu versehen, fortgeführt wurde. Im November 2021 konnte die RhB mit dem Triebzug 3133 ein ganz besonderes Jubiläum feiern: Der 500. Wagenkasten kam in Landquart aus dem Werk in Altenrhein an. Aus diesem Grund wurde er in einer besonderen Farbgebung – Champagner genannt – gestaltet und auf Namen „Piz Palü“ getauft. Derzeit werden laufend weitere Züge abgeliefert, die komplette Stückzahl soll dann bis Mitte 2024 im Regeldienst der RhB fahren.

Doch schauen wir uns den Zug mal genauer an: Der „Capricorn“ – technisch als Baureihe ABe 4/16 bezeichnet – ist ein vierteiliger Triebzug, der aus einem angetriebenen Triebkopf, zwei Mittelwagen und einem Steuerwagen besteht. Eine solche Einheit bietet 35 Sitzplätze in der ersten und 129 Sitzplätze in der zweiten Klasse. An den Führerstandsenden haben die Züge automatische Kupplungen der Bauart „Schwab“, die schnelles An- und Abkuppeln ermöglichen. So können bis zu vier dieser Einheiten mittels

Vielfachsteuerung von einem Lokführer gefahren werden. Das ergibt einen rund 300 Meter langen Zug, der eine Kapazität von 688 Sitzplätzen hat.

Der Triebkopf hat zwei Drehgestelle, in denen jeweils zwei Fahrmotoren – dem heutigen Standard entsprechend Drehstrommotoren – eingebaut sind. Ebenfalls ist eine Rekuperationsbremse vorhanden. Heißt: Beim Bremsen wird Strom erzeugt und wieder ins Netz eingespeist, was vor allem auf den Bergstrecken zu nennenswerten Energieeinsparungen führt. Mit einer Dauerleistung von 1.000 Kilowatt – das sind rund 1.350 PS und einer Kurzzeitleistung von 1.400 Kilowatt – was rund 1.900 PS entspricht – sind diese Züge in der Lage, schnell zu beschleunigen und einen flüssigen Bahnbetrieb zu gewährleisten. Natürlich ist diese Leistung geringer als die des „Allegra“, aber dabei muss man bedenken, dass der „Allegra“ ein Schlepplfahrzeug ist, der bis zu sieben Personenwagen – aber auch Güterwagen – ziehen kann, was beim „Capricorn“ nicht vorgesehen ist. Im Triebkopf gibt es Plätze der 2. Klasse, ebenso in den beiden Mittelwagen. Diese sind – im Gegensatz zum Triebkopf – als Niederflurfahrzeuge

ausgeführt, ebenso wie der Steuerwagen, der als reiner Erstklasswagen ausgeführt ist. So ergibt sich für den vierteiligen Zug eine Gesamtlänge von 76.432 Millimetern, das Gesamtgewicht beträgt 114 Tonnen (leer) und maximal 140 Tonnen mit voller Zuladung. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 120 Kilometer pro Stunde (km/h), derzeit werden die Züge aber mit maximal 100 km/h eingesetzt – das soll sich aber noch ändern ...

Ein Highlight dieser Züge ist die Möglichkeit, in den beiden Endwagen dem Lokführer über die Schulter zu schauen – dank der Rückwand des Führerstands aus Glas. Zudem sind im Führerstand Kameras installiert, die das Bild aus der Sicht des Lokführers auf Bildschirme in die Fahrgastabteile übertragen. Einen weiteren Glanzpunkt – im wahrsten Sinne des Wortes – des Zuges kann man an den Wagenenden unter den Stirnfenstern betrachten: Dort ist – so wie bei anderen Fahrzeugen der Rhätischen Bahn – das Wappen des Kantons Graubünden montiert. Doch beim „Capricorn“ kann das Wappen beleuchtet werden – was vor allem im Dunklen absolut besticht. ►

RhB Triebzug ABe 4/16 „Capricorn“



Vorbildgerecht: Beschriftung und Farbumsetzung geben den ersten in Dienst gestellten „Capricorn“ (3111, Piz Ela) originalgetreu wieder. Beeindruckend auch die Inneneinrichtung und die angesetzten Details.



Robust: Metallräder und die feine Verarbeitung ermöglichen einen exzellenten Lauf des Triebzuges auf der Anlage.



Längster Reisezug: Am 29. Oktober 2022 schrieben 25 aneinandergereihete „Capricorn“-Triebwagen auf der Fahrt von Preda nach Alvaneu Geschichte.



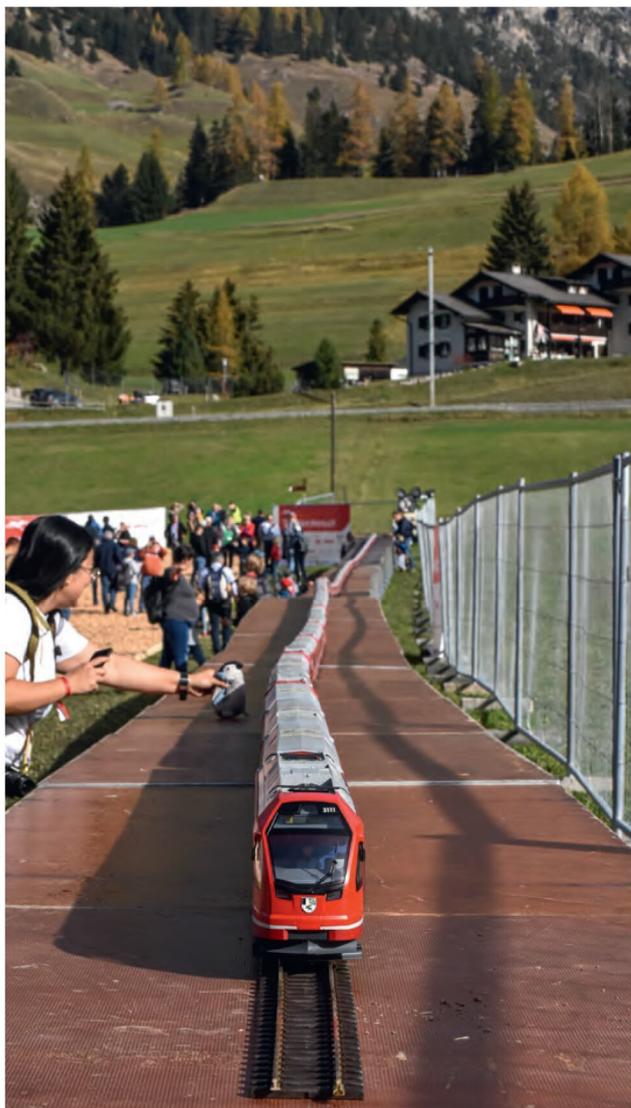
HIGHLIGHTS

RhB Triebzug ABe 4/16 „Capricorn“ Art. 23100 (Epoche VI)

- 1 Komplette Neukonstruktion mit zwei kugelgelagerten Hochleistungsmotoren.
- 2 Ausgerüstet mit einem mfx/DCC-Decoder; mit der Fahrtrichtung wechselndes Spitzensignal.
- 3 Innenbeleuchtung sowie im Digital-Betrieb schaltbare Beleuchtung der Zugzielanzeigen und des beleuchteten Wappens Graubündens.
- 4 Stromabnehmer digital heb- und senkbar.
- 5 Zahlreiche Soundfunktionen digital schaltbar.
- 6 Viele angesetzte Details wie Leitungen, Steckdosen, Scheibenwischer, Antennen oder Rückspiegel.

Eindrucksvoll: Im Triebwagen sorgen zwei kugelgelagerte Hochleistungsmotoren beim Modell für eine hervorragende Zugkraft.





Rekord in eigener Sache: 75 Meter lang war der LGB Weltrekordzug in Spur G. Auf der Festwiese in Bergün hatte LGB den Zugverband aus 25 Triebwagen publikumswirksam zusammengestellt.

Derzeit werden die Züge vor allem auf der Linie von Landquart nach Klosters eingesetzt, wo sie in die Richtung nach Davos und – durch den Vereinatunnel – ins Engadin getrennt werden. Auch in Davos wird die Zweifacheinheit nochmals getrennt – ein Zug fährt weiter nach Filisur, wo Anschluss an die Albulalinie besteht, der andere fährt zurück nach Klosters, wodurch dort der Takt auf 30 Minuten verdichtet wird. Trotz ihrer kurzen Dienstzeit können die „Capricorn“-Züge schon einige Rekorde für sich verbuchen: In der Nacht auf den 9. Juli 2022 erreichte der Triebzug 3113 „Calanda“ kurz nach Mitternacht im Rahmen von Versuchsfahrten eine Höchstgeschwindigkeit von 163,02 km/h. Die Fahrt stellte damit einen Europarekord für meterspurige Triebfahrzeuge auf. Der Zug fuhr ohne größere Vibrationen oder Schläge auf der geraden Tunnelstrecke. Die Rhätische Bahn beabsichtigt, das Fahrzeug mit einer entsprechenden Beschriftung zu versehen, die auf die Rekordfahrt hinweist.

Doch der Höhepunkt der Rekorde war die Weltrekordfahrt vom 29. Oktober 2022: Nach langer und gründlicher Planung fuhr ein Zugverband aus 25 vierteiligen Zugeinheiten – also in Summe 100 Wagen – auf der Albulastrecke von Preda hinunter über Bergün und Filisur über den Landwasserviadukt bis nach Alvaneu. In Bergün gab es ein großes Festgelände, dort – und an der ganzen Strecke – standen tausende von Besuchern und beobachteten den Zug bei der Fahrt hinab (siehe den umfassenden Bericht zur Rekordfahrt auf den Seiten 24 bis 30 und den Report LGB vor Ort auf den Seiten 44 bis 47). Mit einer Länge von 1.910 Metern, einem Gewicht von über 2.900 Tonnen war es mit Sicherheit der längste und schwerste Zug, der dort je gefahren ist. Auch die Veranstaltung war mit vielen Tausenden Besuchern sicher die größte die das kleine Bergdorf mit seinen knapp 500 Einwohnern je gesehen hat. Ein Ereignis, das weltweit im Fernsehen und Internet übertragen wurde, war der würdige Abschluss der Feierlichkeiten zum Jubiläumsjahr „175 Jahre Eisenbahnen in der Schweiz“ und wer dabei sein durfte, wird das nie vergessen.

Der „Capricorn“ als Modell

Immer schon waren Modelle der Fahrzeuge der Rhätischen Bahn bei den LGB Freunden sehr beliebt, ja man kann sagen,

RhB Mittelwagen Triebzug ABe 4/16 (Art. 33100)

Ausgezeichnet:

Modell des ersten Zwischenwagens des „Capricorn“-Triebzuges. Zusammen mit dem zweiten Zwischenwagen (siehe Bild rechts) ergibt sich eine vorbildgerechte vierteilige Einheit.



dass die RhB bei den Gartenbahnern zu den beliebtesten Themen überhaupt zählt. So lag es auch auf der Hand, dass ein Modell des „Capricorn“ geplant wurde. Dieses wurde erstmals im Juni 2022 beim Tag der offenen der Tür der RhB in Landquart gezeigt, damals noch aus Rohteilen, ohne finale Farbgebung. Doch man konnte die Details schon erkennen: Wie beim Vorbild werden beide Drehgestelle vom Triebkopf angetrieben, zum Einsatz kommen kugelgelagerte leistungsstarke Motoren. Selbstverständlich und heute Standard ist ein mfx/DCC-Decoder eingebaut, mit dem zum einen die Fahrfunktionen angesteuert werden können, zum anderen aber auch viele Licht- und Soundfunktionen im Digital-Betrieb geschaltet werden können. Wie bei den anderen RhB-Elektroloks können die Stromabnehmer auf dem Triebkopf im Digital-Betrieb gehoben und gesenkt werden, selbstverständlich kann auch die Wappenbeleuchtung an den Fahrzeugenden digital geschaltet werden. Wie beim „Allegra“ werden die Wagen untereinander mit einer verstellbaren Kupplung gekuppelt, damit kann der Abstand zwischen den Wagen auf den Mindestradius eingestellt werden, den der Zug befahren soll. An den Wagenenden sind Imitationen der automatischen Schwab-Kupplung montiert, wer möchte, kann diese aber gegen eine LGB Systemkupplung austauschen, um mehrere Züge miteinander zu kuppeln – es müssen ja nicht gleich 25 Züge sein wie beim Weltrekord – damit wäre der Zug ja mit rund 75 Meter ungefähr so lang wie ein Zug des Originals. Bereits im Frühjahr 2023 wird das Basisset – bestehend aus Triebkopf und Steuerwagen – unter der Artikelnummer 23100 im Handel erhältlich sein, dazu gibt es dann die beiden Mittelwagen, den ersten unter der Nummer 33100, den zweiten unter der Nummer 33150. Mit allen drei Artikeln kann ein vorbildgetreuer vierteiliger Zug zusammengestellt werden, weitere Zwischenwagen sind nicht erhältlich, sodass das Modell auch nur vierteilig eingesetzt werden kann. Die Aufteilung in die drei Artikel geschah vor allem aus Gründen der Verpackung, damit wäre eine Box mit allen vier Fahrzeugen viel zu groß und zu unhandlich für den Transport geworden. So wird bald das Modell des neuesten RhB-Triebzuges auf vielen LGB Anlagen im Einsatz stehen, zusammen mit den anderen beliebten RhB Loks ... mal sehen, ob sich jemand findet, der den Weltrekord mit den 25 Zügen nachstellen wird.

HIGHLIGHTS

RhB Mittelwagen Triebzug ABe 4/16 Art. 33100, 33150 (Epoche VI)

- 1 Komplette Neukonstruktion inklusive Inneneinrichtung und angesetzter Details.
- 2 Ausgerüstet mit Innenbeleuchtung; Beleuchtung der Zugzielanzeigen im Digital-Betrieb schaltbar (vom Triebkopf aus angesteuert).
- 3 Durchgehende elektrische Verbindung, um die Wagen in den Zugverband zwischen Triebkopf und Steuerwagen einzusetzen; 11-poliges Verbindungskabel liegt bei.
- 4 Verstellbare Spezialkupplung, um die Wagen auf den befahrbaren Mindestradius einzustellen.
- 5 Metallradsätze; originalgetreue Farbgebung und Beschriftung.



Detailreich: die Front des „Capricorn“ mit Fahrerfigur, Zugzielanzeige und angesetzten Details wie Rückspiegel und Scheibenwischer. Das Graubündner Wappen lässt sich vorbildgerecht beleuchten.

RhB Mittelwagen Triebzug ABe 4/16 (Art. 33150)

Beeindruckend:

Modell des zweiten Zwischenwagens des „Capricorn“-Triebzuges. Die Länge des Wagens im Modell erreicht 77 Zentimeter; der gesamte vierteilige Zug kommt auf eine Länge von 307 Zentimetern.





Technik-Freu(n)de

Seine LGB Gartenbahn baute er in der Form eines „Hundeknochen“ auf. Philipp Brune und sein Sohn Christoph lieben die Technik. Und die Eisenbahn ist ein wesentliches Element für ihren Enthusiasmus.

Die rote Zahnradbahn zuckelt langsam den Berg herunter. Schön, wie sie sich im herbstlichen Flair von dem natürlich verfärbten Kalkstein, dem grünen Moos und den bunten Herbstblättern abhebt. Die Zahnradbahn und der dazugehörige Berg waren das zweite Bauprojekt, das Philipp Brune in seinem Garten anpackte, nachdem er wegen einer neuen Arbeitsstelle als Professor für Wirtschaftsinformatik von Augsburg nach Neu-Ulm gezogen war. Angefangen hatte alles

in seinem Vorgarten im neuen Quartier in Neu-Ulm mit einem kleinen Schienenkreis, der einen ehemaligen Weihnachtsbaum umrundete. Die Fichte hatte dank Wurzelballen und sorgsamem Umgang nach den Weihnachtsfeiertagen seinen Weg in den Garten gefunden. Das war im Jahr 2008. Heute ist der Baum zu einer großen Rottanne von gut fünf Metern emporgewachsen. Weil die Wurzeln zu dick geworden sind und sich immer mehr Platten und Schienen der LGB Bahn heben, darf der Baum demnächst

*„Über die Modellbahn
erhält man spielerisch
einen Zugang zur Technik.“*

Philipp Brune mit Sohn Christoph



wieder seine ursprüngliche Funktion einnehmen und die Weihnachtszeit in der Neu-Ulmer Innenstadt verschönern.

In seiner Zeit in Augsburg hatte Philipp Brune Modellbahnen „nur on-the-fly aufgebaut“, also nie als permanente „Institution“. Mit dem Einstieg in das Gartenbahnprojekt im bayrischen Neu-Ulm begann ein neues Modellbahn-Zeitalter für den Professor. Die neue Herausforderung macht ihm sichtlich Spaß: „Bis die Bahn nicht mehr ruckelte und rumpelte, verging einige Zeit; das war ein interessanter und intensiver Lernprozess, der immer noch anhält“, erklärt

Philipp Brune. Und was waren es für Hürden, die zu überwinden waren? Zuerst hatte der Eisenbahnfreund die Radien der Gleise im Garten zu eng verlegt mit der Folge, dass die Züge leicht entgleisten.

Manche Gleise hatten wiederum nicht die richtige Länge oder die typischen Gartengegebenheiten erschwerten den Bau. Im „Learning-by-Doing-Modus“ tastete sich Brune langsam an das Realisierbare heran. Er entschärfte die Kurven, „nahm eine S-Kurve heraus“ oder stieg auf R3-Weichen um, die aufgrund seiner Erfahrungen in der Praxis deutlich zuverlässiger sind. Natürlich stand auch ein Tunnel auf dem Plan. Sorgt ein ►

solches Bauwerk doch immer für kleine Überraschungsmomente: „Welche Lok würde wohl jetzt aus dem dunklen Tunnel ans Tageslicht fahren?“ Der Entschluss, den Tunnel selbst zu bauen, war leichter gefasst als umgesetzt. „Der Versuch, das Ganze mit Gasbetonsteinen aus dem Baumarkt zu lösen, hielt nur bis zum nächsten Winter“, erklärt Brune mit einigem Schmunzeln. Bei Minusgraden platzten der Tunnelraum respektive die Gasbetonsteine aus dem Baumarkt. Also begann der Wirtschaftsformatiker, der sich in seinem Beruf mit Algorithmen, Expertensystemen und Machine Learning befasst, sich nun als Maurer zu betätigen. Die „Käseecken“, wie er die Betonstücke für die Brücke beziehungsweise den Tunnelbau nennt, goss er selbst. Sein Fazit bezüglich des Baumaterials nach mehr als zehn Jahren Gartenbahn und Eigenbau: „Alles, was nicht aus Beton ist, hält nicht.“ Glücklicherweise konnte er auch auf die Erzeugnisse von erfahrenen Modellbahnern zurückgreifen. So stammen die Bementeile, die er für die Zahnradbahn benötigte, von Heinz Knodel. „Sie haben den Vorteil, dass sie sich auch wieder aus der Anlage herausnehmen lassen.“

Auch das Tunnelportal stammt aus dem Repertoire des Modellbahnfreunds Knodel. Der Berg, der sich über dem Tunnel wölbt und der Zahnradbahn die nötige Steigung verschafft, war das nächste Projekt. Da Neu-Ulm nicht weit von der Schwäbischen Alb entfernt liegt, war es für den Familienvater ein Leichtes, das passende Material für seinen Felsengrund zu finden. Heute klettert die Zahnradbahn den wilden Berg hoch. Und die Feldbahn nimmt auch mal Kies oder Steine aus dem Steinbruch mit, den Brune inzwischen angelegt hat, und eine Lore kippt das Material gekonnt auf den unten wartenden Güterzugwagen. Leider

ist die Zahnradbahn für den Verkehr auf normalen Gleisen nicht ganz so tauglich, bedauert Brune, da sie keine Haftreifen hat. Dadurch fehle ihr die Zugkraft auf ebener Strecke. Aber im Bergbetrieb schlägt sie sich gut, wie es sich für eine Zahnradbahn gehört. Doch wie kommt der Professor, der in Günzburg zusätzlich das Technische Transferzentrum leitet und angewandte Forschung für Künstliche Intelligenz (KI) betreibt, eigentlich zu seinem Hobby, das ihm Ausgleich und Entspannung schafft, wie er betont? „Mich hat die Eisenbahn schon von Kindesbeinen an fasziniert!“, erzählt Brune. Im schwäbischen Ludwigsburg geboren und im Stadtteil Sachsenheim aufgewachsen, erinnert er sich noch gut, wie seine Großmutter immer mal wieder zu Besuch mit der Eisenbahn anreiste. Wenn seine Eltern „die Oma am Bahnhof abholen“, beeindruckte ihn die besondere Atmosphäre, so wie man sie heute noch von größeren Bahnhöfen kennt: die Geschäftigkeit des Bahnpersonals, die meist freudige Erwartungshaltung der Reisenden, die Masse der Berufstätigen und Schüler, die zielstrebig ihrem Zug zustreben.

Vor allen Dingen war es aber auch die große Modellbahn, die in der Nähe seines Wohnorts ihre Kreise zog, sobald er einige Zehner in eine Box einwarf. Schon als kleiner Junge hatte er Berührung mit der Lehmann'schen Gartenbahn. „Seit damals bin ich LGB Bahner“, sagt Brune mit unüberhörbarem Stolz in der Stimme. Für ihn ist ziemlich klar, dass darauf auch seine Affinität zur Technik gründet. „Denn meine Eltern hatten nichts mit Technik am Hut“, überlegt er rückblickend. Doch sie hatten bemerkt, wie ihren Sohn alles, was mit Eisenbahn zu tun hatte, magisch anzog. So lag denn auch 1981 eine Märklin Starter-Packung auf seinem Gabentisch. Ganz ähnlich lief es bei seinem eigenen Sohn,

Mustergültig: Der Museumszug mit „Franzburg“, Personen- und Güterwagen – Modellneuheiten aus dem Jahr 2015 – zieht seine Runden.





Bernina-Krokodil: Die Ge 6/6 I war eine Initialzündung für die Gartenbahn und ist heute noch das Lieblingsmodell von Philipp Brune.

dem Ältesten seiner drei Kinder. Schon früh beteiligte sich der heute 19jährige Christoph daran, Modellbahnen mit seinem Vater aufzubauen. Nach seiner ersten Lok, die er als Vierjähriger geschenkt bekam, packte Christoph bald der Ehrgeiz, eine Lok selbst zu bauen. Und nicht nur das: In seiner freien Zeit sitzt der Student der Fahrzeugtechnik an der Technischen Hochschule Ulm nicht nur an einem Designprogramm und seinem 3D-Drucker, sondern er werkelt in einer nahe gelegenen Garage an einem historischen Traktor, den er wieder auf Vordermann bringen will. Und während sein Vater am liebsten seinen Zügen zuschaut, wie sie auf der Strecke tuckern, sich in Kurven legen oder sich den Berg hocharbeiten, und sich dabei entspannt, ist es sein Sohn, der auch mal rangiert und anspruchsvolle Aufgaben des Zugverkehrs löst. Wenn er etwa die Reihenfolge der LGB Güterwagen ändert, aufs Abstellgleis fährt – oder in den Schattenbahnhof abbiegt.

Dieser Schattenbahnhof hat es in sich: Er liegt im Fundament des Wintergartens, den Philipp Brune 2017 bauen ließ. Und tatsächlich, die Handwerker schlugen weder die Hände über den Kopf noch weigerten sie sich, eine solche „Extrawurst“ zu durchdenken. „Im Gegenteil“, sagt Brune, „sie waren begeistert, eine realisierbare Lösung für meinen Wunsch zu finden.“ So gossen die Handwerker in das Fundament eine Wanne und dämmten den zukünftigen Bahnhof, so können die Züge und Waggons auch im Winter auf ihren drei Gleisen stehen bleiben. Ein aufgeschlitzter Schlüsselkasten bildet die Pforte nach draußen. Der Clou: Wer im Wintergarten sitzt, kann den großzügigen Schattenbahnhof durch eine bruchfeste Scheibe betrachten – bei Dämmerung oder nachts erstrahlt der Bahnhof sogar in hellem Licht. Während sich die Gleise im Laufe der Jahre an der Giebelseite in den hinteren Teil des Gartens vorarbeiteten – „auf Styrodurplatten, um die Unebenheiten auszugleichen“ –, war es Brunne „Pandemieprojekt“, den zweiten Teil des Hundeknochens ►



Clou: Der Blick in den Schattenbahnhof vom Wintergarten aus.

Kreativ: Ein ehemaliger Schlüsselkasten als Tor zum Abstellbahnhof.





Zwei Schmalspur-Ikonen begegnen sich: Die 2095.03 der ÖBB (Pinzgauer Lokalbahn) und die Ge 6/6 I der Rhätischen Bahn.



Bereit: Im Schattenbahnhof warten Loks und Wagen auf ihren Einsatz.



Besondere Fahrgäste: Mumins aus dem finnischen Märchen.

Klassiker: Die Stainz 2 inklusive Güterwagen aus dem LGB Primus Startset ist auf der Gartenbahn von Philipp Brune heute noch unterwegs.





Augenweide IVK: Sie zählt zu einer der schönsten Schmalspurloks.



Meister im Klettern: Die HGe 2/2 der F0 mit Zahnstangenantrieb.

in der Nähe des Schattenbahnhofs zu erweitern. Dort legt sich die Wendeschleife um ein steiniges Areal, das von Pflanzen begrünt wird. In einem Bahnhof, den Brune aus Styrodur gebastelt hat, ist auch die Elektronik untergebracht, während im trockenen Keller die digitale Steuerzentrale liegt, die am Fahrradunterstand mit einem Handregler ergänzt wird.

Die Verschönerung der Gartenbahn, „die sehr sparsam mit Gebäuden umgeht“, wie der Eisenbahnfreund Brune erklärt, fällt zum großen Teil in die Verantwortung seiner Frau. Beate Brune gießt zum Beispiel die schmückenden Steinkugeln aus Beton selbst, aus denen schöne Sukkulenten und Bodendecker wachsen. Sie kümmert sich auch darum, dass die Bahnstrecke maßstabsgerechte Pflanzen zieren. Und sie hat noch eine zusätzlich wichtige Rolle: Die Kommunikation mit der Nachbarschaft – seien es Kinder oder Erwachsene. Denn die kleine Gartenbahn, die sich laut Brune „einfach und ohne Aufhebens in den Garten einfügen sollte“ und nicht den Anspruch hat, reale Landschaftsszenen abzubilden, ist die Attraktion im Wohnviertel. Bei schönem Wetter wird Beate Brune fast täglich angesprochen, wann die Bahn mal wieder fahren würde. Oder die Kinder kommen angerannt, wenn sie den typischen Eisenbahnsound aus dem Garten vernehmen.

Für regelmäßige Überraschung sorgt noch etwas anderes, wenn die Züge an den Zuschauern vorbeirattern: Wer sitzt da eigentlich im Waggon und guckt durchs Zugfenster? Diese Fahrgäste sehen eher komisch aus. Ach so, es sind Mumins! Philipp Brune hat eine diebische Freude daran, dass er mit seinen außergewöhnlichen Zugreisenden, die sich unters normale Publikum mischen, immer wieder freudige Ausrufe bei seinen Zuschauern erzeugt. Irgendwann ist der Professor auf die Erinnerung aus Kindheitstagen in der passenden Größe gestoßen. Die Trolle aus Finnland, von der finnlandschwedischen Tove Jansson erfunden, fahren seitdem in den Zügen mit – zur Freude von Groß und Klein. Genauso erstaunt ist der Besucher, wenn er hört, dass seine Neu-Ulmer Bahn nicht das einzige Eisenbahnprojekt ist. Als Mitglied bei den LGB Freunden Rhein Sieg nimmt das Ehepaar Brune auch immer wieder an Ausstellungen in Deutschland teil. Noch heute entwirft Philipp Brune für einzelne Module Nordsee-Szenen, ein geliebtes Urlaubsziel der Familie. Für ihn zeigt aber seine LGB Bahn ums Haus: „Auch in einem kleinen Garten lassen sich tolle Eisenbahn-Erlebnisse erschaffen!“



Heimat: Der schwäbische Kalkstein bildet die Gebirgskulisse.



Gartenkomposition: die zweite Wendeschleife der LGB Bahn.

MUSEUMSWAGEN 2023

Starke Partnerschaften



Exklusive Modelle: Präsentierten kurz vor Weihnachten stolz im Märklineum in Göppingen die neuen Museumswagen (v. l.): Hillary Roche (Marketing Stihl), Sarah Gewert (Leitung Marketing und Vertrieb Stihl), Hans Peter Stihl, Wolfrad Bächle (Geschäftsführer Märklin), Thomas Oberkalmsteiner, Walter Stramitzer (Betriebsleitung Pinzgauer Lokalbahn).

Während einer festlichen Vernissage wurden vor Weihnachten im Märklineum die Museumswagen 2023 vorgestellt. Partner für den Museumswagen 2023 bei LGB ist die Pinzgauer Lokalbahn. Sie feiert im Jahr 2023 gleich drei Jubiläen und zielt mit einem entsprechenden Aufdruck den vierachsigen, feindetaillierten Güterwagen, dessen Seitenwände sich öffnen lassen. Partner in diesem Jahr bei Märklin und Trix ist der Motorsägenhersteller Stihl. Die Modelle in den Spuren Z, H0 und Spur 1 zeigen an ihren Seitenwänden historische Werbeaufschriften des Waiblinger Unternehmens. Alle Modelle gibt es nur im Märklineum Store in Göppingen.



LGB Museumswagen 2023: vierachsiger Güterwagen (Art. 41023), wie er im Original heute noch verkehrt. Aufdruck passend zu den drei Jubiläen der Pinzgauer Lokalbahn im Jahr 2023. Feine Detaillierung, Metallradsätze, bauarichtige Drehgestelle, seitliche Schiebetüren zum Öffnen, Bremserbühne am Wagenende, Länge über Puffer 43 Zentimeter.

SONDERLOK WELTREKORD

Gewinner Fotowettbewerb

Der Weltrekord: Am 29. Oktober begeisterte die Rhätische Bahn mit einem gigantischen Eisenbahnevent. 25 aneinandergeschlossene „Capricorn“-Triebzüge fuhren als längster Schmalspur-Personenzug über die Albulalinie. Im Vorfeld warb eine vielfach bestaunte Sonderlok der Baureihe Ge 4/4 III für das große Ereignis. Die Sonderlok war rege auf dem RhB-Netz unterwegs und war damit auch ein attraktives Fotomotiv. Für unseren exklusiven RhB-Fotowettbewerb haben wir nach dem schönsten Motiv der Sonderlok gefragt. Viele Leser hatten sich mit ihren Schnappschüssen am Wettbewerb beteiligt. Aus den Einsendungen wählte eine Jury die acht interessantesten Motive aus. Online haben dann die Leser aus den Finalisten ihr Lieblingsmotiv ausgewählt. Die meisten Stimmen sicherte sich Jürgen D. mit seiner Aufnahme der Sonderlok auf dem Landwasserviadukt. Belohnt wird er dafür mit einem E-Lok-Modell der Baureihe 185.0 in Anlehnung an die Gestaltung der Ge 4/4 III (Art. 36647).



Das Siegerfoto: Anmutig fährt die Sonderlok bei blau-weißen Himmel über den Landwasserviadukt. In der Online-Abstimmung sicherte sich das Bild damit Platz 1.

Dein Club- Moment.

powered by:



Was für eine Freude, wenn Du
Dein neues Clubmodell in den
Händen hältst.

Freude ist aber nicht das Einzige, was Du erlebst, wenn Du Mitglied im LGB Club bist. Es gibt noch viele weitere Momente voller Emotionen: Lass Dich vom Gratis Clubpräsent überraschen. Staune über die faszinierenden Infos in der LGB Depesche, im Clubfilm und im exklusiven Internet-Clubbereich. Genieße die Clubgemeinschaft und viele Vergünstigungen wie ein kleines Willkommensgeschenk und die Vorteile bei über 100 Kooperationspartnern. Werde noch heute stolzes Clubmitglied unter club.lgb.de



Der Seitenkipperwagen mit beweglicher Entladeklappe: Das aktuelle LGB Clubmodell exklusiv nur für Mitglieder (Art. 42615)



Jetzt anmelden
und Clubmodell
sichern!

Loks mit Geschichte

Dampflok-Raritäten der RhB und der DR, einen amerikanischen Dieselstar samt reichlich Wagen in Jubiläumsausführung: Das alles und vieles mehr bietet das Neuheitenprogramm der LGB im Jahr 2023.



„Rhätia“: die erste Dampflok der damaligen Landquart-Davos-Bahn. LGB bringt die Schmalspur-Ikone in drei Ausführungen. In der Epoche VI-Version (Art. 26273, Bild oben) fuhr sie in grün/schwarzer Farbgebung von 1989 bis 2014 vor Sonderzügen der RhB.

Mit ihr beginnt die Geschichte der Rhätischen Bahn: Am 8. Juli 1889 war's, als die Dampflok der Baureihe G 3/4, getauft auf den Namen „Rhätia“, zusammen mit fünf Schwesternloks den Fahrbetrieb der Landquart-Davos-Bahn (LD) startete – der ersten Strecke der späteren RhB. Unter ihrer Einsatznummer LD1 ackerte diese von der SLM in Winterthur gefertigte Nassdampfmaschine dann mehr als zwei Jahrzehnte auf dem anspruchsvollen Graubündener Hochgebirgsterrain, ehe sie 1928 ausgemustert und sogleich als eines der ersten schweizerischen Schienenfahrzeuge für ein künftiges Verkehrsmuseum vorgemerkt wurde. Über verschiedene Standorte – unter anderem bei der Museumsbahn Blonay-Chamby – kehrte die Nummer 1 dann 1988 zum

100. Jubiläum der RhB nach Landquart zurück, wo sie derzeit liebevoll einmal mehr aufwendig wiederaufgearbeitet wird (die Depesche berichtete ausführlich in Ausgabe 3/22). 2024 soll die „Rhätia“ dann in altem, neuem Glanz wieder in den Fahrbetrieb für Sonderfahrten zurückkehren. LGB feiert diese Urmutter der RhB nun mit zwei die unterschiedlichen Farbgebungen berücksichtigenden Varianten. Wer die Rhätia in jenem Zustand erleben möchte, in dem sie bis 2014 unterwegs war – also im bekannten grün/schwarzen Outfit und mit Epoche VI-Beschriftung – greift zur Artikelnummer 26273. Unter Art. 26274 ehrt LGB hingegen jene Ausführung, wie sie einst im Ursprungszustand im Einsatz war und nach abgeschlossener Wiederaufarbeitung auch künftig zu sehen sein soll:

also mit „LD1“-Beschriftung und in originaler schwarzer Farbgebung des Jahres 1889. Kurz nach der Nummer 1 stellte die LD dann die ebenfalls der Baureihe G 3/4 zugehörige, aber in einigen Details variierte Nummer 5 „Engadin“ in Dienst. Das LGB Modell (Art. 26275) in der Epoche I-Beschriftung und original schwarzer Lackierung verkörpert daher eine interessante Ergänzung beziehungsweise Alternative zur Rhätia. So besitzt die „Engadin“ etwa eine andere Beleuchtung; auch durch die hinten am Führerhaus angebrachten Fenster unterschied sie sich von ihrer Schwesterlok. Alle drei Ausführungen dieser legendären RhB-Pioniere rollen nun als feinde-taillierte Premium-Modelle in schwerer Metallbauweise aufs Gleis, besitzen be-



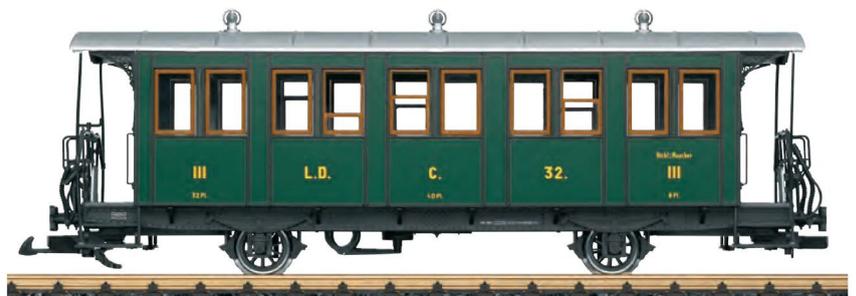
Große weite Welt: Mit den Dieselloks AMD 103 „Genesis“ der Amtrak Personenverkehrsgesellschaft (siehe Seite 22 und 23) lässt sich mit den aktuellen „Amfleet“-Wagen ein typischer Schnellzug der Epoche VI – zum Beispiel der „City of New Orleans“ – nachbilden.



Ursprungszustand: Die „Rhätia“ wurde 1889 als LD1 ganz in Schwarz ausgeliefert. Das LGB Modell Art. 26274 zeigt die Lokomotive in der Urversion. Als drittes Modell (Art. 26275) steht die Schwesterlok Nr. 5 „Engadin“ ebenfalls als Modell zur Verfügung.

wegliche Führerstands- und Rauchkammertüren, einen komplett eingerichteten Führerstand, einen Hochleistungsmotor sowie einen Digital-Decoder, der eine Fülle an Licht-, Sound- und Betriebsfunktionen aktiviert: vom Spitzenlicht über die Führerstandsbeleuchtung bis zu vielen Fahr- und Pfeifengeräuschen. Ein eingebauter Rauchgenerator sorgt für radsynchronen Dampfausstoß, Zylinder-, Pfeifen- und Bremsendampf; zudem ist das Fahrgeräusch auch im Analogbetrieb funktionsfähig. Und natürlich stehen auch die passenden Begleiter bereit. Ein spannendes Kapitel der Reisezug-Geschichte der RhB erzählt beispielsweise der Personenwagen C 32. Zwischenzeitlich als Werkstattwagen im Baudienst eingesetzt, wurde dieser 1889 gebaute 3. Klasse-Veteran von 1996 bis 1999 wieder in seinen Ursprungszustand zurückgebaut und steht seit 2019 wieder als Personenwagen in Dienst. Das mit Metallspeichenrädern ausgestattete Modell (Art. 30341) verfügt über eine komplette Inneneinrichtung, originalgrüne Farbgebung und Beschriftung und enthält als tolle Zugabe zwei Zuglaufschilder.

Ebenfalls wieder regelmäßig zu erleben, ist ein gedeckter zweiachsiger ►



Historie: Der Wagen C 32 der Landquart-Davos-Bahn – gebaut 1889 – ist das älteste Fahrzeug der Rhätischen Bahn. Das LGB Modell (Art. 30341) gibt den Museumswagen wieder.



Bauart K1: Der grau lackierte Güterwagen ist ebenfalls als historischer Wagen bei der RhB unterwegs. Originalgetreue Nachbildung des Museumswagens als LGB Modell (Art. 43814).

TEXT: CHRISTOF HAMMER; FOTOS: LGB



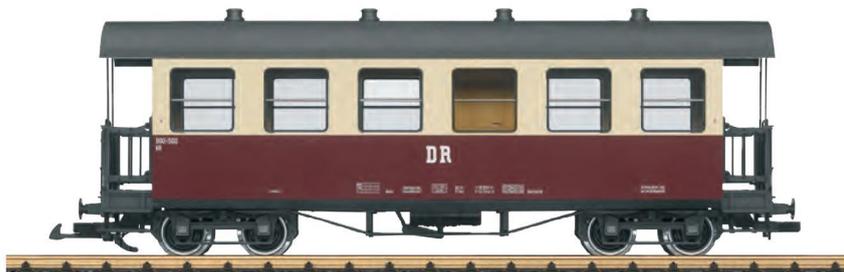
Komfort-Ensemble: Mit den LGB Modellen eines Café-Personenwagens (Art. 31205), eines Split-Club-Personenwagens (Art. 31204) und eines Standard-Personenwagens (Art. 31203) lässt sich ein vorbildgerechter hinterer Zuglauf zusammensetzen.



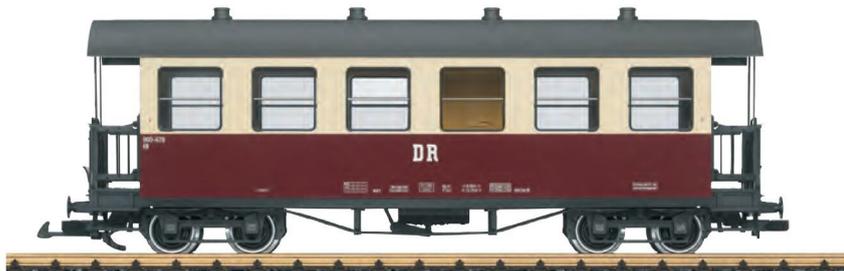
Klassiker mit Ölfeuerung: Die 99 244 wurde als erste Lok der Baureihe 99.23-24 auf Ölfeuerung umgebaut. Das LGB Modell (Art. 26818) zeigt die Baureihe erstmals in dieser Ausführung inklusive Rauchgenerator mit radsynchronem Dampfausstoß und Zylinderdampf.



Passend zur Dampflok 990244: Modell eines Personenwagens mit Gepäckabteilung der DR aus dem Harzer Netz (Art. 37712), wie er Anfang der 1980er-Jahre dort verkehrte.



DR Personenwagen: Zusammen mit dem Gepäckwagen, dem Personenwagen (Art. 37736) und einem weiteren Personenwagen (siehe unten) ergibt sich der Harzer Zug.



Dritter im Bunde: Der DR Personenwagen (Art. 37737) verfügt wie alle anderen Wagen über eine feine Detaillierung, Inneneinrichtung und Metallradsätze (Ausführung Epoche IV).

Güterwagen mit Holzaufbau. Bestens restauriert, kommt dieser Vertreter der Baureihe K 1 mit der Wagennummer 5563 in historischen, von einem RhB-Krokodil gezogenen Planzügen zum Einsatz. Das über Puffer 39 Zentimeter lange Modell (Art. 43814) begeistert mit grauer, ursprüngsgetreuer Farbgebung, Beschriftung als Museumswagen, vielen ange-setzten Details und Schiebetüren zum Öffnen.

Harzer-Bahn

Für Dampflok-Zauber vom Feinsten steht auch die unter Regie der Deutschen Reichsbahn der DDR entwickelte Baureihe 99.23-24. In den 1970er-Jahren sicherten einige Exemplare dieser insgesamt 17, zwischen 1954 und 1956 von der LKM Babelsberg gebauten Maschinen beispielsweise den Fahrbetrieb auf den Harzbahnen. Durch die angespannte Brennstoffsituation in der damaligen DDR wurden einige Maschinen mehrfach auf Ölfeuerung und wieder zurück auf Kohlefeuerung umgebaut. So erhielt 1976 die 99 244 einen 2,8 Kubikmeter großen Öltank; 1982 erfolgte aufgrund gekürzter und verteuerter Öllieferungen durch die UdSSR jedoch wieder der Rückbau auf Kohlebefuerung. LGB präsentiert diese Harzlok der DR nun erstmals als Modell mit Ölfeuerung und in originaler Epo-



31201



20494



Wandel: Die Elektroloks der Baureihe Ge 4/4 III sind in Graubünden vor allen Zugarten zu sehen. Die RhB hat damit begonnen, die ab Mitte der 1990er-Jahre gelieferten Loks zu überarbeiten. Das LGB Modell (Art. 21430) gibt die modernisierte Version wieder.

che IV-Farbgebung und -Beschriftung. Für ordentlich Zugkraft sorgen zwei kugelgelagerte Hochleistungsmotoren; ein mfx/DCC-Decoder beaufsichtigt zahlreiche digital schaltbare Lokfunktionen wie mit der Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Führerstandsbeleuchtung, separat aktivierbare Triebwerksbeleuchtung. Pfeife und Glocke lassen sich per Reedschalter auslösen (auch im Analogbetrieb) und natürlich gibt es einen eingebauten Rauchgenerator für rad-synchronen Dampfstoß und Zylinderdampf, einen komplett eingerichteten Führerstand sowie bewegliche Türen.

Kombiniert man die 99 0244-6 mit dem Halbgepäckwagen Art. 37712 und den beiden Personenwagen Art. 37736/37737, entsteht ein typischer Personenzug der DR, wie er in den 1970er- und frühen 1980er-Jahren auf den Strecken des Harz zu sehen war. Alle drei Wagen sind epochengetreu lackiert und beschriftet und mit Metallrädern, vielen angesetzten Details sowie einer kompletten Inneneinrichtung inklusive Toiletteneinrichtung bestückt.

Feeling à la Amerika

Geht es um langstreckentaugliche Diesellokomotiven, so setzen amerikanische Maschinen seit Jahrzehnten

die Maßstäbe, egal, ob für den Güter- oder den Personenverkehr. Für einen Großteil des US-Passagiertransports zuständig; die National Railroad Passenger Corporation mit ihrer Marke Amtrak. Zum 50. Jubiläum der NRPC im Jahr 2021 schickte sie mit einem Exemplar der Diesellok-Baureihe AMD 103 („Genesis“) eines ihrer wichtigsten Aushängeschilder in einem blau/silbernen Jubiläumsoutfit aufs Gleis. Das LGB Modell (Art. 20493) zeigt die Loknummer 160 in ebendieser außergewöhnlichen Sonderlackierung; vier passende Amfleet-Reisewagen sind unter den Artikelnummern 31201 bis 31205 erhältlich.

Auch schon wieder bis zu 30 Jahre auf dem Buckel haben die ab 1993 in Dienst gestellten und äußerst zuverlässigen Elektroloks der Baureihe Ge 4/4 III – höchste Zeit also für eine Modernisierung. Frisch ertüchtigt für 20 bis 25 weitere Betriebsjahre, besitzen die E-Lok-Flaggschiffe der Rhätischen Bahn unter anderem eine neue Elektronik und eine Druckluftpfeife anstelle der ursprünglichen Signalhörner. Das aktuelle LGB Modell (Art. 21430) holt diesen RhB-roten Gebirgsbahn-Oldie nun mit der großen Epoche VI-Beschriftung und epochengerechter Druckluftpfeife auf die Gartenbahn.

AMD 103 „Genesis“: Die Sonderausführung der Loks Nr. 160 und 108 zum Jubiläum „50 Jahre Amtrak“ ist ein echter Hingucker auch in Spur G. Die LGB Modelle (Art. 20493, 20494) in originalgetreuer Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI.

WEITERE NEUHEITEN

Zusätzlich zu den genannten Modellen stellt LGB für das Jahr 2023 weitere Neuheiten vor.

23100, 33100, 33150:

Der „Capricorn“-Triebzug in seiner gesamten Pracht als LGB Modell (siehe Titelgeschichte in dieser Ausgabe auf den Seiten 6 bis 10).

41023 LGB Museumswagen

Gedeckter Güterwagen in der Gestaltung der Pinzgauer Lokalbahn.

42615 Seitenkippwagen

Einmuldenkippwagen der RhB als exklusives Clubmodell 2023 (siehe Seite 32 und 33).

60667 Mobile Station WLAN

Digitaler Handregler zur drahtlosen Steuerung von Anlagen (in Kombination mit 60117).

60117 Empfängerbox

WLAN- und Infrarot-Adapter zum Betrieb der MS WLAN- oder Start-Up Infrarotsteuergeräte an der Digital-Anschlussbox oder einer Central Station.

Weitere Infos im Internet

Den gesamten Überblick über die Neuheiten 2023 finden Sie auch im Internet unter www.lgb.de



Der Weltrekord

Ein gigantisches, weltweites Eisenbahnfest:
Bei traumhaftem Herbstwetter fuhr der längste
Personenzug in den Graubündner Bergen talwärts.





Ein ganzes Dorf in Aufruhr. Bergün, das Eisenbahndorf in den Graubündner Bergen, hat schon viel gesehen und viel zu bieten. Zum Beispiel das Bahnmuseum Albula. Was aber rund um den Weltrekord der Rhätischen Bahn (RhB) am 29. Oktober 2022 passierte, war dann doch außergewöhnlich. Über 8.000 Gäste, darunter 4.500 registrierte Besucher, Helfer und Pressevertreter, ein riesiges Festzelt inklusive Medienzentrum und jede Menge Zaungäste prägten den Ort, in dem sonst rund 500 Einwohner die malerische Natur des Tals genießen und Eisenbahnfans sich auf den Bahnerlebnisweg Albula machen.

Kurz nach 14.00 Uhr stieg die Spannung in Preda – eine Station und einige Hundert Höhenmeter entfernt – auf den Höhepunkt. Der Weltrekordzug mit seinen 25 „Capricorn“-Triebzügen und einer Gesamtlänge von über 1.900 Metern sollte sich wie geplant in Bewegung setzen. Die Abfahrt verzögerte sich dennoch et-

was, weil eine Kamera am Führerstand des ersten Zuges, die die Fahrt übertragen sollte, kurzfristig ausgefallen war. Gefragt vom Sender Blick TV, der das gesamte Ereignis live übertrug, konnte Märklin Geschäftsführer Wolfrad Bächle beruhigen: „Ich kenne die RhB sehr gut. Die Fahrt wird mit Sicherheit präzise wie ein Schweizer Uhrwerk funktionieren.“ Bereits seit Mitternacht wurden die Triebzüge im Albulatunnel wie an einer Perlenschnur aufgereiht und für die Rekordfahrt zusammengestellt. Bis zum Start war noch jede Menge Arbeit zu leisten. Die Kabel für das Feldtelefon, über das die Kommunikation zwischen den sieben Lokführern stattfand, mussten gezogen, die entsprechenden Bremsproben und Technik-Checks absolviert werden. Aus Sicherheitsgründen konnten nur in einem Wagen Gäste mitfahren, die über eine Querverbindung des bereits fast komplett fertigbetonierten neuen Albulatunnels in den Rekordzug einstiegen.

Am Morgen, bei der Anfahrt nach Bergün, hatte der Direktor der RhB, Renato Fasciati, vor Journalisten nochmals die zwei größten Herausforderungen des Rekordversuchs zusammengefasst. Fasciati: „Alle 25 Triebzüge müssen während der Fahrt synchron reagieren, gemeinsam beschleunigen und abbremsen, damit es nicht zu übermäßigen Kräften im Zugverband kommt. Zudem speisen wir bei der Rekordfahrt sehr viel Strom in das Netz ein – Stichwort Rekuperation. Hier mussten wir sicherstellen, dass wir keine Netzüberlastung produzieren.“ Minutiös hatten die Techniker der RhB alles geplant und die einzelnen Aufgaben abgearbeitet, sodass Martin Moser, der Leiter des gesamten Projekts, um 11.00 Uhr befriedigt feststellen konnte: „Momentan bin ich sehr entspannt. Ich bin überzeugt, dass alles klappen wird. Die schwierigste Aufgabe steht nach dem Ende der Fahrt an. Wir müssen in kurzer Zeit alle Wagen wieder entkoppeln, da wir die Züge ▶



Die Strecke: Zwischen Preda und Alvaneu liegen 24.930 Meter. Auf seiner Fahrt überwand der Rekordzug einen Höhenunterschied von 789,4 Metern. Um 15.35 Uhr überquerte der erste Wagen den Landwasserviadukt und sicherte damit den Weltrekord.



Um 14.20 Uhr am 29. Oktober 2022 ist es so weit: Der Rekordzug verlässt den Albulatunnel bei Preda und setzt zu seiner Rekordfahrt bis Alvaneu an. 24.930 Meter Weglänge, 48 Brücken, 22 Tunnels liegen vor den 25 aneinandergestellten „Capricorn“-Triebzügen.



Traumhaftes Herbstwetter: Die ersten Wagen des Rekordzugs queren den Val-Tisch-Viadukt auf dem Weg nach Bergün.



Anspannung: Renato Fasciati, Chef der RhB, Wolfram Bächle, Geschäftsführer Märklin, Andreas Schumann, Produktmanager LGB, beim Treff am Morgen in Chur vor der Abfahrt nach Preda.



Der Rekordzug hat den Toua-Tunnel verlassen. Im Hintergrund gut zu sehen: der Albulaviadukt III und das Albulatal Richtung Preda.



Herzstück der Albulastrecke: Im Verlauf der Kehrschleifen (Toua, Zuondra) ist der Zug auf den Albulaviadukten III (vorn) und IV (hinten im Bild) zu sehen. Das Ende des Zuges liegt in der Zuondra-Kehrschleife, während sich die Spitze auf den Albulaviadukt II zubewegt.

direkt brauchen, um die Besucher zurückzutransportieren. Für diese logistische Herkulesaufgabe haben wir wenig Zeit.“ Um 14.20 Uhr war es dann wirklich so weit. Der Rekordzug verließ den Albulatunnel und setzte sich ruhig, ohne jedes Ruckeln, geradezu samtweich talwärts in Bewegung.

Andreas Kramer, ein erfahrener Lokführer der RhB, steuerte den ersten Wagen, während die entsprechenden Kommandos über das Feldtelefon an die weiteren sechs Lokführer weitergegeben wurden. In einer langsamen Fahrt ging es dann durch die drei Kehrschleifen, über zahlreiche Viadukte und Schleifen talwärts durch das herbstliche Albulatal mit seinen goldenen Lärchen bei traumhaftem Herbstwetter. Bilder, die nicht nur jedem Eisenbahnfan die Sprache raubten, sondern auch den vielen Zuschauern, die auf der Festwiese und an der Bahnlinie der Fahrt folgten. Selbst nach China wurde die Fahrt live übertragen. „Unglaublich, grandios“, war denn auch immer wieder in diesen Minuten auf der Festwiese zu hören, die neben einer Großleinwand auch bei der Einfahrt des Zuges in den Bahnhof von Bergün die Faszination der Fahrt erleben ließ: Auf drei Ebenen schlängelte sich der Zug talwärts.

Trotz aller spektakulären Bilder und einzigartigen Motive ►



Erlebnis der ganz besonderen Art: die Fahrt im Rekordzug. Aus dem Wagenfenster waren immer wieder die hinteren Zugabschnitte zu sehen.

Der Rekordversuch im Internet

Für alle, die den Rekord am 29. Oktober nicht live vor Ort oder im Internet miterleben konnten, gibt es die Möglichkeit, Bilder und Videos der Rekordfahrt auch weiterhin im Netz abzurufen.

So finden Sie unter www.rhb.ch, blick-tv.ch und natürlich im Angebot von www.lgb.de einen Rückblick auf den Event. Einzelne Filme gibt es auch

auf Youtube (Stichwort Weltrekord RhB eingeben). LGB Clubmitglieder finden ebenfalls einen ausführlichen und spannenden Filmbericht mit vielen Hintergrundinformationen und Statements vom Großereignis in Graubünden im Clubbereich. Alle Vorberichte und aktuellen Berichte können Sie zudem auf der Landingpage www.lgb.de/weltrekord abrufen.

Stimmen zum Weltrekord



Märklin Geschäftsführer Wolfram Bächle beglückwünscht RhB-Chef Renato Fasciati unmittelbar nach dem Abschluss der Fahrt zum Weltrekord.

Dr. Renato Fasciati, Direktor RhB

Die Erleichterung ist groß, den Weltrekord geschafft zu haben. Noch größer sind die Freude und der Dank an alle, die zum Erfolg beigetragen haben. Für mich war es das Größte, zu sehen, wie engagiert alle Mitarbeiter an dem Projekt gearbeitet haben. Der Event ist Teil der 175-Jahr-Feier der Schweizer Eisenbahnen und steht im Zusammenhang mit der größten Rollmaterialbeschaffung in der Geschichte der Rhätischen Bahn. Und der Event ist vor allem auch ein Anlass, um auf unsere wunderschöne Strecke, die tolle Landschaft und die Züge aufmerksam zu machen, die die RhB prägen. Wir hoffen, dass wir heute einige Menschen dazu bringen konnten, zu sagen: Einmal – oder auch mehrmals – im Leben möchte ich über dieses Karussell fahren.

Ich bedanke mich ganz herzlich bei allen Partnern, darunter natürlich auch Märklin, die dieses weltweite Ereignis möglich gemacht haben. Mit dem Weltrekordversuch wollten wir die Herzen der Menschen erreichen. Ich meine, das ist uns gelungen.



Peter Spuhler, Verwaltungsratspräsident, Stadler Rail AG.

Peter Spuhler, Präsident des Verwaltungsrats der Stadler Rail AG

Wir sind sehr stolz, dass der Weltrekord gelungen ist. Die Fahrt war nicht nur für die RhB, für Graubünden und die Schweiz insgesamt, sondern auch für uns ein Riesenerlebnis. Viele Emotionen, wunderschöne Landschaften und das tolle Wetter: Man hätte es nicht besser machen können. Es war wunderschön anzusehen, wie ruhig sich der über 1.900 Meter lange Zug ohne zu ruckeln und zu zuckeln in Bewegung gesetzt hat und wie die Züge die Herausforderungen gemeistert

Wolfram Bächle, Geschäftsführer Gebr. Märklin & Cie. GmbH

Der 29. Oktober wird als ein historischer Tag in die Eisenbahngeschichte eingehen und ich bin sehr dankbar, dass wir dieses Großereignis miterleben durften. Wir haben die Idee der Weltrekordfahrt von Anfang an mit großem Eifer und als Partner unterstützt. Der Event ist sicherlich ein Höhepunkt der langjährigen Zusammenarbeit zwischen Märklin/LGB und der RhB. Die Fahrt zeigte alles, was die Eisenbahn und auch die Modellbahn ausmacht: innovative Technik, tolle Landschaften und viel Freude beim Umgang mit dem Thema. Sehr gefreut hat mich zudem, dass unsere Umsetzung des Rekordzuges auf der Festwiese so großen Anklang gefunden hat. Im nächsten Jahr werden wir die „Capricorn“-Triebzüge als LGB Modelle herausbringen. Dann können alle Modellbahner diesen innovativen Zug auch zu Hause fahren.

haben. Die RhB ist einer unserer besten und langjährigsten Kunden. Die Partnerschaft dauert schon über viele Jahrzehnte. Daher war es keine Frage, dass wir uns als Presenting Partner an dem Weltrekordversuch beteiligen. Die „Capricorn“-Züge sind mit die effizientesten Züge, die es gibt. Derzeit steht die Energieeffizienz natürlich ganz oben auf der Liste der Anforderungen. Das Wiedereinspeisen von Strom – das Rekuperieren – bei Abfahrten ist ganz wichtig, aber natürlich auch die Green Technology, in der wir führend sind.



Edgar Keller, Managing Director Traction, ABB Schweiz.

Edgar Keller, Director Traction, ABB Schweiz

Wir gratulieren der RhB zum gelungenen Weltrekord und freuen uns, dass wir mit unseren Antriebseinheiten in den „Capricorn“-Zügen zum Erfolg beitragen konnten. In den Zügen ist die modernste Technologie integriert, die derzeit zur Verfügung steht. Sie trägt zur großen Energieeffizienz der Triebzüge bei. Die Partnerschaft zwischen ABB und RhB begann vor mehr als 100 Jahren. Bereits 1913 lieferte die damalige BBC die ersten Lokomotiven für die Albulastrecke und war maßgeblich an der späteren Elektrifizierung der Rhätischen Bahn beteiligt. Der Weltrekord-

versuch war eine Herausforderung für Mensch und Maschine und erlaubte ABB, die technologischen Grenzen in der nachhaltigen Mobilität auszuloten. Es freut uns sehr, dass unsere Schlüsseltechnologie die Züge antreibt und wir damit dem Schienenverkehr als wichtigen Beitrag für eine nachhaltige Zukunft eine globale Bühne bieten konnten. Für einen energieeffizienten Fahrbetrieb des Weltrekordzuges sorgten die Traktionsumrichter von ABB. Sie steuerten die Fahrmotoren stets mit der benötigten Frequenz und Spannung an und ermöglichten auf der Talfahrt eine maximale Rückspeisung der Bremsenergie ins Netz.



Weiterer Höhepunkt: Der Rekordzug quert den Landwasserviadukt. Von hier sind es noch knapp zwei Kilometer bis Alvaneu, dem Endpunkte der Rekordfahrt. Die Trennung des Zuges erfolgte im Anschluss mit Fahrten nach Chur, Davos und St. Moritz.



Helle Begeisterung bei den Festgästen in Bergün: Ab 15.00 Uhr rollte der Zug langsam über Schleifen in das Dorf ein.



Gesuchtes Fotomotiv auf der Festwiese: der Rekordzug als LGB Modell. 75 Meter lang war der gesamte Zug in Spur G.



Um 16.00 Uhr war es so weit: Renato Fasciati erhält die offizielle Urkunde für die gelungene Rekordfahrt.

stand für viele Fans der Höhepunkt der Rekordfahrt noch bevor: die Überquerung des Landwasserviadukts. So problemlos wie bisher meisterte der Rekordzug denn auch die weiteren Kilometer über Filisur (hier gab es einen Zwischenhalt, damit weitere Lokführer für die spätere Weiterfahrt der Einzelzüge zusteigen konnten), den Landwasserviadukt bis zum Endpunkt nach Alvaneu: 24.930 Meter legte der Rekordzug damit ohne Probleme zurück, passierte 22 Tunneln und 48 Brücken. Die sieben Lokführer und 21 Techniker hatten exzellente Arbeit geleistet.

Offiziell – so hatten es die Experten des Guinnessbuchs der Rekorde festgelegt – war der Rekord erbracht, als der erste Triebwagen zur Hälfte den Landwasserviadukt überquert hatte.

Um 15.35 Uhr war es so weit: Eine spektakuläre Fahrt hatte ihr erfolgreiches Ende gefunden. Renato Fasciati konnte kurze Zeit später im Festzelt in Bergün die Urkunde für die Rekordfahrt im Namen der gesamten Belegschaft der RhB in Empfang nehmen. Zu den ersten Gratulanten – noch auf dem Weg zum Festzelt – gehörte der Geschäftsführer von Märklin, Wolfram Bächle. Als Partner der RhB hatte Märklin die Rekordfahrt von Beginn an unterstützt und unter anderem auch gemeinsam mit der RhB das Hauptwerbemotiv entwickelt. Und auf dem Festplatz in Bergün zeigte auch eine Zusammenstellung der 25 „Capricorn“-Triebwagen als LGB Modell, wie gewaltig lang der Rekordzug war: Im Spur-G-Maßstab von 1:22,5 kommen die 25 Triebzüge auf eine Länge von 75 Metern. Vielen Besuchern war auch dieser Miniaturrekord ein Foto wert.

Mannheim und Dortmund

Das Frühjahr beginnt für Modellbahner wieder traditionell mit den beiden großen Ausstellungen in Mannheim und Dortmund. Vom 10. bis 12. März haben Besucher der Faszination Modellbahn in Mannheim die Gelegenheit, die Neuheiten 2023 – darunter auch das Clubmodell – hautnah zu inspizieren. Märklin und LGB sind bei der Ausstellung mit einem Stand vertreten. Weiter geht es dann vom 20. bis 23. April in Dortmund mit der Intermodellbau. Auch dort sind Märklin und LGB mit einem Stand und den wichtigsten Produktneuheiten 2023 vertreten. Die Messe lockt auch international viele Besucher an und bietet einen großen Überblick über die verschiedenen Facetten der Modellbahn und des Modellbaus. **Clubmitglieder erwartet in Dortmund ein besonderer Clubvorteil:** Das Tagesticket für Erwachsene kostet Clubmitglieder statt 14,50 Euro nur 12,50 Euro. Klicken Sie hierfür im Onlineshop der Messe (www.intermodellbau.de) auf „Zugangscode“, geben Sie dort den Code IB2023Maerklin ein (Groß- und Kleinschreibung beachten) und bringen Sie die ausgedruckte Print@Home-Eintrittskarte zur Messe mit.



10.-12. März: Treffpunkt Faszination Modellbahn in Mannheim.



20.-23. April: Im Mittelpunkt – die Intermodellbau in Dortmund.

Rechnung Online

Seit Mitte November 2022 werden die Rechnungen für den Club-Mitgliedsbeitrag im passwortgeschützten Clubbereich unter „Mein Clubkonto/Rechnungen“ hinterlegt. Bei Bedarf können Sie sich Ihre Rechnung dort herunterladen und ausdrucken. Es werden alle Rechnungen seit November 2022 hier abgelegt – erstmalig zum Zeitpunkt Ihrer nächsten Rechnungsfälligkeit. Wenn Ihr Clubjahr beispielsweise im Mai beginnt, dann ab Mai 2023. Es werden auch ältere Rechnungen in Listenform angezeigt – diese sind jedoch nicht einsehbar. Sobald Ihre Beitragsrechnung im Clubbereich abrufbar ist, erhalten Sie einen Hinweis per E-Mail. Wichtig: Bitte prüfen Sie, ob Ihre aktuelle E-Mail-Adresse in Ihrem Clubkonto unter www.lgb.de hinterlegt ist. Nutzen Sie diesen umweltfreundlichen Service und helfen Sie, Papier-, Verarbeitungs-, Porto- und Transportkosten zu sparen.



Die neue Clubkarte für das Jahr: Aktuelle Infos und alles Wichtige rund um Ihre Mitgliedschaft finden Sie auch online unter www.lgb.de/club

Mit dem Club auf Tour

Vom 4. bis 10. Mai startet die erste Clubreise 2023 mit Besuchen der beiden Märklin Werke in Göppingen und Győr. Neben einem exklusiven Märklin Abend im Märklineum und einem Abstecher ins Hans-Peter Porsche Traumwerk steht auch eine Sonderzugfahrt durch die österreichischen Alpen von Salzburg nach Wien auf dem Plan. Mitte September winkt dann die zweite Clubreise zum Jubiläum „125 Jahre Pinzgauer Lokalbahn“. Freuen Sie sich auf nostalgische Dampfzug-Sonderfahrten. Ihr Clubvorteil: Mitglieder erhalten fünf Prozent Rabatt auf den Reisepreis. Weitere Details über die Clubreisen finden Sie unter www.bahnen.info (E-Mail: info@bahnreisen-sutter.de) und im Online-Clubbereich (www.lgb.de).

Bieten exklusive Einblicke: die Clubreisen des Jahres 2023.



Exklusiv: das neue

Die Seitenkippwagen – genaue Bezeichnung Einmuldenkippwagen – der Bauart Fa-u werden bei der Rhätischen Bahn vor allem im Bauzugdienst eingesetzt, hauptsächlich, um Schotter zu transportieren und auf den Gleisbaustellen zu verteilen. Das feindetaillierte Modell (Art. 42615) wird ausschließlich für Clubmitglieder produziert.

Highlights LGB Clubmodell 2023

Seitenkippwagen, Art. 42615

- 1 Wagen, wie er in Bauzügen der RhB heute verwendet wird.
- 2 Entladeklappe lässt sich im Digital-Betrieb öffnen und schließen.
- 3 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung in der Epoche VI.
- 4 Metallradsätze.
- 5 Länge über Puffer 42 Zentimeter.

**Bestellschluss:
28. Februar 2023**



Vorbildlich: Die Entladeklappe lässt sich im Digital-Betrieb öffnen und schließen.



Clubmodell 2023

Charakteristisch für diese Wagen ist die seitliche Entladeklappe, die nach oben geöffnet werden kann. So kann das Ladegut direkt neben das Gleis ausgeladen werden. Von den im Jahr 1991 gebauten Wagen hat die RhB zehn Stück im Bestand. Das Modell gibt den vierachsigen Seitenkipprwagen wieder, wie er in Bauzügen der Rhätischen Bahn verwendet wird. Die Entladeklappe lässt sich im Digital-Betrieb öffnen und schließen, der Wagen – ausgestattet mit Metallscheibenradsätzen – kann somit an jeder Stelle der Anlage entleert werden.

Bestellhinweis

Der Bestellschein lag der LGB Clubausendung 4/2022 bei. Falls der Bestellschein abhanden gekommen ist oder Sie neu im LGB Club sind, können Sie bei unserem Clubteam eine Nachsendung beantragen oder das Modell per Clubkarte direkt bei Ihrem Fachhändler bestellen. Jedes Clubmitglied kann jeweils ein Exemplar ordern. Bitte beachten Sie: Die Bestellscheine sind nicht übertragbar. Sie sind noch kein Clubmitglied? Dann am besten gleich anmelden unter www.lgb.de/club – die Bestellunterlagen werden Ihnen per Post zugeschickt.

Wichtig

Ob per Bestellcoupon oder Clubkarte – Bestellschluss für den Clubwagen 2023 ist der 28. Februar 2023. Lieferbeginn ist im 4. Quartal 2023. Ein personalisiertes Echtheitszertifikat wird jedem Bezieher voraussichtlich Anfang November 2023 mit der Club-Ausendung 4/2023 zugesendet.



Originalgetreu: die Beschriftung in Epoche VI.

Clubkooperationspartner Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH

Dampf im Dreiklang



Eine wildromantische Kulisse bietet die Weißeritztalbahn. Highlight auf der Strecke: das mittelalterliche Städtchen Dippoldiswalde.

Faszination Dampfeisenbahn live erleben: Die SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft bietet auf drei landschaftlich attraktiven Strecken Nostalgiefahrten mit Schmalspurdampflokomotiven der Baureihe 99 an. Die Fichtelbergbahn schlängelt sich ihren Weg vom Bahnhof Cranzahl bis zur höchstgelegenen Stadt Deutschlands, dem Kurort Oberwiesenthal. Besonderes Highlight auf der Strecke entlang der deutsch-tschechischen Grenze ist der Hüttenbachviadukt, eine 110 Meter lange Stahlgitterbrücke. Die Lößnitzgrundbahn erfreut sich vor allem wegen ihres Halts im märchenhaften Moritzburg großer Beliebtheit, das sie auf ihrem Weg von Radebeul-Ost nach Radeburg passiert. Ein einmaliges Highlight ist das Überfahren des Dippelsdorfer Teichs. Die Weißeritztalbahn ist die dritte im Bunde und führt durch das Osterzgebirge. Die Reise beginnt in der ehemaligen Bergbaustadt Freital und führt über Dippoldiswalde bis zum Kurort Kipsdorf. Nach einer erlebnisreichen Bahnfahrt lockt der Online-Souvenir-Shop der SDG. Neben klassischen Fanartikeln wie farbenfrohen T-Shirts, Schlüsselanhängern und Co. gibt es hier auch Puzzle mit



Mit der Fichtelbergbahn nach Oberwiesenthal: Im Sommer ein beliebtes Wandergebiet, im Winter ein weißes Rodelparadies.

Motiven der Dampfzüge und sogar verschiedene HO-Bausätze einzelner Bahnhöfe entlang der Bahnstrecken für die heimische Modellbahnanlage. Mit den Erinnerungsstücken bleibt Ihr Ausflug durch Sachsen unvergesslich.

Erinnerungsstücke: Das vielfältige Angebot des Souvenir-Shops der SDG bietet tolle Andenken für Groß und Klein.



% Clubvorteil: Bei der SDG Sächsischen Dampfeisenbahngesellschaft erhalten Clubmitglieder zehn Prozent Rabatt auf alle Artikel im Onlineshop (ausgenommen sind Fahrkarten, Themenfahrten und Artikel aus dem Bereich Volkskunst). Hierfür geben Sie einfach im Warenkorb den Rabattcode „Märklin_10“ ein. Der Mindestbestellwert beträgt 35 Euro zzgl. Versandkosten.

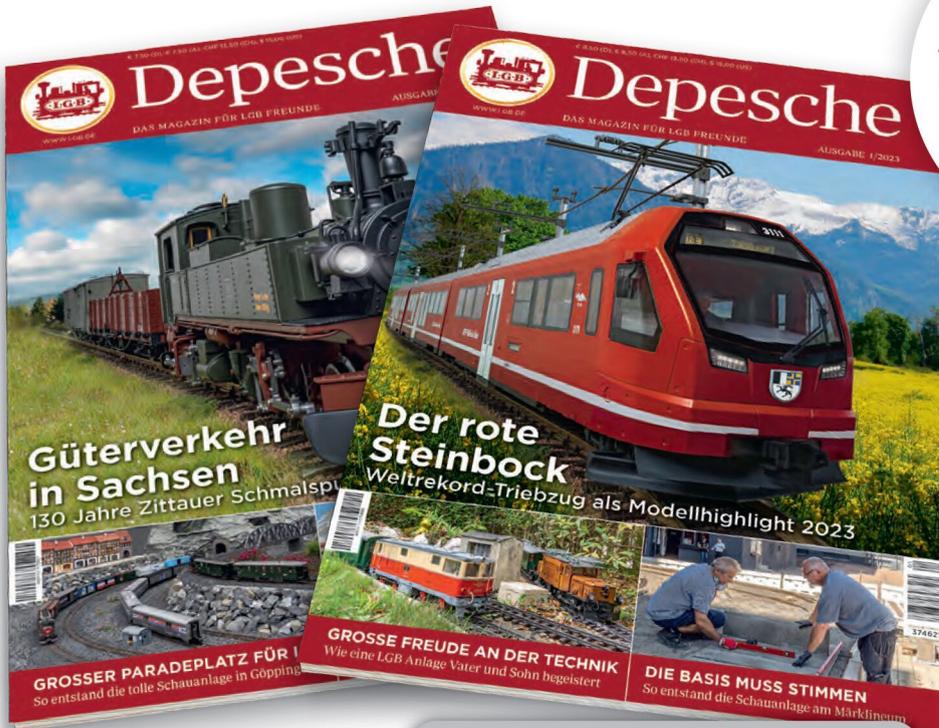
Informationen und Kontakt:
SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH,
Geyersdorfer Straße 32, 09456 Annaberg-Buchholz;
Tel.: +49 (0) 37 33/1510, info@sdg-bahn.de,
www.sdg-bahn.de, www.sdg-bahn.de/souvenirshop



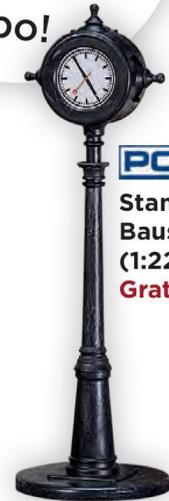
Depesche

WWW.LGB.DE

DAS MAGAZIN FÜR LGB FREUNDE



Top Prämie
Sichern Sie sich
jetzt Ihr
Abo!



POLAG

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

ABO-VORTEILE IM ÜBERBLICK

*Prämien-Angebot gilt nur im Inland

- Sie sparen 15 % gegenüber dem Einzelkauf
- Lieferung portofrei an die Lieferadresse
- Jederzeit kündbar
- Vor Kiosk-Veröffentlichung in Ihrem Briefkasten
- Anteilig Geld zurück bei vorzeitiger Abo-Kündigung
- Bequem per SEPA-Lastschrift oder Rechnung bezahlen



JA, ICH MÖCHTE DIE LGB DEPESCHE ABONNIEREN!

Ich bestelle die LGB Depesche im Jahresabonnement für 29,00 Euro (4 Ausgaben; Auslandsbezugspreis: Euro 33,80). Mein Abonnement verlängert sich nur dann um ein weiteres Bezugsjahr, wenn ich nicht spätestens 6 Wochen vor Bezugszeitraumende kündige.

Meine Kontaktdaten:

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Wohnort

Land

Telefon

E-Mail

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

Den Rechnungsbetrag zahle ich per

Bankeinzug Rechnung

Kontoinhaber (Name, Vorname)

BIC

IBAN

Datum Unterschrift

Schicken Sie den Coupon an:

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

Zahlungshinweis

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

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



Die Basis muss stimmen

Seit dem Sommer 2022 begeistert die große LGB Schauanlage die Besucher des „Märklineums“. Thema in Teil 2 unserer Serie über die Entstehung der Anlage: die Aufbereitung des Geländes.

Ob professionelle Paradebahn oder Debütwerk eines Gartenbahn-Novizen: Der Weg vom ersten Handgriff bis zum finalen „Signal auf Grün“ und der Jungfernfahrt der ersten Lok aus dem Bahnhof ist hier wie dort derselbe – am Anfang steht der sorgfältig geplante und ausgeführte Unterbau. Denn wenn die Basis nicht stimmt, sind spätere Querelen quasi programmiert. So gesehen ähneln sich beim Hobbybahner wie auch beim Profi die Abläufe der ersten Baumaßnahmen fast akkurat. Die Unterschiede liegen dann im Detail: Nicht jeder Freizeitbahner verlegt schließlich circa zwanzig Tonnen Split und sechzig Tonnen Kies im heimischen Garten...

Genau so viel Masse nämlich brauchte es, bis im Göppinger Märklin Stammwerk das Fundament für die schicke LGB Schauanlage gelegt war, die seit dem Sommer 2022 vor dem neuen Märklin Museum ihre Runden dreht. Doch schon viele Monate vor dem ersten Spatenstich steckten Chefplaner Eric-Michael Peschel, Bauleiter Christoph Rabel und die weiteren Märklin Kollegen aus der Abteilung Anlagenbau die Köpfe zusammen. Platziert am linken Flügel des Göppinger Stamm-

werkes (vom Innenhof aus gesehen), sollte das Ensemble aus Märklineum und der neuen LGB Schauanlage die Besucher aufs Schönste begrüßen und die Faszination einer großen Modelleisenbahn nicht nur in den Innenräumen, sondern auch auf dem Freigelände vor dem Museum in allen Facetten erlebbar machen. Entsprechend frühzeitig und penibel musste das Projekt LGB Schauanlage also geplant werden – umso mehr angesichts eines straffen Zeitplans: Kalkuliert wurde, durchaus sportlich, mit einer Gesamtbauzeit von fünfzehn Monaten.

Geländeaufbereitung mit schwerem Gerät

Nach sorgfältiger Analyse der Verhältnisse vor Ort (früher ein Wiesenareal, auf dem zur Winterzeit alljährlich auch der traditionelle Märklin Firmenweihnachtsbaum aufgestellt wurde) und einer exakten Gelände Vermessung erfolgte im Sommer 2021 zunächst die Aufbereitung der Grundfläche – eine durchaus knifflige Angelegenheit, wies der für die LGB Anlage reservierte Bereich seitlich des Märklineums doch einst ein Gefälle von satten 1,20 Metern auf. Steht der Besucher heute vor der fertiggestellten Anlage, ist davon nichts mehr zu erahnen. Um

die Grundfläche von stolzen 120 Quadratmetern für alle weiteren Arbeiten aufzubereiten, musste aber tüchtig Hand angelegt und schweres Gerät aufgefahren werden. Zunächst musste die alte, das ursprüngliche Areal umgebende Natursteinmauer Stück für Stück entfernt werden. Als Nächstes wurde das Erdreich auf 60 Zentimeter Tiefe abgetragen – unzählige Kubikmeter Erde wurden dabei mithilfe von Schaufelbaggern, Raupenfahrzeugen und Tiefladern ausgehoben und abtransportiert. Dann erst konnte das anschließend entstandene Terrain eingeebnet und ein Schotterbett als Fundament der Anlage angelegt werden.

Rund 80 Tonnen Split und Kies für einen soliden Unterbau und eine fachgerechte Drainage waren notwendig, damit das Werk gelingen konnte. Ein wichtiger Aspekt hierbei – wie erwähnt – die Drainage. Denn keinesfalls sollte die LGB Anlage dauerhaft „nasse Füße“ bekommen. Deshalb entschied sich das Modellbau-Team für einen schichtweisen Aufbau, der einen konstanten Abfluss von Regenwasser garantiert. Die Grundlage bildeten zehn Tonnen Split, auf die als zweite Schicht 60 Tonnen Kies folgten, ehe als finales Topping erneut mehrere Tonnen Moränensplit aufgebracht wurden. So entstand eine ebene, 120 Quadratmeter große und allwettertaugliche Fläche, die zugleich einen Fahrbetrieb auf drei Ebenen erlaubt. Schließlich sollte diese Schauanlage so konzipiert sein, dass möglichst viele Schienenmeter für einen flächendeckenden Einsatz von Rollmaterial bereitstehen. Denn natürlich sollen die nach Göppingen anreisenden Modellbahnfreunde so viele Herrlichkeiten wie nur möglich aus dem LGB Portfolio im Live-Einsatz erleben können. Eingefasst wurde das LGB Rechteck durch Randsteine aus Beton, die, exakt in L-Form angelegt, dem LGB Areal Halt und Sicherheit geben.

Frühzeitige Weichenstellung für ausgeprägten Fahrbetrieb

Die weiteren Unterbau-Arbeiten orientierten sich dann am Gleisplan – der sich wiederum an der rechteckigen Grundfläche des Terrains orientierte. Gleichwohl waren einige Eckdaten für die Hauptstrecke definiert: Gleisführung auf zwei Ebenen (die dritte gehört einer separaten Bergbahn), ein Durchgangsbahnhof sowie ein kleiner Güterbahnhof, vier Schattenbahnhöfe sowie drei Speichergleise für einen regelmäßigen Zugwechsel – und viele (insgesamt stattliche 370!) Schienenmeter für ausgiebige Zugfahrten. Um die Ideallinie für diese „Zentralbahn“ ▶



Es geht los: Die L-Steine für die Anlagenbegrenzung sind angeliefert und werden – wo nötig – auf das richtige Maß zugesägt.



Baggerarbeiten: Das vorhandene Erdreich wird abgetragen, um dem Fundament aus Schotter und Kies Platz zu machen.



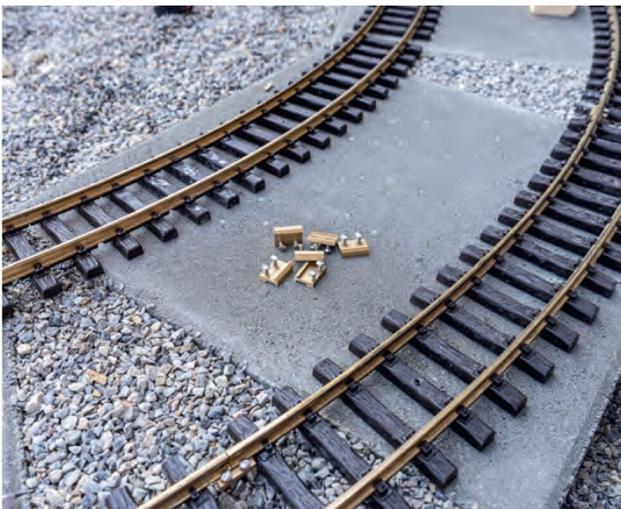
Schritt 1 erledigt: Die Randsteine sind gesetzt, Schotter und Kies eingebracht, sodass auch stärkeres Regenwasser abfließen kann.



Erste praktische Prüfung: Die am Reißbrett entwickelten Trassen lassen sich umsetzen, wie ein erstes Auslegen der Gleise zeigt.



Tragfähiger Untergrund: Mit Rasenkantensteinen erhalten die Gleise eine solide Basis. Unverzichtbares Werkzeug dabei: die Wasserwaage. Schließlich sollen die verschiedenen Schienenstränge im Bahnhofsbereich auch zueinander waagrecht liegen.



Feinster Split: Unter den Randsteinplatten wurde als finales Topping feiner Moränensplit über die gesamte Fläche aufgebracht.



Kurvengängig: Mit den entsprechenden Rasenabschlusssteinen (halbrund) lassen sich problemlos auch Kurvenradien nachbilden.

herauszufinden, machte sich also auch der Märklin Bautrup, ganz wie der Hobbybahner, zunächst an das probeweise Auslegen der Gleise. Aufgrund der rechteckigen Grundfläche kristallisierte sich von Anfang an eine Streckenführung in L-Form heraus, erschlossen und abwechslungsreich belebt durch eine Fülle an Kurven- und Kreisbereichen. Und natürlich mussten von Beginn an die Landschaftselemente mitgedacht werden. Das imposante Gebirge als Hauptmotiv der Anlage konnte noch relativ separat geplant werden, doch die auf den beiden unteren Ebenen vorgesehenen drei Brücken, vier Tunnel, zwei Teiche sowie ein Wasserfall galt es, direkt mit der Streckenführung zu verknüpfen.

Rasenkantensteine sorgen für ein solides Gleisbett

Nach (ebenfalls ganz wie beim Hobbybahner) einer Reihe von Versuchen kristallisierte sich schließlich der finale Gleisplan heraus (diesen finalen Gleisplan finden Sie in der LGB Depesche 04/22 auf Seite 19), sodass die weiteren Arbeiten am Unterbau vorangetrieben werden konnten. Im Fokus: das Fundament für die Schienen. Als zentrales Element setzte das Team auf Rasenkantensteine. Mit diesen wurde beispielsweise der Bereich des Bahnhofs „Schönweiler“ ausgekleidet. Doch auch auf freier Strecke kamen diese Elemente ausgiebig zum Einsatz. „Damit können Gleisradien akkurat und ganz nach Wunsch angelegt werden“, erklärt Eric-Michael Peschel die Vorzüge dieser Elemente. Unter mehrgleisigen, stärker belasteten Abschnitten sorgen hingegen spezielle Randsteinplatten für zusätzliche Stabilität.

Parallel dazu nahm das Team um Christoph Rabel (Benedict Koukal, Dennis Niesner, Gernot Jordan, Zbigniew Moskalik und Tobias Blessing) die weiteren Arbeiten in Angriff: Die Schattenbahnhöfe wurden angelegt, ebenso wurde der Rohbau für die ansteigende Kreisauffahrt betoniert und es wurden die Wannen für die beiden Teiche integriert.

Im nächsten Teil des großen LGB Schauanlagen-Porträts im Mittelpunkt: die Gebirgslandschaft – spektakulär zerklüftetes Wunderwerk voll raffinierter Details.



Erfolgserebnis: Die erste Ebene der Freilandbahn ist fertig. Gut zu sehen im linken Bereich die drei ebenerdigen Schattenbahnhöfe und im Vordergrund die Kreisfahrt (maximale Steigung drei Prozent). In der Mitte des Kreisels wird später der Teich angelegt.



Erste Runde: Bevor weitere Landschaftselemente wie Brücken und Viadukte eingebaut werden, geht ein erster Zug auf Testfahrt.



Höhenprobe: Dort, wo später die markante Trestle-Brücke steht, werden ebenfalls die Gleise für eine Probefahrt ausgelegt.



Top Unterbau: Die Basis ist gelegt, der erste Testbetrieb erfolgreich abgeschlossen. Nun kann's mit dem Landschaftsbau weitergehen.

Jetzt bei Ihrem Händler: von der VIIK bis zur V10C

Neu im Fachhandel

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



SDG Dampflokomotive 99 1741 Epoche VI, Art. 21481

- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI.
- Antrieb durch zwei kugelgelagerte Hochleistungsmotoren.
- Gelenkfahrwerk, das den Betrieb auf R1 mit 600 Millimetern gewährleistet.
- Viele Licht- und Soundfunktionen.
- Eingebauter Rauchsatz mit radsynchronem Dampfstoß, Zylinderdampf.

Modell einer Schmalspurdampflokomotive der Baureihe 99.73 (auch VIIK genannt) der Sächsischen Dampfeisenbahn Gesellschaft (SDG)/Fichtelbergbahn. Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI als Museumslokomotive, wie sie heute noch bei der Fichtelbergbahn im Einsatz ist. Antrieb mit zwei leistungsstarken kugelgelagerten Hochleistungsmotoren, Haftreifen. Ausgerüstet mit einem mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen wie Spitzenlicht mit der Fahrtrichtung wechselnd, Feuerbüchsenbeleuchtung, Führerstandsbeleuchtung, Fahrgeräusch, Pflöfe und vieles mehr. Viele angesetzte Details, Führerhaustüren und Rauchkammertür zum Öffnen. Länge über Puffer 51 Zentimeter.



SDG Personenwagen Epoche VI, Art. 36362

- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI.
- Aufgelegt zum 125-jährigen Jubiläum der Fichtelbergbahn von Cranzahl nach Oberwiesenthal.
- Vollständige, vorbildgerechte Inneneinrichtung, Metallradsätze.
- Ideale Ergänzung zur Lok 21481 sowie zu den Wagen Art. 36370 und 32357.

Seit 125 Jahren fahren Züge im Erzgebirge auf der Fichtelbergbahn von Cranzahl nach Oberwiesenthal, früher als tagtäglich benutzte Personenzüge, heute aber nur noch als dampfbespannte Museumszüge. Die Personenwagen – die ihren Ursprung noch bei der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn hatten – wurden modernisiert und den heutigen Wünschen der Fahrgäste angepasst. Das LGB Modell gibt einen Personenwagen der Bauart KB der SDG wieder, wie er heute noch bei der Fichtelbergbahn im Einsatz ist. Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI. Vollständige, vorbildgetreue Inneneinrichtung. Metallradsätze. Länge über Puffer 58 Zentimeter.



SDG Personenwagen Epoche VI, Art. 36370

- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI.
- Aufgelegt zum 125-jährigen Jubiläum der Fichtelbergbahn.
- Vollständige, vorbildgerechte Inneneinrichtung, Metallradsätze.

Weiterer Personenwagen zur Nachbildung des Museumszuges der Fichtelbergbahn. Modell eines Personenwagens der Bauart KB der SDG, wie er heute noch bei der Fichtelbergbahn im Einsatz ist. Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI. Vollständige, vorbildgetreue Inneneinrichtung. Metallradsätze. Länge über Puffer 58 Zentimeter. Ideale Ergänzung zur Lok 21481 sowie zu dem Personenwagen 36362 und dem Aussichtswagen 32357.



SDG Aussichtswagen Epoche VI, Art. 32357

- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI.
- Aufgelegt zum 125-jährigen Jubiläum der Fichtelbergbahn.
- Vollständige, vorbildgerechte Inneneinrichtung, Metallradsätze.

Modell eines offenen Aussichtswagens der Bauart KC4 der SDG, wie er heute noch als Teil des Museumszuges der Fichtelbergbahn eingesetzt wird. Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI. Feindetaillierte, vorbildgetreue Inneneinrichtung. Metallradsätze. Länge über Puffer 58 Zentimeter. Aufgelegt zum 125-jährigen Jubiläum der Fichtelbergbahn von Cranzahl nach Oberwiesenthal. Ideale Ergänzung zur Lok 21481 sowie zu den Personenwagen 36362 und 36370.



Straßenbahn No. 130 San Francisco, Epoche VI, Art. 20384

- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI.
- Alle Radsätze mit zwei kugelgelagerten Hochleistungsmotoren angetrieben.
- Erstmals mit Decoder und Sound.
- Türen zum Öffnen.

Modell eines amerikanischen vierachsigen Straßenbahnwagens, wie er heute noch bei der Muni in San Francisco mit der Betriebsnummer 130 vorhanden ist. Alle Radsätze mit zwei kugelgelagerten Hochleistungsmotoren angetrieben, Haftreifen. Ausgerüstet mit einem mfx/DCC-Decoder mit vielen digital schaltbaren Licht- und Soundfunktionen. Fahrgeräusch analog funktionsfähig. Türen zum Öffnen, dabei klappen die Trittbretter herunter. Stickerbogen mit verschiedenen Zielschildern beigelegt.



MBB Diesellok V10C, Epoche VI, Art. 20323

- Vorbildgerecht neues Fahrwerk mit Außenrahmen.
- Alle Radsätze mit einem Hochleistungsmotor angetrieben.
- Tolles Modell mit Digital-Vollausstattung.

Modell der Diesellok Nr. 33 der Baureihe V10C, wie sie heute noch bei der Mansfelder Bergwerksbahn im Einsatz steht. Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI. Alle Radsätze mit einem Hochleistungsmotor angetrieben, Haftreifen. Ausgerüstet mit einem mfx/DCC-Sounddecoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen. Führerstandstüren zum Öffnen. Länge über Puffer 29 Zentimeter.



RhB Panorama-Speisewagen, Epoche VI, Art. 33673

- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung in der neuesten Ausführung der Epoche VI.
- Erstmals: Modell ausgerüstet mit LED-Innenbeleuchtung.
- Vorbildgerechte Inneneinrichtung.
- Türen lassen sich öffnen.
- Länge über Puffer 68 Zentimeter.

Passend zu den bekannten Panoramawagen für den Glacier-Express beschaffte die Rhätische Bahn auch Speise- beziehungsweise Servicewagen. Das LGB Modell gibt den Servicewagen wieder, wie er heute im modernen Glacier Express im Einsatz ist. Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung in der neuesten Ausführung der Epoche VI. Vorbildgetreue Inneneinrichtung, Innenbeleuchtung mit Leuchtdioden und Türen zum Öffnen. Mit diesem Wagen kann der Glacier Express bestehend aus der Lok 28446, dem Excellence Class-Wagen 33670, dem Erstklasswagen 33666 und dem Zweitklasswagen 33671 Vorbildgetreu komplettiert werden.



RhB Barwagen C 114 Epoche VI, Art. 30563

- Zweiachsiger Aussichtswagen, wie er heute noch im Sondereinsatz ist.
- Komplettnachgebildetes Interieur.
- Türen an den Stirnseiten zum Öffnen.
- Metall-Scheibenradsätze.
- Länge über Puffer 45 Zentimeter.

Modell des Barwagens C 114 der Rhätischen Bahn, wie er heute noch im Sonderzugeinsatz fährt. Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI. Komplettnachgebildetes Interieur. Türen an den Stirnseiten zum Öffnen. Metall-Scheibenradsätze. Der dazu passende Triebwagen der Berninabahn ist unter der Nummer 25392 erhältlich, ein weiterer Aussichtswagen unter 34252 und ein gedeckter Güterwagen – zum Beispiel für Fahrradtransporte – unter der Nummer 45302.



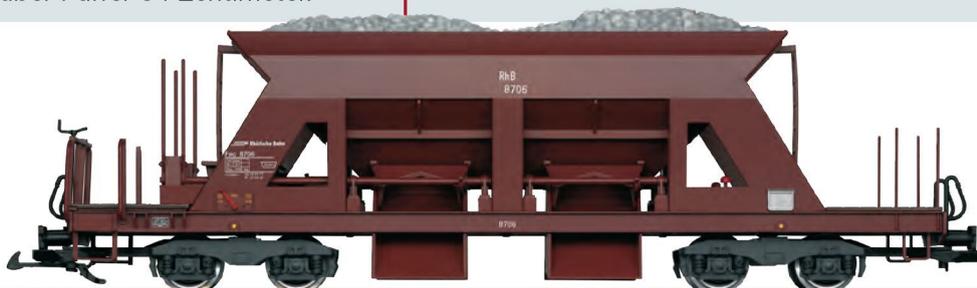
Der Landschaft ganz nah: Die offenen Aussichtswagen der RhB sind im Sommer vielfach im Einsatz und eine echte Attraktion.



RhB Aussichtswagen, Epoche VI, Art. 34252

- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung in der Epoche VI.
- Umsetzung der kompletten Inneneinrichtung, Türen zum Öffnen.
- Metall-Scheibensradsätze.
- Länge über Puffer 34 Zentimeter.

Modell eines offenen Aussichtswagens der Rhätischen Bahn, wie er heute noch auf dem gesamten Netz eingesetzt wird. Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI. Türen zum Öffnen, komplette Inneneinrichtung. Metall-Scheibensradsätze. Der dazu passende Triebwagen der Berninabahn ist unter der Nummer 25392 erhältlich, ein weiterer Personenwagen unter 30563 und ein gedeckter Güterwagen – zum Beispiel für Fahrradtransporte – unter der Nummer 45302.



RhB Selbstentladewagen Epoche V, Art. 46696

- Vier Entladeklappen zum Öffnen.
- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung in der Epoche VI.
- Ausführung als Bauart Fac der Rhätischen Bahn.
- Metallradsätze.

Heute werden noch offene Güterwagen mit Schwerkraftentladung – sogenannte Selbstentladewagen – verwendet, um Baumaterialien wie Kies oder Sand zu transportieren. Aber auch im Gleisbau werden solche Wagen eingesetzt, um den Schotter im Gleis zu verteilen. Zur Entladung lassen sich einfach die an der Unterseite angeordneten Klappen öffnen und das Ladegut rutscht über die Schütten heraus. Auch bei der RhB sind solche Wagen in verschiedenen Versionen im Einsatz.

WELTREKORDFAHRT DER RHB AM 29. OKTOBER 2022

LGB als Partner und Stütze

Es war ein weltweites Ereignis: die Weltrekordfahrt der RhB mit dem längsten Personenzug. Ein Tag voller kleiner und großer Highlights.

Auftakt Bahnhof Chur, 29.10., 8.00 Uhr

Der ereignisreiche Tag beginnt am Bahnhof in Chur: Auf Gleis 3 treffen sich die Unterstützer des Weltrekordversuchs und Journalisten zur Fahrt nach Bergün und bis zum Albulatunnel. RhB-Direktor Renato Fasciati begrüßt die Gäste persönlich und gibt in seiner Ansprache einen aktuellen Überblick über den Ablauf. Alle 4.500 registrierten Besucher fahren ebenso ab dem frühen Morgen mit Bahnen der RhB ins Albulatal bis Bergün. Es zeichnet sich ein ausgezeichnetes Wetter ab. Die besten Voraussetzungen für eine Weltrekordfahrt, die live im Internet übertragen wird und sogar in China großes Interesse findet.



Stilecht: Die Ge 4/4 III in der auch von Märklin/LGB mitentworfenen Sonderlackierung steht für die Fahrt ins Albulatal bereit.



Erste Szenen: Die Ge 4/4 III in der Sonderlackierung eignet sich herausragend als Fotomotiv für erste Aufnahmen.



Großes Medieninteresse: Aus über 15 Ländern waren Pressevertreter angereist, um vom außergewöhnlichen Event zu berichten.



Vorfrende: Märklin Geschäftsführer Wolfram Bächle, LGB Produktmanager Andreas Schumann und Renato Fasciati (v. l. n. r.).



Bergwärts: Auf dem Weg nach Bergün ging es mit dem Sonderzug natürlich auch über den berühmten Landwasserviadukt.

Ankunft in Bergün, 10.40 Uhr, ein Ort fiebert

Mit Schweizer Gründlichkeit – alles bestens vorbereitet: Vor dem Bahnmuseum Albula sind Infotafeln, Registrierung und die entsprechenden Absperrungen aufgebaut. Zudem können sich Besucher rund um den Bahnhof an verschiedenen Ständen informieren.



Historischer Tag: Das Eisenbahndorf Bergün mit dem Bahnmuseum Albula wartet auf den großen Ansturm der Besucher.



Präsenz: Überall im Ort wird auf den Weltrekord und die Unterstützer/Partner des Weltrekordversuchs wie Märklin hingewiesen.



Gefragte Neuheiten-Modelle: Am Bahnhof in Bergün war LGB neben anderen Partnern des Events auch mit einem Stand vertreten.



Weiterfahrt: RhB-Direktor Renato Fasciati verabschiedet die Teilnehmer, die später im Albulatunnel in den Rekordzug einsteigen.

Ankunft am Albula-Tunnel, 11.30 Uhr

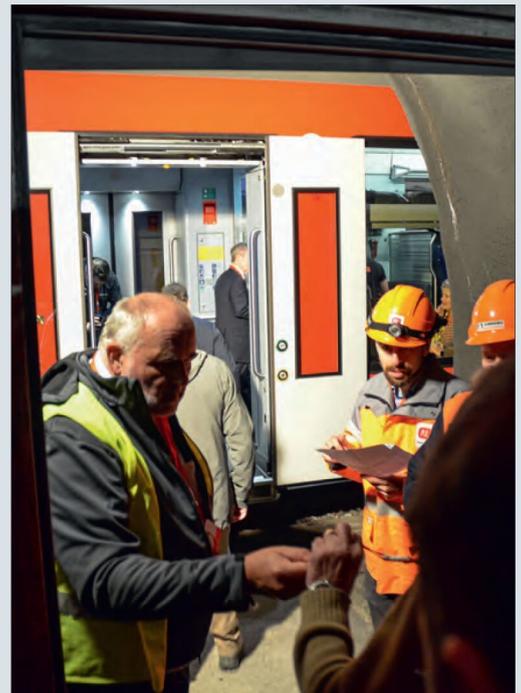
Aus Sicherheitsgründen konnten nur wenige Besucher im Weltrekordzug selbst mitfahren. Für diese Gruppe ging es von Bergün weiter nach Preda, um später über den im Rohbau fertigen neuen Albulatunnel in den vorderen Triebwagen zuzusteigen.



Symbolträchtig: Empfang in Preda mit heimischen Klängen. Das Alphorn gehört zu Graubünden wie der Steinbock im Kantonswappen.



Inforunde: Vor dem Einstieg in den Weltrekordzug informiert die RhB die anwesenden Teilnehmer über den Ausbau des neuen Albulatunnels.



Kontrolle: Über die Tunnelröhre des neuen Albulatunnels erfolgt der Einstieg in den Weltrekordzug.

Rekordfahrt beginnt, 14.20 Uhr, Abfahrt Preda

In der Nacht zum 29. Oktober hatten Mitarbeiter der RhB die 25 „Capricorn“-Triebwagen im Albulatunnel aneinandergereiht und die entsprechenden Kommunikationskabel gelegt (zu den technischen Herausforderungen der Weltrekordfahrt siehe den umfassenden Beitrag in der Depesche 04/22). Mit einer kleinen Verspätung von zwanzig Minuten – eine Kamera am Führerstand des ersten Zuges war kurzfristig ausgefallen – setzte sich der Zug in Bewegung. Die Rekordfahrt über die 48 Brücken und durch 22 Tunnels konnte beginnen. Sieben Lokführer und 21 Techniker im Zug sorgten für eine ruhige und ruckelfreie Fahrt talwärts.



Anspannung: Der Rekordzug auf dem Weg zu den ersten Kehrschleifen. Kameras dokumentieren den historischen Moment.



Ein schier endloses rotes Band: So stellt sich für die Fahrgäste im Rekordzug die Fahrt Richtung Bergün dar.



Auf Sendung: Als Gesprächspartner gefragt – Peter Spuhler (links), Verwaltungsratspräsident der Stadler Rail AG.



Einmaliges Erlebnis: Aus dem Fenster kann man das Ende des Rekordzugs sehen, das noch eine Kehrschleife höher liegt.



Ein Bild für die Ewigkeit: Der 1.906 Meter lange Rekordzug auf den verschiedenen Viadukten von Preda nach Bergün.



Treffpunkt Festwiese: Über 8.000 Besucher fanden sich in Bergün ein – ansonsten ein beschaulicher Ort mit rund 500 Einwohnern.



Zweimal live: Auf einer Großleinwand konnten die Festplatzbesucher die Rekordfahrt verfolgen – auch die Einfahrt nach Bergün.



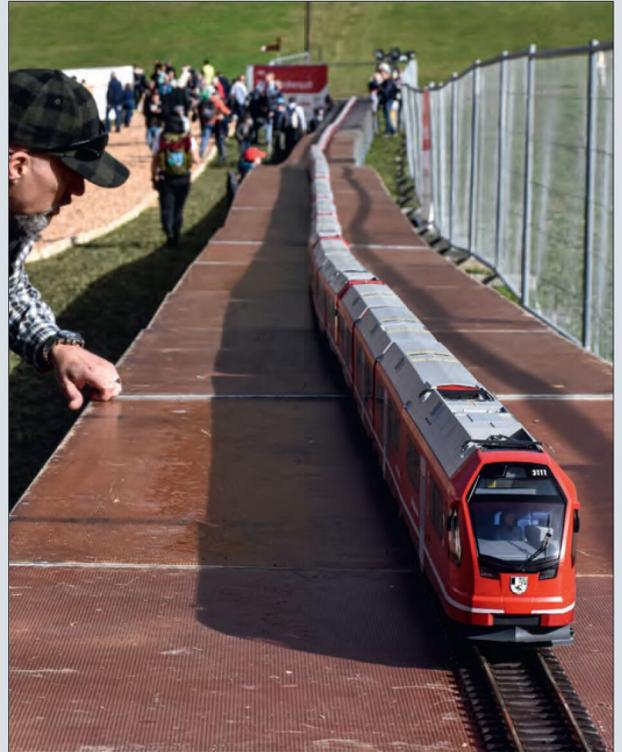
Höhepunkt: Der Rekordzug überquert gegen 15.35 Uhr den Landwasserviadukt Richtung Alvaneu.

Es ist geschafft, 15.40 Uhr, der Rekord steht!

Das große Finale: Alvaneu ist erreicht. Offiziell ist der Rekord bereits erreicht, als der erste Triebwagen den Landwasserviadukt überquerte. Nun beginnt die nächste Herausforderung: Alle 25 Triebwagen müssen wieder in den Regeldienst überführt werden.



Kleine Station, großer Moment: Der Rekordzug erreicht Alvaneu. Eine Stunde und zwanzig Minuten dauerte die Rekordfahrt.



Rekorde: über 75 Meter lang – das LGB Modell des Rekordzugs (oben). Die Übergabe der Urkunde im Festzelt (unten).



Erste Gratulanten: Märklin Geschäftsführer Wolfrad Bächle (rechts), Andreas Schumann (links) und MGB-Chef Fernando Lehner (unten).





Harzer Herrlichkeit

Neben der berühmten Brockenbahn bildet die von 1897 bis 1899 eröffnete Harzquerbahn den zentralen Pfeiler der Harzer Schmalspurwelt. Seither erobert sie in spannender Trassenführung und gekonnten Bogen eine herrliche Mittelgebirgsstrecke zwischen Nordhausen und Wernigerode.

Wer über die Harzer Schmalspurbahnen spricht, denkt meist zuerst an die berühmte Brockenbahn, die von Drei Annen Hohne aus ihre Passagiere auf den 1.142 Meter hohen Brocken befördert, den höchsten Berg des Harzes. Auch die Selketalbahn zwischen Quedlinburg und Hasselfelde mit Abzweigungen beziehungsweise Verlängerungen nach Harzgerode und Eisfelder Talmühle ist nicht nur bei Schmalspurfreunden eine wohlbekannte Größe. Bleibt noch die dritte im Bunde: die etwas weniger bekannte Harzquerbahn, die in Nord-Süd-Richtung von Wernigerode über Drei Annen Hohne und Eisfelder Talmühle bis nach Wernigerode verkehrt. Dabei ist diese 60,7 Kilometer lange, äußerst reizvoll trassierte Strecke mit den DB-Kursbuchnummern 325 und 326 weit mehr als nur die kleine Schwester der Brockenbahn: Schon seit 1897 verkörpert sie eine zentrale Verkehrsader durch den Harz. Bedeutend ist sie dabei natürlich als Zubringer-

bahn zur Brockenbahn, ehe diese mit ihren Dampfzügen die 19 steilen Kilometer von Drei Annen Hohne bis auf den Brocken hinaufdampft: Der Abschnitt zwischen Wernigerode und Drei Annen Hohne weist (die Straßenbahn-Fahrten zwischen Ilfeld und Nordhausen nicht mitgezählt) daher die höchste Streckenauslastung im Netz der HSB auf.

Doch auch im Güterverkehr leistete die Harzquerbahn bis ins Jahr 2015 noch wichtige Dienste: Zwischen Nordhausen und Unterberg sorgte sie für den einzig verbliebenen Gütertransport der HSB und chauffierte vom an der Selketalbahn gelegenen Hartsteinwerk Unterberg regelmäßig normalspurige Schotterwagen auf Rollböcken zum Übergabebahnhof in Nordhausen. Zum Einsatz kamen hierfür zwei umgebaute Diesellokomotiven der Baureihe 199.8, die Zug- und Stoßvorrichtungen für normalspurige Güterwagen auf entsprechender Höhe besitzen. Nicht zuletzt ist da der Per-



Voll im Einsatz: Von 2004 bis 2012 lief ein umfangreiches Rekonstruktionsprogramm, um die „Brokenloks“ zu erhalten.



Geburtstagspräsent: Zum hundertjährigen Bestehen wurden 1999 neue Dieseltriebwagen (187 018 im Bild) in Betrieb genommen.



Umsiedlung: Die 99 222 kam 1966 in den Harz. Zuvor war sie auf der Meterspurstrecke Eisfeld-Schönbrunn im Einsatz.

Typs CombinoDuo. Im Bereich der Harzquerbahn erfolgt der Antrieb bis auf die lokbespannten Züge ab Nordhausen mit Dieseltriebwagen. Senior einer breiten Palette ist der zweiachsige, 1933 in Dienst gestellte 187 001. Liebevoll wiederaufgearbeitet, wird dieser als „T1“ bezeichnete Triebwagen bei der HSB für exklusive Sonderfahrten eingesetzt. Als jüngste Einheiten verkehren die drei 2004 in Dienst gestellten Siemens-CombinoDuos 187 201 bis 187 203 der Verkehrsbetriebe Nordhausen, die im Straßenbahnnetz der Stadt Nordhausen elektrisch und zwischen Nordhausen-Nord und Ilfeld Neanderklinik dieselektrisch unterwegs sind.

Dampflok-Stars in herrlicher Landschaft: die „99er“

Doch die großen Stars im Streckennetz sind natürlich eine Fülle an bestens gepflegten Dampflokomotiven. Eingebettet in die wunderschöne Harzlandschaft, kommen bei der HSB so viele historisch einmalige Fahrzeuge sowohl fahrplanmäßig als auch bei Charter- oder Sonderfahrten zum Einsatz wie wohl in kaum einer anderen Region weltweit. Durchweg ist es die Baureihe 99, die hier in zahlreichen verschiedenen Varietäten zu erleben ist.

Da wären zum Beispiel die legendären Mallet-Lokomotiven 99 5901 und 99 5902. Gebaut zwischen 1897 und 1900 waren diese ob ihrer guten Bogenläufigkeit für die engen Kurvenradien des Harzes besonders geeignet. Diese beiden Maschinen sind derzeit kalt abgestellt. Im Mai wurde zudem die letzte betriebsfähige Mallet-Lok, die 99 506, in den Ruhestand geschickt. Fans der „Mallet“-Bauart müssen aber nicht für immer auf die markante Loktype verzichten. Im Zuge des in zwei Jahren anstehenden Jubiläums „125 Jahre Harzquer- und Brockenbahn“ hat die HSB die Reaktivierung einer 1897 gebauten „Mallet“-Lokomotive vorgesehen.

Einige Jahre mehr auf dem Buckel haben hingegen die Dampflokomotiven 99 6101 (die zur betriebsfähigen Aufarbeitung vorgesehen ist) sowie die inzwischen rollfähig aufgearbeitete 99 6102. Eine Attraktion ist auch die 99 7222: Im Jahre 1931 von der Deutschen Reichsbahn als 99 222



Idylle: Egal zu welcher Jahreszeit, eine Dampflokfahrt im Harz bietet ein Technikerlebnis pur und immer bleibende Natureindrücke.

für die Meterspurstrecke Eisfeld-Schönbrunn angeschafft, erhielt sie 1970 mit der Einführung des EDV-gestützten Nummernsystems ihre neue Nummer 99 7222. 1993 übernahm die HSB die Lokomotive von der Deutschen Reichsbahn und gab ihr nach und nach ihr Erscheinungsbild der 1960er-Jahre wieder zurück. Die Lokomotive kommt heute im Regel- und Sonderzugverkehr von der Einsatzstelle Wernigerode aus zum Einsatz.

Mitte der 1930er-Jahre begann dann auf Harzer Schienen die Erneuerung des Fahrzeugparks. Für den anspruchsvollen Güterverkehr konzipierte Krupp eine neue Typenreihe, von der kriegsbedingt allerdings nur eine Maschine gebaut wurde: die NWE 21. Zehn Jahre später landete sie als 99 6001 bei der Deutschen Reichsbahn, Ende der 1950er-Jahre schließlich im Selketal, wo sie heute noch als Stammlokomotive in der Einsatzstelle Gernrode stationiert ist.

Jüngste Meterspurloks im Bestand der HSB sind schließlich die von 1954 bis 1956 vom VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ in Babelsberg gebauten Maschinen 99 7231 bis 99 7247. Auch diese 17 Lokomotiven übernahm die HSB im Jahre 1993, von denen circa zehn Exemplare planmäßig von Wernigerode und Nordhausen-Nord aus im Einsatz und als „Brockenloks“ prägend für das Bild der Harzer Schmalspurbahnen sind. Flankiert werden diese Dampfloks-Schönheiten von originellen Sonderwagen wie dem partytauglichen, außen mit einem bunten „Mephisto“-Motiv lackierten Barwagen KBWG 900 483 oder einem aus einem umgebauten Güterwagen hervorgegangenen „Schienencabrio“. Absolutes Schmuckstück ist schließlich ein über 100 Jahre alter, herrlich aufgearbeiteter und mit großen Panoramafenstern ausgestatteter Salonwagen im Stil der 1920er-Jahre. Doch egal ob im schmucken Sonderzug oder fahrplanmäßig per Dampflokszug oder im Dieseltriebwagen: Eine Fahrt mit der HSB lohnt immer – und auf jedem ihrer drei prachtvollen Streckenabschnitte.



Typisch: Mit der dunkelroten Lackierung ihrer Personenwagen hat die HSB ein ganz besonderes Zeichen der Wiedererkennung.



Aufarbeitung: Um den Reisekomfort auf der Harzquerbahn zu verbessern, wurden viele Personenwagen rekonstruiert.

Neues rund um die Gartenbahn

Ein Ensemble für Pferde, ein neuer Bahnhof, eine Fußgängerbrücke oder legendäre Oldtimer – neues Zubehör bringt Leben auf die Anlage.

FALLER www.faller.de

Bahnhof und Pferde

Bereits im 12. Jahrhundert wurde das Dorf Lavin am Fluss Lavinuoz erwähnt. Nach einer wechselvollen Geschichte des Dorfes errichtete die Rhätische Bahn 1913 den Bahnhof Lavin, der an der Schmalspur-Bahnstrecke Scuol-Tarasp – Pontresina und Chur liegt. Genau diesen Bahnhof im Kanton Graubünden hat jetzt Pola nachgebildet. Heute gehört das kleine Dorf zu der internationalen Alpenvereinsinitiative „Bergsteigerdörfer“. Die winzige Gemeinde mit rund 170 Einwohnern, zwei Hotels sowie einigen Ferienwohnungen hat noch weitere Bezüge zur Rhätische Bahn: Das Südportal des Vereintunnels, der 1999 von der RhB eröffnet wurde, liegt mit der Autoverladestation auf Laviner Boden. Und das Wappentier von Lavin, der Capricorono, hat erst im Herbst 2022 mit dem längsten Personenzug der Welt, den 25 „Capricorn“-Triebzüge zogen. Geschichte geschrieben. Die Nachbildung des kleinen Bahnhofs (Art. 330861) verfügt an der Straßenseite über eine Laderampe. Die tiefen Fensterlaibungen und das heruntergezogene Satteldach geben dem Gebäude den regionaltypischen Charakter. Die Türen des Modells sind beweglich. Dort, wo Landwirtschaft eine Rolle spielt, könnte auch das neue Pferde-Ensemble seinen Platz finden. Der geräumige Pferdestall (Art. 331147), der nicht allein den Pferden, sondern auch einem Traktor Unterstellmöglichkeit bietet, öffnet dafür seine großen Torflügel. Die typischen zweigeteilten Boxentüren, die in den Pferdestall führen, sind ebenfalls beweglich. Passend dazu hat Faller den Pferdeunterstand mit Koppelzaun konzipiert (Art. 331146). Der gezimmerte Offenstall sorgt für den Schutz der Pferde. Unter der Artikelnummer 331552 können zudem weitere Pferde erstanden werden.



Schmucker Bergbahnhof: die neue Station Lavin (Art. 330861).



Gut versorgt: der Pferdestall (Art. 331147) als komfortables Quartier.



Große Freiheit: Der offene Pferdestall mit Koppel (Art. 331146) passt in jede Landschaft – ob in Bergtälern oder in den Weiten einer Ebene.

WILAMO www.wilamo.de

Tante Emma und Brücke

Mit einem Tante-Emma-Laden kann man ganz leicht die „guten alten Zeiten“ wiederaufleben lassen. Inzwischen erinnern auch Unverpackt-Läden ein bisschen an die Zeit, in der die individuelle Bedienung noch großgeschrieben wurde – auch wenn sich das Ambiente verändert hat. Wilamo bietet hierfür sein Vollhaus mit Ladengeschäft. Das Teile-Set ist aus HDF gelasert. Die Scheiben bestehen aus Acryl. Ebenso gerne gesehen bei Spur-G-Fans: die Fußgängerbrücke für den Außenbereich. Sie ist ab sofort auch aus Kunststoff für den Außenbereich verfügbar. Extramaße liefert Wilamo auf Wunsch.



Wohnen und Arbeiten: Im Haus wird nicht nur Ware verkauft, die Verkäuferinnen und Verkäufer können auch darin wohnen.



Sehr beständig: Das Material der Brücke, die sich über zwei LGB Gleise schlägt, ist witterungs-, chemikalien- und UV-beständig. Verfügbar in Schwarz, Weiß, Blau und Rot.



Großzügig: Der Tante-Emma-Laden ist bei diesem Modell nicht gerade klein.

FGB BERLIN www.fgb-berlin.de

American Lifestyle

Wieder fallen die American-Diorama-Figuren, die sich auf dem aktuellen „Laufsteg“ von FGB Berlin präsentieren, durch ihre selbstbewusste Haltung auf. Da ist Jordana (Art.-Nr. 76427), die mit verschränkten Armen klar macht, dass ihr niemand so schnell Angst einflößt. Oder Hektor im grünen Hemd (Art.-Nr. 76343), der ebenfalls zu sagen scheint: „Ich weiß genau, was ich will!“ Mobby mit Bierbauch und Käppi (Art.-Nr. 7643) und Lars (Art.-Nr. 76435) sind eher burschikos gekleidet und demonstrieren mit ihren Händen in den Hosentaschen Lockerheit und Gelassenheit. Die luftige Bekleidung vermittelt Frühlings-Atmosphäre. Kein Wunder, dass FGB Berlin auch Strandliege und Utensilien samt buntem Sonnenschirm im Angebot hat (Strandzubehör AMD 76417). Und die Bank, die zum Plaudern an der Frischluft einlädt, gibt's im Doppelpack (AMD 38436).



Der nächste Sommer kommt bestimmt: Für die Frischluftsaison hat FGB Berlin verschiedenes Personal im Programm. Man beachte: Die Kunststofffiguren im Maßstab 1:24 sind für Slotcars entworfen, also nicht wetterfest.

GMTS www.lkw-modelle.de

Oldtimer im Quartett

Auch wenn wir uns gerne an den Komfort unserer neuen Pkw gewöhnt haben, lieben die meisten doch die älteren Modelle der Autogenerationen – egal ob aus den 1940er-, 1950er- oder 1970er-Jahren. Auch LGB Freunde begeistern sich dafür, wenn Oldies auf ihren Landschaften Spritztouren unternehmen, vor dem Bahnhofsgebäude parken oder ungeduldig vor der Bahn-schranke warten. Nun stellt GMTS Brinkmeier neue Pkw-Modelle bereit: Da sticht der beige Audi Quattro aus dem Jahr 1981 ins Auge (WB 124126). Der Citroen DS Pallas erregte 1955 ebenso viel Aufsehen (WB124127). Außerdem im Angebot: Der Renault Carvelle von 1959 (WB 24068) sowie der Ford Escort RS, der seit 1967 läuft (WB124130).

Hohe Verkaufszahlen: Der Citroen DS Pallas, der 1955 auf dem Pariser Automobilsalon der Öffentlichkeit präsentiert wurde, erbrachte bereits am ersten Abend 12.000 Bestellungen.



MXION www.mxion.de

Es werde Licht

Es sind meist die Einzelheiten, die Atmosphäre schaffen – beispielsweise im Speisewagen der Eisenbahn. MXION hat jetzt die Tischlampe Designer im Programm, die im Zugrestaurant heimeliges Licht spendet. Auch zwei Standard-Tischlampen gehören zum Sortiment. So ist für Beleuchtung gesorgt, wenn die Restaurantgäste im Zug ihre Gläser inspizieren, bevor Wein oder Wasser fließt. Auch draußen darf das Licht nicht fehlen! (Schutz-)Signale geben schließlich genaue Auskunft darüber, wie Weichen gestellt sind, wo gestoppt werden muss und wo ein Fahrverbot aufgehoben ist. Die Modell-Werkstatt MXION hat die moderne Weichenlaterne LSS WSD ins Repertoire aufgenommen. Der WSD zeigt die aktuelle Lage der Weiche auf beiden Seiten an und kann beim Umschaltvorgang das typische Blinken wiedergeben.



Innen wie außen spielen Lampen eine wichtige Rolle auf der Gartenbahn. Während die Tischlampen und Gläser für Atmosphäre im Speisewagen sorgen, gelten Schutzsignale für Zug- und Rangierfahrten.



HEYN www.modell-werkstatt.de

Vom Anstecker bis zur Ölkanne

Kann's noch etwas mehr sein? Auf der Gartenbahnanlage immer! Schließlich birgt der Alltag im Betriebswerk, auf den Gleisen oder im Bahnhof immens viele Aufgaben, die für Arbeiter oder Zugpersonal zu erledigen sind. Und so gerne Zuschauer und Rangierer ihre Vorstellungskraft aktivieren, genauso gerne erblicken sie reale Dinge im Miniaturformat. Zum Beispiel die Bierfässer, die gerade verladen werden, oder die Ölfässer, die das Schmiermittel liefern, damit die Maschinerie wie am Schnürchen läuft. Den Gartenbahner freut auch der Anstecker von Heyn, der eine Harzlok abbildet und den er sich stolz ans Revers heften kann.



Accessoires: Der Anstecker mit der Harzlok 99222 fällt auf und schmückt jedes Revers. Harzlok und Andreaskreuz – Letzteres im Maßstab 1:32 – sind aus Rahmen-Emailtechnik gefertigt. Aus Kunststoff sind die zwei großen und zwei kleinen Bierfässer als auch die Ölfässer mit Kanne gefertigt.



Umbausatz „Diesel“ für LCE/ICE

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

www.gartenbahnfilm.com We speak:

www.grootspoor.com

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

Kanaaldijk 122B 1831 GC Koedijk. Wednesday 13.00 - 17.00
 Tel. 0031 - (0)72 5618707 Thursday 13.00 - 17.00
 Fax 0031 - (0)72-5627806 Friday 10.00 - 21.00
 Mail Info@grootspoor.com Saturday 10.00 - 17.00
NO TAX / VAT. Outside of Europe!!!

LGB CLUBMODELL 2023
 Bestellschluss: 28.02.2023

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

IMPRESSUM

Depesche
 www.lgb.de DAS MAGAZIN FÜR LGB FREUNDE AUSGABE 1/2023

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, Andreas
 Schumann, Karsten Speyer, Gabriele Visintin,
 V.i.S.d.P.: Peter Waldeitner

Koordination
 Silvia Römpf

Grafische Gestaltung/Layout/DTP
 JatDesign José Tejada, Rottenburg
 Kontakt zur Redaktion:

3G Media GmbH
 Rotebühlstr. 51a, 70178 Stuttgart
 Tel.: +49 (0)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
 Albul, Stefan Bolz, Claus Dick, Faller, FGB Berlin,

Hendrik Hauschild, Heyn Modellwerkstatt, Kötzle
 design, Stefan Kühnlein, LGB, LGB-Freunde Nie-
 derrhein, Mixon, Carsten Rose, Volker Schadach,
 Arnulf Schäfer, Andreas Schumann, SOEG, Sutter
 Bahnreisen, Peter Tadsen, Peter Waldeitner,
 Wilamo,

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 8,50 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.

374621 D

Den Clubausgaben liegt der Neuheiten-
 Prospekt 2023 sowie der Bestellschein für
 den LGB Katalog 2023 bei.

Wir suchen die schönste Gartenbahn 2023

Viele Gartenbahner haben in den vergangenen Jahren stark an ihren Anlagen gearbeitet. Daher – auf ein Neues: Wir suchen wieder die schönste Gartenbahn des Jahres 2023. Machen Sie mit und gewinnen Sie.



In der Ausgabe 01/22 haben wir aus allen Gewinnern der vergangenen sechs Jahre von den Lesern die schönste Gartenbahn wählen lassen. Die Anlage von Werner Bosshard aus der Schweiz (siehe Bild oben) kam dabei auf den ersten Platz. Sie konnte auch mit einigen Superlativen aufwarten: drei Personenbahnhöfen, zwei Haltestellen, einem Güterbahnhof sowie einem riesigen Schattenbahnhof mit Abstellmöglichkeiten für 24 komplette Züge. Platz zwei ging an Nicolas Mayer aus Österreich, der eine dezent ausgeführte Gleisanlage, die in einem eingleisigen Rundkurs um das Haus herumführt, und dazu viele schön ausgearbeitete Streckenabschnitte umsetzte.

Nach den umfangreichen Vorstellungen der vergangenen Jahre suchen wir nun für 2023 wieder die schönste Gartenbahn. Das Leben bietet eine Fülle an Einfällen und Ideen. Das gilt natürlich

auch – oder erst recht – für die Gartenbahn. Jedes Gelände hat seine eigene Topografie, jeder Gartenbahner seine eigenen Schwerpunkte. Für den einen geht es um eine möglichst vorbildgerechte Umsetzung einer Bahnstrecke, ein anderer möchte vor allem eine harmonische Einheit von Natur und Technik. Überraschen Sie uns mit Ihrer Gartenbahn. Egal, ob Sie eine US-Anlage, eine felsige Gebirgsstrecke mit Viadukten, eine Gartenlandschaft mit Wasserfällen oder ein liebevoll in den Garten eingebettetes Gleisoval errichtet haben – wir sind für alle Varianten an Gartenbahnen offen.

Mitmachen können alle, egal ob die Anlage draußen oder drinnen ist, ob sie in Europa, den USA oder einem anderen Land beheimatet ist. Entscheidend ist der Gesamteindruck der Anlage, die von einer Fachjury bewertet wird. Machen Sie mit – es lohnt sich. Einsendeschluss ist der 31. Juli 2023.

MITMACHEN – SO GEHT'S

Fragebogen ausfüllen: Auf www.lgb.de finden Sie einen Fragebogen zu Ihrer Anlage, den Sie bitte ausfüllen. Falls Sie keinen Internetzugang haben, können Sie den Fragebogen auch schriftlich unter der unten angegebenen Adresse anfordern.

Fotos machen: Bitte ergänzen Sie Ihre Bewerbung mit vier aussagekräftigen Fotos, auf denen Ihre Anlage komplett und in Details zu sehen ist.

Gleisplan-Skizze erstellen: Bitte erweitern Sie Ihre Bewerbung um eine Gleisplanskizze, so erhält die Jury einen Eindruck von Ihrer Gesamtanlage.

Adresse: Ausgefüllten Fragebogen, Fotos und Gleisplanskizze bitte per Mail an: LGB-Depesche@3g-media.de oder per Post senden an: LGB Depesche, c/o Gebr. Märklin & Cie. GmbH, Stuttgarter Straße 55-57, 73033 Göppingen

Einsendeschluss: 31. Juli 2023

DAS KÖNNEN SIE GEWINNEN

1. PREIS

Das Vorbild der Diesellok Nr. 33 der Baureihe V 10C ist heute noch bei der Mansfelder Bergwerksbahn im Einsatz. Das LGB Modell ist mit einem Hochleistungsmotor und einem mfx/DCC-Decoder ausgestattet und verfügt über zahlreiche Licht- und Soundfunktionen.



Art. 20323

2. PREIS

Modell eines typischen Arbeitswagens - umgangssprachlich „Crew Car“ oder „Speeder“ genannt - wie er bei vielen amerikanischen Bahngesellschaften im Einsatz war und teilweise heute noch ist. Feindetaillierte Ausführung in der Farbgebung von Coca-Cola®.



Art. 20064

3. PREIS

Personenwagen der Sächsischen Dampfeisenbahngesellschaft (SDG), wie er heute noch bei der Fichtelbergbahn im Einsatz ist. Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI mit vorbildgetreuer Inneneinrichtung und Metallradsätzen. Aufgelegt zum 125-jährigen Jubiläum der Fichtelbergbahn von Cranzahl nach Oberwiesenthal.

Art. 36370



Viel grün: Mit seiner Anlage belegte Nicolas Mayer aus Österreich bei der Gesamt-Abstimmung 2022 den zweiten Platz.

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-wejimdo.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 Tümmmermann, Tel.: +49 (0)1 72/2 08 46 53, E-Mail: info@lgb-niederrhein.de, www.lgb-niederrhein.de

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

64347 Griesheim, Interessengemeinschaft Griesheimer Gartenbahner e. V., Werner Zetzl, 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)175/8 49 67 49, 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/ 8 50 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

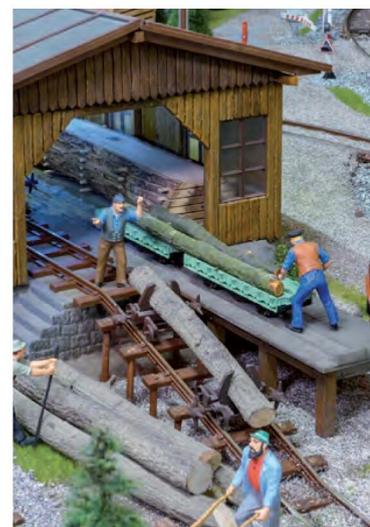
GB-BD16 1UD Yorkshire, Yorkshire Dales G Scale Club, E-Mail: philipinman9004@gmail.com, Tel No: 01274 490489 Mobile 07816835481 Homepage: ydgs.co.uk

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

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

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

USA-Buffalo, New York, Western NY Garden Railway Society (WNYGRS), E-Mail: drlg@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:



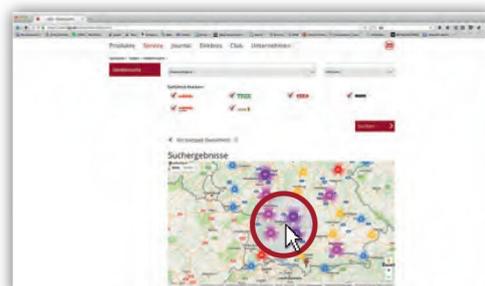
NEUER INTERNETAUFTRITT!



1 Startseite aufrufen
 www.lgb.de
 Menüpunkt Händler anklicken



2
 Postleitzahl eingeben



3
 Händler auswählen
 und Adresse ausdrucken



Stolz: Dr. Renato Fasciati, Peter Spuhler (Stadler Rail AG) und Edgar Keller (ABB) präsentieren die Weltrekord-Urkunde (v. l. n. r.).

Erfolgreich durchstarten

Im Gespräch mit der LGB Depesche erläutert RhB-Chef Dr. Renato Fasciati die nächsten Projekte der RhB nach einem gelungenen Weltrekord.

Mit einem Abstand nun von mehreren Wochen: Wie blicken Sie heute auf den 29.10. zurück?

Wir sind noch immer überwältigt von den Eindrücken und der Resonanz, welche durch den Weltrekordversuch ausgelöst wurden. Nach wie vor erhalten wir zahlreiche Rückmeldungen. Es ist schon enorm, zu sehen, was mit diesem Weltrekordversuch und den Bildern davon ausgelöst wurde. Gleichzeitig wird einem auch bewusst, was für den Erfolg alles stimmen musste.

Was wird von diesem großen Ereignis bleiben?

Das ist der bekannte Blick in die Kristallkugel. Klar ist, dass wir mit diesem Weltrekordversuch sehr viel positive Energie erzeugen konnten, bei Mitarbeitenden und Partnern, in der Politik und bei unseren Kunden. Was wir aber vor allem erzielen möchten, sind Fahrgäste auf dieser wunderbaren Albulalinie. Wir erhoffen uns, dass der Schauplatz des Weltrekordversuchs besucht werden wird. Ob uns dies gelingen wird, muss sich noch zeigen. Doch wir konnten große Aufmerksamkeit erzeugen, was natürlich dazu helfen kann.

Die Medienresonanz war beeindruckend. Was hat Sie dennoch überrascht?

Wir hatten eigentlich genau auf dies hingearbeitet, was nun eingetroffen ist. So wollten wir eine große Medienresonanz erzielen, um die Rhätische Bahn, Graubünden und die Schweiz nach den mageren Corona-Jahren wieder weltweit in Erinnerung zu rufen. Überrascht war ich jedoch über das Ausmaß der Resonanz. Wir hätten sie uns nicht im Traum so groß vorgestellt. Da haben uns die verschiedenen Partner wie Märklin und LGB sehr stark unterstützt.

Gibt es weitere Projekte, die Sie in den nächsten Jahren angehen möchten?

An Projekten wird es der Rhätischen Bahn in den kommenden Jahren nicht fehlen. Wir erneuern weiter mit Hochdruck unsere Infrastruktur und unsere Fahrzeugflotte. In der Digitalisierung werden wir weitere Schritte vorankommen und das Angebot wird hin zu einem Halbstundentakt ausgebaut. Sicher werden wir ab und zu auch wieder etwas Unerwartetes organisieren, um die Begeisterung für die RhB zu wecken.

In Planung ist eine Erlebniswelt am Landwasserviadukt. Worin besteht der Reiz dieser Erlebniswelt?

Der Landwasserviadukt ist bereits heute weltbekannt. Mit der Landwasserwelt möchten wir diesen Leuchtturm in Graubünden mit Halb- und Ganztagesangeboten erlebbar machen und noch stärker zu einem Wahrzeichen Graubündens weiterentwickeln. Die Region Albula bietet da viel Potenzial. Ich denke dabei an das Bahnmuseum Albula in Bergün oder den Nostalgiezug zwischen Davos und Filisur. Wir hoffen und arbeiten derzeit darauf hin, diese Landwasserwelt im Sommer 2024 eröffnen zu können.

Mit der Beschaffung der 56 „Capricorn“-Einheiten modernisiert die RhB ihren Fuhrpark grundlegend. Wird es weitere große Investitionen in die Infrastruktur in den nächsten Jahren geben?

Neben weiteren Rollmaterialinvestitionen, zum Beispiel der Beschaffung neuer Reisezugwagen als Ersatz für die Einheitswagen 1 bis 4, wird die RhB auch in den kommenden Jahren weit über 200 Millionen Schweizer Franken jährlich in ihre Infrastruktur investieren. Zum Beispiel werden der neue Albulatunnel fertiggestellt und viele mittlere und kleine Stationsumbauten im Rahmen des Behindertengleichstellungsgesetzes durchgeführt. Ein grosses Projekt ist zudem der Umbau des Bahnhofs Landquart. Bis etwa 2031 werden die Publikumsanlagen und Gleise im Bereich des Personenverkehrs neu erstellt, sodass wir einen perrongleichen

neuen Zugverkehr ermöglichen. Ein weiteres Projekt ist der Bau des neuen Landwasserviadukts, das die Strecke zwischen Bergün und Filisur neu ausstatten wird. Dies ist ein zentraler Bestandteil unserer Infrastrukturinvestitionen. Ein weiteres Projekt ist der Bau des neuen Albulatunnels, der die Strecke zwischen Bergün und Filisur neu ausstatten wird. Dies ist ein zentraler Bestandteil unserer Infrastrukturinvestitionen. Ein weiteres Projekt ist der Bau des neuen Landwasserviadukts, das die Strecke zwischen Bergün und Filisur neu ausstatten wird. Dies ist ein zentraler Bestandteil unserer Infrastrukturinvestitionen.

chen Umstieg von der Normalspur auf Meterspur bieten können. Gleichzeitig werden in den kommenden zwei bis drei Jahren die neuen Werkstätten und ein neues Zentrallager/Bürogebäude erstellt. Daneben werden auf dem ganzen Streckennetz zahlreiche Kunstbauten, das heißt Tunnels, Brücken, Galerien und Stützmauern, grundlegend erneuert.

Der Rohbau des neuen Albulatunnels ist bereits fertig. Wann soll der erste Zug im Planbetrieb durch den Tunnel fahren?

Am 6. Dezember 2022 wurde der Rohbau der RhB übergeben. Der Einbau der Bahntechnik ist nun der nächste Schritt und wir sind sehr zuversichtlich, dass wir im Juni 2024 den neuen Tunnel in Betrieb nehmen können.

Die Zusammenarbeit zwischen Märklin/LGB und der RhB hat sich in den vergangenen Jahren nochmals stark intensiviert. Was schätzen Sie an dieser Zusammenarbeit?

Ich sehe diese Partnerschaft als gegenseitige Win-win-Situation. Der Modellbau profitiert vom positiv behafteten Image der Rhätischen Bahn und die Rhätische Bahn profitiert von den vielen Modellen, welche als „Markenbotschafter“ in die ganze Welt vertrieben werden. Die Partnerschaft bedeutet mir jedoch noch viel mehr. Wir ermutigen uns gegenseitig mit immer neuen Ideen, wie wir gemeinsam – im Original und der Modellwelt – die Faszination der Rhätischen Bahn unseren Fans vermitteln können. Ich bin überzeugt, dass hier noch viel Potenzial besteht. So freue ich mich zum Beispiel jetzt schon auf eine beeindruckende Außenanlage beim Bahnmuseum in Bergün!

Die vergangenen Jahre waren für alle Verkehrsunternehmen nicht einfach. Wo sehen Sie die größten Herausforderungen für die nächsten Jahre? Welcher Wunsch sollte in Erfüllung gehen?

Ja, die beiden Coronajahre waren sehr herausfordernd, umso dankbarer sind wir, dass sich diese Situation schneller als ursprünglich erwartet wieder normalisiert hat. Die nahe und mittlere Zukunft ist derzeit schwer zu lesen. Es gibt einen schrecklichen Krieg in der Ukraine, steigende Rohstoffpreise und Zinsen und eine allgemein hohe Teuerung. All dies sind Faktoren, deren Auswirkung auf die Mobilität, auf den Tourismus und die Rhätische Bahn derzeit sehr schwer einschätzbar sind. Ich hoffe natürlich, dass sich diese Situation in naher Zeit wieder normalisiert und wir die Rhätische Bahn entsprechend in eine positive Zukunft führen können.



Landwasserviadukt: Mit dem Aufbau der Landwasserwelt mit Halb- und Ganztagsangeboten soll die Region rund um den Viadukt weiter an Attraktivität gewinnen.



Top Zusammenarbeit: Die Partnerschaft mit Märklin/LGB – im Bild Märklin Geschäftsführer Wolfrad Bächle (links) und LGB Produktmanager Andreas Schumann (rechts) bei der Präsentation der Weltrekord-Sonderlok – wird weiter intensiviert.



Großprojekt: Der Rohbau des Albulatunnels ist abgeschlossen (hier mit Pressevertretern vor der Weltrekordfahrt). Im Juni 2024 sollen die Züge durch den neuen Tunnel rollen.

Dampflokomotive Baureihe 99.02

In den 1970er-Jahren stellte sich bei der Deutschen Reichsbahn (DR) die Frage nach einem rationelleren Betrieb auf den Schmalspurstrecken im Harz. Die ursprünglich angedachte Ablösung, Dampfloks durch neue Dieselloks zu ersetzen, scheiterte an den passenden Loks und den fehlenden Devisen. So wurde – notgedrungen – der Dampfbetrieb beibehalten. Um dennoch eine gewisse Modernisierung des Lokparks zu erreichen, beschloss man die Umstellung der Dampfloks der Baureihe 99.23-24 auf Ölfeuerung. Mit der 99 0244-6 bringt LGB erstmals eine Lok (Art. 26818), die im Vorbild mit Ölfeuerung unterwegs war. Zur Lok passen zusätzlich ein Gepäck- und zwei Personenwagen. In der nächsten Ausgabe geben wir einen gesamten Überblick über die Modelle, die einen typischen Personenzug nachbilden, wie er in den 1970er- und 1980er-Jahren im Harz im Einsatz war.



Gebirgsbau

Nach dem Unterbau in dieser Ausgabe widmen wir uns in der nächsten Folge zur LGB Freilandanlage am Märklineum dem Aufbau des Gebirges. Hier experimentierte das Anlagenteam mit verschiedenen Materialien, um eine wetterfeste Grundlage für die über zwei Meter hohe Formation zu bekommen. Der Clou sind dabei zwanzig bepflanzbare Felseinlassungen, die nicht nur für einen anregenden Anblick sorgen, sondern auch der Begehbarkeit des Bergmassivs dienen.



Montreux Berner Oberland Bahn

Sie bietet fantastische Ausblicke auf den Genfer See und in die Schweizer Bergwelt: die Montreux Berner Oberland Bahn, kurz MOB. Ihre 75 Kilometer lange Strecke verbindet Montreux mit Zweisimmen und Lenk im Simmental. Und seit Dezember 2022 besitzt die Bahn ein weiteres Novum: Mussten Fahrgäste bei einer Fahrt zwischen Interlaken und Montreux bisher am Bahnhof Zweisimmen wegen der unterschiedlichen Spurweiten umsteigen, können sie nun dank eines neuen Triebwagentyps mit variabler Spurbreite problemlos weiterfahren. Ein weiterer Anlass, sich der MOB und ihren wunderschönen Strecken zu widmen.

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

Die nächste LGB Depesche
erscheint Anfang Mai 2023



Bahnerlebnisse & Ausflüge

www.rhb.ch/bahnerlebnisse



Vollmondfahrt

Die nächtliche Fahrt im Panoramawagen startet in St. Moritz, führt vorbei am Morteratschgletscher und am Lago Bianco bis nach Alp Grüm, inklusive Apéro und Nachtessen.



Führerstandsfahrten

Ein Traum für jeden Bahnfan: Reisen Sie im Führerstand einer RhB-Lokomotive an vorderster Front durch das Albulatal oder über den Berninapass. Am Ziel liegen Erinnerungszertifikat und Schnappschüsse für Sie bereit.



Bernina Panorama Winter

Reisen Sie mit besonders viel Aussicht durchs UNESCO Welterbe RhB: Für nur fünf Franken Aufpreis nehmen Sie Platz in den bequemen Panoramawagen und genießen eine spektakuläre Rundumsicht zwischen St. Moritz und Tirano.



Gourmino – Die rollende Versuchung

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



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.

Beratung / Reservierung / Verkauf

Railservice der Rhätischen Bahn, Tel +41 81 288 65 65, railservice@rhb.ch, www.rhb.ch/bahnerlebnisse

NEU

POLA G



Neues für Ihren Garten!

Jetzt wird angebaut!

Der POLA G-Neuheitenprospekt 2023 ist
im Fachhandel oder direkt über FALLER
erhältlich.

330861
BAHNHOF
»LAVIN«



ab 03/23
1:22,5