

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



WWW.LGB.DE

Depesche

DAS MAGAZIN FÜR LGB FREUNDE

AUSGABE 2/2025

Wahl

Die schönste
Gartenbahn
2025

Ideal für jede Anlage

Ge 2/4 der RhB
als Top-Modell



DEM VORBILD MÖGLICHST NAH

In Hameln steht der Fahrbetrieb im Mittelpunkt



START IN DEN FRÜHLING

Machen Sie Ihre Bahn fit für die neue Fahrsaison



399097D

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 Bewegt Bildern 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 120 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.

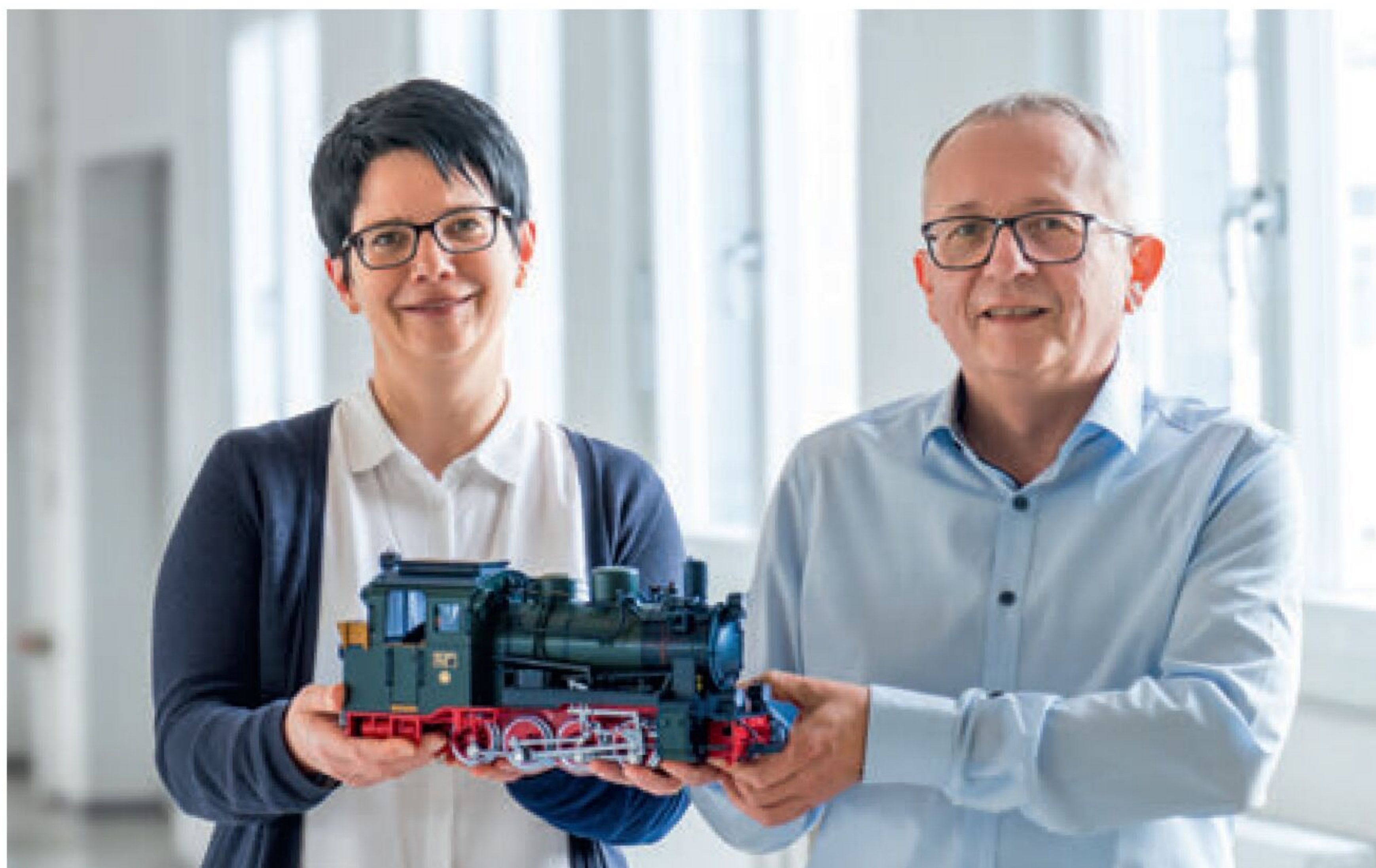
LGB Club, Postfach 960, 73009 Göppingen
club@maerklin.com
+49 (0) 71 61/6 08-213

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



* abhängig von der Verfügbarkeit

LIEBE LESERIN, LIEBER LESER



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

Es war eine Pionierleistung sondergleichen, als die Rhätische Bahn (RhB) Anfang des 20. Jahrhunderts den Entschluss fasste, das gesamte Streckennetz zu elektrifizieren. Nicht wenigen – darunter auch Mitgliedern des Schweizer Nationalrats – galt der Strom damals noch als „Teufelszeug“. Im Jahr 1913 war es dann so weit: Die erste Strecke von Bever nach Scuol war für Elektroloks fahrbereit. In atemberaubender Geschwindigkeit vollzog sich dann der Wandel weg von der Kohle: Bis 1922 war das gesamte Netz der RhB elektrifiziert. Für die neue Antriebsart brauchte man natürlich auch Lokomotiven. So bestellte die RhB neben der leistungsstarken Ge 4/6 auch sieben kleinere Loks der Baureihe Ge 2/4. Als eine der ersten Elektroloks zog dann auch die Ge 2/4 222 ab dem Jahr 1913 Personenwagen durchs Graubündner Gebirge. Der Wegbereiterin für den Elektroantrieb, die heute noch als Museumslok eingesetzt wird, widmet LGB ein Modell als Topneuheit 2025. Zusammen mit den bereits 2024 ausgelieferten historischen Personenwagen kann ein kompletter Museumszug zusammengestellt werden.

Technisch einen Schritt weiter geht auch LGB bei einigen Lokomotiven, die serienmäßig mit einem Energiespeicher ausgestattet sind. Welche Modelle bereits über das Add-on verfügen und welche Vorteile ein Energiespeicher hat, beschreiben wir ab Seite 22. Einen aktuellen Überblick über das LGB Gleissystem geben wir auf den Seiten 38 bis 43 und erklären, welche Bedeutung der Radius 1 immer noch für die LGB Welt hat. Für Karl Heinz Homm und seine großartige Indoor-Bahn, die wir in dieser Ausgabe ausführlich vorstellen, war er in jedem Fall unentbehrlich. Jede Menge Tipps für den Start in die neue Fahrsaison halten wir für unsere Gartenbahner bereit. Und alle LGB Fans seien nochmals daran erinnert: Bis zum 30. Juni können Sie sich noch an unserem Wettbewerb „Die schönste Gartenbahn 2025“ beteiligen. Viel Vergnügen beim Lesen der aktuellen Ausgabe.

Topneuheit Ge 2/4:

Mit den historisch passenden Wagen (Neuheiten 2024) lässt sich der beliebte Museumszug der RhB zusammenstellen, wie er heute unterwegs ist.





6 Klein, aber oho – die Ge 2/4 der Rhätischen Bahn als Topneuheit 2025.



MODELLE UND ANLAGEN

TOP-MODELL..... 6

Im Jahr 1912 bestellt, gehörte die Ge 2/4 222 zu den ersten Elektroloks in Diensten der RhB und ist heute immer noch als Museumslok unterwegs. LGB würdigt diesen Dauerläufer als Modell.

TOP-ANLAGE..... 12

Als Bürokaufmann hielt sich Karl Heinz Homm immer für handwerklich etwas ungeschickt. Doch dann wagte der Eisenbahnfan den Bau einer Anlage und entwickelte sich zu einem großartigen Baumeister.

MODELLE MIT ENERGIESPEICHER..... 22

Insgesamt sechs Top-Neuheiten des Jahres 2025 verfügen über einen serienmäßig integrierten Energiespeicher. Wir geben einen Überblick über die Modelle und erklären die Funktion des Speichers.

LGB VOR ORT 26

Spielwarenmesse in Nürnberg, 24. Modellbau in Neumünster, Faszination Modellbahn in Mannheim: Mit einer Reihe von Veranstaltungen gings für Modellbahner ins neue Jahr und LGB war dabei.

KOLUMNE 30

Thomas Oberkalmsteiner von der Pinzgauer Lokalbahn (PLB) freut sich über den Zuwachs an Fahrgästen und erläutert die wichtigsten Veranstaltungen 2025.

CLUBNEWS 31

Alles Wichtige über das Pfingstfest der Preßnitztalbahn und die Historik Mobil 2025.

RADIENKUNDE 38

Das LGB Gleissystem lässt keine Wünsche offen. Wir zeigen, wie man es optimal einsetzt und warum der Radius 1 immer noch eine wichtige Rolle spielt.



22 Die Dampflok 991561-2 blickt auf eine bewegte Geschichte zurück. Das Modell erinnert an ganz besondere Ereignisse.



38 Alles über Radian: von der Startpackung bis zur Großanlage – das LGB Gleissystem lässt kaum Wünsche offen.



54 Start in die neue Fahrsaison: Wir geben Tipps, wie Sie Ihre Anlage wieder fit für die kommenden Monate machen.

TIPPS UND KNOW-HOW

WALDBAHNEN IN DEN USA 48
Sie waren einmal unentbehrliche Helfer: die Loks der Bauart Shay, Climax und Heisler. Wir unternehmen einen Streifzug durch die Geschichte der Waldbahnen in den USA.

START INS FRÜHJAHR 54
Das Wetter ist perfekt, der Garten und die Gartenbahn locken. Wir geben Tipps für den Saisonstart und verraten Tricks, wie Sie Ihre Anlage wieder fit für die kommenden Monate machen.

ERFOLG DER TÜCHTIGEN..... 60
Vor 25 Jahren verkehrten erstmals wieder Züge von Jöhstadt nach Steinbach als Museumsbahn. Das alles ist den Mitgliedern der Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e. V. zu verdanken, ihrer Hartnäckigkeit und Ausdauer – beispielhaft bis heute.



60 Von Jöhstadt bis Steinbach: Vor 25 Jahren nahm die Preßnitztalbahn den Fahrbetrieb als Museumsbahn auf. In jedem Fall ein Grund zum Feiern.

LGB WELT

EDITORIAL	3
AKTUELL	20
SCHÖNSTE GARTENBAHN.....	28
WICHTIGE SOMMEREVENTS	32
IMA 2025 IN GÖPPINGEN	33
HÄNDLER.....	36
IMPRESSUM	37
NEU IM FACHHANDEL	44
ZUBEHÖR	52
VEREINE	59
VORSCHAU	62



Klein, aber oho

Mit der Ge 2/4 222 schrieb die Rhätische Bahn Eisenbahngeschichte: Sie war eine der ersten Elektroloks in Graubünden und ist heute immer noch unterwegs.

Als zu Beginn des 20. Jahrhunderts die Rhätische Bahn (RhB) den Entschluss fasste, die vorhandenen und natürlich alle Neubaustrecken zu elektrifizieren, war das für damalige Verhältnisse ein sehr mutiger Schritt, galt doch der elektrische Betrieb für größere Netze und Gebirgsbahnen als noch nicht sehr zuverlässig. So sah man 1906 die geplante Strecke Bever-Scuol zuerst einmal als Versuchsstrecke für den elektrischen



Nicht nur historisch wertvoll:
die Ge 2/4 mit der Betriebsnummer 222.

Betrieb vor. Parallel wurden für die Versuchsstrecke entsprechende Lokomotiven in Auftrag gegeben und neben den acht Loks der leistungsstärkeren Baureihe Ge 4/6 auch sieben Stück der Baureihe Ge 2/4 bestellt. Diese kleineren Loks waren im Prinzip „halbe“ Ge 4/6 und sollten im Personenverkehr eingesetzt werden. Dabei sollte beachtet werden, dass die damaligen Personenzüge aus drei oder vier zweiachsigen Wagen bestanden und



nicht wie heute aus sechs oder noch mehr schweren Vierachsern. Die Lösung der einzeln bespannten Züge wurde der ebenfalls angedachten Beschaffung von Triebwagen – analog zur Berninabahn – vorgezogen. Der Hauptgrund war die schnelle Verfügbarkeit und die vereinfachte Ersatzteilhaltung zusammen mit den Ge 4/6. Die 8.700 Millimeter langen und 37 Tonnen schweren Loks der Baureihe Ge 2/4 hatten eine Dauerleistung von 210 kW –

das entspricht 285 PS – und eine Höchstgeschwindigkeit von 45 Kilometern pro Stunde (km/h). Ausgerüstet waren sie mit einem großen langsam laufenden Déri-Motor – einem sogenannten Repulsionsmotor, der eine stufenlose Drehzahlregulierung durch Verdrehen der Träger der Kohlenbürsten ermöglichte. Dieses wurde mittels mechanischer Verstellung durch Stangen und Ketten vom Führerstand aus gewährleistet. Der Vorteil dieses Sys-

tems ist der komplette Wegfall des Schaltwerks, eines Bauteils, das zu dieser Zeit durchaus problematisch war und auf das man so verzichten konnte. Leider erwies sich die gewählte Ausführung auch nicht als optimal, da der Wirkungsgrad des Motors geringer war und die hohen Anfahrströme eine erhebliche Funkenbildung bewirkten, sodass der Verschleiß der Kohlenbürsten um ein Vielfaches höher lag als bei den normalen Reihenschluss- ➤



Publikumsfavorite: Bei Jubiläen der RhB gehört die Ge 2/4 zu den Attraktionen auf der Drehscheibe in der Hauptwerkstätte in Landquart. Auch bei Sonderfahrten ist sie immer noch im Einsatz – und das nach 112 Jahren nach ihrer Indienststellung.



Vorbildgerecht: Seit 1946 befindet sich nur mehr ein Stromabnehmer auf dem Dach. Um Platz für den Bremswiderstand zu schaffen, wurde der zweite entfernt.

motoren. Dazu kam noch, dass die Isolation im Motor ungenügend war, sodass auch hier Schäden auftraten, die immer wieder zu langen Werkstattaufenthalten führten. Die sieben Loks wurden mit den Nummern 201 bis 207 im Jahre 1913 von der Schweizerischen Lokomotiv- und

Maschinenfabrik in Winterthur bereitgestellt, die elektrische Ausrüstung kam von BBC. Abgeliefert wurden die Loks in dunkelgrüner Farbgebung, erst ab 1921 nahm die RhB die Lackierung in Braun vor. Die Loks waren wichtige Pionierfahrzeuge, hatten aber – wie bei Erstlingswerken nicht ungewöhnlich – auch mit Problemen zu kämpfen. Der Elektromotor erwies sich für die gestiegenen Ansprüche als zu schwach und er war – wie schon beschrieben – sehr schadenanfällig. Bedingt durch den Verkehrsrückgang in den Jahren des Ersten Weltkriegs spielte das keine große Rolle, meistens wurden die Loks im Rangierdienst eingesetzt. Bereits 1920 hatte die Lok Nr. 205 einen Unfall im Bahnhof von St. Moritz, bei dem beide Führerstände beschädigt wurden. Beim Wiederaufbau erhielt sie versuchsweise Stirnwandtüren, sodass sie sich in der Frontansicht deutlich von den anderen Loks – die nur zwei Stirnfenster hatten – unterscheidet. Da aber nach wie vor die elektrische Ausrüstung Probleme bereitete, plante man anfangs der 1940er-Jah-

re, die Loks zu modernisieren. So wurden die beiden Loks 201 und 206 in die beiden Rangierloks 212 und 213 umgebaut: Sie erhielten einen neuen Reihenschlussmotor, der wesentlich kleiner, leichter und leistungsfähiger war. Geändert wurde auch der Antrieb, die Blindwelle wurde nun



Aufwendig: Angesetzte Griffstangen, Schneeräumer, vorbildgerechte Lampenfassungen sind nur einige Details, die das Modell auszeichnen.

nicht mehr direkt vom Motor, sondern über ein Zahnradgetriebe angetrieben. Ebenfalls umgebaut wurde der Transformator und es wurde ein Schützenschaltwerk zur Steuerung eingebaut. Völlig überarbeitet wurde der Lokaufbau. Er entsprach nun mit dem mittig angeordneten Führerstand den Anforderungen des Rangierdienstes wesentlich besser als der alte Kasten mit zwei Führerständen. Durch diesen Umbau reduzierte sich das Gewicht auf 33 Tonnen, die Leistung war mit 219 kW (entspricht 298 PS) höher wie vor dem Umbau und die Höchstgeschwindigkeit konnte auf 55 km/h erhöht werden. Der Umbau hat sich bewährt, die 213 war bis 1992 im Einsatz, die 212 bis 2006. Für den Rangierdienst im Bahnhof Chur benötigte die RhB eine Lok, die auch die damals mit Gleichstrom elektrifizierten Gleise der Arosabahn befahren konnte. Da eine Zweisystemlok nach dem damaligen Stand der Technik zu schwer, zu teuer und zu kompliziert geworden wäre, wurde eine weitere Ge 2/4 – die Nummer 202 – in eine Rangierlok mit Akkubatterie „umgewandelt“. Der Umbau im Jahre 1943 entsprach weitgehend dem der beiden anderen Loks, sie erhielt die Nummer 211 und die Baureihenbezeichnung Gea 2/4. Die Lok befriedigte durchaus, allerdings mussten die Batterien in den folgenden 24 Jahren dreimal ausgewechselt werden. 1967 wurde der Akkusatz durch eine Dieselgeneratorgruppe ersetzt und die Lok nochmals modernisiert. Um Platz für den Schalldämpfer des Motors zu schaffen, wurde der Scherenstromabnehmer durch einen Einholmstromabnehmer ersetzt.

HIGHLIGHTS

RhB Elektrolokomotive Ge 2/4 Art. 24451, Epoche VI

- ❶ Modell wie die Ge2/4 222 heute noch als historische Lok existiert und bei Sonderfahrten eingesetzt wird.
- ❷ Beide Treibradsätze mit einem leistungsstarken kugelgelagerten Motor angetrieben.
- ❸ mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen, Stromabnehmer im Digitalbetrieb heb- und senkbar.
- ❹ Vorbildgerechte Umsetzung: Dach mit einem Stromabnehmer und Widerstandsbremse, Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI.
- ❺ Viele originalgetreue Details wie angesetzte Griffstangen, mit Energiespeicher zum Überbrücken von kurzen stromlosen Stellen.

Die Lok erhielt nun die Baureihenbezeichnung Gem 2/4, die Betriebsnummer blieb unverändert 211. So war die Lok weiter im Rangierdienst eingesetzt, bis sie im Jahre 2001 nach einem Getriebeschaden ausgemustert wurde.

Im Jahre 1946 wurden ebenfalls zwei weitere Loks – die 203 und 204 – modernisiert und umgebaut. Sie erhielten danach die Nummer 221 und 222. Während der Lokkasten weitgehend unverändert blieb, wurde die Technik so wie bei den beiden anderen Loks modernisiert: Sie erhielten ebenfalls einen neuen Motor – dieser war baugleich mit den Motoren der Re 4/4 I der SBB – und ein neues Schaltwerk. Zusätzlich erhielten die beiden Loks eine Widerstandsbremse. Um auf dem Dach Platz für den Bremswiderstand zu schaf-

fen, wurde ein Stromabnehmer entfernt. Durch den Umbau sank das Gewicht auf 30 Tonnen, die Leistung stieg auf 428 kW (entspricht 576 PS) und die Höchstgeschwindigkeit wurde auf 55 km/h festgelegt. Diese beiden Loks waren vor allem für leichte Personenzüge, aber auch für Vorspannfahrten für die damals neuen Ge 4/4 I bei Schnellzügen auf der Albulastrecke im Einsatz. Nach der Ablieferung der Ge 6/6 II und der Ge 4/4 II wurden sie in untergeordneten Diensten verwendet, bis 1993 die 221 wegen eines Getriebeschadens ausgemustert und später verschrottet wurde. Die Ge 2/4 mit der Betriebsnummer 222 ist nach wie vor als betriebsfähige historische Lok im Einsatz, allerdings wurde ihre Höchstgeschwindigkeit zur Schonung der Lok auf 45 km/h ➔

RhB Elektrolokomotive Ge2/4, Art. 24451

Langläufer: Der im Jahr 1946 neu eingebaute Motor brachte fast die doppelte Leistung. Nun konnte die Ge 2/4 222 wieder vor leichten Personenzügen oder bei Vorspannfahrten eingesetzt werden.





Klassisch: Die Ge 2/4 mit den liebevoll restaurierten Personenwagen aus der Anfangszeit der RhB bei einer Sonderfahrt als Museumszug. Der Personenwagen C 32 stammt aus dem Jahr 1889, dem Gründungsjahr der Landquart-Davos-Bahn.

reduziert. Zusammen mit den historischen Wagen aus der Anfangszeit der RhB – vor allem den beiden Personenwagen 32 und 66 sowie dem gedeckten Güterwagen K 5563, der überwiegend zur Beförderung von Fahrrädern eingesetzt wird – erfreut die Lok immer noch Eisenbahnliebhaber aus aller Welt vor historischen Sonderzügen. Sie demonstriert damit wieder ein mal die Qualität des schweizerischen Lokomotivbaus, wenn man bedenkt, dass die Lok bereits 112 Jahre alt und immer noch auf den Schienen der RhB im gebirgigen Graubünden unterwegs ist.

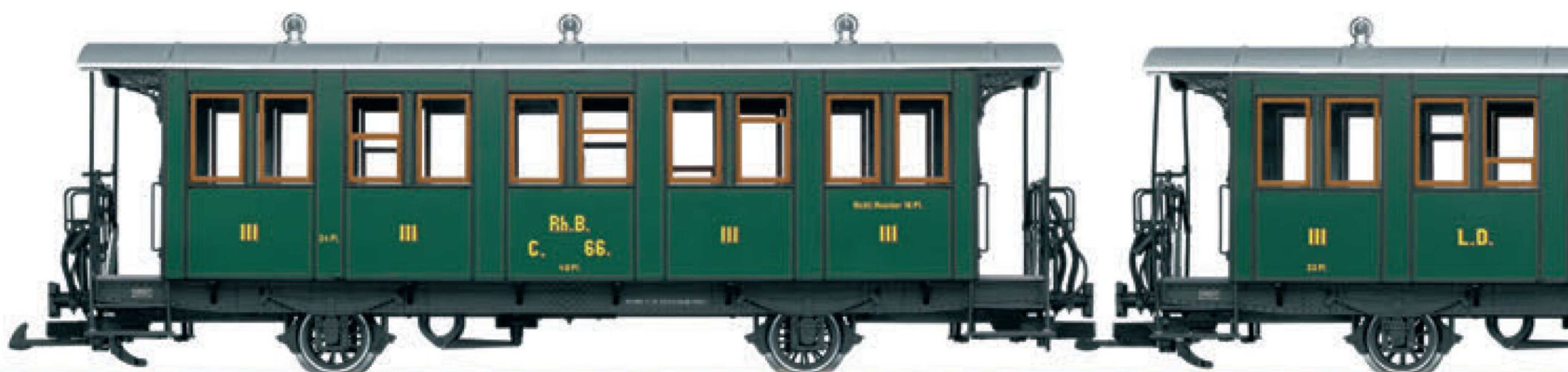
Die beiden nicht umgebauten Loks 205 und 207 waren bis 1974 als Reserve und für Bauzüge in Landquart und Samedan eingesetzt. Beide Loks sind erhalten geblieben, die 205 ist Eigentum der Stiftung Bahnmuseum Albula in Bergün, während die 207 einen verdienten Platz im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern bekommen hat. So hat eine Lokserie, die am Anfang eigentlich nicht zufriedenstellende Leistungen zeigte, dann doch noch durch entsprechende Umbauten eine sehr hohe Lebensdauer bei guten Leistungen erreicht.

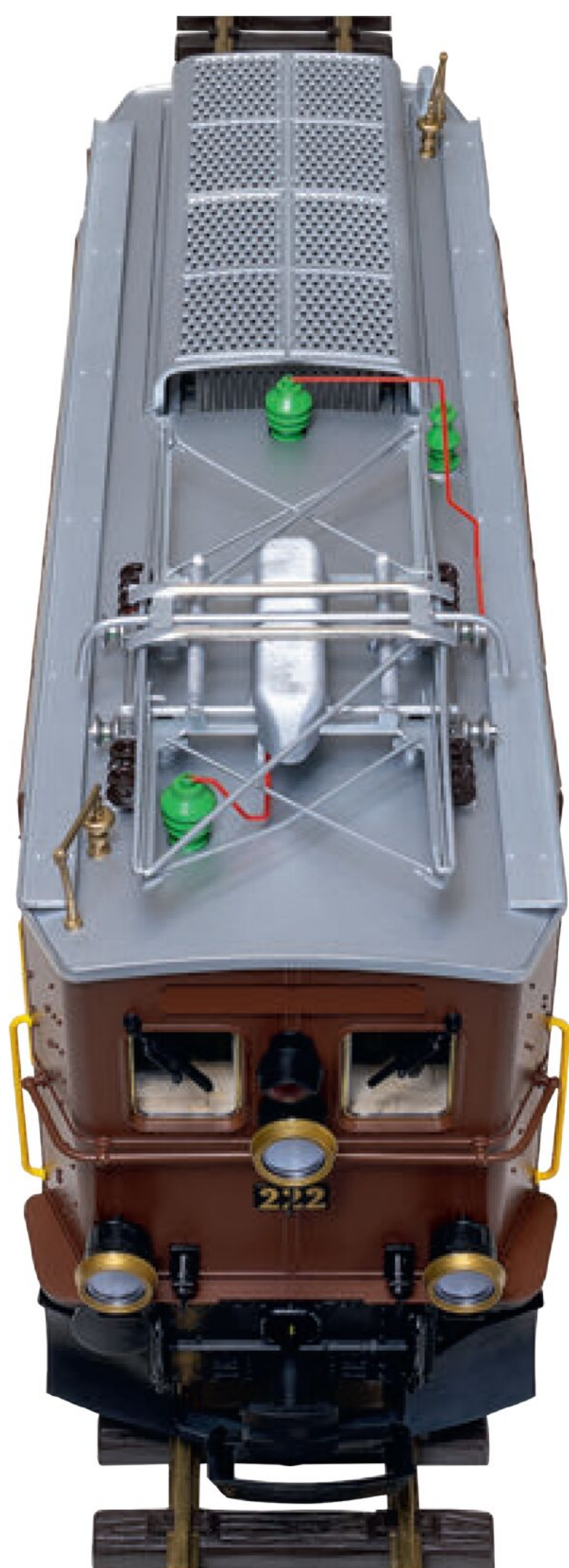
Die Ge 2/4 als Modell

Schon lange ist das Modell der Ge 2/4 der RhB in verschiedenen Ausführungen im LGB Programm zu finden, zuletzt als Nummer 221. Immer wieder kommen Wünsche nach der heute noch vorhandenen Museumslok mit der Nummer 222 beim LGB Team an und so war es nur eine Frage der Zeit bis zur Umsetzung des Modells. Auf der Spielwarenmesse 2025 war dann der Premierentermin gekommen. Von der Basis her entspricht die aktuelle Ge 2/4 222 dem letzten Modell, also der Umbauform

Passend: zwei Personen- und ein Güterwagen

RhB-Museumszug: Mit den Personenwagen Art. 30341 und 30342 (Neuheiten 2023/2024) und dem gedeckten Güterwagen Art. 43814 (ebenfalls Neuheit 2023/2024) lässt sich der Museumszug nachbilden, wie er heute noch von der RhB bei Sonderfahrten eingesetzt wird.





Premiere: Erstmals lässt sich der Pantograph bei einem Modell der Ge 2/4 digital heben und senken.

mit nur einem Stromabnehmer. Natürlich sind die Details dem Original – der heute eingesetzten Museumslok – entsprechend umgesetzt. So hat die Lok vier Türen und die dazugehörigen Aufstiegsleitern. Auf dem Dach ist – sozusagen als Zugeständnis an den heute noch erfolgenden Einsatz – eine Nachbildung der Funkantenne montiert. Die Technik entspricht dem Vorgängermodell, die Lok wird also auch von einem kugelgelagerten Hochleistungsmotor auf beiden Treibradsätzen angetrieben. Eingebaut ist ein mfx/DCC-Decoder der neuesten Generation, mit dem viele Funktionen im Digital-Betrieb geschaltet werden können: vom Spitzenlicht über das Falschfahrtsignal und der Führerstandsbeleuchtung bis hin zu den erstmals bei einer Ge 2/4 integrierten heb- und senkbaren Stromabnehmern. Natürlich sind auch die vorbildgetreuen Sounds der Lok vom Decoder abrufbar, wobei das Fahrgeräusch auch im Analogbetrieb funktionsfähig ist. Wie bei LGB Loks üblich, ist ein Reedschalter eingebaut, so können mit einem am Gleis montierten Magneten zwei Funktionen – Pfeife lang und kurz – ausgelöst werden. Schon Mitte des Jahres wird das schöne Modell mit der Artikelnummer 24451 ausgeliefert. Zusammen mit den beiden historischen Personenwagen 30341 und 30342 sowie dem passenden Güterwagen 43814 (siehe Infos unten) kann dann ein historischer Zug, wie er heute noch bei der RhB eingesetzt wird, vorbildgerecht auf der Gartenbahn verkehren. Aber auch als Rangier- oder Einsatzlok vor kurzen Zügen leistet die Ge 2/4 ihren Dienst – lang genug war sie so auch im Vorbild im Einsatz. ■

Elektrifizierung

Schon sehr früh – Anfang des 20. Jahrhunderts – setzte die Schweiz auf die Elektrifizierung der Bahntrassen. Denn über den Rohstoff Wasser – nicht Kohle – verfügen die Eidgenossen bekanntlich reichlich. Die neue Technik war anfangs aber keineswegs unumstritten. Viele Schweizer und auch Vertreter des Nationalrates betrachteten die Elektrizität bis hinein ins späte 19. Jahrhundert als „Teufelszeug“. Die enormen technischen Fortschritte bahnten der Stromgewinnung durch Wasserkraft aber rasanter als zunächst gedacht den Weg und so ging als erste elektrische Bahn der Schweiz 1888 die Tramway Vevey-Montreux-Chillon (VMC) in Betrieb. Schnell folgte eine Fülle weiterer Strecken, ehe zehn Jahre später eine fundamentale Entscheidung das eidgenössische Eisenbahnwesen veränderte: In der Volksabstimmung vom 20. Februar 1898 entschied sich das Schweizer Wahlvolk mit deutlicher Mehrheit für eine Zusammenlegung der vielen Klein- und Privatbahnen zugunsten von größeren Bahngesellschaften, was wiederum die landesweite Elektrifizierung des Schienennetzes beflügelte.



Epochal: Im Jahr 1913 begann die Rhätische Bahn mit der Elektrifizierung – 1922 war die gesamte Strecke elektrisch befahrbar.

Gedeckter Güterwagen: Der in Grau lackierte K1 mit der Nummer 5563 aus der Anfangszeit der Rhätischen Bahn ist mustergültig restauriert und wird zusammen mit den passenden Personenwagen oft in historischen Zügen eingesetzt. Dort dient er dazu, Gepäck und Fahrräder zu transportieren.





Großer Baumeister

Als Bürokaufmann hielt sich Karl Heinz Homm immer für handwerklich etwas ungeschickt. Doch dann wagte der Eisenbahnfan den Bau einer Anlage und schuf in seinem Haus eine großartige Eisenbahnwelt.

Karl Heinz Homm wurde 1940 mitten im Ruhrgebiet geboren. Mit etwa neun Jahren, so erinnert er sich noch heute genau, lief er regelmäßig zum Bahnhof in Gelsenkirchen. Sein wichtigstes Ziel: Loks und Züge anschauen. Auch die Straßenbahn hatte es ihm angetan. Doch zu den Gleisen zu kommen, war gar nicht so einfach: „Damals musste man noch eine Bahnsteigkarte lösen“, bevor man die „heiligen Hallen“ betreten durfte, erzählt Homm. Der junge Eisenbahnfan sparte eigens für den

Bahnhofsbesuch das notwendige Kleingeld zusammen. Ebenso für die Fahrten mit der Straßenbahn. Aber Züge und Straßenbahn zogen ihn einfach wie magisch an.

Mit 14 Jahren musste er sich dem Ernst des Lebens stellen. Er begann eine Lehre zum Bürokaufmann, trat seinen ersten Job an – alles forderte seine volle Konzentration. Erst sehr viel später, im Jahr 1975, kam es dann, wie er heute sagt, „zu einer schicksalhaften Begegnung“. Da war er schon Familienvater und inzwischen



„Für die Eisenbahn interessiere ich mich von Kindheit an. Die Anlage bringt mir Entspannung vom Alltag.“



nach Hameln gezogen. „In einem Gartenladen, zwischen Schaufeln, Harken und Düngetüten“, strahlte ihn eine kleine Dampflokomotive an. Es war die LGB Lok 995001 der Deutschen Reichsbahn (Artikelnummer 2075). Mit einem Mal kamen die Erinnerungen an die Bahnhofsbesuche und die Schulzeit wieder, als er mit seinen Freunden in den Kaufhäusern der Stadt unterwegs war, um Eisenbahnmodelle zu bestaunen. Karl Heinz Homm: „Mit einem Schlag war mein Interesse wieder geweckt. In dem Moment konnte ich mich nicht mehr zurückhalten, ich habe die Lok noch am

selben Tag gekauft.“ Damit war der Grundstein für seine LGB Freundschaft und Treue gelegt. Ab dieser Zeit gehörte er zur Sammlergemeinde. Homm, Kaufmann durch und durch, hatte sich ein einfaches Sparmodell für sein Hobby zurechtgelegt: Ein Raucher gibt mindestens 50 Mark im Monat für seine Glimmstängel aus. Da Homm zum Glück dem „Laster“ nicht frönte, legte er die 50 Mark konsequent auf die Seite. Auf diese Weise konnte er sich regelmäßig seinen nächsten Sammlerwunsch erfüllen. Inzwischen hat Karl Heinz Homm, der mit Anfang 50 noch eine eigene Spedition gründete und erst im Alter von 80 Jahren



Stadtszene: Fachwerkhäuser, kleine Kirche, Güterschuppen – Stadt und Bahnhofsbereich gehen harmonisch ineinander über.

Treffpunkt: Kiosk „Vico's Chicken-Station“ voller Details mit begrünter Pergola und kleinen Tellern auf den Terrassentischen.



Hauptstraße: Die Stadtzeile schließt das Bahnhofsareal nach hinten ab – ein Feuerwehrauto auf der Fahrt zum Einsatzort.



– also erst vor Kurzem – in den Ruhestand ging, über 60 Loks und 200 Wagen gesammelt und in einem großen Regal aufgereiht. Irgendwann stellte sich dann bei dem leidenschaftlichen Sammler doch das Bedürfnis ein, nicht nur stolzer Besitzer von Harzbullen, Zugspitzbahn oder Schweineschnäuzchen zu sein, sondern seine Schätze auch mal zu bewegen. Ein Trafo und Gleise wurden gekauft, der erste Schienenkreis im Wohnzimmer aufgebaut und zahlreiche Gelegenheiten genutzt, das Rollmaterial zum Laufen zu bringen. „Wenn die Modellbahn zum Beispiel an Weihnachten aufgebaut war, mussten alle beim Betreten des Wohnzimmers darübersteigen, da sie ringsum an der Wand entlanglief“, lacht Karl Heinz Homm noch heute. Aber auch zu Kindergeburtstagen gab es schon mal einen „Fahrtag“, was alle Beteiligten mit Freude erfüllte.

Viele Herausforderungen sind zu meistern

Und dann war der Augenblick für den Sammler gekommen – inzwischen hatte sich auch die Spedition Homm zum erfolgreichen Betrieb gemausert – wirklich „Großes“ zu schaffen. Auf dem Dachboden gab es zwar nicht „allen Platz der Welt“, aber er bot die Chance, ihn einzig und allein dem Zwecke einer Modellbahn zu widmen. Dafür gab es einige Vorüberlegungen anzustellen. Das Walmdach auf dem Einfamilienhaus sorgte dafür, dass es keine einzige vertikale Wand auf der Bühne gab und man nur in der Mitte stehen konnte. Zudem, was für diese Zeit auch typisch war, war das Dach komplett ungedämmt. Ein kleines Klappfenster ließ Licht herein und der Zugang erfolgte über eine Stufenleiter, die man herunterlassen konnte, um durch eine Luke auf den Dachboden zu steigen. Gerade Letzteres, der Aufstieg auf den Speicher, zeigte sich als eine ernst zu nehmende Herausforderung. Der Architekt, den der Eisenbahnfan zurate zog, hatte dann eine geniale Idee. Der große Schrank in der Küche wurde zur „Pforte nach oben“. Ihn betritt man nun, um auf einer Treppe auf den Dachboden zu steigen. „Heute wundern sich alle, die die Eisenbahn sehen wollen, dass sie durch den Küchenschrank gehen müssen, um zum gewünschten Ziel zu kommen“, sagt Homm mit einem Schmunzeln. Auch der Ausbau des Dachbodens war kein Pappenstiel. Schließlich brauchte es ein richtiges Dachfenster, die Rundumdämmung des Dachs von innen und eine Holzverkleidung, um einen respektablen Anlagen- und Aufenthaltsraum herzustellen. Gemeinsam mit Freunden gelang der Ausbau und ein schöner zusätzlicher Nebeneffekt stellte sich ein: Karl Heinz Homm entdeckte immer stärker seine handwerklichen Fähigkeiten.

Besonders groß war natürlich die Freude, als er anschließend die LGB Anlage planen konnte. „Was geht, was geht nicht, wie lassen sich ungeahnte Fragestellungen zufriedenstellend lösen?“ Auch wenn sich manche Aufgabe als sehr schwierig erwies, so waren es wohl genau diese Knobelaufgaben, die dem Bürokaufmann viel Spaß machten. Der LGB Freund spricht heute noch von der „ersten schrecklichen Nachricht“, als klar wurde, dass der Treppeneinstieg auf die Bühne nicht mit einer Platte „überdacht“ werden konnte. Denn jeder hätte sich daran den Kopf angestoßen. Auch seine Idee, zwei kleine Brücken zu bauen, ließ sich nicht realisieren. Ein 60 Zentimeter langer Übergang (Details zur Anlage siehe Gleisplan auf Seite 19), den er dann direkt unter der Schräge baute, war dann das Mittel der Wahl. Kopf einziehen heißt es aber heute immer noch.

„Und dann ging die Bastelei los“, sagt Karl Heinz Homm noch heute mit Vergnügen in der Stimme. Dabei folgte der Eisenbahnfan seiner Leitlinie: „So viel wie möglich an Eisenbahnvorbildern auf der Anlage unterzubringen.“ Also nicht nur Bahnhöfe und ➤



Ebenen: Links vom Treppenaufgang – der Güterbahnhof und eine Anhöhe, die dem Thema Gebirgsbahn auf der Anlage Raum gibt.



Lokparade: Im Güterbahnhof warten die Züge auf ihre Ausfahrt.



Arbeitsalltag: Dienstbesprechung am Stellwärterhäuschen.

Auffahrt: Über eine Brückenschräge gelangt der Zugspitzzug (siehe Bild ganz oben) über eine Zahnradstrecke auf die Anhöhe.





Blick aufs Bahnhofsareal: Eine Komposition aus Zügen, Bahnsteigen, Signalen – volles Leben wie eben im Vorbild.

Gemeistert – der Aufstieg: Über eine Spartreppe – versteckt in einem Küchenschrank – kommen die Besucher unters Dach.



Zubringer: Ein Lokschuppen bietet noch zusätzlich Abstellplatz für Lokomotiven – über 60 Loks besitzt Karl Heinz Homm.



Gleise, Brücken und Tunnel aufzubauen, sondern auch Häuser und Straßen oder auch Motive wie die Zugspitzbahn zu integrieren, die er aus eigenem Erleben kennt. Nicht zu vergessen die Straßenbahn, die ihn selbst in Kinderjahren so faszinierte und deren drei Modelle dann auch seine Tochter in den Bann zogen. „Wenn sie aus der Schule kam, war es das Erste, dass sie auf dem Dachboden die Straßenbahn sehen wollte“, erzählt Homm. Die Straßenbahnlinie startet hinter den Stadthäusern ihren Kreis, kann auch auf eine Überholspur ausweichen und läuft dann im Bahnhof ein, wie es früher öfters Usus war. Erst danach machte die Tochter ihre Hausaufgaben.

Bis zur fertigen Anlage war es aber noch ein weiter Weg. Klar war für ihn, dass er rundherum eine Rundstrecke bauen wollte, dann sollte nach innen hin der weitere Ausbau erfolgen. Mit viel Elan nahm er den Bahnhof in Angriff. Doch wie er berichtet, stimmte „irgendwie die Breite nicht“. Denn schließlich hatte er immer darauf zu achten, dass unter der Schräge, mit der er ringsum zu kämpfen hatte, die großen LGB Züge trotzdem fahren konnten, ohne dass sie an der Dachschräge anstießen. „Ich probierte und probierte, bis es endlich klappte“, entsinnt sich Homm, der sich dabei immer mehr zum Praktiker entwickelte. Apropos Handwerk. Die Stadthäuser hat Homm alle selbst aus den bei verschiedenen Zubehörherstellern bestellten Bausätzen zusammengebaut, die teilweise sehr kleinteilig waren. So bestand bei einem Haus etwa ein Fenster allein aus mehreren Teilen. „Manchmal gabs auch noch eine Gardine dazu, das ließ sich alles nicht in zehn Minuten fertigstellen.“ Ein beispielhafter Blick allein auf das Telefonhäuschen zeigt, was der Eisenbahnenthusiast mit Wirklichkeitstreue meint: Die gelbe Telefonzelle wirkt, als sei sie dem realen Leben entnommen. Die Beleuchtung auf der Anlage steuert ihr Übriges zur Wirklichkeitstreue bei und steigert die Faszination der LGB Anlage auf dem Homm'schen Dachboden noch mehr. „Alles ist beleuchtet“, betont Homm, „sogar die Weichen und Stellwerke“. Dafür hat er alles unter den Spanplatten – in Rückenlage auf einer Matratze – verdrahtet.

Bauzeit der Anlage: von 1990 bis 2005

Den besonderen Charme macht auch die Oberleitung aus, die nicht für den Fahrbetrieb genutzt wird. Alles in allem trägt die Detailtreue zu einem wunderschönen Gesamtbild bei. Egal ob es um die bevölkerten Bahnsteige geht, die Fahrradständer oder die Abstellplätze für Lkw vor dem Bahnhof oder um das Café und den Imbiss, die belebte Straße der Stadt, die Zahnradbahn, die Homm auf einen kleinen Berg fahren lässt, und vieles mehr. „Nach und nach bin ich ein richtiger Bastler geworden!“ Verschmitzt führt er an, wie überrascht seine Freunde aus der Jugend waren, die sich seine LGB Anlage irgendwann zum ersten Mal anschauten. Da sie ihn eher als jemand kannten, der zwei linke Hände hatte, drückten sie ihre Verwunderung unumwunden aus. Homm erinnert sich mit viel Heiterkeit: „Sie sagten zu mir, Karl Heinz, das kannst du nicht gewesen sein, der das erbaut hat!“ Aber es war Karl Heinz Homm, der alles in langen Jahren – zwischen 1990 und 2005 – geschaffen hat. Die Arbeit an der Anlage hatte ihn so fasziniert, dass er alles, was er im Arbeitsalltag erlebte, auf dem Dachboden vergessen konnte. Sobald sich der Rest der Familie schlafen gelegt hatte, stieg er unters Walmdach, stellte das alte Kofferradio an und arbeitete sich Stück für Stück seinem Traumland entgegen. „Nach einem Zehnstudentag konnte ich mich hier wunderbar entspannen.“ Heute kann Karl Heinz Homm nichts mehr groß basteln, denn alles ist ausgereizt, es gibt keinen Platz mehr zum Bebauen. Umso mehr freut er sich am „Spielen“. Und wenn er „alle drei Monate einen Rappel“ ➤



Reiseflair: Unter dem Bahnsteigdach im Jugendstil lässt es sich gerne auf den Zug warten. Fernweh kommt in jedem Fall auf.



Hameln pur: Es geht per Bahn nach Höxter oder Löhne.



Buntbahn: der Bärenlandzug der RhB als Gast auf der Anlage.



Betriebsamkeit: Gepäckstücke warten auf ihre Verladung.



Traum: Ein- und Ausfahrten am Bahnhof, Rangierdienste – eine sehr durchkomponierte Gleisführung bietet großen Fahrgeuss.



Schicksalsbegegnung: Im Jahr 1975 entfachte ein Blick auf die 995001 wieder die Leidenschaft für die Eisenbahn.

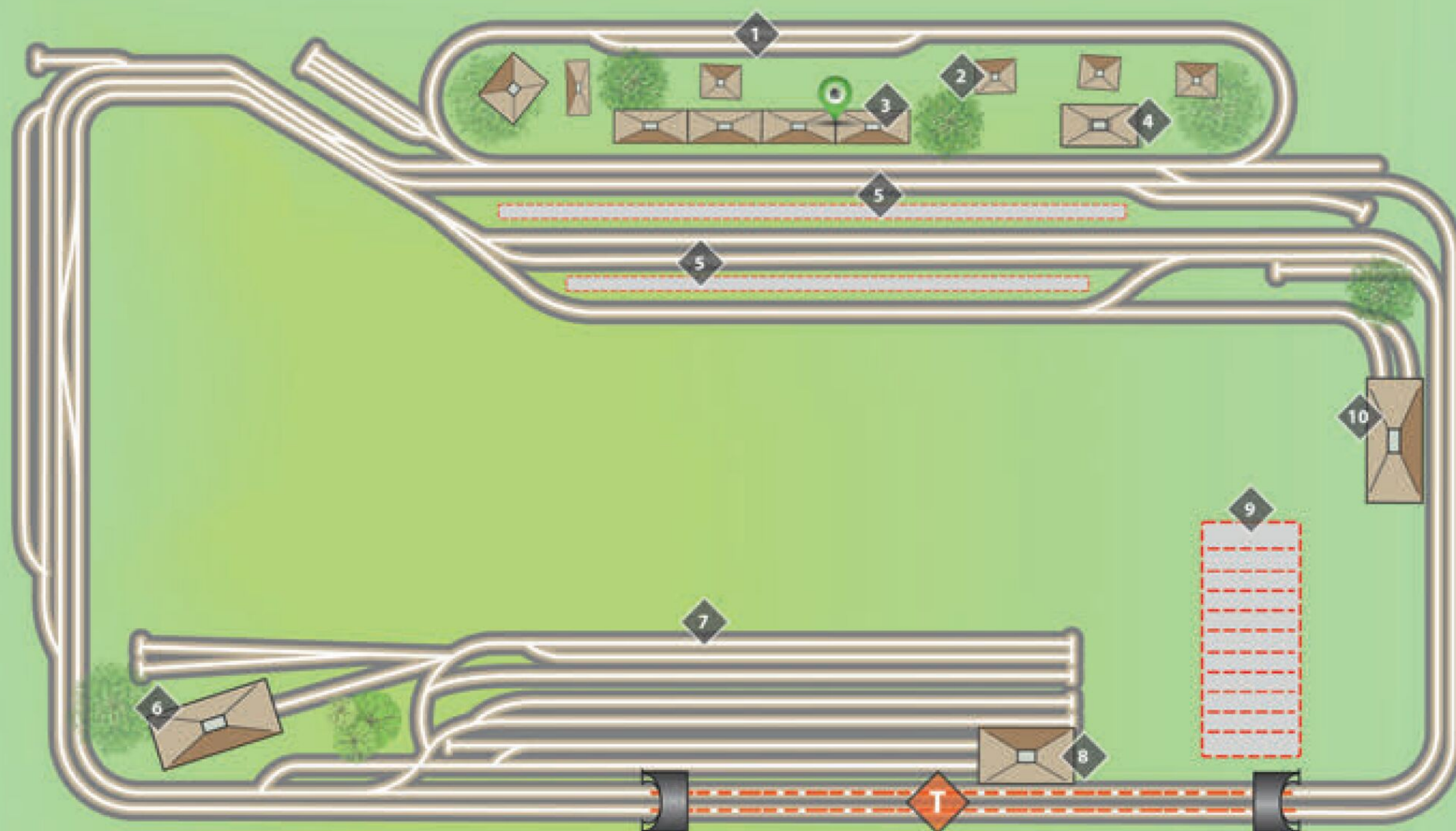
Leidenschaft: In den ersten Jahren verlegte sich Karl Heinz Homm vor allem auf das Sammeln von Modellen.



bekommt, dann setzt er alle seine Loks hintereinander auf die Gleise und lässt sie fahren. Bei „alle“ schränkt er kurz ein. Von seinen insgesamt 60 Loks sind heute rund 50 digitalisiert. Die Umrüstung von Analog auf Digital übernahm ein Freund. In dieser Umbauphase ersetzte er auch alle Plastikräder an seinen Wagen durch Metallräder. „Das ist schöner und realitätsgetreu.“ Am Analogen hat er immer noch eine große Freude. So sind etwa seine Weichen auch heute noch analog gesteuert – dafür musste er von jeder Weiche eine Strippe zum Stellwerk legen und wieder zurück. „Es ist für mich jedes Mal ein Riesenspaß, wenn ich eine Weiche verstelle.“ Homm beschreibt es so: „Man steht am Stellpult, drückt die Weiche nach oben, dann macht es Klack – und auf der anderen Seite stellt sich die Weiche um.“ Und noch auf etwas legt Homm Wert: Den Fahrbetrieb erledigt er ausnahmslos manuell. „Das Handwerkliche im Fahrbetrieb finde ich persönlich sehr viel schöner als alles andere“, betont der Eisenbahnfan, den es nicht in die weite Welt lockt, sondern der mit seiner Frau viele Schmalspurbahnen befahren hat, ob im Harz, an der Nordsee oder in Österreich und in der Schweiz. Auch den heute im Bahnbetrieb so zentralen Punkt „schnelles Reisen“ sieht der LGB Fan sehr differenziert. So hat er zum Beispiel in seinem Durchgangsbahnhof bewusst eine Strecke für einen kleinen Nahverkehrszug angelegt, der wie früher üblich gemächlicher durch die Lande zieht. Und so kommt er beim Vergleich der Fahrpläne von 1960 und heute zu einem verblüffenden Ergebnis: Damals fuhr ein durchgehender Zug von Gelsenkirchen nach Hammeln in dreidreiviertel Stunden. Ohne Umsteigen. Heute muss man auf der schnellen Strecke zwei Mal umsteigen und braucht ebenfalls fast drei Stunden. „Es dauerte damals etwas länger, aber das war das Schöne an der Bahnfahrt.“ Genau wie beim Bau seiner LGB Anlage auf dem engen Dachboden lautete das Motto: Der Weg ist das Ziel. Herausgekommen ist eine prächtige Bahnanlage und ein Mensch, der sich ohne Stress vom Bastellaien zum Baumeister entwickelt hat. ■

Gleisplan

Anlagensteckbrief



1 Straßenbahn	7 Güterbahnhof
2 Häuserstraße	8 Bahnhofsgebäude
3 Bahnhof	9 Bodentreppe
4 Stückgut	10 Lokschuppen
5 Bahnsteig	T Tunnel
6 Lokschuppen	



Zur Person: Karl Heinz Homm (geboren 1940) wuchs im Ruhrgebiet, in Gelsenkirchen, auf. Züge und Straßenbahnen waren in der Kindheit allgegenwärtig. Der kurze Blick auf eine LGB Lok in einem Gartencenter im Jahr 1975 entfachte die Bahnleidenschaft aufs Neue. Zuerst ausschließlich Modellsammler, wagte er sich 1992 an den Bau einer Anlage. Da der Platz unter dem Walmdach beschränkt war, war es oft eine Knobelaufgabe, die richtige Lösung zu finden. Das konsequente Learning by Doing führte in jedem Fall zu einer wunderschönen und sehr detailreich gestalteten LGB Anlage.

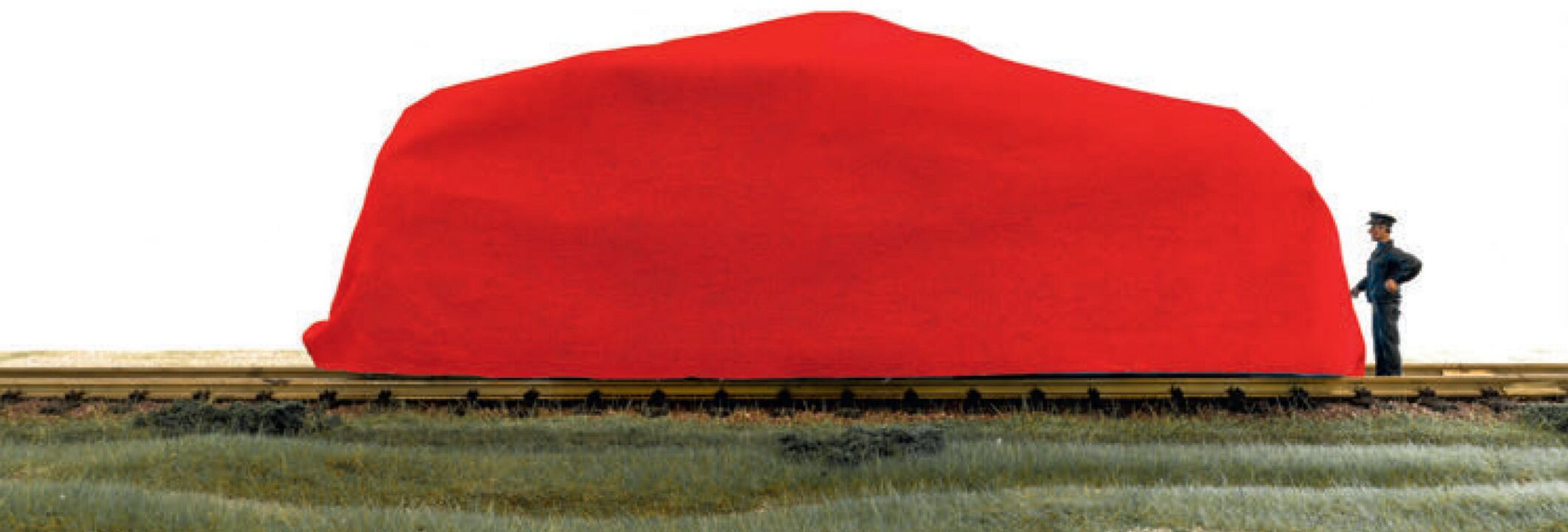
Anlagen-Name:	„Eisenbahn-Traum“
Thema:	Eisenbahn erleben
Bauzeit:	1990 bis 2005
Gleislänge:	136 Gleismeter
Anlagenfläche:	54 Quadratmeter
Fahrbetrieb:	digital, drei Stellwerke manuell
Bahnhöfe:	2 x Kopf-, 1 x Durchgangsbahnhof
Speichergleise:	neun Gleise
Betriebsgebäude:	Lokschuppen, BW mit Lokschuppen
Brücken / Tunnel:	1 / 1
Weichen:	37
Zahnradstrecke:	1 (zum Bergbahnhof)
Straßenbahnlinie:	1 (mit Gleis zum Bahnhof)
Oberleitung:	fast gesamte Gleisstrecke

Besonderheiten der Anlage:

Seit seiner Kindheit fasziniert Karl Heinz Homm die Eisenbahn. Als Neunjähriger besuchte er gern den Bahnhof in seiner Geburtsstadt Gelsenkirchen. Auch ein ausgiebiger Güterverkehr gehörte im Ruhrgebiet zum Alltag. Geprägt von diesen Erlebnissen realisierte er in 15 Jahren (von 1990 bis 2005) eine eindrucksvolle Bahnwelt in seinem Haus in Hammeln. Auch schwierige Herausforderungen konnten ihn nicht davon abhalten, sein Projekt umzusetzen. Da war zum einen die Dachschräge, der schwierige Aufgang und die für eine Gartenbahn engen Platzverhältnisse, die alles planerische und handwerkliche Können abverlangten. So entstand aber eine Anlage, die vieles von dem wiedergibt, was für Karl Heinz Homm die Eisenbahn ausmacht: ein erlebnisreicher Bahnhof, reichlich Personen- und Güterverkehr, das Fahren und Rangieren von Zügen, eine Bergbahn, die er aus den Urlauben in den Bergen kennt. Besonders beeindruckt war er von der Fahrt auf die Zugspitze. So war es natürlich keine Frage, dass das Zugspitzbahn-Set der LGB (Art. 70246) schnell Teil seiner Modellsammlung wurde. Auch wenn an der Anlage heute nicht mehr gebaut wird, erfreut sich der Eisenbahnliebhaber vor allem am reichhaltigen Fahrbetrieb seiner Bahn.

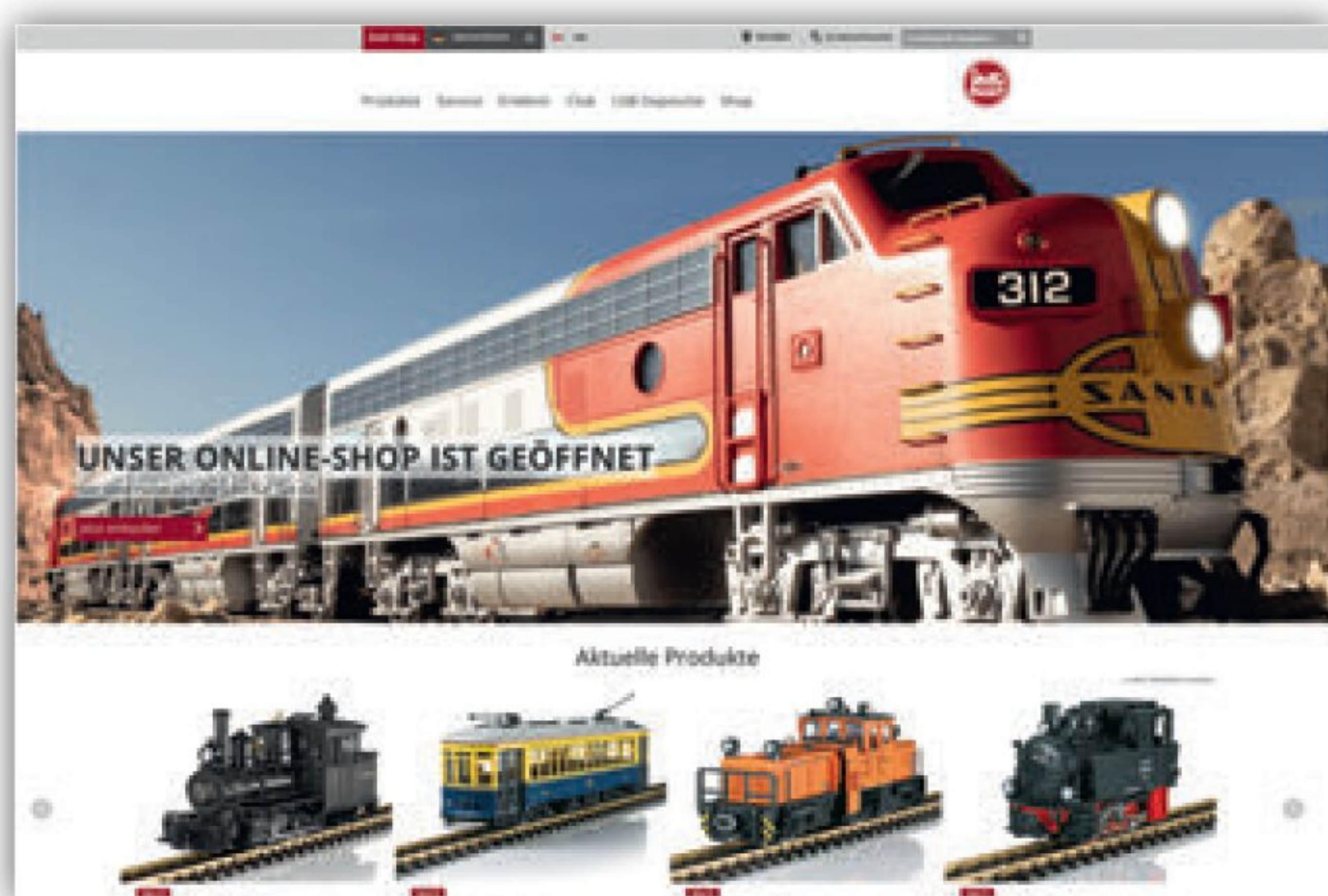
SOMMER-NEUHEITEN 2025

Ganz aktuell im Internet



Vorhang auf: LGB präsentiert Mitte Mai seine Sommer-Neuheiten. Einen Überblick und Details zu den Modellneuheiten finden Sie dann im Internet unter www.lgb.de und www.lgb.com

Wichtig für alle Spur-G-Fans: Ab dem 15. Mai können Sie sich ganz aktuell auf der LGB Webseite (www.lgb.de) über die Sommerneuheiten 2025 informieren. Eines sei schon vorab verraten: Es wird wieder eine spannende Auswahl an neuen Lokomotiven und Wagen geben. Das Praktische am Internet: Mit einer Merkfunktion können Sie einfach Ihre Favoriten auf einer Wunschliste festhalten und als PDF-Datei ausdrucken oder an den Händler weiterleiten. Natürlich finden Sie zu den einzelnen Neuheiten auch viele Infos zum Thema „Vorbild“ und eine umfassende Aufstellung der einzelnen Modell-Features. Das Pfingstfest in Jöhstadt, die Historik Mobil und das Gartenbahntreffen in Eschershausen sind zudem Möglichkeiten, einzelne Sommer-Neuheiten auch „live“ vor Ort kennenzulernen.



Mitte Mai online: die LGB Sommer-Neuheiten für das Jahr 2025.

LGB BAHNEN IN GARTENCENTERN

Immer einen Besuch wert



Gefragt: LGB Anlagen in Gartencentern und Gärtnereien.

Viele Gartencentern in Deutschland nehmen sich dem Thema Gartenbahn an. So baute zum Beispiel die FloraWelt in Dorsten eine über 50 Quadratmeter große LGB Anlage auf (siehe Bericht in der Depesche 01/2025). Eine entsprechende Gartenbahn besitzt auch das Floraparadies Weißer in Schwabenhausen bei Nidereschach (Schwarzwald-Baar-Kreis), während die Gärtnerei Gramsch in Marktrechwitz von Anfang November bis Ende des jeweiligen Jahres eine Gartenbahn integriert. Vielfach sind Gartenbahnen ein Eyecatcher, interessantes Thema für ein Kundengespräch und sicherlich auch eine Inspirationsquelle für Modellbahner wie Gartenfreunde. In der nächsten Ausgabe der LGB Depesche möchten wir daher eine Liste von Gärtnereien und Gartencentern veröffentlichen, die sich des Themas Gartenbahn angenommen haben. **Senden Sie uns Ihre Adresse unter lgb-depesche@3g-media.de zu (inklusive einem Foto), dann nehmen wir Sie gerne in die Liste auf.**

ERSTES GROSSES MODELLBAHNTREFFEN IN BERGÜN

Ein ganz besonderes Event

Tolle Bergkulissen, einzigartige Routen: Eine Fahrt mit der Rhätischen Bahn (RhB) ist immer ein ganz besonderes Erlebnis. Im Mai lohnt sich ein Ausflug in die Graubündener Bergwelt gleich mehrfach. Am 24. und 25. Mai findet das „1. große Modellbahntreffen“ in Bergün statt. Neben der Besichtigung der verschiedenen Modellbahnanlagen und dem Informationsaustausch mit den Erbauern lohnt natürlich auch ein Besuch des Bahnmuseums Albula, das den Bau der Albula-Linie eindrücklich vermittelt, und ein Besuch des Ortsmuseums von Bergün. Die Tageskarte für den Gesamteintritt (Bahnmuseum Albula, Mehrzweckhalle und Ortsmuseum) kostet 15, die Zweitageskarte 25 Schweizer Franken (CHF). Da fußläufig alles sehr gut zu erreichen ist, kann man sicherlich auch noch den Frühling in vollen Zügen genießen.



Topadresse: Bergün und das Bahnmuseum Albula.

Taufe auf den Namen Alby Glatt



Ge 4/4 II 626: Sie trägt nun den Namen von Alby Glatt.

Die Ge 4/4 II 626 der Rhätischen Bahn absolvierte im vergangenen September einen weiteren „Karrieresprung“: Sie führt seitdem den Alpine Pullman Express an – natürlich in einer standesgemäßen, zum Gesamtkonzept passenden Beschriftung und Farbgebung des Nostalgiezuges (siehe Ausgabe 04-2024). Am 19. März 2025 fand nun die Taufe der Lok auf den Namen „Alby Glatt“ statt. Alby Glatt, der 2014 verstarb, war einer der Hauptinitiatoren und Mitbegründer des Vereins „Pro Salonwagen RhB“ und machte die Wiederherstellung der historischen Wagen zu seiner großen (Lebens-)Aufgabe. Die neue Paradelok des Alpine Pullman Express ist ebenso wie drei Personenwagen als Modell bei LGB erhältlich (Details und Artikelnummern siehe unter „Neu im Fachhandel“ auf Seite 45).

Die weiteren Termine 2025 im Überblick

Sommerzeit ist Gartenbahnzeit: Das zeigt ein Blick auf den Terminkalender. Nach dem ersten großen Modellbahntreffen in Bergün folgen das Pfingstfest der Preßnitztalbahn, die Historik Mobil und viele weitere Events. Damit Sie und wir nicht den Überblick verlieren, haben wir die wichtigsten Veranstaltungen 2025 in einer Übersicht zusammengetragen.



Topereignis im September: die IMA 2025 in Göppingen.

DATUM	EVENT
24.05. – 26.05.	1. Großes Modellbahntreffen, Bergün, CH
07.06. – 09.06.	Pfingstfest Preßnitztalbahn, Jöhstadt
14.06. – 15.06.	UNESCO-Welterbetag / Bahnfestival, Bergün, CH
01.08. – 03.08.	Historik Mobil, Bertsdorf
09.08. – 10.08.	Gartenbahntreffen, Eschershausen
06.09. – 07.09.	Großbahnfest Schinznach, CH
19.09. – 21.09.	IMA, Göppingen
03.10. – 05.10.	Hobby-Messe, Leipzig
31.10. – 02.11.	Faszination Modellbau, Friedrichshafen



Fotostar: Der DR Dampflokomotive 99 1561-2 kam in den 1970er- und 1980er-Jahren die zweifelhafte Ehre zuteil, gleich mehrere Abschiedsfahrten als Lok anführen zu müssen. Strecken wie Jöhstadt – Steinbach wurden später wieder reaktiviert.

Zwei Zeitzeugen

Mit der Dampflokomotive 99 1561-2 und dem Dieseltriebwagen VT 137 566 präsentiert LGB zwei Schmalspurlegenden mit bewegter Geschichte und einem neuen technischen Feature: dem Energiespeicher.

Mitte der 1970er-Jahre: Die Deutsche Reichsbahn der DDR konzipiert ihr künftiges Streckennetz – und kommt um schmerzhaft Einschnitte nicht mehr herum. Der Bevölkerung schlechte Nachrichten zu überbringen, scheuen die Verantwortlichen jedoch wie der Teufel das Weihwasser. Um sich nicht den Ärger von Anwohnern, Eisenbahnern und Eisenbahnfreunden zuzuziehen, betreiben die Verantwortlichen der DR daher eine Art „Verschleierungstaktik“: Der sogenannte „Maßnahmeplan zur Perspektive der im Netz der Deutschen Reichsbahn verbleibenden Schmalspurstrecken“ wird zunächst zur geheimen Verschlussache deklariert und für die Medien gilt ab 1980 eine Informationssperre zu den geplanten

Energiespeicher

Insgesamt sechs Top-Neuheiten des Jahres 2025 – neben der Dampflokomotive 99 1561-2 und dem Dieseltriebwagen VT 137 566 – verfügen auch alle drei Shay-Varianten und die Ge 2/4 222 über einen serienmäßig integrierten Energiespeicher. Der Speicher besteht im Wesentlichen aus einem Kondensator, der über den Decoder gesteuert Ladung (Strom) abgibt, falls es zu einer Stromunterbrechung kommt. Ursache dafür sind meist kleine Verschmutzungen an einer Gleisstelle oder eine problematische Weiche. Oft reicht es, wenn die Lok in solchen Fällen ein kleines Stück weiterfährt. Daher gilt es, „Ausfallzeiten“ von zwei bis maximal drei Sekunden zu überbrücken.

Streckenstilllegungen. Gleichwohl gab es auch unter sächsischen Eisenbahnfreunden gut informierte Kreise und so wusste man schon frühzeitig, dass die Preßnitztalbahn ihr 100. Streckenjubiläum im Jahr 1992 nicht mehr erleben sollte.

Denn in dem bereits 1973 aufgestellten Strategiepapier waren für den Bezirk der Reichsbahndirektion Dresden nur noch vier Schmalspurbahnen vorgesehen – nicht aber die Verbindung zwischen Wolkenstein und Jöhstadt. Prompt fallen denn auch alle Feierlichkeiten zum 90-jährigen Bestehen im Jahr 1982 dem Verbot der Reichsbahnoberen zum Opfer – denn laut Streckenplanung soll es sie künftig ja ohnehin nicht mehr geben.

Davon lassen sich sächsische Eisenbahnliebhaber indes nicht beeindrucken. Je näher das Jubiläumsjahr 1982 rückt, desto mehr kristallisieren sich voneinander unabhängige Einzelaktivitäten heraus, um das mutmaßlich letzte runde Streckenjubiläum zu feiern. So ließ sich zum Beispiel der Kulturbund der DDR von der Deutschen Reichsbahn nicht einschüchtern und widmete in seinem Jahrbuch „Erzgebirge 1982“ der 90-jährigen Preßnitztalbahn einen ausführlichen Beitrag des Eisenbahnautors Günter Baldauf.

Geheimsache Jubiläumsfeier

Und auch zahlreiche Mitglieder des Deutschen Modelleisenbahnverbandes der DDR (DMV) planen, der Preßnitztalbahn zu ihrem Betriebsjubiläum zu gratulieren. Unabhängig von den Aktivitäten anderer Bahnliebhaber organisieren etwa die Mitglieder der Sektion 3/73 aus Oberlungwitz/Mittelbach am 19. Juni 1982 eine „Exkursion“ nach Jöhstadt. Ebenfalls mit dabei: diverse Vertreter der AG 4/20 Saalebahn, die vom 18. bis 20. Juni als Gäste empfangen wurden. Und natürlich haben die schlaun Modellbahner weit mehr im Sinn als lediglich eine kleine Ausflugsfahrt und so entpuppt sich die vermeintliche Exkursion als hübsches kleines Bahnhofsfest mit der BR 99 1561-2 als Stargast. Eine angedachte Doppelbespannung des Zuges mit der Kursbuchnummer P 14287 ließ sich zwar nicht realisieren, und auch

HIGHLIGHTS

DR Dampflokomotive 99 1561-2 Art. 26847, Epoche IV

- ❶ Antrieb auf alle Radsätze mit zwei leistungsstarken kugelgelagerten Hochleistungsmotoren.
- ❷ mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen wie mit der Fahrtrichtung wechselndem Spitzenlicht und Führerstandsbeleuchtung; Fahrgeräusch auch im Analogbetrieb funktionsfähig.
- ❸ Eingebauter Rauchgenerator mit radsynchronem Dampfausstoß, viele angesetzte Details.
- ❹ Energiespeicher zum Überbrücken von kurzen stromlosen Stellen.
- ❺ Farbgebung und Beschriftung wie bei der Abschiedsfahrt zur Einstellung der Bahnlinie Jöhstadt – Wolkenstein im Jahr 1984.



Markant und detailreich: die Front der 99 1561-2 mit den Stirnlampen und der Rauchkammertür.

auf schmückende Girlanden und eine „90“-Plakette an der Rauchkammer der Vorspannlok musste man verzichten. Und doch sorgte die mit einem Jubiläumsschild am Gepäckwagen ausgestattete Zuggarnitur bei ihrer Einfahrt in den Bahnhof Jöhstadt für stimmungsvolle Szenen. Begleitet wurde sie dabei von den Klängen der lokalen Berg-, Knapp- und Bruderschaft, überdies würdigten Vertreter der beteiligten Verbände über eine kleine Lautsprecheranlage die bewegte Geschichte der Preßnitztalbahn. Richtige Festtagsstimmung wollte gleichwohl nicht aufkommen – mussten die angereisten Bahnfreunde doch stets befürch-

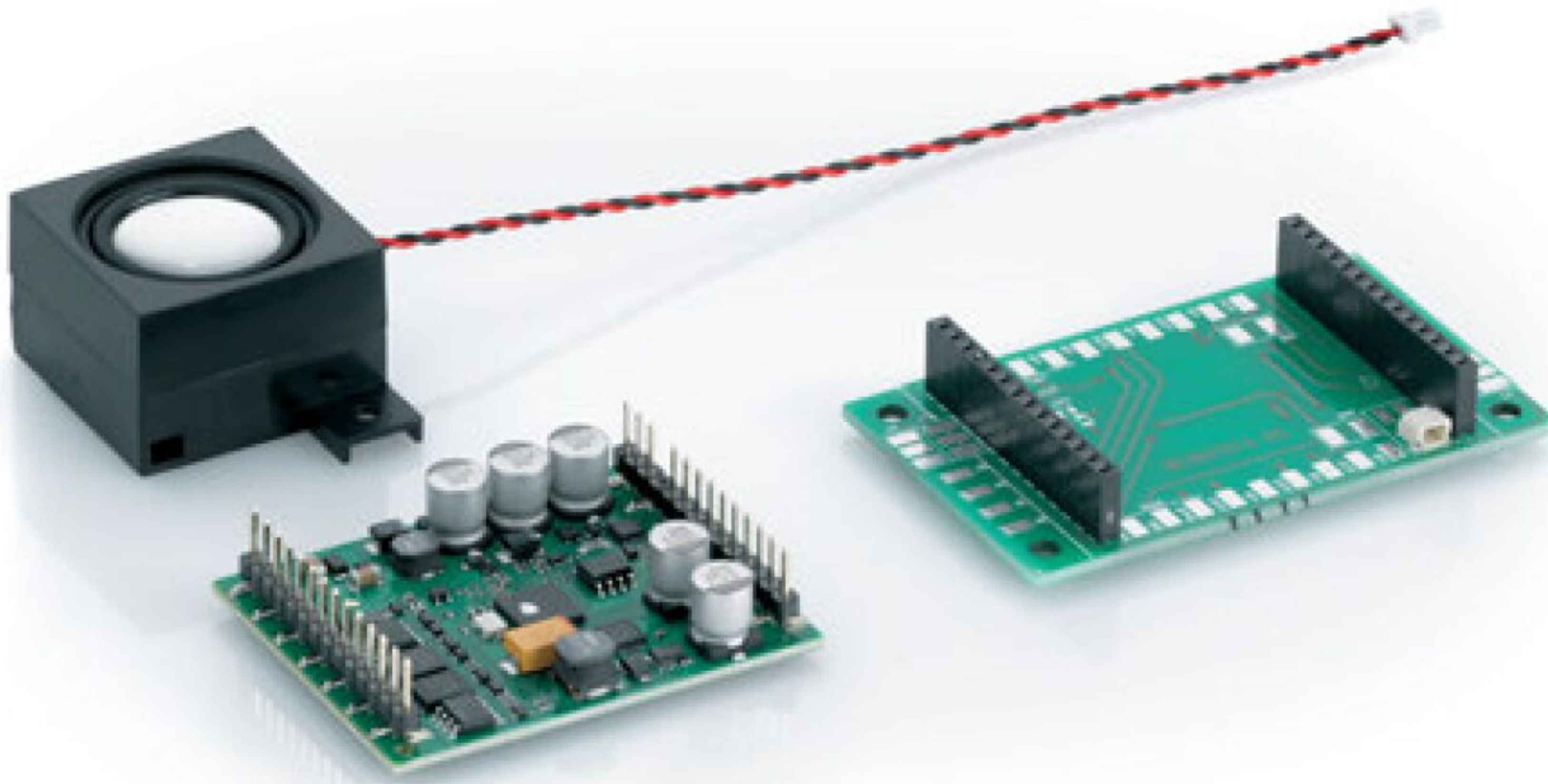
TEXT: CHRISTOF HAMMER; FOTOS: LGB

DR Dampflok 99 1561-2

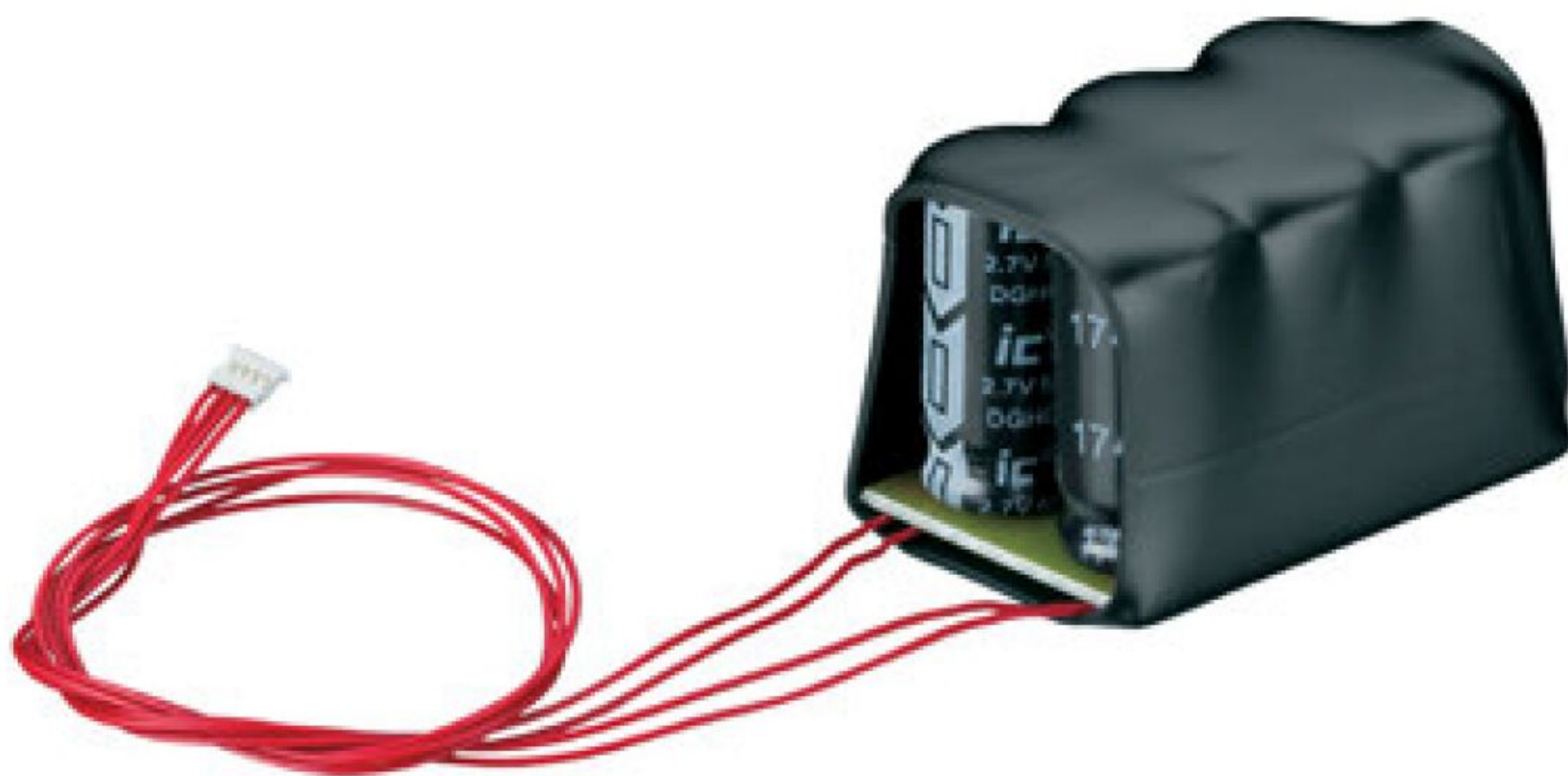
Premiere: Erstmals wird eine sächsische IVK mit einem Energiespeicher ausgeliefert. Zudem ist die Lok historisch ein Unikat – immer wieder wurde das Vorbild bei Abschiedsfahrten eingesetzt.



So können Sie ältere Modelle nachrüsten



Von analog zu digital: Der zentrale Baustein beim Thema Digitalisierung ist der LGB Nachrüst-Sounddecoder (Art. 55029). Mit ihm lassen sich ältere analoge Modelle auf den aktuellen Digital-Standard bringen und bis zu 32 Funktionen steuern. Im Nachrüst-Set enthalten ist ein Lautsprecher (6,7 Watt).



Ergänzung: Möchten Sie bei Modellen mit dem Großbahndecoder 55029 (fast alle Loks ab Baujahr 2018) ebenfalls kurze stromlose Stellen überbrücken? Der Nachrüst-Energiespeicher (Art. 55429) macht es möglich. Er wird einfach am Großbahndecoder eingesteckt.



Thema für Analogfahrer: Der Trafo steht auf null und damit ist auch vom Fahrgeräusch nichts mehr zu hören. Damit das nicht passiert, hilft bei analog betriebenen Modellen die Nachrüstung einer Standgeräusch-Stromversorgung (Art. 65011). Oder gleich auf digital umsteigen.

ten, dass ihr unangemeldetes Mini-Bahnhofs fest aufkliegen würde.

Sondereinsätze für die 99 1561-2

Doch zurück zur 99 1561-2: Diese Sonderfahrt blieb nicht der einzige denkwürdige Auftritt dieser zur Großfamilie der sächsischen IV K gehörenden Dampflok – immer wieder wurde ihr die Ehre (oder das Pech) zuteil, auf verschiedenen Schmalspurbahnen für Abschiedsfahrten eingesetzt zu werden. Schon am 2. Juni 1973 bespannte sie beispielsweise den letzten Zug auf der Strecke Wilkau – Haßlau – Kirchberg. Und auch beim vorläufigen Ende der Preßnitztalbahn war die 99 1561-2 mit von der Partie: Am 30. September 1984 zog sie den offiziell letzten Personenzug auf dieser Strecke.

Nun ehrt LGB diese geschichtsträchtige, heute bei der Döllnitzbahn im Bw Mügeln nicht betriebsfähig abgestellte Lok mit einem neuen Modell. Die Konstruktion orientiert sich am typischen Zustand der 99 1561-2 am Schlusspunkt ihrer Karriere. Seinerzeit hatten beispielsweise „Souvenirjäger“ die stirnseitigen Lokschilder entwendet – daher wurde als Notbehelf auf einem schwarzen Blech mit Nummernschablone, Pinsel und weißer Farbe ein neues Schild „gebastelt“. Und die Revisionsdaten wurden ohne Schablone frei Hand an der Lok angebracht. Exakt diese historisch belegten Beschriftungsdetails sind es, die das LGB Modell (Art. 26847) zu etwas ganz Besonderem machen – verkörpert es doch die damalige Abschiedsstimmung um die sächsischen Schmalspurbahnen auf einzigartig Weise. Historisch korrekt, besitzt das Modell beispielsweise eine Multihaltstellenansage mit den Stationen des letzten Personenzuglaufes auf der Preßnitztalbahn. Ebenfalls beiliegend sind zwei Sticker mit dem an diesem Tag auf der Lok mittels Kreide angeschriebenen Anlass, die an den Wasserkasten des LGB Modells geklebt werden können. Der Antrieb erfolgt über alle Radsätze mit zwei leistungsstarken kugelgelagerten Hochleistungsmotoren und ein mfx/DCC-Decoder aktuellster Generation sorgt für viele Sound- und Lichtfunktionen wie etwa mit der Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Führerstandsbeleuchtung und Raucheinsatz mit radsynchronem Dampfstoß sowie im Analogbetrieb funktionsfähigem Fahrgeräusch. Und dank eines neuartigen Energiespeichers (siehe Infokasten auf

Seite 22) kann dieses über Puffer 48 Zentimeter lange Modell auch etwaige kurze stromlose Abschnitte auf der Anlage problemlos überbrücken.

VT 137 – der Engel der Nebenbahn

Ebenfalls serienmäßig wurde eine weitere Ikone der Schmalspurbahn erstmals mit einem Energiespeicher zum Überbrücken von kurzen stromlosen Stellen ausgerüstet: das neue LGB Modell VT137566 (Art. 26391). Die Baureihe VT137 kann wie die sächsische IVK auf eine jahrzehntelange Karriere im Fahrbetrieb der DR zurückblicken und leistete auf ostdeutschen Nebenstrecken wichtige Dienste. Das erste Exemplar dieses vierachsigen, 400 PS starken Dieseltriebwagens wurde 1932 von der Waggonfabrik Wismar im Auftrag der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahngesellschaft (NWE) gebaut und dort unter der Betriebsnummer T1 zur Rationalisierung des Personenverkehrs in Dienst gestellt. Zwei weitere Einheiten, ausgestattet nun mit Gepäckräumen anstelle eines Fahrgastraumes sowie einem auf 520 PS aufgerüsteten Motor, folgten bis 1935 unter den Betriebsnummern T2 und T3. Nach Gründung der DDR in die Deutsche Reichsbahn Ost integriert, erhielten alle Fahrzeuge die neue DR-Nummerierung und statt der ursprünglich roten Farbgebung die bei der Staatsbahn für Dieseltriebwagen einheitliche Beige/Rot-Lackierung. Das LGB Modell (Art. 26391) gibt den ehemaligen NWE T3 wieder, der bei der DR als VT 137 566 geführt und als Streckenunterhaltungsfahrzeug sowie als Güterschlepptriebwagen eingesetzt wurde.

HIGHLIGHTS

Dieseltriebwagen VT137 566 der DR Art. 26391, Epoche III

- ❶ Vorbildgerechte Beschriftung und Farbgebung des Dieseltriebwagens in Epoche III.
- ❷ Vier Radsätze von zwei leistungsstarken Motoren angetrieben. Hohe Zugkraft, dadurch kann das Modell – wie das Vorbild – mehrere Wagen ziehen. Länge über Puffer 64 Zentimeter.
- ❸ mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen. Innenbeleuchtung und Führerstandsbeleuchtung digital schaltbar.
- ❹ Neu: Energiespeicher zum Überbrücken von kurzen stromlosen Stellen serienmäßig integriert.
- ❺ Mit authentischem Führerstandsaufbau und epochegerechten Details wie Dachaufbau und Lampen.



Sorgfältig ausgeführt: Der Führerstandsaufbau wurde beim Modell vorbildgerecht nachempfunden.

Bis 2012: gefragt für Sonderfahrten

Im Jahr 1993 ging dieser letzte von einst drei ostdeutschen Nebenbahn-Engeln wieder fest in die Hände der Harzer Schmalspurbahnen über. Sorgfältig wiederaufgearbeitet, begeisterte er dort ab 1999 als historisches Fahrzeug auf Sonderfahrten seine Fans, ehe der VT 137 566 im Jahr 2012 nach Fristablauf final abgestellt wurde. Ganz wie das große Vorbild kann auch das LGB Modell dank vier von zwei leistungsstarken Motoren angetriebenen Radsätzen mehrere Wagen ziehen. Dazu sorgt ein mfx/DCC-Decoder für eine Vielzahl an digital schaltbaren Licht- und Soundfunktionen wie Innen- und Führerstandsbeleuchtung – und ein vorbildgerecht nachgebauter Führerstandsaufbau für lupenreine Epoche III-Nostalgie. ■

DR Triebwagen VT 137, Art. 26391

Zugkräftig: Zwei leistungsstarke Motoren treiben im Modell die vier Radsätze an. Dadurch ist der Triebwagen in der Lage – entsprechend seinem Vorbild – mehrere Wagen zu ziehen.



NÜRNBERG, NEUMÜNSTER, MANNHEIM

LGB mitten im Geschehen

Von der Spielwarenmesse in Nürnberg bis zur Faszination Modellbahn in Mannheim: LGB war wieder stark vertreten.

Spielwarenmesse, Nürnberg, 28. Januar bis 1. Februar 2025

Der Jahresauftakt in Nürnberg gestaltete sich zu einem Schaulaufen der wichtigsten Modellneuheiten: Zu sehen waren neben den verschiedenen Shay-Modellen, darunter auch ein Funktionsmuster, natürlich alle anderen Top-Neuheiten.



Beeindruckend: Die ersten Muster der Shay – im Bild links die Lok Nr. 7 der Roaring Camp & Big Trees Railroad mit dem angehängten Holztransportwagen (Art. 46775) und als Unikat ein Funktionsmodell, das die vielen hochwertigen Anbauteile zeigt.



Pionier: Die Ge 2/4 als Modell (siehe Titelgeschichte dieser Ausgabe) – eine der ersten Elektroloks der RhB.



Modern: Mit dem Dieseltriebwagen VT137566 wurde am Harz schon in den 1930er-Jahren das Signal auf Zukunft gestellt.

Modellbau, Neumünster

Leuchtturm im Norden und gut besucht: die 24. Modellbau in Neumünster (Schleswig-Holstein) am 1. und 2. März.



Gefragt: LGB war mit einem Stand und aktuellen Modellen vor Ort – die Spur-G-Freunde hat es sichtlich gefreut.

Faszination Modellbahn, Mannheim

Besuchermagnet im Süden: die Faszination Modellbahn vom 7. bis 9. März in Mannheim. Mit einer Premiere auf dem LGB Stand.



Blickfang: Der Anlagenbau legte sich mächtig ins Zeug und präsentierte in Mannheim eine neu restaurierte LGB Anlage.

Faszination LGB Depesche

**Top
Prämien**
Sichern Sie sich
jetzt Ihr
Abo!

Sichern Sie sich jetzt
die LGB Depesche im
Jahres-Abo (4 Ausgaben)
zum Vorteilspreis von
nur 29 Euro. Auch als
Geschenk-Abo möglich.



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

ALS DANKESCHÖN ERHALTEN SIE EIN WILLKOMMENSGESCHENK IHRER WAHL

POLAG

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



**LGB Alu-
Trinkflasche
(750 ml)
mit Motiv
Capricorn**



NEU

POLAG

**Kisten und
Gepäck-
stücke
(1:22,5)**



Mehr Infos zum Abo erhalten Sie auch hier:
LGB Depesche Leserservice, PressUp GmbH, Postfach 701311,
22013 Hamburg, Telefon: +49 (0) 40/38 66 66-313, Telefax:
+49 (0) 40/38 66 66-299, E-Mail: lgb-depesche@pressup.de



**Bestellen Sie ihr Abo einfach
und bequem online unter:
www.lgb.de/depesche**

Wir suchen die schönste Gartenbahn 2025

Endspurt in unserem Anlagenwettbewerb: Bis 30. Juni können Sie sich noch bewerben. Mitmachen lohnt. Es winken attraktive Preise.



Verpassen Sie nicht die Chance, zu den Gewinnern unseres Wettbewerbs „Die schönste Gartenbahn 2025“ zu gehören. In zwei Kategorien suchen wir nach den schönsten Anlagen: im Bereich „Outdoor“ und „Indoor/Kompaktanlage“. Das Hobby Gartenbahn bietet ja eine schier unermessliche Fülle an Einfällen und Ideen. Jedes Gelände hat seine eigene Topografie, jeder Gartenbahner seine eigenen Schwerpunkte. Für den einen geht es um eine möglichst vorbildgerechte Umsetzung einer Bahnstrecke, ein anderer möchte vor allem eine harmonische Einheit von Natur und Technik. Und Indoor-Fans geht es darum, die Bahn ganzjährig im Betrieb zu sehen. Ob Sie eine Gebirgsstrecke mit Viadukten, eine ganze Gartenlandschaft oder ein kleines kreatives Oval errichtet haben – wir sind für alle Varianten an Gartenbahnen offen. Egal, ob die Anlage draußen oder drinnen errichtet wurde, ob sie in Europa, den

USA oder einem anderen Land beheimatet ist. Entscheidend ist der Gesamteindruck der Anlage und die Idee dahinter. Eine Fachjury wird aus allen Einsendern die Top 10 auswählen. Die Abstimmung erfolgt dann im Internet. Machen Sie mit – es lohnt sich. Einsendeschluss ist – wie gesagt – der 30. Juni 2025.

Und es gibt wieder attraktive Preise zu gewinnen: Der Erstplatzierte jeder Kategorie erhält ein LGB Modell der DR Dampflokomotive 995016 (Art. 20753), das von einem leistungsstarken Motor angetrieben wird und über einen mfx/DCC-Decoder mit zahlreichen Funktionen verfügt. Für die Zweitplatzierten gibt es einen typischen amerikanischen Oldtimer-Personenwagen (Art. 36813) in der Ausführung der Wiscasset Waterville & Framington Railway. Und last, but not least: Die Drittplatzierten können sich über einen zweiachsigen Personenwagen der Öchsle-Museumsbahn als Modell freuen (Art. 33078). ■

EINFACH MITMACHEN

Fragebogen ausfüllen: Auf www.lgb.de finden Sie einen Fragebogen, auf dem Sie die wichtigsten Daten Ihrer Anlage und Ihre Kontaktdaten eintragen. Falls Sie keinen Internetzugang haben, können Sie den Fragebogen auch schriftlich unter der unten angegebenen Adresse anfordern.

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

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

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

Einsendeschluss: 30. Juni 2025



Bündner Güterbahn

Belastet weder Budget noch Bergluft
www.buendner-gueterbahn.ch



**Ihre Spezialistin für Transport
und Logistik in Graubünden**

Die Transportbahn in Graubünden

Ökologisch sinnvolle Transporte auf der Schiene mit 100 Prozent Wasserkraft schonen die Umwelt – moderne Umschlagsanlagen und eine effiziente Transportlogistik sparen Zeit und Geld! Unsere Spezialistinnen und Spezialisten im kombinierten Verkehr beraten Sie gerne.

Rhätische Bahn AG
Bündner Güterbahn
RhB-Strasse 1
CH-7302 Landquart
Tel +41 81 288 66 88
buendner-gueterbahn@rhb.ch

THOMAS OBERKALMSTEINER

Augenweide auf Schienen



Thomas Oberkalmsteiner ist Dienststellenleiter der Pinzgauer Lokalbahn (PLB) und freut sich über den Zuwachs an Fahrgästen und die zahlreichen Aktivitäten rund um Strecke und Rollmaterial.



Großes Event: Am 10. Mai steigt das Nostalgiefest an der Werkstätte Tischlerhäusl bei Zell am See.

Wir haben allen Grund zur Freude: Die Pinzgauer Lokalbahn erfreut sich wachsender Beliebtheit. Nach 770.367 Fahrgästen im Jahr 2023 haben wir im vergangenen Jahr stolze 948.870 Fahrgäste gezählt. Dabei haben sicher auch die seit dem 17. Juni 2024 wieder offene Bahnstrecke bis nach Mittersill und der erweiterte Planverkehr bis 23 Uhr eine Rolle gespielt. Inzwischen steht schon der nächste Abschnitt des Wiederaufbaus bis Hollersbach an. Ursprünglich wollten wir diese Strecke im Juni 2025 wieder öffnen, aber der Klimawandel hat unseren Zeitplan ein bisschen durcheinandergebracht. Im vergangenen Winter berechneten Hydrologen neu, mit welchen Hochwässern in den kommenden Jahren im Pinzgau zu rechnen ist.

Daraus ergibt sich zum einen, wie viele Retentionsräume entlang der Strecke wir brauchen und wie groß diese sein müssen. Retentionsräume sind Wiesen- und Auenflächen, die bei Hochwasser überschwemmt werden und dem Gewässer Raum zum Ausufern geben. Außerdem berechnen die Hydrologen, wie hoch die Trasse an bestimmten Stellen maximal sein darf, damit sie bei Hochwasser nicht wie eine Staumauer wirkt. Sobald die noch offenen Punkte geklärt sind, kann das Land Salzburg mit dem endgültigen Ausbau der Trasse beginnen. Im Dezember 2025, zum Start des Winterfahrplans, soll die Strecke nach Hollersbach in Betrieb gehen. Natürlich waren wir auch diesen Winter nicht untätig. So haben wir unseren „Spantenwagen“, einen zweiachsigen

Nostalgiewagen vom Typ Bs403, aufgearbeitet. Die Holzkonstruktion im Inneren ist erneuert worden, die Sitzgestelle wurden frisch lackiert, und auch die Außenlackierung im historischen Tannengrün wurde erneuert. Am 10. Mai, unserem Nostalgiefest, werden die neu aufgearbeiteten Wagen wieder auf die Strecke gehen. Die gleiche Außenlackierung hat übrigens auch unser zweiachsiger Dienstwagen Ds453 neu bekommen.

Besonders stolz sind wir darauf, wie unsere legendären „Krimmler Wagen“ (Bs301), auch bekannt als Stromlinienwagen, nach der Überarbeitung herauskommen: mit neuer silberner Dachbeschichtung, neuen Abdichtungen und rundum in Tannengrün lackiert – eine Augenweide. Aktuell sind wir dabei, alle sieben vierachsigen Krimmler Wagen zumindest im Dachbereich zu bearbeiten, damit die Substanz erhalten bleibt.

Diese Waggonen wurden übrigens vor fünfundsiebzig Jahren eigens für den Einsatz im Pinzgau bis nach Krimml gebaut. Während andere Schmalspurbahnen meist nur mit zwei oder drei Wagen unterwegs sind, ist unsere Region schon lange sehr beliebt bei Touristen. Deshalb hatten wir schon früh Vierwagenzüge im Einsatz – mit einer Diesellok der Baureihe 2095 übrigens. Am 10. Mai starten wir wieder in die Sommernostalgiezeit. Kleiner Ausblick in die Zukunft: Das Land Salzburg hat die Absicht, die Pinzgauer Lokalbahn zu elektrifizieren. Nach Lage der Dinge werden wir im Laufe der nächsten Jahre neue Triebwagen bekommen, die die bisherigen Triebwagen und Wendezüge ersetzen. ■



Anlässe: Jeden Donnerstag vom 15. Mai an bis zum 25. September veranstaltet die PLB die Pinzgau-Nostalgiefahrten. Am 04. Juli und 08. August gibt es jeweils eine Abendfahrt zum Moonlight-Shopping in Mittersill. Weitere Infos unter www.pinzgauerlokalbahn.at.

Jöhstadt, Bertsdorf – die Sommerfeste

Die Freude ist groß: Vor 25 Jahren fuhr der erste Zug der Museumsbahn Preßnitztalbahn von Jöhstadt nach Steinbach. Das Jubiläum wird entsprechend gefeiert, waren doch viele Hürden zu nehmen, bis die Jungfernfahrt damals stattfinden konnte (siehe dazu das Porträt ab Seite 60). Einen ersten Festaufschlag gibt es bereits vom **7. bis 9. Juni beim Pfingstfest der Preßnitztalbahn**. Hier ist sicherlich auch der diesjährige LGB Museumswagen (Art. 41025) im Original zu bestaunen und ein gefragtes Fotomotiv. Das Jubiläum wird dann so richtig am **16. und 17. August** gefeiert. Das gesamte Wochenende steht unter dem Motto **„25 Jahre Museumsbetrieb Jöhstadt – Steinbach“**. Bereits Anfang August lohnt der Weg ins Zittauer Gebirge. Hier treffen sich die Dampfbahn- und Oldtimerfans vom **1. bis 3. August zur 19. Historik Mobil**. Der Bahnhof Bertsdorf steht dann ganz im Zeichen von verschiedensten historischen

Zuggarnituren mit Fahrten nach Oybin und Jonsdorf. Die Veranstaltung beginnt bereits am Freitag mit Abendfahrten bis 23 Uhr. LGB wird bei allen Veranstaltungen mit einem Stand vertreten sein. Die Gelegenheit für ein Gespräch mit LGB Experten und um einen Blick auf die aktuellen Modellneuheiten zu werfen.



Pfingstfest in Jöhstadt: Vom 7. bis 9. Juni dreht die Preßnitztalbahn voll auf – mit Ausstellung (Bild links) und Dampffahrten.



Vor Ort: Im Original ist der LGB Museumswagen 2025 zum Jubiläum des Museumsbetriebs nach Steinbach zu bestaunen.



Der Infopoint: Ob Spielen oder Expertengespräch – Klein und Groß stehen auf dem LGB Stand im Mittelpunkt.

Treffpunkt Bertsdorf: Vom 1. bis 3. August geben bei der 19. Historik Mobil im Zittauer Gebirge wieder die historischen Züge den Takt an.



IMA 2025 in Göppingen Den Termin jetzt schon vormerken



Einzigartig: Im Bahnhof in Göppingen sind drei Tage lang verschiedenste Loklegenden wie hier eine BR 01 live zu erleben.



Große LGB Heimat: Anlagen, Modelle, Clubs, allerlei Zubehör: In der EWS Arena treffen sich die Spur-G-Fans aus aller Welt.

Vom **19. bis 21. September** ist es wieder so weit: **In Göppingen bei den 14. Märklin Tagen und der 40. Internationalen Modellbahnausstellung (IMA)** dreht sich wieder alles um die kleine und die große Eisenbahn: Modellbahn und Vorbild treffen sich zu einem großen Familienfest. Das Einzigartige dieser Veranstaltung – am Bahnhof kann man drei Tage lang die Vorbilder und Loklegenden aller Traktionen bestaunen (und teilweise mitfahren), während die weiteren Locations Märklin Stammwerk & Märklineum, EWS Arena, Stauferpark und Leonhard-Weiss-Areal der Modellbahn und der Gleistechnik gewidmet sind.. Der Treffpunkt für Spur-G-Fans ist die EWS Arena. Dort werden wieder verschiedenste Clubs ihre (Groß-)Anlagen zeigen sowie LGB die aktuellen Modellneuheiten präsentieren. Wer für seine Anlagen Zubehör sucht, wird auch hier fündig. Alle namhaften Hersteller sind in der Arena vertreten. Also den Termin fest in den Kalender eintragen. Weitere Informationen rund um das Mega-Ereignis in Göppingen finden sich unter www.maerklin.de

Clubpräsent 2025

Sommer, Sonne, Sonnenschein – und natürlich ein leckeres Eis vom Lieblingseisverkäufer. Wer träumt nicht davon? Das lässt nicht nur Kinderherzen höher schlagen, sondern begeistert auch Leckermäuler aller Couleur. Damit eine solche schicke Szene auch auf der Anlage gelingt – Platz dafür dürfte sich leicht finden lassen – gibt es jetzt für Clubmitglieder als Jahrespräsent einen Eiswagen im Maßstab 1:22,5. Der Wagenkörper ist in Cremeweiß gehalten und trägt an der Frontseite das LGB Logo. Auch Segmente des Sonnenschirms werden im LGB Rot bedruckt. Damit der Eiswagen komplett ist, dürfen natürlich Eistüten, eine (stilisierte) Kasse, Löffel und ein Preisschild nicht fehlen. Den POLA Eiswagen erhalten Sie als Bausatz voraussichtlich Anfang des 3. Quartals direkt nach Hause geschickt. Der Zusammenbau macht dann sicherlich Laune und hebt das Sommergefühl nochmals richtig an.



FOTO: FALLER (VORABMUSTER)

Schmuckstück: der Eiswagen als Clubpräsent 2025.

Neuer Clubkooperationspartner Dampflokwerk Meiningen



Faszination Erlebnisswelt: Die Funktionsweise der dampfbetriebenen Loks wird anschaulich und detailliert dargestellt.

In der neuen Dampflok Erlebnisswelt Meiningen – die Eröffnung fand im August 2024 statt – erwartet die Besucher eine über 600 Quadratmeter große Ausstellungsfläche. Neben der Funktionsweise der Dampflokomotive wird hier die Bedeutsamkeit des Standorts Meiningen in der Eisenbahnhistorie präsentiert und es wird Einblick in die Arbeit des benachbarten Dampflokwerk gewährt. Die Dauerausstellung macht auf interaktive Weise das Dampflokzeitalter erlebbar und bietet seinen Besuchern viele Mitmachstationen. Ergänzend dazu gibt es eine 300 Quadratmeter große Sonderausstellung. Im Wechsel werden weitere Eisenbahnthemen präsentiert. Die Erlebnisswelt ist ganzjährig geöffnet: von April bis Oktober jeweils Dienstag bis Sonntag und an Feiertagen von 10 bis 18 Uhr. Von November bis März an den genannten Tagen jeweils von 10 bis 17 Uhr.



Informationen und Kontakt:

**Dampflok Erlebnisswelt Meiningen, Am Flutgraben 2 a,
98617 Meiningen, Tel.: +49 (0) 36 93/8 80 07 80,
kontakt@dew-meiningen.de, www.dew-meiningen.de**



Clubvorteil: Clubmitglieder kostet der Besuch in der Dampflok Erlebnisswelt Meiningen bei Vorlage der Clubkarte nur 7,50 Euro statt 9,50 Euro.



Schritt für Schritt: Verschiedene Stationen geben einen Einblick in die Funktionsweise einer Dampflok.



Als Lokführer arbeiten: Armaturen, Hebel, Ventilträder – der Führerstand einer Dampflok ist ein Universum für sich.



Neues von den Clubkooperationspartnern Wochenendausflug nach Dresden



Dampf- und E-Loks befördern die Fahrgäste der Dresdner Parkeisenbahn durch den idyllisch angelegten Großen Garten in der sächsischen Landeshauptstadt. Im Verkehrsmuseum erfahren Besucher alles rund um die Geschichte der Eisenbahn.



Lokparade im Eisenbahnmuseum: Der Verein knüpft bewusst an die Tradition der 1960er- und 1970er-Jahre an.



Clubvorteil: Clubmitglieder bezahlen im Verkehrsmuseum den Gruppenpreis eines Erwachsenen von 7,50 Euro (Kinder: freier Eintritt). Einen ermäßigten Eintritt von 2,- Euro statt 3,- Euro gibt es im Eisenbahnmuseum Bw Dresden-Altstadt (bei Sonderveranstaltungen gelten höhere Eintrittspreise). Auf die Fahrpreise der Dresdner Parkeisenbahn erhalten Clubmitglieder 10 Prozent Rabatt.

Urlaub im Zeichen der Eisenbahn: In Dresden gibt es nicht nur eindrucksvolle historische Bauwerke zu entdecken, sondern auch ein abwechslungsreiches Freizeitangebot für Eisenbahnliebhaber. Da wären zum einen mächtige Vorbilder im Eisenbahnmuseum Dresden, das mit dem 17. Dresdner Dampfloktreffen am 12. und 13. April in die neue Saison startete. Zum anderen erlaubt das Verkehrsmuseum eine Zeitreise durch die Geschichte des Schienenverkehrs. Die Dresdner Parkeisenbahn bietet darüber hinaus zwischen April und Oktober einen einzigartigen Blick auf das Gärtenkmal Großer Garten. Clubmitglieder profitieren bei allen drei Kooperationspartnern von exklusiven Rabatten.

Informationen und Kontakt:

Verkehrsmuseum Dresden, Augustusstr. 1, 01067 Dresden,
Tel.: +49 (0) 3 51/8 64 40, info@verkehrs.museum,
www.verkehrsmuseum-dresden.de

IG Bw Dresden Altstadt e. V. (Eisenbahnmuseum Dresden-Altstadt), Zwickauer Str. 86, 01187 Dresden,
Tel.: +49 (0)1 717/2 60 18 02, kontakt@igbwdresdenaltstadt.de, www.igbwdresdenaltstadt.de

Dresdner Parkeisenbahn, Großer Garten, 01219 Dresden,
Tel.: +49 (0)3 51/4 45 67 95,
parkeisenbahn@schloesserland-sachsen.de,
www.dresdner-parkeisenbahn.de

Film und Lektüre für Eisenbahner

Im Jahr 2025 geht die Clubkooperation mit der GeraMond Media GmbH aus München – im Internet unter der Adresse www.verlagshaus.de erreichbar – in eine neue Runde. Zum breiten Angebot des Verlags gehören Zeitschriften, Broschüren, Bücher, Kalender, CD-ROMs und Video-DVDs für Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner. Wer Clubmitglied ist, erhält einen exklusiven Rabatt in Höhe von 15 Prozent auf alle nicht preisgebundenen Artikel. Die Rabattaktion läuft bis zum Jahresende 2025 und ist nicht mit anderen Rabatten kombinierbar. Und so gehen Sie bei den Bestellungen vor: Um den 15-prozentigen Clubrabatt online unter www.geramond.de einzulösen, klicken Sie

im Warenkorb auf „Ich habe einen Gutschein“ und tragen Sie Ihren exklusiven Gutschein-Code „Insider2025“ ein.

Informationen und Kontakt:

GeraNova Bruckmann, Infanteriestraße 11 a,
80797 München, Tel.: +49 (0) 89/46 22 00 02 (Mo–Fr. 8–18 Uhr),
info@verlagshaus.de, www.verlagshaus.de



Clubvorteil: Bis zum Jahresende 2025 erhalten Clubmitglieder 15 Prozent Rabatt auf nicht preisgebundene Artikel.

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. 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. 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



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: Alternativ zur Online-Anmeldung steht der aktuelle Flyer „Mitglieder werben Mitglieder“ auch im Clubbereich zum Download bereit. Diesen einfach ausdrucken und ausfüllen und an den LGB Club schicken.

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.

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:



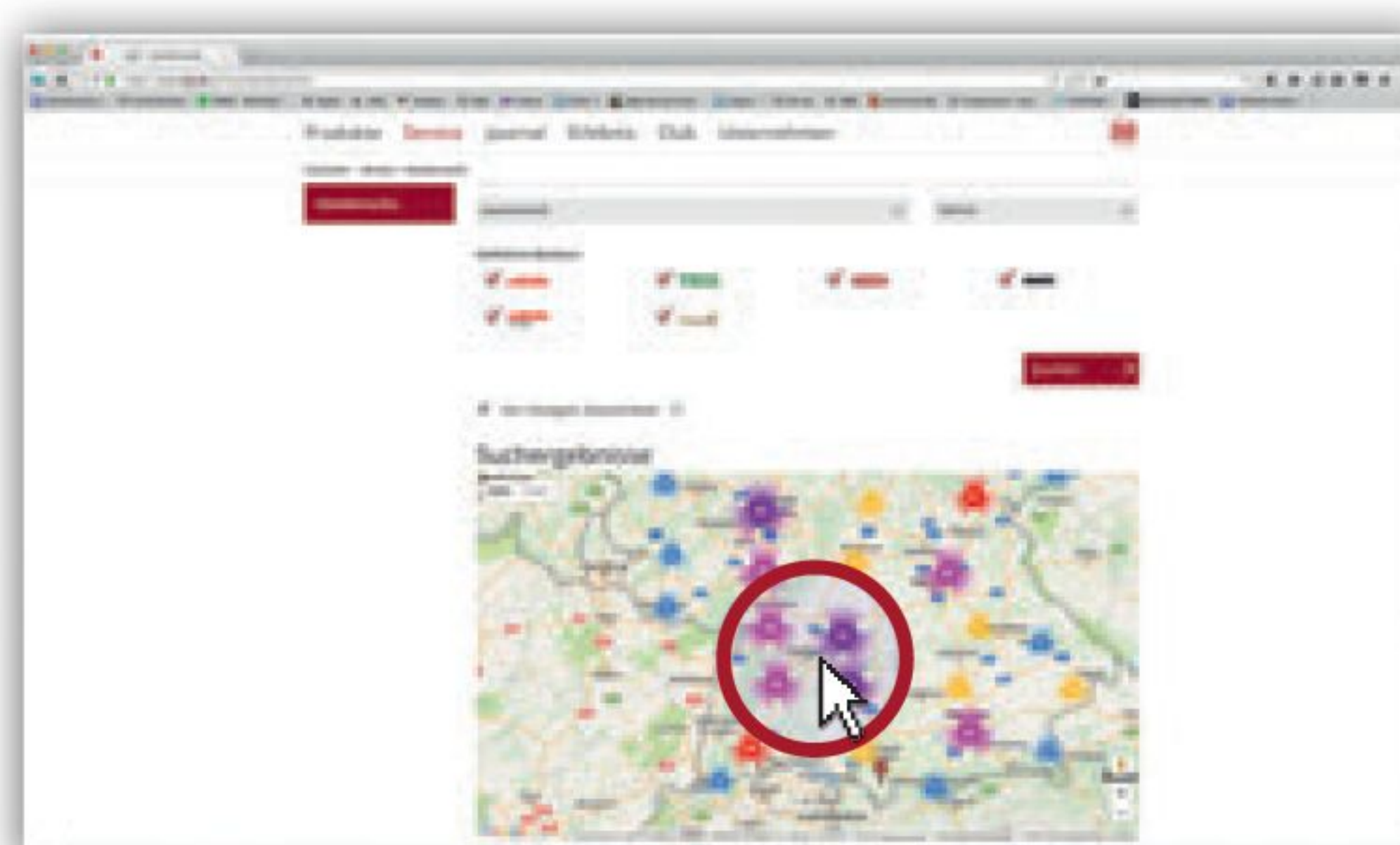
NEUER INTERNETAUFTRITT!



- 1** Startseite aufrufen
 www.lgb.de
 Menüpunkt Händler anklicken



- 2**
 Postleitzahl eingeben



- 3**
 Händler auswählen
 und Adresse ausdrucken

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 9618797
Fax 0031 - (0)72-9627806
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!!!

www.lgb.de

NEUHEITEN 2025

**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 Rademacher, Carsten Rose, Andreas Schumann,
Karsten Speyer, Gabriele Visintin,
V.i.S.d.P.: Peter Waldeleitner

Koordination
Silvia Römpf

Grafische Gestaltung/Layout/DTP
JatDesign José Tejada, Rottenburg

Kontakt zur Redaktion:

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

Fotos: Baumann Modellspielwaren, Sarah Dannehl, Claus Dick, Dampflok Erlebniswelt

Meiningen, Eisenbahnmuseum Dresden/Daniel Reitmann, Faller, Hendrik Hauschild, Heyn Modellbau, Christian Fesl, Gärtnerei Gramsch, Historic RhB, Kötze design, Laffont Modellbau, LGB, LGB-Freunde Niederrhein, Photostudio Blesius, Preßnitztalbahn, Rhätische Bahn (RhB), Carsten Rose, Schlösserland Sachsen/André Forner, Karsten Speyer, Verkehrsmuseum Dresden/Anja Schneider, Peter Waldeleitner

Die im Heft enthaltenen Anleitungen wurden von der Redaktion sorgfältig geprüft. Für eventuelle Abweichungen bzw. Fehler in den Angaben sowie gegebenenfalls daraus resultierende 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 Liefermöglichkeiten aller erwähnten Produkte vorbehalten. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Einwilligung. Dies gilt auch für die Aufnahme in elektronische Datenbanken und Vervielfältigungen auf CD-ROM.

Die Redaktion übernimmt keine Haftung für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos etc.

399097 D

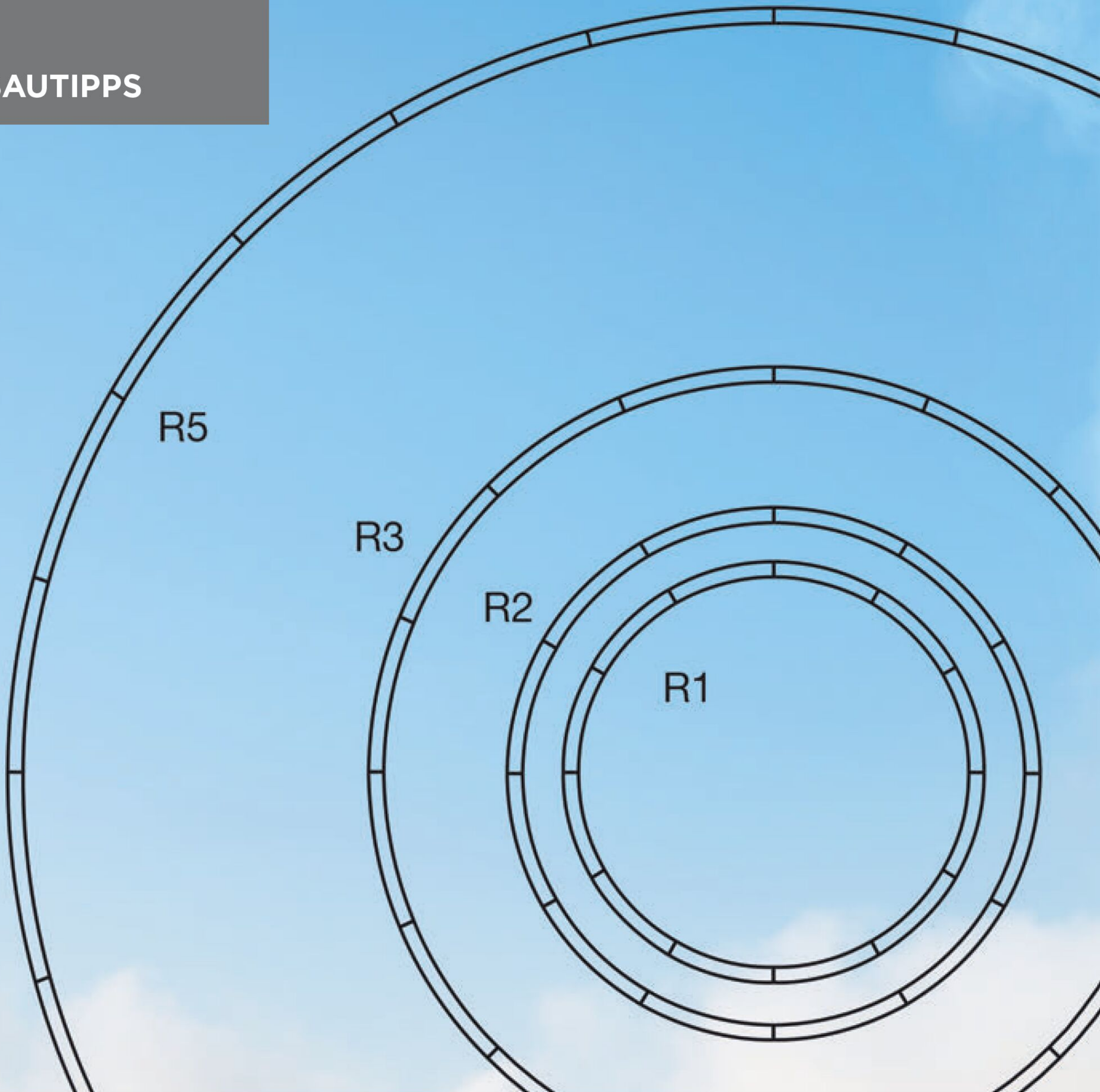


www.lgb.de

Depesche

DAS MAGAZIN FÜR LGB FREUNDE

AUSGABE 2/2025



Radienkunde: Gut aufeinander abgestimmt bietet LGB in seinem Gleissystem vier verschiedene Kurvenradien als Standard an.

Am Anfang Radius 1

Für viele Gartenbahner ist es der Einstieg ins Hobby: eine Startpackung von LGB mit zwölf gebogenen Gleisen im Radius 1. Problemlos lässt sich daraus natürlich ein ganzes Gartenbahn-Universum bauen.

Langjährige Gartenbahner rümpfen schon mal die Nase, wenn sie das Stichwort R1 hören. Natürlich ist der engste Standardbogen – sechs gebogene Gleise ergeben einen Halbkreis, zwölf einen gesamten Kreis – nichts für große Anlagen im Freien. Hier greift man ganz selbstverständlich auf größere Radien zurück. Zum einen ist Platz in der Regel vorhanden, zum anderen sehen natürlich längere Lokomotiven und ausladende Züge in der Enge eines Kreises mit 1.200 Millimetern Durchmesser nicht gerade vorteilhaft und vorbildgerecht aus. Wieso, so wird oft die Frage gestellt, macht sich LGB die Mühe, selbst bei größeren Lokomotiven noch eine Gängigkeit durch den R1-Radius zu gewährleisten? Der Konstruktionsaufwand ist teilweise enorm. Die Antwort liegt im

Hobby selbst und in der Art, wie man den Zugang zur Gartenbahn findet. In der Regel sind es die Startpackungen, die alle mit einer Grundausstattung an zwölf gebogenen R1-Gleisen ausgeliefert werden, die den Anfang des Hobbys bilden. Und auch ein Anfänger oder Sammler möchte eine größere Lok auch einmal auf die Schienen schicken. Und zum anderen sind es natürlich Indoor-Anlagen, die wenig Platz zur Verfügung haben, die auf enge kleine Radien angewiesen sind.

Problemlos ausbaubares Gleissystem

Das Herausragende am LGB Gleissystem ist, dass das System ausbaubar ist und sich beliebig mit weiteren Radien und Gleis-



Gelungener Auftakt: Die Startpackung Personenzug (Art. 70307) von LGB mit einer „Stainz“ als Lok und zwei Personenwagen. Die beiliegenden zwölf gebogenen Gleise (Art. 1000) können mit beliebig vielen (geraden) Gleisstücken erweitert werden.

sen erweitern lässt. Neben dieser Flexibilität besticht das Gleissystem durch seine Robustheit, die bereits beim Start der Gartenbahn legendär war. Im Jahr 1978 brachte LGB dies auch bildlich auf den Punkt, indem es einen Elefanten auf den Gleiskörper treten ließ – eine Aufnahme (siehe Seite 41), die zu einer Bild-Ikone für das LGB Gleissystem wurde. Die Robustheit verdankt das Gleissystem seinem einfachen und soliden

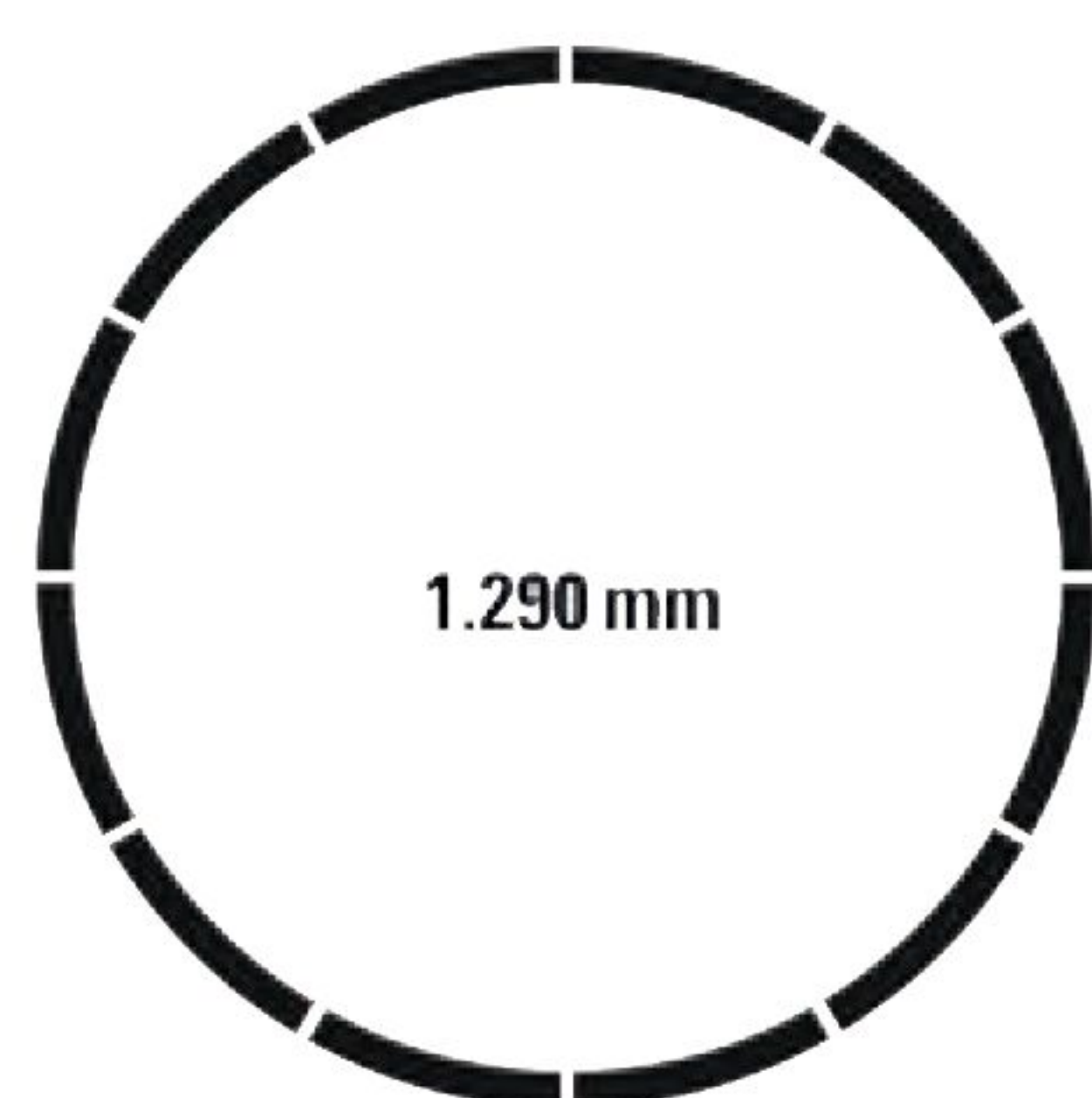
Aufbau. Die Gleise bestehen aus einem aus hochwertigem Kunststoff gespritzten Schwellenrost, der auf der Oberseite eine Holzmaserung andeutet. Die Schienenprofile haben einen Abstand von 45 Millimetern (Maßstab 1:22,5 gegenüber dem Vorbild einer Meterbahn) und bestehen aus massivem Messing. Damit eine hohe Betriebssicherheit gewährleistet wird, beträgt die Spurkranzhöhe drei Millimeter, was vor allem die Gefahr

von Entgleisungen mindert. Und wie schon erwähnt, ist das Gleis mit diesen Komponenten besonders tritt- und wasserfest.

Vier Standardradien

Insgesamt verfügt das Gleissystem über vier Standardgleisbögen. Das System beginnt mit R1 und dem Radius von 600 Millimetern – gemessen zur Gleismit- ➔

Das Startset Personenzug (Art. 70307)



12x



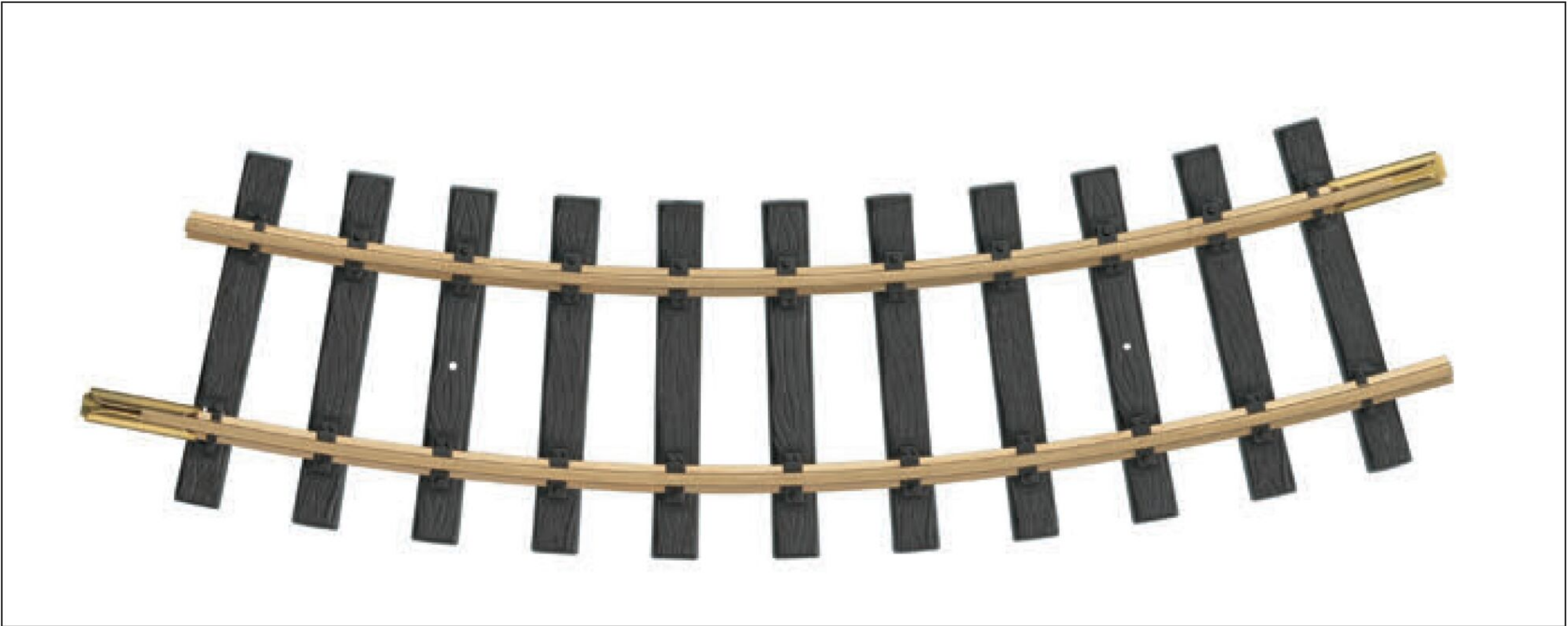
1x



1x

Einfach: Die Startpackung enthält alles, was man für den Anfang braucht: eine Lok (Stainz), zwei Personenwagen und einen Fahrregler inklusive Schaltnetzteil. Dazu gibt es noch Klammern für die Gleise und eine Bedienungsanleitung.





Klassiker: Die gebogenen Gleise R1 30° liegen jeder Startpackung bei. Zwölf dieser Gleise ergeben einen kompletten Kreis mit einem Durchmesser von 1.200 Millimetern (Gleismitte). Wie alle LGB Gleise sind sie extrem robust und für draußen und drinnen geeignet.

te. Ein gesamter Kreis hat demnach einen Durchmesser von 1.200 Millimetern wie er sich mit den beigefügten Gleisen der Startpackungen einfach erzeugen lässt. Beim nächsten Standardradius, R2, beträgt der Radius 778 Millimetern, bei R3 1.198 Millimeter und bei R5 2.318 Millimeter (auch hier jeweils zur Gleismitte). Zwischen R3 und R5 fehlt – wie man leicht erraten kann – ein Zähler. Da der Abstand zwischen beiden Radien bewusst sehr groß gewählt wurde, ist der Zahlensprung auch praktisch nachvollziehbar. Wer ganz individuell einen Gleisbogen oder an reale Gegebenheiten angepasste Kurven ziehen möchte, dem steht bei LGB das Flexgleis zur Verfügung.

Das LGB Flexgleis

Ein Flexgleis lässt sich bei LGB ganz einfach selbst zusammenstellen. Nötig sind dafür das LGB Schwellenbett (Art. 10003) , Schienenprofile (Art. 10005) und die Metall-Schienenverbinder (Art. 10001). Beim Schienprofil mit 1,5 Metern Länge benötigt man fünfmal das Schwellenbett, das jeweils eine Länge von 300 Millimetern besitzt. Die Schwellenbette aneinanderreihen, die beiden Schienenprofile durch die Ösen ziehen und jeweils noch zwei Schienenverbinder anstecken: Das Flexgleis ist einsatzbereit. Mit dem Flexgleis lassen sich dann nicht nur

längere gerade Gleisstücke bequem in die Anlage einbinden, sondern natürlich auch individuelle Radien herstellen. Sie wünschen zum Beispiel ein Parallelgleis zum Radius R3 mit einem Radius von 1.195 mm + 180 mm = 1.375 mm? Die Schienenprofile einfach im entsprechenden Radius biegen und in die Ösen des Gleisbetts „einfahren“. Zu beachten gilt es bei den Bögen, dass im Regelfall die Schienenlängen der inneren und äußeren Schiene angepasst werden müssen. Bei einem Vollkreis ist die äußere Schiene unabhängig vom Radius des Schienenmittelpunktes immer circa 292 Millimeter länger als die Schienenlänge der inneren Schiene.

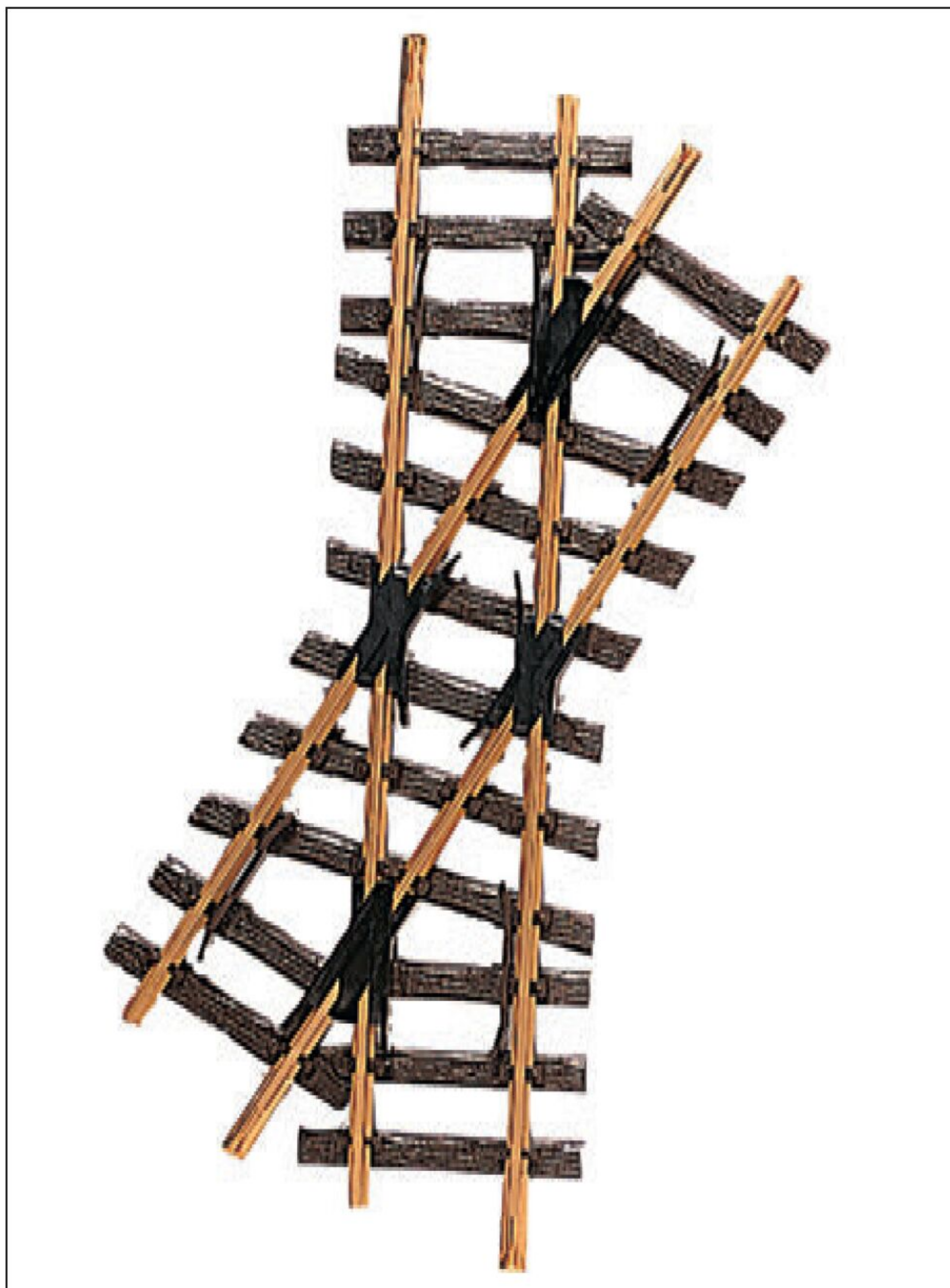
Die Weichen

Bei LGB gibt es Weichen für den Radius R1, R3 und R5. Da der Radius R2 den Parallelkreis zum R1 darstellt, können bei Verwendung dieses Radius auch sehr gut die Weichen mit dem Radius R1 eingesetzt werden. Weichen werden entweder mit Handschalthebel oder mit dem EPL-Weichenantrieb serienmäßig geliefert. Die Handweichen können auf Wunsch aber auch mit dem EPL-Weichenantrieb nachgerüstet werden. Die EPL-Antriebe selbst können entweder analog zum Beispiel über das Schaltpult (Art. 51755) oder digital über Decoder (Art. 55524 oder 55525) gesteuert werden. Wichtig: Je nach verwendeter Weiche und deren Einbaulage ergeben sich Schienenabstände zwischen 150 Millimetern und 185 Millimetern. Der Schienenabstand von 150 Millimetern sollte nicht unterschritten werden. Das Gleisraumprofil nach NEM 104 beträgt bei Schmalspurbahnen in Spur G bei gerader Streckenführung genau 146 Millimeter. Wer einen Schienenabstand von 150 Millimetern wählt, kann zwischen den beiden Schienen keine Zubehörartikel wie Signale oder Oberleitungsmasten einbauen.

Bei den R1-Weichen gibt es neben der linken und rechten Einfachweiche auch eine Dreiwegweiche. Bei der Dreiwegweiche sind der rechte und linke Abgang gegeneinander versetzt angeordnet. Die Weiche kann trotzdem leicht in das 300-Millimeter-Längenraster des LGB Gleissystems integriert werden. Neben der Einfach-Weiche rechts und links gibt es in der Weichenfamilie für R2 auch eine Doppelkreuzungsweiche (Art. 12260). Der Weichenwinkel beträgt hier jeweils 22,5 Grad. Die Doppelkreuzungsweiche ist symmetrisch aufgebaut. Mit dem 52-Millimeter-Gleisstück ergibt sich bei den R3-Einfachweichen ein Gleisabstand von knapp 182 Millime-

Überblick Startsets		Ab Werk lieferbar	Im Handel nachfragen
70307	Startset Personenzug	✗	
70308	Startset Weihnachtszug		✗
70403	Startset Güterzug	✗	
70503	Startset Baustellenzug	✗	
90463	Startset Bausteinzug	✗	
19904	Start-Gleis-Set	✗	
	exklusiv für USA / 120 Volt		
72307	Startset Personenzug	✗	
72308	Startset Weihnachtszug		✗
72503	Startset Baustellenzug	✗	

Übersicht: Diese Startsets sind derzeit bei LGB verfügbar beziehungsweise hier lohnt sich ein Nachfragen im Handel.



Leichte Übung: Mit der LGB Kreuzung Radius 1 (Art. 13000) lässt sich einfach im Gleisverlauf ein Abzweig herstellen.

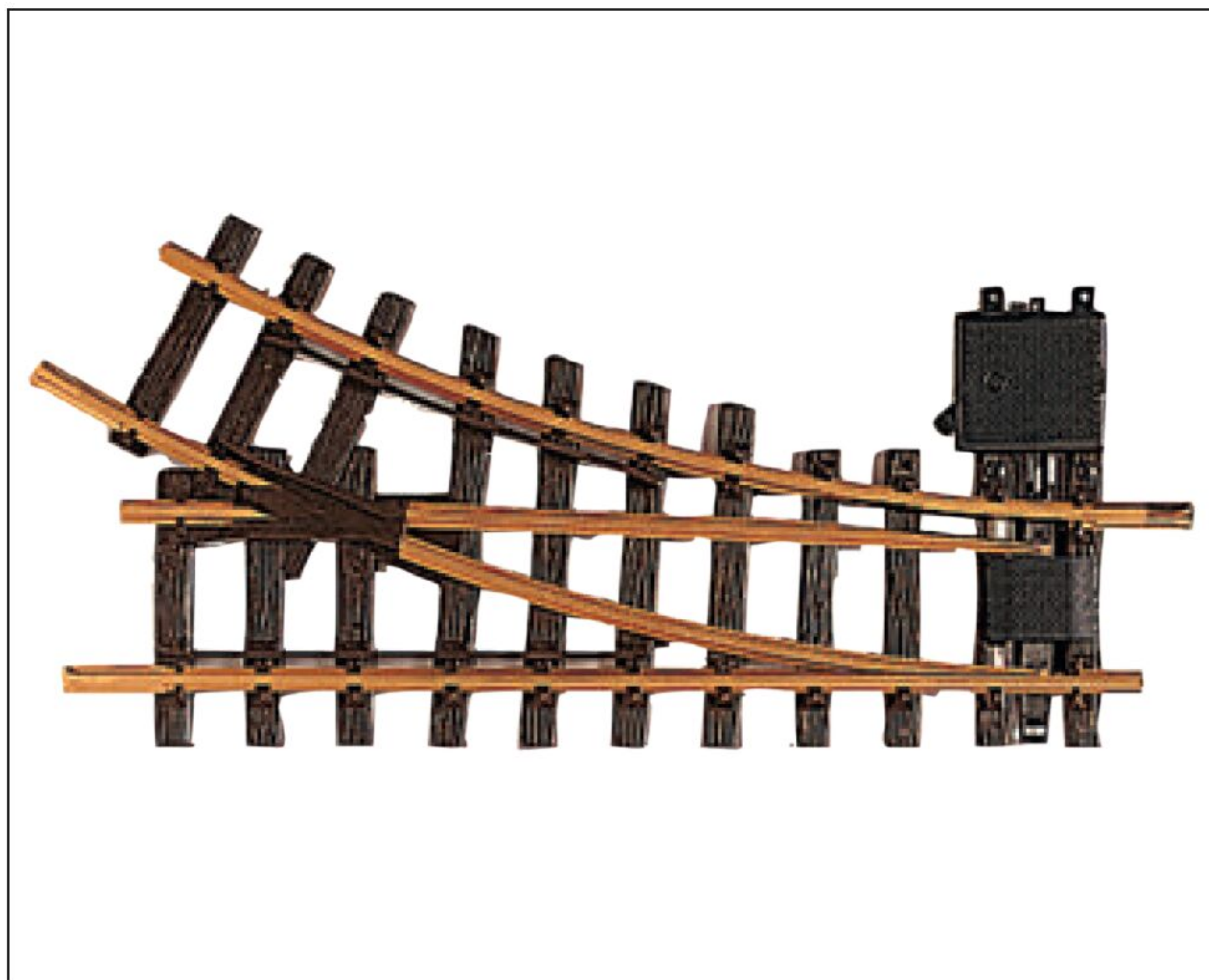


Anschaulich: Widersteht selbst dem Gewicht eines Elefanten – so warb LGB im Jahr 1978 für das robuste Gleissystem. Vorzüge, die heute immer noch gelten.

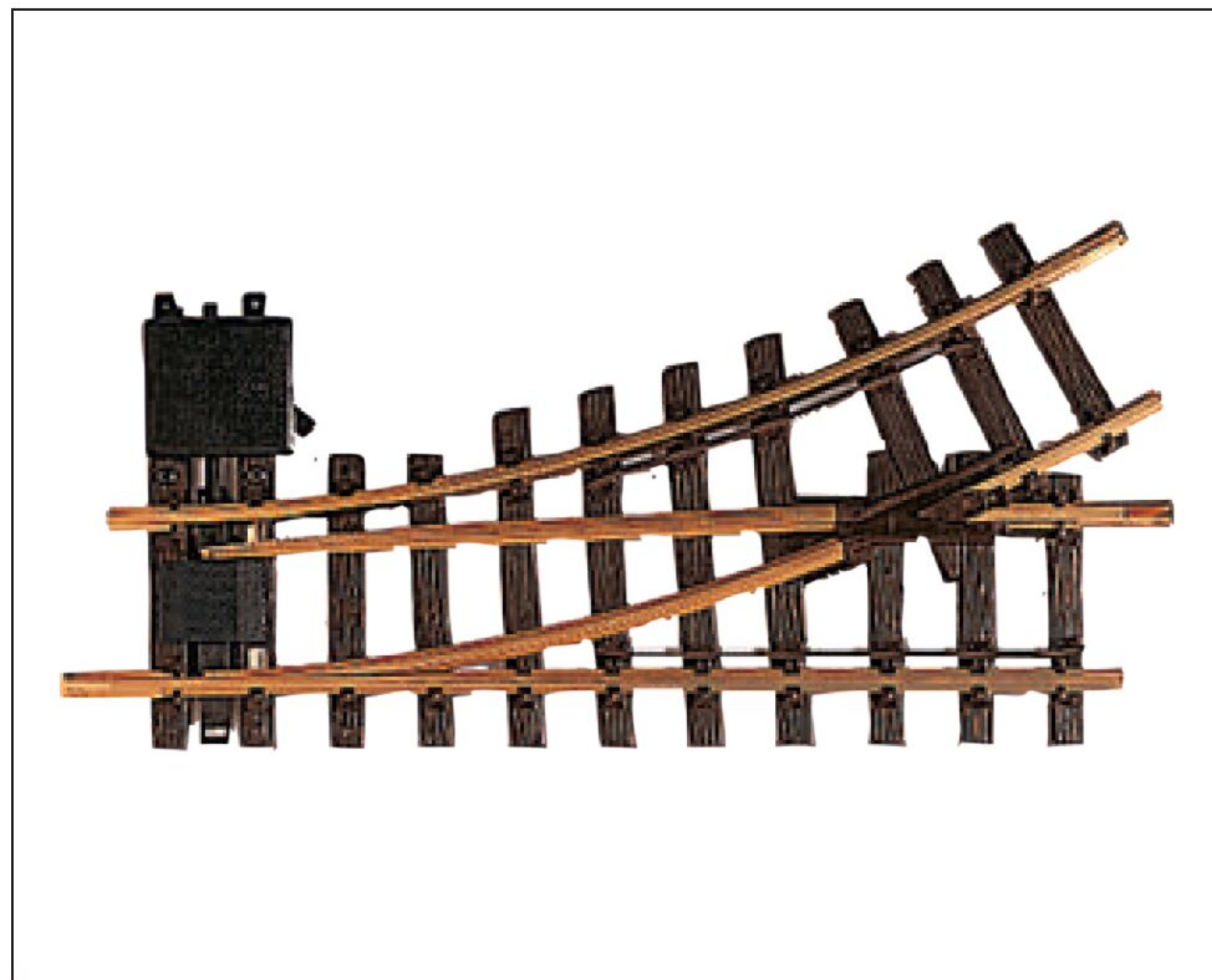
tern. Wer möglichst vorbildgerecht gestaltete Weichen bevorzugt, wird auf die beiden Einfachweichen mit dem Radius R5 (Art. 18050, Art. 18150) zurückgreifen. Der Gleisabstand beträgt dabei circa 158 Millimeter. Ein Hinweis vor allem für Modellbahner, die von kleineren Spurweiten auf die Spur G wechseln. Dort ist man gewohnt, auch geringe Längenausgleiche im Millimeterbereich nicht tolerieren zu können. Dies ist bei Spur G deutlich großzügiger zu sehen. Die unterschiedlichen Schienenabstände von 175 Millimetern bis 185 Millimetern können daher in der Praxis durch dazwischen liegende gerade Gleise ausgeglichen werden. Für ➤



Ideal: Mit dem Startset Baustelle (Art. 70503) gelingt ebenfalls problemlos der Einstieg in die Gartenbahnwelt. Es beinhaltet neben der Lok und zwei Güterwagen auch zwölf gebogene Gleise mit R1-Radius sowie einen Fahrregler inklusive Schaltnetzteil.



Weiche rechts: Die R1-Standardweiche (30°) ist als Handweiche (Art. 12000) oder mit elektrischem Antrieb (Art. 12050) verfügbar.



Weiche links: Die R1-Standardweiche ist ebenfalls als Handweiche (Art. 12100) oder mit elektrischem Antrieb (12150) im Sortiment.

den Ausgleich gibt es bei LGB eine Reihe von kleinen Gleisstücken: Sie beginnen bei einer Länge von 41 Millimetern (Art. 10040) über 52 Millimeter (Art. 10050) bis hin zu 82 Millimetern (Art. 10080). Wer es ganz flexibel haben möchte, kann das verstellbare gerade Gleis (Art. 10090) verwenden, das sich von 88 bis 120 Millimeter ganz individuell einstellen lässt.

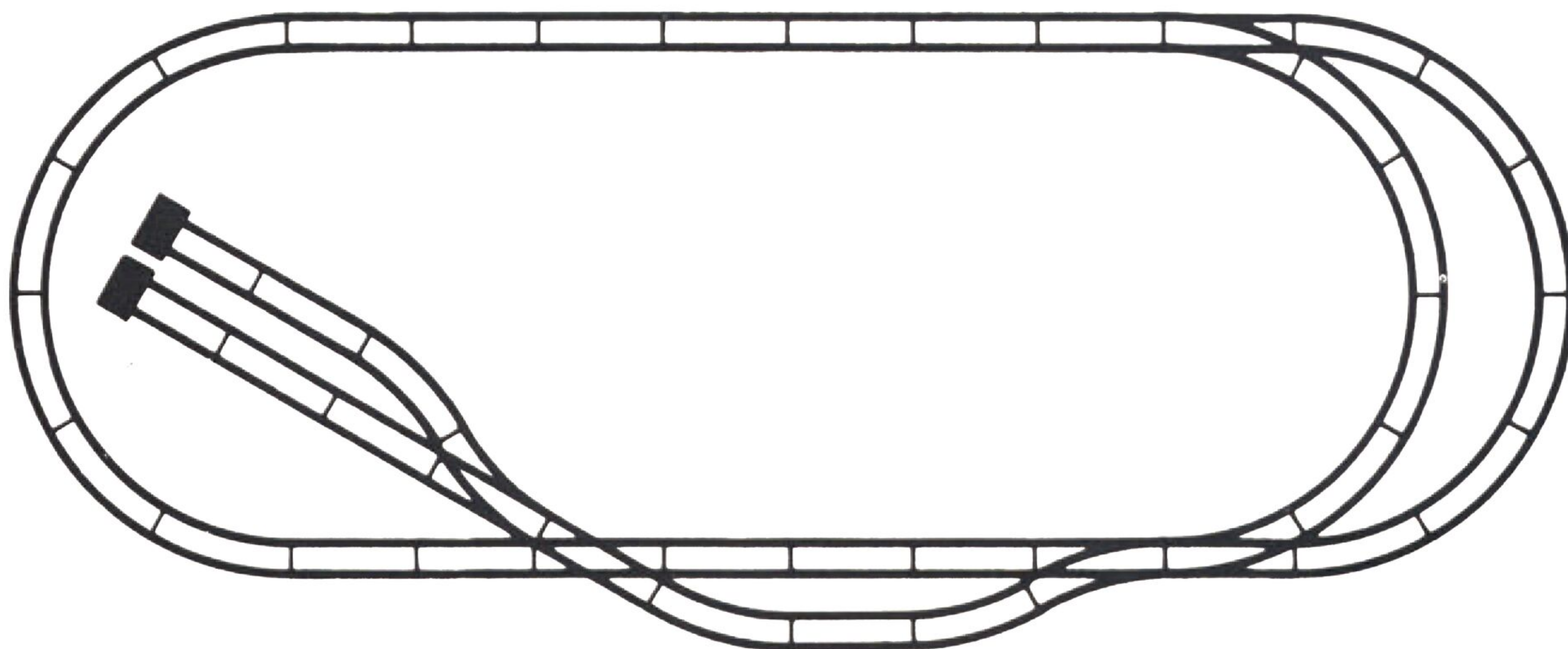
Systemkomponenten für die Elektrik

Auch in Sachen Elektrik bietet das Gleisprogramm wichtige Bausteine. Mit dem 150 Millimeter langen geraden Trenngleis (Art. 10153) kann die Anlage in elektrisch isolierte Streckenabschnitte unterteilt werden. Zugleich bietet das Gleis die Möglichkeit, die

Stromversorgung anzuschließen. Das LGB Trenn- und Unterbrechergleis verfügt über zwei unterbrochenene isolierte Schienen sowie über eine verdeckte Anschlussleiste für den Stromanschluss. Das Unterbrechergleis kann anstelle von zwei Gleisanschlussklemmen (Art. 50161) verwendet werden. Mit zwei Unterbrechergleisen (Art. 10153) einem LGB Schalterpult und einem Fahrregler kann ein isolierter Streckenabschnitt erzeugt werden (für Analogfahrer wichtig). Damit kann eine Lok in diesem Abschnitt angehalten werden, während eine andere Lok im zweiten Abschnitt weiterfährt. Wer das bauähnliche gerade Trenngleis mit der Artikelnummer 10152 und einen zweiten Trafo einsetzt, kann sogar Loks unabhängig voneinander fahren lassen. Ein ganz besonders wichtiges Teilstück für den Betrieb von Kehr-

Einfache Ergänzung – mehr Fahrmöglichkeiten

Kleiner Aufwand: Ein Startset mit seinen zwölf gebogenen Gleisen R1 (Art. 11000) lässt sich einfach zu einer ersten kleinen Fahranlage erweitern. Dazu nötig sind: sieben weitere gebogene Gleise (Art. 11000), 18 gerade Gleise (Art. 10000), zwei R1-Handweichen rechts (Art. 12000), zwei R1-Handweichen links (Art. 12100), eine Kreuzung R1 (Art. 13000) und zwei Prellböcke (Art. 10310).





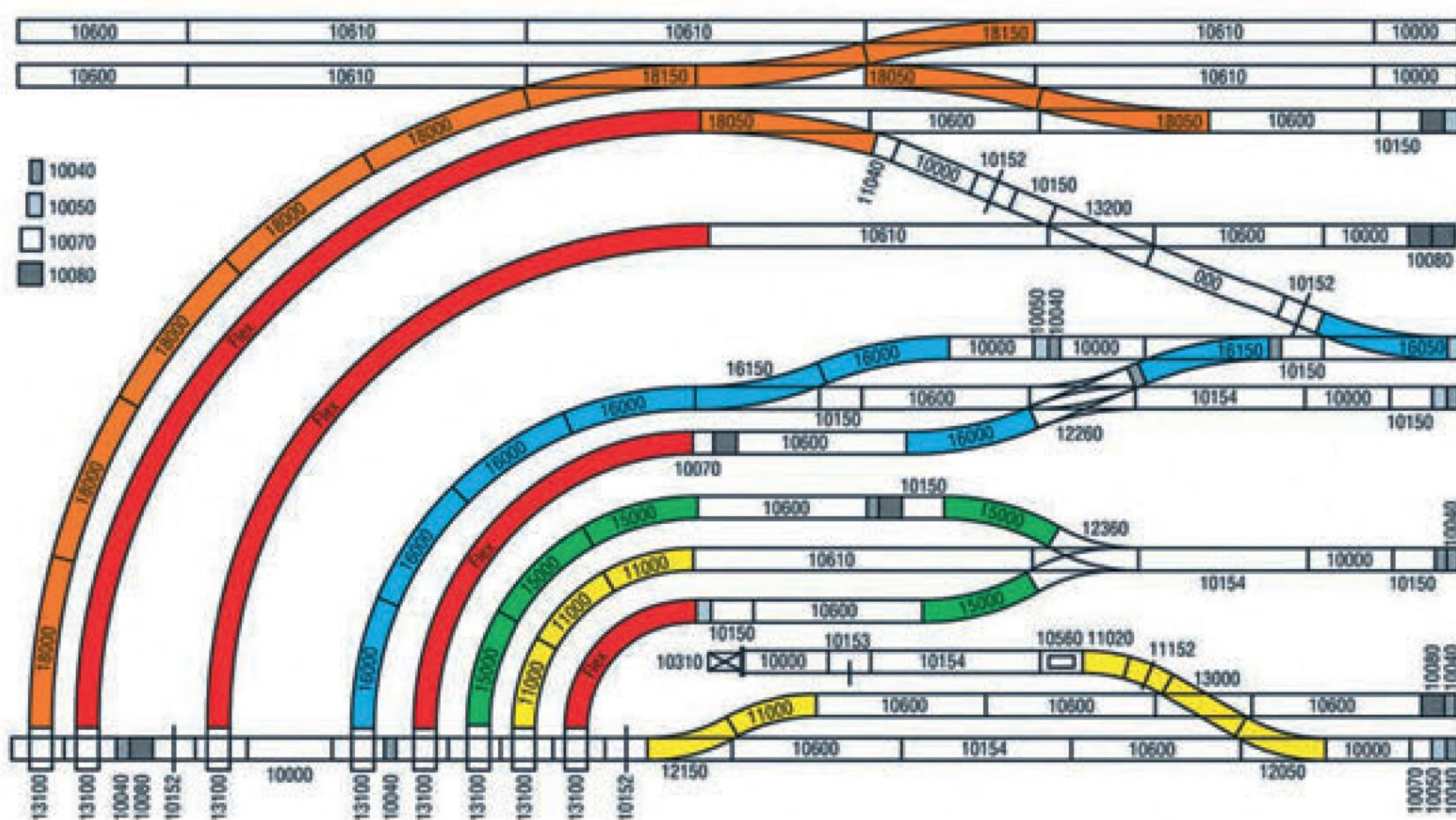
Perfekt: Das Startset Bausteinzug (Art. 90463) besteht aus einer Dampflok, zwölf gebogenen Gleisstücken, einem Fahrregler inklusive Stromversorgung sowie zwei Flachwagen mit einer Bausteinplatte und 30 Klemmbausteinen – Spielspaß ist garantiert.

schleifen gibt es selbstverständlich auch im Gleissortiment von LGB: die LGB Kehrschleifengarnitur (Art. 10151). Es enthält ein normales Trenngleis T und ein Spezialgleis K (Diodengleis), das mit einem Fahrtrichtungspfeil gekennzeichnet ist. Damit ist das Befahren von Kehrschleifen ohne besondere Verkabelungen und Schalter problemlos möglich. Beim Einsatz der Garnitur sind einige Dinge zu beachten. Die Kehrschleifen-Durchfahrt ist nur in einer (festzulegenden) Richtung möglich. Das Trenngleis T muss in Fahrtrichtung nach der Einfahrweiche (Handweiche) eingebaut werden und das Kehrschleifengleis K wird kurz vor der Ausfahrt aus der Kehrschleife in die Gleisanlage integriert (mit Pfeil zur Weiche zeigend). Zudem ganz wichtig: Der gegenseitige Abstand von T- und K-Gleis sollte mindestens die Länge eines Zuges

haben. Damit besteht genügend Zeit zur Umpolung. Bei Einsatz des beleuchteten Post-Gepäckwagens 30190 muss dieser Abstand mindestens die volle Zuglänge haben.

Zwei weitere Hinweise sind wichtig: Das Rangieren in diesem Gleisabschnitt ist nicht möglich und während der Fahrt durch die Kehrschleife muss der Fahrreglerknopf über die Nullstellung zur anderen Seite gedreht werden, damit der Zug die Kehrschleife wieder verlassen kann: Er fährt ja dann auf dem Streckengleis in entgegengesetzter Richtung. Mit den zahlreichen Gleiskomponenten steht einem Ausbau der Startersets also nichts mehr im Weg. Wer Anregungen für erste Gleispläne sucht, wird unter www.lgb.de fündig. Dort findet sich unter Kundenservice die Technik-Übersicht 201 mit einer Einführung und Gleisplänen. ■

Das LGB Gleissystem auf einen Blick



Gut strukturiert: Die LGB Gleisgeometrie ist bestens aufeinander abgestimmt – von den engen R1 Radien bis hin zu den ausladenden R5 Radien. Individuell können zudem Flexgleise eingesetzt werden.

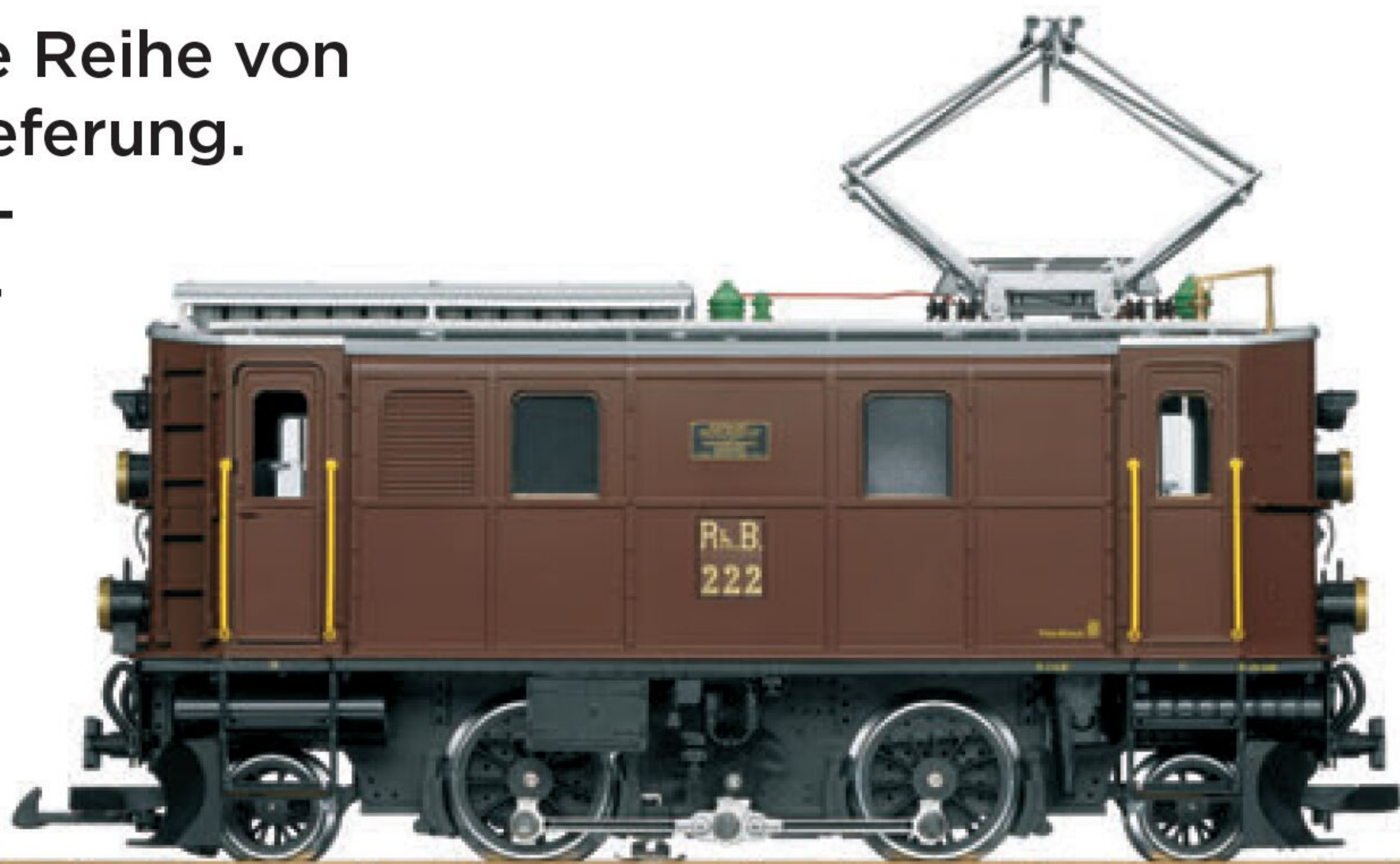
Jetzt beim Händler: von der Ge 2/4 bis zum Dieseltriebwagen VT 137

Neu im Fachhandel

Bei LGB ist wieder eine Reihe von Neuheiten in der Auslieferung.

Wir geben einen Überblick über die wichtigsten Modelle.

Pionier: Die Ge 2/4 222 war 1913 eine der ersten Elektrolokomotiven in den Graubündner Bergen und zählt zum festen historischen Erbe der RhB.



RhB Elektrolokomotive Ge 2/4 Epoche VI, Art. 24451

- Vorbildgerechte Umsetzung der Lok, wie sie heute bei Sonderfahrten im Einsatz ist.
- Beide Treibradsätze mit einem kugelgelagerten Motor angetrieben.
- Dach mit einem Stromabnehmer und Widerstandsbremse.
- mfx/DCC-Decoder mit vielen Sound- und Lichtfunktionen.
- Viele Details wie angesetzte Griffstangen.
- Mit Energiespeicher zum Überbrücken von kurzen stromlosen Stellen.

Bereits im Jahr 1913 beschaffte die Rhätische Bahn sieben Stück der kleinen Elektrolok der Baureihe Ge 2/4. Die Loks gehören damit zu den ersten Elektrolokomotiven, die die RhB auf den elektrifizierten Strecken einsetzte. Zwischen 1943 und 1946 wurden drei Maschinen in Rangierloks mit zentralem Führerstand umgebaut und zwei weitere Loks grundlegend modernisiert. Sie erhielten einen neuen Fahrmotor, eine zusätzliche Widerstandsbremse – für deren Bremswiderstände wurde ein Stromabnehmer entfernt – sodass diese beiden Loks mit den Nummern 221 und 222 fast die doppelte Leistung wie die Ursprungsversion entwickelten. Die 221 wurde im Jahr 1998 abgebrochen. Die Ge 2/4 222 ist nach wie vor als Museumslok im Einsatz und kann auf dem gesamten Stammnetz der RhB bei Sonderfahrten angetroffen werden.



Gepäckwagen Pullman Express Epoche VI, Art. 40844

- Vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung in Epoche VI.
- Metallradsätze, Türen zum Öffnen.
- Passend zu dem Salonwagen: Wagen-Set Art. 36659 und der Pullman-Express-Lok Ge 4/4 II 626 (Art. 28448).

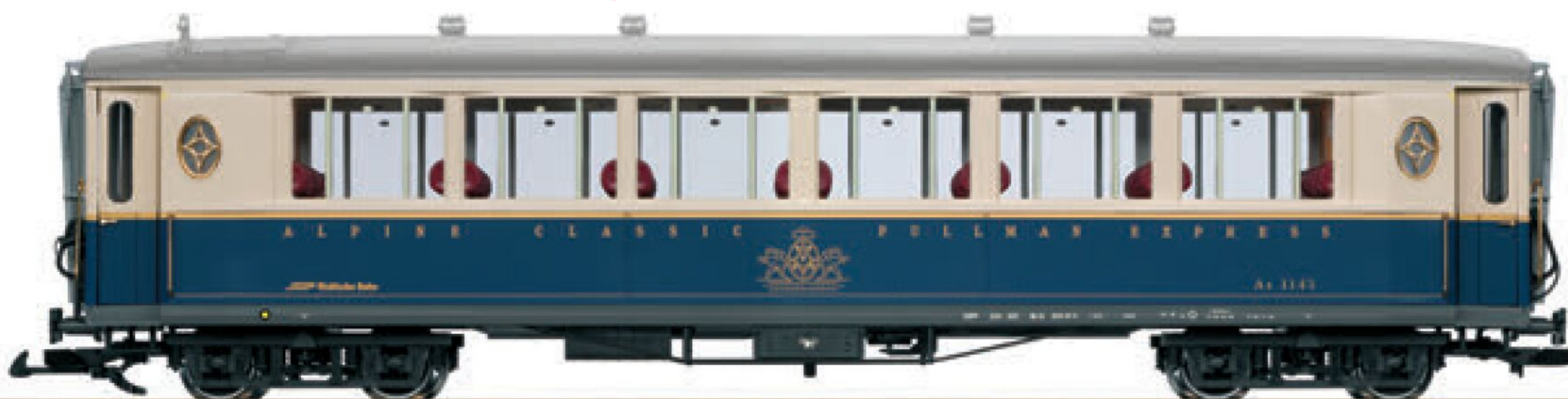
LGB feiert den historisch bedeutenden und wunderschön anzuschauenden Alpine Pullman Express gleich mit vier prachtvollen Neuheiten: einem Modell der Ge 4/4 II in der aktuellen Sonderlackierung, zwei Salonwagen und dem passenden Gepäckwagen. Ursprünglich für den auf der Montreux Berner Oberland-Bahn (MOB) verkehrenden Golden Mountain Pullman Express angeschafft, wechselten die vier im Stil der Belle Époque konzipierten Kostbarkeiten 1939 zur Rhätischen Bahn. Fortan avancierten diese mit Interieurs aus Edelhölzern, Messing-Applikationen und kostbaren Sitzbezügen wunderschön ausgestatteten „Salons auf Rädern“ über Jahrzehnte zu den Lieblingen der RhB-Fahrgäste.



RhB Ge 4/4 II Nr. 626 Epoche VI, Art. 28448

- Beschriftung und Farbgebung im neuen Design Alpine Pullman Express
- mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen.
- Alle vier Radsätze von zwei leistungsstarken Motoren angetrieben.

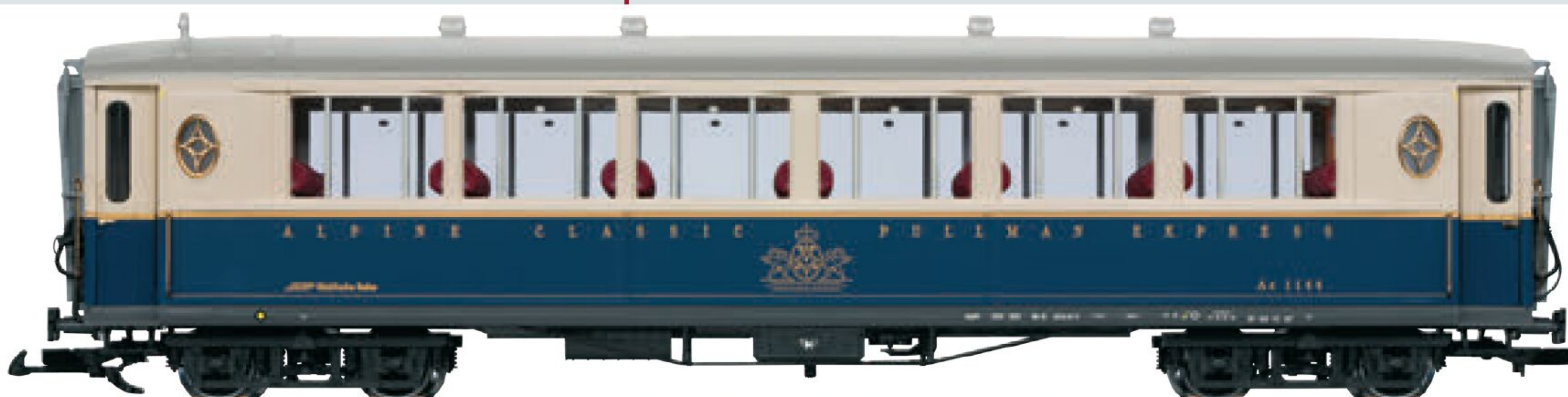
Eine ganz besondere Stellung nimmt die Ge 4/4 II 626 bei der RhB ein. Ursprünglich im Nahverkehr wie auch im schweren Transportdienst im Einsatz, war sie auch dem Glacier Express, einem der Paradezüge der RhB, vorgespannt. Und bei den Feierlichkeiten rund um die Eröffnung des neuen Albulatunnels Anfang Juni 2024 durfte sie einen mit einem Aussichtswagen verstärkten Shuttlezug zwischen Preda und Spinas chauffieren. Nun absolviert sie einen weiteren „Karrieresprung“ als Teil des Alpine Pullman Express – natürlich in einer standesgemäßen, zum Gesamtkonzept passenden Beschriftung und Farbgebung.



Wagenset Pullman Express Epoche VI, Art. 36659

- Nachbildung des Salonwagens As 1141 als Wiederauflage im LGB Programm.
- Vorbildgerechte Farbgebung und Beschriftung wie im Einsatz derzeit.
- Länge über Puffer 66 Zentimeter.

Liebevoll aufgearbeitet, verzaubern die Salonwagen die RhB-Passagiere als „Alpine Classic Pullman Express“ im alten Glanz in der Ästhetik des Art déco: die jeweils 32 Sitzplätze umfassenden Salonwagen im bewährten Belle-Époque-Stil. Betritt man dann diese denkmalgeschützten Juwelen der Eisenbahntechnik, eröffnet sich dem Gast ein Gesamtkunstwerk aus bequemen Fauteuils, filigranen Fenstertischen und prachtvollen Vertäfelungen aus Teakholz. Zusätzlich betont wird das einzigartige Flair dieser Wagen durch ...



Wagenset Pullman Express Epoche VI, Art. 36659

- Nachbildung des Salonwagens As 1142 als Wiederauflage im LGB Programm.
- Innenbeleuchtung werksseitig eingebaut, feindetaillierte Inneneinrichtung, Metallradsätze, Türen zum Öffnen.

... stimmige Details wie herrlich altmodische Rollos oder aparte Erkerfenster. Über die RhB-Zentrale in Chur lässt sich diese Alpine-Classic-Pullman-Einheit auf der Albula-Arosa-Linie wie auch auf der Berninabahn für Sonderfahrten buchen – und zwar mit dem zauberhaften Zermatt zu Füßen des Matterhorns als Zielstation sowie auf Wunsch mit musikalischer Begleitung im 2010 neu angeschafften, nicht minder repräsentativen Piano-Bar-Wagen als Zusatzoption.



SOEG Dampflok 99 731 Epoche VI, Art. 21482

- Sonderausführung mit weißgrauem Fotoanstrich wie zur „Historik Mobil“ 2024.
- Antrieb über zwei Hochleistungsmotoren; radsynchroner, gepulster Dampfausstoß.
- mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen.

Die 99 731 in der DRG-Ausführung ist schon lange auf der Zittauer Schmalspurbahn im Einsatz. Im Gegensatz zu den anderen Loks wurde diese Lok wieder in den Zustand der Epoche II zurückversetzt. Ein Highlight der Zittauer Schmalspurbahn ist die jährliche Großveranstaltung „Historik Mobil“. Anlässlich des Events 2024 war die 99 731 im hellgrauen Fotolack im Einsatz. Sie war damit der Mittelpunkt der Veranstaltung und bleibt vielen Eisenbahnfreunden so in bester Erinnerung.



SOEG Dampflok 99 731 Epoche IV, Art. 21485

- Sonderausführung mit Motiven des Leipziger Künstlers Michael Fischer.
- Limitierte Auflage in einer einmaligen Sonderserie.
- Hochdetailliert, umfangreiche Licht- und Soundfunktionen.

Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung im Fotoanstrich, wie die Lok auf der Historik Mobil 2024 im Einsatz war. Zusätzlich mit Motiven versehen, die der Leipziger Künstler Michael Fischer live auf der Hobbymesse in Leipzig anbrachte. Ausgerüstet mit einem mfx-/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen. Eingebauter Rauchgenerator mit radsynchronem Dampfausstoß und Zylinderdampf. Viele angesetzte Details, Führerhaustüren und Rauchkammertür zum Öffnen.



Schlackenwagen Epoche VI, Art. 40561

- Stromaufnahme über Kugelradsätze, Mulde digital gesteuert zu entleeren.
- Mit Alterungsspuren.
- Universell einsetzbar, viele Spielmöglichkeiten, vor allem im Garten.

In Stahlwerken werden solche Wagen für den Transport von Schlacke, aber auch von flüssigem Roheisen verwendet. Das Modell gibt einen Schlackenwagen wieder, wie er in vielen Stahlwerken verwendet wird, um Schlacke oder auch geschmolzenen Stahl zu transportieren. Farbgebung und Beschriftung passend zum Einsatzzweck mit entsprechender Alterung. Die Mulde kann digital gesteuert und entleert werden. Länge über Puffer 32 Zentimeter.



DR Triebwagen VT 137 Epoche III, Art. 26391

- Vier Radsätze von zwei leistungsstarken Motoren angetrieben.
- mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen.
- Führerstands- und Innenbeleuchtung digital schaltbar, mit Energiespeicher.

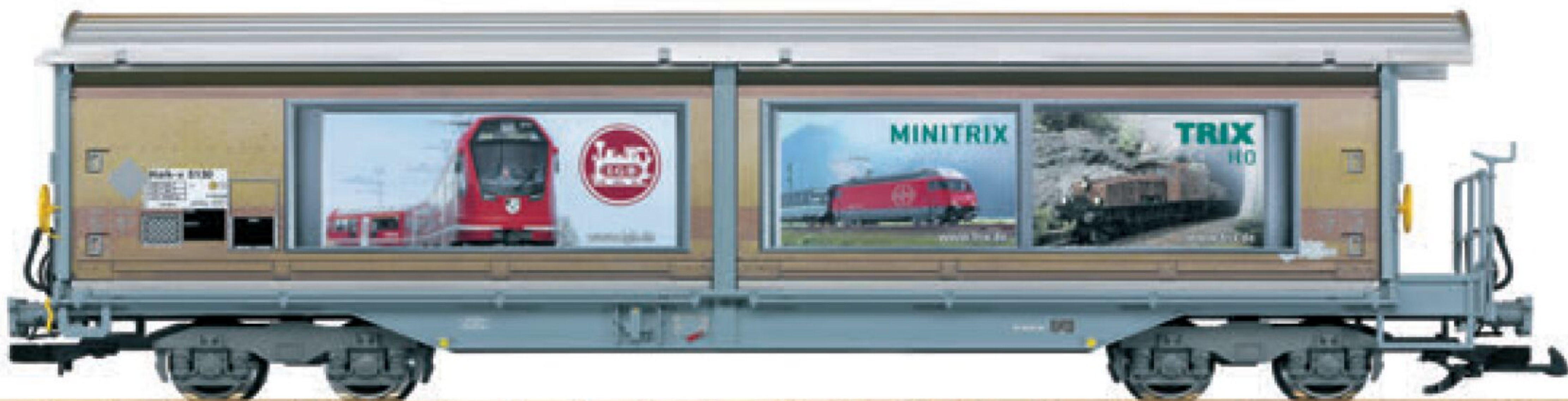
Zur Vereinfachung und Rationalisierung ihres Personenverkehrs orderte die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahngesellschaft (NWE) im Jahre 1932 einen vierachsigen Dieseltriebwagen. Ab 1935 kamen unter den Betriebsnummern T2 und T3 noch zwei weitere hinzu. Das LGB Modell gibt den ehemaligen NWE T3 wieder, der bei der DR fortan als VT137566 geführt wurde. Der Triebwagen wurde bei der DR als Streckenunterhaltungsfahrzeug sowie als Güterschlepptriebwagen eingesetzt.



DR Dampflokom 99 1561-2 Epoche III, Art. 26847

- Antrieb auf alle Radsätze mit zwei Hochleistungsmotoren.
- mfx/DCC-Decoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen.
- Rauchgenerator mit radsynchronem Dampfstoß, mit Energiespeicher.

Ihren wohl populärsten Auftritt hatte die 99 1561-2 am 30. September 1984: An diesem Tag beendete sie den Personenverkehr auf der Reichsbahn-Kursbuchstrecke Nr. 422, der legendären Preßnitztalbahn Wolkenstein-Jöhstadt. Um dem Anlass im Maßstab 1:22,5 die Aufwartung machen zu können, besitzt das Modell eine Multihaltstellenansage mit den Stationen des letzten Zuglaufs. Zwei Sticker liegen ebenfalls bei, die den an diesem Tag auf der Lok mittels Kreide angeschriebenen Anlass wiedergeben.



RhB Schiebewandwagen Epoche VI, Art. 48576

- Farbgebung und Beschriftung mit der Marke LGB und den Märklin Marken.
- Schiebetüren lassen sich vorbildgetreu öffnen, Metall-Scheibenradsätze.
- Länge über Puffer: 62 Zentimeter.

Die vierachsigen Schiebewandwagen werden bei der RhB vielfach eingesetzt und sind aus dem täglichen Bahnbetrieb nicht wegzudenken. Ein großer Vorteil dieser Wagen ist, dass sie einfach und schnell zu beladen sind, in der Regel werden mit dem Gabelstapler ganze Paletten eingeladen. Viele der Wagen sind werbewirksam gestaltet. Als Besonderheit bringt LGB den Wagen mit der Nummer Haik 5130 im Design mit der Marke LGB und den Märklin Marken, wie er im Vorbild unterwegs ist.



Gigantisch: Die Shay Nr. 7 – Vorbild für das aktuelle LGB Modell – ist bei der Museumsbahn Roaring Camp & Big Trees im Einsatz.

Waldbahnen in den USA

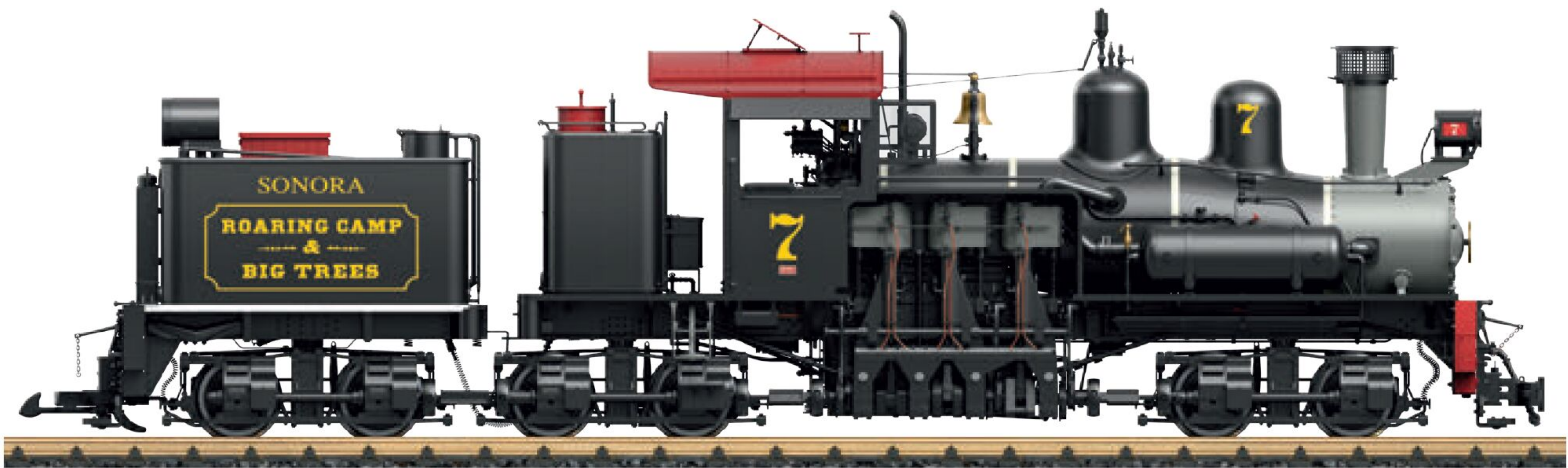
Sie sind robust, flexibel einsetzbar und technisch eine Meisterleistung: die Loks der Bauart Shay, Climax und Heisler. Ein Streifzug durch die Geschichte der Waldbahnen in Nordamerika.

Die neuen LGB Modelle der Shay-Lokomotiven haben bei den Modellbahnfreunden großes Interesse hervorgerufen – auch hinsichtlich der Einsatzbedingungen dieser technisch so anspruchsvollen Loks. So wollen wir nun ein wenig auf die Geschichte, die Verbreitung und den Betrieb der Waldbahnen in Nordamerika eingehen.

Mitte des 19. Jahrhunderts gab es dort einen enorm großen Bedarf an Holz, vor allem für die Bauindustrie in dem wirtschaftlich rasant wachsenden Land. Man nutzte – wie in Europa – Flüsse oder größere Bäche, um das Holz hinunterzuflößen, auch Pferde und Maultiere wurden eingesetzt. Diese Transporte waren aber sehr zeitaufwendig und nicht wirtschaft-

lich, zudem konnten sie die Nachfrage in keiner Weise befriedigen. Hier kam nun (siehe auch Ausgabe 01/2025) Ephraim Shay ins Spiel, der in Michigan ein kleines Sägewerk betrieb und für seine Waldbahnen eine geeignete Lokomotive suchte. So begann er zu tüfteln und eine solche Lok zu bauen. Im Winter 1873 war sie fertig, er verbesserte sie immer weiter, bis sie seinen Anforderungen genügte. 1881 überließ Shay alle Rechte den Lima Machine Works, damit sollte eine der bedeutendsten Lokomotivfabriken der USA entstehen. Recht bald entwickelte Lima auch Bauarten mit liegendem, zur Erzielung einer gleichmäßigen Gewichtsverteilung nach links verschobenem Kessel. Eine weitere Getriebelok – so wurden diese

speziellen Waldbahnloks genannt – war die Bauart Climax, die 1884 auf den Markt kam. Typisch für diese Bauart waren die rechts und links schräg stehenden Zylinder, ein Vorteil, wenn die Strecke – was damals durchaus üblich war – durch Bäche und kleinere Flüsse gelegt wurde. Dritte im Bunde war die Bauart Heisler, die Zylinder lagen bei ihr V-förmig unter dem Kessel vor der Feuerbüchse. Der Antrieb erfolgte über Gelenkwellen auf die äußeren Drehgestellradsätze, Kuppelstangen stellten die Verbindung zu den inneren her. Der Kessel konnte auch hier in der Fahrzeugmitte verbleiben, das bei der Climax erforderliche Hauptgetriebe an der Kurbelwelle entfiel. Die erste Heisler-Lok wurde 1891 geliefert, dank ihrer robus- ➤



Faszinierend: Das Highendmodell der Shay Nr. 7 – von LGB in detaillierter Metallbauweise ausgeführt (Art. 26701).



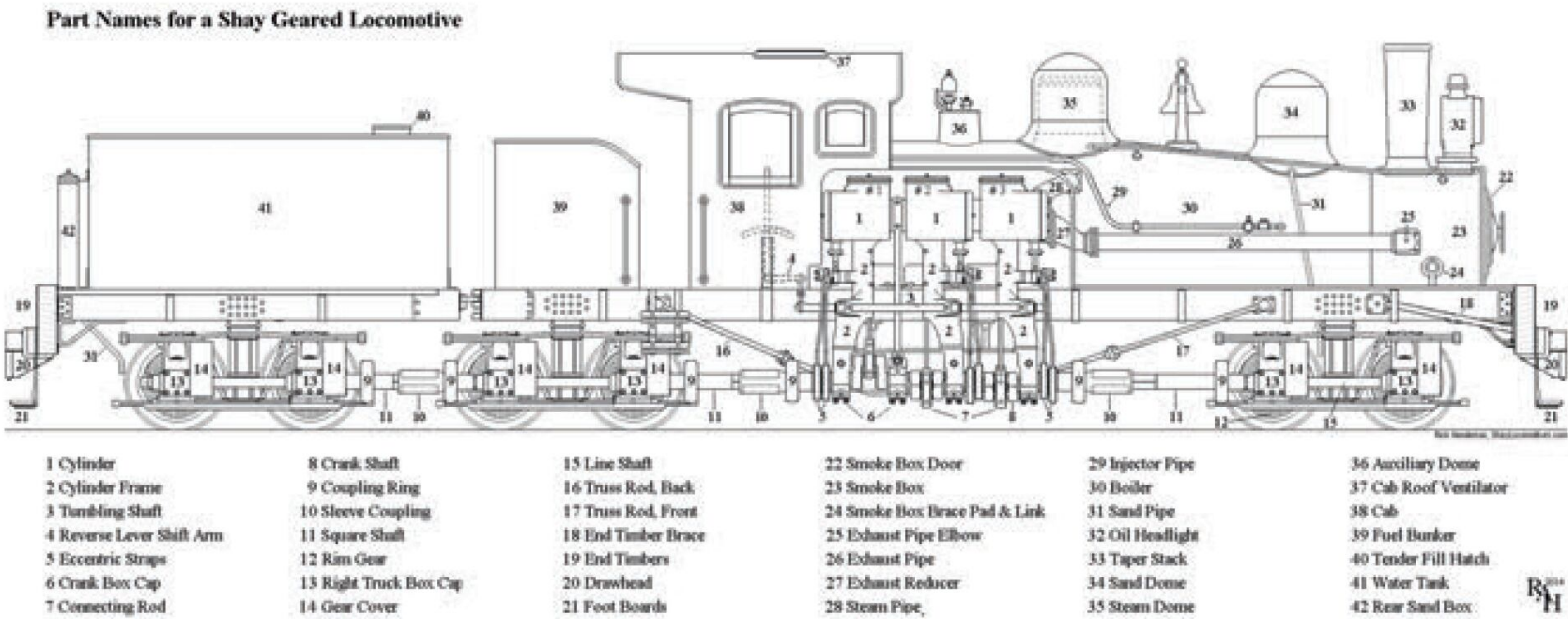
Beliebt: Die Roaring Camp & Big Trees Railroad in Kalifornien wurde 1963 eigens als Museumsbahn gegründet.



Geschichtsträchtig: Die Yosemite Mountain Sugar Pine Railroad fährt auf einem Streckenabschnitt der früheren Madera Sugar Pine.

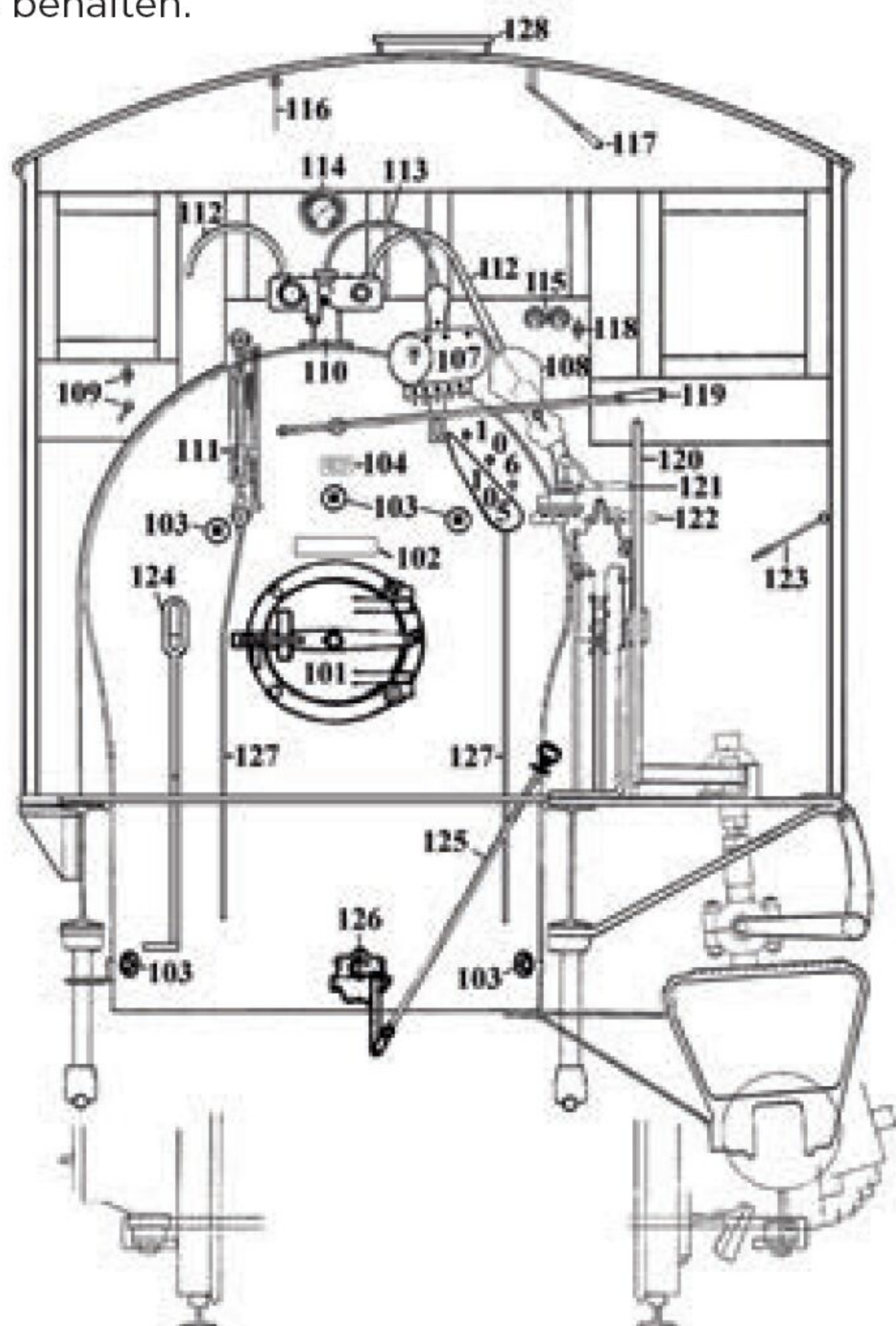
So ist eine Dampflokomotive der Bauart Shay technisch aufgebaut.

Sehr anspruchsvoll: Die Schnittzeichnung einer Shay zeigt sehr anschaulich die drei Triebgestelle und die drei senkrecht stehenden Dampfzylinder.



Der Führerstand

Alles im Griff: Trotz einfacher Bauweise – der Lokführer musste vom Dampfdruck bis zur Sandfüllung alles im Blick behalten.



CAB CONTROLS

- | | |
|---------------------------|----------------------------|
| 101 Fire Box Door | 114 Steam Gauge |
| 102 Oil Can Shelf | 115 Air Gauges |
| 103 Wash Out Plugs | 116 Bell Rope |
| 104 Boiler Test Plate | 117 Whistle Lever |
| 105 Gauge Cock Dropper | 118 Sander Control |
| 106 Gauge Cocks | 119 Throttle lever |
| 107 Lubricator | 120 Reverse Lever |
| 108 Injector | 121 Steam Brake Control |
| 109 Injector Controls | 122 Air Brake Control |
| 110 Steam Turrent | 123 Cylinder Cock Lever |
| 111 Water Glass | 124 Grate Shaker Lever |
| 112 Steam Line Injector | 125 Blow Off Valve Control |
| 113 Steam Line Lubricator | 126 Blow Off Valve |
| | 127 Drain Lines |
| | 128 Cab Roof Ventilator |

ten und einfachen Bauart hatten sie einen guten Ruf, sodass bis 1945 rund 850 Stück geliefert wurden. So waren diese Loks quer durch die USA – vom Atlantik bis zum Pazifik – im Einsatz in den Wäldern. Durch den Bau von Straßen und die zunehmende Motorisierung wurden bis Anfang der 1960er-Jahre die Waldbahnen entweder stillgelegt oder sie ersetzten die Dampfloks durch sparsamere Diesel-Rangierloks. Heute ist keine Waldbahn mehr im Betrieb – außer als Touristenbahn.

Waldbahnen als Technikattraktion

Eine dieser Touristenbahnen ist die Yosemite Mountain Sugar Pine Railroad in Kalifornien, eine Schmalspurbahn mit 914 Millimetern Spurweite und einer Streckenlänge von sechs Kilometern. Die Strecke wurde von der Familie Stauffer ab 1961 auf einem Abschnitt der früheren Strecke der Madera Sugar Pine Railroad wieder aufgebaut – diese Bahn verfügte einst über 230 Kilometer Strecke, sieben Loks und über 100 Holzwagen. Doch schon 1931 wurde der Betrieb in Folge der Weltwirtschaftskrise eingestellt. Die auf der YMSP RR vorhandenen Dampfloks der Bauart Shay – beide von der Westside Lumber Co. übernommen – werden heute in den Sommermonaten täglich eingesetzt, in der Nebensaison kommen kleine Triebwagen zum Einsatz. Diese Bahn ist immer einen Besuch wert, kann man doch die gewaltigen Shay-Loks im Einsatz erleben. Eine weitere Museumsbahn ist die Roaring Camp & Big Trees Railroad, die ebenfalls in Kalifornien ansässig ist. Diese Bahn wurde 1963 gegründet, hat aber keine Vorgängerin in Form einer ehemaligen Waldbahn. Sie wurde sozusagen neu aufgebaut. Auch hier sind mehrere Loks der Bauarten Shay, Heisler und Climax im Einsatz, darunter das Vorbild der LGB Lok 26701. Diese Lok – mit der Nummer 7 – stammt auch von der Westside Lumber Co., einer ehemaligen großen Holzverarbeitenden Firma. Auch diese Bahn hat eine Spurweite von 914 Millimetern, die Strecke ist etwas über 5 Kilometer lang, hat aber eine Steigung von 9,5 Prozent – damit ist sie eine der steilsten Strecken mit Personenverkehr weltweit – mit der sie auf den Bear Mountain führt. Eine weitere Bahn, auf der Loks der Bauarten Shay und Heisler eingesetzt werden, ist die Cass Scenic Railroad in West Virginia.

WSLC RR Dampflok Shay Nr. 7, Art. 26702

Historie: Die Westside Lumber Company (WSLCC) – in Kalifornien ansässig – benutzte ebenfalls die Spurweite von 917 Millimetern und war die letzte schmalspurige US-Waldbahn, bevor sie 1962 den Betrieb einstellte.





Erlebnis: Besonders beeindruckt die Besucher der Roaring Camp & Big Trees Museumsbahn, die in den Redwoods nördlich von Santa Cruz in Kalifornien liegt, wenn die Shay Nr. 7 und die Heisler Nr. 2 in Doppeltraktion vorfahren.

Auf dieser Normalspurbahn wird eine der schwersten Shay-Lokomotiven eingesetzt, die je gebaut wurden – die Nummer 6 der Western Maryland Railroad. Dieser im Jahr 1945 gebaute Gigant bringt nicht weniger als 147 Tonnen auf die Waage – das ist ungefähr so viel, wie eine Lok der Baureihe 50 der DB wiegt.

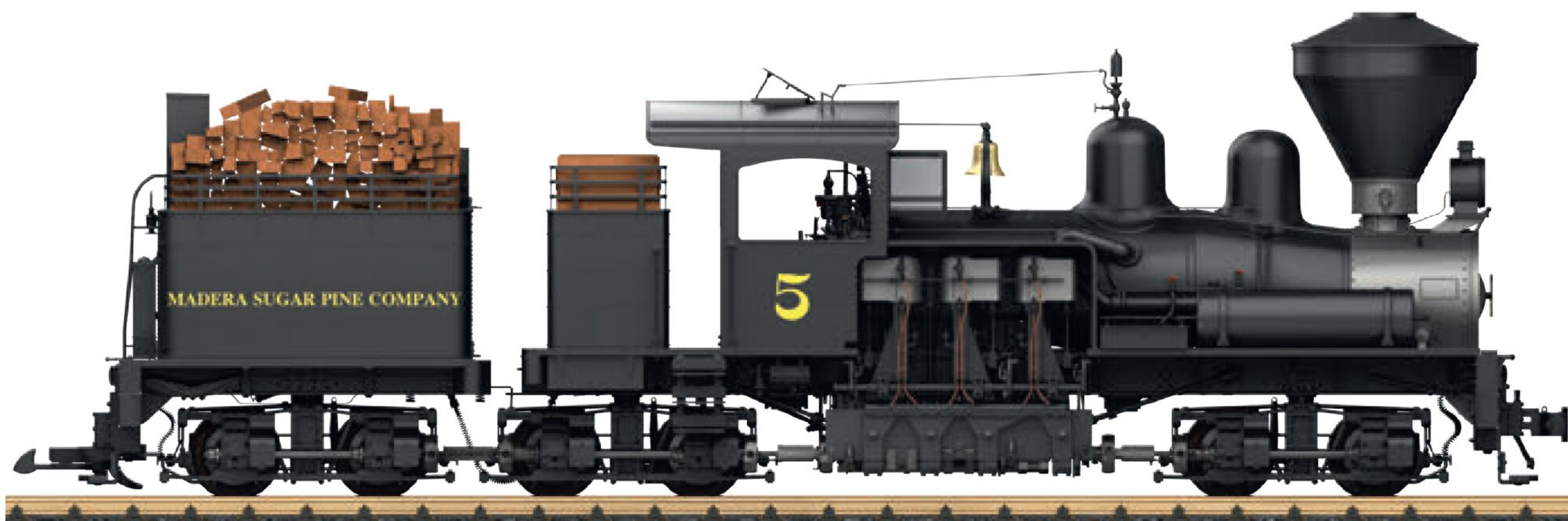
Natürlich gibt es in den USA noch viel mehr Museumsbahnen, auf denen Getriebeloks im Einsatz sind – hier lohnt sich ein Blick ins Internet bei einem geplanten USA-Besuch. Eindrucksvoll ist deren Betrieb immer, man sieht dabei, dass die Eisenbahn in den USA nicht nur aus langen Zügen mit vielen Loks besteht, sondern man lernt auch Bahnen mit einer Technik kennen, die bei uns in Europa fast unbekannt ist. Bei dem einen oder anderen Eisenbahnfreund wird durch die neuen LGB Modelle der Shay sicherlich das Interesse an den Originalen dieser Loks geweckt werden, sodass er diese auch mal vor Ort erleben möchte. ■



LGB Neuheit 2025: Passend zu den Shay-Modellen ist auch ein Holztransportwagen (Art. 46775) als Modell verfügbar.

MSP RR Dampflokom Shay Nr. 5, Art. 26703

Besonderheit: Die Shay Nr. 5 der Madera Sugar Pine Railroad besaß eine Holzfeuerung und einen mächtigen Koblenschornstein. Das authentische Feuerbüchsenflackern ist bei allen drei Shay-Modellen Teil der Digital-Funktionen.



Neues rund um die Gartenbahn

Die Gartensaison startet und auch bei den Accessoires gibt es wieder reichlich Zuwachs. Ein Überblick über einige wichtige Neuheiten.

FALLER www.faller.de

Es klappert die Mühle ...

... am rauschenden Bach. Das alte Volkslied zeugt davon, dass viele Jahrhunderte an jedem Bach eine Wassermühle stand. Wie attraktiv heute noch Mühlen sind, belegen die jährlichen Mühlentage in Deutschland, zu denen Zigtausende Besucher kommen. Da trifft es sich prima, dass Faller eine „Wassermühle mit Fachwerk“ (Nr. 331115) wieder groß ins Programm nimmt. Sie ist im traditionellen Fachwerkstil gebaut. Das große hölzerne Wasserrad an der Seite des Mühlengebäudes kann mit einem „Synchron-Antriebsmotor“ (Art. Nr. 330090, 12-16 V Wechselspannung – nicht im Produktumfang enthalten) angetrieben werden. Schön auch, dass noch ein Fallenstock dabei ist. Sowohl die Stellfallen als auch Tor und Türen des Modells sind beweglich. Eine Attraktion ist sicherlich auch der blaue Lanz-Verkehrsbulldog D 1506 mit dem passenden Anhänger (Art. 331620). Wer seine Mühle noch mit weiteren Accessoires ausstatten will, liegt beim Schubkarren-Set (Art. 333228) richtig.



Haupthaus, Mühlenrad, Stellfallen: Das Mühlenensemble (Art. 331115) von Faller ist ein Blickfänger auf jeder Anlage und überzeugt durch Details.



Lanz-Bulldog und Anhänger (Art. 331620): Bordwände und Deichsel des Anhängers sind beweglich und selbstverständlich auch alle Räder.



Das Schubkarren-Set (Art. 333228) ist dreiteilig. Ideale Ergänzung für Wassermühlen, Bauernhöfe und sogar als Accessoire für Bahnhöfe.

LAFFONT www.modellbau-laffont.com

Bahnhof Wiesen

Die Rhätische Bahn führt ihn als einen der „fünf schönsten RhB-Bahnhöfe“: Wiesen bei Davos in der Schweiz. Der Bahnhof Wiesen ist oft Ausgangspunkt für tolle Wanderungen rund um Davos. Am Aussichtspunkt des Wiesnerviadukts lassen sich zudem die RhB-Züge bestens fotografieren. Und zwischen Mai und Oktober machen hier auch die Nostalgiezüge der RhB regelmäßig einen Zwischenhalt. Das Spur-G-Modell (Art. G6801) von Modellbau Laffont weist feinste Dachziegelgravuren auf. Auch die Laderampe hat schöne Bruchsteingravuren. Sogar der Innenraum des Bahnhofsmodells ist mit Trennwänden ausgestattet. Das Material des Bausatzes besteht aus dunkel gebeiztem Sperrholz, durchgefärbtem Architektur-Hartkarton, MDF und Finnkarton.



Der Bahnhof Wiesen bei Davos als Spur-G-Modell (Art. G6801): Der Bausatz von Modellbau Laffont kann durch viele Details überzeugen.

HEYN www.modellbau-heyne.de

Wasserhaus Steinbach

Gerade richtig zum 25-jährigen Jubiläum der Preßnitztal-Museumsbahn kommt das Wasserhaus Steinbach von Heyn. Und weil die Preßnitztalbahn ohne Frage zur Lieblings-Schmalspurbahn vieler Eisenbahn- und Gartenbahnfreunde zählt, dürften viele das Wasserhaus aus eigener Anschauung kennen. Das Modell, das aus wetterfesten gefrästen Kömatex-Platten sowie UV-stabilem Polystyrol und Resin-Gussteilen besteht, wird im Maßstab 1:22,5 mit der Art.Nr. 60460 geliefert. Und zwar in zwei Ausführungen: einmal ohne und einmal mit Wasserkran und Wandlampe. Der Wasserkran ist beweglich und komplett in Messingguss ausgeführt. Die Wand-Hängelampe ist an der Seite des Wasserkrans installiert, um die Wasserbefüllung der Dampflokomotiven auch bei Dunkelheit zu ermöglichen. Auf der Giebelseite ist das Haus vorbildgerecht mit dem Schild Steinbach versehen. Im August 2000 konnte die Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn nach einem Kraftakt und viel Teamarbeit die Wiedereröffnung der Schmalspurbahn von Jöhstadt bis Steinbach feiern (siehe Porträt Seite 61 und 62).



Viele Schmalspurfans dürften das Wasserhaus von Steinbach aus eigener Anschauung kennen – für die Anlage gibt es jetzt das Modell von Heyn.

FESL www.gartenbahn45.de

Kleine Kostbarkeiten

Was wäre eine Gartenbahn ohne die mannigfaltigen Kleinteile, die sich an Loks und Wagen finden lassen. Christian Fesl wartet immer wieder mit Neuigkeiten auf, die den Gartenbahnern helfen, ihr Rollmaterial in Details zu ergänzen oder ihre Gleisanlagen und Stationen mit allerlei Accessoires auszustatten. Da ist zum Beispiel die Sächsische Schluss Scheibe, im Duo (Rot/Weiß) erhältlich (Art. 2745). Reflektoren im Sechserpack für Standardlampen in kurzer Ausführung (Art. 5028), kurze Rügenpuffer (Art. 2166) und last, but not least ein Geweih (Art. 2734) für die LGB Toy Train Dampflo. Letzteres ist insbesondere für die Weihnachtslokomotive gedacht. Weihnachten ist zwar noch weit, aber besser zu früh als zu spät daran gedacht.



Fesl sorgt sich um Details: Neu im Programm Schluss Scheiben, Reflektoren, Kurzpuffer und sogar ein Geweih für die Lok des LGB Toy Train.

BAUMANN www.baumann-modellspielwaren.de

Haus an der Strecke

Bevor große Stellwerke per Fernbedienung ganze Strecken, Weichen und Signalanlagen steuerten, gehörten die Streckenhäuschen entlang der Bahntrassen zum Alltagsbild. Im Gegensatz zu einem größeren Bahnwärterhäuschen, in dem die Bahnbediensteten wohnten und arbeiteten, waren die Streckenhäuschen in der Regel spartanisch – nur mit einem Telefon und ein wenig Werkzeug – bestückt. Unter den Neuigkeiten für das Jahr 2025 befindet sich bei Baumann Modellspielwaren nun ein kleines rustikales Streckenhäuschen. Das Fachwerkgebäude steht auf einem Mauersockel (112 x 92 x 146 Millimeter) und hat die Artikelnummer 40926. Es besitzt eine Innenbeleuchtung und ist für Indoor-Gartenbahnanlagen gedacht, da es nicht wetterfest ist.



Fachwerk und viele kleine Details: das Streckenhäuschen in Spur G von Baumann Modellspielwaren.



Anlagenspaß: Bevor es mit dem Fahren wieder richtig losgehen kann, heißt es Anlage inspizieren und Hand anlegen.

Start in den Frühling

In Wintermonaten konzentrieren sich Gartenbahner mehr auf ihre Modelle als auf die Anlage. Mit diesen einfachen Tipps und Tricks machen Sie Ihre Gartenbahn wieder fit für die neue Fahrseason.

LGB Freund Stefan Wörner brachte es in der Ausgabe 03/2021 der Depe-sche auf den Punkt: „Ich mag Anlagen, auf denen etwas getan werden muss.“ Und zum Thema Grundreinigung: „Es ist schön, so die Gartenbahnsaison zu eröffnen.“ In diesem Sinne packen wir es an. Der Betrieb einer Gartenbahn folgt in der Regel einem klaren jahreszeitlichen Fahrplan. Hat der goldene Herbst seine Sachen gepackt, werden Loks, Wagen und die Steuergeräte in der guten Stube verstaut, Abdeckplanen über empfindliche Anlagenbereiche gestülpt und die Bahn winterfest gemacht. Steht dann der Frühling vor der Tür, heißt es: Ärmel hochkrempeln. Denn egal ob die Anlage selbst, deren Technik oder die Fahrzeuge: Zu



Start: Erst einmal heißt es, die Weichen im Zungen- und Herzstückbereich von Laub und anderem Schmutz zu befreien.

tun gibt es reichlich, um die Bahn für die anstehende Saison fit zu machen. Erster Programmpunkt: die Säuberung der Anlage von Fremdmaterial wie Laub, Nadeln oder kleinen Steinchen. Danach folgt das Rück- beziehungsweise Freischneiden von Strecken, Wegen und Gebäuden – denn die Natur wächst auch im Winter. Verlaufen die Gleise über Rasenflächen oder an deren Rändern, wird überschüssiges Grün mit einem Rasentrimmer gestutzt; bei größeren Flächen auch per Rasenmäher.

Dieser ersten Streckenbegehung sollte aber unbedingt eine zweite folgen, bei der bestimmte Bereiche genauer inspiziert werden. Besonders im Blick behalten sollte man das Thema Feuchtigkeit.

Nun achtet ein umsichtiger Gartenbahner selbstredend bereits beim Bau auf ein entsprechendes, wasserableitendes Anlagenfundament. Dennoch können sich unter den Gleisen immer mal wieder feuchte Stellen oder gar Pfützen bilden, die Korrosionsgefahr für wichtige Komponenten mit sich bringen – besonders gefährdet sind Kabelverbindungen, Schraubklemmen, Steck- und Schienenverbinder, Weichen, Schienenprofile, Querverbinder oder Gleitstücke der Zungen. Zudem entstehen durch Temperaturschwankungen oder häufige Wetterwechsel immer mal wieder kleine Senken, die an kritischen Punkten der Gleisanlage zum ungewollten Entkuppeln von Wagen führen. Daher: Augen auf und auch an verborgenen Stellen nach Wasserrückständen forschen. Entdeckt man bei einem Kontrollgang eine solche Stelle, sollte man sie umgehend durch gezieltes Unterfüttern des Schienenbetts mit geeignetem Material wie Schotter oder flachen Steinen einebnen. Feuchtigkeit kann auch durch allerlei Getier wie Würmer oder Schnecken auf die Schienen gelan- ➔



Anpacken: Nicht selten dominieren noch Laub und Zweige auf der Anlage – großes Reinemachen ist deshalb angesagt.



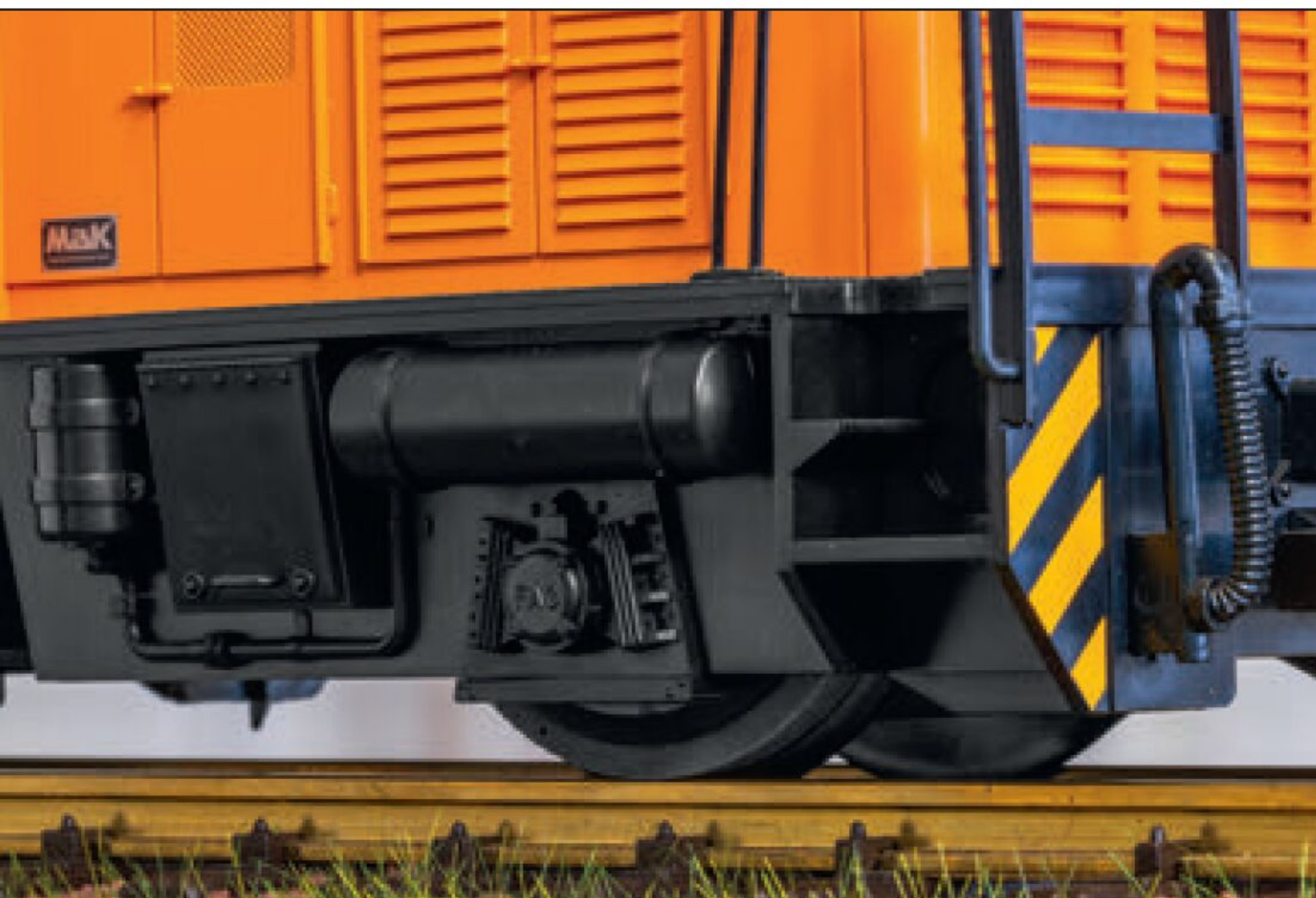
Feinarbeit: Die Gleiskörper von Kleinstzweigen befreien. Zahnstangen sind von Sand und Schmutz besonders sorgsam zu reinigen.



Frei schneiden: In besonders hartnäckigen Fällen hilft nur mehr die Gartenschere, um die Gleiskörper von Trieben frei zu bekommen.



Großer Helfer: Ist die Anlage von den größten Verunreinigungen (Laub, Zweige, Sand, sonstiger Schmutz) befreit, geht es an die Reinigung der Schienenköpfe. Die Schienenreinigungslokomotive von LGB (Art. 21671) ist hier eine sehr eifrige Putzmaschine.



Vorteil Maschine: Die Lok Art. 21671 verfügt über Reinigungsräder, die die Schienenköpfe auch in Tunneln richtig putzen.



Einfache Helfer: Neue Reinigungsräder lassen sich jederzeit unter der Artikelnummer 67267 nachbestellen.

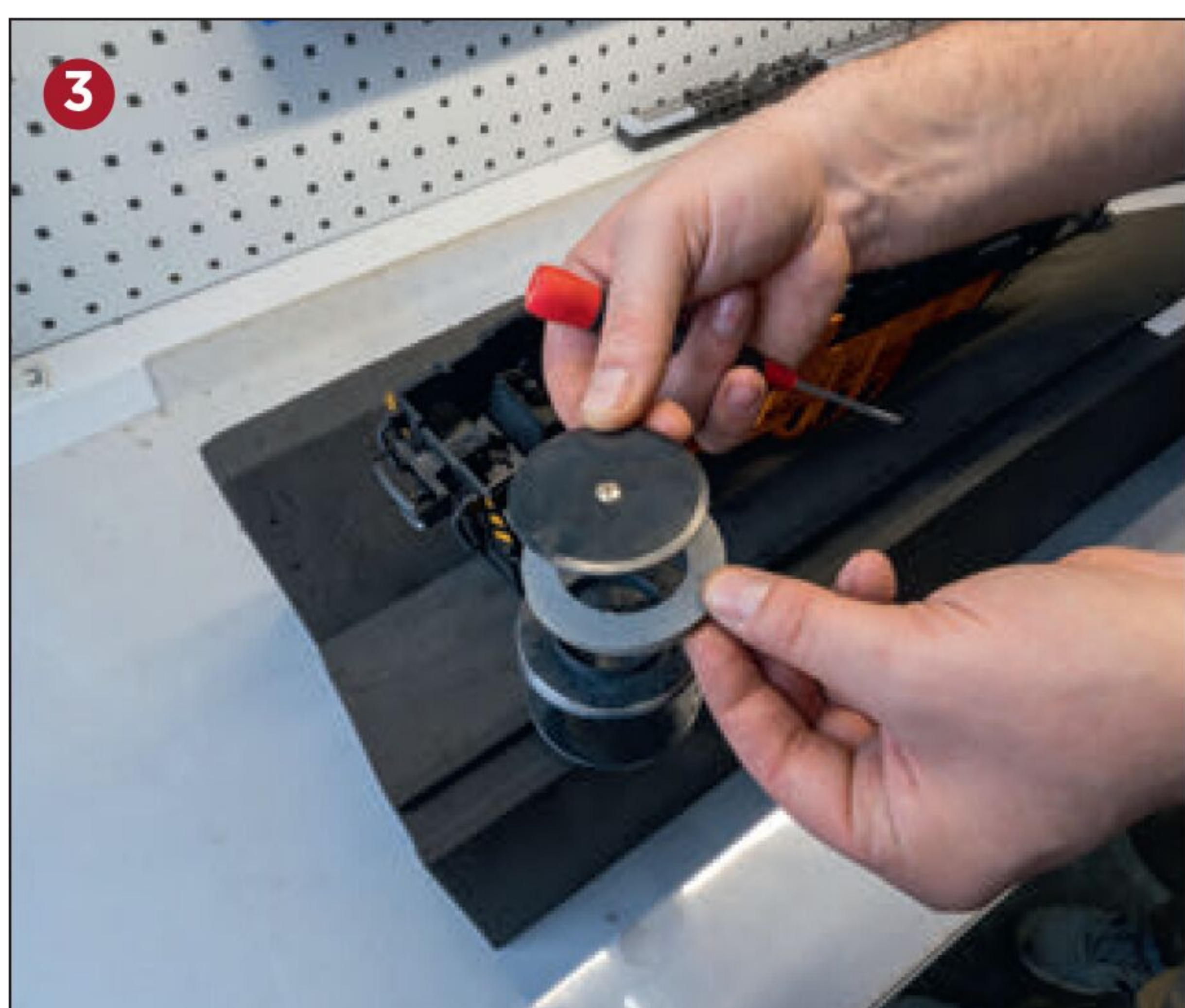
SO EINFACH LASSEN SICH DIE REINIGUNGSRÄDER WECHSELN



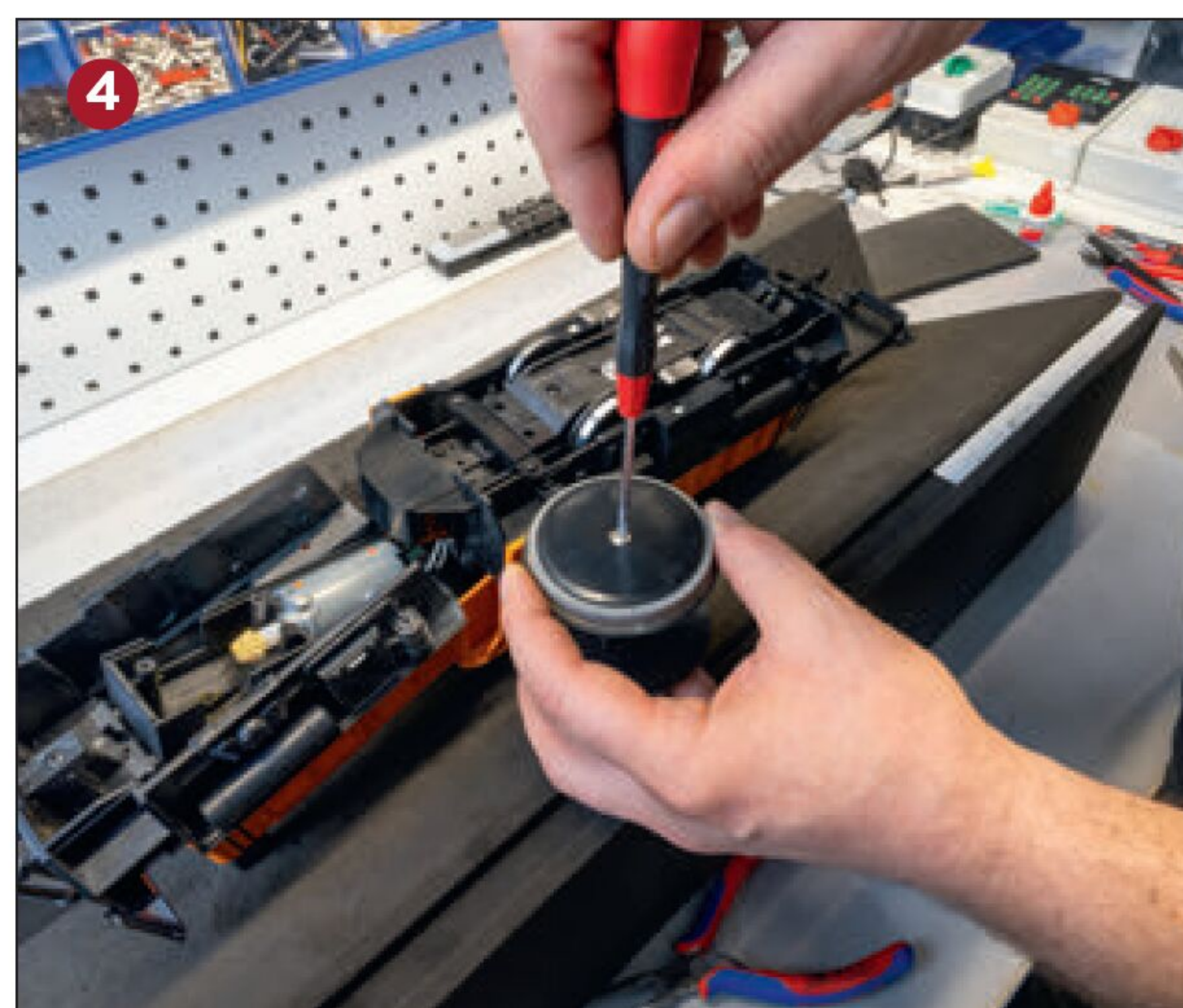
Schritt 1: Als Erstes sind die beiden Schrauben an der Fahrgestellhalterung zu lösen. Halterung abnehmen.



Schritt 2: Den hinteren Teil des Reinigungsmotors leicht anheben und die Reinigungsräder entnehmen.



Schritt 3: Die Schraube der Reinigungsräder lösen, die alten Räder entfernen und die neuen Reinigungsräder einlegen.



Schritt 4: Die Schraube der Reinigungsräder anziehen, Räder wieder einsetzen und die Halterung wieder montieren.



Unentbehrlich: Der LGB Handschleifer (Art. 50040) gehört in die Werkzeugbox eines jeden Gartenbahners. Wer ein neues Clubmitglied wirbt, erhält den Handschleifer und das Schienenreinigungsgerät (Art. 50050) als Prämie (siehe Seite 35).



Perfekt: Auch Weichen lassen sich per Handschleifer „optimieren“.



Schnell montiert: der Schienenreiniger unter dem Wagen.



Praktisch: Das LGB Schienenreinigungsgerät (Art. 50050) ist ein nützlicher Helfer, wenn es um die alltägliche Reinigung der Schienenköpfe geht. Ideal sind 2-Achser-Wagen (300 Millimeter lang). Den Wagen gegebenenfalls mit Ladegut beschweren.



Detailarbeit I: Kontakte überprüfen, Schmutz entfernen – auch der Stecksockel der Bahnsteiglampe braucht Pflege.



Detailarbeit II: Nach zwei Jahrzehnten lohnt die Generalsanierung einer Weiche und eine Kontrolle der elektrischen Zuleitung.



Detailarbeit III: Weichenzungen sollen sich frei bewegen – auch hier lohnt ein genauer Blick beim Anlagenstart im Frühjahr.

gen. Überfährt eine Lok einen derartig verschmutzten Bereich, kann es zu Zugkraftverminderungen kommen. Daher sollten neben den Schienen regelmäßig auch die Räder sorgfältig gereinigt werden – aber bitte keinesfalls unter fließendem Wasser! Das kann teure Folgen haben, beispielsweise für die Elektronik. Räder (auch deren Innenflächen) oder Schleifer also stets nur mit einer Zahnbürste, einem feinen Schraubendreher und einem fusselfreien Tuch säubern. Bei dieser Gelegenheit können auch gleich Anbauteile gecheckt, Glühbirnen getauscht und Kupplungen überprüft werden.

Besonders wichtig: die Kontrolle der Weichen

Weichen sollten ebenfalls regelmäßig kontrolliert und gepflegt werden. Im Zungen- und Herzstückbereich sind sie von Schmutz frei zu halten, damit sich die Zungen beim Umstellen immer vollständig anlegen. Den nötigen Strom erhalten Weichenzungen über die Gleitplatten, von den Backenschienen, an denen sie anliegen, und über die Schrauben am Drehpunkt. Daher dürfen diese Berührungsstellen keinen Schmutz aufweisen. Sind Ablagerungen erkennbar: diese mit einem Schlitzschraubendreher und feinem Schleifpapier sanft entfernen. Besonders empfindlich sind dabei handgetriebene Weichen aufgrund ihrer Federfunktion. Bei Fehlfunktionen werden die Weichenzusatzschalter zur Rückmeldung mit dem Multimeter und die Gleiskontakte mithilfe eines Magneten überprüft. Besondere Pflege benötigen Strecken mit Zahnstangenabschnitten. Grober Schmutz und größere Vegetationspartikel kann man noch gut per Hand entfernen, aber je enger es zugeht, desto eher braucht es das ein oder andere Helferlein: So eignet sich beispielsweise ein Schaschlikspieß vorzüglich, um die Zwischenräume zwischen Weichenzungen und Backenschienen zu säubern, ebenso die Herzstücke und den Raum zwischen Schiene und Radlenker. Und wo auch das kleinste Werkzeug nicht mehr hinkommt, pustet Druckluft aus der Dose kräftig durch. Aufmerksamkeit benötigen auch die Gebäude und das Zubehör – man nehme nur die Tore eines Lokschuppens, die für eine problemlose Durchfahrt einwandfrei rundlaufen müssen, das eher selten befahrene Gleis dorthin oder Beleuchtungskörper am Streckenrand wie Bahnsteiglampen und deren Stecksockel. Und immer an die unsichtbaren Kräfte unter der Erdoberfläche denken: So können Bahnsteigplatten zwischen den Schienen von unterirdischen Pflanzenteilen oder Wurzeln nach oben gedrückt oder Brückenpfeiler und Tunnelportale verschoben werden, wenn sie nicht fest einbetoniert sind. Hier würden schon wenige Millimeter genügen, um das Rollmaterial aus der Bahn zu werfen – daher an diesen Stellen vor Aufnahme des Fahrbetriebs sorgfältig nachsehen!

Verunreinigte oder von Sandablagerungen betroffene Schienen lassen sich meist gut erkennen. Daher fällt eine Reinigung nicht besonders schwer. Doch es kommt noch besser: Das Ganze kann sogar richtig Spaß machen – und zwar mit der LGB Schienenreinigungslok (Art. 21671). Eine weitere günstige Putzalternative für Do-it-yourself-Bahner ist der LGB Handschleifer (Art. 50040). Dieser sechs Millimeter dicke Reinigungsblock entfernt Schmutz und Fremdpartikel behutsam und zuverlässig und schont zugleich den Schienenkörper. Und wer regelmäßig etwas in Sachen Schienenreinigung unternehmen will, der ist mit dem Schienenreinigungsgerät Art. 50050 gut beraten. Einfach unter einem möglichst schweren 2-Achser-Wagen (gegebenenfalls mit Ladegut beschweren) anbringen und vor die Lok setzen. So werden die Schienenoberkanten einfach und effizient sauber. ■

GARTENBAHNEN UND FAHRSPASS GEMEINSAM GENIESSEN

In guter Gesellschaft

Zusammen macht's 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. 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, Kevin Wilke, Tel.: +49 (0)3 71/ 3 30 1100, 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

35315 Homberg (Ohm), Modellbahnfreunde, Spurweiten Z, N, HO bis Gartenbahn
Ansprechpartner: Thomas Nitzl
Tel.: +49 (0)152/01943786

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 53/910 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)1 71/3 83 61 37, Frank Tümmermann, Tel.: +49 (0)1 72/2 08 46 53, E-Mail: info@lgb-niederrhein.de, www.lgb-niederrhein.de

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

**64347 Griesheim**,

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

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

72669 Unterensingen,

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

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

75177 Pforzheim, LGB-Freunde Pforzheim, Werner Just, Tel.: +49 (0)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 0716

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

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



Ein Grund zum Feiern: Im Jahr 1984 stillgelegt, fahren seit dem 18. August 2000 wieder Züge von Jöhstadt nach Steinbach.

Der Erfolg der Tüchtigen

Großes Jubiläum bei der Preßnitztalbahn: Eisenbahnfans machten es vor 25 Jahren möglich, dass die Bahn wieder bis Steinbach verkehrt.

Solche Projekte entstehen nicht von einem Tag auf den anderen. Bereits vier Jahre nachdem die Preßnitztalbahn am 30.09.1984 von der Deutschen Reichsbahn stillgelegt wurde, entstanden im Jahr 1988 die ersten Ideen zum Wiederaufbau der Bahn. Im Jahr 1990 wurde dann im Zuge der politischen Wende die heutige Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e.V. (IGP) gegründet, die nach zehn Jahren harter Arbeit aus den Gedankenspielen Wirklichkeit werden ließ. Am Freitag, dem 18. August 2000, war es dann

so weit: Der erste Sonderzug verließ den Bahnhof Jöhstadt. Vier Kilometer weiter, im Bahnhof Schmalzgrube, wurde daraus eine Zehn-Wagen-Garnitur gebildet, befördert von zwei sächsischen IV K, der 99 1542-2 als Zug- und der 99 1590-1 als Schlusslok. Mit den beiden vereinseigenen Maschinen erreichte der Jungfernzug der Museumsbahn mit rund 300 Gästen dann den Bahnhof Steinbach, begrüßt von den Lokpfeifen der fünf unter Dampf stehenden Lokomotiven, die dort auf seine Ankunft warteten. Schon an diesem ers-

ten Tag zeichnete sich ein anhaltender Erfolg für die Museumsbahn ab: Bereits um die Mittagszeit hatten sich so viele Gäste am Bahnhof Steinbach eingefunden, dass die Züge für den Rest des Tages durchgehend gut besetzt waren. Der Anfang war gemacht – und er war vielversprechend. Die anschließende Festwoche war geprägt vom anhaltenden Publikumsinteresse – und einem Festprogramm der Extraklasse, das die Macher der IGP auf die Beine gestellt hatten. Zwölf verschiedene Dampflokomotiven



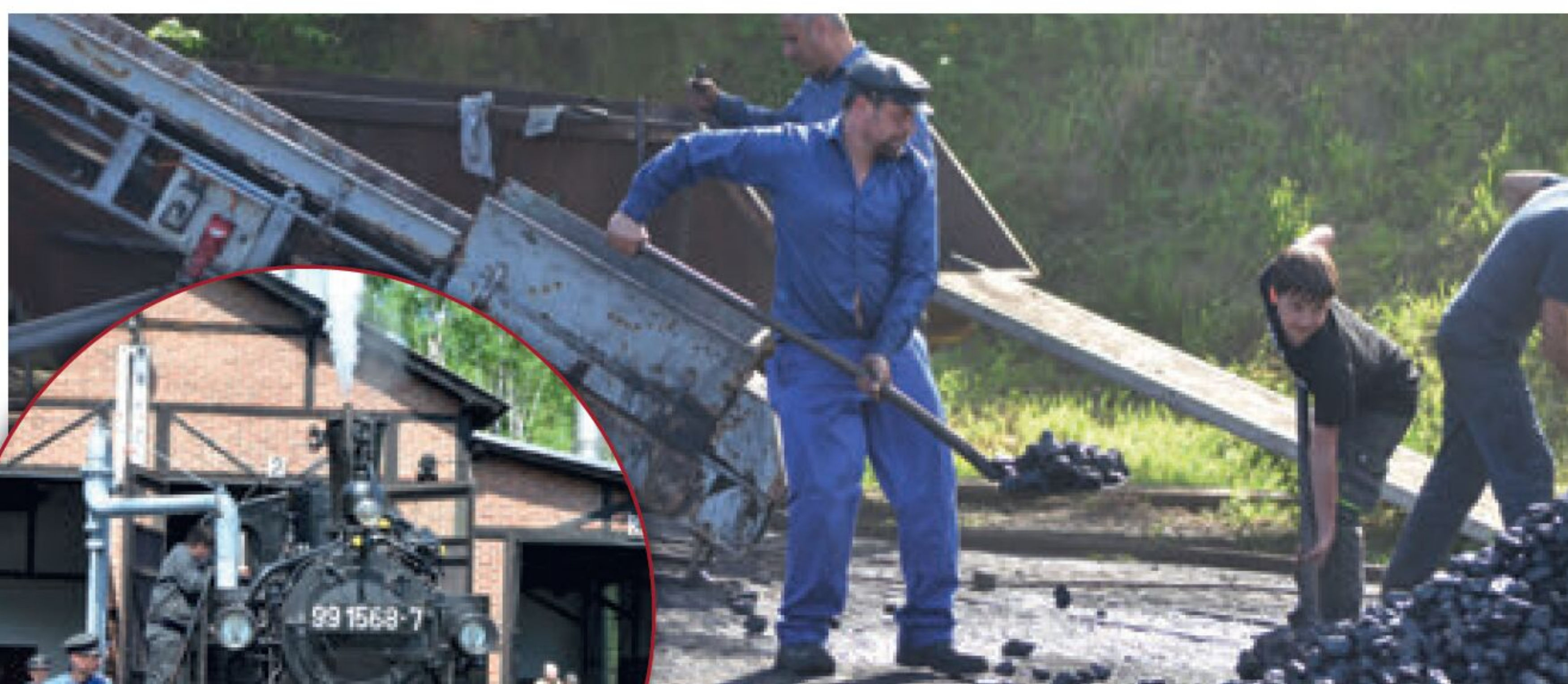
Zeitspanne: 40 Jahre und viel Engagement liegen zwischen der Stilllegung 1984 (Bild links) und den Fahrten zum Pfingstfest 2024.



Ansturm: die Eröffnung der Museumsbahn am 18. August 2000 – das Top-Ereignis.



Wiedergeburt: 2009 in Betrieb genommen, gehört die IKNr. 54 heute zu den Stars.



Teamarbeit: Bei den großen Fahrtagen zu Pfingsten oder beim Jubiläumsfest am 16. und 17. August heißt es für alle Vereinsmitglieder gut anpacken.



Weißgrünes Band: Landrat Wilfried Oettel (Mitte) gab die Strecke ganz offiziell frei.

kamen insgesamt zum Einsatz, darunter mit der 99 159-7 auch die zu jenem Zeitpunkt dritte IVK der IGP, ihre „Schwester“ 99 1584-4 aus Mügeln, die VIIK 99 1745-5 aus Freital-Hainsberg und die Lok 20 (99 1401) der Mansfelder Bergwerksbahn. Eine besondere Überraschung für die begeisterten Kenner von Dampflokomotiven war der Einsatz der 99 1713-9, einer sächsischen VIK, die eigens aus Radebeul ins Preßnitztal gekommen war. Dem Fest und dem Start der Museumsbahn vorangegangen war der unermüdliche Einsatz unzähliger Eisenbahnfreunde. Obwohl anfangs noch als „die Verrückten vom Preßnitztal“ bezeichnet, ließen sie sich nicht beirren. Im Gegenteil: Sie sanierten den Lokschuppen in Jöhstadt und fingen an, den Bahndamm zwischen Jöhstadt und Schmalzgrube von Wildwuchs und alten, verfaulten Holzschwellen zu räumen. Bereits am 22. November 1991 konnte der Verein mit der Deutschen Reichsbahn den Kaufvertrag über zwei Maschinen der sächsischen Gattung IV K, die 99 1542-2 und 99 1568-7, unterzeichnen. Als erste Dampflok der IGP kehrte die 99 1568-7 am 10. Januar 1992 in ihre alte Heimat Jöhstadt zurück. Der Verein hatte sichtbare Zeichen gesetzt. Und auf der Schmalspurbahn ging es im dort eigentlich nicht gewohnten D-Zug-Tempo weiter: Für das Wochenende vom 6. bis 8. Juni 1992 war das Jubiläum zum hundertjährigen Bestehen der Schmalspurbahn Wolkenstein-Jöhstadt angesagt. Also verlegten die Vereinsmitglieder im April und Mai die Gleise vor dem Lokschuppen und die ersten 300 Streckenmeter in Richtung Schlössel. 7.500 Gäste fanden sich zum Jubiläum ein und bestaunten die historische Dampflok, die vor dem inzwischen restaurierten Heizhaus unentwegt rund 50 Meter hin- und herfuhr – sehr zum Vergnügen aller Beteiligten. Kein Wunder, dass die Mitglieder der IGP von diesen Erfolgen beflügelt waren. In den folgenden Jahren nahm ihr ehrgeiziges Projekt immer mehr Gestalt an, bis es schließlich im August 2000 in der bereits beschriebenen Eröffnungsfeier seinen vorläufigen Höhepunkt erreichte. Jetzt, fast auf den Tag genau 25 Jahre später, am 16. und 17. August, wird mit einer besonderen Veranstaltung dieser Anfänge gedacht. Und natürlich werden einige der bereits genannten historischen Loks im Einsatz sein. Nicht zu vergessen mit dem Traglastenwagen 970-507 auch das Vorbild für den neuen LGB Museumswagen, der am 12. Dezember 2024 auf einer Vernissage im Märklineum in Göppingen offiziell der Öffentlichkeit vorgestellt wurde.

IMA in Göppingen

Treffpunkt Hohenstaufenhalle: Vom 19. bis 21. September ist es wieder so weit – die Spur-G-Fans treffen sich in Göppingen zur Internationalen Modellbahn-Ausstellung (IMA) 2025. Tolle Spur-G-Anlagen, ein Überblick über die aktuellen LGB Modelle, die neuesten Produkte der Zubehörhersteller und am Bahnhof ein Reigen an Loklegenden – das macht die IMA in Göppingen so einzigartig. Dazu natürlich jede Menge Zeit zum Gedankenaustausch unter Modellbahnfreunden. Wir geben einen Überblick zum Ereignis des Jahres.



Anlagen-Porträts

Der Einsendeschluss für den Wettbewerb „Schönste Gartenbahn 2025“ läuft noch bis zum 30. Juni 2025 (Abgabe Ihrer Unterlagen nicht vergessen). Die Top Ten der Einsendungen stellen wir für den Bereich Outdoor und Indoor/Kompakt in den nächsten Ausgaben vor. Zeit genug noch, einen LGB Freund zu besuchen, um seine Anlage vorzustellen. Denn jetzt im Frühjahr heißt es wieder: Raus in den Garten und Loks und Wagen aufgleist.



RhB-Wagenparade

Das freut Gartenbahnfreunde ganz besonders: Im diesjährigen LGB Neuheitenprospekt finden sich zahlreiche RhB-Wagenmodelle. Die Auswahl reicht vom vierachsigen Schiebewandwagen der Bauart Haik im Design der Märklin Marken über insgesamt sechs Containerwagen „coop“ bis hin zu den Schnellzugwagen. In einem großen Vorbildbeitrag zeigen wir, worin die Besonderheit der Wagen besteht und welche Rolle sie bei der Rhätischen Bahn bis heute spielen. Denn sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr gehört die RhB zu den Pionieren und die zum Teil hochalpine Strecke stellt ganz besondere Anforderungen an die Konstruktion und das verwendete Material.

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

**Die nächste LGB Depesche
erscheint Anfang August 2025**



1. grosses Modellbahntreffen Bergün 2025

Samstag/Sonntag

24./25. Mai 2025

10.00 bis 17.00 Uhr

Tageseintritt CHF 15.00

Wochenendeintritt CHF 25.00

Eintritt gültig für das Bahnmuseum Albula,
die Mehrzweckhalle und das Ortsmuseum

Rhätische Bahn

Bahnmuseum
Albula



graubünden

Rhätische Bahn

UNESCO
WELTERBE
ALBULA + BERNINA



graubünden

Kulturförderung Graubünden. Amt für Kultur
Promoziun da la cultura dal Grischun. Uffici da cultura
Promozione della cultura dei Grigioni. Ufficio della cultura

Verrückt! Khöga. graubünden

331115

Wassermühle
mit Fachwerk



Neues für Ihren Garten!

Der POLA G-Neuheitenprospekt 2025 ist im Fachhandel
oder direkt über FALLER erhältlich.

Gebr. FALLER GmbH
Kreuzstraße 9 · 78148 Gütenbach

[faller.de](https://www.faller.de)