

NEU!

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



WWW.LGB.DE

DAS MAGAZIN FÜR LGB FREUNDE

AUSGABE 2/2016

Depesche



Harzflirt in Spur G

Lokschmankerl für Fans der Harzer Schmalspur



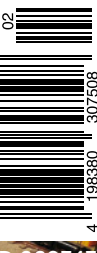
US-ANLAGE MADE IN GEISLINGEN

Reinhold Braun setzt auf Lake George & Boulder



ANALOG WIRD DIGITAL, TEIL V

Holger Metschans neue digitale Bahnwelt



D 269747



**Sammler- und
Hobbywelt**

2. Busecker Großbahntage

Spur 1 und G (Ilm)

**Samstag, 11. Juni 2016
& Sonntag, 12. Juni 2016**

geöffnet: Sa.: 10–18 Uhr

So: 10–17 Uhr in der

**Sammler- und
Hobbywelt**

35418 Alten-Buseck
Kiesacker 5
(Industriegebiet Flößerweg)

Infos und Anmeldung:
Telefon (0 64 08) 50 08 53
info@suhw.de

LIEBE LESERIN, LIEBER LESER



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

Er ist mehr als imposant, der Harzbulle, Deutschlands stärkste Schmalspurdampflokomotive. Das brandneue LGB Modell steht ihm auch in dieser Hinsicht in nichts nach. Die Neubaurolokomotive mit der Nummer 997239-9 ist im Gartenbahnmaßstab eine Wucht, zumal sie erstmals mit mfx/DCC-Decoder und damit mit mannigfaltigen Steuerungsmöglichkeiten ausgeliefert wird. Dass der Dampfentwickler nicht nur Kamin, sondern auch Zylinder mit Dampfstoß synchron zu Radumdrehung und Fahrgeräusch versorgt, wird Spur-G-Fans begeistern. Wer es als Harzbahner nicht ganz so wuchtig möchte, darf die kleine Köf II 199 011-8 ins Auge fassen. Auch sie kommt selbstverständlich mit mfx/DCC-Decoder zu ihm. Aber das sind nur zwei der vielen Neuheiten, die LGB Freunde 2016 beglücken werden.

Der bevorstehende Sommer bringt noch viel mehr Leben in den Garten. US-Fans werden sechs wunderschöne Wagen im Sortiment finden, darunter ein unwiderstehliches Boxcar der Cumbres & Toltec Railroad. RhB, DR, DB, OEG und K.Sächs.Sts.E.B. bekommen in den Sommermonaten ebenfalls Modellzuwachs (ab Seite 12).

Außerdem: Es ist wieder Zeit, auf Reisen zu gehen und sich Anregungen bei Vorbild und Modell zu holen. Merken Sie sich unbedingt folgende Veranstaltungen vor, bei denen auch das LGB Team vor Ort sein wird. Gelegenheit für Hobbyreisen besteht beim DEV in Bruchhausen (50. Geburtstag), bei der Historik Mobil in Zittau und beim Gartenbahntreffen der LGB Freunde Ith (exakte Infos im Kalender). Das wird eine grandiose Saison! Sollten Sie jetzt noch Zeit finden, erforschen Sie doch ein Stück französische Eisenbahngeschichte! In Butry-sur-Oise nördlich von Paris oder in dieser Ausgabe auf Seite 26. Sie werden staunen!

A handwritten signature in black ink, reading 'S. Römpf'.

SILVIA RÖMPF

A handwritten signature in black ink, reading 'A. Schumann'.

ANDREAS SCHUMANN

Nur 26 Zentimeter lang, aber trotzdem ein absoluter Blickfang: Die hinreißende Köf II, die bis Dezember 2015 bei der HSB Dienst tat, fährt ab sofort für LGB.





MODELLE UND ANLAGEN

6 Die Köf II mit der Nummer 199 011 fuhr bis 2015 für DR und HSB. Jetzt rangiert sie für LGB.



TOP-MODELL **6**
Frischer Wind im Harz: LGB bringt die Köf II Nr. 199 011-8 für alle Wernigeroder Rangierfreunde und einen mfx-Harzbullen mit Zylinderdampf und vielen weiteren großartigen Digital-Features.

TOP-ANLAGE (OBEN) **14**
Reinhold und Wolfgang Braun aus Geislingen sind echte US-Fans. Ihr Spezialgebiet: die Fahrzeuge der Lake George & Boulder Railroad. LG&B RR-Insider Reinhold Braun beschreibt die Geschichte der LGB Traditionsbahn.

VORBILD **22**
Der Deutsche Eisenbahn-Verein e.V. wird 50. In Bruchhausen-Vilsen feiert man eine ganze Woche lang. Geschichte und Festprogramm finden Sie hier.

EIN FRANZÖSISCHES BAHNMONUMENT **26**

Der Meterspur-Dreikuppler Nr. 75 von Corpet-Louvet ist für französische Eisenbahnfans „die“ Schmalspurlokomotive schlechthin. Noch heute ist sie als Museumsbahn unterwegs. Jetzt gibt es sie bei LGB.

LGB DIGITAL: ANALOG WIRD DIGITAL V **36**

Holger Metschan ist am Ziel. Der Umbau von Analogbetrieb auf CS2 ist vollendet. Lok- und Magnetartikelumbau sind ebenfalls geschafft. Er zieht Fazit.

TIPPS UND KNOW-HOW

WARUM MFX-DECODER? **30**

Kolumnist Stefan Kühnlein gibt Antwort auf die Frage nach dem Zweck des modernen Decoders: Mit Flexibilität verbindet er Vergangenheit und Zukunft.



36 Holger Metschan freut sich: Jetzt kann er die Früchte seines Digital-Umbaus ernten und die Fähigkeiten der CS2 in vollen Zügen genießen. Ein Resümee für Nachahmer.



59 Jetzt bewerben: Wir suchen die schönste Spur-G-Anlage des Jahres 2016. Holen Sie sich die Bewerbungsunterlagen aus dem Internet und gewinnen Sie.



42 Nicht nur eine ÖBB-Dampflok wartet beim Fachhändler auf den Einsatz an der frischen Luft. Wirklich interessantes RhB- und US-Material steht ebenfalls bereit.

NEU IM FACHHANDEL 42

Die Chur-Arosa-Jubi-Lok der RhB und eine ÖBB-Dampflok eröffnen die Gartenbahnsaison und die ersten der vielen US-Neuheiten 2016 warten beim Fachhändler. Dazu: richtig gutes Wagenmaterial.

ZUBEHÖR VOM SPEZIALISTEN 46

Der Papst kommt zu Preiser und Prehm sichert Bau- stellen mit Ampel und Lauf-/Blinklicht-Warnbaken.

BAUTIPPS 48

Uwe Müller verrät, wie er als Spur-G-Profi Anlagen plant und steile Gärten in den Griff bekommt.

TUNING 54

Fantasie ist gefragt: Karsten Speyer belädt offene DR-Wagen mit Kalkstein, Plane und Zuckerrüben.



FOTOS: THOMAS JUNGBLUTH, KÖTZLE, LGB

22 50 Jahre Deutscher Eisenbahn-Verein: ein Fest mit Franzburg, Spreewald, Plettenberg & Co.

LGB WELT

AKTUELL	12
CLUBNEWS.....	31
IMPRESSUM	41
SERVICE	52
LESERFRAGEN.....	56
HÄNDLER.....	58
PORTRÄT	60
VORSCHAU	62



David und Goliath

So kommt Leben auf die eigene Harz-Gartenbahn: Auf LGB Fans warten 2016 ein Neubaubulle und eine HSB-Köf II.

Die Harzer Schmalspurbahnen – kurz HSB – sind für viele Schmalspurfreunde ein Mekka im Norden Deutschlands, fahren doch hier nach wie vor Dampfloks im Regelbetrieb. Ihre Stars: die mächtigen Fünfkuppler der Baureihe 99.23, Harzbullen genannt. Aber auch kleine Loks nennt die HSB ihr Eigen, diese werden unter anderem für Rangierdienste benötigt: So verfügt die HSB mit der Köf II, Betriebsnummer 199 011, über eine Lok einer kleinen Serie von 3 Loks, die eine besonders ausgefallene Karriere hinter sich haben:

Gebaut wurden sie als Regelspurloks der Baureihe Köf II in den 30er-Jahren für die

Auch kleine Loks fahren für die HSB

DRG, damals noch im üblichen schwarzen Anstrich. Nachdem in den 80er-Jahren der Bedarf an zuverlässigen Rangierloks im Harzer Netz der DR immer drängender wurde, beschloss man – nach dem Umbau zweier solcher Loks für die Industriebahn Halle – eine weitere derartige Lok auf Meterspur umzubauen. Aufgrund der einfachen und robusten Kon-

struktion der Köf II mit Kettenantrieb war das relativ problemlos möglich. So wurde 1984 die erste dieser Umbauloks als 199 010 an die DR abgeliefert. Neben den neuen Radsätzen wurden auch die Puffer – neu als Mittelpuffer – und die Kupplungseinrichtung den Normen der Schmalspurbahn angepasst. Die Lok bewährte sich im Rangierdienst sehr gut, sodass 1991 noch zwei weitere Loks derart umgebaut und als 199 011 und 199 012 in Dienst gestellt wurden.

Alle drei Lokomotiven fanden ihr Betätigungsfeld fortan im Rangierdienst in



Wernigerode, Nordhausen und Gernrode und wurden mit Ausnahme der 99 011 bis Anfang Oktober 1999 mangels Bedarf abgestellt. Nach der Übernahme der Schmalspurbahnen im Harz wurden alle drei Loks von der HSB übernommen und im Rangierdienst in Wernigerode, Nordhausen und Gernrode eingesetzt. Bedingt durch den starken Rückgang des Güterverkehrs wurden die 99 010 und die 99 012 bis Oktober 1999 mangels Bedarf in den Ruhestand versetzt, aber nicht verschrottet. Die 99 011 blieb bis Ablauf der Fristen Ende 2015 im Einsatz

und wurde dann stillgelegt. Doch rechtzeitig zu diesem Termin erhielt die 99 012 eine Hauptuntersuchung und ist nun nach 16 Jahren Abstellzeit wieder im Einsatz. Auch die seit Längerem abgestellte 99 010 ist noch vorhanden – wer weiß, vielleicht wird auch sie eines Tages wieder in den Betrieb zurückkehren.

Aber nun von der kleinsten zur größten Lok im Harz: Jeder kennt sie, die großen Fünfkuppler, die legendären Harzbullen. Schon in den 30er-Jahren des letzten Jahrhunderts wurden an die DRG drei dieser Loks abgeliefert, gebaut

wurden sie von der Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft, vormals L. Schwartzkopff. Sie kamen als 99 221 bis 99 223 auf der Meterspurstrecke Eisfeld-Schönbrunn in Thüringen zum Einsatz. Zwei dieser Loks verschlug es im Krieg nach Norwegen in die Nähe von Trondheim, wo sie in den 50er-Jahren verschrottet wurden. Die letzte der Serie – die 99 222 – kam in den 60er-Jahren nach Stilllegung der Eisfelder Strecke in den Harz.

Sie diente auch als Vorbild für eine Serie von 17 Loks, die ab 1956 von ►

LKM Babelsberg – vormals Orenstein & Koppel – in Berlin geliefert wurden. Natürlich war in den 20 Jahren zwischen dem Bau der ersten drei Loks und der Serie die Technik vorangeschritten, sodass die neuen Loks komplett geschweißt statt genietet wurden. Außerdem erhielten sie einen Blechrahmen statt des bei der DRG üblichen Barrenrahmens.

Den damaligen Richtlinien der DR folgend, bestückte man sie auch mit Mischvorwärmanlagen statt den ursprünglichen Knorr-Oberflächenvorwärmern. An dem großen Mischkasten auf der Rauchkammer vor dem Kamin konnte man die Neubauloks leicht erkennen. Sie waren etwas länger, aber aufgrund der Schweißtechnik sogar etwas leichter. In Leistung, Gewicht und Höchstgeschwindigkeit entsprachen die als 99 231 bis 99 247 bezeichneten Loks den Altbauloks.

Mit der Einführung des EDV-Nummernsystems bei der DR erhielten die Loks im Jahre 1970 die Betriebsnummern 99 7231 bis 99 7241, die sie auch heute noch tragen, während die letzte Lok der DRG-Serie die Betriebsnummer 99 7222 erhielt.

Bald nach der Ablieferung der Serienloks stellten sich aber einige Kinderkrankheiten heraus. Vor allem der geschweißte Blechrahmen war nicht so robust wie der Barrenrahmen der Altbauloks. Das zeigte sich von Anfang an in Verbiegungen und Rissen – und damit einem hohen Instandhaltungsaufwand und Ausfall der Loks für den Betrieb. Endgültig gelöst werden konnte dieses Problem erst, als ab 2004 bei einigen Loks komplett neue, verstärkte Blechrahmen eingebaut wurden. Auch das Laufwerk gab Anlass zu Problemen. Hier wurde bis Mitte der Siebzigerjahre auch viel experimentiert und umge-

HSB-DAMPFLOK 99 7239-9

HIGHLIGHTS

HSB-Dampflok 99 7239-9, Epoche VI, Art. 26814

- 1 Originalgetreue Lackierung und Beschriftung
- 2 Nachgebildeter Führerstand/klappbarer Kohlekastendeckel
- 3 mfx/DCC-Decoder
- 4 Schaltbares Spitzenlicht
- 5 Zwei Bühler-Motoren
- 6 Flackerndes Feuerbüchsenlicht
- 7 Dampfentwickler mit Dampfausstoß (Kamin und Zylinder) synchron zur Radumdrehung
- 8 Dampfausstoß und Fahrgeräusch synchronisiert
- 9 Länge über Puffer: 55 Zentimeter



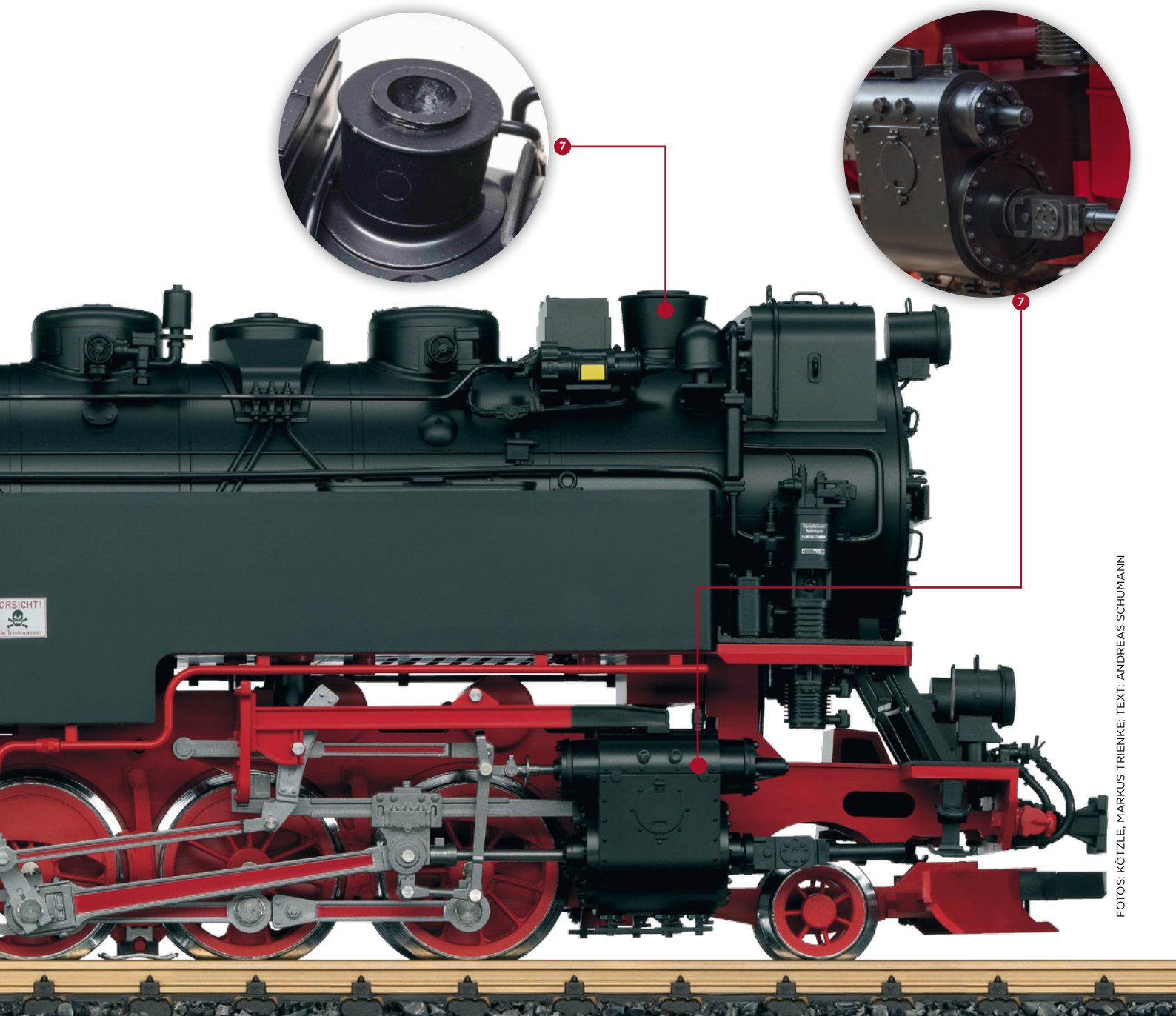
baut. Man darf dabei aber nicht übersehen, dass diese Loks mit fünf gekuppelten Treibachsen durch Bögen mit 50 Meter Radius fahren mussten, was nicht einfach zu bewerkstelligen war. Aber schließlich bekam man auch diese Probleme in den Griff und die Loks erfüllten die in sie gesetzten Erwartungen. Um den Betrieb etwas wirtschaftlicher gestalten zu können, wurden Mitte der 70er-Jahre alle Loks auf Ölhauptfeuerung umgerüstet.

Die leistungsfähigste Schmalspurdampflokomotive

Das führte zu einer deutlichen Leistungserhöhung und war zudem mit einer Arbeits erleichterung für den Heizer verbunden. So war diese Spielart die leistungsfähigste Schmalspurdampflokomotive, die je auf deutschen Strecken eingesetzt war. Leider dauerte das nicht lange. Als Anfang der 80er-Jahre die ►



Acht der siebzehn Neubauloks der Harzer Schmalspurbahnen sind bis heute im Einsatz und bestreiten zusammen mit der Einheitslok 99222 von Wernigerode aus den Regelbetrieb auf der Harzquer- und Brockenbahn.



Ölpreise kräftig stiegen, wurden die Loks wieder auf Rostfeuerung umgebaut und so sind sie heute noch – wenn auch nicht mehr vollzählig – bei der HSB im Einsatz.

Ideenreichtum bewies die HSB auch bei den Wagen: So wurde passend zu den bekannten rot-beigen vierachsigen Personenwagen ein passender Buffetwagen in Dienst gestellt: An einem Wagenende wurde eine kleine Küche eingebaut, in der kalte und warme Getränke sowie kleine Speisen zubereitet werden können. Schon von Weitem erkennbar ist der Wagen an der Aufschrift „Buffet“ und den mattierten Fenstern im Bereich der Küche. Leider spielt der Güterverkehr bei der HSB keine Rolle mehr, ganz im Gegensatz zu den Zeiten der 70er- und 80er-Jahre der DR: Vor allem Kohle wurde in großen Mengen transportiert, war sie doch der vorherrschende Brennstoff für die Heizung und die Stromerzeugung. Für diesen Zweck wurden in der Regel offene Güterwagen der Bauart Ow eingesetzt, zum Teil mit Blechaufbau, zum Teil mit Holzaufbau, mit oder

ohne Bremssersitz. Einige dieser Wagen sind heute noch bei der HSB vorhanden, manche schön restauriert als Museumswagen, andere stehen irgendwo auf einem Abstellgleis und warten auf bessere Zeiten ...



Sie wurde Anfang der 80er auf Schmalspur umgebaut und fuhr bis 2015 für DR und HSB: die KÖf II mit der Nummer 199 011.

HSB-DIESELLOK KÖF II



HIGHLIGHTS

HSB-Diesellok KÖf II 199 011-8, Epoche VI, Art. 21935

- 1 Fein detailliert mit vielen angesetzten Teilen
- 2 Bühlermotor mit Antrieb auf beide Achsen
- 3 mfx/DCC-Decoder
- 4 Länge über Puffer: 26 Zentimeter

HIGHLIGHTS

Wagenset offene Güterwagen, Ep. IV, Art. 41031

- 1 Metallspeichenräder
- 2 Aufwendig und fein beschriftet
- 3 Ein Wagen mit Bremssersitz
- 4 Länge über Puffer: 30 Zentimeter

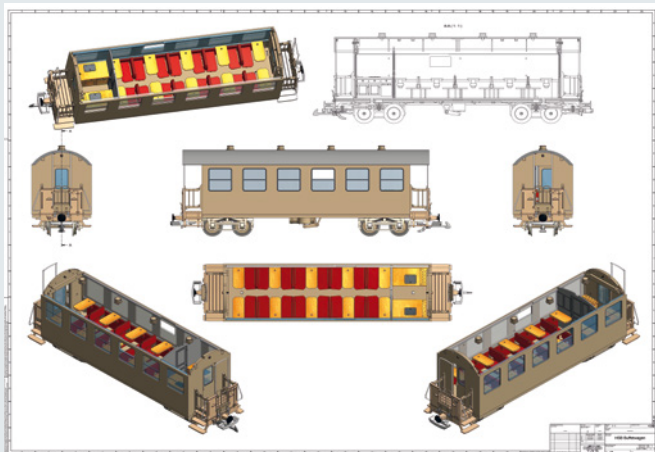


BULLE, KÖF & CO

DIE FAHRZEUGE DER HSB ALS MODELL

Eines der beliebtesten Themen bei LGB Freunden ist die HSB. Grund genug für LGB, regelmäßig neue Fahrzeuge dieser Bahngesellschaft vorzustellen: So wurde auf der Spielwarenmesse 2016 in Nürnberg erstmalig ein Modell der HSB-Köf II mit der Betriebsnummer 199 011 mit einem mfx/DCC-Sounddecoder gezeigt, der das Fahrerlebnis mit der kleinen Lok perfektioniert. Auch die Änderungen an den Puffern und den Zughaken sind vorbildgerecht umgesetzt. Der originalgetreue orange Anstrich mit der epochenrichtigen Beschriftung vervollständigt das unter der Artikelnummer 21935 erhältliche Modell. Die Technik stammt vom bekannten Modell der DRG-Köf II: Ein leistungsstarker kugelgelagerter Bühler-Motor treibt über ein robustes Getriebe beide Radsätze an, sodass die Lok ihrer Aufgabe als Triebfahrzeug im Rangierdienst voll und ganz gerecht wird.

Als Zuglok für schwere Züge wurde die 99 7239 vorgestellt: Auch im Harzbulle ist jetzt ein mfx/DCC-Decoder mit den vielen digital schaltbaren Funktionen eingebaut: angefangen vom Spitzenlicht über das Flackern des Feuers in der Feuerbüchse bis zur Triebwerksbeleuchtung und dem eindrucksvollen Sound der kräftigen Dampfmaschine oder Pfeife. Neu und erstmals in einer LGB Lok eingebaut ist der Zylinderdampf, der zusammen mit dem Abdampf aus dem Kamin im Takt des Fahrgeräuschs ausgestoßen wird und



Das Modell des Buffetwagens der HSB wurde auch innen originalgetreu und vollständig ausgestattet. Neben Passagiersitzen und Esstischen kommt er mit eingebauter Küche und im Küchenbereich getönten Scheiben daher.

ebenfalls digital schaltbar ist. Das rund 55 Zentimeter lange Modell wird unter der Artikelnummer 26814 bereits im Frühjahr erhältlich sein und sicher auf vielen Gartenbahnen den schweren Personenzugdienst übernehmen.

Diese Personenzüge nach dem Vorbild der HSB kann man nun um einen weiteren Wagen ergänzen: Unter der Artikelnummer 37734 stellte LGB den Buffetwagen 900-498 vor. Passend zu den bisher erschienenen Personenwagen wurde er wie beim Vorbild mit einer kleinen Küche ausgerüstet, natürlich haben die Fahrgäste an den Sitzen die Möglichkeit, die dort erhältlichen kleinen Gerichte und Getränke an den eingesetzten Tischen zu verzehren. Auch die Farbgebung und Beschriftung entspricht dem Original, bis hin zu den Fenstern im Küchenbereich, die im unteren Teil mattiert sind. Die darauf abgebildeten Getränke lassen keinen Zweifel an der Funktion dieses Wagens aufkommen.

Viele LGB Freunde fahren aber nicht nur Personenzüge, sondern setzen auch Güterzüge ein, obwohl das heute bei der HSB – außer zu Fotozwecken – leider nicht mehr vorkommt. Aber stellen wir uns einfach vor, dass ein Museums-Güterzug im Einsatz ist. Für solche Zwecke gibt es das Wagenset 41031, bestehend aus zwei offenen Güterwagen in der Beschriftung der Epoche IV – also genau so, wie die Wagen vor rund 40 Jahren im Einsatz waren. Beide Wagen sind vorbildgetreu lackiert und beschriftet und einer hat sogar einen offenen Bremssersitz. Natürlich rollen beide auf Metallradsätzen und können nach Lust und Laune beladen werden. Diese Wagen sind sofort lieferbar. Da beide Wagen separat verpackt sind, hat der LGB Freund die Möglichkeit, bei seinem Händler nicht nur beide Wagen im Set, sondern auch jeden Wagen einzeln zu erwerben.

So wird auch 2016 bei LGB dank hochinteressanter Neuheiten wieder ein Jahr für Liebhaber der HSB sein, in dem Bulle, Köf & Co. den Betrieb auf vielen Gartenbahnanlagen noch abwechslungsreicher gestalten werden.

HIGHLIGHTS

HSB-Buffetwagen 900-498, Art. 37734

- 1 Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI
- 2 Viele angesetzte Details
- 3 Komplette Inneneinrichtung
- 4 Länge über Puffer: 50 Zentimeter



Eine DB-Diesellok, sechs US-Cars und ganz spezielle Stücke LGB Sommerneuheiten 2016



US-Modelle: Eine US-Güterwagen-Offensive rollt auf alle Gartenbahnfans zu, die entweder jenseits des großen Teiches residieren oder sich ab und zu einen sehnsüchtigen Blick dorthin gönnen. Nachdem in diesen Monaten schon US-Straßenbahnen und auch Wagen der legendären Lake George & Boulder bei den Händlern eingetroffen sind, dürfen sich Fans amerikanischer Modelle im Sommer auf weitere Western-Spezialitäten freuen. Allen voran ein Schmuckstück der bekannten Touristenbahn Cumbres & Toltec Railroad, die in den südwestlichen Bundesstaaten Colorado und New Mexico verkehrt und dabei den über 3.000 Meter hoch gelegenen Cumbres Pass überquert. Das Modell des gedeckten Güterwagens (Boxcar) ist 42 Zentimeter lang (16,5 Inches) und mit dem Logo und der Karte der Bahn bedruckt. Die Türen lassen sich öffnen (Art. 40671). Zwei gedeckte Güterwagen der Southern Pacific Railroad (Art. 48671 und 48672) der Epoche III mit vielen angesetzten Details werden ebenso den Weg zu Ihrem Händler finden wie zwei liebevoll gestaltete Boxcars der Middleton & New Jersey Railroad aus Epoche V (Art. 42933 und 42934). Beide Wagenpaare sind mit unterschiedlichen Betriebsnummern gekennzeichnet. Last, but not least: das Modell eines befüllbaren Kesselwagens der White Pass & Yukon in feindetaillierter Ausführung, Epoche VI (Art. 40808).



DB-Lok: Normalspurfans unter den Gartenbahnern werden schon auf sie gewartet haben: das Modell der dieselhydraulischen Mehrzwecklok BR 212. Ihr Vorbild wurde für den leichten Dienst auf Haupt- und den gemischten Einsatz auf Nebenbahnen eingesetzt. Diese V100 kommt in der Ausführung der Epoche IV in der typischen beigetürkisen Lackierung der 70er- und 80er-Jahre und wird mit zwei kugelgelagerten Motoren über alle Radsätze angetrieben. Ein mfx/DCC-Sounddecoder für vielfältige Soundfunktionen ist eingebaut (Art. 20120).



DR, RhB, OEG und Königlich Sächsische Staatseisenbahn: Ein Leckerbissen für Harzbahner ist das Modell eines vierachsigen Rungenwagens mit Bremserbühne und aufgesetztem Kessel. Die neuen Stirnwände sind in Bretterstruktur gehalten, die Rungen einzeln eingesetzt. Farbgebung und Beschriftung als Löschwasserwagen der DR entsprechen der Epoche IV der Meterspurbahn im Harz (Art. 42590). Auf Freunde der Rhätischen Bahn wartet ein Schiebewandwagen mit originalgetreuer Farbgebung und Beschriftung der Epoche V, wobei beide Seiten die unterschiedlichen Werbemotive „Rhäzünser“ und „Passagier“ tragen (Art. 48571). Das Modell eines Schotterwagens der Oberrheinischen Eisenbahngesellschaft der Epoche III (Art. 43411) ergänzt perfekt die OEG-Lok Art. 25500 und der offene Güterwagen, Bauart OcW der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn, Epoche I, Art. 40032, lässt sich vorbildlich von den IVk-Loks Art. 25841 oder 26842 ziehen.

Sächsische IVk 99 516 im Einsatz Sie fährt wieder!

Seit Februar 2016 ist die 99 516 der Museumsbahn Schönheide e.V. wieder im Einsatz. Nachdem die sächsische IVk in den letzten Jahren instandgesetzt worden ist, zieht sie nun die Züge der Museumsbahn Schönheide bis zum Ablauf ihrer aktuellen Kesselfrist am 28.7.2016. LGB/Märklin hatte sich mit einer Spende von 15.000 Euro am Erhalt dieser Traditionslok beteiligt. Sie übergibt den Dienst dann wieder an ihre Schwester 99 582, für die im März eine turnusmäßige große innere und äußere Kesseluntersuchung anstand. Dabei mussten Dampfkessel und dazugehörige Armaturen komplett aufgearbeitet werden. Die wichtigsten Fahrtagstermine der 99 516 von Mai bis Juli 2016: Pfingstfahrten 14. bis 16. Mai, Bahnhofsfest 18. und 19. Juni, Sommerdampf und Sommerachtsfahrt 16. und 17. Juli. Weitere Infos: <http://www.museumsbahn-schoenheide.de>



12 Schauanlagen und ein Gebrauchtmart

2. Busecker Großbahntage

Am 11. und 12. Juni 2016 finden im hessischen Buseck die 2. Busecker Großbahntage für Spurweite 1 und G/IIm statt. Insgesamt erwarten die Besucher neben namhaften Ausstellern 12 Schauanlagen, darunter eine 200-Quadratmeter-Anlage von LGB. Für das leibliche Wohl ist für die Dauer der Veranstaltung gesorgt. Geöffnet ist in Buseck am Samstag von 10.00 bis 18.00 Uhr und am Sonntag von 10.00 bis 17.00 Uhr. Der Eintritt für Erwachsene beläuft sich auf 6,00 € und für Kinder sowie Behinderte (mit Ausweis) 4 Euro. Mitglieder des LGB Clubs bezahlen gegen Vorlage ihrer Clubkarte den Gruppenpreis von 5 Euro (Erwachsene) bzw. 3 Euro (Behinderte mit Ausweis). Bei Fragen wenden Sie sich bitte an: Sammler- und Hobbywelt, Kiesacker 5, 35418 Alten-Buseck, Tel.: 0 64 08/50 08 53, info@suhw.de



Landesgartenschau 2016 Baden-Württemberg

LGB Anlage in Öhringen



Ausrichter der Landesgartenschau Baden-Württemberg 2016 (22.4. bis 9.10.) ist die frühere Residenzstadt Öhringen. Direkt an der A 6, 25 Kilometer östlich von Heilbronn gelegen, glänzt die 23.000-Einwohner-Kommune mit einer mittelalterlichen Altstadt und dem ehemals fürstlichen Hofgarten, der ebenso wie die breite Talau des Flüsschens Ohrn in die Blumenschau mit einbezogen wurde. Dort ist auch genügend Platz vorhanden, um das Gelände für eine Gartenbahn in den Hang hinein zu modellieren. Fast 100 Quadratmeter (12 x 8 Meter) stehen den Aktiven des Öhringer Eisenbahnclubs (ECÖ) zur Verfügung, die einen abwechslungsreichen Gleisplan ausgeklügelt haben. Sind Sie neugierig geworden? Die Anlage läuft im ganztägigen Betrieb von 9 bis 18 Uhr. Für alle Interessenten, die nicht vor Ort sein können, stellen wir dieses Gartenschau-Projekt in der nächsten Ausgabe vor.

Fast wie im wilden Westen

Reinhold und Wolfgang Braun haben an den Hängen von Geislingen an der Steige eine LGB Bahn frei nach US-Motiven aufgebaut. Die bis ins Detail liebevolle, fast akribische Gestaltung ist bei Outdooranlagen sehr selten.

Reinhold Braun & Son sind Fans von US-Loks. Mit einer Toytrain-Startpackung für Sohn Wolfgang fing es an. Sie führte ihn in ein Spielwarengeschäft, wo er zum ersten Mal Westernloks und Wagen von LGB entdeckte. Vor allem rollendes Material der fiktiven US-Eisenbahngesellschaft Lake George & Boulder hatte es ihm angetan. Schnell wurde es der bestimmende Bestandteil seines Fuhrparks, der ausschließlich aus US-Material besteht. Kaum überraschend, dass

Reinhold Braun, als er 2001 mit dem Bau der Gartenbahn begann, sie nach dem Vorbild des amerikanischen Westens gestaltete und ihr den Namen Lake George & Boulder German Division gab.

Wie beim Bau der Eisenbahnen im Westen der USA waren auch für den Bau der braunschen Anlage die topografischen Voraussetzungen alles andere als einfach. Das Grundstück in Geislingen an der Steige (nahe Göppingen) liegt am Hang und weist auf seiner gesamten

Länge einen Höhenunterschied von 15 Metern auf. Um die Herausforderung anzugehen, plante Reinhold Braun seine Anlage quer zur Falllinie des Grundstücks. Auf einer schmalen Fläche mit knapp 5 Metern Tiefe und 30 Metern Breite entstand seine Westernbahn. Fast 25 Tonnen Steine schleppten Vater und Sohn hinauf zur Bahnterrasse, um sie am Hang zu sichern und die Steigungen auf den rund 80 Gleis Metern auf vier Prozent zu beschränken.





Heute vermitteln am Ostende der schmalen lang gezogenen Gartenbahn Tuffsteine und kleinwüchsige Nadelbäume einen Hauch von Rocky Mountains. Im fast 30 Meter entfernten Westteil der LG&B-Gleisanlage geben Felsbrocken aus Kalkstein, Laubbäume und eine 3,50 Meter lange gebogene Trestlebrücke ein deutlich anderes Landschaftsbild ab. Die Westernstadt Topak City mit dem zentralen Bahnhof Topak Junction ist der Knotenpunkt der 150 Quadratmeter großen

Fünf Trestlebrücken verteilen sich auf der Bahn

Anlage, an deren Gleisen immer wieder Indianer und Trapper die Bahnlandschaft unsicher machen.

Fünf Brücken und zwei Tunnels entstanden, um die Herausforderungen im

braunschen Garten zu bewältigen. Die im R5-Radius geschwungene, rund 3,50 Meter lange und bis zu 80 Zentimeter hohe Holzbrücke ist eines der vielen Highlights auf der Anlage. Reinhold Braun hat sie nach dem Vorbild amerikanischer Trestlebrücken entworfen und aus schmalen Kiefernholzleisten gefertigt. Einen ganzen Winter lang baute er aus einigen Hundert Metern Holzplatten und 900 Schrauben diese stabile selbsttragende Gitterbrücke. Er setzte sie auf ►



Wilder Westen: Am Bahnhof Topak Junction warten die Reisenden geduldig auf den nächsten Personenzug der Lake George & Boulder Railroad.



Topak City: Das kleine Westernstädtchen Topak City direkt neben der Bahnlinie hinterlässt aus dieser Perspektive einen friedlichen Eindruck.



Weiter Blick: Die Anlage der Lake George & Boulder German Division erstreckt sich auf einem 30 Meter langen und knapp 5 Meter breiten Gelände an einem Steilhang.

Flüssiger Nachschub rollt an. Bevor der Zug mit jeder Menge Hochprozentigem die Westernstadt erreicht, muss er noch die schroffe Gegend im Osten der Anlage durchqueren.



ein Kiesfundament, damit das Regenwasser abfließen kann. Fertiggestellt wurde die Brücke 2014.

Zwei längere Trestlebrücken mit einer Spannweite von bis zu 1,20 Meter Länge sowie drei kleine Brücken, die ebenfalls nach dem gleichen Prinzip, aber in gerader Form gebaut hat, verteilen sich auf der Anlage. Zwei der kleinen Brücken führen in den Keller des Wohnhauses, in dem der Schattenbahnhof untergebracht ist. Sechs Zuggarnituren lassen sich dort bequem abstellen, nebenbei erleichtert der Kellerbahnhof das Aufgleisen der Loks und Wagen. Der Schattenbahnhof

war bereits bei Planungsbeginn Bestandteil der braunschen Westernbahn.

Entsprechend ihrer schlanken Anlageform wird die LG&B-Bahn weitgehend eingleisig geführt. Nachdem die Züge den gebirgigen Ostteil der Anlage durchquert, drei Trestlebrücken passiert und den drei Meter langen Tunnel unter den Tuffstein-Blöcken verlassen haben, streckt sich das Bahngelände. In Sichtweite zum kleinen Bahnhof des Westernstädtchens Topak City verbreitert sich die Gleisanlage auf drei Durchgangsgleise. Sie bieten Ausweichmöglichkeiten für den Gegenverkehr. Die Brauns haben

die Bahnhofsanlage so großzügig gestaltet, dass selbst der längste Zug, ein über sieben Meter langer Santa-Fe-Streamliner, einen Stop an der Westernstadt einlegen kann. Die kleine Stadt hat sich in einer schmalen Seitenschlucht neben den Bahngleisen versteckt. Fünf Abstellgleise auf dem weitläufigen Bahnhofsgelände bieten viele Lademöglichkeiten zur Versorgung der Stadt. Sie erlauben auch das Nachfassen von Wasser und Kohle und die Zufahrt zu einem XXL-Lokschuppen, den Reinhold Braun aus zwei Pola-Lokschuppen so konstruiert hat, dass jetzt eine Mogul mit ihrem hohen Schornstein



Hauptumschlagsplatz: Die neuen Getränkevorräte für Topak City werden im Güterschuppen in Bahnhofsnähe zwischengelagert.



Zug oder Planwagen? Auf der Westernbahn der Brauns sind beide Transportmittel unterwegs.



Trestlebrücken mal fünf: Braun hat auf seiner Westernanlage gleich fünf der filigranen Holzgerüstbrücken aufgebaut.

inklusive Holztender hineinpasst.

Zwischen Topak Junction und der großen gebogenen Trestlebrücke am Westende der Bahn ist auch ein Abzweig zur Kehrschleife, der von Zügen aus der Gegenrichtung benutzt werden kann. Die über drei Meter lange Diagonale verbindet die obere Schienenstrecke mit der unteren und erlaubt so einen Richtungswechsel auf der eingleisigen Strecke.

Die Gleise sind lose auf einem Splittbett verlegt. Nur an Stellen, an denen sie häufig betreten werden, sind sie mit Nägeln im Untergrund fixiert. Reinhold Braun verbaute Weichen und Kurven im

Topak Junction bietet Platz für sieben Meter lange Züge

R3-Radius. Die gebogene Trestlebrücke bietet sogar den großzügigeren R5-Gleisradius. Schraubbare Schienenverbinder zwischen den Gleisen sichern den Stromfluss auf der Anlage, auf der die Züge digital gefahren werden. Die Anlage wird



Lake George & Boulder lebt: Im Fuhrpark von Reinhold Braun verrichten viele Loks und Wagen der Lake George & Boulder Railroad ihren Dienst.

Langschuppen: Die XXL-Dimensionen des optimierten Pola-Silverton-Lokschuppens im Vordergrund sind deutlich zu erkennen.



mit 12 Ampere Fahrstrom versorgt, der über einen Einspeisungspunkt in einem kleinen Tunnel direkt neben dem Haus zugeführt wird.

Die Weichen werden per Hand gestellt

Sämtliche Loks auf der Westernbahn werden digital über ein mobiles Handgerät gesteuert, das Schalten der Weichen erfolgt jedoch per Hand. Deshalb besitzen alle 16 Weichen auf der Strecke einen Stellhebel. „Wer im Garten ist, soll sich auch bewegen“, erläutert Reinhold Braun verschmitzt und ergänzt „beim Bau ►





ANLAGENIMPRESSIONEN

Reinhold Brauns US-Gartenbahn hatte von Anfang an das Zeug zur Generationenbahn, da Vater und Sohn gemeinsam ein Auge auf das mit viel Liebe zum Detail gestaltete Outdoor-Kunstwerk im US-Outfit haben. Die große Stärke: Es ist deutsche Perfektion, die die Bahn einzigartig macht.

1 Tunnelarbeiten bis ins Detail: Die Tunnelportale und die Stützmauern hat Braun aus Holzlatten gestaltet und den Eingangsbereich im Tunnelinneren mit Steinen verkleidet. So wirken seine beiden Tunnels auch beim ganz genauen Hinsehen realistisch bis ins Detail.

2 Westernbahnhof mit viel Platz: Der verträumte Western-Bahnhof Topak Junction bietet sogar richtig langen Zügen wie dem Sante-Fe-Streamliner mit seiner Gesamtlänge von über 7 Metern ausreichend Platz für einen Halt. Drei parallel verlaufende Gleise bieten Ausweichmöglichkeiten auf der sonst weitgehend eingleisigen Strecke.

3 Beeindruckende Landschaften: Am Ostende der Anlage prägen Tuffsteine, kleine Nadelbäume und Split die Gartenbahn-Landschaft. Die mächtigen, aufeinandergeschichteten Steinblöcke vermitteln einen Eindruck von den Höhenunterschieden auf dem Grundstück.

4 Gewaltige Auffahrten: Am Westende der Anlage stellt ein gebogener 3,50 Meter langer Viadukt die Verbindung zwischen den oberen Teil der Gleisanlage und dem unteren Teil her. Der Viadukt hat im unteren Teil eine Höhe von 80 Zentimetern. Aus Kalksteinen der Schwäbischen Alb hat Braun eine robuste Auffahrt auf die filigrane Bogenbrücke errichtet.

5 Permanent im Bau: Auf der Westernbahn wird seit Jahren gebaut. Jetzt werden Kisten mit neuem Material angeliefert. Eine Westernstainz der LG&B mit Holztender hat einen Kranwagen in Arbeitsposition gebracht. Braun hat alle drei modifiziert. Den früheren Toytrain-Kranwagen wertete er beispielsweise mit einem vierachsigen Chassis, zusätzlichen Fenstern und einer Figur auf. Außerdem beschwerte er die Western Stainz und den Tender mit jeweils einem Kilo Blei, damit sie die steilen Anstiege besser bewältigen können.

6 Aus zwei mach einen: Der Lokschuppen Silverton von Pola war lediglich das Ausgangsmaterial für den großen Lokschuppen auf der Anlage von Reinhold Braun. Da das Original zu kurz und sein Tor nicht einmal hoch genug war für die Mogul mit ihrem hohen Schornstein, legte Tüftler Reinhold Braun selbst Hand an. Es baute aus zwei zu kleinen Pola-Lokschuppen einen langen Lokschuppen. Außerdem setzte er das Bahngebäude höher und legte die Gleise tiefer, damit die Mogul jetzt auch wirklich in den Schuppen fahren kann.





Abseits der Hauptroute: ein Blick in Richtung Bahnhof und Topak City (oben), auf die kleine Hütte hinter der Stadt (Mitte) und auf die Zufahrt zum Schattenbahnhof (unten). Er liegt im Keller des Wohnhauses.

der Anlage war der Einbau einer elektrischen Weichenschaltung mit zu viel Verkabelungsaufwand verbunden, deshalb habe ich mich damals für die Handschaltung entschieden“. Die sechs Weichen im Schattenbahnhof, der im Keller des Hauses liegt, werden jedoch über das mobile Steuergerät digital per Funk gestellt.

Trotz Handschaltung der Weichen können auf der Anlage zwei Züge bequem gleichzeitig gefahren werden. Bei etwas Konzentration und mehr Bewegung können auch drei Züge gleichzeitig unterwegs sein. Damit die Loks die Steigungen auf dem Gelände der LG & B German Division auch sicher bewältigen, hat Reinhold Braun viele seiner Loks wie etwa die Western-Stainz mit Blei beschwert. Das Modifizieren von rollendem Material ist eine weitere Leidenschaft des Gartenbahners Braun. „50 Prozent meiner Lake-George-&-Boulder-Loks und -Wagen habe ich modifiziert.“ Ein Blick auf die Anlage und das rollende Material zeigt, dass es ihm sehr gut gelungen ist.

DIE LAKE GEORGE & BOULDER RAILROAD VON REINHOLD BRAUN

Der zur Spielwarenmesse 2015 von Märklin angekündigte Caboose (Art. 45651) für die LG&B RR – die Lake George & Boulder Railroad – gibt Gelegenheit für einen kleinen Rückblick auf die Historie dieses seit Jahrzehnten bei LGB Fans beliebten Motivs. Schon in ganz alten LGB Depeschen finden sich zahlreiche Hinweise, dass Gartenbahner der ersten Stunden ihre Anlagen gerne mit Namenskombinationen betitelten, die abgekürzt L-G-B ergaben. Dies passierte in Deutschland, aber auch jenseits des Atlantiks. Hier wurde die Lake George & Boulder RR geboren.

Urheber war Modelleisenbahnautor Charles S. Small aus Connecticut, dessen Spur-G-Anlage im Railway Modeller Magazine im August 1973 vorgestellt wurde. Sein pfiffiger Einfall wurde von den Brüdern Richter adoptiert und fortan ging das Akronym LG&B auf Tausenden Startpackungen mit rollendem Material im amerikanischen Stil in die ganze Welt. Die ersten Sets, die ab etwa 1989 in USA vertrieben wurden, enthielten eine Westernlok auf Stainz-Basis in edlem Metallcliblack sowie zwei passende Personenwagen der LGB Einheitsbauart oder einen Hochbordwagen und einen 4065-Caboose. Bereits zu diesem Zeitpunkt ergänzten motorisierte Tender 2117/6 das Angebot, deren Aufmachung den Loks entsprach. Es folgten farbliche und inhaltliche Anpassungen der bald auch in Europa erhältlichen LG&B-Startpackungen.

Der Inhalt der Güterzugsets bestand aus einem farblich zur Lok passenden Caboose sowie einem zweiachsigen Kesselwagen (ohne Leitergestell) zunächst mit der blauen, später mit der gelben Beschriftung LAKE GEORGE & BOULDER RR und dem neu eingeführten **Slogan „Route of the Beavers“**. Dieser Biber am angenagten Baum wurde auch auf den gelben Caboose großflächig gedruckt, während die im Jahr 1990 hergestellten Schlusswagen 4065-L01 mit dem Logo einer Gebirgs-Seen-Landschaft geliefert wurden. Bei der jüngsten Variante der Starterpacks kehrte Lehmann zur roten Grundfarbgebung zurück, nunmehr mit gelber Beschriftung und der Formänderung auf Bobber-Caboose mit einer nach hinten versetzten Aussichtsanzel. Auch die Tender wechselten passend ihr Outfit und hatten zuletzt sogar digitales Dampfgeräusch mit magnetgetriggerte Pfeife und Glocke. Den Personenwagen spendierte LGB zuletzt noch vorbildgetreue Dächer mit Oberlichtern im Westernstyle. Außerdem wurde ein ergänzender Gepäckwagen im rot-gelben Design bereitgestellt (Art. 30040).

Neben den Artikeln der Startersets fanden sich im Sortiment regelmäßig separat erhältliche Güterwagen wie der schöne rote 4472 Reefer in Aufmachung der LG&B, bei dessen modifiziertem Emblem eine Bierflasche im Wasser dümpelte, oder verschiedene amerikanische Boxcars in kräftigen Farben, beispielsweise das aubergine-rote Boxcar mit Dieselsoundmodul (Art. 4267S) oder als gelbes Boxcar Kat.Nr. 43672 mit Dampflokgeräusch. Gewöhnungsbedürftig erschien zunächst ein Boxcar in knalligem Rosa mit silbernem Dach und dem Beaver-Motiv, obendrein mit Formänderung zu Stahlstirnwänden. Sogar eine Mogul wurde für die Lake George & Boulder RR (Art. 2119D) bereitgestellt – in Gelb und ohne Logo im Bumble-Bee-Style. Die Auflage beschränkte sich auf 2.000 Stück wie bei den meisten einzeln produzierten Wagen der LG&B. Im Jahr 1995 erschien als die erste mit digitalem Dampflok-sound ausgestattete Forney mit der Achsfolge 0-4-4 eine Lok der Betriebsnummer 25 der LG&B RR (Art. 20252 mit gelber Grundfarbgebung).

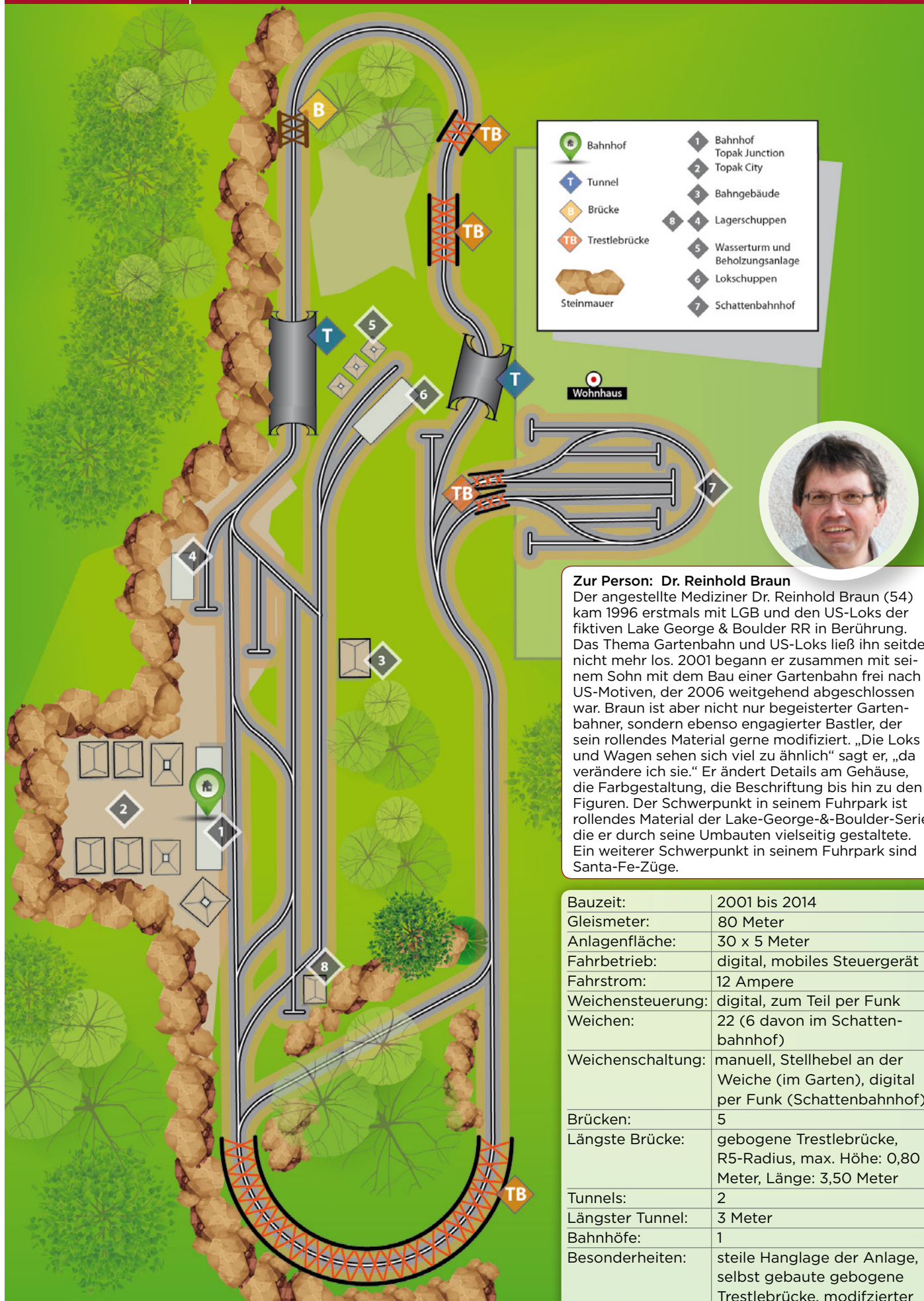
Mit Beginn der Toytrain-Modellreihe erlebte das Thema eine Renaissance. Erinnert werden soll an die ersten Porter-Loks Rusty bzw. Casey in Grün und Rot, die für die Lake George & Boulder RR fahren durften – begleitet natürlich von entsprechenden farbenfrohen Wagen. Auch Sonderaufgaben wie der Fasswagen (Art. 30421) für das Jubiläum „15 Jahre LGB Model Railroad Club 1993“ bedienten das Thema LG&B.

Die zuletzt erschienene Ergänzung für die ihren Stammsitz im LGB Programm stets behauptende Bahnlinie bildete einen Flachwagen amerikanischer Bauart ab, lackiert in Weinrot, beschriftet mit goldenen Lettern und als Ladegut drei Fässer, natürlich für die Boulder Bottling Company (Art. 41693).

Bemerkenswert ist die Tatsache, dass die „Route of the Beavers“ bereits Gegenstand einer Persiflage war: Der US-amerikanische Modellbahnhändler Al Kramer ließ Wagen fertigen, die optisch ganz ähnlich aussahen, beispielsweise in der genannten auffälligen Farbkombination Rosa-Silber, und bedruckte sie mit einer Karikatur des Biber-motivs und dem ironischen Spruch „Save a tree, eat a beaver“. Wenn solches nun keine echte Anerkennung darstellt! Die Modelle der fiktiven, dennoch sehr erfolgreichen Lake George & Boulder Railroad waren von Anbeginn einer Weiterentwicklung unterzogen, die dem technischen und ästhetischen Wandel entsprach. Es ist also mehr als folgerichtig, dass mit Präsentation des neuen Caboose (Art. Nr. 45651) und weiterer Wagen im Folgejahr 2016 auch das Logo angepasst wurde – gerade so wie bei realen Eisenbahngesellschaften.



GLEISPLAN | Anlagensteckbrief



Zur Person: Dr. Reinhold Braun

Der angestellte Mediziner Dr. Reinhold Braun (54) kam 1996 erstmals mit LGB und den US-Loks der fiktiven Lake George & Boulder RR in Berührung. Das Thema Gartenbahn und US-Loks ließ ihn seitdem nicht mehr los. 2001 begann er zusammen mit seinem Sohn mit dem Bau einer Gartenbahn frei nach US-Motiven, der 2006 weitgehend abgeschlossen war. Braun ist aber nicht nur begeisterter Gartenbahner, sondern ebenso engagierter Bastler, der sein rollendes Material gerne modifiziert. „Die Loks und Wagen sehen sich viel zu ähnlich“ sagt er, „da verändere ich sie.“ Er ändert Details am Gehäuse, die Farbgestaltung, die Beschriftung bis hin zu den Figuren. Der Schwerpunkt in seinem Fuhrpark ist rollendes Material der Lake-George-&-Boulder-Serie, die er durch seine Umbauten vielseitig gestaltete. Ein weiterer Schwerpunkt in seinem Fuhrpark sind Santa-Fe-Züge.

Bauzeit:	2001 bis 2014
Gleismeter:	80 Meter
Anlagenfläche:	30 x 5 Meter
Fahrbetrieb:	digital, mobiles Steuergerät
Fahrstrom:	12 Ampere
Weichensteuerung:	digital, zum Teil per Funk
Weichen:	22 (6 davon im Schattenbahnhof)
Weichenschaltung:	manuell, Stellhebel an der Weiche (im Garten), digital per Funk (Schattenbahnhof)
Brücken:	5
Längste Brücke:	gebogene Trestlebrücke, R5-Radius, max. Höhe: 0,80 Meter, Länge: 3,50 Meter
Tunnels:	2
Längster Tunnel:	3 Meter
Bahnhöfe:	1
Besonderheiten:	steile Hanglage der Anlage, selbst gebaute gebogene Trestlebrücke, modifizierter Lokschuppen.



Ein großes Fest für alle Eisenbahnfans

Der Museumsbahnpionier „Deutscher Eisenbahn-Verein e.V.“ wird 50. Gefei-ert wird eine Woche lang mit extra prallem Programm. LGB gratuliert und ist vor Ort dabei.

Allem Anfang, sagt man, wohnt ein Zauber inne. Doch auch die Zauberkunst hat ihre Grenzen – zum Beispiel, wenn ein leerer Kohlekasten und eine chronisch schwindstüchtige Clubkassette miteinander um die Wette gähnen.

Genau so erging es vor 50 Jahren den Gründervätern des „Deutschen Eisen-

bahn-Vereins e. V.“. 1966 war's, als sich eine Gruppe begeisterter Bahnfreunde in Bruchhausen-Vilsen zusammentat,

Ein schwerer Anfang

um eine Vision Wirklichkeit werden zu lassen: die Bewahrung historisch bedeu-

tender Schätze, eine Heimstätte für das Kulturgut Bahn, Eisenbahntechnik zum Anfassen – alles eingebettet in die harmonische niedersächsische Heidelandschaft, 35 Kilometer südlich von Bremen. Heutzutage hieße ein solches Projekt wahrscheinlich großspurig „Bahn-Erlebnispark“; damals ging die Sache als

„Deutscher Eisenbahn-Verein“ in das Vereinsregister ein. Damit waren die Bruchhausener übrigens die ersten deutschen Museumsbahner überhaupt und leisteten sozusagen Pionierarbeit für die gesamte einheimische Museumsbahn-Branche. Allein: Man hatte eben nicht mal Kohle für die Kohle.

Ein Fuhrpark mit 100 Fahrzeugen

Ein halbes Jahrhundert später erinnert nichts mehr an den schweren Start des DEV. Einst begann man auf schmaler Spur und in Minimalausstattung mit einer (!) reichlich in die Jahre gekommenen Dampflokomotive, die gerade mal einen (!!)-Personenwagen zu ziehen hatte. Heute feiert ein bestens aufgestellter Verein mit einem rund 100 Fahrzeuge umfassenden Fuhrpark seinen 50. Geburtstag. Zu erleben sind diese hinreißend historischen und überwiegend betriebsbereiten Loks und Waggonen (schmalspurige ebenso wie normalspurige Fahrzeuge, Dampf- ebenso wie Dieselloks) auf einer über 100 Jahre alten Strecke von Bruchhausen-Vilsen nach Asendorf. Acht Bahnhöfe warten auf den 7,8 Bahnkilometern, die mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h befahren werden; dazu gibt es diverse wei-

tere Haltepunkte. Die Fahrzeit beträgt je nach Tempo 28 bis circa 40 Minuten – etwa mit der Dampflokomotive „Franzburg“, die LGB vergangenes Jahr durch ein wunderbares Modell ehrte.

29. Juli bis 7. August 2016: die Feierwoche des DEV in Bruchhausen-Vilsen

Das Vorbild mit der Betriebsnummer 1363, gebaut 1894 von der Vulcan Stettiner Maschinenbau AG, zählt denn auch zu den Schmuckstücken der Bruchhausener Bahner. Dabei hat diese zweiachsige Dampflokomotive der Gattung B n2t ihr Revier eigentlich etliche Hundert Kilometer weiter östlich. Unterwegs war die 1363 dort nämlich für die 1892 gegründete Franzburger Kreisbahn e.V. (daher auch der Lokname). Auf dieser 67 Kilometer langen Meter-spur-Bahn vom Typ Pommern sicherte sie der Region zwischen Darß und Ostsee den wichtigen Anschluss an die Staatsbahnstrecke von Ribnitz nach Stralsund.

Ihr letztes Stündlein schlug 1968, als sie ausgemustert wurde (drei Jahre später kam das Ende auch für die Franzburger Kreisbahn selbst – die DDR-Reichsbahn stellte den Betrieb endgültig ein).

Nach diversen Zwischenstationen (so fristete sie in den 70er-Jahren in einem Freizeitpark bei Düsseldorf ein eher trauriges Dasein als Kinderspielzeug) fand die „Franzburg“ dann 1980 im östlichen Niedersachsen eine neue Heimat. Von den norddeutschen Bahnliebhabern über zwei Jahre liebevoll aufgearbeitet, präsentiert sich diese moosgrüne Schönheit mit ihrem zierlichen Schornstein, ihrem reizvollen Geflecht an Rohren, dem fast „knochigen“ Unterbau und einem filigran anmutenden Antriebsgestänge längst wieder in prächtiger Verfassung.

Dampfloks in Bilderbuchverfassung

Dass die „Franzburg“ und die vielen anderen Bruchhausener Kostbarkeiten dem Schneidbrenner-Tod entronnen sind und nun Jahr für Jahr Zehntausende von Bahnfreunden begeistern, verdanken sie dem Engagement von zahlreichen Gönnern und Sponsoren – und dem Einsatz von rund 1.100 Vereinsmitgliedern. Was andernorts stillgelegt oder oft in ▶



Die Kastendampflokomotive „Plettenberg“, Baujahr 1927 bei Henschel & Sohn und der Triebwagen T 41, Baujahr 1932 von der Triebwagen- und Waggonfabrik Wismar, sind nur zwei der Attraktionen des Deutschen Eisenbahn-Vereins in Bruchhausen-Vilsen.

DEUTSCHE EISENBAHN-VEREIN E.V. (DEV)

Der Deutsche Eisenbahn-Verein e.V. (DEV) wurde im November 1964 als „Deutscher Kleinbahn-Verein“ mit dem Ziel einer betriebsfähigen Erhaltung einer Kleinbahn gegründet. Beginn des Fahrbetriebs: 2. Juli 1966. Seit 1970 wird die ganze Strecke bis Asendorf befahren; basierend auf einer kleinbahntypischen Strecke von 1899 mit Empfangsgebäude, Wartehäuschen, Güter- und Lokschuppen. An Wochenenden von Mai bis September und im Dezember fahren zwischen Bruchhausen-Vilsen und Asendorf überwiegend Dampfzüge in regelmäßigem Fahrplanverkehr. Unter dem Namen „Hoyaer Eisenbahn“ wird auch ein Zubringerverkehr auf der Strecke Eystrup-Hoya-Bruchhausen-Vilsen-Syke betrieben. Im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen ist der Übergang regelspuriger Fahrzeuge auf die Schmalspurstrecke mittels Rollbö-



Der Deutsche Eisenbahn-Verein e.V. besitzt inzwischen eine gigantische Sammlung veritaibler Schmalspurlokomotiven.

cken oder Rollwagen möglich. Zum Bestand des DEV zählen heute mehr als 100 Fahrzeuge der Baujahre 1886 bis 1964. Die Fahrzeuge sind in Bruchhausen-Vilsen und Heiligenberg überwiegend wettergeschützt untergestellt und können an Betriebstagen besichtigt werden. Unter den Meterspurfahrzeugen sind sieben Dampflokomotiven, fünf Diesellokomotiven (darunter ein Exemplar der ehemaligen DB-Baureihe V29 und eine dieselelektrische Lok der Borkumer Kleinbahn), sechs Triebwagen, 28 Personenwagen, sechs Pack- bzw. Postwagen und zahlreiche Güterwagen und Bahndienstfahrzeuge. Auch einige Normalspurfahrzeuge besitzt der Verein, die regelmäßig auf der Regelspurstrecke Eystrup-Syke verkehren, unter anderem eine ehemalige V36, eine KöfIII und einen Esslinger Triebwagen mit Beiwagen.

beklagenswertem Zustand ausgemustert wurde, wird von ihnen in unzähligen Arbeitsstunden repariert, gepflegt und so detailgetreu wie möglich aufgearbeitet. Möglich macht's nicht zuletzt eine eigene Lokwerkstatt, in der erfahrene Bahner aussterbende Arbeitstechniken wie das Nieten von Dampfkesseln vor dem Vergessen bewahren – und die dafür notwen-

digen Werkzeuge gleich dazu.

Besonders stolz sind die Bruchhausener Bahnfreunde auf die Fahrzeuge aus den Beständen der ehemaligen DDR-Reichsbahn. „Diese Loks zu beschaffen war eine echte Herausforderung“, erinnert sich Bernd Furch, Vorstandsmitglied des DEV. „Denn damals unterhielt die Bundesrepublik ja keine offiziellen

Wirtschaftskontakte zur DDR, deshalb kamen diese grenzüberschreitenden Geschäfte auf eher verschlungenen Wegen zustande.“

Ein zweiter Lokschuppen muss her

Lang ist's her – heute kämpfen die Bruchhausener mit anderen Problemen: Der



Sie ist eines der schönsten und beliebtesten LGB Modelle: Die Franzburg (Art. 20181) ist ein echter Hingucker auf jeder Gartenbahn. Wer sie auf vorbildgerechte Weise fahren lassen will, spendiert ihr das DEV-Museumszugset, Artikel 49390.



Noch ein DEV-Leckerbissen: Die Nummer 23 der Pillkaller Kleinbahn, Baujahr 1917, bei Arnold Jung in Kirchen an der Sieg, dampft heute als „Spreewald“ in Bruchhausen.

Platz wird langsam knapp. Seine Schätze beherbergt das DEV-Team nämlich gerne überdacht in eigenen Lokschuppen, doch inzwischen ist fast jeder Stellplatz belegt. Aber Lok- und Wagenmaterial weggeben? Da blutet einem gestandenen Museumsbahner wie Bernd Furch das Herz. „Schmalspurfahrzeuge sind einfach eine Rarität, die man bewahren und nicht wieder hergeben sollte, wenn man sie einmal erworben hat.“ Weitere Sorgen bereitet heutzutage auch die Qualität der Ersatzteile. „Früher hat ein Rohsatz Kesselrohre 10, 15 Jahre gehalten“, erzählt der Bahnveteran. „Der Nachschub, den man heute bekommt, geht teils schon nach drei, vier Jahren kaputt.“ Eine weitere Belastung für den stets auf Kante genähten Etat sind schließlich die steigenden Energiekosten, insbesondere für Kohle. Hilfe kommt von der Gemeinde Bruchhausen, die den Fahrbetrieb unterhält, sowie von einem benachbarten Mineralwasserbetrieb, der sich als Sponsor engagiert. Vielleicht reicht es mit dessen Unterstützung auch mal für einen neuen Lokschuppen.

Liebe, Freunde und die erste Kohle

„Die Planung ist im Grunde schon fertig“, erzählt Furch. Und auch eine adäquate Inneneinrichtung dafür haben sich die Bruchhausener schon gesichert: Sie bewahrten aufgegebene Teile des nahegelegenen Bahnhofs Hoya vor der Verschrottung. Mit dabei ist Furch übrigens seit 1974. Heute lebt er in Krefeld und reist eigens über rund 110 Straßenkilometer zu seinen Fahrten und Einsätzen (meist

als Schaffner) an. Echte Eisenbahnliebe kennt eben keine Grenzen – und überwindet auch viele, viele Kilometer.

Ach ja ... bliebe noch eine Frage: Wie füllte sich 1966 trotz leerer Vereinskasse eigentlich der Lokkessel für die Jungfernfahrt? Die Rettung kam aus unmittelbarer Nachbarschaft: Ein Gastronom aus dem naheliegenden Heiligenberg spendierte (sozusagen als „Eisenbahnheiliger“) die Kohlen für die erste Dampflokomotive – keine Zauberei also, sondern ein frühes Stück Wirtschaftsförderung im allerbesten Sinn. Wohl dem, der solche Freunde hat.

LGB VOR ORT

LGB gratuliert zum Jubiläum

Zum Freundeskreis des DEV gehören natürlich auch Märklin und LGB. Eine Delegation reist daher zum Gratulieren nach Bruchhausen, wird über die derzeitigen Aktivitäten in Sachen Spur G informiert und hat (so viel sei schon verraten) eine ebenso standesgemäße wie schicke Überraschung im Gepäck. Zu bestaunen gibt es in jedem Fall Vorbild und Modell der „Franzburg“. Das Modell ist eine Neukonstruktion mit Federpuffer vorn und hinten, Haftreifen, einer DCC-Schnittstelle, Führerstands-türen zum Öffnen, eingebauter Führerstandsbeleuchtung, Rauchgenerator und Lokführer-Figur. Das Spitzensignal ist mit der Fahrtrichtung wechselnd. Der Antrieb erfolgt mit einem zugstarken Bühler-Motor auf beide Treibachsen. Länge über Puffer: 25 Zentimeter.

DAS PROGRAMM

Die große DEV-Feierwoche vom 29. Juli bis 7. August

Die Serie der Sonderveranstaltungen im Jubiläumsjahr 2016 beginnt am 15. Juni. Die große Fest- und Feierwoche geht dann vom 29. Juli bis zum 7. August über die Bühne.

Freitag, 29.07.: Fahrzeugparade

Alle betriebsfähigen Fahrzeuge sind für eine Parade zwischen Bruchhausen-Vilsen und Vilsen-Ort unterwegs (daher an diesem Tag keine normale Fahrgastbeförderung). Eine fachkundige Moderation erläutert die Geschichte und die Bedeutung der einzelnen Fahrzeuge.

Sa., 30.07./ So. 31.7.: Aktionswochenende mit verstärktem Fahrplan

Ungewöhnliche Zuggarnituren und diverse Gastdampflokomotiven sorgen für viel Betrieb auf der Strecke. Spezielles Paket für Fotografen (Preis inklusive Tagesfahrkarte: 29 Euro). Anreise mit dem Zug von Syke oder Eysstrup nach Bruchhausen-Vilsen möglich.

Montag, 01.08.: Plandampf HEG

Sonderveranstaltung für Fotofreunde (9–17 Uhr). Die Verkehrsbetriebe Hoya fahren Güterzüge auf der ehemaligen Strecke Hoya-Eysstrup. Fahrt in einem Begleitbus mit Reiseleitung inklusive einfachem Mittagessen (79 Euro).

Dienstag, 02.08.: HSA-Tag

Rangierarbeiten sowie Aufbucken von Normalspur-Waggons im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen mit Fahrzeugen wie der Dampflokomotive Hoya, der Diesellokomotive V3 sowie den Triebwagen T41 und T44. Für Interessierte wird eine Fahrt in Fotozügen mit Reiseleitung und Mittagessen angeboten. (79 Euro).

Mittwoch, 03.08.: VGH-Tag

Zwischen Hoya und Syke bieten zahlreiche Fotostellen die Gelegenheit für exklusive Bilder von Güterzügen mit Dampf- und/oder Dieselbespannung. Vermutlich unterwegs: die vereinseigene V36 sowie eine Normalspurdampflokomotive. Für Fotofreunde gibt's eine Bustour (siehe oben).

Donnerstag, 04.08.: Kleinbahngüterzüge

Zwischen Bruchhausen und Asendorf ziehen mehrere Dampflokomotiven Güterzüge sowie gemischte Güterzüge mit Personenbeförderung. Geschlossene Veranstaltung für Fotofreunde mit Reiseleitung und Verpflegung (79 Euro).

Freitag, 05.08.: Dampflokomotive im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen

DEV-Loks und viele Gastdampfloks zeigen sich am Nachmittag im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen von ihren schönsten Seiten. Und wenn es dunkel geworden ist, wird eine Formation von Dampflokomotiven mit Lichteffekten spektakulär in Szene gesetzt.

Sa., 06.08. und So., 07.08.: Aktionswochenende mit verstärktem Fahrplan

Programm: siehe 30.7./31.7.

(Veranstaltungen in der Zeit vom 1. bis 4. August finden nur bei ausreichender Teilnehmerzahl statt. Bei kurzfristiger Absage werden gezahlte Beträge und Gutscheine selbstverständlich in voller Höhe erstattet.)

Nummer 75 lebt!

Eine der bekanntesten französischen Schmalspurlokomotiven von Corpet-Louvet zieht bis heute ihren Zug nördlich von Paris. Ihre Nummer? 75!



Die Dampfloks des Lokomotivherstellers Corpet-Louvet sind aufs Engste mit der Geschichte der französischen Eisenbahnen verbunden. Was am Anfang des 19. Jahrhunderts mit dem Mittelpunkt Paris begann, hatte noch vor dem ersten Weltkrieg auch den äußersten Zipfel Frankreichs erreicht: ein Schienennetz, das nach dem Willen des Ministers für öffentliche Arbeiten, Charles de Freycinet, jedem Franzosen Zugang zur Eisenbahn garantieren sollte. Der staatlich subventionierte Streckenbau schloss dabei bis 1914 alle Ortschaften ab 1.500 Einwohnern an ein Normalspurnetz

Ein knuffiges Stück französische Bahngeschichte

an. Doch auch die schmale Spur wurde zum festen Bestandteil der neuen französischen Dampfmobilität. Sie sollte die Hauptlinien der Normalspurbahn verbinden, um auch weniger entwickelte Gebiete zu erschließen. Lucien Corpet und nach ihm seine Witwe Fanny und deren Schwiegersohn und Eisenbahningenieur Lucien Louvet lieferten

die Loks für beide Spurweiten – auch bis in die Bretagne nach Rennes an die „Tramways d’Ille et Vilaine“. Die „T.IV.“ betrieb dort ein Meterspurnetz von insgesamt 510 Kilometern und verband Rennes mit Städten wie Saint-Malo an der französischen Nordwestküste oder Grand-Fougeray im Süden der Region. Für den Regelbetrieb setzte die T.IV. eine Vielzahl kleiner Dampfloks ein: Zwölf Tramway-Dampfloks (Nr. 1–12, Ct, 1897/98 Blanc-Misseron), 41 Dreikuppeler (Nr. 51–69, Ct, 1901/02 und Nr. 70–91, Ct, 1908–1914, beide Serien Corpet-Louvet), vier BB-Mallet-Tenderloks (Nr. 101–104, 1897, Corpet-Louvet) und zwei Vierkupp-



FOTOS: KÖTZLE, CLAUDE VILLETANEUSE; TEXT: ALEXANDER STROBEL

DIE T.I.V. IN RENNES



Schmalspur als Zubringer:
Mit über 500 Kilometern Meterspurstrecke und vielen kleinen Dampfloks verband die „Tramways d’Ille et Vilaine“ mit Hauptsitz in Rennes Städte und Ortschaften des Départements im Nordwesten der Republik in der Region Bretagne. Im Bild: Eine zeitgenössische Postkarte zeigt Rennes und den Schmalspur-Bahnbetrieb am Ende des 19. Jahrhunderts.

ler (Nr. 201–202, 1931, Corpet-Louvet). 53 Jahre konnte die T.I.V. für die Mobilität der Einwohner des Départements Ille-et-Vilaine sorgen, bis 1950 die letzte ihrer Strecken nach Saint-Malo eingestellt wurde. Interessanterweise beendete zwei Jahre später Corpet-Louvet den Bau von Dampfloks.

Nr. 75 fährt bis heute

Von den vielen kleinen T.I.V.-Loks blieb der Nachwelt nur eine einzige erhalten: Nr. 75 lebt! Der 1909 in Paris gebaute Dreikuppler mit der außergewöhnlichen Seriennummer 1234 wurde zusammen▶

mit seiner Schwesterlok Nr. 73 noch vor der Stilllegung der letzten Strecke nach Vaujours en Seine et Marne nur wenige Kilometer östlich von Paris verkauft. Dort beförderten die Loks für das Unternehmen Lambert mit Gips gefüllte Güterwagen, bis sie 1959 abgestellt wurden. Nr. 75 entging der Verschrottung aufgrund ihres akzeptablen Erhaltungszustandes und wurde 1962 als Denkmal im Museum von Saint-Mandé in der Nähe des Pariser Zoologischen Gartens aufgestellt. Von Nr. 73 blieb nur der Schornstein. Der ersetzt seitdem den gebrochenen von Nr. 75.

Denkmal unter Dampf

Als das Museum in den Achtzigerjahren geschlossen werden sollte, nahm sich die „Fédération des amis des chemins de fer secondaires“ (FACS) 1987 der Lok an. Zwei Jahre später, im November 1989 bewegte sich Nr. 75 wieder aus eigener Dampfkraft auf der Strecke des „Musée des tramways à vapeur et des chemins de fer secondaires français“ (MTVS) beim Bahnhof von Valmondois in Butry-sur-Oise, 30 Kilometer nördlich von Paris. Eine fällige Hauptuntersuchung ab 1996 zog sich wegen ebenso hartnäckiger wie schädlicher Gipsablagerungen lange hin. Nach viel restaurativem Aufwand präsentierte sich am 1. Oktober 2011 im Rahmen des „Festival of Steam“ die letzte noch existierende T.I.V.-Lok in altem Glanz und endlich wieder unter Dampf auf der einen Kilometer langen Museumsstrecke. Die vereinsmäßig organisierten Museumsbetreiber um Leiter Olivier Janneau erhalten zehn Dampfloks, fünf Dieselloks, 27 Personenwagen und etwa 30 Güterwagen für die Nachwelt und alle Eisenbahnfreunde. Dreißig Fahrzeuge der Sammlung sind als „Monuments Historiques“ gelistet. Ein Besuch lohnt sich deshalb garantiert! Das Museum ist von Anfang



„Chemin de fer des impressionnistes“: „Impressionistenbahn“ nennt man scherzhaft die nur einen Kilometer lange Strecke der Museumsbahn des Musée des tramways à vapeur et des chemins de fer secondaires français in Butry-sur-Oise nördlich von Paris.

Mai bis zum ersten Wochenende im Oktober an Sonntagen von 14:30 Uhr bis 18:00 Uhr geöffnet. Seit 2013 plant man übrigens den Umzug der Museumsbahn nach Crèvecœur-le-Grand, wo vor allem eine deutlich längere Fahrstrecke zur Verfügung stehen soll. Bis dahin können Besucher während der Saison die Nr. 75 auf der kurzen Museumsstrecke in Bu-

try-sur-Oise genießen, die den Spitznamen „Chemin de fer des impressionnistes“ (Impressionistenbahn) trägt. Hier ist die Webadresse für Gallophile: <http://musee-mtvs.com>. Auf Deutsch steht leider nur eine automatisierte Google-Übersetzung zur Verfügung.

Lok Nr. 75 und Wagen: die Modelle

Um der Corpet-Louvet-Lok einen vorbildgerechten Rahmen zu bieten, bringt LGB einen kompletten Zug mit zwei Wagen, wie er heute auf der Museumsbahn nördlich von Paris unterwegs ist. Farbgebung und Beschriftung entsprechen der Ausführung der Epoche VI. Der Personenwagen B34 trägt dabei wie die Lok Nr. 75 noch den ursprünglichen Schriftzug „T.I.V.“ der „Tramways d'Ille et Vilaine“. Die Türen an seinen Stirnwänden und den beiden Bühnen lassen sich öffnen und eine komplette Innenein-

HIGHLIGHTS

M.T.V.-Personenwagen B34,
Art. 33201

- 1 Komplette Inneneinrichtung
- 2 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung Epoche VI
- 3 Stirnwand- und Bühnentüren zum Öffnen
- 4 Metallradsätze
- 5 Länge über Puffer: 36 Zentimeter





Ein Verein pflegt und restauriert: 72 Wagen und Loks werden in Butry-sur-Oise von Eisenbahnfans fit gehalten. Jährlich 5.000 Besucher danken es ihnen.

richtung wartet auf ideenreiche Gartenbahngestalter und ihre Fahrgäste in 1:22,5. Wie der Personenwagen verfügt auch der Güterwagen über Metallradsätze und gleicht seinem aktuellen Vorbild der „CFD Réseau du Vivarais“ ebenfalls bis aufs I-Tüpfelchen. Die M.T.V.-Lok wird hochmodern angetrieben: Ein kugelgelagerter, leistungsstarker Bühler-Motor treibt alle drei Radsätze der knuffigen Jahrhundertwende-Lok rutschsicher über Haftreifen an. Das Spitzenlicht vorn lässt sich ebenso wie der werksseitig eingebaute Raucheinsatz über Betriebsartenwahlschalter in Gang setzen. Über die mtc-Schnittstelle ist ein Decoder (Art. 55028) für Digital-Betrieb nachrüstbar.

HIGHLIGHTS

M.T.V.-Güterwagen G 5665 CFD, Art. 40077

- 1 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung Epoche VI
- 2 Metallradsätze
- 3 Länge über Puffer: 30 Zentimeter

Nr. 75 von LGB repräsentiert samt Museumszug ein ebenso markantes wie liebevoll gestaltetes Stück französischer Eisenbahngeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts und ist als Klassiker dampfgetriebener Schmalspurbahnen für wetterfeste Spur-G-Bahner und -Sammler gleichermaßen von größtem Interesse.

HIGHLIGHTS

M.T.V.-Dampflok 030T, Art. 20781

- 1 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung Epoche VI
- 2 Antrieb auf alle Radsätze
- 3 Leistungsstarker Bühler-Motor
- 4 Raucheinsatz
- 5 Länge über Puffer: 31 Zentimeter

DAMPF À LA FRANCE

Die Lokschmiede Corpet-Louvet und die Schmalspur in Frankreich

Fragen Sie einen französischen Eisenbahnfan, was ihm zur Marke Corpet-Louvet einfällt: Mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit wird er diesen Dreikupppler der Meterspur nennen, wie er für den Dienst auf den französischen Nebenstrecken eingesetzt wurde. Und wirklich: In den 97 Jahren Lokomotivkonstruktion seit 1855 baute die Firma 1.884 Dampflokomotiven. Nicht weniger als 826 davon waren genau solche Schmalspurloks für den leichten Bahndienst in Frankreich und den französischen Kolonien. Hätte es keinen Ersten Weltkrieg gegeben, wären es noch siebzig mehr, die schon bestellt waren, aber dann wieder storniert wurden.

Seit dem Ende des 19. Jahrhunderts wurde in Frankreich in allen Departements der Bau von Meterspurbahnen vorangetrieben, um den Zubringerdienst zu den Normalspur-Hauptlinien zu leisten. Sie sollten die städtischen Zentren mit den ländlichen Regionen verbinden und zum Beispiel an Markttagen unzählige Hausfrauen zum wöchentlichen Einkauf bringen. Erst in den frühen Zwanzigerjahren des 20. Jahrhunderts ebte die Nachfrage nach diesen leichten Loks ab und Corpet-Louvet fuhr die Produktion zurück. Der Weltkrieg hatte die Vormacht des Automobils durchgesetzt.





Stefan Kühnlein aus Hummeltal in Bayern hat den ganz großen Spurwechsel hinter sich. Angefangen hat er mit einer Z-Anlage, aber dann kam der Umstieg auf LGB.

STEFAN KÜHNLEIN

Decoder: Flexibilität ist der richtige Weg

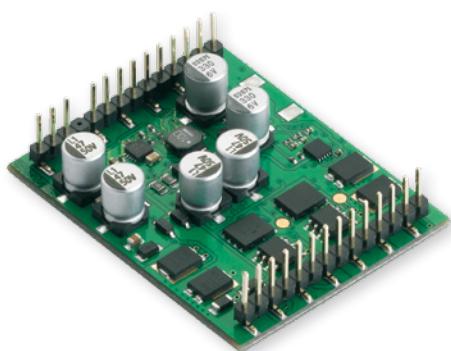
Mit oder ohne Decoder? Mit oder ohne Sound? Schon seit über einem Jahr gibt es von LGB den Schnittstellenadapter (Art. 55529). Dieser ermöglicht es dem LGB Bahner, auch ältere Fahrzeuge mit zehnpoliger Schnittstelle auf mfx umzurüsten. Durch den Nachrüstdecoder Nr. 55028 können dann auch diese Lokomotiven im DCC- oder mfx-Format betrieben werden. Wer also DCC mit einer MZS (Mehrzugsteuerung) fährt, kann hier auch die neuen mfx-Decoder verwenden und dann sogar im Analogbetrieb nutzen. Durch die Central Station 2 und die neue Central Station 3 kann der Gartenbahner alle digitalisierten Lokomotiven, ob im mfx-, DCC- oder Motorolaformat, steuern.

Durch die Evolution der Gartenbahn vom Analogbetrieb über die Mehrzugsteuerung (MZS oder e.m.s.) hin zu Digital Comand Control (DCC) und den Märklin mfx-Decodern, ist es für Modellbahnhersteller schwer zu entscheiden, welches Grundbedürfnis der Modellbahner hat. Drei verschiedene Varianten von Lokomotiven vorzuhalten – analog – digital – mfx – ist für die Fabrikation schwer umzusetzen und würde nur zu höheren Stückpreisen führen. Würde nur analog gebaut, hat der Kunde mit dem höchsten Anspruch an Steuerung den Decoder einbau selbst vorzunehmen, wovor manch nicht geübter Gartenbahner zurückschrecken könnte. Zudem müsste werkseitig eine Verkabelung und Elektrifizierung für Lokbeleuchtung, Vor- und Rückwärtsfahrt als Grundstock vorgerüstet sein. Wird ein DCC-Decoder werkseitig eingebaut, muss die Central Station von Hand programmiert und auch bei anderen Systemen die Configuration Variables (CV's) per

Hand eingestellt werden. Die Überlegung, fast alle Lokomotiven gleich mit den von Märklin produzierten mfx-Decodern auszustatten, ist deshalb heute vernünftigerweise für jeden Modellbahner der richtige Weg. Die mfx-Decoder können ja auch mit den weitverbreiteten DCC-Stationen betrieben und die CVs nach Belieben eingestellt werden. Flexibilität bleibt bei der Lokausstattung weiter der absolut richtige Weg: Schon in der Grundform der Stainz-Lokomotiven wurden DCC-Decoder auf eine Grundplatine in Sandwichbauweise aufgesteckt und konnten leicht gewechselt werden. Wurde der Decoder abgenommen, war die Lok analog zu betreiben. Diese Sandwichbauweise und der leichte Austausch der Grundplatine mit der Digital-Komponente muss für den Gartenbahner unbedingt erhalten bleiben.

Eines wünschen wir uns doch alle: Der Preis für eine Gartenbahnlok soll weiterhin erschwinglich sein. Dabei hilft besonders der Verzicht auf technische Varianten bei ein und demselben Modell. Deshalb lieber eine moderne, flexibel einsetzbare Ausstattungslösung als drei aus unterschiedlichen Gartenbahnepochen. Und: Aus Erfahrung kann ich berichten, dass in den Werkstätten der Modellbahnvereine 90 Prozent der Arbeit der Einbau von Decodern ist. Um ältere Modelle aufzurüsten, ist das okay. Spielbahn, analog und zum Nachrüsten – wie z.B. bei Lok Art. 24900, 21011 oder 92080 – hat weiterhin ihre Berechtigung. Alle anderen Lokomotiven sollten mit mfx-Decoder und voller Ausstattung geliefert werden. Die Zugmaschinen kann dann jeder ohne Werkstattbesuch analog, digital oder digital mit Sound mit seinem vorhandenen System betreiben.

Mancher wünscht sich neue Loks ohne Decoder. Aber das könnte teuer werden – und unpraktisch. Denn der mfx-Decoder ist eine zeitgemäße und enorm flexible Steuerungslösung.



Für Clubmitglieder: die neue Jahres-DVD

Auch in diesem Jahr hat LGB ein umfangreiches DVD-Paket mit vielen Spur-G-Über-
raschungen gepackt. Es beginnt mit
der deutschen Diesellegende V200 und wir
zeigen Vorbild und Modell dieser ganz be-
sonderen Baureihe in Aktion. Vor allem
Modellaufnahmen mit den Erzwagensets
in Doppeltraktion werden die Herzen al-
ler Bahnfans höher schlagen lassen. Bei
einem Besuch der RhB beleuchten wir
den Personenwagen EWIV der Rhätischen
Bahn als Vorbild und natürlich als Modell.
In unserer Modellwerkstatt erhält der Wa-



gen Figuren, Farbe, Rollos an den Fenstern und vieles mehr.

Der Museums-Wagen 2016: Wir besuchen die Leisritz AG, den diesjährigen Partner des LGB Modells. Bau einer LGB Anlage nach sächsischem Vorbild: Wir zeigen, wie man Gleise verlegt und einschottert und wie Weichen eingebaut werden. Mini-Colorado: Die Russ Larson Garden-Railroad wartet mit viel Fahrtrieb nach USA-Vorbild auf.

Die Jahres-DVD verbindet Hintergrundinfos, Know-how und Unterhaltung. Sie liegt der aktuellen Clubaussendung bei.



Außenglocke, Fernsprechanchluss und Bullaugentür: Ein Bahnhäuschen als Bausatz.

Klasse Clubgeschenk

Bahnwärterhäuschen sind fast so alt wie die Bahn und für Freunde früherer Bahnepochen nahezu unverzichtbar. Es gab sie in verschiedenen Varianten. So lebten verheiratete Bahnwärter in vollständig bewohnbaren Bahnhäusern, ledige Bedienstete mussten sich mit einem Wachthäuschen zufrieden geben. Die teils – je nach Region – malerisch-romantischen Gebäude sind heute als private Wohnungen gesucht. Aber es gab auch eher zweckmäßige Ausführungen, die vor allem als Modell Seltenheitswert besitzen. Das Clubgeschenk in diesem Jahr ist der Bausatz eines sehr lebensnahen Wellblechhäuschens, das durch den unvermeidbaren Fernsprechanschluss und die typische Bullaugentür auffällt. Clubmitglieder dürfen sich auf den Versand des sehr detailliert gestalteten Clubgeschenks 2016 freuen: Ab Mai geht es an alle Clubmitglieder per Post raus.

MESSEN: DORTMUND UND SINSHEIM Erfolgreicher Start

Nachdem Gartenbahnfans die ersten LGB Neuheiten vom 4. bis 6. März 2016 in Sinsheim unter die Lupe nehmen konnten, lockte sieben Wochen später vom 20. bis 24. April die INTERMODELLBAU wieder über 550 Aussteller und über 80.000 Besucher mit vielfältigen Angeboten wieder nach Dortmund. Gartenbahnfans interessierten sich neben den brandneuen LGB Modellen für die Schauanlage auf dem LGB Stand. Viele nutzten die Gelegenheit, die digitalen Funktionen der Modelle zu testen. In Dortmund konnten sich Clubmitglieder über vergünstigte Online-Eintrittskarten freuen und wurden vom Clubteam mit einem kleinen Messepräsent (Powerbank) begrüßt.



Bieten jede Menge Funktionen: die digitalen Modelle von LGB mit mfx/DCC-Decoder.

REISE VOM 2. BIS 9. OKTOBER 2016



Highlights: Bei der Clubreise im Oktober geht es auf der Donauuferbahn durch die Teufelsmauer – in Wien wird Schloss Schönbrunn besichtigt.

CLUBREISE ÖSTERREICH 2016: SONDERFAHRTEN UND MÄRKLIN WERK GYÖR

Waldviertel, Wien und Werksbesichtigung

Nostalgiestraßenbahn, heimelige Waldstrecken und an der Donau entlang – abwechslungsreich wird die Clubreise 2016 nach Österreich. Ein Abstecher führt nach Ungarn in das Märklin Werk.



Wien, Wein- und Waldviertel mit Dampf- und Nostalgiezügen – und das alles zur Heurigenzeit: Der Club reist vom 2. bis 9. Oktober 2016 nach Österreich, inklusive Ausflug nach Ungarn zu einer Führung durch das Märklin Werk in Győr. „Ursprünglich stand auch die Semmeringbahn auf dem Reiseplan, doch die vorgesehene Rundtour ist dieses Jahr nicht möglich“, berichtet Gregor Sutter von einer Änderung. Dafür hat der Bahnspezialist – der Club führt mit ihm die Tour durch – für die Clubmitglieder in einem Viersternehotel in Wien Quartier gebucht, direkt beim neuen Hauptbahnhof. „Am Tag nach der Anreise besichtigen wir die Prunkräume von Schloss Schönbrunn und brechen zu einer Stadtrundfahrt in einer Nostalgiestraßenbahn auf.“ Am dritten Reisetag folgt ein weiterer Höhe-

Werksbesichtigung: Ein Tagesausflug per Bahn bringt die Clubmitglieder von Wien nach Győr, wo ihnen die Produktionshallen des Märklin Werks offen stehen.



Schmalspur: Mit Sonderzügen durchstreift der Club das Revier der romantischen und kurvigen Waldviertelbahn.

punkt: Es geht mit dem Zug ins grenznahe Győr zur Besichtigung des Märklin Werks, in dem auch Trix und LGB Modelle im Verbund mit dem Stammwerk hergestellt werden. Dann steht die erste der exklusiven Clubsonderfahrten an, wo für jeden ein Fensterplatz garantiert ist. „Am Tag vier reisen wir mit einem Nostalgiesonderzug mit Diesellok nach Krenns und weiter auf der malerischen Strecke der Donauuferbahn nach Spitz an der Donau – zurück zur Burg Dürnberg und über die Kamptalbnh bis nach Sigmundsherberg“, zählt Gregor Sutter die Stationen auf. Eine E-Lok zieht den Club dann nach Gmünd an der tschechischen Grenze zur Übernachtung. „Das große Gepäck bleibt im Hotelzimmer in Wien – wir bleiben ja nur für eine Nacht.“ Der fünfte Reisetag ist den beiden 760 Millimeter breiten Waldviertel-Bahnstrecken gewidmet. „Unser eigener Sonderzug dampft durch weite Wälder auf Strecken mit bis zu 28 Promille Steigung und vielen Kurven nach Groß Gerungs – und auf der ‚Waldviertler Semmering‘ kehren wir auch zurück nach Gmünd“, skizziert Gregor Sutter die erste Route. Die zweite Schmalspurstrecke führt nach Litschau, dann geht es auf der Franz-Josefs-Bahn wieder nach Wien. „Wie bei Clubreisen üblich, machen wir viele Fotohalte – schließlich wollen die Mitglieder ja auch den Zug selber fotografieren.“

„Prater, Kaffeehäuser, Wiener Schnitzel und Mehlspeisen – es wäre schade, wenn wir das ausließen“, kündigt der Reiseleiter einen Tag Wien an. „Vormittags schauen wir uns die Eisenbahnabteilung des Technischen Museums an, nachmittags macht jeder, was er will – oder kommt mit zum Stadtrundgang ‚Der 3. Mann‘ durch das klassische Wien.“ Den Abschluss bildet dann das Weinviertel. Ein eigener Wagen für den Club wird an einen Dampfsonderzug angehängt, der durch das Weinbaugebiet nach Ernstbrunn stampft. Zurück in Wien steht noch ein Abschiedsabendessen auf dem Plan – am nächsten Morgen warten dann Railjet respektive ICE im Bahnhof für die Heimreise der Clubmitglieder.



Diesel-Nostalgiezug: In den Sonderzügen des Clubs hat jedes Mitglied einen Fensterplatz sicher. Eingeplant sind auch viele Fotohalte.

REISELEISTUNGEN

- Bahnfahrt 2. Klasse ab Ihrem DB-Bahnhof nach Wien und zurück
- 6 x Übernachtung im ****-Hotel am Wiener Hauptbahnhof
- 1 x Übernachtung im ***-Hotel in Gmünd
- 7 x Frühstück, 7 x Abendmenü, 3 x Mittagessen in Form eines Imbisses
- Sonderzugfahrt Wien – Donauufer-Kamptalbnh nach Gmünd und zurück
- Sonderzugfahrt Waldviertel Gmünd – Groß Gerungs und zurück
- Sonderzugfahrt Waldviertel Gmünd – Litschau und zurück
- Sonderzugfahrt Weinviertel
- Nostalgietrambahn-Stadtrundfahrt Wien
- Besichtigung des ungarischen Märklin Werks in Győr einschließlich Hin- und Rückfahrt
- Besichtigungen und Stadtrundgang in Wien einschließlich Eintrittsgebühren
- Reiseleitung und Reisebegleitung durch einen Mitarbeiter des Hauses Märklin und durch Bahnreisen Sutter (vorgesehen Gregor Sutter)
- ausführliches Informationsmaterial

Preise pro Person:

DZ 1.995 Euro/EZ 2.195 Euro

Aufpreis Bahnfahrt 1. Klasse 160 Euro

Clubmitglieder erhalten unter Angabe ihrer Mitgliedsnummer 5 % Ermäßigung auf den Reisepreis.

Bitte dazu bei der Reiseanmeldung Kopie der Clubkarte (Scan oder Brief, kein Fax) vorlegen. Die Ermäßigung gilt nur für die Mitglieder selbst. **Es werden nur schriftliche Anmeldungen angenommen.**

Teilnehmerzahl:

Mindestens 28, maximal 42 Personen

Bei Nichterreichen der Mindestteilnehmerzahl: Absage der Reise bis 1 Monat vor Reisebeginn, siehe unsere AGB. Programm- oder Triebfahrzeugänderungen aufgrund von technischen Problemen behalten wir uns vor.

Infos zur Buchung und Anmeldung bei: Bahnreisen Sutter

Sickinger Straße 10a

79856 Hinterzarten

Telefon 07 65 2/91 75 81

Fax 07 65 2/91 75 82

E-Mail: info@bahnreisen-sutter.de

www.bahnen.info

Exklusiver Einblick

Es ist wieder so weit: Zum Tag der offenen Tür am 16. und 17. September 2016 öffnet Märklin seine Produktion für alle Modellbahnfans und zeigt täglich von 9 bis 17 Uhr, in welcher ebenso aufwendigen wie faszinierenden Arbeitsschritten die Loks hergestellt werden. Bei einem Rundgang folgen Sie dem Weg der Rohlinge aus der Gießerei bis zum fertigen Modell. Außerdem zeigen Mitarbeiter die Funktionen der neuen CS3 auch an LGB Modellen. Die Veranstaltungsorte sind das Märklin Werk in der Stuttgarter Straße 55–57 und das Märklin Museum in der Reutlinger Straße 2 in 73037 Göppingen. Im Innenhof des Stammsitzes wird während der beiden Tage für jeden Besucher etwas geboten: Zum familienfreundlichen Rahmenprogramm gehören außer den Schauanlagen in allen Bau-Größen wieder verschiedene Kinderspiele und natürlich die Märklin Hüpfburg. Ein Buspendelverkehr bringt Besucher von den Parkplätzen an der EWS-Arena zu Hauptwerk und Museum.



So werden Modelle gebaut: Ein Rundgang durch die Produktionsstationen zeigt wie's geht.

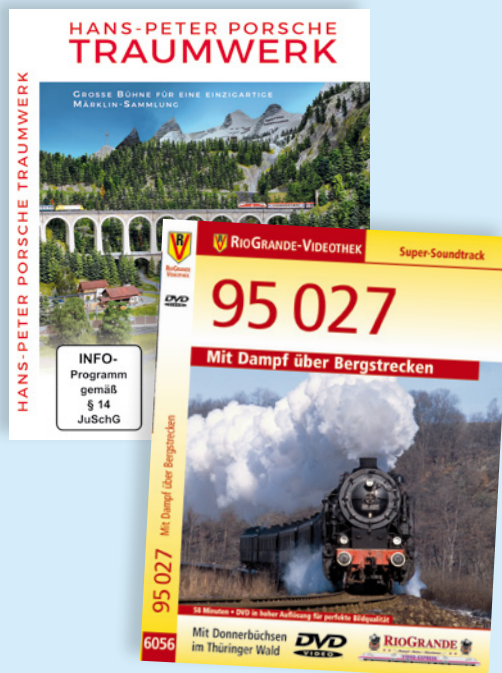
VGB Verlagsgruppe Bahn: 15 % Clubrabatt

Für seine Mitglieder vereinbart der Club vorteilhafte Konditionen mit Kooperationspartnern und Organisationen aus dem Bereich der Modell- und Großbahn – so aktuell erneut geschehen mit der VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH aus Fürstfeldbruck (www.vg-bahn.de). Clubmitglieder profitieren nun generell – und nicht mehr zeitlich begrenzt – von einem Rabatt von 15 Prozent auf alle nicht preisgebundenen Artikel.

Im Sortiment der VGB Verlagsgruppe Bahn finden sich Zeitschriften, Broschüren, Bücher, Kalender, CD-ROMs und Video-DVDs für Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner. Bestellen mit Mitgliedsnummer: Clubmitglieder, die einen der nicht preisgebundenen Artikel bestellen möchten, geben dazu im VGB-Online-Shop (www.vgbahn.info) einfach ihre Mitgliedsnummer ein. Und es gibt auch noch eine Sonderaktion: Clubmitglieder können nämlich exklusiv bis zum **31. Juli 2016** bei der VGB Verlagsgruppe Bahn zwei faszinierende DVDs bestellen:

- 95 027 – Mit Dampf über Bergstrecken: ein stimmungsvoller, rund einstündiger Film mit der preußischen T 20 95 027, die auf herrlichen Bergstrecken rund um Saalfeld und Probstzella mit stilechten Zügen unterwegs ist. Erleben Sie das große Vorbild des Clubmodells 2016 in Aktion. Sonderpreis exklusiv für Clubmitglieder: nur 8,50 Euro statt 22,95 Euro.
- Hans-Peter Porsche TraumWerk: Eine brandneue DVD über eine der schönsten Märklin Schauanlagen Deutschlands. Laufzeit 63 Minuten. Sonderpreis exklusiv für Insider: nur 12,75 Euro statt 19,95 Euro.

Bestellungen unter Angabe der Mitgliedsnummer online unter www.vgbahn.info oder auch telefonisch unter +49(0)8141/53 48 1-0; Bei der Sonderaktion wird der Clubendpreis (8,50 bzw. 12,75 Euro) aus EDV-Gründen erst bei Bestellung angezeigt.



Zwei exklusive VGB-Angebote für Clubmitglieder: die DVDs zum Hans-Peter Porsche TraumWerk und zur „Bergkönigin“ 95 027.

Clubservice Adressänderung

Die Kontaktdaten zur Mitgliedschaft stellt der Club zur Selbstverwaltung bereit: Im Clubbereich unter www.lgb.de (siehe „Mein Club“/„Einstellungen“) können Sie Ihre Daten auch selbst anpassen, wenn Sie

- nach einer Heirat einen neuen Nachnamen führen,
- eine neue Adresse haben, an der Sie in Zukunft die Aussendungen erhalten wollen, oder die Aussendung in Zukunft in einer anderen Sprache wünschen.

Und wenn Sie uns Ihr Geburtsdatum nennen, melden wir uns mit einer kleinen Aufmerksamkeit zu Ihrem Jahrestag.

NEU!



WWW.LGB.DE

Depesche

DAS MAGAZIN FÜR LGB FREUNDE

Die **Legende**
ist zurück –
sichern Sie sich jetzt
Ihr Abo!



**Schnell sein
lohnt sich,**
die ersten 100
Bestellungen
belohnen wir mit
diesem LGB-
Taschenrechner.



Das Magazin erscheint in
den Sprachen Deutsch und
Englisch.



JA, ICH MÖCHTE DIE LGB DEPESCHE ABONNIEREN!

Ich bestelle die LGB Depesche im Jahresabonnement für 26,00 Euro (4 Ausgaben; Auslandsbezugspreis: Euro 30,80). Mein Abonnement verlängert sich nur dann um ein weiteres Bezugsjahr, wenn ich nicht spätestens 6 Wochen vor Bezugszeitraumbende kündige.

Meine Kontaktdaten:

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Wohnort

Land

Telefon

E-Mail

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

Den Rechnungsbetrag zahle ich per

☐ Bankeinzug

☐ Rechnung

Kontoinhaber (Name, Vorname)

BIC

IBAN

Datum

Unterschrift

Schicken Sie den Coupon an:

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

Service-Telefon Abonnement: +49 (0) 40/38 66 66-313

Zahlungshinweis

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

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



Analog wird digital

Holger Metschan hat Schritt für Schritt seine LGB Analog-Anlage auf Digital-Betrieb mit der Central Station 2 umgestellt. Jetzt beginnt der digitale Regel-Fahrbetrieb. Zeit für ein Resümee.

Die Folgen im Überblick

Folge 1: LGB Depesche 2/2015, Planung und Übersicht der Umstellung

Folge 2: LGB Depesche 3/2015, Umstellung von Analog-Fahrpult auf Central Station und Booster, Einrichtung eines Routers und der Tabletsteuerung

Folge 3: LGB Depesche 4/2015

Einsatz von mfx- und MZS-2-Loks, Umrüstung vorhandener Loks auf Digital-Betrieb mit der CS2

Folge 4: LGB Depesche 1/2016

Einbau und Programmierung von Decodern für Weichen, Signale und zur Steuerung der Beleuchtung

Folge 5: LGB Depesche 2/2016

Einrichtung von Fahrstrecken und Programmierung, Ausblick auf weitere Möglichkeiten

Die große Umbauaktion „Analog wird digital“ befindet sich auf der Zielgeraden. Es bleibt nicht mehr viel zu tun. Nur ein paar letzte abschließende Arbeiten sind notwendig sowie der Praxisbetrieb, bei dem sich auch zeigt, wo es eventuell noch etwas hakt.

Wie beim Vorbild

Nachdem in der letzten Ausgabe die Weichen und Signale an die entsprechenden Decoder angeschlossen wurden, hat Holger Metschan die Strecke in schematischer Form in der CS2 abgelegt. Das erleichtert es ihm, die Weichen und Signale zu schalten. „Sowohl auf der CS2 selbst als auch auf dem Tablet kann ich von jeder Stelle umschalten und reagieren.“

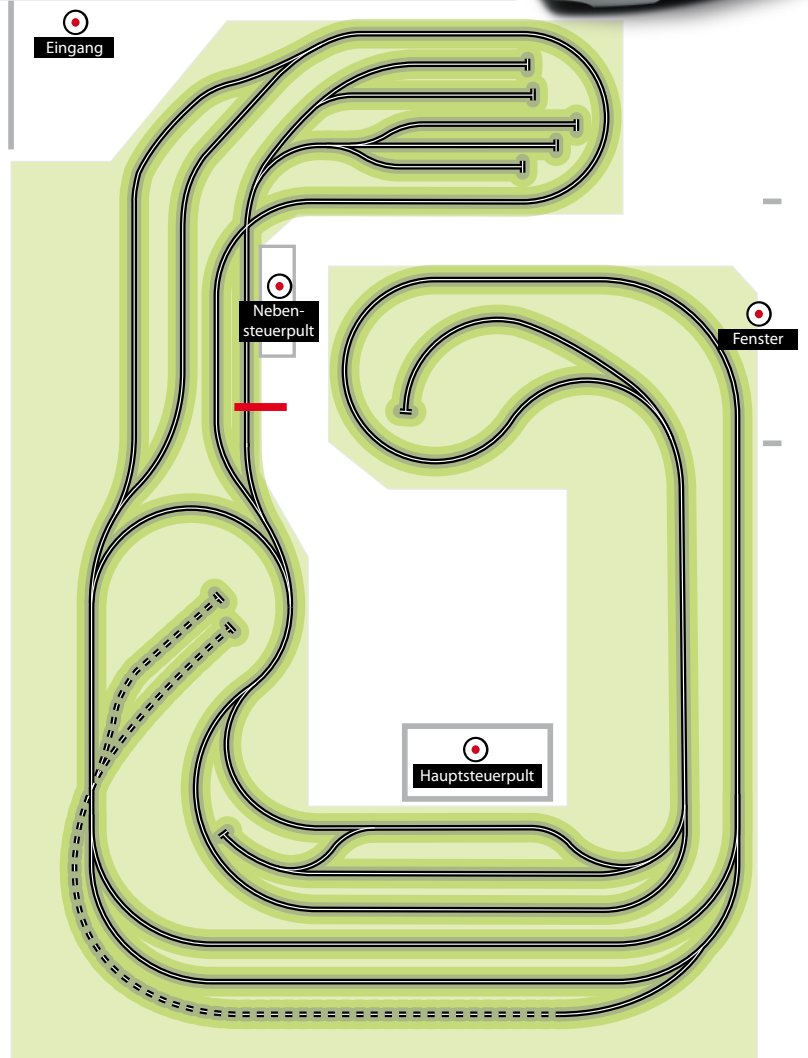
Eine automatisierte Steuerung ist vorerst nicht geplant, denn die Anlage ist in dem jetzigen Ausbaustand noch übersichtlich genug. „Ich habe meist alles im Blick, weiß auch so, was wo langfährt“, sagt er. Die CS2 erleichtert nicht nur den Fahrbetrieb und die Steuerung bzw. Versorgung der Weichen, Signale und anderen elektrischen Artikel. Auch der Aufruf von Sonderfunktionen wie akustische Betriebs- und Meldegeräusche ist nur einen Knopfdruck entfernt. „Und das, ohne dass ich mir wie noch mit dem alten Fahrregler merken muss, welches Register dafür zuständig ist“, lobt Holger Metschan den Komfort der modernen Zentrale mit den integrierten Steuerreglern.

Mehr Möglichkeiten

Doch damit sind die Möglichkeiten der CS2 noch nicht ausgereizt. Interessant wird es für Holger Metschan, wenn die integrierte Memory-Funktion für die Anlage von Fahrstraßen genutzt wird. Das war mit der MZS von LGB bisher nicht möglich (es sei denn, man verwendete einen PC mit entsprechender Software). So kommen die Errungenschaften der „kleineren Spur“ H0 aus dem Hause Märklin auch den großen Fahrgeschäften zugute. Eine Steuerung per PC ist übrigens auch mit der CS2 möglich. Die zugehörige Software ist für die Betriebssysteme Windows und Mac auf der Website <http://www.maerklin.de/de/service/software-updates> verfügbar. Wichtig: Damit die Liste mit den Dateien sichtbar wird, muss man den Haken vor dem Einverständnis mit der Lizenzvereinbarung setzen. Für die Zusammenarbeit mit der Zentrale muss der PC, ähnlich wie beim Tablet gezeigt, mit dem Router gekoppelt

GLEISPLAN | Digitaler Fahrspaß auf kleinem Raum

Gleislänge:	ca. 35 Meter
Weichen:	16 plus eine Dreiwegweiche
Signale:	8
Fahrbetrieb:	früher analog, jetzt digital
Weichen/ Signalschaltung:	früher analog, jetzt digital

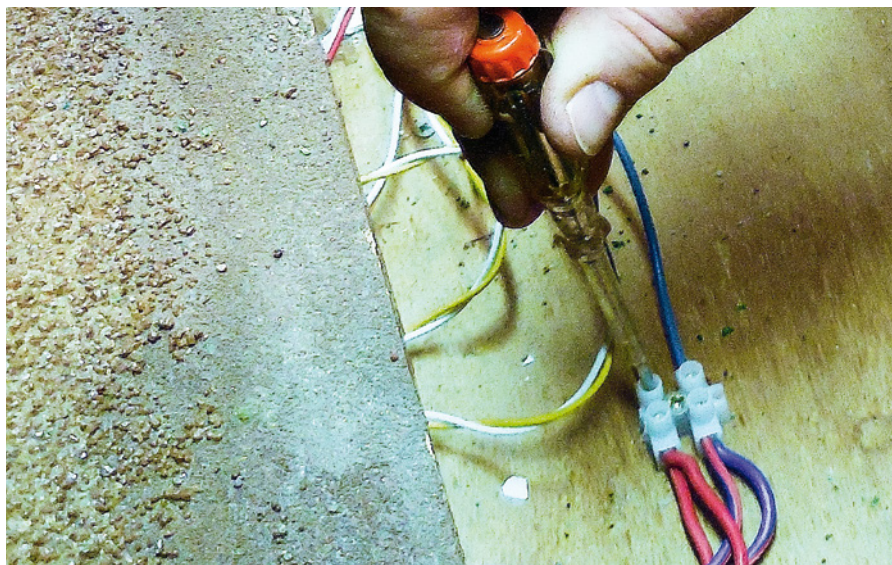


Züge steuern für Fortgeschrittene: Die CS2 kann sich mit der „Memory“-Funktion merken, wie Weichen und Signale geschaltet werden und wie die Fahrzeuge agieren.

werden – entweder per WLAN oder mit einem Ethernet-Kabel. Holger Metschan hat die PC-Steuerung bisher allerdings noch nicht ausprobiert, er beschränkt sich vorerst auf die umfangreichen Funktionen, die ihm die CS2 direkt zur Verfügung stellt.

Um ganz sicher zu sein, auf der Central Station auch immer mit der aktuellsten Software zu arbeiten, führt er zu gegebener Zeit immer wieder ein Systemupdate durch. Hierfür reicht der Router ohne Internetanschluss, mit dem das Tablet angebunden ist, allerdings nicht aus. Er trägt die CS2 hierfür in seine Wohnung, wo er sie per Kabel an den dortigen Netzwerkkasten anschließt und die entsprechende Funktion im „Setup“-Menü der CS2 aktiviert. ►

Wichtige Details auf dem Weg von Analog nach Digital



1 Der alte Jumbo-Trafo wurde durch eine CS2 mit einem 5-Ampere-Netzteil ersetzt. Eine Ringzuleitung mit weiteren gleichmäßig verteilten Einspeisungen sorgt für eine hohe Sicherheit und eine verlässliche Stromversorgung auf der gesamten Anlage. Zusätzliches Plus: Der Fahrbetrieb lässt sich noch flexibler gestalten.



2 Der Bereich mit den Abstell- und Rangiergleisen sowie der Lokschuppen wurden durch einen separaten Booster versorgt, der auch sein eigenes Netzteil erhält. So sind die vielen Loks direkt einsatzbereit und können ohne Schaltung von Stromabschnitten oder Umsetzen von anderen Fahrzeugen direkt losfahren.



3 Die Weichendecoder montierte Holger Metschan dort, wo zuvor auch die Schaltkästen standen. Die Zuleitung mit den Steuersignalen von der CS2 und der Stromversorgung erfolgt nicht über den Abgriff vom Gleis, sondern über die vorher schon vorhandenen Kabel und Verteiler LGB 50720 (im Bild unten).

Drehbuch für Funktionen

Die umfassenden Steuerungsfunktionen der Central Station kann man sich natürlich auch für die Fahrstraßenprogrammierung zunutze machen. Dazu legt man in der CS2 im Register „Memory“ eine von bis zu 412 Abfolgen von Befehlen für die Loks und Weichendecoder an. Für die Programmierung dieser Abläufe gibt es zwei Varianten: Entweder legt man manuell die Folge von Befehlen fest oder man spielt die ganze Strecke mit allen Einstellungen einmal durch und nimmt diese Prozeduren mit der „Teach-in“-Funktion auf. So lassen sich auch komplexere Fahrstrecken aufzeichnen. In dieser Betriebsart merkt sich der Speicher in der CS2 außerdem Lokbefehle wie das Betätigen einer Pfeife.

Die manuelle Programmierung der Fahrstraße ist sinnvoll, wenn man bestimmte Funktionen gleichzeitig auslösen möchte. Im Register Memory wählt man eine der Fahrstraßen-Speicherplätze aus, die sich hinter dem Symbol mit dem Plus und dem liegenden S verbergen. Jetzt kann man auf Wunsch einen Namen vergeben und bestimmen, ob die Funktion per Zug oder Hand aktiviert wird (durch Antippen des Fahrstraßensymbols).

Weiter unten links nach einem Tipp auf das Schraubenschlüssel-Symbol legt man die Funktionen fest und wie sie ausgelöst werden. Für die LGB Anlage von Holger Metschan kommt nur die manuelle Auslösung infrage. Hier könnte man später auch Gleisrückmeldemodule anschließen, damit ein Zug eine bestimmte Funktion aktiviert. Doch wir beschränken uns darauf, dass durch Anwahl des Memory-Speicherplatzes die verschiedenen Artikel gemeinsam oder nacheinander geschaltet werden.

Funktioniert die manuell festgelegte oder per „Teach-in“ aufgenommene Abfolge noch nicht optimal, kann man sie anschließend bearbeiten, etwa um Zeitabläufe zu verfeinern. Mehrere Fahrstraßen können auch miteinander kombiniert auf einem freien Speicherplatz abgelegt werden. In der Depesche 1/16 wurde auf Seite 56 beschrieben, wie das gemacht wird.

Damit sich die CS2 auch alles merkt, was man programmiert und konfiguriert hat, und die aufwendige Nachbearbeitung nicht vergisst, sollte die Zentrale zum Schluss nie einfach nur vom Netz genommen, sondern ordnungsgemäß über das „Setup“-Menü heruntergefahren werden. Das hat sie ebenso mit dem Computer gemeinsam wie der Hinweis, dass man nach fertiger Programmierung

eine Sicherung der Einstellungen auf einen USB-Stick vornehmen sollte, auch das geschieht im Menü „Setup“. Tipp: Es empfiehlt sich, auf der Website mit den Downloads (<http://www.maerklin.de/de/service/software-updates>) die PDF-Datei „Anleitung_CS60215_DE“ (7,85 MB groß) herunterzuladen, dort sind die erweiterten Funktionen (Gleisplan-Layout, Fahrstraßen-Memory etc.) der CS2 genau beschrieben.

Um einen optimalen Fahrbetrieb zu erreichen, empfiehlt es sich, zusätzlich zum 5-Ampere-Netzteil noch weitere Booster einzubringen. Ergänzend zur Standard-Stromeinspeisung fügte er weitere hinzu und erhöhte so nicht nur die Betriebssicherheit der Anlage, sondern sorgte zusätzlich noch für mehr Flexibilität beim Fahrbetrieb. Hohe Ströme in Anlagen sind immer eine Gefahrenquelle, zumal die Vorschriften für Spielgeräte auch nur fünf Ampere als Obergrenze vorsehen.

Resümee und Fazit

Welche Erfahrungen lassen sich aus der kompletten Umstellung von Analog auf Digital verwerten? Der Umstieg ist verlockend, bringt zahlreiche Vorteile beim Fahren und eine Vielzahl neuer Eindrücke durch die zahlreichen Funktionen, die den Lokomotiven digital zu entlocken sind. Dennoch: Umbauten sind natürlich vorzunehmen. Daher stellt sich immer die Frage nach dem Aufwand.

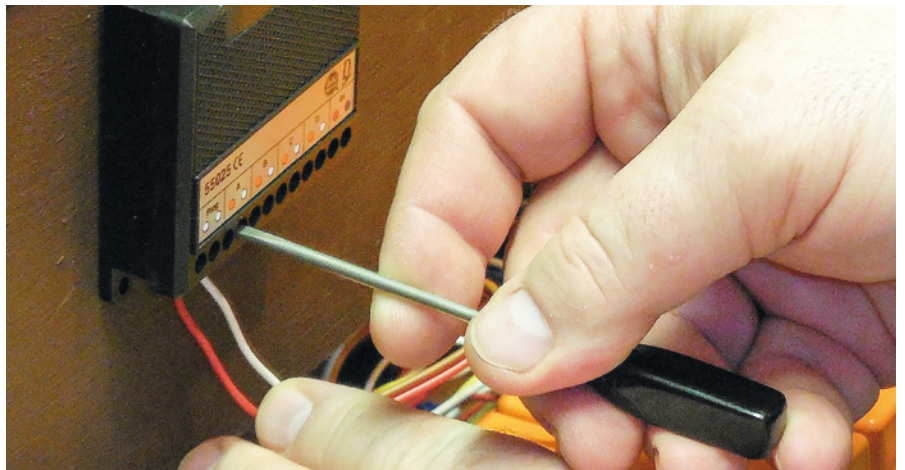
Einen vergeblichen Versuch hatte Holger Metschan vor Jahren bereits mit dem „Mehrzugsystem“ gestartet. Doch die komplizierte Bedienung und Programmierung ließ ihn wieder zu seinem Jumbo-Fahrpult mit analoger Spannungsversorgung und abschaltbaren Gleisabschnitten für den Rangierbahnhof zurückkehren.

Central Station 2, die „Wunderkiste“

Vor einem Jahr wagte nun Holger Metschan einen zweiten Anlauf. Diesmal mit bewährter neuer Technik und im Wissen, die Anlage zukunftssicher aufzustellen. Denn Lokomotiven würden künftig sicher noch mehr Möglichkeiten an Funktionen bieten und die wollte er in jedem Fall langfristig nutzen. Gleich mehrere Faktoren erleichtern heute den Umstieg aufs digitale Fahren, so Metschan:

A Die Steuerzentrale CS2 ist „multiprotokollfähig“. Sie versteht selbst das MZS-Protokoll, das auf einigen älteren Lok- und Weichendecodern zum Einsatz ►

Wichtige Details auf dem Weg von Analog nach Digital



4 Wenn als Weichendecoder nur die „alten“ 55025 (mit der Null in der Mitte) zur Verfügung stehen, müssen diese mit einzeln angeschlossener Weiche und kurzgeschlossenen „Prog“-Klemmen am Programmiergleis der CS2 angeschlossen sowie im DCC-Modus programmiert werden.



5 Loks, die bereits mit einem Digital-Decoder nach DCC- oder MZS-Standard ausgestattet sind, brauchen keinen neuen Decoder, denn die CS2 kann sie auch steuern. Allerdings müssen die Parameter für diese Fahrgeräte über das Programmiergleis (bei Holger Metschan zugleich ein Rollenprüfstand) konfiguriert werden.



6 Die „Fern“-Steuerung per Tablet – egal ob mit iOS oder Android erfordert nur eine App auf dem Gerät sowie einen Router. Der muss nicht mit dem Internet verbunden sein, sondern via Netzkabel mit der CS2. Der Router kann auch ein weniger leistungsfähiges Modell als das gezeigte sein, da ja nur Steuersignale übertragen werden.

kommt. Vor allem Letzteres hat die Umstellung erleichtert, da die zu mfx passenden Universaldecoder für Weichen und Signale zum Umbauzeitpunkt noch nicht lieferbar waren und ersatzweise zunächst die MZS-Weichendecoder benutzt wurden.

B Stichwort mfx: Dieses Protokoll kann auch bei LGB seine Vorteile ausspielen und ist damit beim Fahren erste Wahl. Das große Plus: Loks lassen sich direkt auf das Gleis stellen, melden sich selbstständig bei der CS2 an und können sofort gefahren werden. „Das erleichtert das digitale Fahren schon beträchtlich“, so Holger Metschan. Und wer möchte, kann einfach gemischt mfx/DCC fahren. Selbst als Vorspannlok kann eine Lok mit mfx gesteuert werden, die zweite Lok mit DCC. Und umgekehrt.

C Mit den passenden Netzteilen und der Einspeisung über eine Ringleitung kann die Anlage auch für den höheren Stromverbrauch mehrerer Spur-G-Fahrzeuge problemlos ausgerüstet werden. Dazu erhöhen sich die Sicherheit und die Flexibilität beim Fahren.

Investition in Digital-Technik

Bei dem umfangreichen Fuhrpark von Holger Metschan wird es noch etwas dauern, bis er alle Fahrgeräte auch digital ansteuern kann. „Diesen Umbau kann man aber ja Schritt für Schritt“ vornehmen“, ist sich der Spur-G-Bahner sicher. Aber die neuen Möglichkeiten beim digitalen Fahren beeindrucken dann schon. Herausragende Langsamfahreigenschaften, schaltbare Sounds oder die ausgetüftelte Lastregelung sind nur einige der Vorteile, die man – einmal kennengelernt – nicht mehr missen möchte.

Im Gegensatz zu früheren Digital-Systemen lässt sich die Technik heute auch einfach installieren und bedienen. Sie lässt sich zudem sehr vielseitig an die unterschiedlichen Verhältnisse anpassen. „Jeder LGB Großbahner“, so Holger Metschan, „bei dem noch analoge Technik im Einsatz ist, hat ja andere Voraussetzungen.“ Das LGB Material wird den meisten Anforderungen problemlos gerecht. Last, but not least ist die CS2 durch Upgrade-Fähigkeit sehr anpassungsfähig und dürfte auch in Zukunft immer Schritt halten.

Die nächsten Schritte

Stichwort Zukunft: Holger Metschan wird weitere Fahrzeuge auf den digitalen Fahrbetrieb umstellen, um die Vorteile

Holger Metschan zieht ein Fazit

„Die Umstellung des Fahrbetriebs auf die digitale Welt ging leicht und schnell vonstatten. Die vorhandene Infrastruktur und Gleisanlage mussten nicht verändert werden. Und tatsächlich stimmt es: Ich brauchte nur die digitalen Loks auf das Gleis stellen und schon begann ein ganz neuer Fahrspaß. Besonders komfortabel sind natürlich die Loks mit mfx-Decoder. Die melden sich selbst bei der Steuerzentrale an. Dadurch kann man gleich alle Vorteile und Funktionen nutzen und losstarten. Aber auch alle Loks, die mit einem DCC-Decoder ausgestattet sind, lassen sich durch die Central Station 2 steuern. Ein Mischbetrieb ist problemlos machbar. Jeder kann sich selbst entscheiden, welches Protokoll er bei welcher Lok einsetzt. Und vorhandene Zubehörartikel lassen sich problemlos auch mit DCC steuern.“

Generell: Es ist faszinierend zu sehen – und vor allem zu hören – was heute dank Digital-Technik alles möglich ist. Das Fahrverhalten der Loks ist toll und sehr feinfühlig zu regeln, man kann gegenläufig fahren und jede Lok für sich einstellen. Das ist ein ganz neues Fahrgefühl. Es macht außerdem Spaß, mit einem Tablet die Anlage zu steuern und sich dabei frei bewegen zu können. Auch das ist eine tolle Sache!

Natürlich ist der Eintritt in die schöne neue Welt nicht ohne einen gewissen Aufwand zu meistern: Bereits vorhandene Loks – sofern sie noch nicht mit einem Decoder ausgestattet sind und man sie auch auf der Anlage einsetzen will – müssen digitalisiert werden. Das bedeutet, dass zumindest ein Decoder beschafft werden und dieser mit der Lok verdrahtet werden muss. Vorteil: Bei den jüngeren Fahrzeugen sind bereits die Vorbereitungen für einen Decoder getroffen. Vielfach muss er nur noch eingesteckt werden. Auch werden immer mehr Fahrzeuge standardmäßig mit einem Decoder ausgeliefert. Ein Blick in den eigenen Fuhrpark lohnt, da in mancher Lok möglicherweise ein Decoder schlummert.

Ganz ohne Eingriff an der Gleisanlage geht es natürlich auch nicht. Denn es zeigte sich, dass es vielfach Sinn macht, mit einer Art Ringleitung zu arbeiten und mehrere Stromeinspeisungen vorzusehen. Wer insgesamt ein Netzteil und zwei Booster einsetzt, hat auch 15 Ampere zur Verfügung und gewinnt dazu noch an Sicherheit. Bei einem Kurzschluss fließen dann eben maximal fünf Ampere. Braucht man noch mehr Leistung, ist dank der Ringleitung auch eine weitere Einspeisung kein Problem.



Sicherlich: Manchmal würde man sich noch etwas mehr Tipps rund um den Umbau wünschen. Wenn man wie ich bastlerisch keine zwei linken Hände hat und sich auf den Umbau einlässt, bringt der Umstieg auf Digital ein faszinierendes Fahren mit ungeahnten Möglichkeiten. Aber wir LGBler stehen ja erst am Anfang der Digitalisierung.

Und die Tipps werden ja regelmäßig weiter in der LGB Depesche stehen ...

seiner digitalisierten Anlage auszunutzen. Sobald die Nachfolgerin der CS2 verfügbar ist, möchte er vielleicht auch mal diese Zentrale ausprobieren.

Sofern eine Erweiterung der Anlage erfolgt, sollen hier sicher auch Weichen, Signale und andere Elektroartikel durch den neueren Weichen- und Signaldecoder 55525 geschaltet werden, der sich

analog den mfx-Loks automatisch bei der CS2 anmeldet. Ein weiterer Pluspunkt in Sachen Komfort. Denn auch die Anlage, so sehr sie zurzeit den Raum schon ausfüllt, könnte wachsen – etwa in die zweite Etage, die bisher ausgespart wurde, oder durch das Fenster in den Garten. Doch das sind andere Geschichten, die vielleicht ein anderes Mal erzählt werden.

 <p>Grube - Bertram Heyn</p>	 <p>Baustellen Ampel</p>	<p>Prehm-Miniaturen® Edle Figuren in 1:22,5 - 1:24 passend zur Groß- und Gartenbahn www.prehm-miniaturen.com im gut sortierten Fachhandel</p>	 <p>Lokschlosser</p>	 <p>Bekohlungs- Band</p>
<p>Neu 2016</p> <p>Verkehrsampel</p> <p>Gaslaternen</p>			 <p>Wohnwagen</p>	 <p>RhB Zugbegleiterin „Alicia“</p>

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

**Special offers
Up to 61%
Discount**



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

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

New and used items!
NO TAX / VAT. Outside of Europe!!!



Startseite Unternehmen Händler Kontakt LGB-Club Inhaltsübersicht



Neuheiten 2016

**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
Gerhard Gutbrod, Christof Hammer, Thomas
Jungbluth, Stefan Kühnlein, Rochus Rade-
macher, Arnulf Schäfer, Andreas Schumann,
Karsten Speyer, Alexander Strobel, Gregor
Sutter, V.i.S.d.P.: Peter Waldeleitner

Grafische Gestaltung/Layout/DTP
JatDesign José Tejada, Rottenburg

Kontakt zur Redaktion:
Löwenstr. 46a, 70597 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
Friedrich Böhringer, DEV, Didier Duforest,
Eisenbahntreffpunkt Schweickhardt, Gebr.

Faller GmbH, Frank Grohe, Heki, Thomas
Jungbluth, Dick Kerkhof, Kötze Design, Lan-
desgartenschau Öhringen, LGB, LGB Freunde
lth, Holger Metschan, Herbert Ortner/CC3.0,
Parkeisenbahn Chemnitz GmbH, Hans-Peter
Porsche, Prehm Miniaturen, Preiser, Rio Gran-
de Videothek, Sammler- und Hobbywelt, Nor-
bert Scharf, Shutterstock/Alinamd, Alexander
Strobel, Gregor Sutter, Milan Suvacjac, Marcus
Trienke, Claude Villeteaneuse, Wassen, Thomas
Wolf CC3.0

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

Druck
Gmähle-Scheel Print-Medien GmbH, Waiblingen

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 Einzel-
heft kostet 7,50 Euro und kann über Press Up
(siehe links) bestellt werden. Änderung und
Liefermöglichkeiten aller erwähnten Produkte
vorbehalten. Alle Rechte vorbehalten. Nach-
druck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher
Einwilligung. Dies gilt auch für die Aufnahme
in elektronische Datenbanken und Vervielfäl-
tigungen auf CD-ROM. Die Redaktion über-
nimmt keine Haftung für unverlangt einge-
sandte Manuskripte, Fotos und Illustrationen.

269747 D

Den Clubausgaben liegt der erste Teil der
Jahres-DVD und der Sommerneuheiten-
prospekt 2016 bei.



www.lgb.de

Depesche

DAS MAGAZIN FÜR LGB-FREUNDE

AUSGABE 2/2016

DR, LG&B, ÖBB, RhB, SOEG: Faszinierendes zum Saisonstart

Neu im Fachhandel



ÖBB DAMPFLOK BR 298 Art. 25702

- Antrieb auf alle drei Radsätze
- mfx/DCC-Decoder
- Länge über Puffer: 34 Zentimeter

Ab 1953 bekamen die Schmalspurlokomotiven der ehemaligen k.k. Österreichischen Staatsbahnen die Reihenbezeichnung 298. Die Farbgebung und Beschriftung des Modells entspricht der Epoche IV der Österreichischen Bundesbahnen ÖBB. Besondere Merkmale: leistungsstarker Bühler-Motor, verschiedene Licht- und Soundfunktionen und Rauchentwickler.



US-STRASSENBAHNWAGEN Philadelphia, Art. 20382

- Antrieb auf alle Radsätze
- Innenbeleuchtung
- Türen zum Öffnen, Trittbretter klappen dabei ab.
- Länge über Puffer: 55 Zentimeter

In den USA ist dieser Straßenbahnwagentyp weitverbreitet. Die vorbildgetreue Lackierung und Beschriftung dieses Modells entspricht der grünen Farbgebung der Stadt Philadelphia. Alle vier Radsätze der beiden Drehgestelle werden von zwei kräftigen Bühler-Motoren angetrieben. Der Wagen besitzt eine Innenbeleuchtung und mit der Fahrtrichtung wechselnde Spitzenlichter. Eine Schnittstelle für den Nachrüstdecoder Art. 55028 ist eingebaut.



GEPÄCKWAGEN Lake George & Boulder Railroad, Art. 31052

- Schiebetüren zum Öffnen
- Länge über Puffer: 30 Zentimeter

In gewohnt fröhlicher Farbgebung präsentiert sich der blaue, vierachsige Gepäckwagen mit dem Logo der legendären Lake George & Boulder Railroad. Seine beidseitig angebrachten Schiebetüren lassen sich öffnen und er passt ideal zum US-Startset Art. 72327.



KESSELWAGEN Lake George & Boulder Railroad, Art. 48401

- Originalgetreue Beschriftung
- Länge über Puffer: 30 Zentimeter

Wussten Sie schon? Die Bahnlinie Lake George & Boulder RR haben die LGB Gründer Richter aus Nürnberg vom Modelleisenbahnautor und Spur-G-Fan Charles S. Small aus Connecticut adoptiert. Auch der neueste vierachsige Kesselwagen folgt dieser Tradition und ergänzt perfekt das Startset 72426.



RHB-ELEKTROLOK GE 4/4 II RhB, Epoche VI, Art. 28440

- Zwei zugkräftige Bühler-Motoren
- Antrieb auf alle Radsätze
- mfx/DCC-Sounddecoder
- Länge über Puffer: 57 Zentimeter

Das Modell entspricht der Elektrolokomotive Ge 4/4 II Nr. 627 der RhB in der Gestaltung der Jubilok zum 100-jährigen Jubiläum der Bahnlinie Chur-Arosa. Es ist komplett überarbeitet. Seine umfangreiche Ausstattung beinhaltet auch vielfältige Soundfunktionen, elektrisch heb- und senkbare Stromabnehmer, angesetzte Rückspiegel und Antennen.



RHB-SCHNELLZUGWAGEN Epoche VI, 2. Klasse, Art. 30512

- Türen zum Öffnen
- Innenbeleuchtung, Metallradsätze
- Länge über Puffer: 67 Zentimeter

Dieses Modell entspricht der Bauart EW IV der RhB in der aktuellen Ausführung modernisierter Wagen der zweiten Klasse. Seine Vorbilder sind das Rückgrat der Schnellzüge der Rhätischen Bahn und werden derzeit grundlegend umgebaut und neu lackiert. Der Wagen ist eine ideale Ergänzung zu den Schnellzugwagen 30511 und 35513.

GEDECKTE GÜTERWAGEN RHB GAK-V, Art. 40082 UND 40083

- Schiebetüren zum Öffnen
- Metallradsätze
- Länge über Puffer: 62 Zentimeter

20 dieser Güterwagen wurden von der Fa. Josef Mayer, Rheinfelden für die RhB gebaut. Diese Wagen entsprechen den Vorbildern der Bauart Gak-v der RhB und in ihrer originalgetreuen Farbgebung und Beschriftung der Epoche IV. Die Wagen können wie im Vorbild durch die zu öffnenden Schiebetüren beladen werden und ergänzen das Gak-v-Wagenset 40080.





DR-DAMPFLOK 99 5015 Epoche III, Art. 20752

- Beide Radsätze angetrieben
- mfx/DCC-Sounddecoder
- Länge über Puffer: 24 Zentimeter

Das Modell entspricht dem Vorbild einer Schmalspurdampflok der DR der Epoche III, eingesetzt auf den Schmalspurstrecken im Harz. Beide Radsätze werden von einem leistungsstarken kugelgelagerten Bühler-Motor angetrieben und sind mit Haftreifen bewehrt. Im Digital-Betrieb verfügt die 99 5015 über einen schaltbaren Raucheinsatz und Spitzenlicht.



SOEG-GEPAKOWAGEN 1381K Epoche VI, Art. 30320

- Schiebetüren zum Öffnen
- Holzoptik und Sprengwerk
- Länge über Puffer: 50 Zentimeter

Er trägt die Beschriftung der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn und fährt in diesem Outfit heute bei den sächsischen Schmalspurbahnen. Das Modell des Gepäckwagens in Holzoptik ist komplett neu konstruiert und bringt auch ein Sprengwerk am Wagenboden mit.



RHB-CONTAINERWAGEN Epoche VI, Art. 47894

- Beladen mit Post-Container
- Auch Containeroberseite bedruckt
- Länge über Puffer: 41 Zentimeter

Die Betreibergesellschaft „La Poste“ schickt ihre Container mit der RhB durch die Schweizer Bergwelt. Da vorbildgerecht beschriftete Modell mit der neuen Containernummer 791 und dem Werbeschriftzug „jour et nuit“ entspricht in seiner Ausführung der Epoche VI.



FALLER

Top in Logistik

Ob im Personenverkehr oder Bau- und Lieferbetrieb: Die Infrastruktur muss stimmen! Für eine reibungslose Logistik sorgt beispielsweise eine Lagerhalle mit zwei Laderampen, sowohl am Gleis als auch auf der Straßenseite (Art. 331784). An einer Seite ist das Dach weit vorgezogen, damit die Güterabfertigung auch bei schlechtem Wetter stets im Trockenen erfolgen kann. Die Türen und Fenster sind zum Öffnen und Schließen; eine praktische Grundplatte liegt bei.

Nochmals deutlich spezieller sind die Anforderungen im Betriebswerk. Mit seinem Besandungsturm hatte Faller einen Bestseller im Angebot – die Nachfrage war enorm. Jetzt ist diese imposante Anlage als limitierte Neuauflage wieder im Programm (Art. 330912). Das vorbildgetreue Modell in filigraner Stahlkonstruktion mit Sand-Hochbehälter ist ein Garant für rutschfreien Antrieb dank voller Sandkästen bei Lokomotiven. Für die interessante Kombination mit einem weiteren Turm liegt dem Bausatz ein Brückenübergangsteil bei. Perfekt dazu passt der neue Bockkran (Art. 330917). Dieses eisenbahntypische Modell kann überall dort eingesetzt werden, wo etwas gehoben und verladen werden soll. Mit seinen Maßen (610 x 180 x 420 Millimeter) ragt er eindrucksvoll in die Höhe und überspannt zwei Gleise. Und auch im Personenverkehr braucht es stimmige Detaillösungen. Auf Nebenbahnstrecken mit ihren kleinen Zwischenstationen wollen Reisende sicher aufgehoben und wettergeschützt untergebracht sein. Ideal für diesen Zweck: der Haltepunkt „Hammerstein“ (Art. 330895). Die Wellblechkonstruktion sorgt für nostalgisches Flair und im Inneren gibt es Bänke für die wartenden Fahrgäste – eine ideale Ergänzung für nahezu jede Bahnstrecke.

www.faller.de



LAGERHALLE MIT ZWEI LADERAMPEN (ART. 331784).



BESANDUNGSTURM (ART. 330912).



BOCKKRAN (ART. 330917).



HALTEPUNKT „HAMMERSTEIN“ (ART. 330895).

PREISER

Heiliger Vater!

Figuren sind echte Hingucker, und lebensnahe Szenen entlang der Bahn sind die Basiszutaten für eine lebendige Modellbahn. Für Spur-G-Fahrer neu im Angebot: ein bayerisches Trachtentrio (Art. 44921). Sie mit Dirndl und hochgesteckter Frisur, er mit Lederhose, Haferlschuhen, Wams und Mütze, dazwischen die Oma mit Haarnetz und Kittelschürze: Dieses Trio sorgt in ländlichen Dioramen für alpenländisches Lebensgefühl – oder lässt sich als Touristenensemble auch in städtischere Gefilde übertragen.

Das Salz in der Suppe ist aber natürlich die wahre Prominenz. Das Zeug zur neuen Kultfigur im Preiser-Sortiment hat ohne Zweifel Papst Franziskus (Art. 45518) – selten sind einem Kirchenmann die Herzen so zugeflogen wie ihm. Im Format 1:22,5 gelingt dem obersten katholischen Geistlichen ein besonders eindrucksvoller Auftritt: Einfach prächtig, wie etwa der Faltenwurf seiner Soutane ausgearbeitet ist.

www.preiser.de



PAPST FRANZISKUS (ART. 45518)

TRACHTENTRIO (ART. 44921)

PREHM

„Alicia“ in neuem Outfit

Langjährige Prehm-Freunde kennen sie schon seit vielen Jahren: Alicia, die adrette Zugbegleiterin der RhB. Auf vielfachen Kundenwunsch gibt's nun eine weitere Variante dieser charmanten Bahn-Dame, aber nun in modernem Outfit und in Metall (Art. 500052). Alicia hat übrigens ein echtes Vorbild: Die „richtige“ Alicia betreut im Bernina Express die Fahrgäste der ersten Klasse. Wer schon einmal zwischen Chur, Pontresina und Tirano mit der RhB unterwegs war, kennt sie vielleicht.

Ob Alicia auch campen geht? Wer weiß ... Aber: Der nächste Sommer kommt bestimmt – und wenn Petrus mitspielt, beginnt die Campingsaison oft schneller, als man denkt. Prehm widmet dem großen Outdoorvergnügen ein ganze Reihe an Zubehör, mit dem sich liebevolle Szenen gestalten lassen. Einer der Hauptdarsteller und das Jahreshighlight bei den Duisburgern: der Wohnwagen Art. 550125. Das Standmodell ist einem Vorbild aus den 60er-Jahren nachempfunden und veranschaulicht herrlich den beginnenden Camping-Boom in der zu Ende gehenden Dampflokzeit. Das aus High-Grade-Resin gefertigte Modell ist fein detailliert und leicht gealtert und passt prima als Mittelpunkt einer nostalgischen Campingszene am See oder in den Bergen.

Und, auch klar: kein Zeltplatz ohne Holländer! Die Prehm-Holländerin (Art. 550025) ist auf vielen Bahnen ja schon zur Dauercamperin geworden – nun bekommt sie einen Begleiter. Ihr männliches Pendant (Art. 550036) ist aus Kunststoff, mit UV-beständigen Farben bemalt und trägt die landestypische Kleidung.

Richtung Campingplatz geht's, klar, via Straße. Zu Straßen gehören wiederum Ampeln. Mit gleich vier Neuheiten sorgt Prehm für Sicherheit und Ordnung. Für den Normalbetrieb gedacht: eine Ampelsteuerung (Art. 510513) und eine große Bogenampel (Art. 510516). Etwaige Baustellen werden hingegen mit einer Baustellenampel (Art. 510517) und drei Warnbaken (Art. 510520) gesichert. Für großflächige Baustellen gibt es noch ein ebenfalls dreiteiliges Ergänzungsset (510521). Mit Ausstattungsdetails wie Blinklicht oder Lauflicht sind diese Signalgeber echte Hingucker, die jeder Anlage authentisches Flair verleihen.

www.prehm.de



ALICIA (ART. 500052)



BOGENAMPEL (ART. 510516)



BAUSTELLENAMPEL (ART. 510517)



WARNBAKEN (ART. 510520).



WOHNWAGEN (ART. 550125).



HOLLÄNDERIN (ART. 550025).

HEKI

Bäume in Bestform

Bäume im Spur-G-Format sind einfach eine Augenweide. Weiden hat Heki, Spezialist für Gewächse und Zierpflanzen rund um die Modellbahn, zwar nicht im 2016er-Neuheitenkatalog – dafür aber bildschöne Pappeln. Das Set (Art. 1989) umfasst drei Exemplare mit einer stattlichen Höhe von 36 Zentimetern. Botanisch bedingt deutlich niedriger gewachsen und damit ideal für eine höhenprofilgerechte und abwechslungsreiche Landschaftsgestaltung: ein prachtvoll bestücktes Apfelbaumduo (Art. 1939), das eine reiche Ernte verspricht.

www.heki.de

PAPPELSET (ART. 1989).



APFELBAUMDUO (ART. 1939).





Auf die richtige Planung kommt es an

Uwe Müllers Garten ist für jeden Gartenbahner eine echte Herausforderung. Das an den Hängen von Bietigheim-Bissingen gelegene Grundstück bewältigt auf der für die Gartenbahn vorgesehenen Fläche von 12 x 25 Metern einen Höhenunterschied von 2,50 Meter.


Zur Person: Uwe Müller

Uwe Müller (57) ist seit 2002 Gartenbahner und begeisterter Modellbauer. Der Vermessungsingenieur ist bekennender Fan der Rhätischen Bahn, die er zum Vorbild für seine eigene Gartenbahn und seinen Fuhrpark gemacht hat. Vor allem die Ingenieursleistung der Schweizer Bergbahnen beeindruckt ihn. Ähnliche Herausforderungen erwarten ihn bei seiner Gartenbahn, die an einem Steilhang liegt. Am Hobby Gartenbahn fasziniert ihn vor allem die Vielseitigkeit der Herausforderungen, denen er sich stellen muss. Sie bietet ihm Raum, immer wieder neue Erfahrungen zu machen.

Eine natürliche Steigung von über 20 Prozent! Um auf dieser extremen Hanglage eine Gleisanlage zu bauen, die für LGB Loks auch ohne Zahnradstrecken befahrbar ist, musste Uwe Müller seine Anlage sehr präzise planen, einige Gestaltungskniffe einsetzen und seine Planung exakt im Gelände umsetzen. So halten die mehr als 150 Gleismeter seiner Anlage konsequent eine maximale Steigung von drei Prozent ein. Auf allen Streckenabschnitten nutzt

er diese Steigungen aus. Lediglich am viergleisigen Kreuzungsbahnhof Susch sind Gleise ohne Steigung zu finden. Zwei lange Tunnels und ein vier Meter langer geschwungener Viadukt helfen, die großen Höhenunterschiede in seinem Garten auf gartenbahngerechte Anstiege zu reduzieren. Uwe Müller hat seine bisherige Anlage in drei Bauphasen erbaut. Zurzeit arbeitet er an der vierten. Im Winter 2015/16 begann er mit der Planung des neuen fünfgleisigen Güterbahnhofs Fi-

lisur am oberen Ende seiner Anlage. Sobald es das Wetter zuließ, startete er die Bauvorbereitungen im Garten. Bis zum Frühsommer will er die Gleisarbeiten am neuen Bahnhof, der auch eine Drehscheibe bieten wird, abgeschlossen haben. In der nächsten Ausgabe der Depesche berichten wir über die Erweiterungsarbeiten im Detail. Die wichtigsten Schritte der Planung und der Bauvorbereitung haben wir vorab als Bautipp zusammengefasst.

GARTENBAHN-PLANUNG IN ZEHN SCHRITTEN

Schritt 1: Platzfrage im Garten klären

Ausgangspunkt für jede Gartenbahn ist die Frage: Wo ist in meinem Garten überhaupt Platz für meine Gartenbahn und wie groß ist die verfügbare Fläche?

Schritt 2: Geplantes Gelände erfassen

Danach muss das verfügbare Gelände in seinen Ausmaßen und die Höhenunterschiede erfasst werden. Nicht jedem steht wie dem Vermessungsingenieur Uwe Müller ein Tachymeter zur Verfügung, um diese Daten präzise zu ermitteln. In der Regel liefern bereits die Grundstückspläne ausreichende Basisinformationen. Falls darin keine Höhenangaben ausgewiesen werden, kann das Gelände mithilfe eines Lasermessgerätes ausgemessen werden. Höherwertige Lasermessgeräte ermitteln nicht nur die Entfernungen, sondern auch Höhenunterschiede im Gelände.

Schritt 3: Geländeplan ergänzen

Der Geländeplan ist um Details wie Bäume, Gartenhütte, Mauern, Sträucher, Treppen, Teich und Zäune etc. zu ergänzen, falls diese weiterhin Bestandteil des Gartens bleiben sollen. Die exakten Positionen und ihre Größe sind im Lageplan festzuhalten. Diese Daten können mithilfe eines Meterstabs oder mittels Lasermessgerät ermittelt werden.

Schritt 4: Vorüberlegungen zur Anlagegestaltung

Welche markanten Elemente soll die Anlage bieten? Sind ein oder zwei Bahnhöfe vorgesehen? Soll mein Bahngelände eine Kehrschleife, besondere Brücken, Viadukte, Tunnels, Bauwerke bieten?

Schritt 5: Gleisstrecken berechnen

Jetzt werden die konkreten Höhenangaben für den höchsten und niedrigsten Punkt der Anlage bestimmt. Hinzu kommen Höhenangaben an markanten Bahnbauten wie den Bahnhöfen. Mithilfe dieser Angaben werden die Höhenunterschiede zwischen diesen Punkten ermittelt und daraus die Mindestgleislänge zwischen den Streckenabschnitten berechnet. Wichtig ist, dass die Steigung der Gleise die 3-Prozent-Marke nicht überschreitet. Bei Uwe Müllers Bahn lag die Höhendifferenz zwischen dem unteren Gleis und

dem Bahnhof Susch bei 70 Zentimetern. Das erforderte eine Gleislänge von 23 Metern, um die Steigungsgrenze von 3 Prozent einzuhalten.

Schritt 6: Teilabschnitte am PC planen

Mithilfe eines Planungsprogramms für Modellbahnen wie „Gleisplanung 2D/3D“ von Märklin wird ein Gleisplan erstellt. Uwe Müller verwendete für seine Gleisplanung Vectorworks, ein CAD-Programm für Gartenplaner, das er um die Angaben für LGB Gleise erweitert hat. Der erste Planungsabschnitt beginnt am untersten Punkt der Anlage und reicht bis zum ersten Bahnhof. Bei der Gleisplanung ist die berechnete Mindestgleislänge zwischen diesen Punkten einzuhalten. Falls es nicht möglich ist, müssen zusätzliche Tunnels und Brücken vorgesehen werden. Uwe Müller hat bei seiner Anlage einen vier Meter langen Tunnel zwischen den unteren Bahntrasse und dem Bahnhof Susch eingeplant, um die großen Höhenunterschiede auf eine längere Gleisstrecke zu verteilen.

Nach Beendigung des ersten Abschnitts wird der nachfolgende Streckenabschnitt bis zum nächsten markanten Punkte der Anlage geplant. Diese Planung wird fortgesetzt bis zum obersten Punkte der Bahnstrecke. Anschließend ist die Strecke zurück zum unteren Teil der Anlage an der Reihe.

Falls sich die Steigungsvorgaben nicht einhalten lassen, sind zusätzliche Tunnels, Viadukte und erhöhte Auffahrten vorzusehen, um die Höhenunterschiede zu nivellieren. Gegebenenfalls müssen hochgelegene Teile des Geländes abgetragen oder tiefliegende Streckenteile durch Brücken oder Viadukte erhöht oder Böschungen aufgeschüttet werden.

Schritt 7: Umsetzung der geplanten Trasse ins Gelände

Im nächsten Schritt werden die Grasnarbe und die Pflanzen vom geplanten Bahngelände entfernt und der gewünschte Gleisverlauf mit Holzpflöcken im Gelände markiert. Die Pflöcke werden mithilfe einer Setzlatte oder eines 1-Meter-Bretts, auf dem eine Wasserwaage befestigt ist, sowie eines 3 Zentimeter langen Holzklotzes im Abstand von

einem Meter gesetzt. Der Holzklotz hilft, die korrekte Steigung von 3 Prozent im Gelände festzuhalten. Bei kleinen Höhenanpassungen Erdschicht abtragen oder aufschütten. Falls die in der Grobplanung festgelegte Trassenführung auf dem vorhandenen Gelände nicht umsetzbar ist, sind Veränderungen in der Gleisplanung vorzunehmen. Prüfen, ob Alternativen im Gelände umsetzbar sind.

Schritt 8: Veränderungen im Gleisplan festhalten

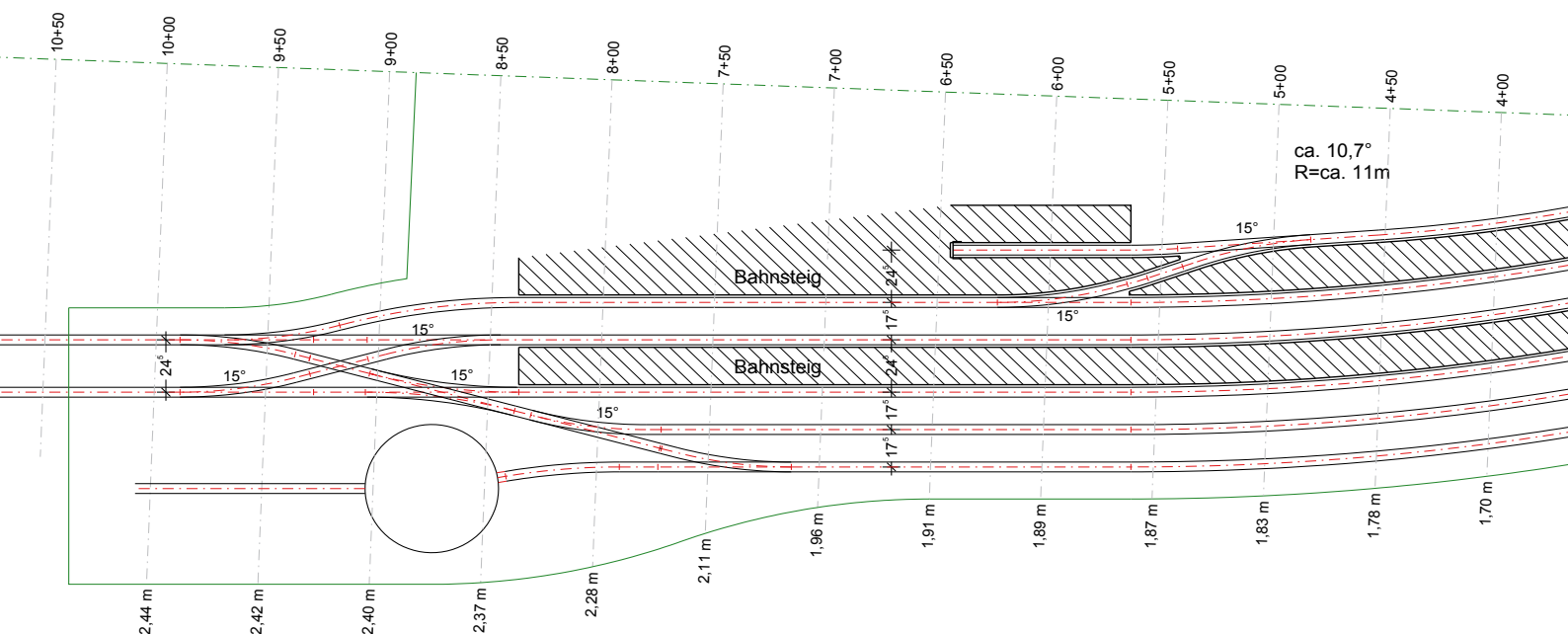
Sind aufgrund der Schwierigkeiten im Gelände Abweichungen von der geplanten Streckenführung notwendig, sind Änderungen am Gleisplan vorzunehmen. Größere Kurvenradien, zusätzliche Gleisstrecken, zusätzliche Brücken oder Tunnels können weiterhelfen. Gegebenenfalls ist nicht nur ein Gleisabschnitt, sondern gleich mehrere Abschnitte zu überarbeiten.

Schritt 9: Umsetzung der überarbeiteten Trasse

Die finale Trassenführung wird mit Pflöcken im Garten markiert. Dann mit Setzlatte/Brett mit Wasserwaage und Steigungsklotz die Höhen überprüfen und gegebenenfalls Korrekturen im Gelände vornehmen. In der Regel ist ein 1-Meter-Brett am universellsten einsetzbar. Bei ebenen Strecken vereinfacht ein 2-Meter-Brett die Arbeit. Erneute Kontrolle der geplanten Gleisführung im Gelände. Gleise provisorisch verlegen, vor allem den Gleisverlauf im Bereich von Kurven und Weichen überprüfen. Alternativ die Gleistrassen auf Karton aufzeichnen, ausschneiden und hinlegen, um den geplanten Streckenverlauf im Gelände zu überprüfen.

Schritt 10: Befestigungsarbeiten der Trassen

Passt alles, kann mit den Vorbereitungsarbeiten für den Trassenbau begonnen werden. Zunächst große Teilstücke wie die Betonflächen unter den Bahnhöfen errichten. Falls Brücken unterhalb von diesen Betonflächen geplant sind, zuerst diese aufbauen und dann die Betondecke draufsetzen. Das verhindert, dass Wasser zwischen Brücke und Betondecke eintritt.



7 PRAKTISCHE TIPPS FÜR DIE UMSETZUNG

Tipp 1: Die Gleisanlage sollte nicht unbedingt in der Mitte des verfügbaren Gartenstücks verlaufen, sondern an den Rändern. Dann lässt sich der Innenraum weiterhin vielseitig nutzen.

Tipp 2: Von Anfang an große Kurvenradien einplanen (R3- besser noch R5-Radien), damit auch längere Wagen und Loks problemlos auf der Strecke fahren können. Der Einsatz größerer Radien bietet auch optische Vorzüge: Die Fahrt von großen Loks und langen Wagen sieht auf großen Radien natürlicher aus als in engen Kurven. Außerdem wird die Antriebskraft der Lok auf die Gleise gleichmäßiger verteilt als bei engen Radien.

Tipp 3: Bei einem Grundstück in Hanglage sollte auf allen Gleisstrecken (bis auf die Bahnhöfe) eine Steigung von drei Prozent eingeplant werden, um nichts zu verschenken.

Tipp 4: Bei Einfahrten in gebogene Tunnels unbedingt am Tunnelbeginn große Kurvenradien wählen. Bei kleinen Radien besteht die Gefahr dass lange Wagen und Loks an der Tunneleinfahrt anstoßen.

Tipp 5: Bahnhofsplanning – die Gleise am zentralen Bahnhof sollten so lang sein, dass auch der längste Zug warten kann. Außerdem sollten diese Gleise möglichst kaum Steigung/Gefälle aufweisen. Dann können am Bahnhof auch die Wagen abgestellt werden, ohne wegzurollen.

Tipp 6: Wird das Bahnhofsgelände auf eine Betonplatte gesetzt, sollte dieser Betonsockel in der Mitte eine leichte Überhöhung haben (0,5 Prozent Steigung) und in eine oder zwei Richtungen abfallen. So kann das Regenwasser besser ablaufen.

Tipp 7: Bei langen Tunnels sollte grundsätzlich eine Öffnungsklappe eingeplant werden, um Servicearbeiten durchführen und Unfallhilfe leisten zu können.



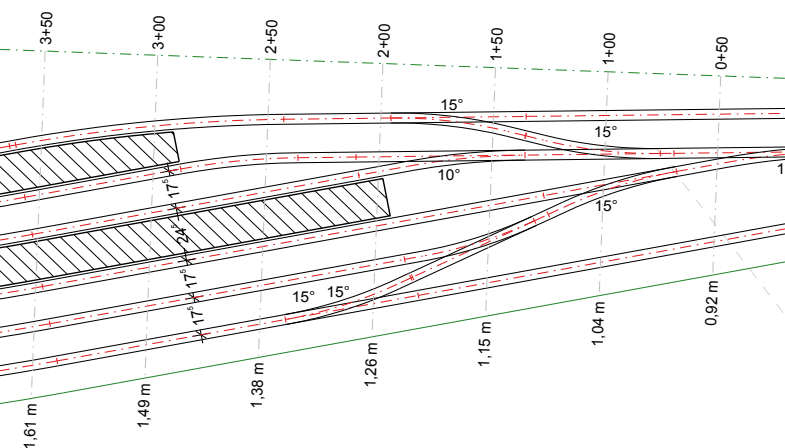
Gras entfernen: Um die geplante Anlage im Gelände umzusetzen, werden zuerst die Grasnarbe und die Pflanzen auf der vorgesehenen Fläche entfernt. Mit Holzpflocken wird der geplante Trassenverlauf markiert.



Hang absichern: Das Gelände unter dem neuen Rangierbahnhof wird zum abfallenden Garten hin mit Stützmauern abgesichert.



Brücken zuerst: Bevor der Betonsockel für den neuen Bahnhof gegossen wird, errichtete Müller die kleine Brücke. Anschließend wird eine 15 Zentimeter dicke Betonschicht aufgebracht.



M 1:25

Vielversprechend:

Den Gleisplan für den Rangierbahnhof Filisur hat Uwe Müller mithilfe des CAD-Programms Vectorworks entworfen. Er verdeutlicht die Dimensionen des neuen Bahnhofs Filisur, der auch über eine Drehscheibe verfügt. (Bild links) Der Sockel für den Rangierbahnhof ist gegossen (Bild rechts). Erster Gleis-Check.



WICHTIGE SPUR-G-TERMINE VON MAI 2016 BIS SEPTEMBER 2016

Sommertouren mit Pfiff

Jubiläen, tolle Feste und Fahrten, Tage der offenen Tür: Der Sommerfahrplan 2016 hält für Spur-G-Freunde jede Menge Highlights bereit, die ganz nah an die (Klein-)Bahnwelt heranführen.

27.05.

LGB Stammtisch Hamburg

LGB Fahrer aus ganz Norddeutschland treffen sich regelmäßig zum freitäglichen Stammtisch in der Elbmetropole – und einmal pro Quartal können auch Nichtmitglieder ganz nah an die faszinierende LGB Szene. Am 27. Mai ist es wieder so weit: Im Restaurant Halle 13 findet der traditionsreiche Spur-G-Stammtisch statt. Los geht's ab 19 Uhr.

Halle 13
Hellbrookstr. 2
22305 Hamburg
www.lgb-norddeutschland.de

11./12.06.

Gartenbahnfest Chemnitz

Die LGB Freunde Chemnitz machen wieder Dampf und veranstalten im Bahnbetriebswerk eine große Show für eine kleine Bahn. Im Innenhof und in der Lokhalle darf nach Herzenslust gespielt und gefachsimpelt werden und um 15 Uhr strömen alle zur eindrucksvollen Gartenbahn-Fahrzeugparade. Los geht's um 10 Uhr, Schluss ist gegen 18 Uhr.

Parkeisenbahn Chemnitz GmbH
Küchwaldring 24
09113 Chemnitz
www.parkeisenbahn-chemnitz.de



11./12.06.

2. Busecker Großbahntage

Spur-1- und -G-Freunde aufgepasst: Bei den Busecker Bahnfreunden lassen sich große Spuren hautnah und in ihrer ganzen Faszination erleben. An zwei Tagen gibt's jede Menge Erlebnisspaß und Bahnfeeling. Geöffnet: Samstag 10 bis 18 Uhr, Sonntag 10 bis 17 Uhr.

Sammler- und Hobbywelt
Kiesacker 5 (Industriegebiet Flößerweg)
35418 Alten-Buseck

29.07. – 07.08

Jubiläumsfeier des DEV

Der Eisenbahnverein Bruchhausen nahe Bremen (übrigens Deutschlands ältester Museumsbahnverein) wird 2016 stolze 50 Jahre alt. Gefeierte wird entlang der acht Kilometer langen Strecke – und zwar eine ganze lange Woche über. Los geht's am 29. Juli mit einer großen Fahrzeugparade. Am 30./31.7. steht ein Aktionswochenende mit vielen Sonderfahrten auf dem Fahrplan. Weitere Attraktionen gibt es an allen weiteren Tagen. Alle Events im Überblick – siehe Seite 22 ff. LGB gratuliert sehr herzlich, ist mit einem Stand mit brandneuen Modellen vor Ort und bringt auch eine Überraschung mit.

Deutscher Eisenbahn-Verein e.V.
Bahnhof 1
27305 Bruchhausen-Vilsen
www.museumseisenbahn.de

05.08 – 07.08.

Historik Mobil in Zittau

Feierlaune herrscht auch bei den Zittauer Schmalspurbahnern: Das „Historik Mobil“-Event wird zehn Jahre alt. Dieses Jahr bündeln die Veranstalter ihr Festival, zu dem das Lückendorfer Bergrennen, das Schmalspurbahn-Fest am Bertsdorfer Bahnhof und die Jonsdorfer Oldtimertage zählen, noch besser: Zwischen den Veranstaltungsorten wird ein Buspendelverkehr eingerichtet. Über 25.000 Besucher werden erwartet – die Bahnfans tummeln sich vor allem in den Bahnhöfen Oybin, Bertsdorf und Jonsdorf, wo ein erweiterter Fahrplan mit historischen Sonderzügen lockt. Auch die LGB Bahner sind mit einem eigenen Stand vor Ort, an dem Neuheiten und viele Modelle begutachtet werden können.

Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft mbH
Bahnhofstr. 41
02763 Zittau
www.soeg.zittau.de

14./15.08.

Gartenbahn-Treffen Ith

Zu ihrem „kleinen“ Jubiläum – das Treffen findet dieses Jahr zum 15. Mal statt – erwarten die LGB Freunde Ith wieder viele Gäste aus nah und fern. Rund 50 Aussteller zeigen an zwei Tagen tolle Produkte und Neuheiten rund um die LGB und entlang der 1.000 Quadratmeter großen Anlage lockt eine wahre Bahnerlebniswelt. Zum zweiten Mal

findet ein Lok- und Wagen-Modellwettbewerb mit attraktiven Gewinnen statt. Auch aus Göppingen reist eine LGB Delegation an und zeigt an einem eigenen Stand Neuheiten und Modelle aus dem LGB Programm.

LGB Freunde Ith
Stadtpark
37632 Eschershausen/Ith
www.lgb-treffen.de



16.9./17.9.

Tag der offenen Tür

Willkommen im Bahnparadies: Märklin öffnet die Tore im Stammwerk in Göppingen und gibt Einblicke in die Produktion, Geschichte und Zukunft der Modelleisenbahn. In verschiedenen Abteilungen können Besucher mit den Mitarbeitern und Modellbahnexperten fachsimpeln und bei der Produktion der herrlichen Märklin Modelle zusehen, für's leibliche Wohl ist bestens gesorgt und für Kinder gibt es jede Menge Spiel- und Spaßstationen. Und auch im Märklin Museum ist so einiges los – Sie werden staunen, wie kurzweilig ein Museumsbesuch sein kann ... Außerdem sind natürlich auch viele LGB Modelle vor Ort und können ausgiebig begutachtet werden. Ein kostenloser Buspendelverkehr zwischen Museum und Werk steht selbstverständlich bereit.

Gebr. Märklin & Cie. GmbH
Stuttgarter Str. 55-57
73033 Göppingen
www.maerklin.de



GARTENBAHNEN UND FAHRSPASS GEMEINSAM GENIESSEN

In guter Gesellschaft

Zusammen macht's einfach mehr Laune: Immer mehr LGB Freunde treffen sich in Deutschland und über die Grenzen hinaus, um die Begeisterung für ihr Hobby mit anderen zu teilen – spannender Erfahrungsaustausch inklusive. Viele kommen dabei sogar regelmäßig zu Events zusammen.

Damit auch neue LGB Begeisterte dazukommen und ein reger Austausch untereinander möglich ist, finden Sie auf dieser Seite die Kontaktdaten der LGB Freundeskreise.

Deutschland

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

21035 Hamburg, LGB-Freunde Norddeutschland, Jörg Reincke, E-Mail: info@lgb-norddeutschland.de, Homepage: www.lgb-norddeutschland.de

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

64347 Griesheim, Interessengemeinschaft Griesheimer Gartenbahner, Werner Zettl, E-Mail: info@gartenbahn-griesheim.de, Homepage: www.gartenbahn-griesheim.de



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

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

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

75177 Pforzheim, LGB-Freunde Pforzheim, Werner Just, Tel.: +49 (0)1 51/17 14 47 15, E-Mail: lgb-freunde-pforzheim@gmx.de, Homepage: www.lgb-freunde-pforzheim.gmxhome.de

85662 Hohenbrunn, Eisenbahnfreunde München-Land, Martin Hollweg, Tel.: +49 (0) 89/6 37 70, E-Mail: info@eisenbahnfreunde-muenchenland.de, Homepage: www.eisenbahnfreunde-muenchenland.de

90411 Nürnberg, Gartenbahn-Stammtisch Nürnberg, Harald Hopf, Homepage: www.gartenbahnstammtisch.de

95030 Hof (Saale), GrossSpurige, Michael Patzak, Tel.: +49 (0) 92 86/1202, E-Mail: kontakt@grossspurige.de, Homepage: www.grossspurige.de

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

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

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

International

CH-3150 Schwarzenburg, Verein DampfloK 51, Jürg Blaser, E-Mail: lgb@dampfloK51.ch, Homepage: www.dampfloK51.ch

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

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

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

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

USA-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



Volle Ladung

Karsten Speyer hat gute Ideen gegen gähnende Leere in Güterwagen: So sorgen Sie für Ladungs-Live-Charakter.

So wie neue Personenwagen ohne Passagiere leer und etwas steril erscheinen, sieht ein leerer Güterwagen unfertig aus. Da die Ladegüter Holz, Rohre oder Stahl schon vielfach beschrieben wurden, wenden wir uns den eher ungebräuchlichen Gütern zu. Die Materialien dazu finden wir (nach längerem Suchen) überall, nur nicht beim Modellbahnzubehör. Und das sind unsere Probanden: Aus dem Artikel „Wagenbeschriftungen“ der letzten Ausgabe

stehen noch zwei leere Großraum-Abrollcontainer auf einem Wagen (Art. 40922). Als Neuheit sind in diesem Jahr zwei kurze offene Güterwagen der DR erschienen (Art. 41031), die im Original z. B. zum Transport von Kalk benutzt wurden. Dies gilt auch für die früher erschienenen baugleichen Wagen (Art. 40030, 40034). Nachdem echter Kalk schlecht zu verarbeiten wäre, benutzt man besser Dekosand. Da dieser teurer und bei einem vollgefüllten Wagen sehr

schwer ist, benutzen wir einen Unterbau aus Styrodur.

Der dritte Wagen stellt ein typisches Beispiel für die alljährliche Rübenkampagne dar, bei der jeder verfügbare offene Wagen gebraucht wurde. Er kann also auch in einen Zug einer späteren Epoche eingereiht werden. Mit der rechts beschriebenen Methode können auch Straßenfahrzeuge wie landwirtschaftliche Anhänger oder der Greifer eines Baggers gefüllt werden. Auch sollte an einer Ladestelle ein Förderband mit Rüben nicht fehlen. Rübenzüge waren meist Ganzzüge aus verschiedensten Typen von offenen Wagen. Der Verbrauch an Ladegut wird auf jeden Fall vom stimmigen Gesamtbild gerechtfertigt.

Vier vollkommen neue Wagen

Unser vierter Vorschlag geht davon aus, dass wahrscheinlich jeder LGB Fahrer in irgendeiner Schachtel einige Kunststoffradsätze herumliegen hat, die solchen mit Metallradkranz weichen mussten. Diese können auf einem speziellen Radsatz-Transportwagen eine neue Verwendung finden. Dafür wurde meist ein älterer Wagen mit einem speziellen Tragegestell hergerichtet und als solcher gekennzeichnet, was mit einer Nassschieber-Beschriftung (siehe LGB Depesche 1/16) dargestellt werden kann. Die Anordnung der Radsätze geschieht auf zwei Paaren von Holzbalken, die eine Ausrundung für die Aufnahme der Lauffläche besitzen. Beide Reihen sind gegeneinander um die Hälfte des Durchmessers versetzt, um die Ladefläche bestmöglich auszunutzen.

Der fertige Ladungseinsatz kann als Ganzes auch in andere Wagen mit gleichen Abmessungen eingesetzt werden, er eignet sich auch für Rungenwagen. Für besonders vorbildgerechte Ausstattung lassen sich die Radsätze zusätzlich in ihren Mulden am dazwischen liegenden Balken mit Ketten sichern. Wer möchte, kann auch eine dezente Alterung mit Rostfarbe vornehmen. Ist der Wagen auf dem Rückweg von der Werkstätte, wären die Radsätze schwarz lackiert und die neu abgedrehten Laufflächen in der Farbe blanken Metalls zu sehen.

Mit etwas Fantasie und dem Blick für die „Zweckentfremdung“ von Materialien gelingt ein abwechslungsreiches Bild Ihrer Züge, das vom Gewohnten abweicht. Unser Tipp: Gehen Sie beim Besuch der in diesem Jahr noch zahlreich stattfindenden Messen und Ausstellungen auch mal mit offenen Augen durch die Hallen, die nicht ausdrücklich der Modelleisenbahn vorbehalten sind.



Um Leercontainer zu füllen, eignet sich Recycling-Holz. Wir finden es in der Tierabteilung im Baumarkt in Form von Holzchips. Container einfach ganz damit füllen, etwas anhäufen und wenn nötig, mit Mattlack aus der Sprühdose fixieren.



Darüber spannen wir ein Schutznetz: ein Fangnetz aus der Zierfischabteilung, eventuell auch ein Vorhangstoff oder Gaze. Über den Container legen, mit einem Gummifaden an der Oberkante zusammenhalten und überstehenden Rand abschneiden. Soll das Ladegut öfter gewechselt werden, kann der Gummifaden in den Netzrand eingnäht werden. Noch besser und vorbildgetreuer anzusehen: Drahtösen am Container befestigen und ein Halteseil durch Netz und Ösen fädeln.

Wagen 2

Nach den Maßen der Ladefläche einen Klotz aus Styrodur schneiden und anschließend mit einer Holzraspel die Form von zwei Anhäufungen schaffen. Die gewünschte Höhe über der Bordwand erreichen wir mit Reststücken unter dem Einsatz (Bild unten). Zum Verkleben des Sandes Holzleim verwenden und weißen Sand einstreuen (Wagen 2, Bild 2).



Nach dem Trocknen wird der Leim durchsichtig. Der lose Sand fällt ab und lässt sich zum erneuten Bestreuen verwenden.



Der fertige Ladungseinsatz ist entnehmbar. Da Kalk gegen Nässe geschützt werden muss, fertigen wir aus relativ schwerem Leinen eine Schutzplane, die wir zusammengerollt mit Faden am Bremsenstand befestigen. Diese könnten wir auch ohne den Sand zu benutzen direkt über den Einsatzklotz ziehen und rundum befestigen.

Wagen 3

Für die Zuckerrübenladung schaffen wir einen zweiten Ladungsklotz, diesmal mit nur einer Anhäufung über die ganze Länge. Glaubhafte Rüben gibt's im Bastelgeschäft: Deko-Nuggets aus eingefärbten Steinen. Sie sind in einer Größenmischung von 8-15 Millimetern in unregelmäßigen Formen erhältlich und bereits dunkelbraun gefärbt.

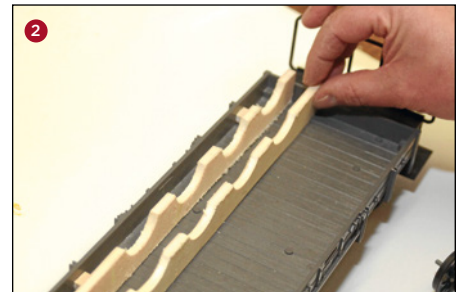


Auf dem Ladungseinsatz werden sie wiederum mit Holzleim befestigt. Dies sollte an den Rändern erst im Wagen erfolgen, um das Anliegen an den Bordwänden darzustellen. Getrockneter Kaffeesatz füllt die Lücken, durch die der Einsatzklotz noch durchscheinen konnte.

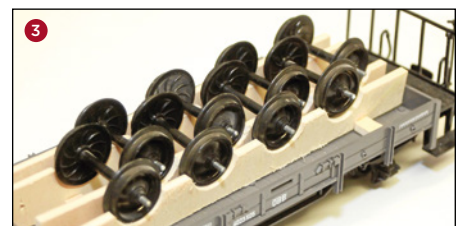
Wagen 4



Balken für die Achsenhalterungen fertigen wir mit einer Kreislochsäge oder einer Bohrkrone mit etwa 35 Millimetern Durchmesser aus zwei Brettchen, die wir mit je vier Löchern im Abstand von jeweils fünf Zentimetern versehen.



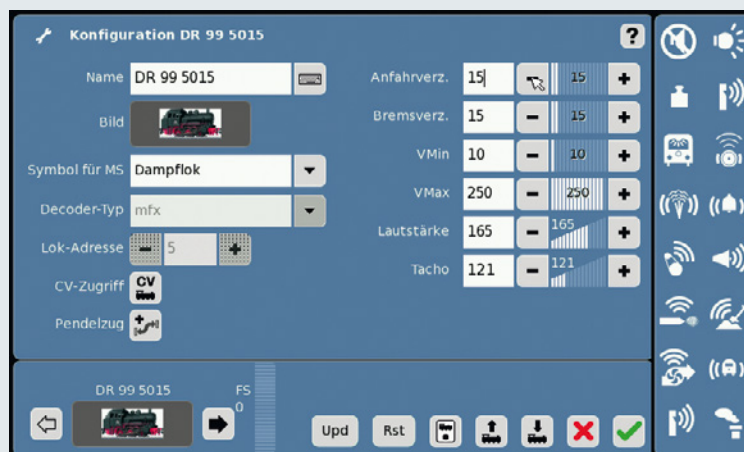
Anschließend halbieren wir die Brettchen in der Mitte der Löcher in Längsrichtung. Jetzt die Höhe um den Durchmesser der Achsen reduzieren, damit sie nicht auf dem zweiten Balkenpaar aufsetzen. Die Balken legen wir paarweise auf den halben Lochdurchmesser übereinander und sägen sie anschließend auf die Länge der Ladefläche ab.



Danach erfolgt eine Stellprobe auf dem Wagen, aus der sich die Abstände zueinander und zu den Seitenwänden ergeben. Dann an beiden kurzen Seiten des Wagens mit je ein oder zwei Verbindungsträgern befestigen oder wie in unserem Beispiel die Lücken durch eingesetzte kurze Verbindungsstücke zu den langen Seiten füllen. Mit Holzleim verkleben.

Was bedeutet die Funktion „ABV“?

ABV ist die Abkürzung für Anfahr- und Bremsverzögerung. Mit dieser Funktion wird die in der Lok eingestellte Anfahr- und Bremsverzögerung minimiert. Viele Gartenbahner bevorzugen eine möglichst hohe Einstellung, um die Masseträgheit von schweren Zügen beim Vorbild auch im Modell zu erleben. Dabei kommt es aber zu Situationen – wie zum Beispiel beim Rangieren –, in denen diese Einstellung eher hinderlich ist und man sich wünscht, dass die Lok direkt auf die neuen Vorgaben des Fahrreglers reagiert. Mit dem Einschalten dieser Funktion erreicht man genau diesen Effekt. Da diese Funktion gerne beim Rangieren einer Lok eingesetzt wird, kommt auch die Bezeichnung „Rangiergang“ hier zur Anwendung.



Wer schwere Züge vorbildhaft anfahren und bremsen sehen möchte, sollte an der CS2 im Konfigurationsmenü der Lok einen möglichst hohen Wert für Anfahr- und Bremsverzögerung wählen. Im Rangierbetrieb empfiehlt sich eher ein niedriger Wert.

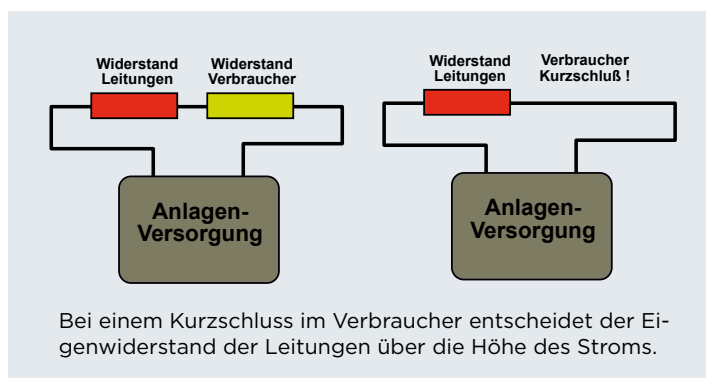
Warum benötigt man bei Spur G einen größeren Kabelquerschnitt?

Zur Beantwortung dieser Frage müssen wir zuerst die theoretischen Grundlagen der Elektrizität bemühen. Im Physikunterricht der Schule werden die Zu- und Rückleitung von einer Spannungsversorgung zu einem Verbraucher als ein Objekt angesehen, das keinen Einfluss auf die Gegebenheiten besitzt. Dies entspricht aber nicht der Realität. Wenn dieser Widerstand auch in vielen Anwendungen vernachlässigbar scheint, so ist er doch vorhanden. Er stellt in der Praxis einen Vorwiderstand zum Verbraucher dar. Die Serienschaltung des Vorwiderstandes zum Verbraucher gibt diese realitätsnähere Betrachtung wieder. Ist dieser Vorwiderstand gegenüber dem Widerstand des Verbrauchers relativ klein, wirkt er sich für den Betrachter auch noch nicht aus. Die Lok fährt höchstens unmerklich langsamer. Interessant wird es bei einem Kurzschluss am Verbraucher. Dann begrenzt dieser Vorwiderstand der Leitungen den maximalen Strom, der durch das Gesamtsystem fließen kann. Nehmen wir einmal an, dass die Spannungsversorgung eine Spannung von 20 V liefert und der Widerstand der Leitungen einen Widerstand von 2 Ohm besitzt: Dann ist in diesem Fall nach dem Ohmschen Gesetz Spannung (U) = Widerstand (R) x Strom (I), der Strom, der durch das System fließt $I = U/R = 20 \text{ V} / 2 \text{ Ohm} = 10 \text{ A}$

Bei einem Versorgungsgerät, das 10 A liefern könnte, würde diese Konstellation dann dazu führen, dass die Kurzschlussabschaltung in dem Gerät nicht mehr ansprechen könnte, da der fließende Strom für das Gerät ja unterhalb der kritischen Grenze liegt. In dem Verbraucher, der den Kurzschluss verursacht, kann dieser hohe Dauerstrom dann aber zu Schäden führen. Mit welchen Faktoren können wir diesen Eigenwiderstand der Leitungen beeinflussen? Hier sind drei Faktoren bestimmend:

- das verwendete Material
- die Länge der Leitung
- der Leitungsquerschnitt

Mit Kupfer verwenden wir in der Modellbahn bereits ein hervorragend leitendes Material. Alle Materialien, die hier noch bessere Voraussetzungen bieten, sind zumindest in einem vernünftigen Kostenrahmen nicht realisierbar. Die Länge der Leitung können wir aber bei der Gartenbahn nur innerhalb bestimmter Grenzen minimieren. Gerade bei Gartenbahnern mit großzügigeren Platzverhältnissen ergeben sich Leitungslängen im zweistelligen Meterbereich, die nicht unterschritten werden können. Vorteile bietet hier natürlich auch die Digital-Technik, bei der man mit Boostern vor Ort für möglichst kurze Versorgungswege garantieren kann. Die Verbindung des CAN-Bus zwischen der Central Station 2 und dem Booster darf dabei gerne bis zu 100 Meter lang sein. Diese Verbindung ist ja nur für die Übertragung der Information verantwortlich und spielt daher bei diesem kritischen Kurzschlussverhalten keine Rolle. Vom Booster selbst zur Anlage ergeben sich dann aber nur noch kürzere und damit unkritische Kabellängen. Es bleibt somit nur der Kabelquerschnitt als die relevante Größe, mit der wir diesen Vorwiderstand der Leitungen nennenswert minimieren können. Die 1,5 Quadratmillimeter Leitungsquerschnitt, die von den LGB Anschlussleitungen im LGB Sortiment geboten werden, sind dabei so dimensioniert, dass es auch bei größeren Freilandanlagen unter Nutzung von LGB Komponenten, die einen maximalen Strom von 5 A zulassen, hier zu keinen kritischen Konstellationen kommt.



► Ihre Leserfragen schicken Sie bitte per E-Mail an LGB-Depesche@3g-media.de oder per Post an LGB Depesche, c/o Gebr. Märklin & Cie. GmbH, Stuttgarter Straße 55-57, 73033 Göppingen.

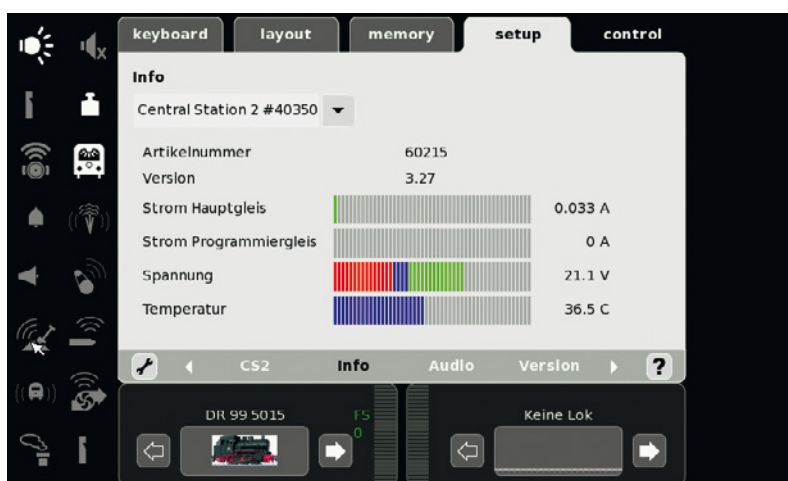
Meine Spur-G-Lok besitzt einen Motor, der nach meiner Messung knapp unter 1 A Strom benötigt. Reicht zum Digitalisieren hier nicht ein H0-Decoder aus?



Für die Wahl des richtigen Decoders muss man die Stromaufnahme des Motors unter allen Betriebsbedingungen kennen. Nicht nur die Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit stellt den Decoder vor eine große Aufgabe. Ähnlich kritisch ist bereits die Fahrt mit der Fahrstufe 1, wenn die Lok sich gerade in Bewegung setzt. Zum Losfahren ist ein höherer Strom notwendig, um das Rastmoment des Motors zu überwinden. Dies kann sich in der Fahrstufe 1 mehrfach in kürzester Zeit wiederholen, sodass hier während der Abgabe der Fahrimpulse durch die Steuerung sehr hohe Ströme fließen können, obwohl der Effektivstrom scheinbar im tolerablen Bereich bleibt. Die Decoder für Spur-G-Loks sind auch für solche Situationen gerüstet und lassen die entstehende Wärme gut abfließen. Ein Spur-H0-Decoder kann unter diesen Bedingungen aber schnell durch Überlastung seinen Dienst für immer quittieren. Wählen Sie daher immer Decoder aus, die hier auch genügend Reserven bieten. Billige Lösungen können schnell sehr teuer werden, da dann im zweiten Anlauf doch ein Spur-G-Decoder gewählt werden muss.

Meine LGB Anlage wird digital gesteuert. Am Ausgang der CS2 habe ich eine Spannung von nur 15 Volt gemessen. Wo liegt der Fehler?

Die heute üblichen Digital-Multimeter sind nur zum Messen der anliegenden Spannung bei einer reinen Gleich- oder Wechselspannung in der Lage. Das Versorgungssignal bei einer Digital-Anlage, das aus verschiedenen Rechteckimpulsen besteht, die mit unterschiedlicher Polarität und Länge die Digital-Befehle codiert übermitteln, lassen sich damit jedoch nicht ermitteln. Als Messgerät für realistische Werte wäre ein Speicher-Oszilloskop notwendig, den aber wohl die wenigsten Modellbahner zur Hand haben. Vertrauen Sie daher mehr der Anzeige, die Sie in der Central Station im Menü „Setup“ unter „Info“ vorfinden. Dort können Sie gleichzeitig die aktuell abgegebene Spannung und den aktuell dort abgegebenen Strom für den Anlagenausgang als auch für den Programmiergleisausgang ansehen. Diese Anzeige ist somit auch sehr gut geeignet, um den Stromverbrauch der diversen Verbraucher auf der Anlage zu ermitteln. Wer den Booster 60174 einsetzt, kann auch für dieses Gerät in diesem Menüpunkt jederzeit die aktuellen Messwerte ansehen.

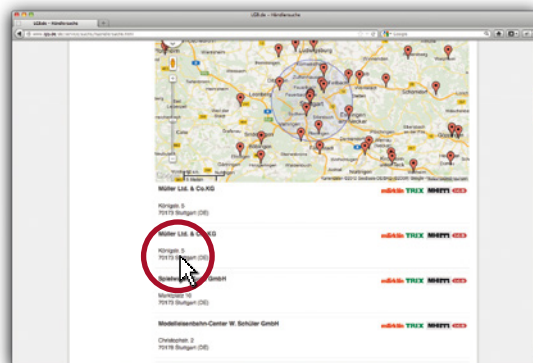
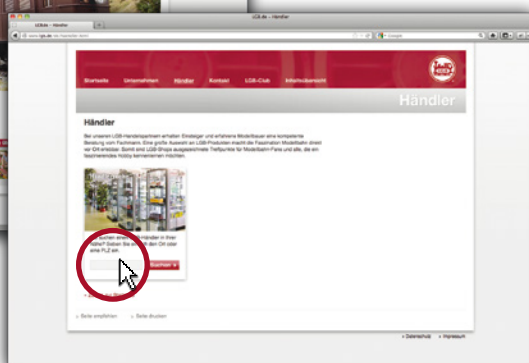
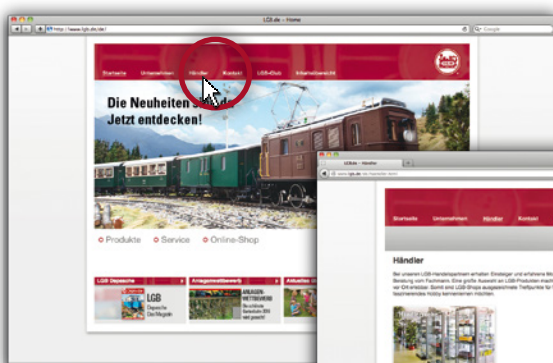


Wer wissen möchte, wie viel Strom im aktuellen Betriebszustand seines Hauptgleises fließt und welche Spannung gerade anliegt, findet im Menü der CS2 unter „Setup“ und „Info“ die im Augenblick gemessenen Werte.

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:



1

Startseite aufrufen

 www.lgb.de

Menüpunkt Händler anklicken

2

Postleitzahl eingeben

3

Händler auswählen und
Adresse ausdrucken

ANLAGENWETTBEWERB

Wir suchen die schönste Gartenbahn 2016!



Ob klein oder groß, aufwendige Bauwerke oder geniale Praxisideen, toll bepflanzte Gartenanlagen oder liebevoll ausgestattete Stubenbahnen – wir suchen ihren wahr gemachten Spur-G-Traum.

Anlage: Uwe Müller, Baden-Württemberg

Kaum schickt die Sonne die ersten wärmenden Strahlen, wird aufs Neue geplant und skizziert, werden Ideen ausgebrütet und wieder verworfen – und irgendwann steht sie dann doch im heimischen Garten, die eigene Anlage in Spur G. Und in jeder Bahn steckt so unglaublich viel Leidenschaft, Enthusiasmus und Zeit, dass es doch schade wäre, diese ziemlich großen Kunstwerke nicht mit anderen Gartenbahnern zu teilen.

Deshalb sucht die LGB Depesche die schönste Gartenbahn 2016. Überraschen Sie uns! Ob ausgedehnte US-Landschaften mit Trestle-Brücken, alpine Gipfelbahnen mit Viadukten oder einfach liebevoll in die vorhandene Landschaft eingebettete Gleisovale – wir sind für alles aufgeschlossen.

Entscheidend ist ausschließlich der Gesamteindruck der Anlage, den eine Fachjury abschließend bewerten wird – machen Sie mit, es lohnt sich!

MITMACHEN IST GANZ EINFACH:

Fragebogen:

Auf www.lgb.de finden Sie einen Fragebogen zu Ihrer Anlage, den Sie bitte ausfüllen. Sollten Sie keinen Internetzugang haben, können Sie den Fragebogen auch telefonisch anfordern unter Tel. 0711/44 08 00-65.

Fotos: Bitte bewerben Sie sich mit fünf aussagekräftigen Fotos, die Ihre Anlage möglichst komplett zeigen.

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

Einsendeschluss: 31. Juli 2016

Gewinne (Neuheiten 2016): 1. Preis, RhB Ge 2/4, Epoche III (Art. 24450); 2. Preis, Aussichts- und Personenwagen der Durango & Silverton Railroad (Art. 30261 und 36808); 3. Preis, Bierwagen Weihenstephan Epoche III (Art. 43357)



Big Train Club

Die Gartenbahn hat Nachwuchsprobleme? Unfug! Ein Spur-G-Club und ein Modellbahnhändler beweisen mit Engagement, einer großen Anlage und viel Spaß das Gegenteil.

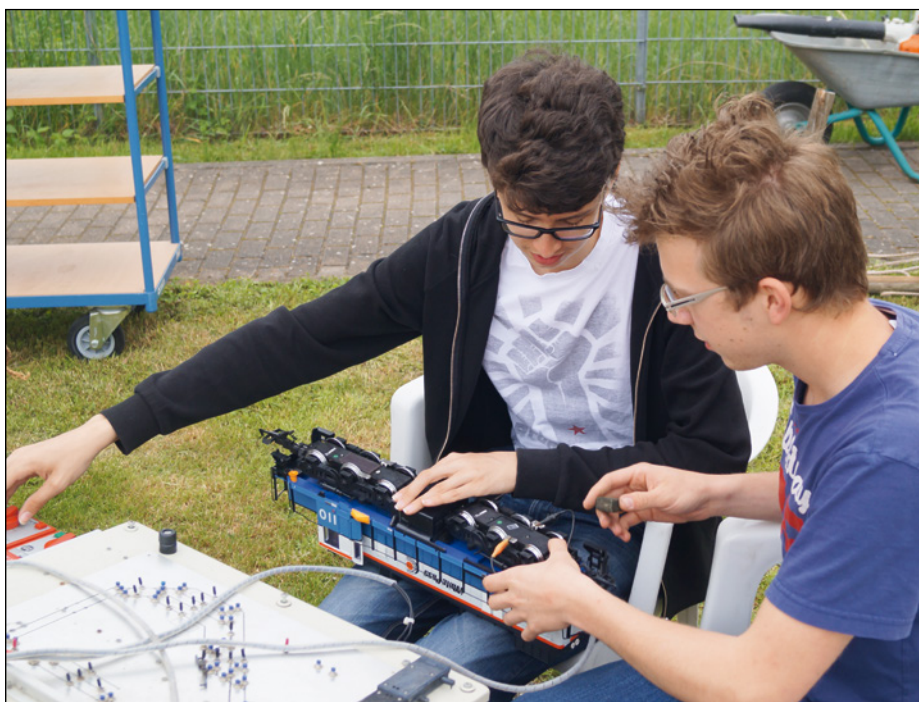
Waiblingen liegt in Baden-Württemberg. Knapp 54.000 Einwohner zählt die Mittelstadt zehn Kilometer nordöstlich von Stuttgart. Am Rand des Ortsteils Beinstein direkt am Fluss Rems zieht eine gewaltige Gartenbahnanlage seit nunmehr 16 Jahren neugierige Blicke auf sich. Nicht nur die der Nutzer des angrenzenden europäischen Radwanderweges, sondern vor allem die der Besucher des Eisenbahntreffpunktes Schweickhardt, wohl einem der größten Modellbahnhändler im Ländle. Geschäftsführer Ulrich Schweickhardt (Bild oben im Kreise der Big Train Club-Mitglieder ganz links) hatte die Idee zum materiellen und personellen Konzept der Großbahn. Sie basiert auf der Ausstattung einer Gartenbahn, die um 2000 aus dem Bereich hinter der Stuttgarter

Schleyerhalle ausziehen musste. Solchermaßen heimatlos geworden, spendete der betreibende Club seine komplette Bahn und betrieb sie von da an auf der Wiese zwischen Schweickhardts Eisenbahntreffpunkt und der Rems. Heute arbeitet der Club in der „zweiten Generation“ an Erhalt und Ausbau des Spur-G-Prunkstücks. Die ursprünglichen Mitglieder sind einfach schon so in die Jahre gekommen, dass ihnen die schwere Gartenbahnarbeit nicht mehr zuzumuten ist. Der frei rekrutierte „Nachwuchs“ ist meist erst um die 20 und braucht Ulrich Schweickhardt, um von den spannenden Anfangszeiten zu erzählen.

Für die große Bahn war eine Baugenehmigung nötig. Die Bebauung der Wiese mit einer Bahn, einem „Gebirge“ aus 160 Tonnen Steinen und Schotter und einer Einzäunung machte das ört-

liche Bauamt von einer Ausgleichsmaßnahme abhängig. Ein neu angelegter Teich mit künstlichem Bachlauf und ein Gebirge aus Trockensteinen als Nistplatz für Eidechsen überzeugten die Verantwortlichen und sie erteilten schließlich die Baugenehmigung für eine „Garteneisenbahn mit drei Bergen und Bachlauf“ – quasi Lummerland in Spur G.

Heute liegen, wie BTC-Mitglied Hannes Elser (Bild oben, vorn rechts) zu wissen glaubt, über 1.000 Meter Gleis auf der Wiese. Die und eine Vielzahl von Bahnhöfen, ein Betriebswerk, ein US-Canyon nebst Westernstadt und jeder Menge zusätzlicher Häuser wollen gepflegt sein. Clubfreund Andreas Waldmann (Bild oben, vorn links) – mit 32 Jahren ein alter Hase – erzählt aus leidvoller Erfahrung, dass die ganzjährig der Witterung ausgesetzten Bauten einfach regelmäßiger



Überholung bedürfen. „Vor allem die Sonne schadet den Häusern.“ Und auch die endlosen Meter Schiene brauchen Kontaktpflege, damit zu den drei Fahrtagen des Clubs übers Jahr bis zu 25 Züge gleichzeitig auf der Anlage unterwegs sein können. Die Vorbereitungen laufen im Teamwork ab. Jeden Montag ab 17 Uhr trifft man sich und eisenbahntert bis in den späten Abend. Dass man dazu fast immer an der frischen Luft ist, findet Elektriker Florian Neefischer (Bild Seite 60, zweite Reihe, Zweiter von links) besonders gut. Alle zusammen, auch Marcel Dommer und Felix Zühlke (Bild Seite 60, zweite Reihe rechts und Zweiter von rechts), schätzen an ihrem Club vor al-

Waiblingen, Biegelwiesenstraße 31: Auf der Anlage des Eisenbahntreffpunkts Schweickhardt bereiten zwei Mitglieder des Big Train Clubs rollendes Material auf anstehende Fahrtage vor.



lem die Ungezwungenheit, Lockerheit und den Spaß, den sie gemeinsam haben. „Hier passiert alles in Teamwork“ und „jeder kümmert sich um alles“, kann als Credo des Big Train Club gelten. Nur um die Planung von Projekten kümmern sich Andreas Waldmann und Ulrich Schweickhardt federführend. Ihre Bahn jedenfalls stößt auf allergrößtes Interesse und ist sechs Tage in der Woche zugänglich. „Wenn hier Züge fahren, ist sofort was los“, meint Hannes Elser und fügt hinzu, dass die Bahn vor allem für Kinder (und deren Väter, Anm. d. Red.) ein absoluter Magnet ist. Der Erfolg des Clubs bestätigt, dass Ulrich Schweickhardts Art mit dem Thema umzugehen, wohl in puncto Nachwuchs die richtige ist. Felix Zühlke, seines Zeichens Azubi der Verkehrsbetriebe Karlsruhe, hat sein Hobby zum Beruf gemacht und ist offensichtlich mit beidem glücklich. Er wie auch seine Clubkollegen wollen sich in ihrer knappen Freizeit nicht irgendwelchen typisch deutschen Vereinszwängen aussetzen und fühlen sich auf der Waiblinger Insel mit drei Bergen wohl. Wenn Sie Jungs und Bahn treffen wollen: Am 21. und 22. Mai haben sie Frühlingsfest in der Biegelwiesenstraße 31 in Waiblingen. Und Big Train Club-Mitglied Marcel Dommer können Sie dann bestimmt zum bestandenen Abi gratulieren. www.modelleisenbahn.com



Der Big Train Club hat drei Fahrtage im Jahr: das Frühlingsfest im Mai, Herbstfest im September und „Glühweindampf“ im November ... immer am dritten Wochenende im Monat.

Top-Modell



An alle Fans der Rhätischen Bahn: Der späte Sommer bringt tolle Neuigkeiten für Schweizfahrer! Eine Ge 2/4 im Outfit nach ihrem Umbau 1945 mit umgestaltetem Dach und nur einem Stromabnehmer und natürlich mfx/DCC-Decoder wartet auf ihren Gartenbahn-Einsatz. Dazu passend hat LGB Schnellzugwagen und einen Gepäckwagen D2 in petto.



Tipps und Know-how

Selbst bei großen Bahnen sind es oft die kleinen Dinge, die besondere Freude bereiten. Ob man Personenwagen besetzt, Figuren eine andere Haltung gibt oder Modelle umbaut: Jede Anlage trägt dann ihre ganz eigene Handschrift. Die Redaktion besucht einen schon manischen Modifikanten in seiner Werkstatt. Lassen Sie sich inspirieren.

Top-Anlage



Hinweis:
Aus Aktualitätsgründen kann es bei einzelnen Themen zu Verschiebungen kommen.

Sie kennen ihn. Uwe Müller aus Bietigheim baute zu Beginn des Jahres seine Steingarten-Steilhang-Anlage aus. Bald ist er fertig. Dann gibt's einen neuen Güterbahnhof und eine Drehscheibe zu bewundern. Wir sind wahnsinnig neugierig und besuchen ihn. Riskieren Sie doch auch einen Blick.

**Die nächste LGB Depesche
erscheint Anfang August 2016**



Die Faszination der LGB Welt. Werden Sie Clubmitglied!

Profitieren Sie von diesen Vorteilen

4 x jährlich die LGB Depesche

Die legendäre LGB Depesche ist zurück. Auf 64 Seiten erfahren Sie alles aus und über die LGB Welt: Praktische Ratschläge zum Anlagenbau, Hintergrundgeschichten zu aktuellen LGB Modellen und ihren Vorbildern, exklusive Kolumnen von Gartenexperten und viele Tipps, die das Hobby Gartenbahn noch faszinierender machen.

Exklusives Clubmodell

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

Jahres-Chronik

Erleben Sie mit den DVDs alle Höhepunkte des LGB Modellbahnjahres zu Hause noch einmal nach.

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.

* abhängig von der Verfügbarkeit

LGB Clubkarte

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

Günstige Versandkosten im Online Shop

Unser Online Shop gewährt Ihnen vergünstigte Konditionen bei den Versandkosten 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.

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



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

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



NEU

POLAG

Neuheiten und Aktionen Gartensaison 2016



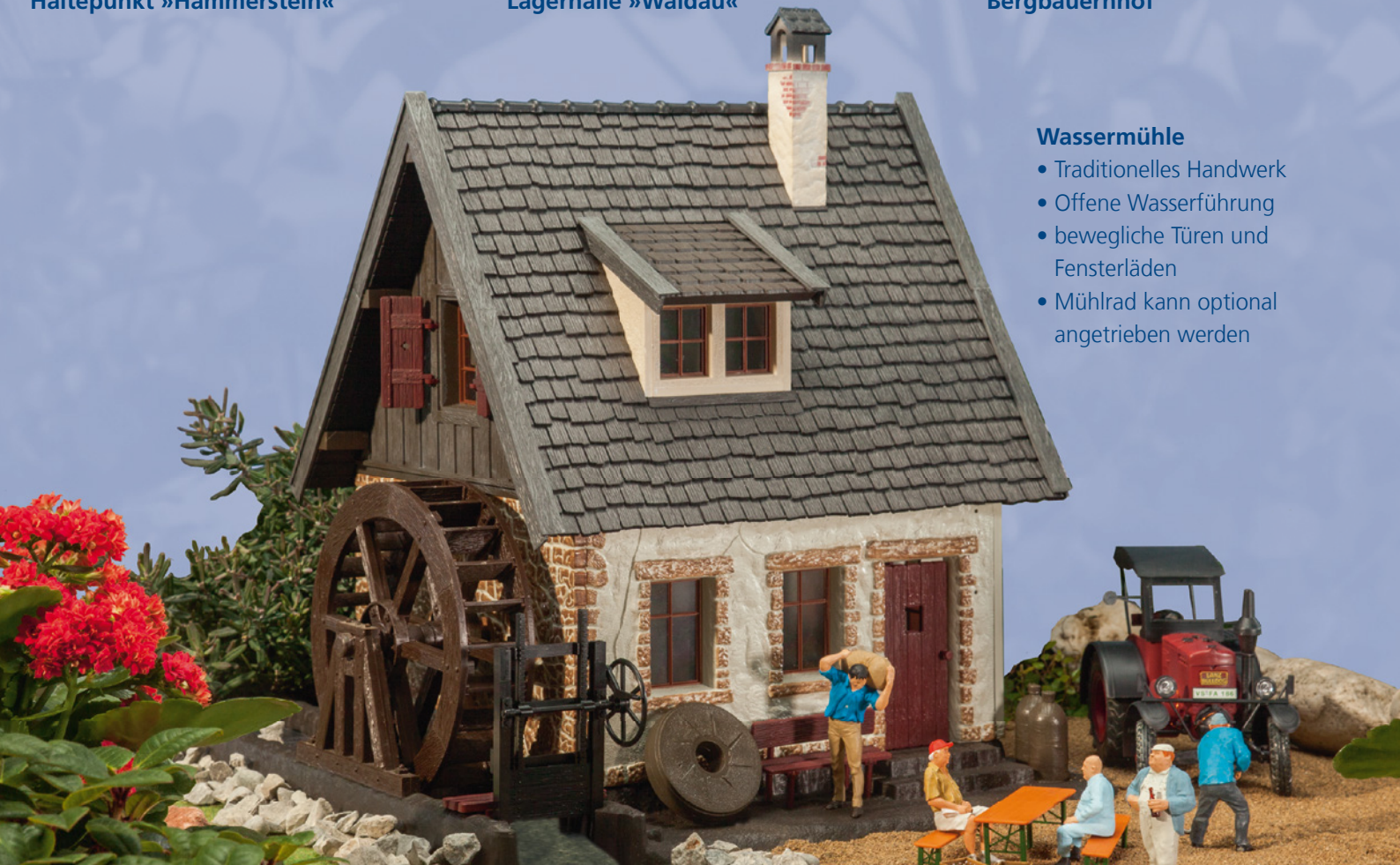
Haltepunkt »Hammerstein«



Lagerhalle »Waldau«



Bergbauernhof



Wassermühle

- Traditionelles Handwerk
- Offene Wasserführung
- bewegliche Türen und Fensterläden
- Mühlrad kann optional angetrieben werden

Der **Neuheitenprospekt 2016** ist ab sofort im Fachhandel oder direkt über FALLER erhältlich. Fragen Sie Ihren Fachhändler.