

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



WWW.LGB.DE

Depesche

DAS MAGAZIN FÜR LGB FREUNDE

AUSGABE 2/2024



Stark und wendig

Die Highend-Modelle der Harzer Mallet-Loks



SOMMER-FASZINATION MIT LGB
Macht richtig Spaß: eine Anlage für eine Woche



MIT VIEL LIEBE FÜR DETAILS
Überblick über das neueste Zubehör 2024

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 Bewegungsbildern als exklusiven Club-Film.

Exklusives Clubpräsent

Als Clubmitglied erhalten Sie einmal jährlich ein exklusives Clubpräsent zugesendet.



Katalog/Neuheitenprospekte

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

LGB Clubkarte

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

Kostenloser Versand im Online Shop

Unser Online Shop gewährt Ihnen kostenlosen Versand innerhalb Deutschlands.

Clubreisen*

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

Kleines Willkommensgeschenk

für jedes neue Mitglied – lassen Sie sich überraschen.

Geburtstags-Gutschein

Zum Geburtstag erhalten Clubmitglieder einen Gutschein für unseren Online Shop und einen einmaligen Gratis-Eintritt ins Märklineum.

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 08-2 13

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



* abhängig von der Verfügbarkeit

LIEBE LESERIN, LIEBER LESER



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

Die Bauart Mallet hat unter Eisenbahnern einen besonderen Klang. Zeichnen sich die Loks doch durch ein zweigeteiltes Triebwerk aus, das sie sehr flexibel kurvenreiche (Berg-)Strecken durchfahren lässt. Daher war die Bauart sehr gut geeignet für die Schmalspurbahn im Harz. Die damalige Nordhausen-Wernigeroder-Eisenbahngesellschaft orderte deshalb in den späten 1890er-Jahren gleich zwölf Lokomotiven dieser Bauart. Drei der „übrig gebliebenen“ markanten Loks setzte die Harzer Schmalspurbahn (HSB) ab den 1990er-Jahren vor allem im Sonderzugdienst ein, wo sie wegen ihrer anspruchsvollen Technik zu Publikumslieblingen avancierten. LGB erweist diesem Trio – die 99 5902 befindet sich derzeit im Dampflokwerk Meiningen – mit einer Highend-Edition eine Reverenz. Die feindetaillierten Modelle sind nicht nur in filigraner Metallbauweise ausgeführt (mit vielen angesetzten Details), sondern verfügen auch über einen eingebauten Rauchgenerator mit radsynchronem Dampfausstoß sowie einen digital schaltbaren Zylinderdampf und Dampfausstoß an der Pfeife. In jedem Fall ein Schmuckstück für jede Anlage. Kleinode sind auch die Anlagen, die sich am Wettbewerb „Schönste Gartenbahn“ beteiligt haben. Die Leser haben entschieden: Wir stellen in dieser Ausgabe die drei Erstplatzierten für den Bereich Outdoor vor.

Eine Veränderung gibt es im Produktmanagement von LGB. Andreas Schumann, der über zehn Jahre die Marke LGB verantwortete, geht in den (Un-)Ruhestand und übergibt an Andreas Kobbe, der sich als langjähriger Märklin Mitarbeiter und Konstrukteur in Sachen Modellbahn ebenfalls exzellent auskennt. Welche Highlights im Rückblick für den einen besonders wichtig waren und worauf sich der „Neue“ freut, lesen Sie auf Seite 21. Viel Spaß mit der neuen Ausgabe der LGB Depesche!

Top-Neuheiten 2024 –
die drei Highend-Modelle
der Mallet-Loks vom Harz
(von rechts): 99 5901,
99 5902 (Epoche VI) und
die DR-Ausführung 99 5902
(Epoche IV).





6 Eines von drei High-end-Modellen der Harz-Mallets: die Lok mit der Nummer 99 5901.



MODELLE UND ANLAGEN

TOP-MODELL **6**
Über 100 Jahre verrichteten Loks der Bauart Mallet zuverlässig ihren Dienst auf der Harzer Schmalspurbahn (HSB). Drei Modellen erweist LGB in einer High-end-Edition aus Messing und Druckguss eine Reverenz.

TOP-ANLAGE **12**
Aufbauen, abbauen: Eine Woche im Jahr fährt Andreas Mischke seine Bahn im Garten aus. Warum sich der Aufwand lohnt und wie viel Fahrspaß die Bahn bereitet, erläutert der LGB Fan in unserem Beitrag.

MARKANTE SCHNAUZE **22**
Bereits in den 1920er-Jahren suchten Kleinbahnen nach einer wirtschaftlichen Lösung für schwach ausgelastete Strecken. Der Wismarer Schienenbus war oftmals der Rettungsanker für so manche Nebenbahn.

DURCHFAHRT IM HOCHGEBIRGE **26**

Am 8. Juni ist es soweit: Die Rhätische Bahn eröffnet ganz offiziell den neuen Albulatunnel. Wir blicken auf eine zehnjährige Bauzeit zurück und erläutern, warum der Tunnel für die RhB so wichtig ist.

KOLUMNE **30**

Thomas Oberkalmsteiner von der Pinzgauer Lokalbahn (PLB) gibt einen Ausblick auf ein sehr ereignisreiches Jahr 2024 und die zahlreichen Nostalgiefahrten.

KONTINUITÄT **31**

Andreas Schumann übergibt das LGB Produktmanagement an Andreas Kobbe – ein Stabwechsel.

TERRASSEN-BAHN **36**

Es geht auch ohne eigenen Garten: Paul Sprecher aus der Schweiz hat seine LGB Bahn mit allerlei Tricks und Kniffen auf seiner Terrasse aufgebaut.



22 Prägte Jahrzehnte den Verkehr auf Nebenbahnen: der Wismarer Schienenbus – gefragt immer wieder als Modell.



26 Am 2. Oktober 2018 feierte die RhB den bergmännischen Durchstich des neuen Albulatunnels. In diesem Juni geht er nun offiziell in Betrieb.



40 Gewinner Outdoor und Indoor/kompakt: Wir stellen die Sieger in unserem Anlagenwettbewerb „Schönste Gartenbahn 2023“ vor.

TIPPS UND KNOW-HOW

GROSSES FINALE..... 40

In den vergangenen Ausgaben haben wir die schönsten Outdoor- und Indoor-/Kompaktanlagen des Jahres 2023 vorgestellt. Die Leser haben nun aus den Finalisten ihre Top -3-Anlagen im Bereich Outdoor gewählt.

AHNENZUG 48

Eine außergewöhnliche „Allegra“-Einheit erinnert an den Zusammenschluss der RhB, Bernina- und Arosabahn und ist zugleich eine Reverenz an die erfolgreiche Bahngeschichte im Kanton Graubünden.

IM PORTRÄT..... 60

Alfred Simm feiert im Mai 2024 einen runden Geburtstag. Anlass für die Depesche, ihn über seine Motivation zu befragen, die ihn antreibt, sich über Jahrzehnte derart stark für die Schmalspurbahn in Sachsen einzusetzen.



60 Großer Motivator und Vorbild für viele, wenn es um den Erhalt und die kontinuierliche Pflege historischer Bahnen geht: Alfred Simm.

LGB WELT

EDITORIAL.....	3
AKTUELL.....	20
AUSBlick SOMMEREVENTS	31
NEUE KOOPERATIONSPARTNER ..	34
NEU IM FACHHANDEL.....	44
ZUBEHÖR.....	52
IMPRESSUM.....	53
LGB VOR ORT	56
VEREINE	58
HÄNDLER.....	59
VORSCHAU	62

Hoch hinaus

Die Geschichte der Mallet-Loks aus dem Harz ist eine ganz besondere. Drei Modellen erweist LGB in einer Highend-Edition aus Messing und Druckguss sowie Zylinderdampf auf allen vier Zylindern eine Reverenz.



Für ihre Meterspurstrecken im Harz bestellte die damalige Nordhau-sen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft – kurz NWE genannt – zwölf Lokomotiven der Bauart Mallet. Diese wurden zwischen 1897 und 1901 abgeliefert, und zwar neun Stück von der Fa. Jung in Jungenthal und die anderen drei Stück von der Mecklenburgischen Waggonfabrik in Güstrow. Diese reihte die NWE unter den Betriebsnummern 11 bis 22 in den Bestand ein. Um einen guten Bogenlauf auf den kurvenreichen Strecken zu gewährleisten, griff man ganz bewusst auf die vierachs-



Prägend: Über 100 Jahre gehörten Loks der Bauart Mallet zum Erscheinungsbild der HSB.

gen Loks der Bauart Mallet zurück, da hier die beiden vorderen Radsätze in einem beweglichen Drehgestell gelagert sind. Die 34 Tonnen schweren und knapp neun Meter langen Loks repräsentierten damals mit ihrer Leistung von rund 200 PS und ihrer Höchstgeschwindigkeit von 30 Kilometern pro Stunde (km/h) den Stand der Technik und konnten alle ihnen zugeordneten Aufgaben erfüllen. Wie zu dieser Zeit üblich, waren es Nassdampfloks und – entsprechend der Bauart Mallet – hatten sie ein Verbundtriebwerk. Das heißt, der Dampf strömte erst durch die Hochdruckzylind-



der am hinteren Triebwerk, danach aber nicht ins Freie, sondern in die am vorderen Triebwerk angeordneten Niederdruckzylinder. So wurde der Energieinhalt des Dampfs besser ausgenutzt und Kohlen eingespart. Die Vorräte waren mit 1,5 Tonnen Kohle und 5.000 Litern Wasser den Aufgaben entsprechend beträchtlich, dabei muss berücksichtigt werden, dass bei einer Tenderlok das Reibungsgewicht – und damit die Zugkraft – mit sinkenden Vorräten geringer wird, sodass die Lokmannschaften lieber früher als später nachgefüllt haben. Im Ersten Weltkrieg mussten

sechs Loks an die Heeresfeldbahnen abgegeben werden, darunter auch die drei in Güstrow gebauten Loks – sie kamen von diesem Einsatz nie wieder zurück, auch ihr Verbleib ist nicht nachvollziehbar. Die anderen sechs verrichteten äußerst zuverlässig weiterhin ihre Dienste bei der NWE. Zu Beginn der 1920er-Jahre zeigte sich aber, dass die Kessel der Maschinen verschlissen waren. Da aber Rahmen und Triebwerke noch in Ordnung waren, gab die NWE bei der Lokfabrik Jung die Entwicklung und den Bau eines neuen leistungsfähigeren Ersatzkessels in Auftrag, und so wurden

zwischen 1924 und 1929 alle sechs Loks mit neuen Dampferzeugern ausgerüstet. Ihre Leistung erhöhte sich dadurch auf 255 PS. 1927 verunglückte eine Lok dieser Serie so schwer, dass sie an Ort und Stelle – zusammen mit zwei Wagen – zerlegt werden musste. Die fünf verbliebenen Loks reichte die DR bei der Übernahme von der NWE im Jahre 1949 als 99 5901 bis 99 5905 ein und beschilderte sie entsprechend. Nachdem Mitte der 1950er-Jahre die Neubauloks aus Babelsberg – auch bekannt als „Harzbullen“ in den Betrieb kamen, gelangten die Mallet-Loks auf die Selketalbahn, wo

sie nicht mehr so stark gefordert wurden. Im Lauf der Zeit erfuhren sie manche Umbauten, so wurde zum Beispiel eine Druckluftbremse eingebaut, um die früher verwendete Vakuumbremse zu ersetzen, auch wurden die Wasserkästen in geschweißter Ausführung erneuert und weitere Teile ersetzt durch vorhandene Teile von anderen Loks. So ergaben sich im Lauf der Jahre doch Unterschiede zwischen den Loks, so zum Beispiel bei der Leitungsführung unter dem Umlauf, aber auch am Kamin, der Glocke oder den Lampen. Viele der Teile, die nachträglich angebaut wurden, sind auch unterschiedlich – so zum Beispiel das Blech vor der Rauchkammertür. Auch hat die 99 5901 eine Triebwerksbeleuchtung bekommen, die 55 5902 nicht.

Bereits zu DR-Zeiten setzte man die Maschinen gern vor Sonderzügen ein. So zum 75-jährigen Jubiläum der Harzquer-

und Brockenbahn im Jahre 1974. Für den Einsatz mit diesem Zug erhielten die 99 5901 und die 99 5903 einen grünen Anstrich und die alten Schilder, mit denen die Loks bei der NWE beschriftet waren. So fuhr dieser Zug in der Sommersaison zwischen Wernigerode und Beneckenstein. Auch auf Ausstellungen wurden die Maschinen gern gezeigt, sie erhielten teilweise Anstriche im historischen Design der NWE – wobei nicht belegt ist, dass diese immer bis zum letzten Pinselstrich historisch korrekt waren, es sah aber gut aus. Im Herbst 1988 schied diese Baureihe aus dem Plandienst aus, die 99 5904 und 99 5905 wurden verschrottet, die anderen drei Loks blieben im Bestand. Diese drei „übrig gebliebenen“ Loks übernahm dann die HSB und setzte sie ebenfalls vor allem im Sonderzugdienst ein, wobei die 99 5901 im Jahre 1998 wieder die übliche schwarz/

rote DR-Farbgebung bekam, die 99 5902 in den letzten Jahren aber in grüner Farbgebung unterwegs war. Die 99 5903 ist seit dem Jahr 2000 nicht betriebsfähig abgestellt, die beiden anderen fuhren noch lange als älteste Mallet-Loks in Deutschland im Harz, bis sie vor wenigen Jahren auch abgestellt wurden. Seit 2023 ist die 99 5902 zur Wiederaufarbeitung im Dampflokwerk Meiningen mit dem Ziel, dass sie noch im Lauf des Jahres 2024 zum 125. Jubiläum der Brockenbahn wieder fahren wird. Dem Vernehmen nach soll sie wieder die normale schwarz/rote DR-Farbgebung erhalten.

Die Harz-Mallets als Modell

Modelle der Harzer Schmalspurbahnen sind bei den LGB Freunden schon immer sehr beliebt, da nimmt es nicht wunder, dass immer wieder die Mallet-Lokomotiven als Modelle gewünscht werden. So nahm LGB das 125-jährige Jubiläum der Brockenbahn zum Anlass, um zur Spielwarenmesse 2024 mehrere Varianten dieser Maschine als Highend-Modelle in kompletter Metallbauweise vorzustellen.

HIGHLIGHTS

HSB Dampflok 995901

Art. 26591, Epoche VI

- 1 Originalgetreue schwarz/rote Lackierung der Epoche VI, wie die Lok heute noch bei der HSB vorhanden ist.
- 2 Feindetailliertes Modell in schwerer Metallbauweise mit vielen angesetzten Details, Antrieb mit zwei Hochleistungsmotoren.
- 3 Feindetailliertes Fahrwerk der Bauart Mallet; Gestänge und Antrieb der Schmierpumpe eindrucksvoll umgesetzt.
- 4 Ausgerüstet mit mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen wie Spitzenlicht, Führerstandsbeleuchtung, Fahrwerksbeleuchtung, Fahrgeräusch und vielem mehr.
- 5 Eingebauter Rauchgenerator mit radsynchronem Dampfausstoß sowie Zylinderdampf und Dampfausstoß an der Pfeife (digital schaltbar).



Alle drei Modelle: Ausführung in schwerer Metallbauweise aus Messing und Druckguss mit vielen angesetzten Details (Highend-Modell).

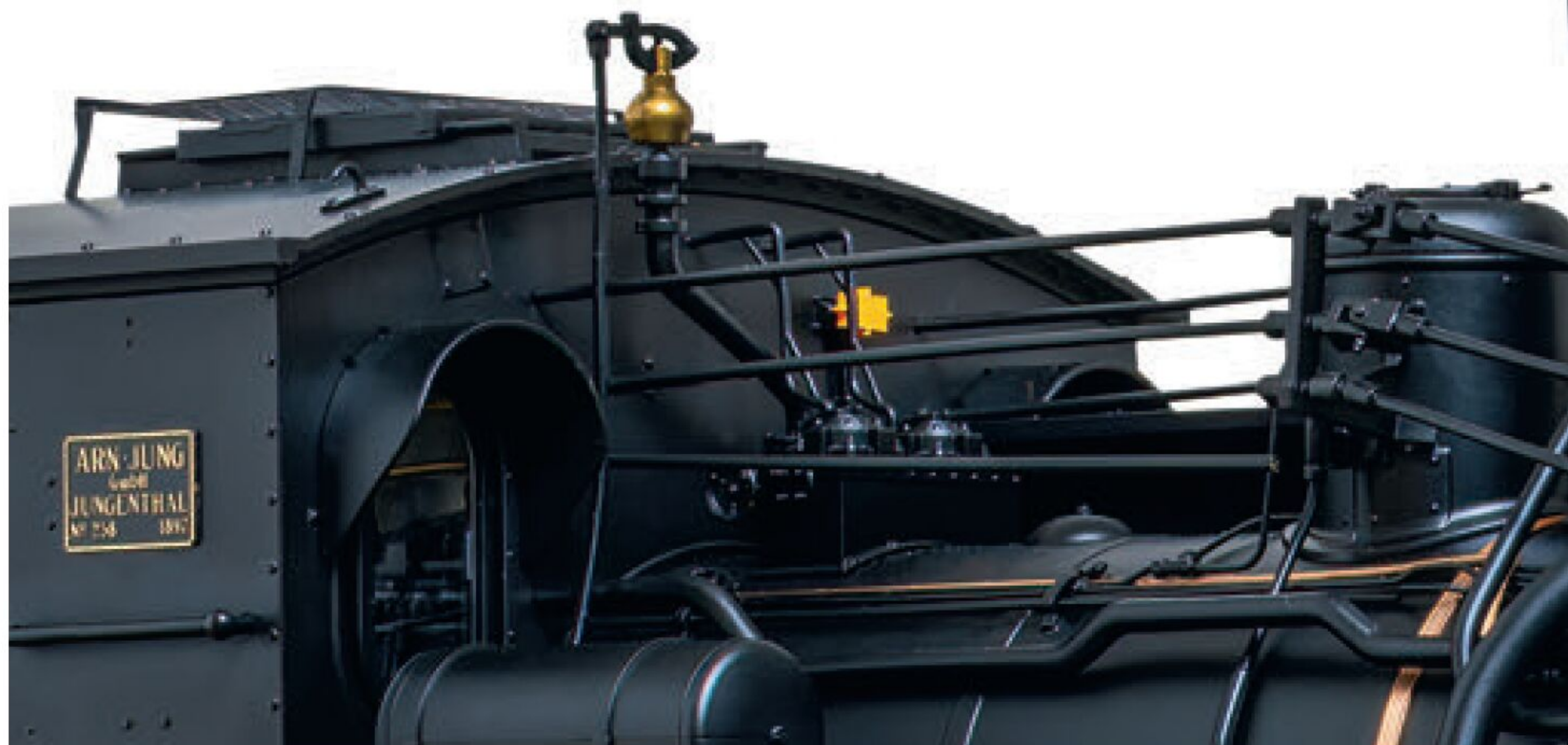


Beeindruckend: Feiner Metallguss, angesetzte Details aus Messing, feingliedrig umgesetztes Fahrwerk der Bauart Mallet, Zylinderdampf auf allen vier Zylindern und viele weitere Details machen die HSB-Dampflok zu einem wahren Highend-Modell.



Gern gesehen: Bis vor wenigen Jahren waren die 99 5901 und 99 5902 als älteste Mallet-Loks noch regelmäßig im Harz vor Sonderfahrten im Einsatz, bevor sie wie ihre Schwesterlok 99 5903 als nicht mehr betriebsfähig abgestellt wurden.

Im Stil der anderen sehr erfolgreichen Metallmodelle – wie der Rhätia oder der Fairlie – bieten diese hochdetaillierten Miniaturen feinste Modellbahntechnik: Angetrieben von zwei leistungsstarken Motoren können sie vor entsprechenden Zügen eingesetzt werden, auch ein Betrieb auf dem Radius 1 mit 600 Millimetern ist möglich. Dabei wurde das Fahrwerk Bauart Mallet entsprechend umgesetzt – das vordere Maschinengestell beweglich, das hintere ist fest gelagert. Hier wurde von den Konstrukteuren eine ausgeklügelte Mechanik entwickelt, damit das Modell den Radius 1 durchfährt, der für LGB Freunde Pflicht ist. Der eingebaute mfx/DCC-Sounddecoder ermöglicht im Digital-Betrieb umfangreiche Funktionen, darunter den radsynchronen Dampfausstoß beziehungsweise Zylinderdampf. Auch an der Pfeife wird Dampf ausgestoßen, wenn diese betätigt wird. Der Abdampf der Lichtmaschine und Luftpumpe wird – wenn diese Funktionen aktiviert sind – ebenfalls ausgestoßen, bei der Reichsbahnlok – die ja noch keine Druckluftbremse hatte – ist der Auspuff der Vakuumbremse digital aktivierbar. An beiden Enden der Lok sind digital schaltbare LGB Systemkupplungen montiert, was den Spielspaß beim Rangierbetrieb deutlich erhöht. Die Türen zum Führerstand können geöffnet werden, ebenso die Fenster und die Klappen ➡



Wie im Vorbild: Die 99 5901 bekam im Laufe der Jahre und zahlreicher Umbauten unter anderem eine Triebwerksbeleuchtung, die auch im Modell umgesetzt ist.



Technikwunder: Sehr detailliert wurde auch der Lokführerstand mit seinen zahlreichen Leitungen, Handrädern und Kontrollanzeigen im Modell realisiert. Dazu zählt selbstverständlich auch eine Führerstandsbeleuchtung.

in der Führerstandsrückwand sowie die Rauchkammertür. Ein weiteres schönes Detail ist der nachgebildete Antrieb der Schmierpumpe mittels Gestänge, wobei hier die Unterschiede in der Bauart der verschiedenen Loks genau umgesetzt wurden. Auch unterschiedlich ist die Anzahl und die Anordnung der Anstellstangen am Kessel, hier lohnt es sich wirklich, mal Modell und Original zu vergleichen.

Um alle Wünsche zu befriedigen, wird die Lok in verschiedenen Ausführungen gefertigt: Zum einen gibt es für die Epoche VI die HSB-Lok 99 5901 in schwarzer Farbgebung unter der Artikelnummer 26591 und die grüne 99 5902 unter der Artikelnummer



Sonderfahrten: Die 99 5902 war in den letzten Jahren – bis zu ihrer Abstellung – in grün/schwarz/roter Farbgebung unterwegs. Das Modell (Art. 26592) gibt diese Epoche VI-Variante wieder.

HIGHLIGHTS

HSB Dampflokomotive 99 5902

Art. 26592, Epoche VI

- 1 Wie alle drei Highend-Modelle der HSB-Mallet-Lokomotiven eine komplette Neukonstruktion mit über 30 Licht- und Soundfunktionen (Fahrgeräusch auch im Analogbetrieb funktionsfähig).
- 2 Alle Modelle mit zu öffnender Rauchkammertür und dahinter liegender Inneneinrichtung.
- 3 Öffnung an der Rückseite zwischen den Fenstern kann bei allen Modellen geöffnet werden (beide Flügel klappen nach innen).
- 4 Umsetzung der Vorbildvariante 99 5902 in der grün/schwarz/roten Farbgebung der Epoche VI, wie sie heute bei der HSB vorhanden ist.
- 5 Detailreiche Umsetzung: Zum Beispiel die Hebel der Wasserhähne sind hier farblich abgesetzt.

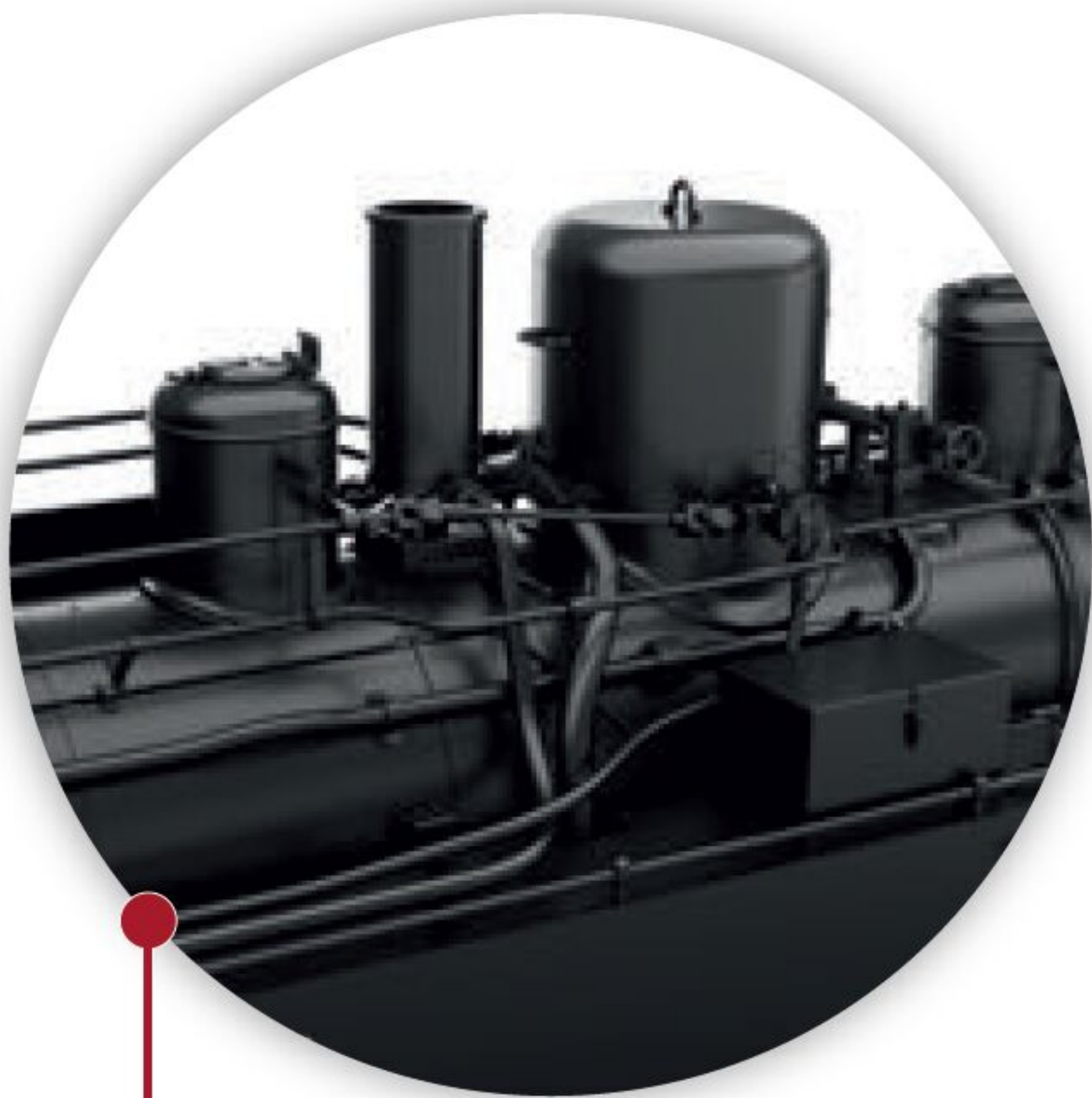


Schmuckstück: Kleines interessantes Accessoire dieser Modellvariante – die Hebel der Wasserhähne sind farblich abgesetzt. Zudem überzeugt auch hier der Zylinderdampf auf allen vier Zylindern.





Langläufer: Erst im Jahr 1988 schied die Baureihe aus dem Plandienst aus. Seit 2023 ist die 99 5902 im Dampflokerwerk Meiningen.

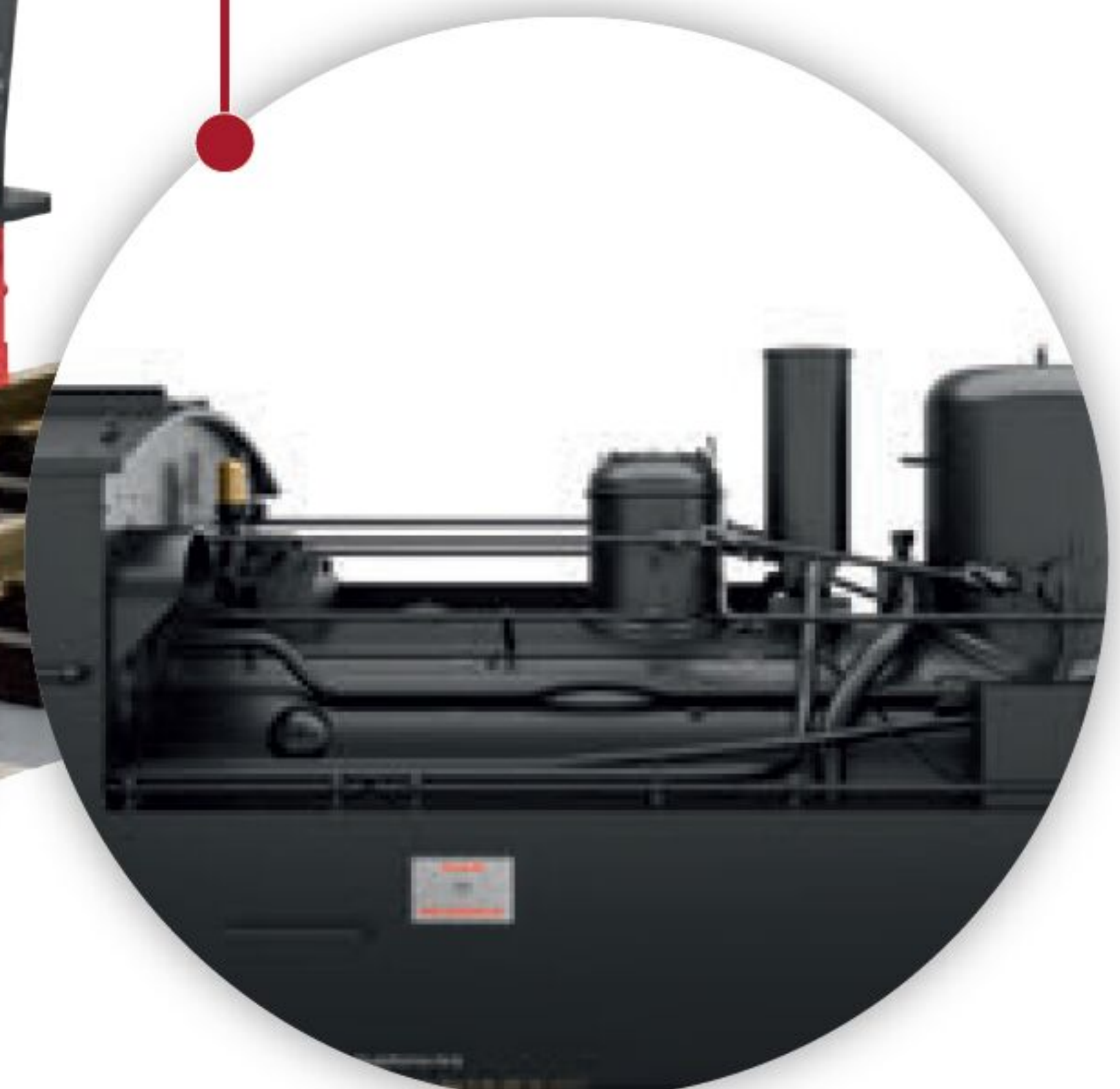


Variante: Leitungen am Kessel epochengerecht; Verbindung per Kardangelen vorbildgerecht nachgebildet.

HIGHLIGHTS DR Dampflokomotive 99 5902 Art. 26593, Epoche IV

- 1 Umsetzung der Vorbildvariante 99 5902 der Deutschen Reichsbahn ebenfalls als feindetailliertes Modell in schwerer Metallbauweise.
- 2 Viele angesetzte Details.
- 3 Originalgetreue schwarz/rote Farbgebung und Beschriftung der Epoche IV, wie die Lok bei der DR im Einsatz war.
- 4 Alle Unterschiede gegenüber der heutigen Version ausgeführt, wie unterschiedliche Leitungsführungen am Kessel etc.
- 5 Die Verbindung per Kardangelen authentisch nachgebildet.
- 6 Alle Modelle: Fahrgeräusch auch im Analogbetrieb funktionsfähig.

Alle Modelle: Dampfausstoß an der Pfeife, wenn die entsprechende Soundfunktion aktiviert wird. An beiden Enden digital schaltbare LGB Systemkupplungen.





Einmalig schön

Man mag es kaum glauben, dass Andreas Mischke seine Gartenanlage nur einmal im Jahr aufbaut. Denn die Begeisterung, mit der er sich um Anlage und Fahrzeuge kümmert, sucht ihresgleichen.

Woher nimmt dieser Mann nur die Zeit und die Energie? Er treibt viermal in der Woche Sport, ist nebenbei Fitness-Trainer, fährt mehrere Einräder – sogar ein Einrad-Mountainbike und ein Hochrad sind dabei – und ist gefühlt ständig am Reparieren und Tüfteln. Dafür hat er sich eine perfekte Werkstatt eingerichtet mit jeder Menge Werkzeug und Gerätschaften – alles derart sauber gepflegt und geordnet, dass jeder Hobby-Handwerker große Augen kriegt. In dieser fein sortierten Werkstatt optimiert Andreas

Mischke auch seine Anlage, setzt defekte Loks und Wagen instand, bastelt an Weichen und Brücken, lässt neue Kupplungen und Lokführerstände aus seinem 3D-Drucker, konzipiert Gleispläne und biegt Schienenmaterial für seinen neu ausgetüftelten Gleisplan professionell zurecht. Und natürlich sinniert er immer wieder drüber nach, wie er seine Anlage erweitern kann und welche neuen Strecken sich wie realisieren lassen.

Ach ja: Dann gibt es da noch die Familie, für die er sich offenbar auch noch genügend Zeit nimmt: Ehefrau Sarah und die beiden



FOTOS: ARNULF SCHÄFER

„Der Spaß am Hobby und am Fahren steht absolut im Mittelpunkt“



Teenager-Töchter Timea und Eveline. Und einen durchaus anspruchsvollen Vollzeitjob. Der gelernte Werkzeugmechaniker und Spezialist im CNC-Fräsen ist als Anwendungstechniker in der Metallindustrie viel im Außendienst unterwegs.

Ein Start-Set zum Anfang

Angefangen hat die LGB Leidenschaft von Andreas Mischke eher unspektakulär, wie er erzählt: „Als ich fünf Jahre alt war, haben mir meine Eltern zu Weihnachten ein LGB Start-Set ge-

schenkt – Lok plus ein Wagen in Blau und ein Güterwagen, dazu ein Gleiskreis mit ein paar Geraden und einer Weiche. Das Starterpack war bestimmt fünf Jahre lang das einzige an LGB Material, was ich hatte. Das war mein Universum.“

Doch in der Nachbarschaft grassierte es bereits – das Modellbahner-Virus. „Unsere Nachbarn waren mit Leib und Seele dabei, der Papa wie seine beiden Söhne.“ Und die hatten ebenfalls eine LGB Anlage. „Wir haben oft auf unserem Dachboden Lokfangen gespielt: Jeder hat seine Kurven und Weichen gebracht, dann haben wir sechs 0,5 Ampè-

re-Trafos angeschlossen, bis zum Anschlag aufgedreht und alle Loks draufgestellt. Jeder musste an eine Weiche gehen und die von Hand bedienen. Da haben wir stundenlang gespielt. Die alten Loks, die ich aus der Zeit noch habe, sind bestimmt Millionen Mal aus den Gleisen gefallen.“ Mit den Jahren ließ sich Andreas von der LGB Begeisterung der Nachbarmfamilie regelrecht anstecken. Irgendwann entstand die Idee – der Nachbargarten lag etwas tiefer als der von Andreas’ Familie –, die beiden Grundstücke über eine Brücke miteinander zu verbinden. Das Ergebnis war ein Fahrkreis in jedem Garten mit jeweils eigenem Trafo und eine lang gezogene Brücke. Die Brücke von damals übrigens ist auch heute noch fester Bestandteil der Anlage von Andreas Mischke.

Mit Nachbarn und Freunden die Anlage aufgebaut

„Das Ganze haben wir immer nur für einen Tag aufgebaut. Sechs Uhr aufstehen, aufbauen, zwölf Stunden spielen – und abends wieder abbauen. Oft haben dann auch Freunde bei uns übernachtet, weil wir alle im Vorfeld schon so aufgereggt waren und damit wir frühmorgens gleich anfangen konnten.“ Treibende Kraft damals war die Nachbarmfamilie. „Die hat immer mehr erweitert und Schienen hinters Haus verlegt.“ Dann kam ein dritter LGB Freund dazu und brachte seine Ausrüstung mit. „Und irgendwann hat mein Vater Teile einer gebrauchten Gartenanlage gekauft. Darunter war auch das Krokodil, das ich heute noch hab – aus der ersten Serie von LGB.“ Mit dem Wachsen der gemeinsamen Anlage wuchs auch die Notwen-

digkeit zu systematisieren. „Seither mach ich auf jede Schiene, die ich neu dazubekomme, unten einen weißen Punkt. Der Nachbarsvater hat seine Schienen mit einem blauen Punkt markiert, der eine Sohn mit einem gelben und der andere mit einem roten.“

Als dann das vorhandene Gelände ausgereizt war, fragten die Eisenbahner bei den Nachbarn auf der anderen Seite an – und nahmen an ihren Fahrtagen auch noch deren Terrasse in Beschlag. „Da haben wir für einen Tag Rindenmulch aufgebracht als Unterlage für unsere Schienen. Irgendwann war das Ganze so spektakulär, dass immer mehr Zuschauer gekommen sind.“ Trotz des Aufwands stand die Anlage immer nur für einen Samstag in den Sommerferien. „Erst später haben wir sie manchmal für zwei Tage aufgebaut. Von daher kommt das, dass ich meine Anlage nach wie vor nur immer für eine gewisse Zeit aufbaue – das war bei mir schon immer so. Heute ist es meist für eine Woche.“

Doch 2006 war es damit erstmal vorbei. „Ich war 24 und, wie’s halt in dem Alter so ist, an den Wochenenden nur am Feiern.“ Erst nachdem Andreas Mischke mit seiner Familie ins eigene Haus eingezogen war, hatte er wieder den Platz, um sich mit seiner LGB Anlage auszubreiten. „Ich hab erst mal den Garten umgestaltet und 2015 meine Sachen probenhalber mal wieder aufgebaut.“ Der Durchbruch allerdings kam 2019, als seine Eltern ihm seine komplette Ausrüstung brachten. „Die haben es damals einfach nicht mehr eingesehen, dass sie meinen ganzen Kram bei sich lagern.“ ➔

Große Ausfahrt: 400 Meter Gleislänge und 65 Weichen bieten jede Menge Abwechslung. Und jedes Jahr sieht der Gleisplan anders aus.





Gut geplant: Die Strecke führt auf bestehenden Wegen ums Haus. Höhenunterschiede werden gekonnt ausgeglichen.



Der Start: Andreas Mischke als Teenager (oben). Der Aufbau der Anlage erfolgte mit den Nachbarjungs und war das Highlight in den Sommerferien.



Improvisation: eine Brücke als Bindeglied. Die Anlage verlief anfangs über zwei, später über drei Grundstücke. Die Brücke ist heute noch im Einsatz.

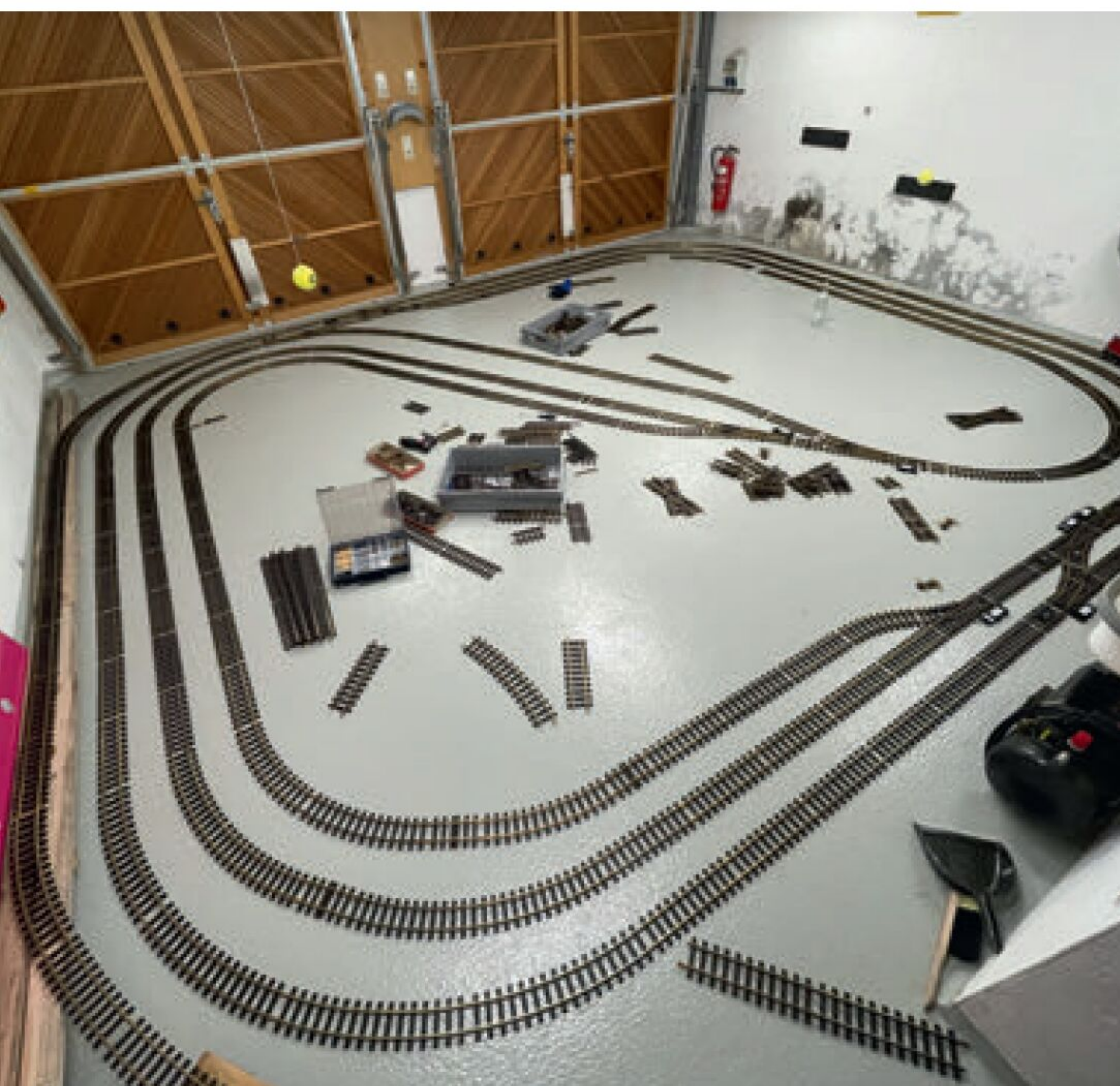




Ordnung muss sein: Nur durch eine klare Ablage der Loks, Wagen und Gleise lässt sich die Anlage schnell auf- und wieder abbauen.



Herzstück: die Werkstatt von Andreas Mischke. Hier werden das rollende Material und auch die Gleise für die Fahrwoche vorbereitet.



Unabhängig vom jeweiligen Wetter: Schon Tage vorher kann der Schattenbahnhof in der Garage angelegt werden.

Die Entscheidung

Damit drängte sich die Entscheidung auf: „Verkauf ich alles oder digitalisiere ich. Zu jener Zeit hatte ich vielleicht fünf oder sechs Loks, das Ganze war also noch überschaubar. Und damals hab’ ich mich entschieden, zu digitalisieren, das aber alles selbst zu machen.“ Er begann wieder, neues Material anzuschaffen, und erkannte, „was ich zwischen 2006 und 2019 alles verpasst habe, was da alles an Produkten dazugekommen war. Gleichzeitig wurde mir auch klar, was ich eigentlich will, und ich hab mich auf die Rhätische Bahn fokussiert.“

Konsequent verkaufte er alles andere. „Ich hab alles repariert und fit gemacht und jedes einzelne Teil, das nicht in das Rhätische-Bahn-Konzept passte, verkauft – sogar mein Starterpaket. Hab Videos gedreht aufm Rollenprüfstand, mit Dampf und allem Drum und Dran, dann waren die Sachen schnell weg. Die Lok aus dem Starterpaket zum Beispiel ging nach Schweden.“

Kurz darauf wollte der Vater der Nachbarsfamilie, die ihn mit dem LGB Virus infiziert hatte, seine komplette Anlage altershalber abgeben. „Die hab ich dann gekauft: 42 Wagen und drei Loks, darunter ein kompletter Westernzug mit Rio Grande Dampflokomotive und allen gelben Westernwagen, die es gab, sogar mit Vorserien-Prototypen. Den hab ich wieder verkauft, aber einen anderen Zug, den hab ich noch – einen komplett schwarzen mit 27 Wagen und zwei Rio Grande 2056 als Doppelgespann, sonst könnte man den gar nicht ziehen.“

Erklärvideos mit den höchsten Clickraten

Die Loks hat er bis in die Spitze digitalisiert, die Beleuchtung oben mit Einzel-LEDs, die farbige Rückbeleuchtung mit Wechselblinken und Dampfgenerator. „Die Halterungen und Adapter für den Raucherzeuger zum Beispiel habe ich selbst konstruiert und im 3D-Druck produziert. Da gibt’s ein großes Video von mir auf Youtube zum Nachbauen.“ Heute verfügt Andreas Mischke über rund 440 Meter Gleismaterial und 70 Weichen, 170 Wagen und 28 Loks. Schon 2019 drehte er sein erstes Video, inzwischen stehen in seinem Youtube-Eisenbahnkanal 65 Videos zum Abruf bereit, die zusammen bislang bereits auf rund eine halbe Million Besucher kommen. Seine Rekord-Clickrate liegt bei 90.000 für ein Video. „Die erfolgreichsten sind Videos vom Aufbau der Anlage und wo ich was erkläre. Im Sommer 2022 war’s mir einfach zu heiß. Da hab ich nur die Kamera eingeschaltet, hab die Fahrt gefilmt und meine Anlage erklärt und das Ganze hochgeladen. Und das hat bisher die meisten Clicks. Ausgerechnet das Video, das mich am wenigsten Zeit gekostet hat.“

Jedes Jahr ein neuer Gleisplan

Seine Anlage baut Andreas Mischke jedes Jahr anders auf. „Zuerst designe ich den Gleisplan nach Herzenslust und wenn ich dann meine Anlage grob konzipiert habe, prüfe ich anhand der Planungs-Software, wie viele Gleise und Weichen bisher verbaut sind. Das gleiche ich dann mit meiner Bestandsliste ab und weiß genau, was ich noch zur Verfügung habe. Und das verplane ich dann vollends.“ Beim Entwickeln des Gleisplans lernt er alle Weichennummern und die jeweilige Zugrichtung auswendig. Und im Frühjahr baut er auch schon mal Teile der Anlage auf, um zu testen, ob seine neuen Ideen praktikabel sind. „Meine Loks kenn ich eh alle auswendig und weiß, wie deren Funktionen sind. Weil, wenn ich erst auf die Zettel gucken muss, kann ich nicht mehr spielen.“ Der Countdown für seine Spielewoche ist minutiös geplant. Die beiden Schattenbahnhöfe in der Ga- ➔



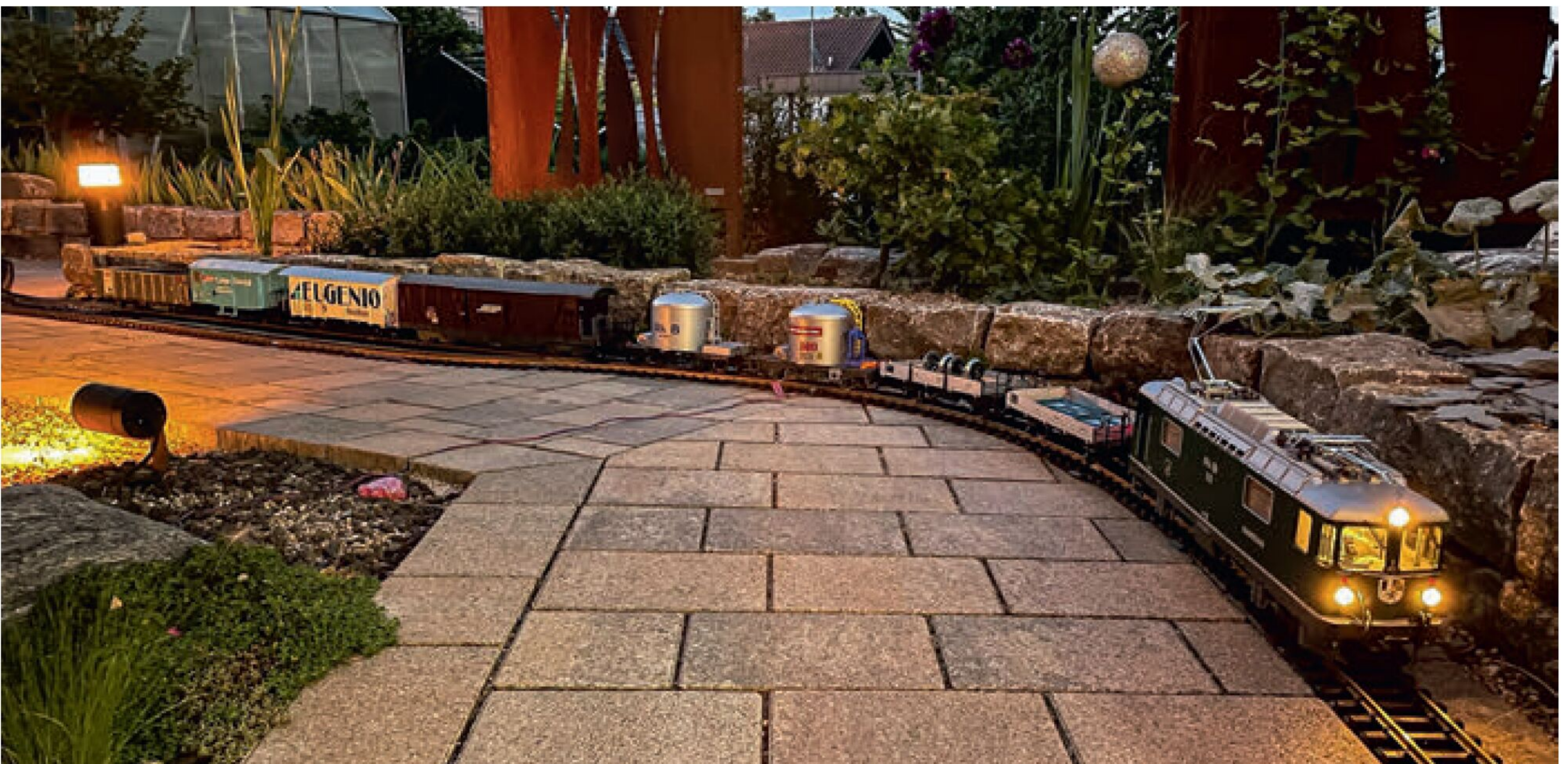
Lieblingsthema gefunden: Seit 2019 konzentriert sich Andreas Mischke bei Loks und Wagen ganz auf die Rhätische Bahn.



Wichtig: Der Rasen muss vor dem Aufbau kurz geschnitten werden.



Personenbahnhöfe: Drei bis fünf Gleise bieten Abwechslung.



Lohn der Arbeit: Nachtfahrten erzeugen ein ganz besonderes Flair und geben der Sommernacht ihren individuellen Reiz.

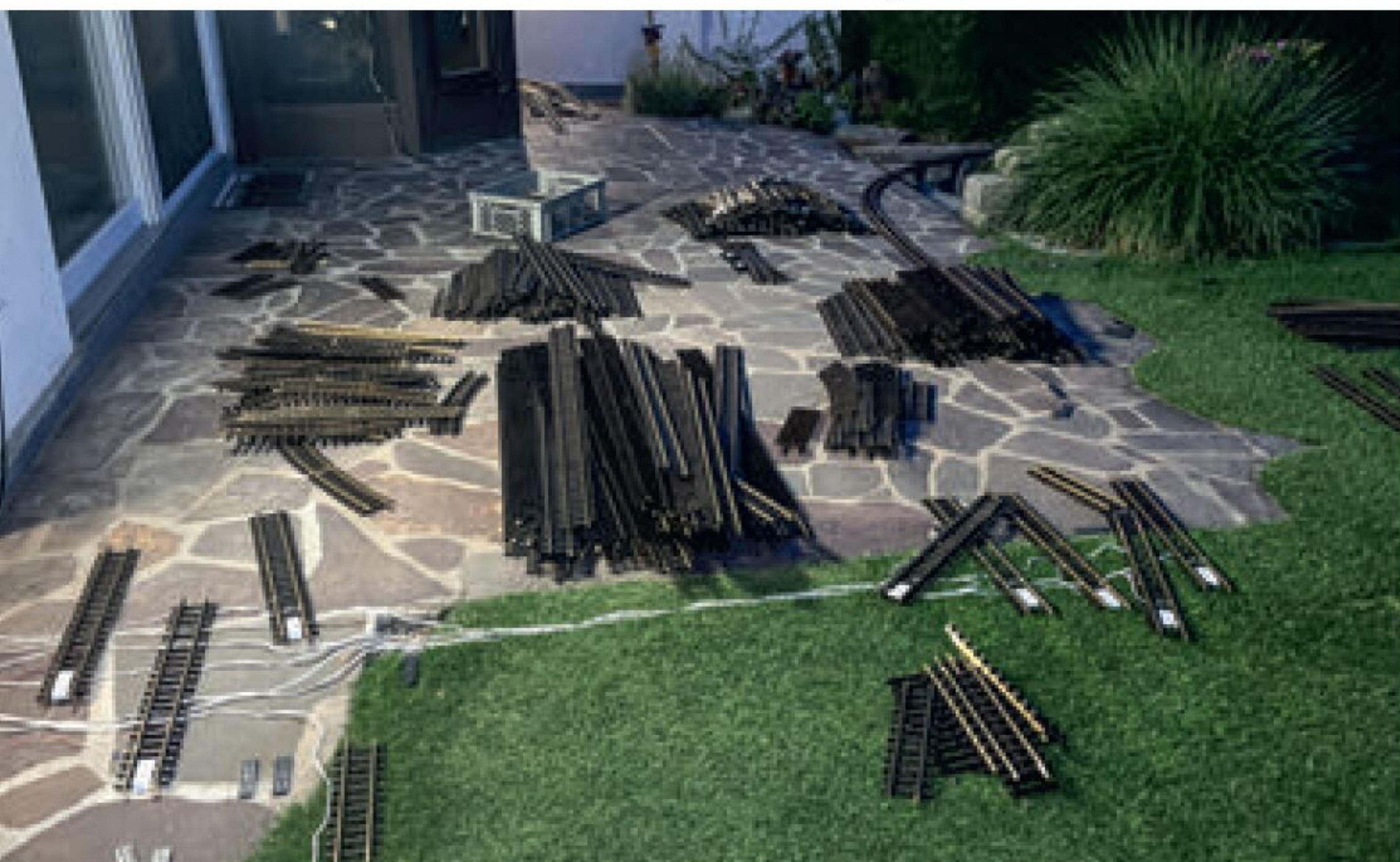


Unterschiede: Heute sind es keine Wasserkästen mehr, die das Niveau ausgleichen. Rabattsteine passen sich ideal in die Landschaft ein.



Anregend: Einzelne Figuren ergänzen den Gleisverlauf.

Finale: Auch der Abbau muss wohl organisiert sein.



rage und im Wintergarten werden schon eine Woche vorher aufgebaut – „da bin ich unabhängig vom Wetter“. Dann folgen die Brücken. Am Vortag trägt er schon mal alle Schienen hoch. „50 Prozent meiner Schienen werden verschraubt und einige muss ich vorher zurechtflexen oder mit meinem Biegegerät biegen.“ Am selben Tag baut er alles auf, was nicht auf dem Rasen liegt, und abends trägt er alle Loks und Wagen hoch. Am Tag des finalen Aufbaus kommt frühmorgens der Rasenmäher zum Einsatz. „Den Rasen schneide ich so tief wie möglich, denn mein größter Gegner ist das Rasenwachstum.“ Bis schließlich alles installiert und geprüft ist, bis eventuelle Wackelkontakte oder Kurzschlüsse bereinigt sind, kann schon mal ein ganzer Tag vergehen. „Anfangs hab ich an 40 Stellen eingespeist, um sicherzugehen, dass kein Wackelkontakt meine Spielfreude stört. Inzwischen hab ich nur noch wenige Einspeisungen – das funktioniert prima.“

Alles exakt geplant

Um gegen eventuelle Schäden durch Kurzschluss gewappnet zu sein, hat er seine Strecke in drei Segmente unterteilt, die er mittels Booster ansteuert. „Wenn’s irgendwo hinterm Haus einen Kurzschluss gibt und 20 Loks auf den Gleisen stehen, alle in einem Stromkreis, dann kann es sein, dass die Überspannung viel Schaden anrichtet, weil die Meldung vom Ort des Kurzschlusses aus zu lange braucht.“

Die Teilung der Anlage wirkt dieser Gefahr entgegen. Dass der LGB Fan sich nicht mit dem Bestehenden zufriedengibt, verwundert nicht. Er plant eine Erweiterung der festen Anlage und einen kleinen Abschnitt mit Zahnstange für die neue HGe 4/4 II. Wenn Andreas Mischke dann sein Schmuckstück in Betrieb nimmt, hat er eine Woche Urlaub, „alles andere ist in dieser Zeit Nebensache. Dann kann ich einfach spielen und genießen“. ■

Gleisplan

Anlagensteckbrief

**Zur Person: Andreas Mischke (41)**

Der gelernte Werkzeugmechaniker und Spezialist für CNC-Fräsen ist seit über 36 Jahren mit dem LGB Virus infiziert. Als er fünf Jahre alt war, schenkten ihm seine Eltern ein LGB Start-Set.

Zusammen mit der Nachbarmfamilie wurde dann in den Sommermonaten regelmäßig eine LGB Anlage auf und wieder abgebaut. Nach einer „Auszeit“ startete er 2015 wieder mit einer eigenen Anlage und legte dann 2019 so richtig wieder los mit dem jährlichen Projekt „Andis fliegende Sommeranlage“.

Anlagen-Name:**Thema:****Bauzeit:****Gleislänge:****Anlagenfläche:****Fahrbetrieb:****Anzahl Loks/Wagen:****Weichen/Weichenstellung:****Signale/Gebäude:****Brücken:****Tunnel:****Bahnhöfe:****Besonderheiten der Anlage:**

Die Anlage wird nur für eine Woche im Jahr aufgebaut. Jedes Jahr entsteht eine unterschiedliche Gleisführung. Durch ihre Komplexität kommt besonders viel Fahrspaß zustande. Die Strecke führt einmal ums Haus mit einem Schattenbahnhof in der Garage und im Wintergarten. Es gibt insgesamt drei Bahnhöfe mit 3 bis 5 Gleisen, vier Kehrschleifen und der Möglichkeit, drei Züge gleichzeitig auf verschiedenen Fahrwegen fahren zu lassen. Die Brücken wurden fast alle selbst gebaut. Die längste Brücke mit zehn Metern stammt noch aus der Anfangszeit, als es darum ging, unterschiedliche Grundstücke miteinander zu verbinden.

Andis fliegende Sommeranlage

Rhätische Bahn

etwa zwei Wochen

400 Gleismeter

300 Quadratmeter

digital

28 Loks, 158 Wagen

65 / digital

keine / 3

3, eine Brücke mit 10 Metern Länge

keiner

3 x Personen-, 2 x Schattenbahnhöfe

25. UND 26. MAI: GARTENBAHNTREFFEN 2024

Tolle Anlagen, tolle Atmosphäre



Anlagen-Highlights: Gleich sechs größere Anlagen sind in Bochum-Dahlhausen zu sehen. Darunter auch die Amarillo Mountain Rail Road (AMRR), das jüngste Projekt der LGB-Freunde Niederrhein. Ebenfalls dabei unter anderem die Freunde der LGB Norddeutschland mit ihrer Vereinsanlage und Uwe-Peter Schmidt und seine Familie mit ihrer Ups-Gartenbahn.

Treffpunkt Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen: Für das vierte große Gartenbahntreffen werden die Wagenhalle 1 komplett sowie Teile des Ringlokschuppens geräumt und die 1.600 Quadratmeter Ausstellungsfläche gehören dann ganz den Gartenbahnern. Und die Initiatoren, die LGB-Freunde Niederrhein, haben wieder aufgeboten, was in der Gartenbahnwelt Rang und Namen hat. Insgesamt sechs große Anlagen in der Größe IIm (G) und Spur II werden zu bestaunen sein. Darunter auch das jüngste „Kind“ der Niederrheiner: die Amarillo Mountain Rail Road (AMRR). Aufgebaut erreicht die Anlage eine Länge von 24 Metern und eine Breite von fünf Metern. Allein 100 Quadratmeter Duplex-Platten und 120 Meter Holzleisten wurden verbaut. Absolut



sehenswert die Trestle-Brücke auf rund zwei Metern Länge, die aus rund 5.000 Holzelementen entstand und das imposanteste Bauwerk der Anlage darstellt. Mit dabei beim Gartenbahntreffen ist selbstverständlich auch LGB mit einem eigenen Messestand, auf dem die Neuheiten 2024 zu sehen sind. Fachkundige Mitarbeiter stehen zudem bereit, um Fragen rund um das Produktsortiment zu beantworten. Insgesamt über 30 Händler und Zubehörfirmen präsentieren ihre Produkte. Und wer Lust und Zeit hat, wird natürlich auf dem Museumsgelände das eine oder andere historische Schmuckstück finden. Öffnungszeiten sind Samstag (25.5.) von 10 bis 18 Uhr und Sonntag (26.5.) von 11 bis 17 Uhr.

WEITERE TERMINE

Gefragter August

Das zweite Augustwochenende (10.08. und 11.08.) bietet gleich zwei Events, die ganz im Zeichen der Gartenbahn stehen. In Lampersdorf (Ortsteil von 90584 Allersberg) feiern die fränkischen Gartenbahner ihr Sommerfest und das 20-jährige Bestehen des Gartenbahn-Stammtischs Nürnberg. Zu sehen ist eine Gartenanlage (bei der Firma Herzog Sanitärtechnik) mit mehr als 200 Metern Gleislänge und eine temporäre Anlage mit über 900 Metern Gleislänge und circa 100 Weichen sowie ein US-Anlagenteil mit langen Zügen und Mehrfachtraktion. Mehr zum Fest unter www.forum.gartenbahn-stammtisch.de. Ebenfalls am zweiten Augustwochenende findet das Gartenbahntreffen Süd-Niedersachsen der LGB Freunde Ith in Escherhausen statt. Hier finden sich weitere Infos unter www.lgb-freunde.com

PREHM MINIATUREN

Neuer Katalog



Liebevoll gestaltete Figuren und Gartenbahn-Accessoires dafür steht Prehm Miniaturen. So auch die Neuheiten 2024, zum Beispiel mit einer bayrischen Musikkapelle (siehe Seite 54). Weitere Produkte sind derzeit in der Auslieferung wie „Vespa mit Paar“ (Art. 500809) oder die Dixie Musiker mit Kontrabass (Art. 500034A). Der neue Gesamtkatalog ist unter www.prehm-miniaturen.de abrufbar.

VON ANDREAS SCHUMANN ZU ANDREAS KOBBE

Stabwechsel im Produktmanagement



Andreas Kobbe (links) übernimmt: Nach vielen Jahren bei Märklin und einem Jahrzehnt Verantwortung für die Marke LGB verabschiedet sich Andreas Schumann (rechts) in den (Un-)Ruhestand. Die Depesche sprach mit beiden über den Wechsel im Produktmanagement. Ein Interview – zugleich ein kleiner Rückblick und Ausblick.

Andreas Schumann, Sie haben viele Jahrzehnte für Märklin gearbeitet, davon die vergangenen zehn Jahre als Produktmanager für LGB. Was waren im Rückblick die wichtigsten Aufgaben als Verantwortlicher für LGB?

Andreas Schumann: Wichtig waren die Konsolidierung von LGB, der weitere systematische Aufbau der Produkte, wichtige Ergänzungen und auch neue Produkte wie der Capricorn. Auch die Übernahme des Märklin Digital-Systems bei LGB war ein ganz wichtiger Punkt. Ebenso haben wir erreicht, dass wir gute Verbindungen zu den Schmalspurbahnen, die die Vorbilder unserer Modelle einsetzen, aufgebaut haben. Eigentlich kann man sagen, wir haben hier gute Freunde gewinnen können.

Welches Modell/welche Modelle sind Ihnen besonders ans Herz gewachsen?

Das kann man so pauschal nicht sagen, hier gibt es für mich zwei Highlights: zum einen die Rhätische Bahn mit ihren Fahrzeugen, allen voran das RhB-Krokodil. Zum anderen die Schmalspurbahnen in Sachsen, vom Erzgebirge bis in die Oberlausitz, hier haben wir auch viele neue Fahrzeuge herausgebracht. Aber auch die Pinzgaubahn in Österreich konnten wir als Modell darstellen.

Was werden Sie am meisten vermissen?

Die Veranstaltungen bei den Bahnen – seien es die Weltrekordfahrten bei der RhB, die großen Veranstaltungen

bei den sächsischen Schmalspurbahnen wie zum Beispiel die Historik Mobil bei der Zittauer Schmalspurbahn, das Pfingstfest bei der Preßnitztalbahn oder auch die Veranstaltungen bei der Pinzgaubahn in Zell am See.

Andreas Kobbe: Sie sind seit vielen Jahren bei Märklin in der Konstruktion. Was fasziniert Sie besonders an LGB beziehungsweise der Spur G?

Andreas Kobbe: Die LGB Baugröße ist sowohl für Erwachsene als auch für Kinder die ideale Größe zum Spielen, insbesondere wenn die Frühlings- und dann später die Sommerzeit im Garten beginnt. Besonders Kinder können durch den hohen Spielwert an die Modell-eisenbahn herangeführt werden.

Die Modelle der vergangenen Jahre waren gut gefragt. Steht hier die Kontinuität im Mittelpunkt oder wird es die eine oder andere Überraschung geben?

Wir werden diesen erfolgreichen Weg weitergehen. Es kann natürlich die eine oder andere Überraschung bei den Modellen geben ...

Worauf werden Sie ganz besonders Ihr Augenmerk legen?

Die Jubiläen der einzelnen Bahnen und Clubs sollten mit entsprechenden Sonderprodukten gewürdigt werden, wie das bereits in den vergangenen Jahren praktiziert wurde.

Zur Person: Andreas Kobbe

Der geborene Schwabe hat eine klassische Ausbildung zum staatlich geprüften Maschinenbautechniker absolviert und arbeitete danach dreizehn Jahre im Sondermaschinenbau. Die vergangenen fünfzehn Jahre konstruierte er bei Märklin eine Vielzahl von Produkten und kennt daher die Anforderungen an Modelle aus dem Effeff. Er ist verheiratet und Vater von zwei Kindern. Bereits seit Kindheitstagen ist er Modell-eisenbahner. Begonnen mit HO gilt seine Liebe seit einigen Jahren auch der größeren Spur G und damit LGB. Was er an der Gartenbahn besonders schätzt? Den großen Spielwert für Erwachsene wie Kinder.



Stark gefragt: Der Wismarer Schienenbus ist nicht nur ein Klassiker im Vorbild, sondern auch ein Blickfänger auf jeder Anlage.

Markante Schnauze

Schon in den 1920er-Jahren versuchten die Kleinbahnen, schwach ausgelastete Strecken möglichst kostengünstig zu betreiben. Der Schienenbus spielte dabei eine entscheidende Rolle und wurde zu einem Klassiker.

Die überwiegend im Dampftrieb eingesetzten gemischten Züge – also Personenzüge mit Güterbeförderung – waren wegen der vielen Aufenthalte und Rangierarbeiten sehr langsam. Um schnellere und häufigere Fahrten anbieten zu können und um den teuren Dampflokbetrieb zu ersetzen, setzte man schon früh auf Triebwagen mit Motorantrieb. Leider waren die ersten Versuche nicht sehr erfolgreich. Durch die Einzelfertigung und nicht immer ausgereifte Technik war die erste Generation dieser Fahrzeuge oft zu teuer. Man versuchte daher,

Komponenten aus dem Omnibusbau zu verwenden. Zunächst wurde sogar versucht, normale Straßenomnibusse auf Schienenfahrgestelle zu montieren, dies scheiterte vor allem daran, dass es keine leistungsfähigen Getriebe gab, die eine gleich schnelle Fahrt in beiden Richtungen zuließen. Aber im Jahre 1932 baute die Triebwagen- und Waggonfabrik Wismar einen leichten zweiachsigen Triebwagen, der durch die Verwendung zahlreicher Bauteile aus dem Straßenfahrzeugbau kostengünstig gefertigt werden konnte. So wurden beispielsweise Ford-Benzinmotoren mit 40 PS

samt Getriebe eingebaut. Die Verwendung von Automobilgetrieben mit vier Vorwärtsgängen und einem Rückwärtsgang machte den Einbau von je einem Motor pro Richtung nötig. Diese wurden in entsprechenden Motorhauben vor dem eigentlichen Fahrzeugkasten angeordnet und verliehen dem Triebwagen ein unverkennbares Äußeres. Zudem hatte der Einbau mit einem Motor je Richtung noch einen Vorteil: Immer nur der in Fahrtrichtung vorn liegende Motor musste das Fahrzeug bewegen, sodass die Laufzeiten der Motoren doppelt so hoch waren wie die Betriebszei-

ten des Wagens. Damals waren die Betriebsstunden eines Motors bis zu einer Überholung noch wesentlich kürzer als heute, sodass dieser Umstand bei den Betriebskosten durchaus ins Gewicht fiel. Wegen der geringen Kosten war der Wismarer Schienenbus gerade für Kleinbahnen interessant und so wurde der Prototyp aus dem Jahre 1932 an die Kleinbahn Lüneburg-Soltau geliefert. Die Erfahrungen damit waren so gut, dass das Landeskleinbahnamt Hannover neun weitere Exemplare für verschiedene Kleinbahnen bestellte. Daher kommt auch die Bezeichnung „Typ Hannover“ für dieses Fahrzeug, umgangssprachlich wurde es aber bald als „Wismarer Schienenbus“ tituliert. Wegen seiner Motorvorbauten erhielt dieser alsbald auch den Spitznamen „Schweinschnäuzchen“. Mit circa 25.000 Reichsmark war der Wagen ungefähr halb so teuer wie ein normaler Triebwagen. Zudem war er sehr wartungsfreundlich und Ersatzteile konnte man bei jedem Ford-Händler bekommen. Aufgrund der einfachen Ausführung fuhr der Wagen bereits ab sechs zahlenden Fahrgästen rentabel. Die Waggonfabrik Wismar bot 1936 fünf Typen für Normal- und Schmalspur an, wobei die Triebwagen aber in der Regel nach den Vorstellungen des Bestellers ausgeführt wurden. Folge: Nur rund ein Drittel der 57 bis



Erfolgsmodell: Fünf verschiedene Typen bot die Waggonfabrik Wismar für Normalspur wie für Schmalspurbahnen – die Triebwagen allerdings waren oft Einzelanfertigungen.

ins Jahr 1941 gebauten Fahrzeuge lässt sich daher exakt einem der fünf Typen zuordnen.

Der Triebwagen besaß einen Rahmen aus zwei Langträgern, die vorn und hinten verbunden waren. Die Träger waren zur Gewichtseinsparung mit Löchern versehen. Die gesamte Konstruktion

war verschweißt, der Triebwagen war damit das erste vollständig geschweißte Schienenfahrzeug. Insgesamt wog der Triebwagen sechs Tonnen. Die Tragfedern waren auf Gummistücken gelagert. Eine Besonderheit dieses Typs sind die gummigefederten Räder, bei denen die Gummielemente zwischen Radreifen ➔



Im Einsatz: Die Prignitzer Schmalspurbahn in Brandenburg bestellte zwei der damals hochmodernen Schienenbusse.



Kundengerecht: Der Gepäckträger auf dem Dach sorgte für ausreichend Ladefläche und war für das Angebot auf Nebenbahnen geradezu obligatorisch.



Unverzichtbar: Die Mobilität der Menschen auch im ländlichen Raum wuchs. Die kleineren Bahnen suchten Alternativen zu Dampfloks und fanden sie in motorisierten Triebwagen.

Unverwechselbare Front: Der Motorkasten – je einer an beiden Stirnseiten – gab dem Triebwagen die markante Form und sorgte für den Spitznamen „Schweineschnäuzchen“.



und Radkörper angeordnet sind. Dieses Konstruktionsmerkmal ist also keineswegs eine moderne Erfindung im Zusammenhang mit dem ICE. An jedem Ende war eine Maschinenanlage montiert, es wurde immer nur der in Fahrtrichtung vordere Motor benutzt, der über ein Vierganggetriebe und eine Kardanwelle auf den zugehörigen Radsatz wirkte. Zum Rangieren oder beim Ausfall eines Motors konnte auch im Rückwärtsgang gefahren werden.

Zunächst wurden Ford-AA-Motoren eingebaut, deren 40 PS eine Höchstgeschwindigkeit von 50 Kilometern pro Stunde (km/h) ermöglichten – für den vorgesehenen Einsatz absolut ausreichend. Später wurden Motoren des Typs Ford BB verwendet, mit denen die Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h angehoben werden konnte. Der Prototyp hatte Drehtüren, die meisten Serienfahrzeuge bekamen Schiebetüren. Je nach Typ standen zwischen 24 und 32 Sitzplätze zur Verfügung. Die Sitzbänke waren alle gepolstert, obwohl als Kategorie nur die 3. Klasse vorhanden war. Der jeweils nicht benutzte Führersitz wurde hochgeklappt, sodass der Einstiegsraum frei blieb und noch ein paar Stehplätze mehr bot.

Um größere Gepäckstücke und Güter befördern zu können, erhielten viele Schienenbusse Dachgepäckträger, wie sie damals auch bei Omnibussen üblich waren. Der Platz neben den vorgebauten Motoren wurde oft zum Anbringen von Gitterkörben oder für Fahrradhalterungen genutzt. Neu war die Farbgebung mit roten Wagenkästen und beigefarbenen Fensterbändern.

Auch an die Prignitzer Kreiskleinbahnen wurden im Jahre 1939 zwei Triebwagen mit den Nummern 701 und 702 geliefert – für die dort übliche Spurweite von 750 Millimetern. Die Wagen waren – der Spurweite entsprechend – recht klein, die Höhe im Fahrgastraum betrug nur 190 Zentimeter. Von Anfang an waren beide Wagen mit Motoren des Typs Ford BB mit je 50 PS ausgerüstet, die Kupplung und die Trommelbremse – die auf beide Radsätze wirkte – wurden wie beim Kraftfahrzeug mit Pedalen betätigt. Geradezu luxuriös war die Innenausstattung, die zwölf Sitzbänke waren mit grünem Leder bezogen.

Nach 1945 wurden die Kleinbahnen in der damaligen DDR verstaatlicht, die Deutsche Reichsbahn übernahm damit auch die beiden Triebwagen der Prignitzer Schmalspurbahn und sie erhielten die Betriebsnummern VT 133 524 und

525. Zwischen 1962 und 1964 wurden beide Wagen umgebaut, Dieselmotoren, wie sie in den Robur-Lkw verwendet wurden, sorgten nun für den Antrieb. Sie hatten zwar mit 70 PS eine höhere Leistung, das brachte aber eine Erhöhung des Gewichts um 1,5 Tonnen mit sich. 1968 hatte der VT 133 524 einen Schaden, er wurde ausgemustert und in der Folge als Ersatzteilspender für den verbliebenen Wagen verwendet und 1970 verschrottet. Der 525 wurde 1969 ausgemustert und zunächst als Gartenlaube verwendet, was damals durchaus üblich war. 1994 konnte der Wagenkasten noch vom Museumsverein Pollo geborgen und im ehemaligen Ausbesserungswerk

Wittenberge hinterstellt werden, wo er aber 1997 versehentlich verschrottet wurde. So endet die Geschichte des Wismarer Schienenbusses in der Prignitz. Auch wenn es schon fast 60 Jahre her ist, können wir uns heute immer noch in die gute alte Zeit zurückversetzen, als man am Wochenende mit der Bahn zur Oma aufs Land fuhr, die letzten Kilometer mit dem alten Wismarer Schienenbus.

Der Wismarer Schienenbus als Modell

Bereits seit vielen Jahren gibt es von LGB ein Modell des Wismarer Schienenbusses in verschiedenen Ausführungen und 2019 wurde ein Modell des VT 133 525 der DR – wie er in der Prignitz fuhr – vorgestellt. Gegenüber den früheren Modellen war die Antriebsanlage neu konstruiert, sodass die Fahreigenschaften verbessert wurden. Ausgerüstet mit

einem mfx/DCC-Sounddecoder, verfügt der Triebwagen über ein mit der Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht und eine im Digital-Betrieb schaltbare Innenbeleuchtung. Selbstverständlich sind auch die Gepäckkörbe neben den Vorbauten nachgebildet, der Gepäckträger für das Dach liegt zur Selbstmontage bei. Typisch für DR-Triebwagen der Epoche III ist die rot/beige Farbgebung, die genau umgesetzt wurde. Schon damals war der Wagen sehr beliebt und fand bei den LGB Modellbahnern viele Freunde. Daher wurde der Triebwagen auf vielfachen Wunsch im Jahre 2024 auf der Nürnberger Messe als Wiederauflage vorgestellt. So wird ab dem Sommer auf noch mehr LGB Anlagen der Wismarer Schienenbus – erhältlich unter der Artikelnummer 24662 – seine Runden drehen und an die gute alte Zeit erinnern. ■

HIGHLIGHTS

Schienenbus VT 133 525, Epoche III, Art. 24662

- 1 Modell des Wismarer Schienenbusses der Deutschen Reichsbahn, wie er auf dem Schmalspurnetz der Prignitz eingesetzt war.
- 2 mfx/DCC-Decoder mit vielen Funktionen, darunter viele Licht- und Soundfunktionen.
- 3 Antrieb durch einen kugelgelagerten Hochleistungsmotor auf beide Radsätze.
- 4 Mit der Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Innenbeleuchtung und vieles mehr digital schaltbar.
- 5 Gepäckträger für das Dach liegt zur Selbstmontage bei.
- 6 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche III.
- 7 Wiederauflage des beliebten Modells als Klassiker der Nebenbahn.



Vorbildgerecht: Viele Details wie die Gepäckkörbe neben den Vorbauten und die unverwechselbare Front prägen das Modell. Die Farbgebung in Rot/Beige der Epoche III wurde genau umgesetzt.

Schienenbus VT 133 525



Pionier: Die einfache Konstruktion sparte Gewicht. Ansonsten setzte man auf die damals modernste Verbindungstechnik – der Schienenbus war das erste vollständig geschweißte Schienenfahrzeug. Das Modell (Art. 24662) gibt die Vorzüge des Klassikers wieder.



Schnittpunkt: 20 Kilometer lang und früh eisenbahntechnisch erschlossen – das Albulatal in Graubünden.

Durchfahrt im Hochgebirge

Seit 1903 verbindet ein Tunnel das Albulatal mit dem Oberengadin. Nun bekommt dieser Lebensnerv der RhB einen modernen Nachfolger.

Das eidgenössische Eisenbahnwesen ohne Tunnel? Undenkbar! Natürlich genügt für diese Erkenntnis schon ein kurzer Blick auf die Topografie des Landes. Und dennoch: Was ganze Generationen an Eisenbahningenieuren, Mineuren und Gleisbautrupps seit Mitte des 19. Jahrhunderts in den Schweizer Alpen geleistet haben, wird erst durch einige Fakten und Zahlen so richtig deutlich. So dürfte allein die Zahl der nur wenige Hundert Meter langen, in früheren Zeiten noch nicht offiziell erfassten Bergdurchstiche im dreistelligen Bereich liegen. Und dann wären da natürlich noch die sage und schreibe 55 Tunnel mit mehr als 1.900 Metern Länge, darunter Legenden wie der Gotthard-, der Lötschberg- oder der Simplontunnel: Meisterwerke der Bahntechnik, damals wie heute. Letzter Neuzugang: der im

September 2020 eröffnete 15,4 Kilometer lange Cenera-Basistunnel im Tessin, der von Camorino nahe Bellinzona bis nach Vezia kurz vor Lugano führt.

Deutlich kürzer, aber wesentlich älter ist da der Albulatunnel, der Graubünden mit dem Engadin verbindet. Zwischen den Bahnhöfen Preda (Nordportal) und dem im Val Bever gelegenen Spinas (Südportal) unterquert er auf 1.821 Metern als zweithöchster Alpendurchstich der Schweiz die Wasserscheide zwischen Rhein und Inn und sorgt für einen schnellen Schienentransfer auf der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Albulabahn – und das schon seit 1903. Kein Wunder also, dass einer der „Senioren“ aller eidgenössischen Bahntunnel aufgrund seiner in die Jahre gekommenen Technik und ob der per-

Großbaustelle: Zwischen 2015 und 2018 erfolgte der Hauptvortrieb für den Tunnel. Anfang 2019 startete der Innenausbau.

Vorbauten: Auch die Bahnhofsbereiche von Preda und Spinas werden im Zuge des Tunnelneubaus neu angelegt.



manent Beanspruchung durch die Kräfte der Natur irgendwann auf den Prüfstand kommen würde. 2006 war es dann so weit und die Rhätische Bahn (RhB) beschloss einen kompletten Neubau dieses unverzichtbaren Teils ihrer Infrastruktur: Im Vergleich zu einer ebenfalls erwogenen Ertüchtigung des alten Tunnels zeigte sich ein Neubau nur geringfügig teurer, dafür aber mit allen modernen Sicherheitsanforderungen ausgestattet, deutlich zukunftssicherer sowie nachhaltiger in der Gesamtbetrachtung aller ökologischen Faktoren. Zudem wird der Bahnbetrieb bei einem Neubau weniger stark beeinträchtigt als durch die Sanierung des Alttunnels.

Der endgültige Startschuss für das Projekt Albulatunnel II erfolgte schließlich mit dem symbolischen ersten Spatenstich am 25. Juni 2014: Auftakt für ein Unternehmen von gewaltigen Dimensionen. Parallel zum bisherigen Albulatunnel wurden seither in achteinhalb Jahren Bauzeit circa 245.000 Kubikmeter Gesteinsmasse ausgebrochen und rund 400 Millionen Franken investiert, um den „neuen Lebensnerv“ der RhB in spektakulären Etappen vorzutreiben. Höhepunkt dabei: der „große“ Durchstich am 2. Oktober 2018 mit der Übergabe einer Statue der Heiligen Barbara (der Schutzpatronin der Tunnelbauer) zwischen den Bautrupps Spinas und Preda.

Gearbeitet wurde dabei nicht nur nach ingenieurtechnischen Aspekten, sondern stets auch unter Berücksichtigung von Nachhaltigkeit, Umweltverträglichkeit, Sicherheit sowie Landschaftsschutz und Denkmalpflege. Beispielsweise erfolgte die Erschließung abgelegener Bauabschnitte zu großen Teilen nicht per Lkw, sondern per Bahn. Weiterverwendbarer Ausbruch wurde für Betonzuschlagstoffe, Kies und Schotter aufbereitet, unbrauchbares Restmaterial in speziellen Geländekammern endgelagert. Zudem beauftragte das Projektmanagement einen Umweltverträglichkeitsbericht, in dem die zum Schutz von Flora und Fauna erforderlichen Maßnahmen definiert wurden. Und nicht zuletzt arbeitete die RhB von Beginn an eng mit den Verantwortlichen der Denkmalpflege des Kantons Graubünden sowie des Bundes zusammen, um bezüglich der Geländegestaltung sowie des Erscheinungsbilds zum Beispiel der neuen Tunnelportale allen Anforderungen gerecht zu werden. Aus eisenbahntechnischer Sicht sind es vor allem zwei Aspekte, die das Unternehmen Albula II von anderen Tunnelprojekten abheben. So entschied sich die RhB hier für den ➡

Fix: Der neue Albulatunnel verfügt über eine feste, betonierte Fahrbahn. Vorteil: stabilere Gleislage, geringere Instandhaltungskosten.



Großprojekt: Der neue Albulatunnel verläuft zwischen Preda und Spinas parallel zum „Alttunnel“ über eine Länge von 5.860 Metern.



Umsichtig: Zwölf Verbindungsgänge verbinden den neuen und alten Albulatunnel, der zum Sicherheitstunnel ausgebaut wird.

Modern: Der Tunnel ist mit der neuesten Sicherheitstechnik ausgestattet. Die Höchstgeschwindigkeit für Züge liegt bei 120 km/h.





Geschafft: Am 2. Oktober 2018 feierten die Mineure den Durchstich – die Mannschaft des Vortriebs Spinas überreichte durch die Öffnung den Kollegen die Statue der Hl. Barbara.



Konzentriert: Der Gleisbautrupp schaffte rund hundert Meter pro Tag. Insgesamt mussten 244.000 Kubikmeter Gestein für die Röhre ausgebrochen werden.

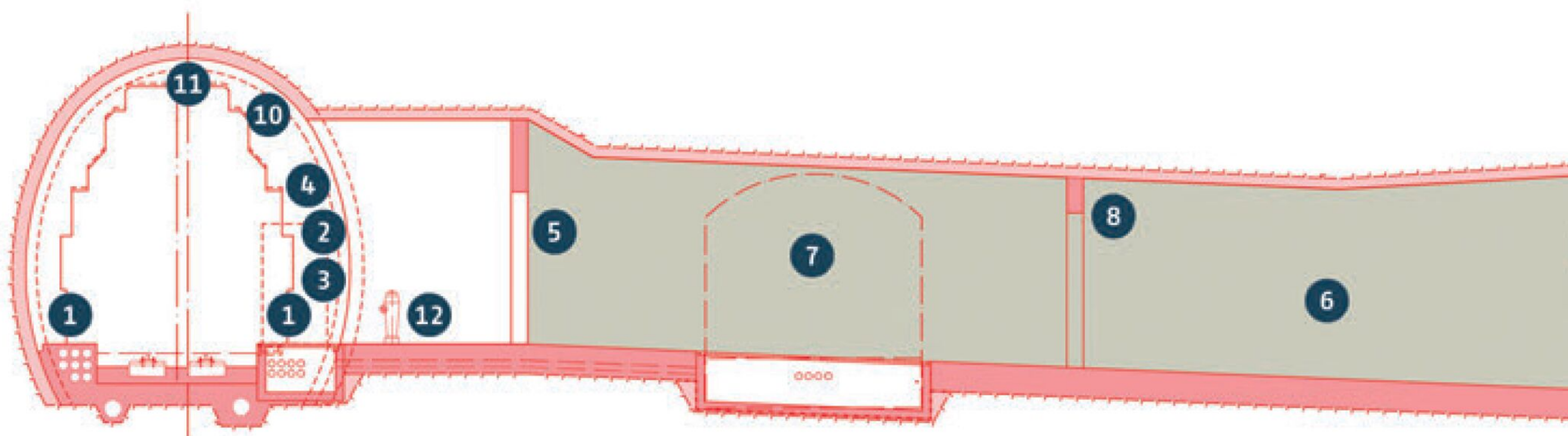
MEILENSTEINE

- ➔ 2006: Entscheidung für einen kompletten Tunnelneubau
- ➔ 2011–2014: Planung des Gesamtprojekts Albula II
- ➔ 25. Juni 2014: erster Spatenstich
- ➔ 17. Oktober 2017: „kleiner Durchstich in die Kaverne der Störzone „Raibler Rauwacke“
- ➔ 2015–2018: Bau der Hauptvortriebe
- ➔ Frühjahr 2018: Die Projektträger feiern 500 Bautage ohne Arbeitsunfall
- ➔ 2. Oktober 2018: Hauptdurchstich zum Vortrieb Prada
- ➔ Anfang 2019: Beginn der Innenausbauarbeiten
- ➔ Frühjahr bis Ende 2023: Abschluss des Tunnelrohbaus sowie Einbau der Fahrbahn, der Fahrleitung und der Bahntechnik
- ➔ 8. Juni 2024: offizielle Inbetriebnahme/Eröffnung
- ➔ 2024–2025: Umbau des alten Albulatunnels zum Sicherheitstunnel

Die wichtigsten Daten zum neuen Tunnel

Gesamtlänge: 5.860 Meter, Tunnelhöhe ab Schienenoberkante (Ausbruch): 5,44 Meter
Freie Tunnelquerschnittsfläche: 26,88 Quadratmeter
Züge pro Jahr: 15.215
Personenfrequenz pro Jahr: 1,15 Millionen

Querschnitt Tunnelanlage



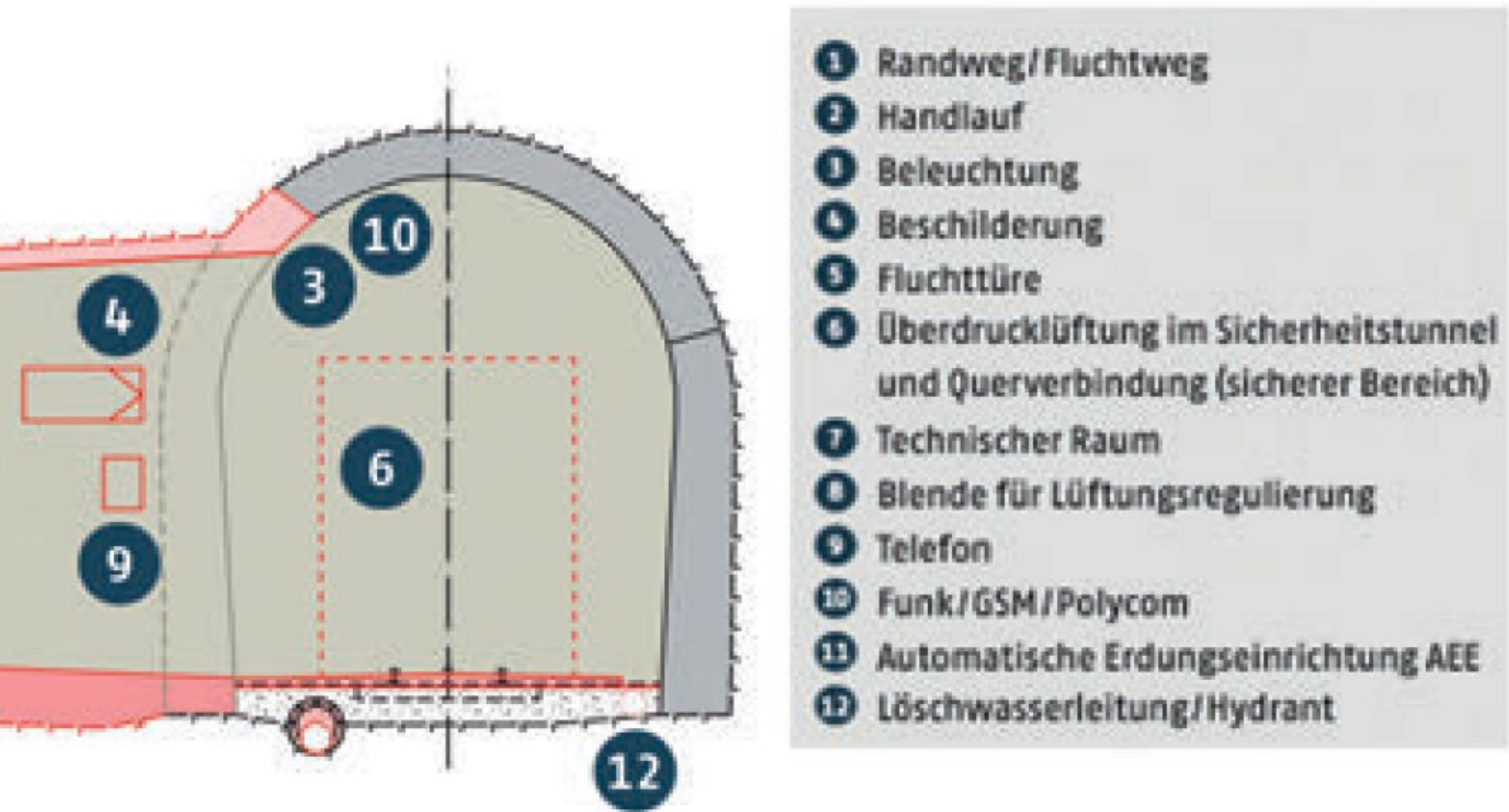


Ausfahrt: Von Preda nach Thusis quert die RhB-Bahn das gesamte Albulatal. Der höchste Punkt liegt bei 1.823 m ü. M. im Albulatunnel.

Einbau einer festen Fahrbahn aus Beton anstatt für einen klassischen Schienenoberbau aus Schotter und Bahnschwellen. Der Unterschied zu einem konventionellen Schienbett: Eine feste Fahrbahn sorgt für eine stabilere Gleislage und verschiebt sich auch unter Einfluss großer Kräfte kaum. Zudem ist sie äußerst witterungsbeständig, was wiederum die Instandhaltungskosten verringert. Doch auch für die Zuggäste hat diese Variante spürbare Vorteile: Eine Fahrt über eine feste Fahrbahn verläuft deutlich komfortabler, da Erschütterungen und seitliche Rüttelbewegungen minimiert werden. Da die für diese Betonoberfläche notwendigen Zuschlagstoffe überdies aus dem Tunnelausbruch hergestellt werden konnten, ging dieser Teil des Bauprozesses auch zügig voran: Mit rund hundert Metern neuen Gleisen pro Tag leisteten die Gleisbautrupps im Sommer 2023 erstklassige und schnelle Arbeit. Und natürlich wurde allergrößter Wert auf ein ausgeklügeltes Sicherheitskonzept gelegt. Hierbei schlug dann die Stunde des alten Albulatunnels. Denn der 5.864 lange alte Stollen hat keineswegs ausgedient, sondern wird momentan zum Sicherheits-



Spektakulär: Zwischen Bergün und Filisur liegt der weltweit bekannte Landwasser-Viadukt – Zielpunkt vieler Eisenbahnfans.



tunnel ausgebaut. Über insgesamt zwölf Verbindungsgänge zwischen den beiden Tunnelröhren und ergänzt durch Fluchttüren, Brandschutzeinrichtungen und moderne Kommunikationstechnik können Fahrgäste und Zugpersonal im Notfall schnell und auf direktem Weg in den alten Albulatunnel hinüberwechseln. Zudem steht die Luft dort unter Druck – das verhindert im Brandfall das Einströmen verrußter Luft aus dem neuen Tunnelbau. Am 8. Juni 2024 ist es so weit: Dann werden die Signale offiziell auf Grün geschaltet und bis zu 15.000 Personen- und Güterzüge transportieren fortan jährlich rund 1,1 Millionen Fahrgäste sowie Zehntausende Tonnen an Gütern zwischen der Alpennord- und -südseite hin und her. Somit führt das neue Meisterwerk des schweizerischen Tunnelbaus nicht nur die Rhätische Bahn, sondern das gesamte eidgenössische Bahnwesen in die Zukunft. ■



Thomas Oberkalmsteiner ist der Dienststellenleiter der Pinzgauer Lokalbahn (PLB) und gibt einen Ausblick auf ein sehr ereignisreiches Jahr 2024 mit zahlreichen Nostalgiefahrten und wichtigen Ausbauprojekten.



Kraftakt: Der Ausbau und die Sanierung der Strecke stehen auch 2024 im Mittelpunkt der Tagesarbeit.



Erlebnis: Jeden Donnerstag vom 9. Mai bis 26. September bietet die Lokalbahn wieder Nostalgiefahrten an.



Vorfreude: Außergewöhnliche Fahrten finden mit dem Moonlight-Shopping am 5. Juli und 9. August statt.

THOMAS OBERKALMSTEINER

Der Sommer kann kommen

Auch in diesem Jahr lohnt sich wieder ein Besuch im Pinzgau – nicht nur für Eisenbahnfreunde, aber für die ganz besonders. Denn wir haben uns einiges vorgenommen. Wobei heuer die weiteren Arbeiten an unserer Strecke zwischen Zell am See und Hollersbach hohe Priorität genießen. Aufmerksame Leser dieser Kolumne wissen: Eigentlich wollten wir schon Ende des vergangenen Jahres einen weiteren Streckenabschnitt der Pinzgauer Lokalbahn – von Niedersill bis nach Mittersill – wieder in Betrieb nehmen. Die Instandsetzung war notwendig geworden, nachdem das Hochwasser vor mittlerweile fast drei Jahren der Strecke ziemlich zugesetzt hatte. Doch wie es halt so geht: Im August vergangenen Jahres, während die Bauarbeiten noch im Gange waren, gab es ein neues Hochwasser. Dabei brach an einem der Überströmbereiche ein Damm, der noch nicht fertiggestellt war. Das Wasser der Salzach lief auf rund 300 Metern Länge in die Betonwanne des Überströmbereichs. Glücklicherweise hatten wir zu diesem Zeitpunkt einen Großteil der Strecke, von Uttendorf bis etwa einen Kilometer vor Mittersill, schon weitgehend saniert. Der im August gebrochene Damm und der Rest der Strecke sind jetzt in Arbeit und wir gehen davon aus, dass die Bauarbeiten Ende Mai, Anfang Juni abgeschlossen sein werden. Dann wird auch der neue Kreuzungsbahnhof Stuhlfelden in Betrieb gehen, damit wird die Infrastruktur für einen Halbstundentakt von Zell am See bis Mittersill ausgelegt sein. Aktuell ist dieser Halbstundentakt zwischen Zell am See und Niedersill.

Und schon steht der nächste Bauabschnitt, rund fünf Streckenkilometer von

Mittersill nach Hollersbach, auf dem Plan. Dort gibt es keine Ausweichmöglichkeit, weil auf der einen Seite der Strecke Siedlungen sind und auf der anderen Seite der Fels aufragt. Um diese Teilstrecke hochwassersicher zu machen, wird man auch hier einige Teilabschnitte betonieren müssen. Die Strecke soll so wiedererrichtet werden, dass weitere Überschwemmungen keine ernsten Schäden mehr anrichten können und wir nach einem Hochwasser die Strecke lediglich wieder säubern müssen. Natürlich läuft unabhängig davon unsere Sommernostalgiesaison und sie wird sicher wieder viele Eisenbahnfreunde, Touristen und Fahrgäste aus der Region anlocken. Zum Start am 9. Mai, das ist Christi Himmelfahrt, sind drei verschiedene Zuggarnituren bei uns unterwegs. Bis dahin sollen auch zwei unserer Nostalgiewagen in neuer Original-Lackierung erstrahlen. Insgesamt werden an Himmelfahrt 16 Sonderzüge neben den regulären Zügen zwischen Zell am See und Niedersill verkehren. Darauf freuen wir uns sehr, zumal es am Bahnhof Tischlerhäusl ein attraktives Rahmenprogramm gibt – mit Hüpfburg für die Kleinen und einigen Ständen mit Souvenirs und kulinarischen Schmankerln. Außerdem wird es diesen Sommer zwei Abendfahrten mit Moonlight-Shopping in Mittersill geben und es stehen einige private Charterfahrten auf dem Programm. Dann werden wir auch heuer wieder beim Partnerschulfest der Nationalparkregion Hohe Tauern dabei sein. An drei Tagen befördern wir dann jeden Tag rund tausend Schülerinnen und Schüler mit Sonderzügen oder Schienenersatzbussen nach Mittersill. Bis Ende 2025, so der Plan, will das Land Salzburg die 54 Kilometer lange Strecke der Pinzgauer Lokalbahn von Zell am See bis nach Krimml wieder befahrbar haben. Ein gutes Stück ist bereits geschafft. Sie sehen: Der Sommer kann kommen.

LGB live vor Ort: Frühjahr & Sommer

Ab Mai heißt es für Gartenbahn- und Schmalspurfreunde aufgepasst: Dann beginnen die „Großereignisse“. Mit dem Gartenbahntreffen in Bochum-Dahlhausen der LGB-Freunde Niederrhein (ausführliche Infos siehe Seite 18), auf der die neue US-Anlage zu sehen ist, die auf der IMA in Göppingen ihre Premiere feierte (siehe LGB Depesche 01/24), geht es Schlag auf Schlag. Eine Woche vor diesem Treff lädt die Preßnitztalbahn zu Pfingsten vom 18. bis 20. Mai zum großen Treff mit Gastfahrzeugen, dem Bahnhofsfest in Jöhstadt mit buntem Musik- und Rahmenprogramm, Gastronomie an vielen Bahnhöfen und Haltepunkten sowie zur Modellbahnschau in die Ausstellungs- und Fahrzeughalle ein. In der Fahrzeughalle befindet sich auch der LGB Stand, auf dem die aktuellen Modelle hautnah erlebt werden können und Experten vor Ort Rede und Antwort stehen.

Vom 2. bis 4. August wird dann das Zittauer Gebirge zum Mekka der Dampfbahn- und Oldtimerfreunde im Rahmen der 18. Historik Mobil. Verschiedene historische Zuggarnituren sind traditionell zum Fest bei der Zittauer Schmalspurbahn im Einsatz, während im Kurort Jonsdorf die Liebhaber historischer Automobile auf ihre Kosten kommen. Bereits am Freitagabend gibt es wie jedes Jahr einen Vorgeschmack mit Abendfahrten bis 23 Uhr. Im Bahnhof Bertsdorf, am Ausbildungsbahnhof Zittau-Süd, können sich Besucher zudem in die Technik des Leit- und Stellwerks vertiefen. Auch hier ist LGB mit einem eigenen Stand vor Ort. Besucher können sich dann über die Modellneuheiten 2024 informieren. Natürlich steht das Standpersonal auch zu allen weiteren Fragen rund um die LGB Gartenbahn gerne Rede und Antwort.



Großer Treff: Zu Pfingsten (18.-20. Mai) lädt die Preßnitztalbahn zu Sonderfahrten und einem attraktiven Rahmenprogramm.



Augustevent: Vom 2. bis 4.8. ist die 18. Historik Mobil der Anziehungspunkt für Eisenbahnfreunde aus ganz Europa.

Clubreise: Dampffahrten in Schwaben

Zusätzlich zu den bereits angekündigten Clubreisen im September und Oktober (14. bis 19.09. Fahrt im Nostalgiezug auf der historischen Glacier Express-Strecke; 2. bis 7.10. Reise zu den gigantischen Dampfloks 241 P17 und 241 A65) findet eine Clubreise bereits im Juni statt. Vom 6. bis 10.6. erwarten die Teilnehmer vier Dampfzug-Sonderzugfahrten durchs Schwabenland. Start und Übernachtungsquartier ist Ulm. Als Erstes steht unter anderem ein Besuch bei der Lokalbahn Amstetten-Gerstetten mit anschließender Museumsfahrt an. Zum 125-jährigen Bestehen der

Öchsle-Bahn schlängelt sich die Reisegruppe mit dem Dampfzug durch Oberschwaben und macht einen Zwischenstopp in der ehemaligen Benediktiner-Reichsabtei in Ochsenhausen. Scheinanfahrten laden zum Fotografieren ein. Weiter geht es mit Volldampf zum Bahnpark Augsburg – einem der größten Industriedenkmäler in Bayern. In entspannter Atmosphäre wird der Abend in einem Brauereigasthof ausklingen. Am letzten Reisetag lockt eine Fahrt im schnellsten Regionalzug Deutschlands. Zwei Vectron-Lokomotiven sorgen für die Höchstgeschwindigkeit von 200 Kilometern pro Stunde des 5-Wagen-Interregio-Express. **Weitere Infos zu den Reisen finden Sie im Online-Clubbereich sowie unter www.bahnen.info**



Eisenbahnromantik: Die Öchslebahn feiert in diesem Jahr ihr 125-jähriges Bestehen und ist in jedem Fall einen Besuch wert.



Jubiläum: Den Museumswagen (Art. 41024) kreierte LGB zusammen mit der Öchsle-Bahn. Er ist im Original zu besichtigen.

Nicht vergessen: Tag der offenen Tür

Frühling und Sommer bieten eine Vielzahl von Veranstaltungen für Gartenbahner (siehe Seite 20 und 31). Es lohnt aber auch schon der Blick in den Herbst. Am 13. und 14. September findet in Göppingen wieder der Tag der offenen Tür statt. Der Treff für viele Modellbahner, die nach neuen Anlagenideen suchen und mehr über die Entstehung von Modellen wissen möchten. Beim Rundgang durch die verschiedenen Stationen der Produktion kann man sich über die einzelnen Herstellungsschritte informieren. Gartenbahner können sich zudem einen aktuellen Überblick über die LGB Außenanlage am Märklineum verschaffen. Hier nimmt das Anlagenteam immer wieder Veränderungen vor.

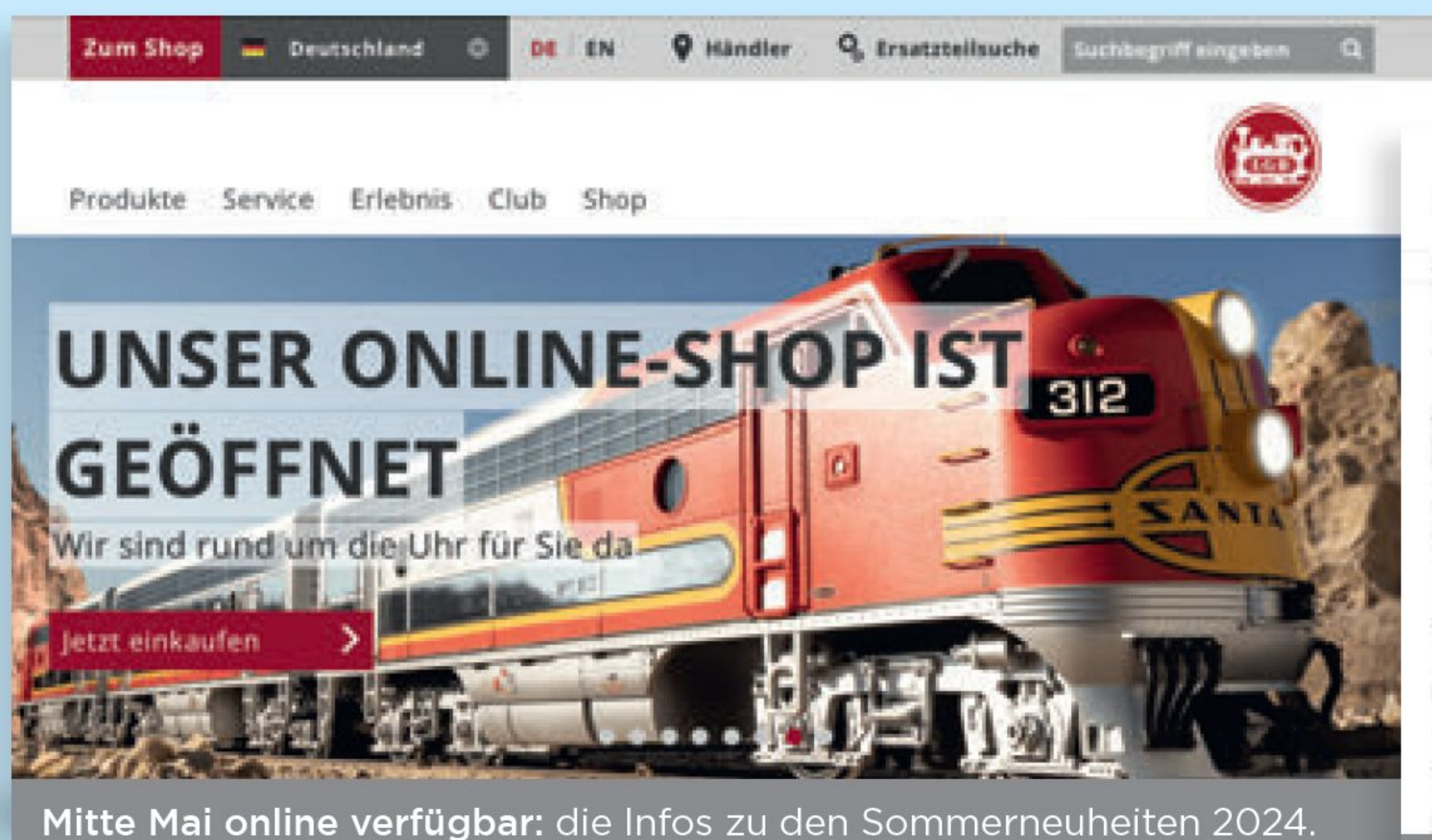


Tag der offenen Tür in Göppingen: am 13. und 14. September.

LGB: Online immer einen Klick wert

Die Infos zu den Sommerneuheiten 2024 oder zu den verschiedenen Events: Bei einem Besuch der LGB Homepage (www.lgb.de) erfahren Sie zwischen den Ausgaben der LGB Depesche immer, was aktuell an wichtigen Themen ansteht. Nächster wichtiger Termin: die Vorstellung der Sommerneuheiten 2024, die Mitte Mai erfolgt. Hier erfahren Sie nicht nur alles über die Modelle, sondern können auch zusätzlich die Infos in einer eigenen Favoritenliste sammeln und ausdrucken. Aber darüber hinaus bietet das Online-Angebot natürlich vieles mehr: Alle LGB Modelle ab dem Jahr 2009

können Sie in der Produktdatenbank recherchieren oder in der neuesten Lieferliste unter dem Punkt Service einsehen. Für Clubmitglieder gibt es im geschützten Bereich unter www.lgb.de/club alles Wissenswerte. Im Depesche Archiv können Sie in den Ausgaben ab 2010 nachblättern, die Clubfilme ab 2020 herunterladen oder – chronologisch schön geordnet – alle LGB Clubmodelle ansehen. Einen einfachen Überblick können Sie sich auch über die Clubvorteile verschaffen: So können Sie die aktuelle Liste aller Kooperationspartner herunterladen oder sich über die aktuellen Clubreisen informieren.



Vorfreude: das Clubgeschenk 2024

Die Begeisterung ist allenthalben zu spüren, wenn es um das jährliche Clubgeschenk geht. Es waren ja jedesmal auch sehr interessante Details für die Anlagen dabei. So eine Fahrplan-Informationstafel, eine Streckenwärtertelefonbude, die Parkbank inklusive eines mit LGB Shirt bekleideten Gartenbahners oder der Wasserkran aus dem vergangenen Jahr (siehe rechte Seite). Im Jahr 2024 erhalten LGB Clubmitglieder – so viel sei verraten – einen reich detaillierten Marktstand. Neben dem Stand gehören verschiedene Waagen, Verkaufskisten und weitere Accessoires zum Ensemble, das man selbst zusammenbaut. Über den exakten Ausliefertermin informieren wir Sie in der nächsten Ausgabe der LGB Depesche.



Ein wunderschöner Marktstand: das Clubgeschenk 2024.

Gewinnerfotos: „Mein Clubgeschenk“



Platz 1: Emsige Betriebsamkeit – die Dampflok HG 3/3 tankt Wasser nach.



Platz 2: Die DR Dampflok VII K 99 731 bei einem Zwischenhalt am Wasserkran.



Platz 3: Die G 3/4 „Heidi“ im winterlichen Einsatz.

Wasserkräne waren zur Versorgung von Dampflokomotiven unverzichtbar und sind ein schönes Detail auf jeder Anlage. So haben es auch die Clubmitglieder gesehen und sich sehr eifrig am Fotowettbewerb zum Clubgeschenk 2023 beteiligt. Unter allen Einsendern hat die Jury nun die schönsten Fotos ausgewählt. Der erste Platz geht nach Österreich. B. Brandstätter hat die Ballenberg-Dampflok HG 3/3 (Art. 20275) beim Wasserfassen in der Talstation „Preding“ neben dem Kohlebansen und der Schlackengrube fotografiert. Platz 2 zeigt die DR Dampflok 99731 mit Aussichtswagen bei einem Zwischenhalt am Wasserkran. Das Foto reichte S. Kostanski aus Sachsen-Anhalt zum Wettbewerb ein. Und P. Sprecher aus der Schweiz nahm die G 3/4 „Heidi“ bei einem winterlichen Sondereinsatz im kleinen Bw auf. Wir danken allen Teilnehmern für die zahlreichen interessanten Motive und freuen uns schon auf den nächsten Fotowettbewerb.

DIE PREISE



Platz 1:
LGB 31332

Der Personenwagen C 31 der Brünig Dampfbahn (BDB) geht an A. Brandstätter nach Österreich.

Platz 2:
LGB 36813

Clubmitglied S. Kostanski kann sich auf den Personenwagen der Wiscasset Waterville & Farmington Railway freuen.



Platz 3:
LGB 36023

Beliebtes Sammler- und Schaustück: der Weihnachtswagen für P. Sprecher.



Neues von den Clubkooperationspartnern TrainGamia Kopenhagen



Spannender Wettkampf auf der Modellbahnanlage: Finden Sie im Spiel mit Ihren Konkurrenten heraus, wer der beste Lokführer ist.

Werden Sie selbst zum Lokführer

Eine neue Modellbahnattraktion lockt nach Kopenhagen. TrainGamia kombiniert die Modelleisenbahn mit einem computergesteuerten Wettbewerb für Jung und Alt, bei dem es darum geht, der beste Lokführer zu werden. Clubmitglieder dürfen zu attraktiven Sonderkonditionen mitmachen. „Hier können sowohl Kinder als auch Erwachsene gegeneinander antreten. Punkte gibt es für das Einhalten des Fahrplans, rechtzeitiges Bremsen, Öffnen der Türen und das Betätigen der Signalkörner.“ Initiator Dominik Krøll hat die Idee entwickelt: „Mit der Hilfe meiner Frau und von Freunden habe ich mehrere Jahre damit verbracht, TrainGamia auf die Beine zu stellen. Es war eine große Herausforderung, aber mein Wunsch war es, meine Leidenschaft für Züge und Computerspiele mit anderen zu teilen. Wenn ich jetzt Kinder und Erwachsene im konzentrierten Wettkampf und mit einem breiten Lächeln sehe, dann hat sich das alles gelohnt.“

Obwohl hinter dem Spiel ein fortschrittliches Programm steht, können die Besucher die 21 Quadratmeter große Märklin C-Gleis-Anlage von ihrem Platz an der authentischen Schalttafel leicht überblicken. Das bedeutet aber nicht, dass das Spiel einfach ist. Es gibt viele Schwierigkeitsgrade, sodass jeder mitmachen kann. „Wer sich schon mehr zutraut und herausfordern möchte, der kann zum Beispiel das erweiterte Steuerpult mit drei verschiedenen Bremssystemen verwenden oder auch ohne Tachometer fahren. Dann braucht es aber vermutlich etwas Übung, um es auf den Highscore-Bildschirm zu schaffen“, erklärt Krøll. In der Testphase hat sich das Wettkampfspiel bei Spielern zwischen



Am Steuerpult gilt es, zeitig zu bremsen und die Zugtüren zu öffnen, als auch den Fahrplan der Züge einzuhalten.

sechs und 80 Jahren bewährt. So eignet es sich also auch ideal für einen Ausflug mit der ganzen Familie. Aber auch wer nicht selbst am Steuerpult sitzt, für den gibt es viel zu entdecken. „Wir haben viel Wert auf die Gestaltung der Anlage gelegt“, berichtet Krøll, „sie gehört zu einer der schönsten in Dänemark. Es fahren Autos auf den Straßen und überall spielen sich zwischen den kleinen Miniaturfiguren lustige Geschichten ab.“

Einzelpersonen, Familien und Gruppen erhalten bei TrainGamia ein maßgeschneidertes Erlebnis. Zudem werden auf Nachfrage auch kostenlose Veranstaltungen für Kinder und Jugendliche mit besonderen Bedürfnissen angeboten.

Informationen und Kontakt:

TrainGamia, Lergravsvej 57, 2300 Kopenhagen, Dänemark, info@TrainGamia.dk, www.traingamia.dk



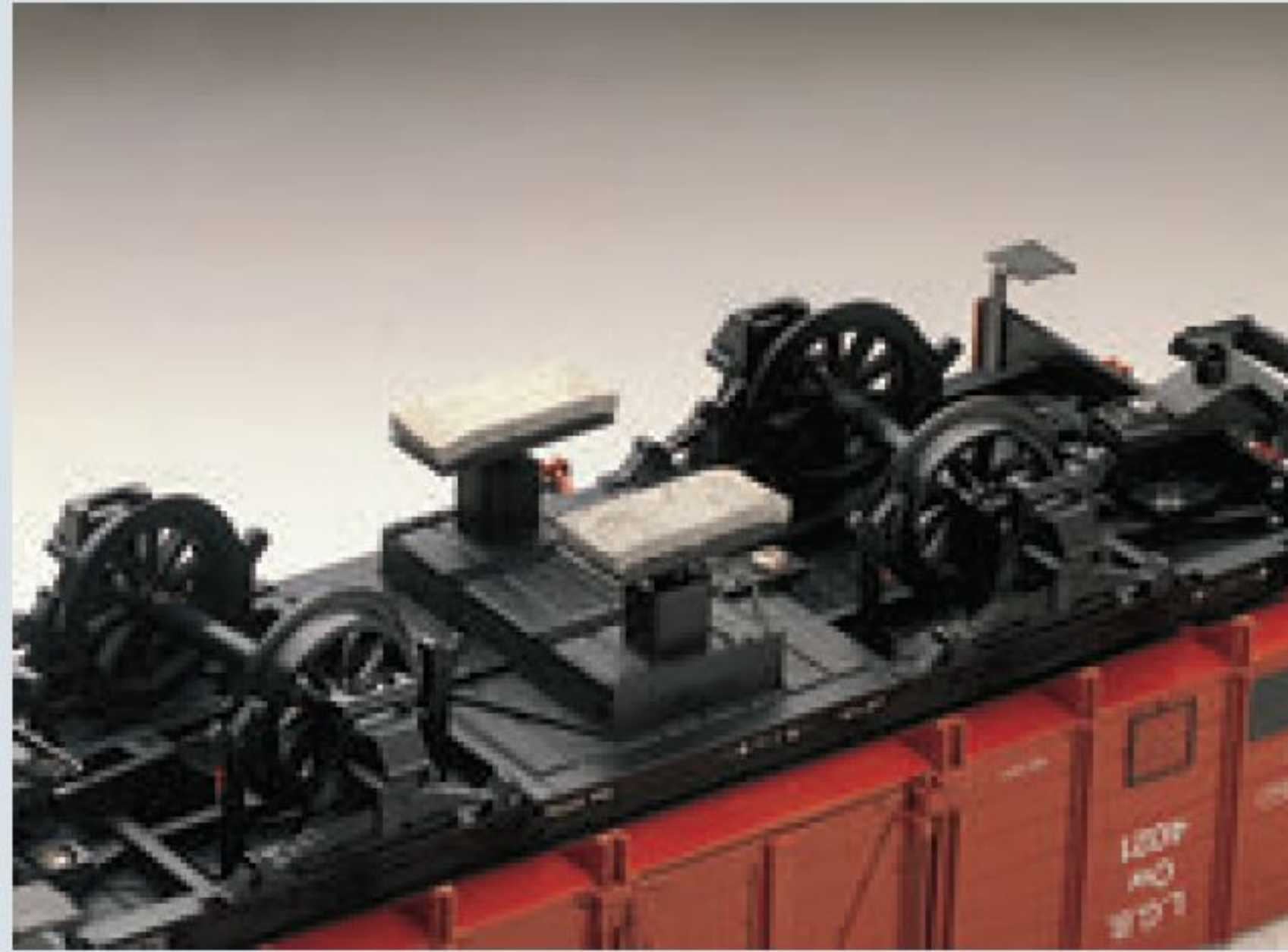
Clubvorteil: Clubmitglieder erhalten 15 Prozent Rabatt auf den Eintrittspreis sowie auf den Fahrpreis (Bedienen des Steuerpults).

Mitglieder werben Mitglieder

Der LGB Club bietet eine Vielzahl von Vorteilen. Sie sind bereits Mitglied und wollen ein neues Mitglied werben? Für ein neu geworbenes Mitglied bedanken wir uns bei Ihnen mit einer tollen Prämie.



Prämie 1



LGB Handschleifer und Schienenreinigungsgerät (Art. Nr. 50040 + 50050).

Praktisch:

Jeder Gartenbahner kennt die Situation. Will man im Frühjahr die ersten Runde mit den Loks ziehen, muss erst einmal das Gleis gereinigt werden. Aber auch ansonsten sind der LGB Handschleifer und das Schienenreinigungsgerät eine wertvolle Hilfe das gesamte Jahr über.

Prämie 2



Figuren-Set, Touristen sitzend (Art. Nr. 53007), Bänke liegen nicht bei

Sympathisch:

Figuren bereichern jede Anlage und sind das unverzichtbare Accessoire für schön ausgeschmückte Szenen. Ausflügler gehören zu jeder Bahn, zumal sich Gartenbahner oft schönste Urlaubsregionen zum Vorbild nehmen. Prämie 2 ist ein ganz abwechslungsreiches Touristen-Quartett.

Prämie 3



Gutschein im Wert von 30 Euro, einzulösen bei Ihrem LGB Fachhändler (an keinen Mindesteinkaufswert gebunden).

Hilfreich:

Wer möchte, kann sich auch für die ganz zweckmäßige Variante der Prämie entscheiden – den Gutschein über 30 Euro, der bei jedem Fachhändler eingelöst werden kann. Der Gutschein ist an keinen Mindesteinkaufswert gebunden. Viele Gründe also, neue Mitglieder zu werben.

Einfache Anmeldung online oder postalisch per Flyer



Anmeldung online: Der Interessent meldet sich online unter www.lgb.de (siehe Club/Clubregistrierung) an – hier werden auch die Mitgliedsnummer und der Prämienvorschlag des Werbers abgefragt.

Anmeldung mit Flyer: Der aktuellen Clubausendung liegt der Flyer „Mitglieder werben Mitglieder“ bei. Diesen können Sie ausgefüllt an den LGB Club schicken. Der Flyer wird ebenfalls im Clubbereich zum Download angeboten.

Gut zu wissen: Es können nur Mitglieder geworben werden, die im letzten Jahr kein Mitglied des LGB Clubs waren. Es ist keine Eigenwerbung möglich. Nur Clubmitglieder, die bei Beginn der Mitgliedschaft des geworbenen Neumitglieds eine gültige Mitgliedschaft vorweisen können, haben Anspruch auf eine Prämie. Der Versand der Prämie erfolgt, sobald das geworbene Neumitglied eine gültige Mitgliedschaft vorweisen kann.



Trotz enger Radien viel Abwechslung: Hier passiert der Glacier Express gerade die Wendeschleife beim Haltepunkt Preda.

Rhätische Terrassen-Bahn

Es geht auch ohne eigenen Garten: Mit allerlei Tricks und Kniffen verwandelte Paul Sprecher die Terrasse seiner Berner Wohnung in eine hübsche Spur-G-Anlage im Stil der Rhätischen Bahn.

Ein halbschattiges Wiesengrundstück mit ein paar Dutzend Ar Fläche, in der Mitte ein Naturteich und ein paar alte Bäume, das Ganze eingefasst von einer Steinmauer: So sieht der Himmel für Gartenbahn-Freunde aus. Doch nicht jeder Spur-G-Fan hat das Glück, ein solches Paradies bewirtschaften zu können. Aber deswegen ganz auf eine Gartenbahn verzichten? Kommt gar nicht infrage – zumindest nicht für Paul Sprecher. Trotz beengter Platzverhältnisse im heimischen Domizil in Bern wagte sich der 72-Jährige vor sechs Jahren an eine eigene Spur-G-Anlage. „Anfangs hatte ich sogar an die Spur 1 gedacht“, gesteht er, „aber das ließ sich denn doch nicht umsetzen.“ Doch auch im G-Format galt es, eine Reihe von Hürden zu überwinden. Während die Längenmaße der für die Bahn zur Verfügung stehenden Terrasse keine Probleme bereiteten, standen in der Breite lediglich 150 Zentimeter zur Verfügung. „Großzügige Gleisradien waren deshalb nicht drin“, erläutert der erfahrene Modellbahner, der schon seit vielen Jahren eine prachtvolle H0-Anlage betreibt (siehe Märklin Magazin 5/2016). Zugleich musste – eine Forderung der Ehefrau – die Terrasse begehbar bleiben, der Zugang zu den Grünpflanzen gesichert

und die Gleistrasse so gestaltet sein, dass die Bahn bei Bedarf ohne großen Aufwand wieder abgebaut werden kann. Die Verwendung von Kies oder ähnlichem Material kam deshalb nicht infrage. Trotz dieser Einschränkungen sollten die Gleise aber nicht einfach flach auf dem Boden verlegt werden. Auch ein Mindestmaß an Landschaftsgestaltung musste sein. Die Lösung: eine Strecke nach dem Vorbild der Rhätischen Bahn (RhB) – umso mehr, da Paul Sprecher zwar in Bern wohnt, aber auch Bürger von Chur ist, der ältesten Stadt der Schweiz. „Deshalb habe ich natürlich eine gewisse Affinität zur Landschaft dort. Ein Gebirge ließ sich auf der Terrasse zwar nicht realisieren, aber zwischen Landquart, Chur und Thusis verkehrt die RhB ja praktisch als Flachbahn, sodass also kein Stilbruch entstand.“ Auf der Breitseite der Wohnungsterrasse platzierte Paul Sprecher den Bahnhof Guarda. Eine der Längsseiten gehört einer Remise für die Eisenbahnwagen; die gegenüberliegende der Haltestelle Preda. Beim Bahnhof Guarda sind die Gleise direkt auf Waschbetonplatten verlegt; die übrige Strecke hingegen verläuft auf Rasenkantensteinen beziehungsweise auf aus Hartschäum geschnittenen „Steinmauern“.



Zwischenstopp: Die Dampflokomotive „Heidi“ hält zum Wasserfassen an. Gesteuert wird die Anlage digital mit einer CS3 von Märklin.



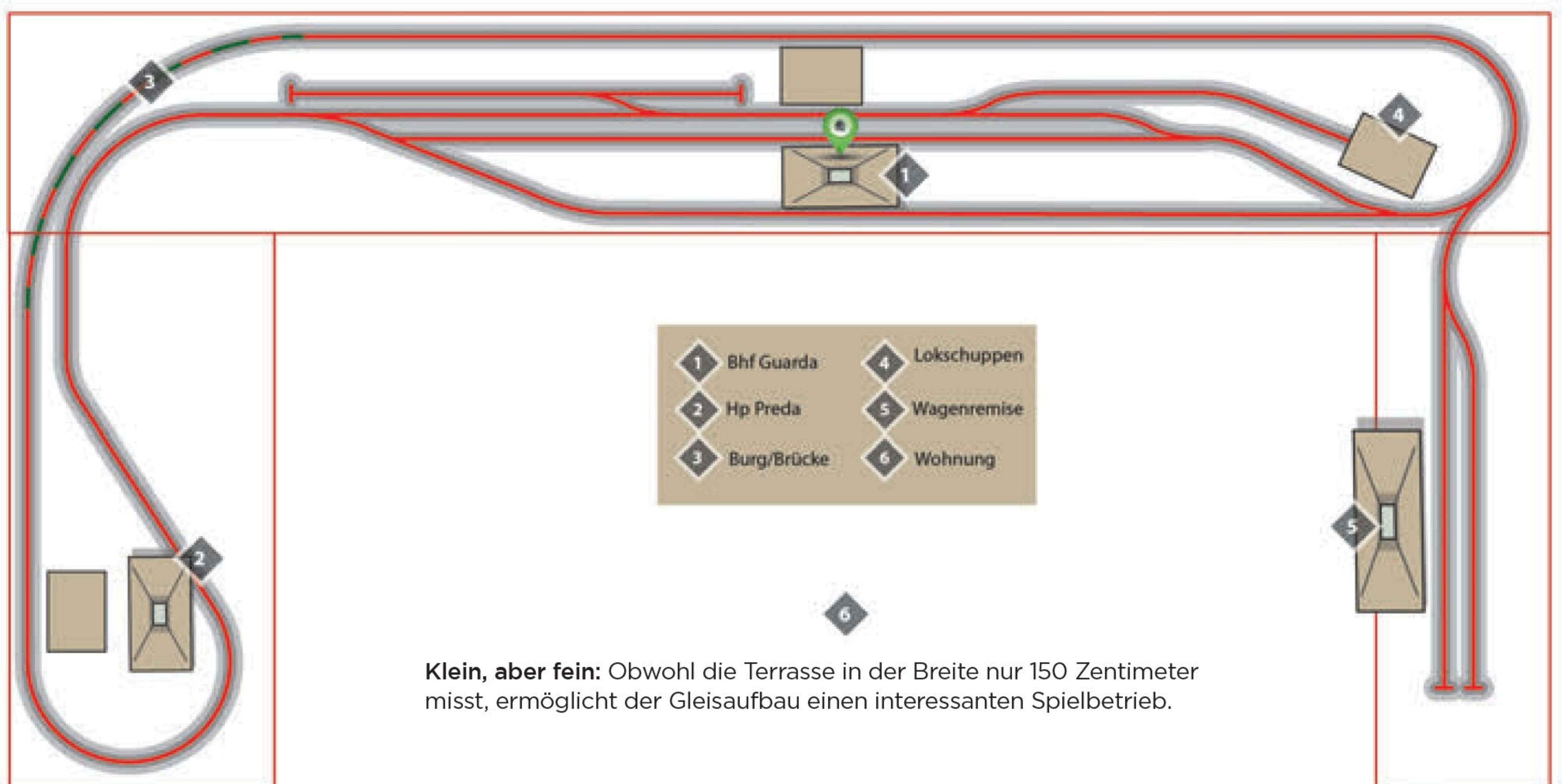
Lebensecht: Im Gasthaus „Bären“ kehren die Wanderer für eine kleine Rast ein. Am Haltepunkt Preda steht als Ziel eine Burg.

Das Konzept: ein Rundkurs für „rollende“ Züge

Für die Gleisplanung reaktivierte der Bahnherr eine bewährte, schon 2006 für seine H0-Bahn verwendete Gleisplansoftware. „Dort habe ich die Maße der Terrasse eingegeben und dann den Plan gezeichnet – es sollte auf jeden Fall ein Rundkurs sein“, erläutert Sprecher die Grundidee seiner Anlage. „Die Züge sollten ‚rollen‘, ohne dass jeweils in einem Kopfbahnhof rangiert werden muss. Dies bedeutete jedoch, dass bei den Kehren wegen des geringen Platzes enge Radien verwendet werden mussten. Damit es nicht zu langweilig wird, sollte es außerdem ein wenig ‚aufwärts‘ gehen und nicht nur flach den Terrassenboden entlang. Und der Bahnhof sollte eine großzügige Länge haben, sodass auch größere Zügeinheiten abgestellt werden können.“ Die Begrünung erfolgte schließlich unter praktischen Gesichtspunkten. Paul Sprecher („ich bin kein Botaniker“) entschied sich für eine Mischung aus steingartentauglichen Pflanzen und winterharten Zwergkoniferen. Alle Baumaßnahmen gingen problemlos von der Hand – etwas Kopfzerbrechen bereitete lediglich der Bahnhof. „Inspiriert vom Buch ‚Gleispläne für die Modelleisenbahn‘ von Günter Fromm hatte ich



Hilfreich: Die Wagenremise ist selbst gebaut und bietet mit einer Länge von 360 Zentimetern auch Platz für längere Zuggarnituren.



Klein, aber fein: Obwohl die Terrasse in der Breite nur 150 Zentimeter misst, ermöglicht der Gleisaufbau einen interessanten Spielbetrieb.



Perfekt: Beim Bahnhof Guarda sind die Gleise direkt auf die Terrassenplatten verlegt, die übrige Strecke liegt auf Rasenkantsteinen.

mich ursprünglich für einen Gleisplan rund um den Thüringer Bahnhof Keula entschieden, im Original ein Kopfbahnhof. Nach einem Jahr im Betrieb habe ich die Station jedoch zum Durchgangsbahnhof umgebaut – dadurch entstand mehr Raum für das Betreten der Terrasse.“ Weitere Besonderheiten erlaubten die limitierten Platzverhältnisse nur bedingt. Doch mit kleinen Tricks und Kniffen gelang es Paul Sprecher, einige spannende Elemente aufs Gleis zu zaubern: Vor der in der linken Ecke des Grundrisses platzierten Burganlage überquert die Bahn einen kleinen See, die Kehrschleife beim Haltepunkt Preda ist durch eine Kräuterspirale getarnt und bei der gegenüberliegenden Kehre wurden einige Stadthäuser als Reliefbauten aufgestellt – so wird eine kleine Ortschaft angedeutet. Und die Burganlage ist nach inzwischen sechs Betriebsjahren schön romantisch mit Efeu umrankt. „Solche Ruinen stehen auch in natura entlang der RhB-Strecken“, weiß Paul Sprecher. Bis auf einen Wasserturm aus dem Sortiment von PIKO stammt das Gros der übrigen Gebäude von POLA. Neben dem Bahnhof, der Burg und dem Haltepunkt Preda gibt es noch ein Bahnwärterhaus, den Gasthof „Bären“, einen Nebenbahnlokschuppen und eine Kleinbekohlungsanlage, zudem einen Kiosk, einen Fahrradunterstand und diverse, teils noch im Bau befindliche Einfamilienhäuser. Und weil der langjährige Finanzfachmann schon seit vielen Jahren LGB Clubmitglied ist, haben längst auch etliche Clubgeschenke einen Platz auf der Anlage. Mit der 360 x 40 Zentimeter großen, aus Hartschaumplatten hergestellten Wagenremise mit ihren zwei Abstellgleisen gibt es überdies ein selbst gebasteltes Element, in dem ein beträchtlicher Teil des Wagenparks abgestellt werden kann.

Das Rollmaterial: RhB-Klassiker aus allen Epochen

Und während auf seiner H0-Bahn nur Rollmaterial der DB seine Runden dreht, wollte Paul Sprecher diesmal eine durch und durch schweizerische Bahn realisieren. Daher verkehren auf der Terrassenbahn ausschließlich für die RhB gebaute LGB Modelle wie die Dampflokomotive „Heidi“ als Museumszug oder der moderne Glacier Express, gezogen von der Ge 4/4 II. Des Weiteren unterwegs: RhB-Klassiker wie die schon ab 1913 in Dienst gestellte E-Lok Ge 2/4 oder das „Krokodil“ der Baureihe Ge 6/6.



Winterzeit: Bei Schneefall ergeben sich auf der Terrasse geradezu vorbildhafte Szenen und zahlreiche Motive für Weihnachtskarten.



Koniferen: Bei der Begrünung der Anlage entschied sich Paul Sprecher für steingartentaugliche und winterharte Pflanzen.



Praktisch: Eine kleine Brücke bringt Abwechslung auf die Anlage, im Hintergrund links ist die Burgruine schemenhaft zu erkennen.



Nostalgiefahrt: Der RhB-Personenzug mit der Dampflokomotive G 4/3 „Heidi“ an der Spitze ist auf dem Weg zum Haltepunkt Preda.



Kontrast: Während der Sonderzug auf die Streckenfreigabe wartet (oben), zieht der Glacier Express zielstrebig seine Runde.

Dazu kommen mehrere zwei- und vierachsige, liebevoll mit Passagieren bestückte Personenwagen, diverse Güterwagen sowie ein Aussichtswagen mit Sound. Aktuell letzte Anschaffung: die 2021 von LGB präsentierte orange/schwarze und mit prachtvollen Scheinwerfern sowie zwei funktionsfähigen Reinigungsrädern ausgestattete Gleisreinigungslokomotive (Art. 21671). Noch auf der Wunschliste steht ein Baukran im geeigneten Maßstab, der die im Bau befindlichen Häuser flankieren soll. Gefahren wird digital, gesteuert von der Central Station 3 von Märklin. Auch sämtliche Schienen und Weichen, Antriebe und Decoder stammen von LGB. Acht Weichen sind digitalisiert, nur die bei der Wagenremise wird von Hand betätigt. „Schienen und Gebäude bleiben Sommer wie Winter draußen“, sagt Paul Sprecher; „einzig die Weichenantriebe und Decoder werden über die Wintermonate abmontiert.“ Nach Sturm oder Hagelschlag fallen an den Gebäuden daher immer mal wieder kleine Reparaturarbeiten an und auch den „Steinmauern“ spendiert der Hausherr regelmäßig eine farbliche Auffrischung. Merke: Die Unwägbarkeiten des Wetters bleiben eben die größten Herausforderungen der Spur-G-Gemeinde – ganz egal, ob im Gartenparadies oder auf der Terrasse. Und wenn mal wieder tüchtig Schnee gefallen ist in Bern, zückt Paul Sprecher regelmäßig seine Kamera. „Einen Winterbetrieb habe ich ja nicht inszeniert, aber wenn es geschneit hat, schieße ich gerne Fotos von der Bahn. Die Aufnahmen habe ich dann in den letzten Jahren jeweils für Weihnachts- und Neujahrskarten an unsere Verwandten, Freunde und Bekannten verwendet“ – und die freuen sich immer wieder auf's Neue über „RhB-Grüße“ direkt von Paul Sprechers Terrasse.

Die Gewinner Outdoor

In Ausgabe 04/23 haben wir Ihnen die zehn interessantesten Outdoor-Anlagen aus unserem Wettbewerb „Schönste Gartenbahn 2023“ zur Wahl gestellt. Sie haben abgestimmt und die Sieger stehen fest. In der nächsten Ausgabe präsentieren wir Ihnen die Sieger in der Kategorie Indoor/Kompakt. Es bleibt spannend.



Platz 1/Outdoor – Arnaud Bonjour (Schweiz), Vielfältige Berninawelt: Es war sozusagen ein Heimspiel. Mit seiner „Mutzerbahn“ schuf Arnaud Bonjour in der Schweizer Bergwelt eine Gartenbahn, die sich am Graubündner Vorbild der Berninabahn orientiert. Die stimmige Bahn mit ihren fünf Brücken, drei Tunnels, einem großen Viadukt und vier Personenbahnhöfen überzeugte unsere Leser, die sie auf Platz 1 wählten. Ein weiterer Pluspunkt waren sicherlich auch die vielen Anlagendetails. So befindet sich in jedem Gebäude eine Nacht-LED-Beleuchtung und auch die Straßenlaternen lassen sich separat einschalten.



Mit Liebe zum Detail: Nicht nur die Topografie des Terrains – der Garten ist geneigt, sodass die Bahn auf verschiedenen Ebenen verkehrt und sich eine Berglandschaft inklusive Tunnels und großen Viadukts anlegen ließen –, sondern auch die Details sind liebevoll gestaltet. Zu den besonderen Bauwerken zählen ebenfalls eine funktionsfähige Wassermühle und ein Sägewerk.



Platz 2/Outdoor – Benny Langer (Fichtelgebirge), Der Jöhstadt-Express rollt: Heimatverbundenheit dominiert auch bei Benny Langer. Die Berg- und Talbahn in Bärenstein holt sich Inspiration aus der näheren Umgebung – zum Beispiel mit der Station Jöhstadt. Insgesamt 120 Quadratmeter groß kann die Bahn dank einer Überdachung das gesamte Jahr über fahren. Weitere Besonderheit dieser Bahn, die für viele einen eigenen Ausflug wert ist, sind die vielen Soundeinspielungen und die vielfältige Ausgestaltung der Anlage mit Figuren und zahlreichen im Maßstab passenden Autos, Motorrädern und Transportern. Es gibt jede Menge zu entdecken auf der Anlage.



Platz 3/Outdoor – Siegfried Doll (Bad Peterstal-Griesbach), Große Heimat en miniature: Auch der dritte Platz geht in diesem Wettbewerb an eine Anlage, die sich mit der näheren Heimat beschäftigt. Siegfried Doll hat sich seinen Heimatort im Schwarzwald in den Vorgarten gestellt und auf 55 Quadratmetern markante Gebäude seiner Heimatstadt wie den Haberer Turm, die Haberer Hütte oder die markante Antonius-Kapelle umgesetzt. Die gesamte Anlage steht im Kurort Bad Peterstal-Griesbach im Schwarzwald – nicht zu verwechseln mit dem bayerischen Bad Griesbach wie in Ausgabe 04/23 erwähnt. Daher auf in den Schwarzwald, wer die Anlage besichtigen möchte.

MITMACHEN HAT SICH GELOHNT

Viele Leser haben sich an der Abstimmung beteiligt. Unter allen Einsendern haben wir drei ausgelost, die sich über LGB Modelle freuen können. Der Gewinn wird in den nächsten Wochen zugestellt. Viel Freude beim Einsatz der Modelle auf der Anlage.



Gewinn 1: LGB 20323

Viele der Dieselloks V10C, hergestellt vom ehemaligen Lokomotivbau Babelsberg, sind heute noch im Einsatz. Das LGB Modell geht an F. Huber.

Gewinn 2: LGB 20064

Immer einen Hingucker wehrt: der Coca-Cola-Crew-Wagen. Das besonders designte Modell geht an O. Winkelmann.



Gewinn 3: LGB 36370

Die Fichtelbergbahn feierte 2022 ihr 125-jähriges Bestehen. Der passende LGB Wagen für M. Klein.

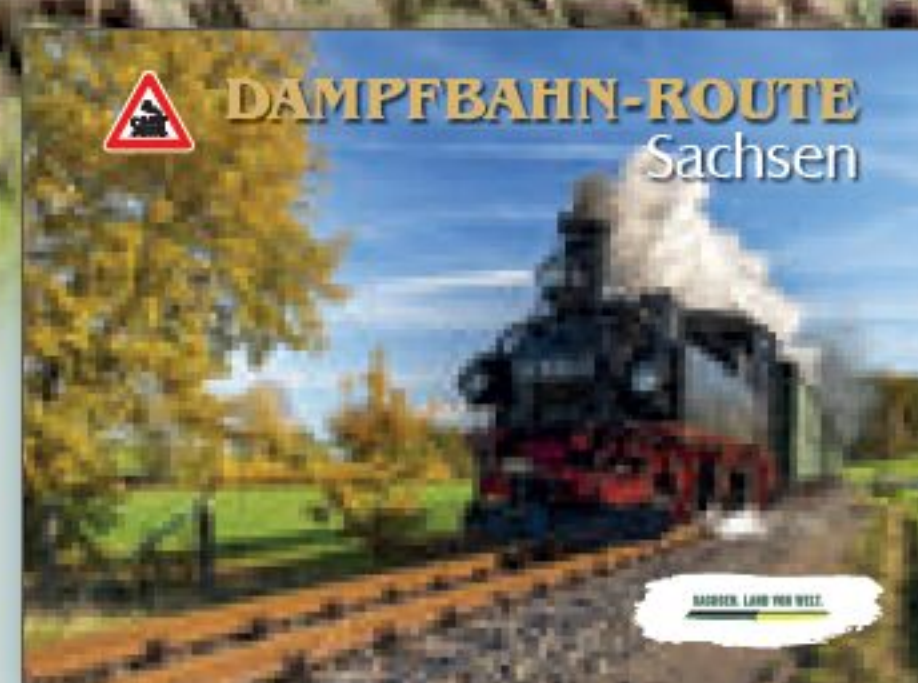


Zeitreisen erleben ...



Foto: Mario England

... Entlang der „DAMPFBAHN-ROUTE Sachsen“ lassen sich bei Fahrten mit den täglich betriebenen Dampfbahnen und weiteren Museumsbahnen Zeitreisen erleben. Als besonderes Highlight kommt 2024 der historische „Sächsische IK-Zug“ aus der ersten Eisenbahnepoche wieder in den Einsatz bei Veranstaltungen verschiedener Bahnen zurück.



Ihre Wegweiser durch das Dampfbahn-Land Sachsen. Katalog, Kursbuch und Reiseführer 2024 kostenfrei bestellbar unter:

Jetzt beim Händler: vom SDG Personenwagen bis zum Glacier Klassiker

Neu im Fachhandel

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



Unter Dampf: Feierte im Jahr 2022 ihr 125-jähriges Bestehen – die Fichtelbergbahn mit der Strecke zwischen Cranzahl und Oberwiesenthal.



SDG Personenwagen Bauart KB Epoche VI, Art. 36370

- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI.
- Vollständige, vorbildgerechte Inneneinrichtung, Metallradsätze.
- Wiederauflage eines Personenwagens der Bauart KB.
- Länge über Puffer 58 Zentimeter.

Im Jahr 2022 feierte die Fichtelbergbahn ihr 125-jähriges Bestehen. Als Wiederauflage bringt LGB nun die wichtigsten Wagen des Museumszuges. Die Wagen wurden früher im normalen Bahnverkehr in Personenzügen eingesetzt, heute nur noch bei Sonderfahrten in dampfbespannten Museumszügen. 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 im Einsatz ist.



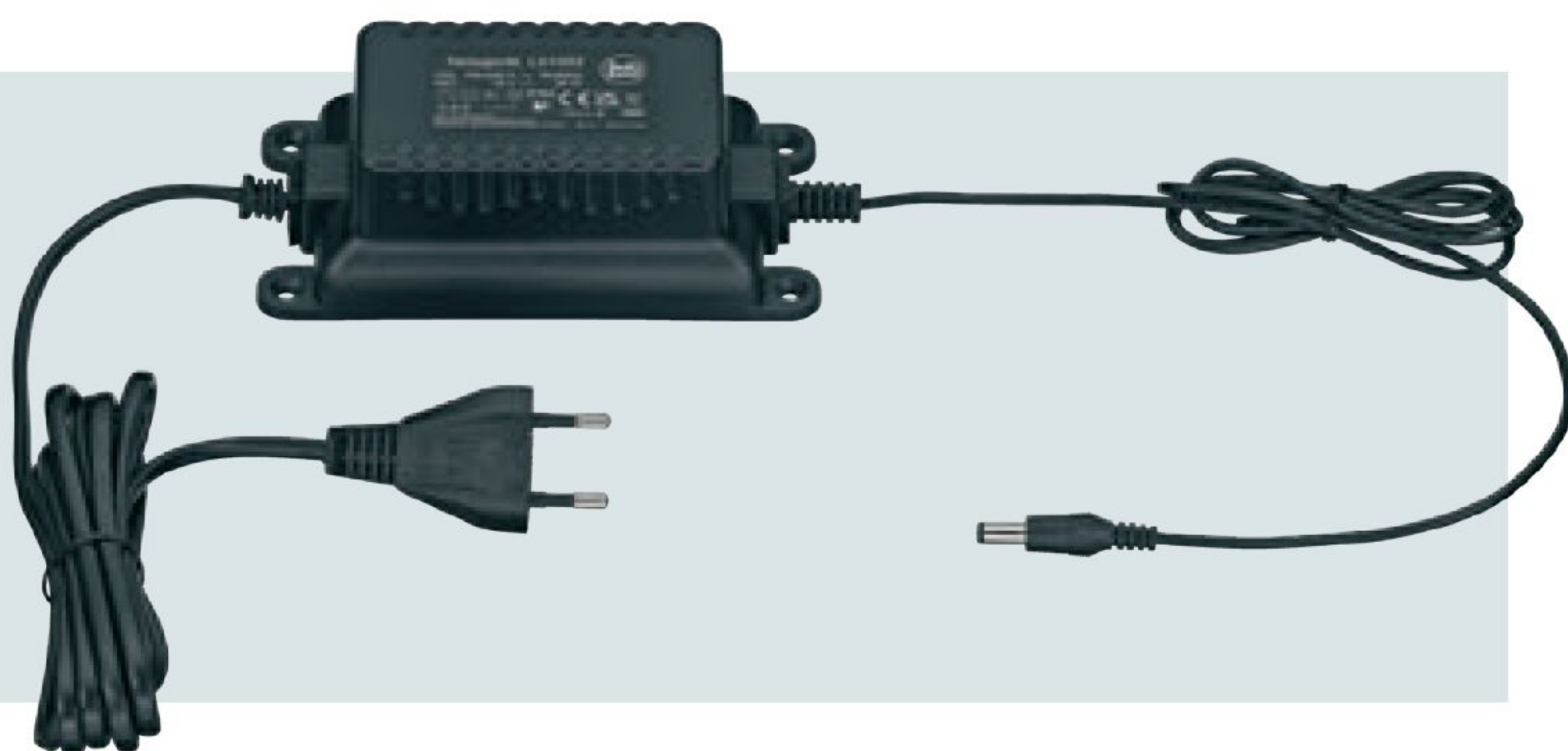
SDG Personenwagen Epoche VI, Art. 36362

- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI.
- Vollständige, vorbildgerechte Inneneinrichtung, Metallradsätze.
- Ideale Ergänzung zur Lok 21481 sowie zu den Wagen Art. 36362 und 32357.

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.

Schaltnetzteil 36VA Art. 51092

- Schaltnetzteil zur Versorgung des Fahrgerätes 51099 mit Strom.
- Anschlusskabel ans Netz mit Eurostecker.
- 230 Volt, 36 Watt Leistung.
- Strahlwassergeschützt (IP 65).



SDG Bistrowagen Epoche VI, Art. 36363

- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI.
- Neue originalgetreue und mehrfarbige Inneneinrichtung, Metallradsätze.
- Ideale Ergänzung zur Lok 21481 sowie zu den Wagen 36370, 36362, 32357.

Auf der schmalspurigen Fichtelbergbahn zwischen Cranzahl und Oberwiesenthal wird in den planmäßigen Dampfzügen hin und wieder ein ganz spezieller Wagen eingesetzt. Dieser Bistrowagen mit der Nummer 970-436 wurde aus einem normalen Personenwagen umgebaut, verfügt über 30 Sitzplätze an Tischen und eine kleine Bartheke. So kann man während der Fahrt durch die sächsischen Berge einen kleinen Imbiss und ein kühles Getränk genießen.

RhB Schnellzugwagen 1./2. Klasse, Epoche VI, Art. 31679

- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI.
- Türen zum Öffnen, Metallradsätze.
- Ausgestattet mit kompletter Inneneinrichtung und Innenbeleuchtung.
- Länge über Puffer 62 Zentimeter.

Sie prägten lange den Personenverkehr der RhB: die Einheitswagen, wie sie ab 1962 in Dienst gestellt wurden. LGB legt diese Dauerläufer in der Version 1./2. Klasse (Art. 31679) und 2. Klasse (Art. 30676) wieder auf. Beide Modelle sind mit einer kompletten Inneneinrichtung und Innenbeleuchtung ausgestattet. Die Stromabnahme erfolgt dabei über die Kugellagerradsätze. Die Türen lassen sich öffnen und Farbgebung sowie Beschriftung entsprechen originalgetreu der Epoche VI.



RhB Gepäckwagen, Epoche VI, Art. 30693

- Modell eines Gepäckwagens, Dachpartie wie beim Vorbild mit abgebautem Stromabnehmer.
- Abgesenkte Fläche und Isolatoren noch sichtbar.
- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche I bzw. VI.
- Mit zusätzlichem Kasten auf dem Dach, der beim Vorbild erst vor Kurzem montiert wurde.
- Türen zum Öffnen.
- Länge über Puffer 62 Zentimeter.

Um die Energieversorgung langer Schnellzüge auf der Albula-Strecke sicherzustellen, wurden um 2010 einige Gepäckwagen mit einem Stromabnehmer, Trafo und den erforderlichen Schaltgeräten ausgerüstet. Mittlerweile werden diese Wagen nicht mehr alle benötigt, da die neuen Albula-Gliederzüge aufgrund deren höheren Gewichtes nicht mehr mit dem Bernina-Express zusammengeführt werden können. So wurde auf vier der sieben Wagen der Stromabnehmer wieder demontiert. Vorbildgerecht bleiben beim Modell (siehe Foto rechts) die abgesenkte Dachfläche und einige Isolatoren erhalten, sodass man die Wagen auch gleich auf den ersten Blick erkennen kann.



Halloweenwagen 2024, Art. 39024

- Modell eines zweiachsigen Personenwagens in der Gestaltung passend zu Halloween.
- Türen zum Öffnen.
- Metallradsätze.
- Feine Detaillierung und aufwendige Bedruckung.
- Länge über Puffer 30 Zentimeter.

Jedes Jahr schlägt vom 31. Oktober zum 1. November Halloween viele in den Bann. Ursprünglich vor allem im katholischen Irland zuhause, kam das Brauchtum mit zahlreichen irischen Auswanderern im 19. Jahrhundert in die Vereinigten Staaten. Bald war es so attraktiv, dass es sich zu einem wichtigen Volksfest in den Vereinigten Staaten und Kanada entwickelte. Heute schwebt der Brauch weltweit auf einer Erfolgswelle und ist vielerorts nicht mehr wegzudenken.



RhB Speisewagen WR 3816, Epoche VI, Art. 31681

- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI
- Modell eines Speisewagens, wie er auch im Glacier-Express eingesetzt wird.
- Metallradsätze.
- Feindetaillierte Inneneinrichtung, Innenbeleuchtung serienmäßig ab Werk eingebaut.
- Türen zum Öffnen.
- Stromabnahme über die Kugellagerradsätze.
- Länge über Puffer 62 Zentimeter.

Der Glacier Express ist der Klassiker unter den Zugreiseangeboten in Europa und bietet als Ausblick idyllische Bergwiesen, wilde Schluchten, majestätische Berge und ewiges Eis. Damit das leibliche Wohl nicht zu kurz kommt, gehören aufwendig gestaltete Speisewagen schon immer zur Grundausstattung dieses Panoramazuges. Das LGB Modell gibt den RhB Speisewagen WR 3816 wieder, wie er auch im Glacier-Express eingesetzt wurde. Zu den Highlights des Modells gehört die feindetaillierte Inneneinrichtung mit einer serienmäßig eingebauten Innenbeleuchtung zu der auch die beleuchteten Tischlampen zählen (siehe Bild rechts).





Einsatz: im historischen Farbkleid der drei Ur-Bahnen (Bernina, RhB, Arosa) heute unterwegs – der „Allegra“-Triebzug 3514.

Ahnenzug in Fahrt

Eine außergewöhnliche Zugeinheit erinnert an den Zusammenschluss der RhB, Bernina- und Arosabahn zur großen Bahngesellschaft im Kanton Graubünden und ist zugleich eine Reverenz an die eigene Geschichte.

Hoppla, was kommt denn da? So ungefähr dachten die Fahrgäste der Rhätischen Bahn, als sie im Dezember 2023 erstmals eine ganz besondere Zugeinheit auf dem Netz der RhB zu Gesicht bekamen. Verantwortlich für diesen ungewöhnlichen Anblick: der „Allegra“-Triebwagen ABe 8/12 mit der Wagenummer 3514. Seither verblüfft und begeistert diese als „Ahnenzug“ geführte Wageneinheit die Passagiere der Rhätischen Bahn und alle Freunde und Fans der RhB – egal ob entlang der Gleise oder aus der Ferne. Statt im allseits bekannten RhB-Rot verkehrt dieser Allegra nämlich in einem speziellen Outfit: Eine der drei Einheiten erstrahlt in einem himmlischen Hellblau/Hellgrau, in grün/cremefarbener Bicolor-Lackierung sowie in einem in der Schweiz allseits bekannten Gelb.



Plakatwerbung: Seit 1914 verbindet eine Stichbahn Chur mit dem Kurort Arosa.

Der Grund für diese im wahrsten Sinn des Wortes aufsehenerregende Maßnahme findet sich in den Geschichtsbüchern. Zwar transportiert die Rhätische Bahn ihre Fahrgäste tagtäglich derart komfortabel, pünktlich und zuverlässig, als hätte es sie schon immer gegeben – man kann sich eine Zeit ohne sie eigentlich gar nicht mehr vorstellen. Aber natürlich war auch die RhB nicht immer da. Gegründet wurde sie am 7. Februar 1888, noch ein gutes Stück jünger ist sie allerdings in ihrer heute gültigen Form. Denn erst vor etwas mehr als 80 Jahren fusionierten die drei bis dahin selbstständigen Privatunternehmen der Chur-Arosa-Bahn, der Berninabahn und der ursprünglichen RhB zu jenem Bahnverbund, der in seiner Gesamtheit heute Rhätische Bahn heißt.

Den Grund für diese Unternehmenszusammenlegung erklärt ein Blick in die Geschichtsbücher. Hatte sich Europa in den 1920er-Jahren gerade erst mühsam von den Nachwehen des Ersten Weltkriegs erholt, so sorgte wenig später der Ausbruch der Weltwirtschaftskrise zu Beginn der 1930er-Jahre für neue Turbulenzen und einen Einbruch des Tourismusbetriebs. Nochmals nachlassende Fahrgastzahlen brachte schließlich die neue Konkurrenz von Automobilen mit sich, die im Kanton Graubünden im Jahr 1925 zugelassen wurden. Diese Gemengelage setzte vor allem der damaligen Berninabahn und der Chur-Arosabahn so schwer zu, dass im April 1939 das „Bundesgesetz über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen“ in Kraft gesetzt wurde. Damit stellte die Eidgenossenschaft 125 Millionen Franken zur finanziellen Wiederaufrichtung verschuldeter Bahnunternehmen bereit, sofern diese „wegen ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung den Interessen der Eidgenossenschaft“ dienten. Die Rhätische Bahn erfüllte die Bedingungen ohne Frage und zeigte sich zudem in wirtschaftlich stabilerer Verfassung. Daher wurde den noch unabhängigen, aber defizitären Unternehmen der Arosabahn und Berninabahn zugesagt, dass sie von diesen Hilfgeldern profitieren würden, wenn sie mit der RhB fusionierten. Diese Perspektive ➤



Endpunkt: Der Bahnhof von Arosa wurde im Winter 1914/1915 eröffnet.



Gelbe Engel: 1908 von der Berninabahn in Dienst gestellt und heute noch als Nostalgiezug im Einsatz: die Triebwagen ABe 4/4 30/34.



Mondän: St. Moritz war Ziel/Ausgangspunkt der 1908 eröffneten Berninabahn (BB), die über den Berninapass nach Tirano führt.

stellte die Weichen für die Fusion aller Beteiligten - und sorgte für eine neue Farbenvielfalt auf dem nun gemeinsamen Streckennetz. Denn natürlich brachte beim Zusammenschluss der drei Gesellschaften zunächst jede Bahn ihr eigenes Design in das neue Unternehmen ein. Während die Züge der Arosabahn ihre Fahrt von Chur durch den Schanfigg (ein lang gestrecktes Tal östlich der Graubündener Kantonshauptstadt) bis nach Arosa seit 1914 in einem eleganten hellblau/hellgrauen Anstrich absolvierten,

verkehrte der Fuhrpark der 1908 eröffneten Berninabahn auf der Strecke von St. Moritz nach Tirano in dem in der Schweiz geradezu legendären Bernina-Gelb. Die RhB-Züge schließlich eroberten die Graubündener Gebirgswelt zu dieser Zeit oftmals in ihrem traditionsreichen grün/cremefarbenen Gewand. Tatsächlich hielten sich bis weit in die 1960er-Jahre hinein noch diverse Wagen und Lokomotiven in ihren jeweiligen Ursprungsfarben auf dem Netz der RhB, ehe ab Ende dieses Jahrzehnts ein neues, einheitliches „RhB-

Rot“ den Fuhrpark der Rhätischen Bahn zu dominieren begann.

Doch Geschichte ist erstens viel zu wichtig und zweitens oftmals viel zu schön, um sie einfach zu vergessen – dachten sich auch die Verantwortlichen der RhB. Anlässlich des 80. Jubiläums der „neuen RhB“ wurde also die Loknummer 3514 im Sommer 2023 in die Zentralwerkstatt in Landquart „einbestellt“ und einer umfangreichen Umlackierung unterzogen. Dass die Wahl auf eines der 2009 in Dienst gestellten „Allegra“-Exemplare



Sorgte für Aufsehen: Auf der Spielwarenmesse 2024 in Nürnberg stellte LGB den RhB-Ahnenzug in Spur G nach. Für viele Besucher der



Vorausblickend: Im Jahr 1913 begann die Rhätische Bahn mit den Arbeiten zur Elektrifizierung. 1922 konnte auf der gesamten RhB-Strecke mit Strom gefahren werden.

fiel, war selbstverständlich alles andere als Zufall, sondern folgte der Eisenbahngeschichte. Denn es sind die dreiteiligen „Allegras“, die heute den wesentlichen Anteil des Fahrbetriebs auf der Bernina- als auch auf der Arosa-Linie bestreiten – auf jenen Streckenabschnitten also, die einst

von den beiden Fusionsbahnen bedient wurden. Für diese Revision der Lackierung lediglich eine Folienbeklebung zu verwenden, kam für die RhB allerdings zu keinem Zeitpunkt infrage. Stattdessen wurden alle Wagen-Einheiten von den zuständigen Spezialisten sorgfältig aufgear-

beitet. Mit Schutzanzügen ausgestattet, wurde zunächst wo nötig abgeschliffen und neu grundiert, ehe das mit Spritzpistolen „bewaffnete“ Werkstatt-Team die jeweiligen, sorgsam aus Dutzenden von Einzeltönen angerührten Originalfarben aufbrachte. Besonders kleinteilige Bereiche sowie die Rundbögen in den Wageninnenräumen wurden überdies mit Spezialwerkzeugen und akkurat von Hand bearbeitet. Und natürlich folgte auch die Wagenbeschriftung den historischen Vorbildern. So tragen sowohl die hellblau-hellbeige „Arosa“-Einheit an der Spitze als auch ihr „Bernina“-Pendant am

RhB-Look:

Creme/grüne Farben prägten RhB-Fahrzeuge in der Epoche III (hier der Triebwagen ABe 4/4 – eine LGB Neuheit aus dem Jahr 2016).



Messe eine Überraschung und zugleich der große Hingucker auf der LGB Anlage.



Alles im Blick: Das Steuerpult des Triebwagens ABe 4/4. Auf historischen Fahrten lässt sich das Flair heute noch einfangen.

anderen Ende des Zuges jene herrlich eleganten, an den Jugendstil des frühen 20. Jahrhunderts erinnernden Lettern. Das Mittelstück bildet schließlich die vorbildgerechte Grün-/Creme-Kombination der RhB-Farbgebung um 1950. Ergebnis: ein herrlicher Blickfang und eine würdevolle Verbeugung vor den Vorgängerbahnen, die Fans der RhB seither geradezu begeistern. Immer wieder wird dabei der Wunsch nach einem entsprechenden LGB Modell dieses „Ahnenzuges“ geäußert – man darf also gespannt sein.

Neues rund um die Gartenbahn

Abwechslungsreich: von Details für den Bahnbetrieb über Figuren bis hin zur bayerischen Musikkapelle – Zubehör im Frühjahr 2024.

FALLER www.faller.de

Bockkran und Besandung

Wunderbar passt das neue Produkt von Faller in das Areal eines Güterbahnhofs. Der Bockkran mit der Nummer 331181, der zwei Gleise überspannt, ist das bahntypische Modell eines Betriebswerks. Aber eigentlich ist der allgemeine Name für diese Art von Industriegerät viel schöner: Der Bockkran gehört zur Familie der Portalkräne, die sehr oft auf Güterumschlagsplätzen oder in Häfen zu sehen sind. Die Kräne auf Stützen wirken tatsächlich wie Tore in eine neue Welt. Der Bockkran unterscheidet sich gegenüber seinem „Verwandten“ darin, dass er nur stationär betrieben wird. Das heißt, die Stützen können nicht verfahren werden. Auf jeden Fall macht das neue Hilfsmittel in jedem Betriebswerk etwas her. Das Gleiche kann man über das neue Modell-Set für das Dampf-Bahnbetriebswerk sagen: Die Besandungsanlage umfasst einen Besandungsturm und ein Sandhaus. Letzteres verfügt über verschiebbare Dachteile und unterstützt so die zweckmäßige Verladung des Sandmaterials. Zur Dekoration enthält das Modell-Set mit der Nummer 331182 auch ein wenig Sand. Und wer das kleine Dörfchen in der Nähe des Bahnbetriebs mit einem Neubau ergänzen will, dem bietet Faller ein hübsches neues Einfamilienhaus mit hell verputzter Fassade, hellgrauem Holzbalkon und zwei Dachgauben. Die Bestellnummer lautet 331092. Auf einer Seite des Giebels ist sogar das Fachwerk zu sehen. Die Haustür lässt sich öffnen und schließen. Zusätzlich lässt sich das Personal im Bahnhof aufstocken. Da sind einmal die drei Arbeiter vom Betriebswerk (Nr. 331523). Und außerdem können sich alle, die Schweizer Bahnen betreiben, freuen: Zwei Bahnbedienstete (Nr. 331524) sowie zwei Zugbegleiter (Nr. 331526) lassen sich gern auf jeder Anlage beschäftigen.



Top: Das Figuren-Set „Arbeiter“ (Art. 331523) sowie zwei Bahnbedienstete (Art. 331524) und zwei Zugbegleiter (331526) im Schweizer Look.



Lastenträger: Der Bockkran (Art. 331181) belebt jeden Güterbereich.



Modern wohnen: Das Einfamilienhaus (Art. 331092) für die Dorfszene.



Besandungsturm und Sandhaus (Art. 331182): Die Vorhaltung von Betriebsmitteln ist für jeden Betrieb unerlässlich und schmückt die Anlage.

VW Bus T1 mit Sound
erhältlich in den Farben: Blau, Grün, Schwarz und Rot



„PREMIUMflex“ für die dauerhafte Verbindung von Steinen, Holz oder Beton. Auch Figuren lassen sich damit fixieren.



erhältlich in:
Transparent,
Schwarz oder Grau.



„DoFlex“ dauerhafte Verbindung für Gleisschotter, frostsicher und wetterfest!



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

Sommer 2023:
Mann am
Gartengrill



www.gartenbahnfilm.com We speak:

www.grootspoor.com

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

Kanaaldijk 122B 1831 GG Koedijk
Tel 0031 - (0)72 5618797
Fax 0031 - (0)72-5627806
Mail info@grootspoor.com

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

NO TAX / VAT. Outside of Europe!!!

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

IMPRESSUM

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

Redaktion/Autoren
Claus Dick, 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, Stefan Bolz,
Amaud Bonjour, B. Brandstätter,

Claus Dick, Siegfried Doll, Fesl/gartenbahn45.de,
Historic RhB, Heyn Modellwerstatt, S. Konstanski,
Kötzle design, Benny Langer, LGB, LGB-Freunde
Niederrhein, Thomas Oberkalmsteiner, Pinzgauer
Lokalbahn, Prehm Miniaturen, Preßnitztalbahn,
K. Risch/Eisenbahnstiftung, Carsten Rose, Paul
Sprecher, Train Gamia, Markus Trienke (Wiki-
pedia), Peter Waldeitner, Wassen (Wikimedia),
Birger Wilcke/Archiv Ludger Kenning

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 u. T.

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 etc.

389283 D

Clubmitglieder erhalten als Beilage den
Flyer „Mitglieder werben Mitglieder“.



www.lgb.de

Depesche

DAS MAGAZIN FÜR LGB FREUNDE

AUSGABE 2/2024

HEYN www.modell-werkstatt.de

Zünftige Berghütte

Grüne Almen, dunkler Tann, schroffe Felsen – wie schön, dass irgendwann auch mal eine Berghütte im Gelände auftaucht und zum Verweilen einlädt – egal ob gerade ein Senner darin wohnt oder nur die noch selbst zu bastelnde Bank (nicht im Lieferumfang) zum Rasten einlädt. Die neue Hütte von Modellbau Heyn ist als Bausatz unter Artikelnummer G65-001W erhältlich. Auch das kleine Holzlager und die Leiter gehören zum Lieferumfang. Den Bausatz bietet die Modellwerkstatt aus wetterfesten Kunststoffteilen an. Die Grundfläche ist mit 34 x 24,5 Zentimetern angegeben, die Höhe mit 19,5 Zentimetern. Welche Farbe der Modellbahner wählt, kann er selbst entscheiden, denn es ist seine Aufgabe, der attraktiven Ergänzung seiner Berglandschaft die entsprechende Farbe zu geben.



Für jede Berglandschaft eine Zier: die neue Berghütte von Heyn. Farblich kann sie jeder Anlagenbauer passend zu seinem Ambiente gestalten.

PREHM MINIATUREN WWW.PREHMSHOP.DE

Eine richtige Gaudi

Sie bringt Stimmung auf jede Anlage: die bayerische Musikkapelle (Art. 500054) mit fünf Musikern. Die Figuren sind alle ganz individuell gestaltet und spielen jeweils ein typisches Instrument einer bayerischen Combo: Posaune, Trompete, Klarinette, Tuba und die Pauke. Die Tracht ist mit einer kurzen, bestickten Lederhose, weißem Hemd, Wadenstrümpfen und Haferlschuhen ebenso typisch wie die dazu passenden Hüte mit Federn. Zwei Musiker haben noch eine Strickjacke an. Die vorbildnahen Figuren sind aus Metall und mit UV-resistenten Farben bemalt. Einsetzen lässt sich die Combo vielfältig: im Biergarten, auf dem Bahnsteig, bei einem Empfang, um nur einige Locations zu nennen.



Da schlagen nicht nur Modellbahnerherzen höher: die bayerische Musikkapelle in Spur G.

FESL www.gartenbahn45.de

Nette Accessoires

Viele Sachdetails – und natürlich auch die Menschen, die den Betrieb am Laufen halten, genauso wie die Nutzer – bringen Leben in den Bahnhof. Hierbei hilft jetzt Fesl mit vielen Utensilien. Das sächsische Wandläutwerk (2456) wurde früher zur Zugmeldung verwendet. Das Vorbild steht im Museum im Güterschuppen in Bertsdorf im Zittauer Gebirge. Auch der Feuermelder in rot ist historisch (2710). Die Nasenuhr mit schrägem Dach hat ebenfalls ein reales Vorbild. Sie hängt im Bahnhof Jöhstadt (2455). Das Ziffernblatt ist handbemalt und hinterleuchtbar. Auch die zwei Gleisbau-Sets I. (2703) und II. (2704) tragen zum Bahnhofsfeeling bei.



Bahnhof und Anlage mit schönen Details von Fesl ausstatten: Feuermelder, Nasenuhr, Wandläutwerk und zwei Gleisbau-Sets.



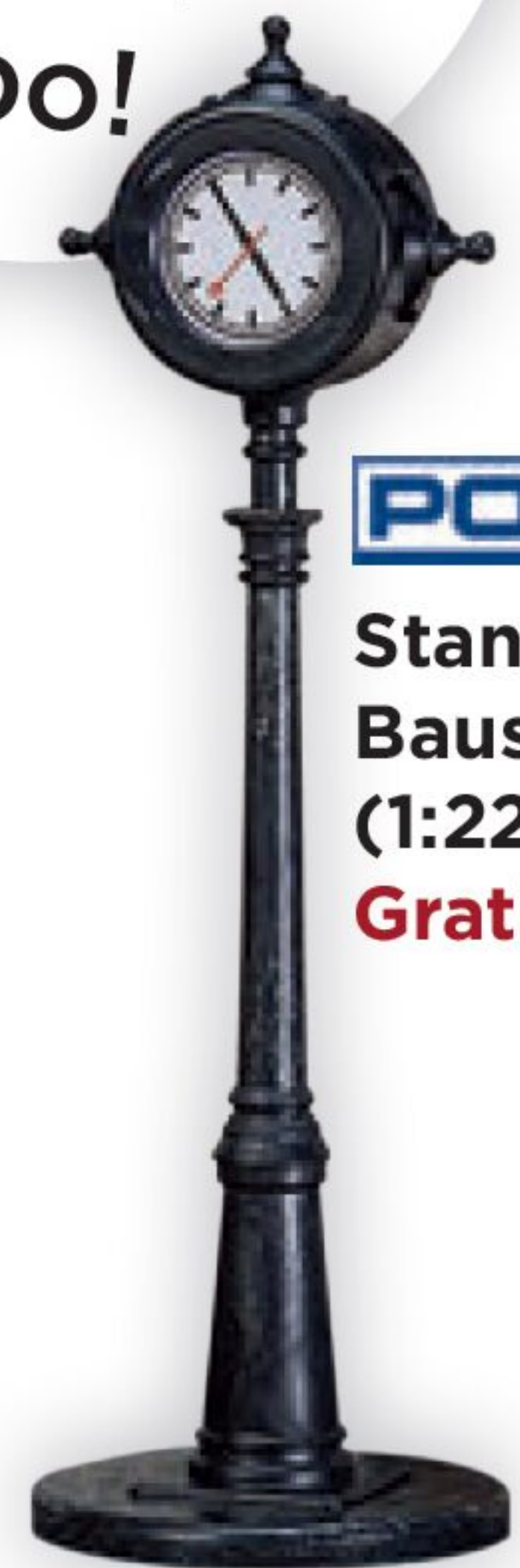
WWW.LGB.DE

Depesche

DAS MAGAZIN FÜR LGB FREUNDE



Top
Prämie
Sichern Sie sich
jetzt Ihr
Abo!



POLAC

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

ABO-VORTEILE IM ÜBERBLICK

- 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

*Prämien-Angebot gilt nur im Inland



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

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.

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

NÜRNBERG, NEUMÜNSTER, MANNHEIM

LGB mitten im Geschehen

Der Jahresauftakt 2024: Die LGB Neuheiten live erleben, Infos austauschen – alles möglich auf den drei wichtigsten Veranstaltungen.

Spielwarenmesse, Nürnberg, 30. Januar bis 3. Februar 2024

Der große Treff zum Jahresbeginn ist natürlich die Spielwarenmesse in Nürnberg. Im Scheinwerferlicht standen die Neuheiten des Jahres. Ein Erfolg auch der Publikumstag am Samstag (3. Februar): Hier herrschte reger Besuch am Stand von Märklin/LGB.



Prächtig: Die Top-Neuheit 2024 – die HGe 4/4 II „Glacier Express“ der Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB) mit den passenden Wagen.



US-Feeling: Die Dampflok der Bauart Mogul der Nevada Central Railroad (NC RR) mit ebenfalls passenden Wagen dazu.



Komplette Neukonstruktion: die Ge 4/6. Als Handmuster war die erste Generation an RhB-Elektrolokomotiven erstmals zu sehen.



Überraschung: Auf der LGB Anlage in Nürnberg konnte eine erste Nachbildung des RhB-Ahnen-Zugs in Spur G bestaunt werden.



Gefragt: der Märklin/LGB Stand am 3. Februar (Publikumstag). Bereits vor Messeöffnung herrschte am Eingang reger Andrang.

Modellbau Schleswig-Holstein, Neumünster, 2. und 3. März 2024

Norddeutschlands größte Modellbaumesse ging in diesem Jahr Anfang März an den Start. Insgesamt waren 13 verschiedene Modellbahnanlagen der verschiedensten Spurweiten zu sehen. LGB war mit einem eigenen Stand in Neumünster vor Ort.



Hoch im Norden: Gartenbahnfreunde konnten sich am LGB Stand einen Überblick über aktuelle Modelle verschaffen ebenso wie über die verschiedenen Digital-Komponenten. In Neumünster auch dabei: der LGB Museumswagen 2024 (Art. 41024). Aus Anlass des 125-jährigen Jubiläums gestaltete LGB zusammen mit der Öchsle-Bahn einen Güterwagen, der in dieser Ausführung auch als Original zwischen Warthausen und Ochsenhausen in Oberschwaben verkehrt.

Faszination Modellbau, Mannheim, 8. bis 10. März 2024

Voller Erfolg: Fast 15.000 Besucher kamen an den drei Tagen in die Maimarkthalle nach Mannheim – für viele Gartenbahner eine weitere Gelegenheit, die Neuheiten 2024 zu bestaunen. Und sie wurden nicht enttäuscht – LGB war mit vielen Top-Modellen angereist.



Zum Staunen: Neben den Neuheiten 2024 präsentierte LGB auch eine ihrer Winteranlagen – ein Blickfang auf der Messe.



Top: Im Fokus auch in Mannheim – die Neukonstruktion HGe 4/4 II mit den Panoramawagen des „Glacier Express“.



Legendär: Mit den Loks der Baureihe Ge 4/6 startete die RhB den elektrischen Fahrbetrieb 1912 auf der Strecke Bever – Scuol.

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, Homepage: www.lgb-freunde-we.jimdo.com

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

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

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

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

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

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

41236 Mönchengladbach-Rheydt, LGB Freunde Rhein/Sieg, Günter Schippers, Tel.: +49 (0) 2166/3 39 25, E-Mail: club@lgb-rheinsieg.de, Homepage: www.lgb-rheinsieg.de

47228 Duisburg, LGB-Freunde Niederrhein, Peter Böhmer, Tel.: +49 (0)171/3 83 61 37, Frank Tümmermann, Tel.: +49 (0)172/208 46 53, E-Mail: info@lgb-niederrhein.de, www.lgb-niederrhein.de

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



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

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

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

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

75177 Pforzheim, LGB-Freunde Pforzheim, Werner Just, Tel.: +49 (0)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, Michael Forster, Hattenbergstraße 2, Tel.: +49 (0) 175/ 8 50 20 59, E-Mail: hausdermodellbauer@gmx.de

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, www.grossspurige.de

95503 Hummeltal, BBVRLGB Bumblebee-Valley, Stefan M. Kühnlein, Tel.: +49 (0)170/4 23 11 27, E-Mail: stefan@bernina-express.de, Homepage: www.bumblebee-valley.de

92318 Neumarkt, Modelleisenbahnclub Neumarkt/Oberpfalz, Robert Andrich, Tel.: +49 (0) 9181/46 61 92

96271 Grub am Forst, Die Gartenbahnfreunde Grub, Dieter Bauer, Tel.: +49 (0) 95 68/67 36, E-Mail: die-gartenbahnfreunde-grub@mail.de, Homepage: www.die-gartenbahnfreunde-grub.de

International

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

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

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

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



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

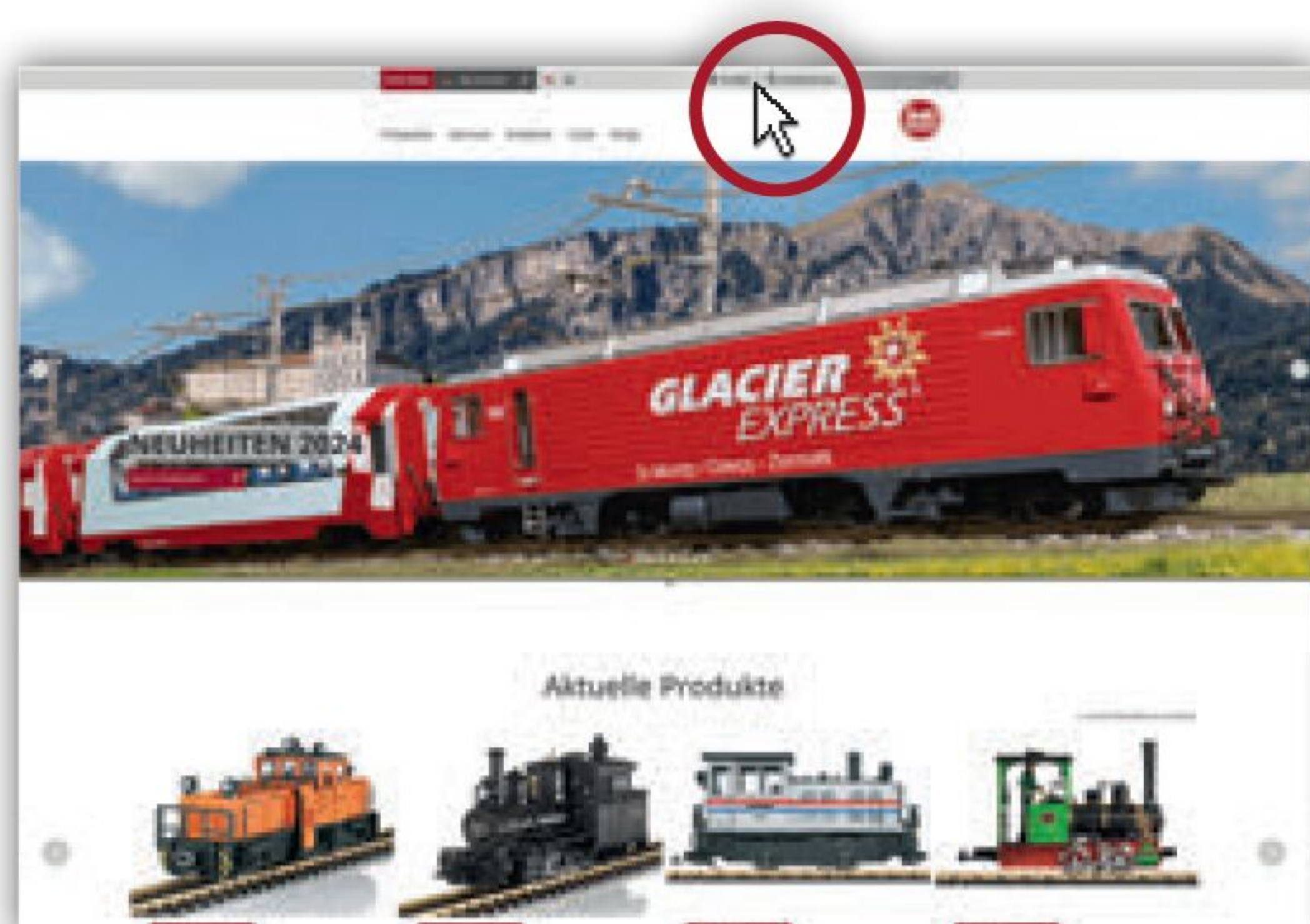
In 3 Schritten zu Ihrem Händler



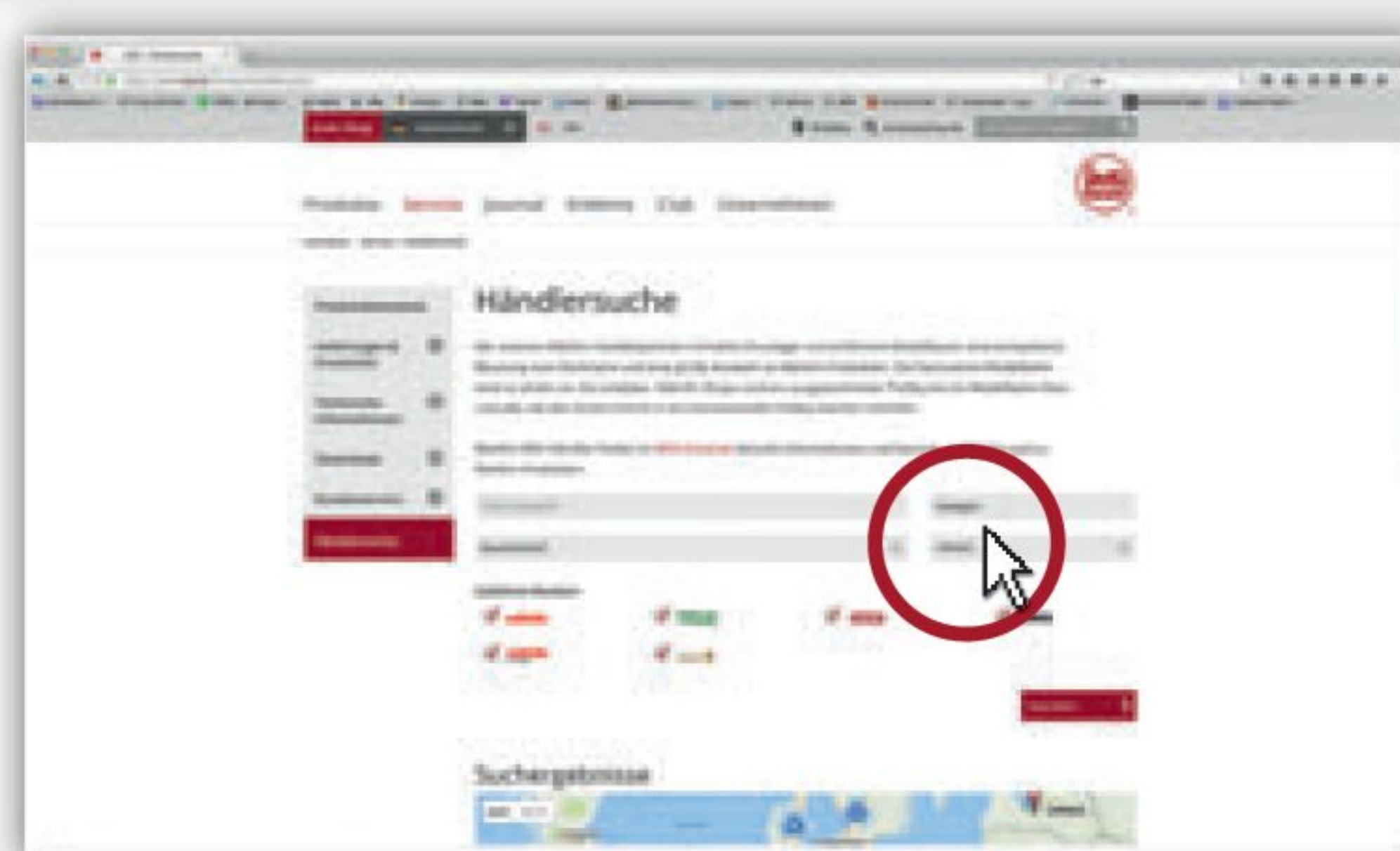
Mit der komfortablen Onlinesuche finden Sie das Fachgeschäft ganz in Ihrer Nähe. Ganz ohne Umwege. Einfach und schnell. So geht's:



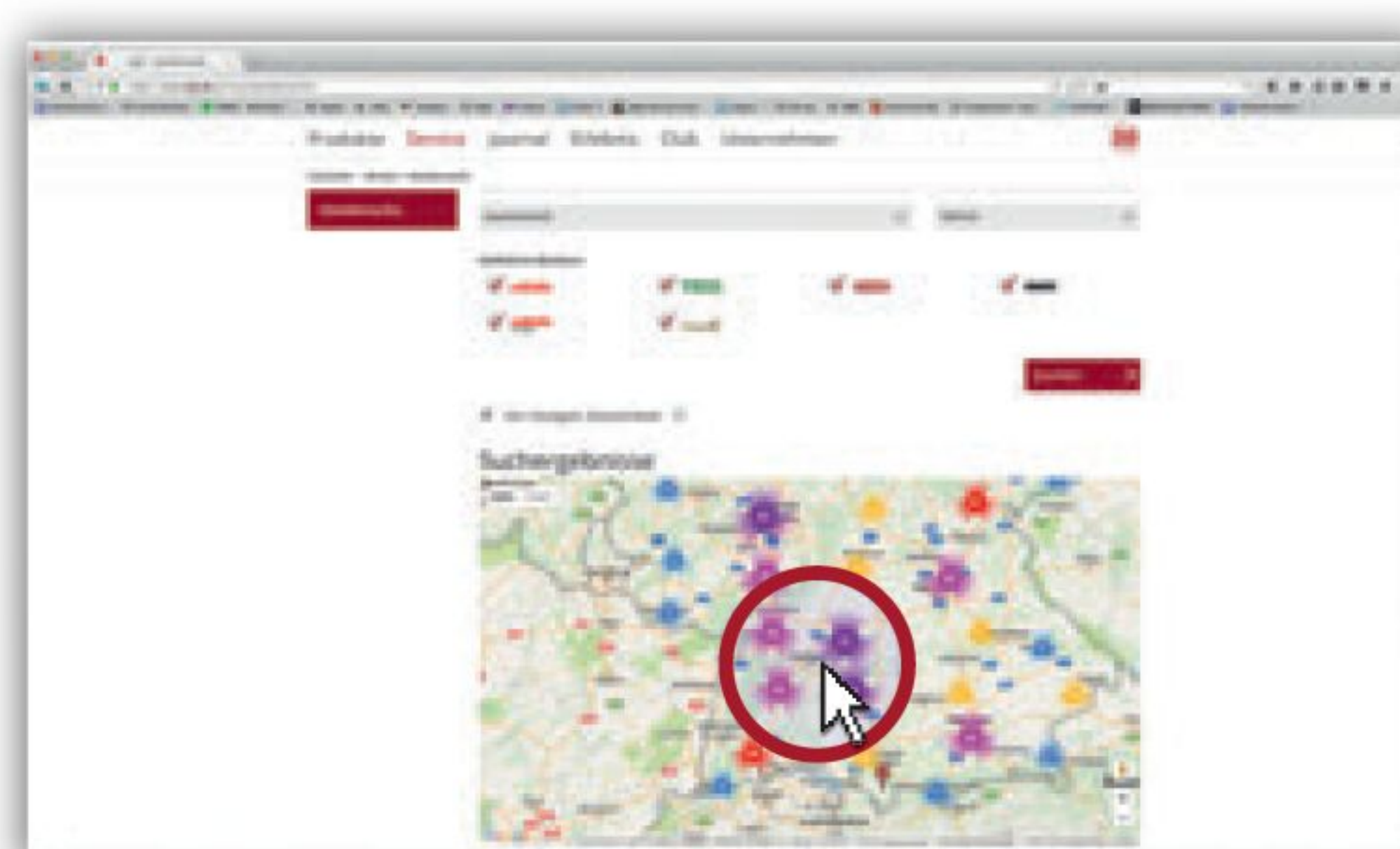
NEUER INTERNETAUFTRITT!



1 Startseite aufrufen
 www.lgb.de
 Menüpunkt Händler anklicken



2
 Postleitzahl eingeben



3
 Händler auswählen
 und Adresse ausdrucken



Lebt voll und ganz für die Eisenbahn: Alfred Simm – hier mit seinem „Porträt“ in Spur G, kreiert von Volker Bauer.

Viel Arbeit – viel Vergnügen

Alfred Simm gehört zu den Ostsächsischen Eisenbahnfreunden wie deren Loks. Er ist ein wandelndes Eisenbahn-Lexikon und ein toller Erzähler. Anlässlich seines runden Geburtstags haben wir mit ihm gesprochen.

Herr Simm, Sie sind Gründungsmitglied der Ostsächsischen Eisenbahnfreunde (OSEF) und seit dem Start des Vereins im November 1990 dessen Vorsitzender. Wenn Sie auf die bald 34-jährige Geschichte des Vereins zurückblicken, was macht Sie besonders stolz?

Alfred Simm: Das ist zuallererst unsere Jugendarbeit. Als wir angefangen haben, war das Durchschnittsalter unserer Mitglieder jenseits der 60. Uns war klar: Wenn wir dem Verein – und dem Erhalt unserer Eisenbahntradition – eine langfristige Perspektive geben wollen, müssen wir junge Leute für unsere Sache gewinnen.

Und wie haben Sie das dann gemacht?

Wir haben erst mal nach Vereinsmitgliedern gesucht, die bereit waren, eine Jugendgruppe zu betreuen. Das hat gut geklappt. Heute sind die jungen Leute der ersten Generation, damals Kinder und Jugendliche, inzwischen um die 40 Jahre alt und einige von ihnen zählen zu den Leistungsträgern – im Verein und



Großes Fest: Anfang August steigt jedes Jahr die Historik Mobil – ein Pflichttermin nicht nur für Eisenbahnfans.

bei der Zittauer Schmalspurbahn. Mehrere arbeiten dort als Betriebsleiter und einer ist Lehr-Lokführer. So hat unsere Jugendarbeit dazu beigetragen, dass die Eisenbahntradition in unserer Region lebendig bleibt – und einige unserer Jung-Mitglieder die Oberlausitz nicht verlassen mussten, um ihren Lebensunterhalt zu verdienen.

Der OSEF ist sehr rührig und erfolgreich. Worauf gründet sich dieser Erfolg?

Ein Teil davon steckt bereits in Ihrer Frage: Wir sind sehr rührig. Und wir haben von Anfang an Wert gelegt auf klare Verhältnisse und saubere Verträge. Ein anderer Verein musste vor einiger Zeit seine Loks verkaufen, weil der Mietvertrag für seine Halle gekündigt wurde und dort gar keine Schienen mehr liegen. Irgendwann bekamen wir ein Schreiben von der Deutschen Bahn. Sie wollte Fahrzeuge, die während der Wende abhanden gekommen waren, wiederfinden. Wir sollten von allen unseren Fahrzeugen nachweisen, dass sie unser Eigentum waren. Das konnten wir, weil wir alles sauber dokumentiert hatten.

Ein Glück für den Verein und die Eisenbahntradition in der Region ...

So ist es. Und zum Thema „rührig“: Weil wir immer enge Kontakte zu anderen Vereinen auch im Westen pflegten, kamen wir nach vielen Irrungen und Wirrungen an unsere



Steil bergauf: Die Zittauer Schmalspurbahn befördert heute über 250.000 Fahrgäste jährlich – in den Anfangsjahren lag die Zahl gerade einmal bei 96.000 pro Jahr.



Erfolgsformel: Eine umfassende Jugendarbeit ist für Alfred Simm das zentrale Fundament für einen langfristigen Erfolg. Viele junge Leute aus den Anfängen des Vereins sind heute wichtige Stützen im Bahnbetrieb der SOEG – vom Betriebsleiter, Lokführer und Heizer bis hin zum Lehr-Lokführer.



Im Gespräch: Traditionell bei der großen Talkrunde von Alfred Simm zur Historik Mobil ist auch Märklin Geschäftsführer Wolfram Bächle (rechts) zu Gast.

beiden Loks, die 52 8080-5 und die 52 8141-5. Die waren ursprünglich beide in der Oberlausitz beheimatet und haben sie ihrem damaligen Eigner Ludger Guttwein abgekauft. Einen Großteil des Geldes hat uns der Landkreis Löbau-Zittau, damals noch zwei Landkreise, geliehen. Und wir konnten das zinsfrei zurückzahlen. Das verstehe ich unter sinnvoller Wirtschaftsförderung.

Anerkannter Player im Tourismus

Was bedeuten Ihnen persönlich die Ostsächsischen Eisenbahnfreunde und welchen Stellenwert hat der Verein heute in der Öffentlichkeit?

Für mich und viele andere ist das wie eine Familie, wie gute Freunde, ein echter Lebensquell. Meine persönliche Entwicklung ist eng mit dem Verein verbunden. Als ich mich 2007 beruflich neu orientieren wollte, kamen so viele Anfragen aus der Eisenbahn-Szene – also hab ich mich als Wirtschaftsberater in diesem Bereich selbstständig gemacht. Die Vorbildung hatte ich ja, ich bin Diplom-Ingenieur (FH) für Eisenbahnbetriebs- und Verkehrsdienst. Und das mach ich noch heute, obwohl ich schon im Rentenalter bin. Aber das und die Arbeit mit jungen Leuten hält jung. In der Öffentlichkeit sind wir ein anerkannter Player im Tourismus unserer Region. Als wir angefangen haben, hatten wir mit der Zittauer Schmalspurbahn im Jahr 96.000 Fahrgäste und waren von der Stilllegung bedroht. 2019 haben wir 254.000 Fahrgäste befördert, und im vergangenen Jahr lagen wir – nach Corona – schon fast wieder bei dieser Marke. In Sachsen fahren heute fünf Schmalspurbahnen, vier davon überwiegend mit Dampfloks. Darauf können wir übrigens auch stolz sein.

Was kann man Ihrer Ansicht nach tun, um die Dampfbahn lebendig zu halten?

Mit jungen Leuten arbeiten und als älterer Mensch bereit sein, sein Wissen weiterzugeben. Heizer und Dampfloksführer ausbilden und dafür sorgen, dass Dampfloks auch im Regelspurbetrieb fahren.

Bei so viel Tatendrang haben Sie doch sicher Wünsche für Ihre Zukunft.

Die habe ich: Nach 22 Jahren solo bin ich seit einem Jahr richtig verliebt. Ich wünsche mir, dass ich gesund bleibe, unsere Liebe Bestand hat und wir noch viel gemeinsam unternehmen können.

Besuch in Oberschwaben bei der Öchsle-Bahn

Auf ihren 22 Kilometern zwischen Warthausen und Ochsenhausen ist die Öchsle-Bahn die Attraktion in Oberschwaben. 1899 in Betrieb gegangen, ist sie heute die einzige erhaltene Schmalspurbahn der ehemaligen Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen. Als Museumsbahn wird sie mit originalen kohlebefeuernten Dampf-lokomotiven betrieben. Wir besuchen die Bahn, die in diesem Jahr den LGB Museumswagen stellt (Güterwagen mit Bremserbühne und Bremserhaus in Epoche VI) und ihr 125-jähriges Bestehen feiert.



Anlagen-Porträts

Frühling und Sommer sind für jeden Gartenbahner die wichtigsten Jahreszeiten. Auch für uns. Wir besuchen wieder Gartenbahner und lassen uns den ganz individuellen Bau von Anlagen erläutern. Egal, ob Fahrspaß oder die Gartengestaltung im Mittelpunkt stehen – die Anlagen sind so unterschiedlich wie die Interessen ihrer Erbauer. Der Vorteil für die Leser: Sie können Ideen und Tipps von so manchem Projekt übernehmen. Lassen Sie sich überraschen.



Im Lichterglanz

Neben der LGB Anlage interessiert viele Besucher des Märklineums in Göppingen natürlich auch die Schauanlage in H0. Und hier besonders das Wechselspiel der Tageszeiten. Wir schauen hinter die Kulissen und erläutern die Tag-Nacht-Simulation sowie den Aufbau der aufwendigen Multimedia-Anlage. Sie lässt alle 20 Minuten auf einer großen Leinwand an der Stirnseite des Raumes die Sonne aufgehen. Ist es Tag, ziehen Wolken über diesen künstlichen Himmel. Am Nachmittag kracht ein Gewitter, Vögel drehen ihre Kreise, Fesselballone steigen empor. Bläuliches Licht taucht die gesamte Anlage in eine mystische Atmosphäre. Da gibt es so manches, das sich womöglich auf Indoor-Anlagen der Spur G übertragen lässt.

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

Die nächste LGB Depesche
erscheint Anfang August 2024



Historische Fahrten

Täglich zwischen Davos Platz und Filisur
rhb.ch/nostalgie



Nostalgie und Abenteuer

Vom 11. Mai bis 27. Oktober 2024 stehen zwischen Davos Platz und Filisur zweimal täglich historische Zugkompositionen aus den 1920er Jahren im Einsatz. Geniessen Sie eine Fahrt mit der Kult-Lokomotive BoBo I zusammen mit den grünen nostalgischen Holz- und dem offenen Aussichtswagen entlang der wildromantischen Zügenschlucht und über den imposanten Wiesnerviadukt bis nach Filisur.

331180
Sägewerk



Neues für Ihren Garten!

Der POLA G-Neuheitenprospekt 2024 ist
im Fachhandel oder direkt über
FALLER erhältlich.

Gebr. FALLER GmbH
Kreuzstraße 9 · 78148 Gütenbach

faller.de