

NEU!

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



Depesche

WWW.LGB.DE

DAS MAGAZIN FÜR LGB FREUNDE

AUSGABE 1/2017



Der Sachsenbulle

V1k mit Top-Design und Wahnsinns-Ausstattung



EIN GEBIRGE UNTERM DACH
Sven Lindens rhätisches Alpenparadies



PROFI-SCHNEESCHLEUDER
Ottmar Görgens Power-Fräse räumt Spur G



286218 D

SCHIENENSTARS

XXL! DIE GROSSARTIGE WELT
DES EISENBAHNMODELLBAUS
05.-09.04.2017
MESSE DORTMUND



WELTGRÖSSTE MESSE
FÜR MODELLBAU
UND MODELLSPORT

www.intermodellbau.de



**INTER
MODELL
BAU**

LIEBE LESERIN, LIEBER LESER



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

Was dem Harzbahner sein Harzbulle, ist dem Sachsen seine V1k. Deshalb wird das kompakte Dampfkraftpaket unter Freunden gerne auch als Sachsens Schmalspurbulle bezeichnet. Für LGB Fans ist ihr Modell im Jahr 2017 der überzeugende Einstieg in eine beachtliche Neuheiten-Parade, die garantiert für jeden Wunderschönes zu bieten hat – nicht nur Sächsisches.

Schweizfahrer finden neben der G 3/4 „Rhätia“ in ihrer Ursprungsform als LD 1 von 1889 ganz in Schwarz die Zahnrad-Ellok HGe 2/21 der Schöllenenbahn. Das schmucke Ding fuhr ab 1917 zwischen Göschenen und Andermatt – wie das Modell in Weiß-Blau. Ein passendes Wagenset in originalgetreuer Lackierung und Beschriftung gehört dabei zum Pflichtprogramm. Sammler der RhB-Jubiläumsloks dürfen sich außerdem auf die Ge 4/4 II Nummer 629 (Neubau des Albulatunnels) freuen. Romantisch veranlagte US-Gartenbahner können ein komplettes dreiteiliges EMD F7-Gespann aus den 50er-Jahren bestaunen, als komfortable Schienenkreuzfahrten hoch im Kurs standen. Sechs verschiedene Wagen vom Dome Car bis zum Observation Car bilden zusammen mit den vorgespannten A- und B-Units einen originalgetreuen Reisezug mit fast fünfeinhalb Metern Länge. Lassen Sie sich ab Seite 6 und 26 von all diesen Gartenbahnspezialitäten Appetit auf mehr machen.

Zum Beispiel auch auf das große Jubiläumsjahr der Preßnitztalbahn, die 125 wird und deren Museumsbahn 25-Jähriges feiert (Seite 22), oder auf die Indoor-Bahn von Sven Linden, die Berge bis unters Dach zu bieten hat (Seite 14). Viel Spaß beim Lesen.

S. Römpf
SILVIA RÖMPF

A. Schumann
ANDREAS SCHUMANN

Spezialistin für schwere Züge: Das LGB Modell der sächsischen V1k ist nicht nur in Sachen Ausstattung absolut überzeugend.





MODELLE UND ANLAGEN

6 Sachsens Schmalspurbulle bringt großartige Ausstattungsdetails mit.



TOP-MODELL **6**
Die VIK aus dem zweiten Jahrzehnt des letzten Jahrhunderts war ein mehr als würdiger Nachfolger der früheren sächsischen „kas“. Das LGB Modell ist einfach ein Prachtstück.

TOP-ANLAGE **14**
Sven Linden ist seit Jahrzehnten einer der rüchrigsten LGB Händler Deutschlands. Bei seiner Indoor-Anlage lässt sich der Dormagener ebenfalls nicht lumpen.

VORBILD **22**
Die Preßnitztalbahn wird 125 Jahre alt und ihre Museumsbahn von Jöhstadt nach Steinbach begeht den 25. Geburtstag. 2017 wird gefeiert. Lesen Sie, warum sich ein Besuch unbedingt lohnt.

DIE LGB NEUHEITEN 2017 **26**
Über 50 neue Modelle bringt das Jahr für alle Gartenbahnfans. Eine Lok der Schöllenenbahn und ein US-Zug aus den 50ern sind nur zwei der Attraktionen.

LGB DIGITAL **36**
Schneller, komfortabler und noch anwenderfreundlicher: Wir sagen, was die neue Steuereinheit Central Station 3 vom Anschluss über den Touchscreen bis zur Lokanmeldung und -verwaltung bietet.

TIPPS UND KNOW-HOW

DIE SACHSEN UND IHRE BIMMELBAHN **30**
Eisenbahnromantiker Hagen von Ortloff lässt seine Kindheit im Schmalspur-Paradies Sachsen Revue passieren und offenbart seine Liebe zur IVk.



26 Für US-Bahner, Schweiz-Fahrer, Freunde ausgefallener Wagen und nostalgischer Dampf-, E- und Dieselloks: die Neuheiten 2017



22 Die Preßnitztalbahn in Jöhstadt/Sachsen hat ein pralles Paket an Top-Veranstaltungen zum großen Jubiläum geschnürt. Nichts wie hin!



42 Ihr Fachhändler hat ein Schweineschnäuzchen und andere neue Modellsehenswürdigkeiten von LGB in petto. Die müssen Sie sehen!

NEU IM FACHHANDEL 42

Sie sind da! Der Schienenbus T 41 des Deutschen Eisenbahnvereins, der RhB Triebwagen ABe 4/4 34 der Epoche III, das „Sachsencabrio“ und vieles mehr.

SCHNEESCHLEUDER IM SELBSTBAU 48

Ottmar Görge hat ein zweijähriges Bauprojekt erfolgreich beendet. Man kann nur hoffen, dass es ab und zu schneit.

TUNING 52

Karsten Speyers Wagenladungen werden groß: Langholzladung und Museumsbahntransport. Der Mann von den Gartenbahnen Südwest gibt Tipps.

ZUBEHÖR VOM SPEZIALISTEN 55

Figuren, Gebäude, Ausstattungsdetails: Das sind die Neuheiten der Zubehöranbieter im neuen Jahr.



FOTOS: KÖTZLE, LGB, NORBERT SCHARF, JANSUCHY

52 Vom intakten Modell zur gut aussehenden Baustelle: Karsten Speyer kreiert den Museumsbahntransport.

LGB WELT

AKTUELL	12
CLUBNEWS	31
IMPRESSUM	41
LESERFRAGEN	46
SERVICE	56
HÄNDLER	58
PORTRÄT	60
VORSCHAU	62

Sachsens Gloria

Die Schmalspurdampfloks der Baureihe VIk



Bereits im Jahre 1917 bestellte die Versuchsabteilung der Verkehrstruppen der Heeresfeldbahnen in Berlin bei Henschel & Sohn in Kassel 15 Loks für zwei Schmalspurbahnen in der Gegend um Warschau. Im November 1918 waren die Loks mit den damaligen Bezeichnungen 7525H bis 7539H fertig, doch war am 11. November 1918 der Waffenstillstand in Kraft getreten, sodass es nicht mehr zu einem Einsatz bei den Heeresfeldbahnen kommen musste. Eine glückliche Fügung für die Schmalspurstrecken in Sachsen, denn die weit

*Die sächsische VIk:
als Vorbild wie als
Modell beliebt und
überlegen*

verbreitete IVk war an ihrer Leistungsgrenze angelangt. Da man diese Situation dringend verbessern wollte, ergriff die für ihre Sparsamkeit bekannte Sächsische Staatseisenbahn die Gelegenheit und kaufte alle 15 Maschinen. Die wur-

den bis zum Mai 1920 geliefert und erhielten die Ordnungsnummern 210 bis 224.

Schon bald nach der Ablieferung der ersten Loks begannen die Probefahrten, zunächst auf der Strecke zwischen Hainsberg und Kipsdorf bei Dresden. Dort zeigte die neue Lok ihre Überlegenheit. Sie konnte mit stolzen 330 PS eine rund 50 Prozent höhere Leistung als die IVk auf die Schiene bringen. Einen Nachteil hatten die mit rund 40 Tonnen doch recht schweren Maschinen: Mit ihrem starren Rahmen und den fünf gekup-



Bei dem in diesem Artikel abgebildeten Modell der sächsischen V1k handelt es sich um ein Handmuster, bei dem noch einige angesetzte Details, wie Leitungen auf dem Kessel, Pfeife oder Ähnliches fehlen.

pelten Treibradsätzen neigten sie auf dem schwachen Oberbau der meisten Einsatzstrecken zum Entgleisen, sodass diese verstärkt und umgebaut werden mussten. Diese Maßnahmen wurden auch umgehend eingeleitet und die Loks konnten ab 1920 auf den steigungsreichen Strecken im Erzgebirge eingesetzt werden. Die leistungsfähigen V1k bewährten sich sehr gut, lediglich die Lauf- ruhe ließ aufgrund der fehlenden Vor- laufachsen etwas zu wünschen übrig, da die Loks zum Schlingern und Schaukeln neigten. Die DRG übernahm alle Maschi-



Echt stark und mit geräumigem Führerhaus machte sich die Nachbau-V1k viele Freunde beim Personal (hier: Öchsle-Bahn).

nen und reichte sie als 99 641 bis 99 655 der Gattung K55.8 in den Lokomotivpark ein. Dort war man mit den Loks so zufrieden, dass die DRG beschloss, weitere zu beschaffen, um die letzten 1k und die ältesten IVk ablösen und ausmustern zu können. So wurden in den Jahren 1923 bis 1927 weitere 47 Loks dieser Bauart mit den Betriebsnummern 99 671 bis 99 717 hergestellt. Sie wurden von der sächsischen Maschinenfabrik in Chemnitz, von Henschel & Sohn in Kassel sowie von der Maschinenfabrik Karlsruhe geliefert. Bei der Auslieferung besaßen die Loks ▶

die übliche Wurfhebelhandbremse, eine Dampfbremse und die Heberlein-Seilzugbremse. Allerdings erfolgte schon kurz nach der Ablieferung der Umbau auf die Saugzugbremse, wobei die Dampfbremse entfiel. Die späteren 99 679 bis 99 683 wurden gleich ab Werk mit einer Westinghouse-Druckluftbremse ausgerüstet, da sie in Württemberg stationiert werden sollten, wo die Seilzugbremse und die Saugzugbremse nicht verbreitet waren. Daher erhielten diese Loks auch eine Luftpumpe und einen großen Hauptluftbehälter vor der Rauchkammer.

Die Maschinen 99 650 und 99 651 kamen in den 1930er-Jahren nach Stuttgart, von wo sie schließlich zur Bottwartalbahn gelangten. Die Loks mit den Nummern 99 643 und 99 647 gingen 1938 an die Waldviertler Schmalspurbahnen, zwei weitere

Loks fanden ihren Weg nach Österreich zur Vellachtalbahn in Kärnten. Mehrere Loks gingen im Krieg verloren beziehungsweise kamen vom Einsatz auf Schmalspurbahnen in Russland nicht mehr zurück.

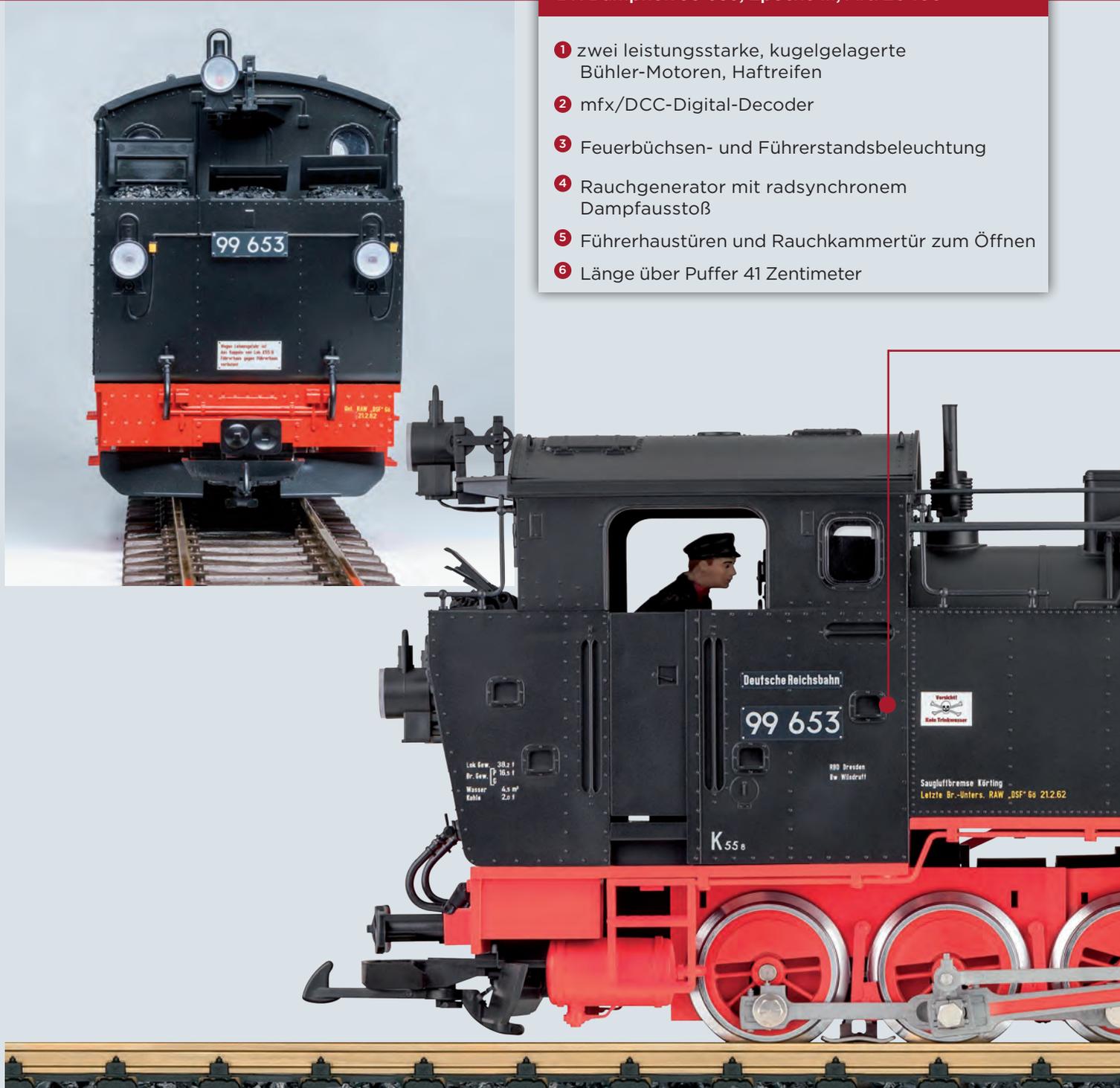
Zehn Loks übernahm nach 1945 die Deutsche Bundesbahn, am längsten blieben die beiden Loks auf der Bottwartalbahn im Einsatz. Die 99 651 erhielt sogar – als einzige Schmalspurdampflokomotive der Deutschen Bundesbahn – eine Computernummer. Sie wurde später als Denkmal in Steinheim an der Murr aufgestellt und im Jahre 2016 zur Öchsle-Museumsbahn abtransportiert. Zur Deutschen Reichsbahn in der DDR kamen insgesamt 27 Loks, diese waren in Zittau, Radebeul, Nossen und Wildruff beheimatet und wurden auf den dortigen

DR DAMPFLOK 99 653

HIGHLIGHTS

DR Dampflokomotive 99 653, Epoche III, Art. 20480

- 1 zwei leistungsstarke, kugelgelagerte Bühler-Motoren, Haftreifen
- 2 mfx/DCC-Digital-Decoder
- 3 Feuerbüchsen- und Führerstandsbeleuchtung
- 4 Rauchgenerator mit radsynchronem Dampfausstoß
- 5 Führerhaustüren und Rauchkammertür zum Öffnen
- 6 Länge über Puffer 41 Zentimeter

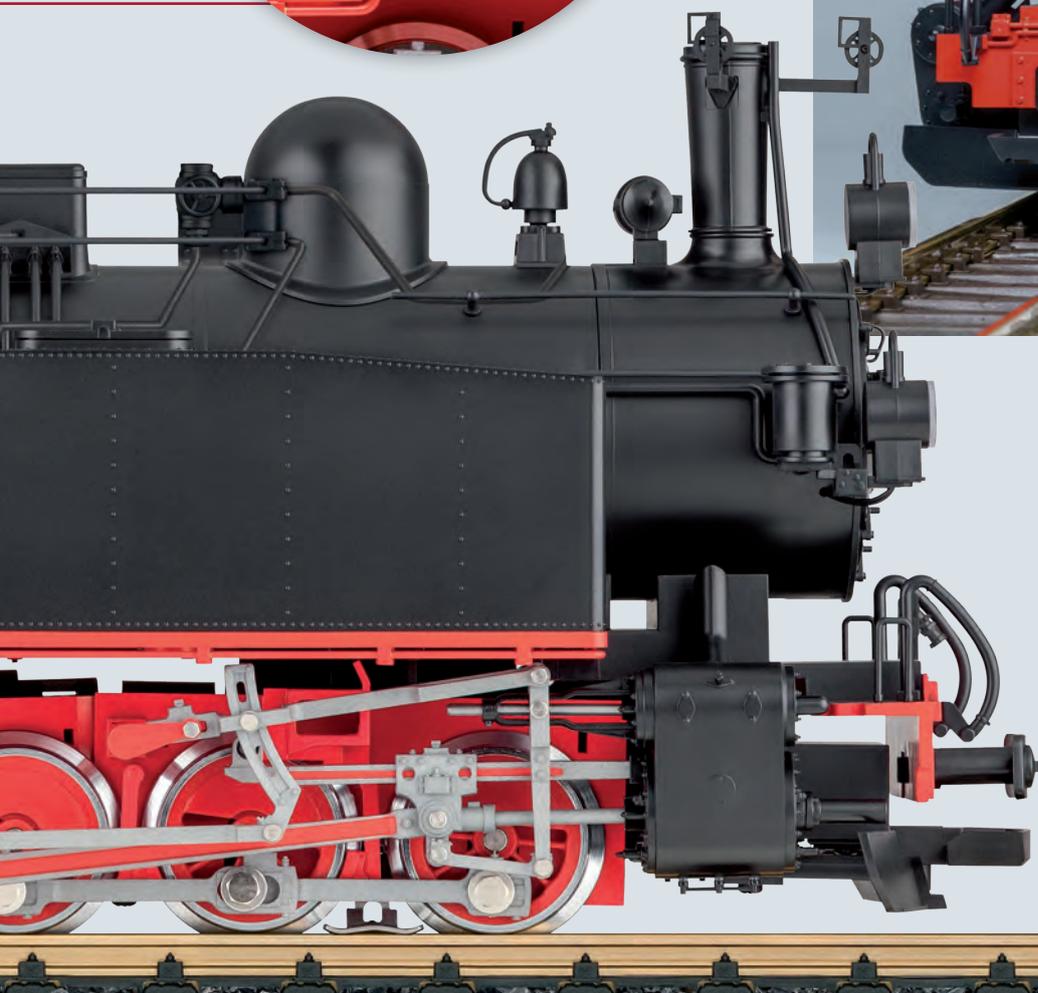


Schmalspurstrecken eingesetzt. Später zog die DR alle Lokomotiven im Betriebswerk Wilsdruff zusammen.

Während bei der Deutschen Bundesbahn schon früh das Ende der Schmalspurdampflok absehbar war, konnte die Deutsche Reichsbahn im Osten noch lange Zeit nicht auf diese Maschinen verzichten. Einige Loks erhielten zu Beginn der 1960er-Jahre einen Neubaupfessel – allerdings war im Bestand nicht nur der Kessel verschlissen, auch Rahmen, Führerhaus und Vorratsbehälter waren stark erneuerungsbedürftig. Deshalb entschloss man sich 1964, die Lokomotiven komplett zu modernisieren – Rekonstruktion nannte man das damals bei der Deutschen Reichsbahn. Um eine gewisse Vereinheitlichung mit anderen Schmalspurloks zu erreichen, wurden möglichst

viele Baugruppen der Baureihe 99.73 verwendet. Man plante sogar, zwei Laufachsen einzubauen, das wurde aber wegen zu hohem Aufwand nicht realisiert. Dennoch war der Umbau so anspruchsvoll, dass er fast einem Neubau gleichkam. Die modernisierten Loks waren beim Personal wegen ihrer hohen Leistung und wegen des geräumigen Führerhauses sehr beliebt. Insgesamt 20 Loks wurden 1970 noch für die Umzeichnung auf Computernummern vorgesehen, was aber am Ende nicht mehr bei allen durchgeführt wurde.

Heute sind noch vier Loks vorhanden, aber nicht alle betriebsfähig. Vor allem auf den Schmalspurstrecken in Sachsen kann man aber die schönen Maschinen nach wie vor im Einsatz vor historischen Zügen erleben. ►



Das Modell der V1k auf der Gartenbahn

Immer schon üben Dampfloks auf die Freunde der Gartenbahn eine große Anziehungskraft aus, denken wir nur an die sächsische IVk oder den Harzbullen. So kamen immer wieder Wünsche nach einer weiteren Dampfloks auf, die vor allem auf Anlagen nach sächsischem Vorbild eingesetzt werden kann. Zur Spielwarenmesse 2017 in Nürnberg war es dann so weit: LGB stellte die sächsische V1k in der Ausführung der Epoche III der DR vor. In der Technik ähnlich dem großen Bruder – dem Harzbullen – hat auch die V1k ein Gelenkfahrwerk mit zwei kugelgelagerten Bühler-Motoren, das es der Lok erlaubt, auch den kleinen R1 mit 600 Millimetern Radius zu durchfahren. Selbstverständlich ist heute die Ausrüstung mit einem mfx/DCC-Decoder mit Sound, der im Digital-Betrieb vielfältige Licht- und

Soundfunktionen erlaubt. Natürlich ist das Fahrgeräusch auch im Analogbetrieb funktionsfähig, während sich die vielen anderen Funktionen im Digital-Betrieb genießen lassen. Ebenfalls Standard ist bei einer großen Dampfloks heute der eingebaute Raucherzeuger mit radsynchronem Dampfausstoß und Zylinderdampf. Ausgerüstet ist die Lok mit einem in der Fahrtrichtung wechselnden Dreilicht-Spitzensignal, Führerstandsbeleuchtung, Triebwerksbeleuchtung und flackernder Feuerbüchsenbeleuchtung – alles digital schaltbar. Natürlich können die Führerstandstüren und auch die Rauchkammertür geöffnet werden. Damit die Lok mit passendem Personal in den Einsatz gehen kann, liegen Lokführer und Heizer bei. Viele Details sind als einzeln eingesetzte Teile vorgesehen, so zum Beispiel die Glocke, die Pfeife oder die Lichtmaschine – diese ist ein wichtiges Bauteil, da das Vorbild des LGB Modells bereits mit

elektrischer Beleuchtung ausgerüstet wurde, die bei der Ablieferung der Loks noch nicht eingebaut war. Ein wirklicher Hingucker sind die – wie beim Original – beweglichen Klappen, mit denen der Kohlenkasten hinter dem Führerhaus verschlossen werden kann. Viele der separat eingesetzten Leitungen sind aus Draht nachgebildet, was es ermöglicht, sie vorbildgerecht filigran auszuführen und ihnen gleichzeitig eine betriebsgerechte Stabilität zu verleihen.

Nachgebildet ist die 99 653 des Bw Wildruff, wie sie zu Beginn der 1960er-Jahre im Einsatz war (Epoche III). Unter der Artikelnummer 20480 wird sie im Sommer für alle LGB Freunde erhältlich sein. Nachdem von dieser Loktype über 60 Stück vom Original im Einsatz waren, können wir davon ausgehen, dass in den nächsten Jahren noch weitere Varianten der formschönen, bullig aussehenden Lok erscheinen werden.

Aber was ist eine Lok ohne Wagen? Nur eine halbe Sache. Natürlich gibt es auch die passenden Wagen zur V1k. Unter den Artikelnummern 36353 und 36354 sind zwei sächsische Personenwagen in der genieteten Stahlbauart erhältlich, auch die beiden Gepäckwagen 30321 und 30322 passen zu diesem Zug. In Ausflugszügen – vor allem an Sonntagen – war aber gerne auch mal ein offener Aussichtswagen in den Zug eingereiht, so wie er unter der Artikelnummer 32350 von LGB erhältlich ist.

Natürlich kann die Lok auch die verschiedensten Güterwagen ziehen, mit ihren beiden starken Motoren ist ihr vor keiner noch so langen Wagenschlange bange.

So gibt es eine weitere schöne Lok, die auf der Gartenbahn nach sächsischem Vorbild eingesetzt werden kann, ihre kleinen Schwestern – seien es die kleine Ik oder die urtümliche IVk – perfekt ergänzen und vor einem passenden Zug dem Gartenbahnfreund sehr viel Freude bereiten wird.



Die letzte der Ursprungsbauart, die 99 651, erhielt als einzige Schmalspurdampfloks der DB noch eine Computernummer. Sie steht seit 2016 bei der Öchsle-Museumsbahn.

EIN SACHSENZUG WIE IM BILDERBUCH

- 1 „Sachsen-Cabrio“: offener Aussichtswagen der Bauart KB4, Ep. III mit feindetaillierter, vorbildgetreuer Inneneinrichtung und Metallradsätzen (Art. 32350)
- 2 Modell eines Personenwagens 2. Klasse für Schmalspurbahnen der DR (Art. 36353)
- 3 Wie 2, aber mit anderer Betriebsnummer
- 4 Modell eines DR Gepäckwagens der Bauart KD4, Epoche III. Komplette Neukonstruktion mit bauarttypischen Details wie z.B. Sprengwerk am Wagenboden (Art. 30321).



1

2



Die V1k fand bei den sächsischen Schmalspurbahnen so viele Freunde, dass sie 47 Mal nachgebaut wurde. So sind heute noch ein paar von ihnen im Dienst bei Museumsbahnen, wie bei der Öchsle-Bahn oder wie im Bild auf der Preßnitzalbahn im Erzgebirge.



HIGHLIGHTS

DR Personenwagen 2. Klasse, Art. 36353/36354

- 1 Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche III
- 2 Türen an den Plattformen zum Öffnen
- 3 komplette Inneneinrichtung
- 4 Metallradsätze
- 5 Länge über Puffer 58 Zentimeter

Diese ab 1906 in Dienst gestellten Reisezugwagen prägten das Aussehen der Schmalspurzüge in Sachsen über Jahrzehnte maßgeblich. Die beiden neuen Modelle von LGB sind mit zwei verschiedenen Betriebsnummern erhältlich.



3

4

Die Paten der Märklin Museumswagen 2017

LGB fährt Bindulin-Klebstoffe



Sie sind besonders stolz auf die Museumswagen 2017 (von links nach rechts): Jürgen Sommerfeldt (Altgesellschafter Sommerfeldt), Ingo Putschkat, Andreas Heintel (Geschäftsführer Sommerfeldt GmbH), Märklin Geschäftsführer Wolfrad Bächle und Florian Sieber sowie Nicolas Schönleber, Geschäftsführer Bindulin-Werke.

Die Märklin Museumswagen kann man nur im Museum in Göppingen käuflich erwerben. Ihr besonderes Kennzeichen ist eine Ladung, die einem der meist mittelständischen Geschäftspartner gewidmet ist. Dabei werden alle in der Firmengruppe vertretenen Spurweiten und Marken bedacht. Am 15. Dezember 2016 war es wieder so weit und im Beisein von Vertretern der Patenfirmer, der Märklin Geschäftsleitung, vielen Mitarbeitern und jeder Menge Prominenz aus der Modellbahnbranche wurden die Museumsmobile 2017 enthüllt. Die Patenschaft für den LGB Wagen übernahm Nicolas Schönleber, Geschäftsführer von Bindulin. Das Unternehmen ist bekannt durch absolut verlässliche Klebstoffe für die verschiedensten Anwendungsgebiete und vor allem für 80 Jahre Erfahrung in der dritten Generation rund um die Klebetechnik. Ein Tipp für Gartenbahner: Wer nach Stoffen sucht, die kleben, leimen, dichten oder schmieren, wer etwas zu reparieren hat oder auf Polyester baut, kann sich im Sortiment des Fürther Unternehmens umsehen. www.bindulin.de



Als Museumswagen 2017 nur im Märklin Museum Göppingen erhältlich: Modell eines zweiachsigen gedeckten Güterwagens in der Ausführung als Privatwagen der Bindulin-Werke Fürth bei Nürnberg. Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche III. Die seitlichen Türen lassen sich öffnen. Er rollt auf Metallrädern und ist 30 Zentimeter lang.

Wollerau, Schweiz 2017

10 Jahre Gartenbahntreff

Die Schweiz trifft sich in Wollerau, wenn's um's Thema Gartenbahn geht. Vom 21. bis 23. April 2017 feiert man zudem 10. Jubiläum und wieder werden Fachleute und Spezialisten erwartet, die dem fachkundigen Publikum die Trends der Garten- und Großbahnwelt aufzeigen wollen. Wollerau liegt am schönen Züri(ch)see, Südufer, und ist über die Autobahn A3 Chur-Zürich-Basel, Ausfahrt Wollerau, schnell zu erreichen: Mehrzweck und Gymnastikhalle (MGH) Wollerau, Alte Wolleraustrasse 37, CH-8832 Wollerau SZ. Parkplätze findet man direkt vor dem Gebäude. Öffnungszeiten: Freitag und Samstag von 10.00–18.00 Uhr, Sonntag 10.00–17.00 Uhr. www.gartenbahntreff.ch



Die Gewinner

Das Faller-Jubiläumsspiel

In Ausgabe 4/16 der LGB Depesche hat die Redaktion anlässlich des 70-jährigen Jubiläums des Modellbauspezialisten Faller aus Gütenbach im Schwarzwald nach dem Gründungsjahr gefragt und eine Unzahl richtiger Antworten erhalten: 1946. Wir haben – wie immer unter Ausschluss des Rechtsweges – die Gewinner gezogen. Hier sind sie.



Den Pola-Bergbauernhof, (Art. 331785) im Wert von 199,99 Euro gewinnt Wolfgang Schneider, Ansbach.

Die Pola-Wassermühle (Art. 331786) im Wert von 199,99 Euro gewinnt Bruno Dezan, Verneuil sur Seine, Frankreich.

Den Haltepunkt Hammerstein von Pola (Art. 330895) im Wert von je 37,99 Euro gewinnen Thorsten Stappert, Meschede; Sabine Herpens, Mönchengladbach und Hendrik Panneman, Easterein, Niederlande.



Nostalgische Dampfzugfahrten

Pinzgauer Lokalbahn

Die Pinzgauer Lokalbahn besteht seit 1898 und ist nicht nur für Schmalspurfans eine besondere Attraktion. Eine romantische Fahrt durch die winterliche Landschaft des Oberpinzgaus in den nostalgischen Dampf- oder Nostalgiezügen ist einfach ein Genuss. Reservieren Sie für die Fahrten unter der Telefonnummer +43 (0) 65 62/4 06 00 oder per E-Mail an pinzgauerlokalbahn@salzburg-ag.at.

Die Termine: 9., 16. und 23. Februar, 2., 9. und 16. März 2017. Zustieg ist an allen Bahnhöfen und Haltestellen möglich, Preis für Erwachsene: 35,00 Euro, Preis für Kinder: 17,50 Euro.



Diese vierachsigen Güterwagen der Bauart OOm-s (offen) und GGms (gedeckt) wurden auf den Schmalspurstrecken der ÖBB eingesetzt. Die Modelle (Art. 42637 und 42636) mit Bremserbühne entsprechen in Farbgebung und Beschriftung der Epoche IV. Die passende Lok ist eine Dampflok der Baureihe 298 (Art. 25702).

Berge bis unters Dach



Für Sven Linden ist die Landschaft das Thema. Als beim Umbau seines Firmengebäudes in Dormagen ein Raum direkt unter dem Dach frei wurde, nutzte er die Möglichkeit, nach vielen Jahren Pause wieder eine LGB Indoor-Anlage zu planen und aufzubauen. Sein Thema: die Schweizer Berglandschaft. Eine Region, die ihn seit seinem ersten Besuch in Graubünden vor über 30 Jahren fasziniert. Grüne Wiesen, tiefe Schluchten, hohe Berge, Geröllbäche,

Gezielt sammeln und nie kreuz und quer

Wanderwege und Felsen sind typische Details dieser Landschaft, die heute auch seine LGB Anlage prägen. Dazwischen ein Bergsee, Burgruinen, Büsche und Bäume. Viele Bäume. Weit über

1.000 von ihnen verteilen sich auf seiner 7 x 8 Meter großen Anlage direkt unterm Dachstuhl. Bevor er mit ihrem Aufbau begann, startete er zuerst die Suche nach passenden Landschaftsdetails. Gezielt und nicht kreuz und quer sammeln war und ist seine Devise. Wochenlang suchte er nach Material, das zur Schweizer Berglandschaft passte und bald verfügbar war. Denn für ihn war klar: Innerhalb eines Jahres musste die Anlage fertig sein. Eine Dauerbaustelle wollte und konnte er



Viele LGBler kennen ihn: Sven Linden von Champex-Linden. Seine beeindruckend gestaltete 56 Quadratmeter Indoor-Anlage nach Motiven der Rhätischen Bahn kennen vergleichsweise wenige.

Bahnhof Wiesen ist. Hinzu kommen zwei Pendelstrecken. Eine steil ansteigende Zahnradstrecke bis auf den höchsten Gipfel für Personenzüge und eine zweite Pendelstrecke, auf der Güterzüge den Holzabtransport übernehmen.

Ein geschickt im Bergmassiv versteckter dreigleisiger Schattenbahnhof und eine raffinierte Gleisführung durch eine hügelige Landschaft über Brücken hinweg, an Bergen und Häusern vorbei, durch Schluchten und Tunnels sorgen für viel Abwechslung.

Bahnhof Wiesen ist Mittelpunkt

Mittelpunkt der Anlage ist der Bahnhof Wiesen. Der ländliche Bahnhof ist Ausgangspunkt für die Rundfahrten auf der Hauptstrecke. Vor Betriebsbeginn warten meist zwei Personenzüge am Bahnhof. Die beiden Durchfahrtsgleise bieten genügend Platz für RhB-Loks wie Ellok Ge 4/4 II mit drei vierachsigen Personenzügen. Ein zusätzliches Abstellgleis eröffnet Rangieroptionen. Zug- und Richtungswechsel auf der Hauptstrecke erfolgen ausschließlich an diesem Bahnhof.

Die Hauptstrecke auf seiner volldigitalisierten Anlage hat Sven Linden aus Platzgründen eingleisig ausgeführt. Lediglich ein Zug verlässt den Bahnhof Wiesen, entweder um die Rundstrecke im Uhrzeigersinn oder in der Gegenrichtung zu befahren. Um den Bahnverkehr lebendig zu gestalten, folgt diesem Zug stets ein zweiter Zug, der im dreigleisigen Schattenbahnhof wartet. Das für den Betrachter nicht sichtbare Bahngelände ist in einem 5,50 Meter langen Tunnel im Bauch des Bergmassivs versteckt, das sich unmittelbar hinter dem Bahnhof mächtig aufbaut. Über zwei Ausfahrten, eine auf der linken Außenseite und die andere auf der rechten Außenseite, ►

sich nicht leisten. Da er die LGB Anlage in sein Ladengeschäft integrieren wollte, bekam sie automatisch den Status einer Vorführanlage.

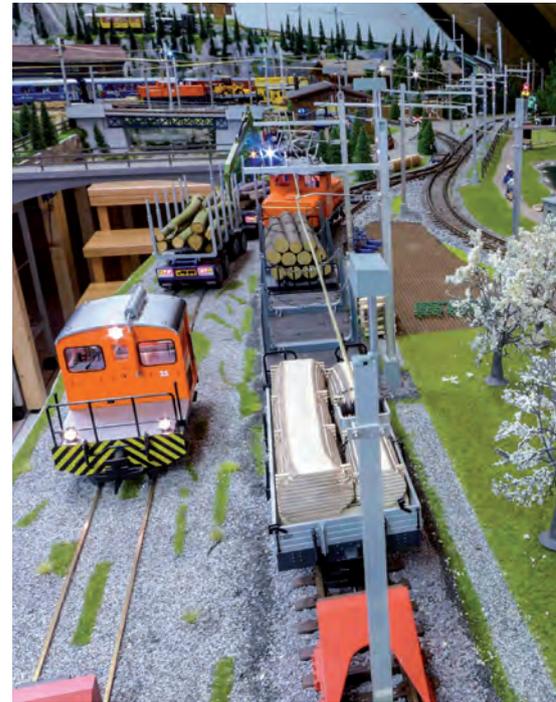
Konkrete Vorbilder für die Gestaltung der Anlage gab es keine. Es waren Motive aus dem Schweizer Kanton Graubünden, die ihn inspirierten. Viele seiner Lieblingsplätze griff er auf, wie etwa den Bergsee und die Burgruinen. Ein Leitmotiv hatte er: „Ich will die Gleise in die Landschaft integrieren und nicht umge-

kehrt.“ Das ist ihm bei den verlegten 70 Gleis Metern sehr gut gelungen. Auf der Anlage, die er in der Form eines „U“ aufbaute, dominieren Berge, Hügel, Schluchten, Tunnels und Brücken und sorgen immer wieder für Verwirrung und Überraschungen beim Betrachter.

Eigentlich ist der Streckenverlauf seiner Anlage eindeutig, wie ein Blick auf den Gleisplan (Seite 21) verrät. Die Züge fahren auf einer eingleisigen Rundstrecke, deren Mittelpunkt der zweigleisige



Schweizer Stil: Sven Linden hat die gesamte Gleisanlage mit Oberleitungen im RhB-Stil ausgerüstet. Selbst die Zahnradbahnstrecke besitzt eine Oberleitung.



Vorbildgerecht: Auf der Modellanlage dreht sich vieles um den Güterverkehr.



Startpunkt: Das Abstellgleis am Bergsee ist der Ausgangspunkt für die zweite Pendelstrecke. Auf ihr fährt die Ge 2/4 Ellok ihre Holztransporte bis zum Betriebswerk.

verlassen die Güterzüge den Schattenbahnhof, um die Rundstrecke zu erreichen.

Der Bogenviadukt ist ein Gigant

Nachdem ein Zug den Bahnhof Wiesen auf der linken Seite verlassen hat, beginnt eine abwechslungsreiche Tour durch das Alpenvorland. Vorbei an Felsen, Feldern und noch mehr Grün. Es geht durch eine hügelige Landschaft und über eine 85 Zentimeter lange Stahlgitterbrücke

Der Bogenviadukt zeigt: Hier beginnt das Schweizer Bergland

durch Schluchten. Nachdem der Zug ein Bergplateau und eine Burgruine passiert hat, fährt er auf den Bogenviadukt an der Frontseite der Anlage. Mit seiner Länge



Engstelle: Selbst das rhätische Krokodil zwingt sich durch enge Gebirgsstrecken.

von zwei Metern ist dieser Viadukt die größte und auch auffälligste der sechs Brücken auf der Linden-Anlage. Mit seinen vier 1,05 Meter hohen Pfeilern hebt sich der aus Forex-Hartschaumplatten gefräste Viadukt dreidimensional aus der Anlage heraus. Ein ungewöhnliches und gleichzeitig eindrucksvolles Bauwerk. „Der Viadukt soll dem Betrachter das Gefühl vermitteln, hier beginnt das Schweizer Bergland“, erläutert Sven Linden die dahintersteckende Idee.

Sobald der Zug den Viadukt passiert



Hügelige Landschaft: Eine Vorgebirgslandschaft mit Schluchten und Bergen prägt die Anlage links vorn. Ein Bogenviadukt leitet die Züge um die Hügelkette.



Holzarbeit: Auf der Anlage gibt nicht nur weit über 1000 Bäume, sondern auch ein Sägewerk. Es besitzt ein eigenes Anschlussgleis für anfallende Transporte.

hat, leiten ihn die Gleise wieder ins Anlageninnere. Sie führen ihn durch eine Felsschlucht, über eine grüne 1,20 Meter lange Bogenbrücke, an einem Bauernhof vorbei, um sich nach einer Rechtskurve wieder nach vorn zu orientieren. Sven Linden hat diesen rechten vorderen Teil der Anlage relativ flach gestaltet. Ein Sägewerk, eine Graslandschaft, ein kleiner Acker, blühende Bäume und ein großer Bergsee auf dem Ruderboote und Schwäne gemütlich padeln, sind dort zu entdecken. Für den Zug geht's in einer Links-

kurve durch einen Tunnel, anschließend auf eine Fischbauchbrücke über eine tiefe Schlucht und dann am Engadiner Trafohaus vorbei. Jetzt muss er noch eine Eisenbahnbrücke unterfahren, um den Bahnhof Wiesen zu erreichen.

Eine Hauptstrecke, zwei Pendelstrecken

Auf der Höhe des Sägewerks hat Sven Linden in seine Rundstrecke zwei Weichen eingebaut. Ein Abzweig eröffnet den Zügen, die den Bahnhof Wiesen im

Uhrzeigersinn verlassen, die Option, direkt zum Bahnhof zurückzukehren. Eine zweite Weiche, in unmittelbarer Nähe zum Kehrschleifenabzweig, führt zu den Abstellgleisen am Sägewerk.

Die Gleise sind Ausgangspunkt einer Pendelstrecke, die für Holztransporte genutzt wird und bis zum Abstellgleis neben dem Lokschuppen der Anlage führt. Die Pendelfahrten übernimmt die orangefarbene Ellok Ge 2/4. Die Rhb-Lok mit dem Spitznamen Bügeleisen nutzt für ihre Tour mit den beiden zweiachsigen ►



ANLAGENIMPRESSIONEN

Sven Linden hat seine Indoor-Anlage nach Schweizer Motiven im Dachstuhl seines Firmengebäudes untergebracht. Die Dachschrägen stellen ihn vor besondere Herausforderungen und setzten eine besonders exakte Planung voraus. Das Ergebnis ist beeindruckend. Auch die Bauzeit beeindruckt: Nach zehn Monaten war alles fertig.

1 Steil bergauf: Die Zahnradstrecke beginnt am Gasthof „Zum Geisbock“ und führt bis zur Spitze des 1,80 Meter hohen Berges. Auf der sechs Meter langen Steigungsstrecke muss die Zahnradlok einen Höhenunterschied von 80 Zentimetern überwinden. Zwei Züge sind im Einsatz, die rote Zahnrad-Ellok HGe 2/2 FO 24 und die SBB-Zahnrad-Dampflok HG 3/3 der Brünigbahn.

2 High-Heels: Der zwei Meter lange Bogenviadukt mit seinen vier 1,05 Meter hohen Pfeilern hebt sich plastisch aus der Gesamtanlage heraus. Der Viadukt wurde mithilfe einer CAD-Software konstruiert, aus Forex-Hartschaum-Blöcken gefräst, montiert, geklebt und bemalt. Eine zusätzliche Alterung per Airbrush soll folgen.

3 Drei-Etagen-Berg: Das Bergmassiv im hinteren Teil der Anlage hat es in sich. Es überragt den Bahnhof Wiesen um 85 Zentimeter und beherbergt auf drei Ebenen Gleise. Ganz unten liegt ein dreigleisiger Schattenbahnhof. Darüber – ebenfalls in einem Tunnel – steht ein Abstellgleis für eine Zahnradbahn-Lok mit zwei Wagen bereit. Ganz oben beherbergt er die Bergstation der Zahnradstrecke. Die steilen Felswände des Bergmassivs sind aus Rotband-Haftputzgips. Modellbäume und Büsche von Heki und Busch veredeln die Felswände.

4 Mittelpunkt: Der kleine Schweizer Bahnhof Wiesen ist der Ausgangspunkt für alle Fahrten der Personenzüge auf der eingleisigen Rundstrecke. Er besitzt zwei Durchfahrtsgleise und ein Abstellgleis. Die Züge verlassen den Bahnhof in wechselnder Richtung. Endpunkt ihrer Fahrt ist das gleiche Gleis, auf dem sie gestartet sind. Dort ist genügend Platz für eine Ellok für eine Ge 4/4 III und drei vierachsige RhB-Personenwagen.

5 Brücken-Vielfalt: Sechs Brücken verteilen sich über die Schweizer Modelllandschaft. Die Brücken unterscheiden sich in ihrer Form und ihrer Größe, um den Betrachtern Abwechslung zu bieten. Die 120 Zentimeter lange eingleisige Bogenbrücke von LGB hat Sven Linden nachträglich grün lackiert. Sie verbindet die beiden Anlagenteile miteinander und überbrückt dabei einen Gang, der zwischen den Anlagenteilen liegt.

6 Doppelfunktion: Das Betriebswerk mit dem Lokschuppen und der Drehscheibe ist sowohl Anlaufstelle für die Loks der Zahnradbahn als auch Endpunkt für die Pendelstrecke zum Sägewerk. Direkt hinter dem Lokschuppen verläuft die steil ansteigende Zahnradstrecke bis zur Bergspitze. Sie ist ebenfalls als Pendelstrecke ausgelegt.





Lichtspiel: Vorbildgerechte Signale in beide Richtungen sind auf der gesamten Rundstrecke aufgebaut.



Nachtstimmung: Es ist dunkel geworden rund um den Bahnhof Wiesen. Straßenlampen, Ampelsignale und beleuchtete Züge prägen die Abendstunden.

RhB-Rungenwagen und dem zweiachsigen RhB-Niederbordwagen die Gleise der Rundstrecke inklusive des Bogenviadukts. Während ihrer gemächlichen Fahrt blockiert sie den gesamten Zugverkehr auf der Rundstrecke. „Das ist gewollt“, erläutert Sven Linden, „und bringt Abwechslung in den Fahrbetrieb“.

Rollt das „Bügeleisen“ mit seinem Holztransport, blockiert es gleichzeitig auch die zweite Pendelstrecke, die vom Ausflugslokal in der Anlagenmitte bis zur Spitze des Bergmassivs hinaufführt. Dieser etwa 8,50 Meter lange Fahrweg, der am Bahnbetriebswerk vorbei über eine große Schleife bis hinauf zur Bergstation führt, ist in seinem steil ansteigenden Teil als Zahnradstrecke ausgebaut. Auf sechs Metern Gleis geht es mit einer durchschnittlichen Steigung von 13,5 Prozent nach oben. Für die rote Zahnrad-Ellok HGe 2/2 der Furka-Oberalp-Bahn mit ihren beiden vierachsigen Personenwagen ist das kein Problem.

Kurz bevor die Zahnradbahn die Bergstation an der Burgruine erreicht, hat Sven Linden einen Abzweig in die

Hochgebirgsstrecke eingebaut. Das daran anschließende Abstellgleis führt bis ins Bergmassiv. Im Tunnel wartet eine zweite Zugsinheit. Die Zahnrad-Dampflokomotive HG 3/3, auch als Ballenberg bekannt, wartet mit ihren beiden Personenwagen. Zum Einsatz kommt die zweite Zugantriebs-einheit jedoch nur im manuellen Fahrbetrieb. Wird der Pendelverkehr im Automatik-Modus betrieben, übernimmt ausschließlich die rote FO-Zahnradlokomotive mit ihren Wagen den Personentransport.

Sechs Brücken, Kurven im R3-Radius

Um die hügelige Landschaft mit ihren insgesamt fünf Bergen zu bewältigen, verteilte Linden sechs Eisenbahn-Brücken mit unterschiedlichen Bauformen und unterschiedlichen Längen auf seiner Anlage. Sie überqueren Taleinschnitte, Flussbetten, Geröllbäche, Wanderwege oder Felsgebiete. Die gebogenen Gleise und Weichen haben meist den Radius R3, stellenweise auch im Mix mit R5-Kurven. Aus Platzgründen verbaute Linden an zwei Stellen auch die engeren R2-Kurven. Sämtliche Gleise sind mit Oberleitungen überspannt, wobei die Pantographen der Elloks an den Oberleitungen anliegen. Zehn Signale nach Schweizer Vorbild montierte er auf der Rundstrecke. In beide Richtungen, da die Züge die Strecke regelmäßig in beide Richtungen befahren. In der Regel sind dann drei Züge gleichzeitig unterwegs. Eine Zahnradlokomotive mit Wagen auf der Zahnrad-Pendelstrecke sowie ein Personenzug und sein Folgezug mit Güterwagen auf der Hauptstrecke.

Gebäude, Soundmodule und viele Figuren

Zwischen Hochgebirge und Bergsee verteilen sich viele Hundert Figuren und 16 Gebäude, alle im Schweizer Stil. Gebäude von Modellbau Kotsch, wie der Bahnhof Wiesen oder das Engadiner Traföhäuschen, sowie Gebäude von Pola, wie die beiden Burgruinen und die Bergkapelle, stehen neben diversen Eigenbauten. Sämtliche Gebäude sind beleuchtet, wobei das Licht entweder manuell oder über eine PC-Steuerung aktiviert wird. Bei einigen Gebäuden, wie etwa dem Sägewerk und der Bergkapelle, hat Sven Linden Soundmodule installiert, um mit kreischenden Sägen und Glockengeläut seine lebendigen Inszenierungen auch hörbar zu machen. Aber auch bellende Hunde, blökende Schafe, gackernde Hühner, muhende Kühe und zwitschernde Vögel sind auf der Anlage zu hören. Die Sound-

module sind direkt unter der Platte in unmittelbarer Nähe zu den Tieren installiert. Die dazugehörigen Lautsprecher montierte Linden entweder wie bei den Hühnern in den nahegelegenen Bauernhof oder wie bei den Kühen ebenfalls unter der Platte, dort, wo die Tiere grasen.

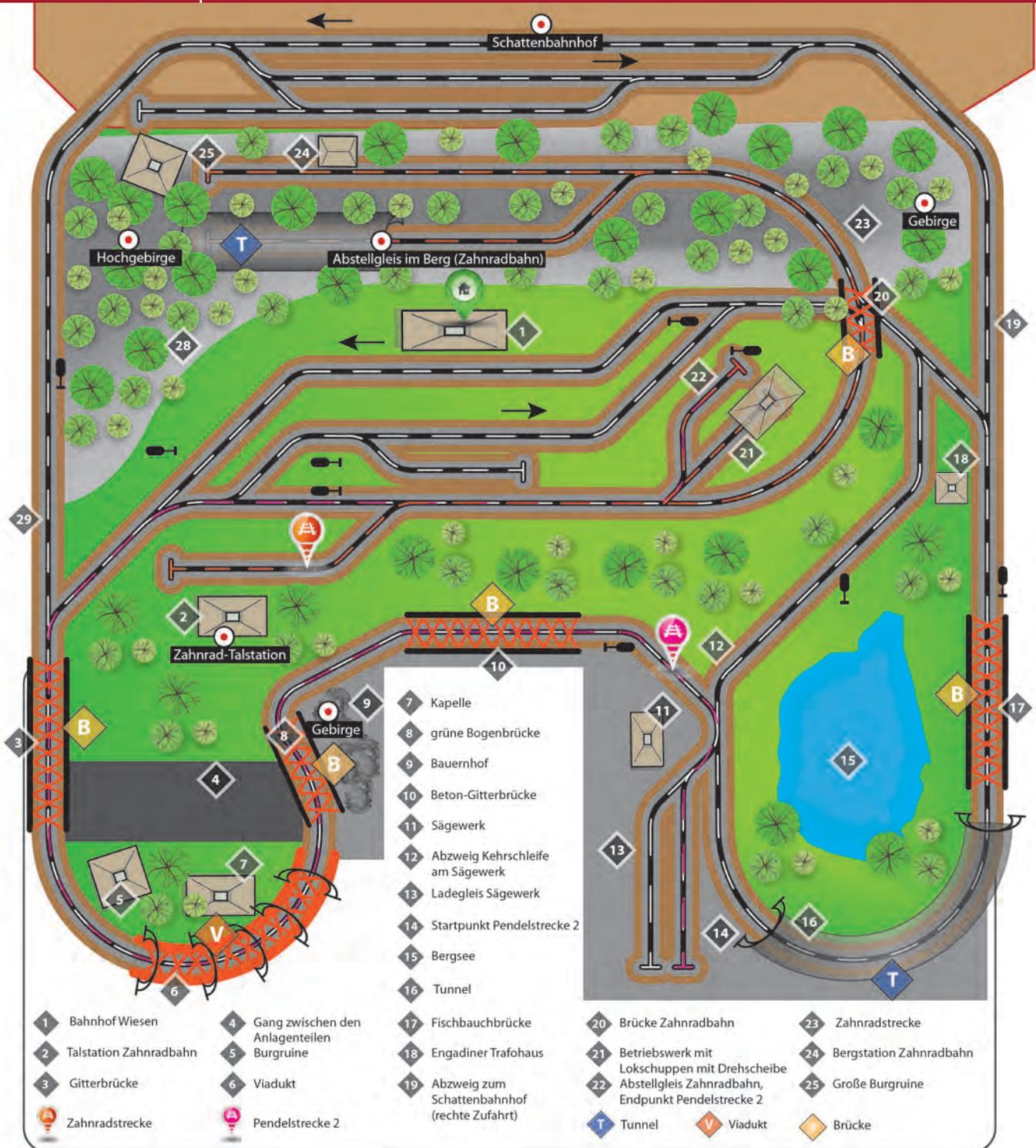
Architektonische Herausforderungen

Der stabile Unterbau für die Schweizer Modelllandschaft besteht aus 1,60 x 0,80 Meter großen Modulen, die aufgrund der räumlichen Gegebenheiten im Dachstuhl auf unterschiedlich hohen Tischbeinen stehen. Auf den ersten Blick kaum zu erkennen ist die Teilung der Anlage in zwei Flächen, die ebenfalls auf die räumlichen Vorgaben zurückzuführen ist. Erst wenn ein Betrachter in die nach vorn hin offene U-förmige Anlage hineintritt, wird diese Teilung sichtbar. Auf der linken Seite liegt das kleinere Teilstück der Anlage mit dem Bogenviadukt. Ein schmaler Gang trennt es von der übrigen Anlage, auf dem das zentrale Areal um den Bahnhof Wiesen, das Bergmassiv und das Flachland mit dem Bergsee zu finden ist. Der Weg erlaubt den Zugang zur Dachschräge, an der ein Heizkörper und ein Dachfenster angebracht sind. Zwei Eisenbahnbrücken überqueren den Gang und verbinden so die Gleise der beiden Anlagenteile miteinander. „Diese Lösung ist nicht nur sehr praktisch, sondern lässt die Anlage auch optisch wesentlich größer erscheinen“, fasst Linden seine Erfahrung zusammen. Um einen ähnlichen Raumeffekt auf der gegenüberliegenden Seite zu erzielen, durchbrach er einen Teil der Anlagenplatte und baute sie zu einer Schlucht aus. Eine lang gestreckte Fischbauchbrücke verbindet die Gleise über diese bis ins Detail inszenierte Untiefe.

Finaler Ausbaustand, aber nie fertig

Zehn Monate benötigte Sven Linden für den Aufbau seiner Anlage, den er zusammen mit Erich Hamacher realisierte. Heute hat seine Indoor-Anlage ihren finalen Ausbaustand erreicht. Aber wie bei jedem Gartenbahner ist auch die Anlage von Sven Linden eigentlich nie fertig. Immer wieder hat er neue Ideen, was er noch verbessern könnte. So plant er Kulissen für den Anlagenhintergrund, eine elektrische Steuerung seiner Bahnschranken und die dezentere Alterung von Häusern und Fahrzeugen. Auch die Anlagensoftware will er unbedingt noch verbessern. Und was Zubehör wie Bäume und Figuren betrifft, da gibt es eigentlich immer wieder etwas Neues, was er unbedingt haben muss.

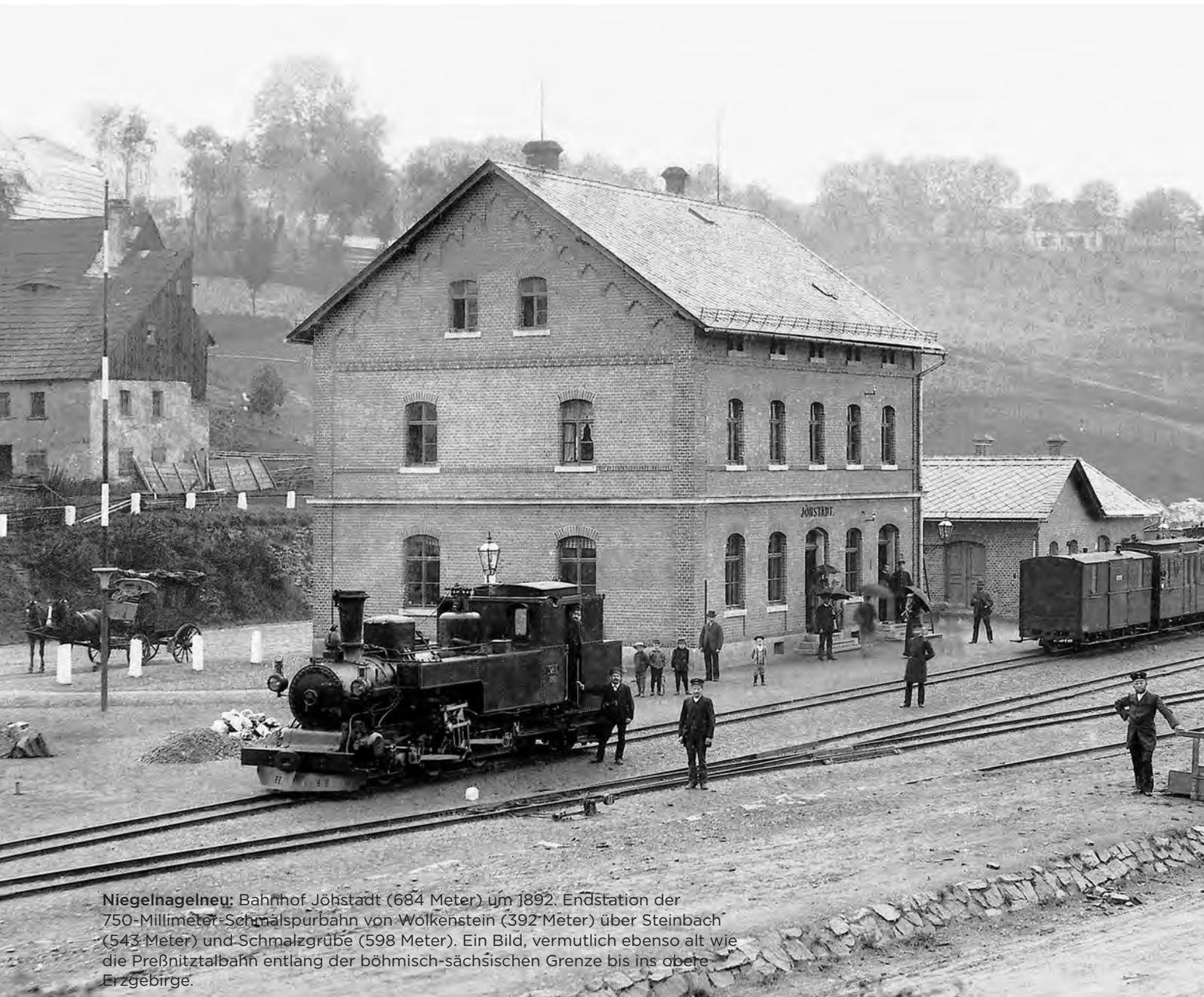
GLEISPLAN | Anlagensteckbrief

**Zur Person: Sven Linden**

Sven Linden hat sein Hobby LGB Bahn zum Beruf gemacht. Der 41-jährige Linden ist einer der erfahrensten und größten LGB Händler in Deutschland. Bereits mit 14 Jahren begann er mit dem Handel von LGB Ersatzteilen. Seine Firma Champex-Linden in Dormagen verfügt heute über ein umfangreiches Angebot an Modellen und Ersatzteilen. Linden ist seit vielen Jahren Fan der Rhätischen Bahn. Sein Lieblingszug: Ein rhätisches Krokodil mit Salonwagen.



Anlagenmotiv:	Schweizer Berglandschaft
Bauzeit:	September 2012 bis Juli 2013
Gleislänge:	70 Meter
Anlagenfläche:	8 x 7 Meter
Fahrbetrieb:	digital
Gleichzeitiger Fahrbetrieb:	3 Züge
Weichen (Anzahl):	18
Weichenschaltung:	digital
Brücken:	5 plus Bogenviadukt
Längste Brücke:	Kreisviadukt (2 Meter lang)
Tunnels:	2
Längster Tunnel:	5,5 Meter (Schattenbahnhof)
Bahnhöfe:	Bahnhof Wiesen
Besonderheiten:	Bogenviadukt (1,05 Meter hoch), 85 Zentimeter hoher Berg, Abstellgleis im Berg für Zahnradbahn, 6,5 Meter Zahnradstrecke, besonders detailreiche Inszenierung.



Niegl Nagel neu: Bahnhof Jöhstadt (684 Meter) um 1892. Endstation der 750-Millimeter-Schmalspurbahn von Wolkenstein (392 Meter) über Steinbach (543 Meter) und Schmalzgrube (598 Meter). Ein Bild, vermutlich ebenso alt wie die Preßnitztalbahn entlang der böhmisch-sächsischen Grenze bis ins obere Erzgebirge.

Man schreibt den 1. Juni 1892, das Preßnitztal wird noch „Pressnitzthal“ geschrieben und das in der Nähe von Jöhstadt an Sachsen grenzende Böhmen gehört zu Österreich-Ungarn. Das sächsische Finanzministerium übergibt nach gründlichen Prüfungs- und Profilmessfahrten die lang erwartete Bahnlinie von Jöhstadt nach Wolkenstein endlich dem Verkehr. Ein Sonderzug mit 18 Wagen und 42 Achsen – jeder mit Rang und Namen wollte an der Eröffnung teilhaben – bewältigte mit reich bekränzten Lokomotiven mit den Bahnnummern 43 und 45 der Gattung IIIk jene Steigungen, die den industriellen Verkehr im Preßnitz- und Schwarzwassertal so lange gründlich behindert hatten. Das ist jetzt vorbei. Holz-, Textil-, Eisenwa-



Bahnhof Schmalzgrube: Vor dem Bau der Preßnitztalbahn kamen Fuhrwerke gerade auf den steilen Anstiegen von Schmalzgrube nach Jöhstadt bei größeren Frachten nur noch mit Vorspann vorwärts. Bild: Schmalzgrube im heutigen „Museumsbahnzustand“.

Zurück in die Zukunft

Die Preßnitztalbahn begeht 125-Jähriges, die zugehörige Museumsbahn wird 25. Von Jöhstadt bis Wolkenstein feiert man 12 Monate. Nichts wie hin!



Feiern Sie mit: Die IG Preßnitztalbahn hat 2017 allen Grund zum feiern. In jedem Monat des Jahres bietet der Verein mehrere Veranstaltungen mit unterschiedlichen Schwerpunkten und vielen Dampf-, Diesel-, Nacht- und Gastfahrten. Vollständige Termininfos finden Eisenbahnfans auf Seite 25 am Ende dieses Artikels.

ren- und Landwirtschaftsbetriebe kommen in den Genuss eines zeitgemäßen Transportmittels. Eine Initialzündung für weiteres Wachstum und zunehmenden Wohlstand in der Region. Ein schon 1869 geplanter zweigleisiger Haupt-

bahnbau von Chemnitz durch das Preßnitztal nach Prag war wieder verworfen worden. Andererseits hatte man auf ministerieller Seite die Notwendigkeit der verkehrstechnischen Flächenerschließung durch Sekundärbahnen erkannt. Eine Petition der Stadt Jöhstadt und weitere an den sächsischen Landtag gerichtete Gesuche führten schließlich zum Baubeginn im Februar 1891 und besagter Eröffnung im Juni 1892. Ausgangspunkt der Strecke und Anschluss an die normalspurige Eisenbahnwelt war der Spurwechselbahnhof Wolkenstein an der Bahnstrecke Annaberg-Buchholz und Bf-Flöha (Zschopautalbahnhof). Noch im selben Jahr benutzten 34.426 Menschen die lang ersehnte Bahn und man erlöste aus Personen- und Güterverkehr insgesamt 22.468 Mark. Die Baukos-

ten des Projektes lagen bei 2.973.469,20 Mark. Die Betriebskosten pro Jahr beliefen sich auf 42.711 Mark (Quelle: Oberfinanzrath Ledig, Rechnungsrath Ulbricht, Die schmalspurigen Staatseisenbahnen im Königreich Sachsen, 2. Auflage 1895, Leipzig, Verlag von Wilhelm Engelmann, Reprint). Staatliche Subventionen und privates Engagement waren in dieser „Länderbahnzeit“ einem Bahnbauboom geschuldet, der industriellen Zwängen, zunehmender Mobilität und oft politischem Prestigedenken folgte. Egal – die Bahn war endlich da!

Paradestrecke von I bis IV k

Auf der Preßnitztalbahn fand über die Jahre ein Schaulaufen der sächsischen „kas“ statt, wie man es sich als schmal- ▶



Wasserhaus am Bahnhof Steinbach: Hier ist Endstation, denn die IG Preßnitztalbahn will sich auf den Erhalt von Strecke und Fahrzeugen und die weitere Ausgestaltung der Anlagen der Museumsbahn konzentrieren. Im Bild: die sächsische Vik 99 1715-4

DIE SCHMALSPURLOKS DER MUSEUMSBAHN

Absolut beeindruckend: 1. Dampflokomotive, 1899, sächsische IV k, 99 1542-2 2. Dampflokomotive, 1910, sächsische IV k, 99 1568-7 3. Dampflokomotive, 1913, sächsische IV k, 99 1590-1 4. Dampflokomotive, 1914, sächsische IV k, 99 1594-3 5. Dampflokomotive, 1927, sächsische VI k, 99 1715-4 6. Dampflokomotive, 1966, Cn2t (Einzelgänger), 99 4511-4 7. Diesellokomotive, 1957, Ns4, 199 007-6 8. Diesellokomotive, 1962, V10 c, 199 008-4 9. Diesellokomotive, 1964, V10 c, 199 009-2 10. Aquarius C., 1939, HF 210 E,



Neben 18 Reisezugwagen (Baujahre 1900 bis 1932) und 26 Güterwagen, Roll- und Nebenfahrzeuge (1898 bis 1990) besitzt der Verein zusätzlich eine normalspurige Dampfspeicherlokomotive C, Bauart Meiningen, Fabr. Nr. 03 181.

spurorientierter Dampffan nicht besser wünschen kann. Neben I k und III k sind allein 31 IV k auf dieser Strecke verbrieft (Andreas W. Petrak, Die Schmalspurbahn Wolkenstein-Jöhstadt, Kenning, Nordhorn). Selbst für die VI k in den Jahren 1936/37 gibt es Zeugen unter älteren Lokführern. Einem Einsatz der VII k oder gar VIII k im Preßnitztal stand laut Petrak „... die fällige Verstärkung von etwa zwei Dutzend Brücken entgegen.“ So war die IV k bis zum vollständigen Ende des Betriebs am 31. Dezember 1986 das Zugpferd dieser Schmalspurbahn.

Die letzte Schmalspurbahn der DDR

Die Schmalspurbahn Wolkenstein-Jöhstadt war die letzte Schmalspurbahn, die in der DDR stillgelegt und abgebaut wurde, was letztlich den permanent steigenden Frachtmengen für das Kühl-schrankwerk dkk Scharfenberg geschuldet war. Ein vollständiger Umstieg auf den Straßentransport wurde erst in Zeiten der 81er-Ölkrise in der DDR endgültig ins Auge gefasst, in denen nur die notwendige Modernisierung der Schmalspurstrecke teurer war als der Ausbau des Straßennetzes. Bis 1988 waren fast alle Gleise der Bahn abgerissen.

Eine Wende zum Guten

Im selben Jahr, am 17. Oktober 1988, gründeten Schmalspurfreunde, die schon vorher „herrenloses“ Material in Großrückerswalde zusammengetragen hatten, unter dem Dach des Kulturbundes der DDR die Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn. Diese wollte den dortigen Bahnhof erhalten und einen Traglasten- sowie einen Packwagen pflegen. Ein bescheidener Anfang, der aber durch den gesellschaftlichen Umbruch im Jahr 1989 gehörig Fahrt aufnahm. Schon im Frühjahr 1990 begannen die Arbeiten zum Wiederaufbau der Strecke und der Bürgermeister von Jöhstadt übergab die Ruine des dortigen Lokschuppens. Mit unglaublicher Energie sammelte der wachsende Verein Material, transportierte 15 Meter lange Gleisjoche (Schienen mit montierten Schwellen) aus Steckwalde und Weichen aus Kemmlitz bei Mügeln. „Zur Feier ‚100 Jahre Preßnitztalbahn‘ Pfingsten 1992 sah das Gelände am alten Heizhaus schon wieder nach Eisenbahn aus“, schreibt Andreas W. Petrak. Mühsam war die Beschaffung von Wagen, noch schwieriger von Loks. Doch man gab nicht auf und konnte nach mehr als einem Jahr Verhandeln zwei

Die Preßnitztalbahn verbindet eine Region



IVk (99 1542 und 99 1568) von der DR kaufen. Heute ist die IG Preßnitztalbahn in jeder Beziehung gewachsen – an Loks, an Wagen, an Bedeutung und ... an Erfahrung. Die Preßnitztalbahn gehört zur Ferienstraße Dampfbaunroute Sachsen und lohnt einen Besuch unbedingt. In diesem Jahr dürfen es auch zwei sein: Anlässlich der Jubiläen hat der Verein eine Vielzahl zusätzlicher Veranstaltungen und monatlich mindestens einen Höhepunkt geplant. Besucher dürfen sich vom 3. bis 5. Juni auf umfangreichen Fahrbetrieb bis in die Nacht, eine Modellbahnausstellung, ein Bahnhofsfest in Jöhstadt und eine Busverbindung mit Oldtimerbussen zwischen Wolkenstein und Steinbach freuen. Im Einsatz zu erleben sind dabei mindestens sechs Dampflokomotiven vor vier Zuggarni-

turen. Auch die Anliegergemeinden, wie Großrückerswalde, Steinbach und Jöhstadt feiern mit und laden zu Ortsfesten ein. Und wenn man einmal nicht fahren will: Die alte Streckentrasse von Steinbach bis Wolkenstein ist für Wanderer und Radler perfekt ausgebaut.



Ab Steinbach dampfen nur noch die Socken: Die alte Trasse bis Wolkenstein lädt Wanderer und Radler zum Kalorienabbau.

DIE VERANSTALTUNGEN DER PRESSNITZTALBAHN IM JUBILÄUMSJAHR 2017

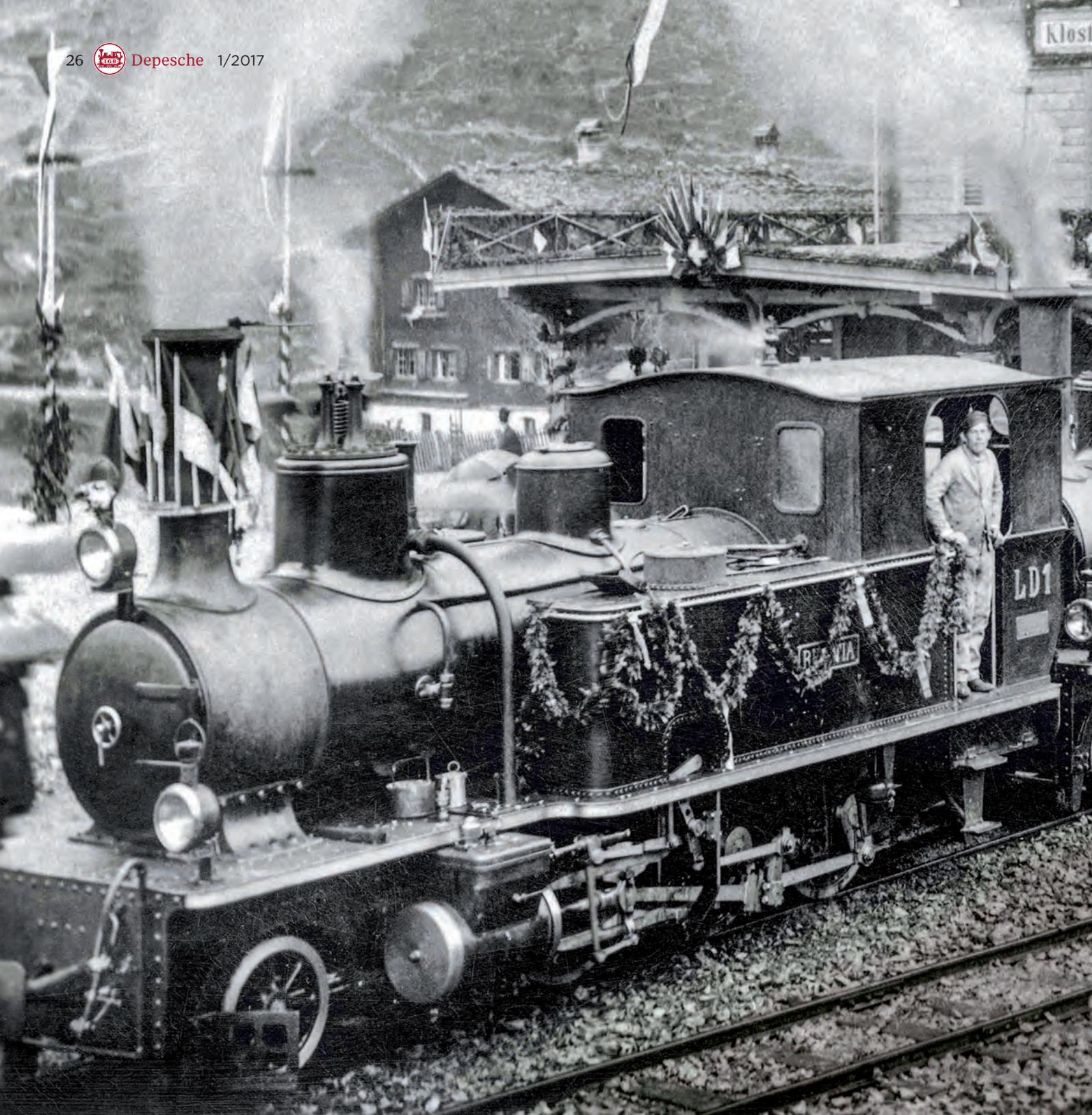
Fahrangebote und besondere Veranstaltungshöhepunkte rund um die Feierlichkeiten der IG Preßnitztalbahn.

- Fahrtage mit Einzugsbetrieb
- Fahrtage mit Zweizugsbetrieb
- Sonderveranstaltungen, nähere Informationen werden gesondert veröffentlicht

Januar	Ende und Neuanfang der Preßnitztalbahn
13. Jan	33 Jahre Einstellung des Eisenbahnbetrieb Niederschmiedeberg – Jöhstadt
14./15. Jan	Dampfahrbetrieb
15. Jan	Skiwanderung „Erzgebirge querdurch“
28./29. Jan	Dampfahrbetrieb
Februar	Winter wie damals
04./05. Feb	Dampfahrbetrieb
11./12. Feb	Dampfahrbetrieb
18. Feb	Filmvorträge zur alten Preßnitztalbahn
18./19. Feb	Dampfahrbetrieb
März	Die VI K bei der Preßnitztalbahn
18./19. März	Dampfahrbetrieb „90 Jahre 99 715“
April	Entfernungen überwinden
14. bis 17. Apr	Dampfahrbetrieb zum Osterfest
14. Apr	Bahnpostbeförderung auf der Preßnitztalbahn
16. Apr	Wanderung Jöhstadt – Vejprty entlang der 1912 geplanten Trasse, Möglichkeit zur Rückreise mit Zug und Bus über Wolkenstein
29./30. Apr	Dampfahrbetrieb
30. Apr	Hexenfeuer am Wildbach mit Sonderzugfahrt
Mai	15 Jahre Wiederinbetriebnahme 99 4511-4
01. Mai	Dampfahrbetrieb
06./07. Mai	Dampfahrbetrieb
13./14. Mai	Dampfahrbetrieb
20./21. Mai	Dampfahrbetrieb
25. Mai	Dampf zu Himmelfahrt
26. bis 28. Mai	Dampf zu Himmelfahrt

Juni	125 Jahre Preßnitztalbahn
01. Jun	Kindertag
03. bis 05. Jun	Pfingsten in Jöhstadt – Stadt- und Bahnhofsfest, Modellbahnausstellung in der Fahrzeughalle
04./05. Jun	Fest am ehemaligen Bahnhof Großrückerswalde Sonderausstellung im Preßnitztalbaumuseum Niederschmiedeberg Mühltage: Legler-Mühle, Großrückerswalde und Neubertmühle, Mittelschmiedeberg
10./11. Jun	Dampfahrbetrieb
17. Jun	Nachtschwärmerfahrt (mit Voranmeldung)
17./18. Jun	Dampfahrbetrieb
24. Jun	Nachtschwärmerfahrt (mit Voranmeldung)
24./25. Jun	Dampfahrbetrieb – 20 Jahre Verein Altbergbau „Andreas-Gegentrum-Stolln“ –
Juli	60 Jahre 199 007
01./02. Jul	Dampfahrbetrieb
08./09. Jul	Dieseltreiben und Gleisbauvorführungen
15./16. Jul	Dampfahrbetrieb
22./23. Jul	Dieseltreiben
29./30. Jul	Dampfahrbetrieb
August	Gastfahrzeuge bei der Preßnitztalbahn
05. Aug	Nachtschwärmerfahrt (mit Voranmeldung)
05./06. Aug	Dampfahrbetrieb zum Schulanfang
12./13. Aug	Dampfahrbetrieb zum Wikibachfest/ 15. Steinbacher Ziegentreffen
19. Aug	Nachtschwärmerfahrt (mit Voranmeldung)
19. Aug	Dampfahrbetrieb
20. Aug	Dampfahrbetrieb zum „Annaberger-Landring-Radeln“
26. bis 27. Aug	Gastfahrzeug VT 137 322 im Einsatz

September	Dampflokstandhaltung und Güterzüge
02./03. Sep	Dampfahrbetrieb
09. Sep	Tag des offenen Denkmals in Fahrzeughalle mit Bläsermusik
09./10. Sep	Dampfahrbetrieb zum „Tag des offenen Denkmals“
16. Sep	Wettkampf – Mensch gegen Maschine
16./17. Sep	Dampfahrbetrieb
23./24. Sep	Dampfahrbetrieb
29. Sept.	Güterzugtag für Fotofreunde
Oktober	125 Jahre sächsische IV K
30. Sep/1. Okt	IV K-Dampf pur
02. Okt	IV K-Dampf pur
02. Okt	Seniorentag (Sonderveranstaltung)
03. Okt	IV K-Dampf pur
07./08. Okt	Dampfahrbetrieb
14./15. Okt	Dampfahrbetrieb
21./22. Okt	Dampfahrbetrieb
28./29. Okt	Dampfahrbetrieb
November	Vom Abriss bis zur Gegenwart
11. Nov	Dia- und Filmtag im Wolkensteiner Schloss – 25 Jahre neue Preßnitztalbahn“, u.a. mit Joachim Schmidt
Dezember	Mit der Bahn durchs Weihnachtsland
02./03. Dez	Dampfahrbetrieb im Advent
06. Dez	Nikolausfahrten
09. Dez	Mettenschicht am A.-Gegentrum-Stolln
09./10. Dez	Dampfahrbetrieb im Advent
16./17. Dez	Dampfahrbetrieb im Advent
27. Dez bis 01. Jan 2018	Fahrten zum Jahreswechsel

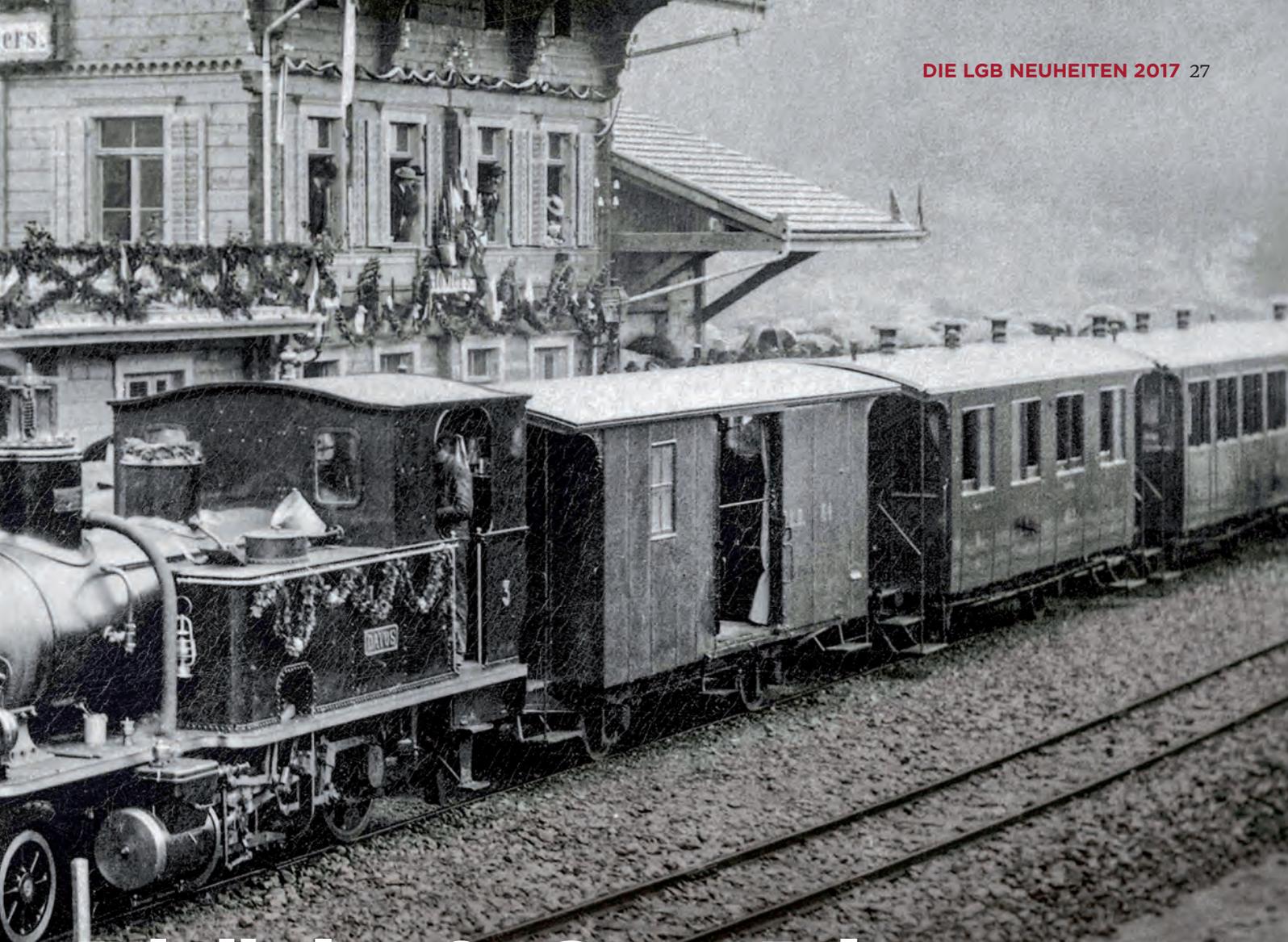


Zwei Bahngesellschaften sind in diesem Jahr die Schwerpunkte des LGB Programms. Dass die rhätische Bahn dazugehört, dürfte niemand verwundern, sind die Fans der Schweizer Schmalspur unter LGB Freunden doch besonders stark vertreten. Die zweite ist die Denver and Rio Grande Western Railroad, kurz die Rio Grande RR. Ein kompletter Zug mit allem, was dazugehört, vor allem mit zwei F7 samt B-Unit, wird garantiert alle US-Bahner mit einem Hang zu den 50ern erfreuen. Doch davon später. Zuerst soll ein

Große Vorschau: Mehr als 50 traumhafte Neuheiten

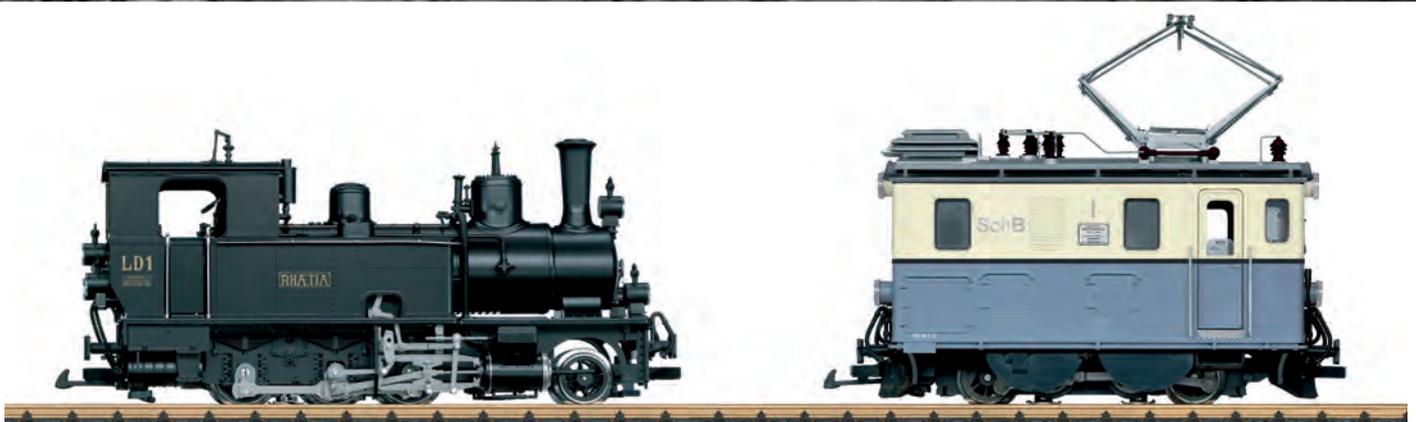
wahres Juwel zur Sprache kommen. Die G 3/4 „Rhätia“ als erste Dampflok der RhB wird bei LGB neu aufgelegt, und zwar in der historisch verbrieften Ursprungsausführung als LD1 der damaligen Landquart-Davos-Bahn (Art. 20273). Ganz in Schwarz, nicht in ihrem heutigen Schwarz-Grün, soll das Prachtstück

auf den Gartenbahnen der Schweiz-Fans rollen mit zeitgemäßem mfx/DCC-Decoder, wobei das Fahrgeräusch auch im Analogmodus funktionsfähig bleibt. Die Lok ist in einer edlen Holzkassette verpackt, weltweit limitiert auf 399 Stück und kommt mit Echtheitszertifikat. Weil ihr Vorbild eine aufwendige Revision braucht, werden je verkaufte Lok 50 Euro zur Unterstützung der Wiederaufarbeitung bei der RhB gespendet. Deshalb liegt der Lok eine Teilnahmekarte für ein Gewinnspiel bei, bei dem man tolle Preise gewinnen kann ►



Rhätia & Co.: Die Top-Neuheiten 2017

Die RhB LD1 „Rhätia“ von 1889, die SchB HGe 2/2 1 von 1917 und eine amerikanische EMD F7 von 1949: Mit mfx/DCC-Decoder, Licht und Sound sind sie in diesem Jahr die Stars auf Ihrer Gartenbahn.



LD1 der Landquart-Davos-Bahn: Wie sie 1889 fuhr, präsentiert sich die neue „Rhätia“ im kleinen Schwarzen und unterstützt mit 50 Euro pro verkaufter Lok die Wiederaufarbeitung des Vorbildes bei der RhB.

Erstmals mit Sound: Die Ge 2/2 1 fuhr schon 1917 im Blau-Weiß der Schöllenenbahn. mfx/DCC-Decoder und Zahnradantrieb (Art. 23461).

- zum Beispiel eine Führerstandsmitfahrt bei der RhB. Noch ein Schweizer Schmuckstück kommt mit der Zahnradlok HGe 2/2 1 im Weiß-Blau der Schöllenenbahn, wie sie auf der Zahnradstrecke von Göschenen nach Andermatt im Einsatz war. Die Lok besitzt einen mfx/DCC-Decoder und kann dank Zahnradantrieb und des LGB Zahnstangensystems (Art. 10210, 10220) vorbildgerecht starke Steigungen überwinden. Unter der Artikelnummer 36642 gibt's dazu das passende originalgetreue zweiteilige Wagenset der Epoche III. Auch eine gewaltige Anzahl neuer Wagen steht für RhBler bereit, darunter absolute Hingucker: ein Salonwagen des Alpine Classic Pullman Express, ein RhB-Fahrradwagen mit grandioser Graffiti und ein Aldi-Containerwagen. Anhänger der Ge 4/4-II-Jubiläumsloks dürfen sich auf eine Albula-Tunnel-Variante freuen, Allegra-Fans auf eine Neufassung mit fernsteuerbaren Pantographen.

US-Nostalgie in Gelb-Silber

Die Denver and Rio Grande Western Railroad, auch bekannt durch den Reisezug California Zephyr hatte schon 1956 alle Dampfloks durch Dieselloks ersetzt. Darunter waren 43 A- und 40 B-Units der F7, der meistgebauten F-Serie der General Motors Electro-Motive Division (EMD). LGB bringt in diesem Jahr einen atemberaubenden Zug aus zwei A-Units, einer B-Unit und sechs verschiedenen Wagen, darunter ein Dome und ein Observation Car. Ein fast fünfeinhalb Meter langer Reisezug der Epoche III mit kompletter Inneneinrichtung, Beleuchtung und mfx/DCC-Decoder-Loks.

... und vieles mehr

SOEG-Freunde finden einen Band-Wagen, wie er in Sachsen zum Einsatz kommt. Nur hier tönt die fahrende Band über mfx/DCC-Decoder. Die Musik kommt von der eingebauten Micro-SD-Karte (kann ergänzt oder ausgetauscht werden). Die Harzbahnen bekommen drei neue Waggon einschließlich Gepäckwagen, die Spreewaldbahn den Schneepflug auf der Basis einer Lenz-Typ i-Lok und die ÖBB zwei Güterwagen der Epoche IV mit Bremserhaus bzw. -bühne. Wer die Wolfgang-Richter-Stainz sein Eigen nennt, kann jetzt einen aufwendig bedruckten Personenwagen mit Inneneinrichtung anhängen. Mehr als 50 Neuheiten warten auf Sie - dabei hat das Jahr gerade erst angefangen.



Nostalgie der 50er: Zwei A- und eine B-Unit der berühmten F7 ziehen den gelb-silbernen Reisezug entlang des Colorado River. Eine Schienenkreuzfahrt der ganz besonderen Art, wie sie in den 50ern besonders beliebt war (Art. 20578, 20579 und 20588).



Sechs verschiedene Wagen mit Einrichtung und Beleuchtung: Zwei Passenger Cars (Art. 36572/36573), ein Dome Car (Art. 36574), ein Dining und ein Baggage Car (Art. 36575/36576, o. Abb.) und ein Observation Car (Art. 36577).



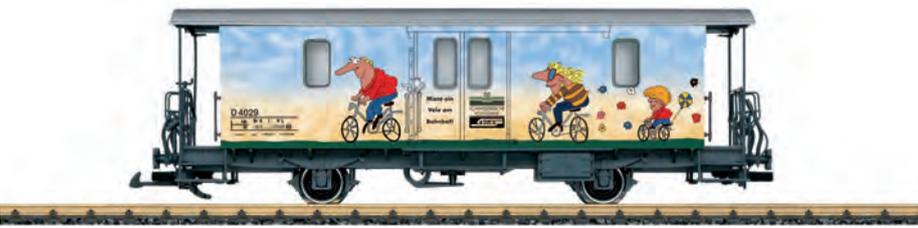
Grizzly Flats Dampfloks „CHLOE“ (Art. 23131): Die Baldwin-Lok fuhr bis in die 40er-Jahre Zuckerröhre auf Hawaii. Passende Personenwagen: Art. 30431 und 32441 (Set).



Wir machen Musik: Die vierachsige Jukebox beherrscht dank mfx/DCC-Decoder und Speicherkarte Musikstücke und Geräusche und lässt sich auch selbst bestücken (Art. 33350).



Alpine Classic Pullman Express: Das Modell des Salonwagens As 1161 der RhB im originalgetreuen Outfit der Epoche VI besitzt Inneneinrichtung und -beleuchtung.



Downhill-Racing für Familien: Einfach mal wieder Rad fahren! Das Modell des zweiachsigen Gepäckwagens D2 bringt Passagiere der RhB zum Lachen (Art. 34555).



Kühlcontainer für den Einzelhandel: Auch bei ALDI Schweiz fährt man Rhätische Bahn. Das farbenfrohe Modell rollt auf Metallrädern und regt zum Großeinkauf an (Art. 46892).



Rollt gelbgrün durch Alaska: Der gedeckte Güterwagen der White Pass and Yukon Railroad trumpft mit funktionierenden Schiebetüren und Metallrädern auf (Art. 48675).



Mit Soundfunktion und Weihnachtsliedern: Der Weihnachtswagen wird durch einen Bewegungsschalter musikalisch aktiv. Er ist besonders aufwendig bedruckt (Art. 36017).

WEITERE NEUHEITEN

Zusätzlich zu den abgebildeten Modellen in dieser Ausgabe erscheinen 2017:

LGB

36214 Personenwagen zu Wolfgang-Richter-Stainz

DB

21755 DB Elektrolok E10, Epoche IV
40017 Museumswagen 2017

DR

20041 DR Schneeflug
36353/36354 DR Personenw., Ep. III
40982/40983 DR Selbstentladewagen, Epoche IV
42639 DR gedeckter Güterwagen

HSB

37733 HSB Personenwagen, Ep. VI
42354 HSB Güterwagen Gw, Ep. V
43521 HSB Gepäckwagen, Epoche VI

ÖBB

42636 ÖBB gedeckter Güterwagen
42637 ÖBB offener Güterwagen

RhB/DFB/SchB

22225 RhB Triebzug „Allegra“
28441 RhB Ge 4/4 II 629, Neubau Albulatunnel
30676 RhB Schnellzugwagen B
31679 RhB Schnellzugwagen AB
32523 RhB Personenwagen B, Ep. III
29272 DFB Zugpackung, Epoche VI
31522 Personenwagen AB RhB, Ep. III
33353 RhB Offener Güterw. mit Band
33551 RhB Personenwagen, Epoche III
36642 SchB Wagenset, Epoche III
40881 RhB Hochbordwagen, Ep. VI
41841 RhB Gepäckwagen, Ep. V/VI
45255 RhB Zementsilowagen, Ep. VI
45923 Clubmodell 2017
46695 RhB Selbstentladewg., Ep. VI
47832 RhB Kesselwagen Storz

USA

20579 DRGW Diesellok F7A
36575 DRGW Dining Car
36576 Baggage Car
40809 GATX Tank Car
40874/40875 ACFX Tank Car



Hagen von Ortloff, bekanntester Fernsehmoderator der deutschsprachigen Eisenbahnlandschaft, wurde in Zwickau geboren und verbrachte seine Kindheit im Schmalspurbahn-Paradies Sachsen.

Die 1k Nr. 54 war 2009 als Neubau der „schmalspurige Urknall“. Weniger aufsehenerregend, aber nicht minder schön ist ihr Modell von LGB.



HAGEN VON ORTLOFF

Die Sachsen lieben ihre Bimmelbahnen

Wer das Glück hatte, in Dresden aufzuwachsen, kam nicht an Straßenbahnen, Eisenbahnen, Dampfschiffen und an den Bimmelbahnen vorbei. Zwei Strecken habe ich damals in den 50er-Jahren kennengelernt: die Bahnlinie von Hainsberg nach Kipsdorf und die von Radebeul Ost nach Radeburg, die ich mit meiner Oma ein paar Mal von der Haltestelle „Weißes Ross“ bis nach Moritzburg gefahren bin. Von unserer Wohnung in der Vorstadt fuhren wir mit der Straßenbahn bis zum Weißen Ross. Dort sind wir umgestiegen auf die 750 Millimeter breite Schmalspurbahn, wobei ich diesen Begriff erst Jahrzehnte später kennengelernt habe. Die kleine Bahn war für meine Oma immer die „Bimmelbahn“ und diesen Begriff habe ich damals natürlich übernommen.

Es sollten drei Jahrzehnte ins Land gehen, bis ich wieder mit den kleinen Bahnen in Berührung kam. Da hatten freilich die Schmalspureisenbahnen schon längst mein Herz erobert. Zuerst natürlich im Original, später auch im Modell. Dabei war es fast folgerichtig, dass ich von meiner Familie zu meinem 50. Geburtstag eine grüne IVk von LGB geschenkt bekommen habe. Die Lok steht bis heute auf unserem Wohnzimmerbuffet. Mein Enkel Louis hat sie ein paar Mal auf der großen Gartenbahnanlage beim Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt in Waiblingen-Beinstein fahren lassen, weil in unserem Garten keine Gleise liegen.

Schon seit Jahrzehnten begeistert mich die IVk. Sie und der Big Boy sind meine Lieblingslokomotiven. Eine großartige Konstruktion, die mehr als ein Jahrhundert nach ihrer Entstehung immer noch über sächsische Schmalspurgleise dampft. Generell kann man sagen, dass die Sachsen ihre

Bimmelbahnen lieben, und das seit über 135 Jahren. Es war eine dreiachsige Lokomotive, die anno 1881 erstmals über sächsische Schmalspurgleise zuckelte. Von Wilkau nach Kirchberg. Sie erhielt den Namen 1k und war ein Ausbund an Zuverlässigkeit. Kein Wunder, war sie doch eine waschechte Sächsin, gebaut in der Lokschmiede von Richard Hartmann in Chemnitz. Am Haken hatten die Maschinen zweiachsige Personen- und Güterwagen. Jahrzehntlang taten diese brav ihren Dienst, bis sie außer Dienst gestellt und verschrottet wurden.

Aber nicht wenige der alten Wagen überlebten als Gartenhaus, Hühnerstall oder Lagerschuppen. Und jetzt beginnt die märchenhafte Geburt eines Zuges, der viele Jahre später als „schönster Zug der Welt“ hochgepreisen werden sollte. Dabei war 2009 der Neubau der 1k Nr. 54 der „schmalspurige Urknall“. Es war die Geburtsstunde einer Zusammenarbeit über Vereinsgrenzen hinweg, die eigentlich unmöglich zu sein schien. Fünf verschiedene Vereine kümmerten sich um sieben zweiachsige Wagenunterbauten. Ihre Mitglieder investierten viel Mühe, jede Menge Herzblut und Zeit, um die Zeugen einer längst vergangenen Ära wieder ihrer ursprünglichen Funktion zuzuführen.

Es hat funktioniert. Der 1k-Zug ist Wirklichkeit geworden. Er zeugt von der Liebe der Menschen zu ihrer Bimmelbahn und davon, dass Glaube Berge versetzen kann. Und er ist ein Beweis dafür, dass Zeitzeugen aus dem 19. Jahrhundert jede Menge Eisenbahnfreunde im 21. Jahrhundert zum Schwärmen bringen können. Eine Reise in diesem Zug ist etwas Einmaliges. Beinahe genauso faszinierend ist es, diesen Zug durch die Welt im Maßstab 1:22,5 fahren zu sehen.

CLUBFAHRPLAN: MESSEN IM FRÜHJAHR 2017 Sinsheim und Dortmund



Viele der LGB Modellneuheiten 2017 sind nach der Spielwarenmesse Nürnberg (1. bis 6. Februar 2017) auf der Faszination Modellbahn vom 10. bis 12. März 2017 in Sinsheim (www.faszination-modellbahn.com) zu sehen. Die Messe Sinsheim gewährt Clubmitgliedern gegen Vorlage der Clubkarte eine Eintrittsermäßigung. Auf der Intermodellbau Dortmund vom 5. bis 9. April 2017 begrüßt Sie dann das Clubteam mit einem Messeprésent. Im Online-Shop der Messe (www.intermodellbau.de) können Clubmitglieder wieder die ermäßigten Print@Home-Eintrittskarten (10 Euro statt 12 Euro) erhalten. Einzugeben ist im Online-Shop der Code IB2017Maerklin – bitte achten Sie bei der Eingabe auf korrekte Groß-/Kleinschreibung.



DIE GEWINNER

Fotowettbewerb Bahnwärterhäuschen

Das im Clubbeitrag enthaltene Clubgeschenk 2016 war ein lebensnaher Bausatz eines Bahnwärterhäuschens von Pola. Viele LGB Clubmitglieder überboten sich mit äußerst gelungenen Inszenierungen, die die Wahl der Gewinner wirklich schwer machten. Hier sind sie.



1 Erster Preis: Philippe Carpentier aus Hondelange, Belgien, gewinnt mit seiner naturgetreuen, detaillierten und gesuperten Arbeiteridylle die M.T.V.-Dampflok 030T (Art. 20781).



2 Zweiter Preis: Vern Cracknell aus Adelaide, Australien, gewinnt mit seiner liebevoll gestalteten Wellblechgärtnerei den M.T.V.-Personenwagen B34 (Art. 33201).



3 Dritter Preis: Manfred Bauer aus Wien, Österreich, gewinnt mit der großflächigen und ideenreich angeordneten Installation den OEG-Schotterwagen, Epoche III (Art. 43411).



Mit dem Club zum Semmering

24.-29. JUNI 2017



Phänomenal:

Beim Clubkooperationspartner Hans-Peter Porsche in A-83454 Anger, Zum TraumWerk 1, erwartet die Clubmitglieder eine in Fläche und Höhe ganz außerordentliche Modellbahnanlage. www.hanspeterporsche.com

Hans-Peter Porsche hat sich mit seinem TraumWerk in Anger bei Salzburg einen Traum erfüllt. Auf 400 Quadratmetern wurde eine Märklin H0 Anlage aufgebaut, die zu den schönsten Europas gehört. Plötzlich grollt der Donner über die Anlage, wenn ein Gewitter aufzieht, und es wird Nacht. Extra nur für die Clubmitglieder öffnen sich die Türen an diesem Abend und Sie haben die einmalige Gelegenheit, das Traumwerk in aller Ruhe zu bestaunen.

Nächster Halt: St. Pölten in Niederösterreich. Dort erleben Sie die herrliche Mariazellerbahn unter Volldampf. Steil in großen Kehren dampft unser Sonderzug die Schmalspurstrecke in den Wallfahrtsort. Und eine weitere Einmaligkeit findet man hier oben: Die wohl beeindruckendste Sammlung an Straßen- und Lokalbahnfahrzeugen Österreichs. Mit einem der wunderschön restaurierten Fahrzeuge rollen wir auf der Tramwaystrecke in die Stadt.

Zuletzt entdecken Sie die UNESCO-Welterbe-Bahnstrecke Semmering. Im historischen Fahrzeug (ob mit Dampf- oder elektrisch-nostalgisch steht aufgrund technischer Bestimmungen erst kurzfristig fest) geht es von Wien über die erste Gebirgsbahn Europas. Herrliche Viadukte, große Kehren und ein Besuch im Südbahn-Museum lassen auch diesen Tag zu einem Höhepunkt werden. Zwei weitere kleinere Eisenbahn-Überraschungen runden diese Clubreise ab, die wie immer von einem Produktmanager aus dem Hause Märklin begleitet wird.



Eine Bahnreise, die Vorbild, Modell und wunderschöne Bahnstrecken auf perfekte Weise verbindet. Bitte einsteigen.



REISELEISTUNGEN

Reiseleistungen

- Bahnfahrt ab Ihrem nächstgelegenen Bahnhof der Staatsbahn in Europa und zurück, 2. Klasse
- Bahnfahrt Salzburg – St. Pölten, 2. Klasse
- Besuch des Porsche TraumWerks außerhalb der Öffnungszeiten
- Dampf-Sonderzugfahrt auf der Mariazellerbahn St. Pölten – Mariazell und zurück
- Sonderfahrt auf der Tramway Mariazell
- Sonderzugfahrt Wien – Semmering und zurück
- 2 x Übernachtung im ***-Hotel in Salzburg
- 3 x Übernachtung im ****-Hotel in St. Pölten
- 5 x Halbpension (Frühstück und Mittag- oder Abendessen)
- Reisebegleitung durch einen Mitarbeiter des Hauses Märklin
- Reiseleitung durch Bahnreisen Sutter, vorgesehen Gregor Sutter
- ausführliches Informationsmaterial

Preise pro Person:

Reisepreise pro Person im DZ 1.890 € / EZ 2.030 €
Aufpreis Bahnfahrt 1. Klasse nach Salzburg und von St. Pölten zurück 160 €.

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 maximal 42 Personen

Da unsere Clubreisen noch nie aufgrund zu weniger Teilnehmer abgesagt werden mussten, garantieren wir die Durchführung der Reise. Unserer Erfahrung nach ist eine baldige Anmeldung dringend erforderlich.

Infos zur Buchung und Anmeldeformulare:

Bahnreisen Sutter, Sickinger Straße 24, 79856 Hinterzarten, Tel. +49 (0) 7652/91 75 81, www.bahnen.info

Exklusiv für Mitglieder: das Clubmodell 2017

**EINMALIGE PRODUKTION AUSSCHLIESSLICH FÜR CLUBMITGLIEDER:
EIN DOPPELRUNGENWAGEN DER RHÄTISCHEN BAHN MIT NEU
KONSTRUIERTEN HOHEN STIRNWÄNDEN ZUR LADUNGSSICHERUNG.**

LGB CLUBMODELL 2017

ART. 45923 RHB DOPPELRUNGENWAGEN

- 1 Bauart Sp-w, Epoche VI mit neu konstruierten hohen Stirnwänden
- 2 Beladen mit Rohren
- 3 Seitlich angebrachtes Handbremsrad statt Bremserbühne
- 4 Länge über Puffer 66 Zentimeter

Dieser Doppelrunnenwagen der Bauart Sp-w der RhB wird einmalig nur für Clubmitglieder produziert und im frei verkäuflichen Sortiment nicht verfügbar sein. Seine neu konstruierten hohen Stirnwände zur Ladungssicherung machen ihn ebenso wie das seitlich angebrachte Handbremsrad anstatt der Bremserbühne zum absoluten und wertvollen Einzelstück. Das Clubmodell entspricht in Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI und ist mit Rohren beladen.

Bestellhinweis

Der Bestellschein für das Modell lag der Clubausendung 4/2016 bei. Ist er Ihnen abhanden gekommen oder sind Sie neu im Club, so können Sie gerne bei unserem Clubteam eine Nachsendung beantragen oder per Clubkarte direkt über Ihren Fachhändler bestellen. Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass Bestellscheine nicht übertragbar sind.

Wichtig

Ob per Bestellcoupon oder mit der Clubkarte: Bestellschluss für den Clubwagen ist am **30. April 2017**. Voraussichtlicher Lieferbeginn: 2. Quartal 2017. Ein personalisiertes Echtheitszertifikat wird jedem Bezieher voraussichtlich zum Jahresende 2017 direkt zugesandt. **Art. 45923**

**Neu
konstruiert:**

Hohe Stirnwände zur
Ladungssicherung
machen den Doppel-
runnenwagen zur
Rarität nur für
Clubmitglieder.



NEUE CLUBKOOPERATIONSPARTNER

Mini World Lyon



Vorn Lyon, hinten Las Vegas: Bei den raffinierten Lichteffekten der Mini World Lyon staunen die Besucher. Die Modelleisenbahn verbindet die drei Segmente Stadt, Land und Gebirge.



Spaß für alle: Die vielen animierten Szenen der Mini World Lyon besitzen einen hohen Unterhaltungswert.



Tag und Nacht, Sommer und Winter: Geschickt wechselt das Gebirge der kleinen Welt seinen Charakter (Bild oben/unten).

Die Miniaturwelt Mini World Lyon entführt in eine animierte Wunderwelt – bevölkert von 30.000 Miniaturfiguren und 4.000 Tieren, begrünt mit 40.000 Bäumen und verbunden durch 2.000 Meter verlegte Gleise, auf denen 150 Züge drei Anlagensegmente durchziehen: Stadt, Land und Gebirge. Jeder Bereich ist fantasievoll ausgestaltet mit Nachbauten wie der Kathedrale Saint-Jean und belebt durch Verkehr und 300 animierte Szenen. Für stimmungsvolle Atmosphäre sorgen Lichtzyklen, die das Farbspiel von Sonnenaufgang bis untergang nachempfinden. Die Miniaturwelt liefert auch Anregungen für die eigene Anlage – etwa Kornkreise oder Katastrophenszenarien. Die Mini World Lyon liegt nahe dem Zentrum von Lyon in Vaulx-en-Velin und ist von Montag bis Freitag von 11 bis 18 Uhr geöffnet, samstags und sonntags von 10 bis 19 Uhr (miniworld-lyon.com). Angeschlossen sind ein Restaurant und ein Kino. Clubmitglieder bezahlen bis zum 30. Juni 2017 gegen Vorlage der Clubkarte den Eintrittsvorzugspreis von 11 Euro.

Café Feldbergblick



Der Bau der H0-Anlage begann im Jahr 1988. Sie wuchs von Jahr zu Jahr. Seit 1996 ist sie öffentlich zugänglich.

Seit 1996 ist die Modellbahn des Cafés Pension Feldbergblick in Titisee-Neustadt öffentlich zugänglich. Erst als Feldbergblickbahn und später als Modellbahnschau Schwarzenbach bekannt, fahren auf der Märklin H0-Anlage Züge von bis zu drei Metern Länge. Sie umfasst einen Bahnhof mit 3,30 Metern Gleislänge auf allen sieben Gleisen. Unter den Bergen im Vordergrund liegt ein Schattenbahnhof mit 11 Gleisen und je 4 Metern Gleislänge. Gefahren und geschaltet wird digital. In verschiedenen Fahrplänen fahren inzwischen 15 bis 25 Züge. Donnerstag, Freitag und Samstag von 14 bis 17 Uhr geöffnet. Der Eintritt beträgt 3,50 Euro für Erwachsene. Ermäßigt kostet der Eintritt 2,50 Euro. Das gilt für Clubmitglieder, Kinder sowie Schwarzwald-Gästekarten-Besitzer. Nach den Herbstferien bis 25. Dezember bleibt die Modellbahn geschlossen.

NEU!



Depesche

WWW.LGB.DE

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 Bezugszeitraumende kündige.

Meine Kontaktdaten:

Name, Vorname
Straße, Hausnummer
PLZ, Wohnort
Land
Telefon
E-Mail

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

Den Rechnungsbetrag zahle ich per

<input type="checkbox"/> Bankeinzug	<input type="checkbox"/> 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.





Let's go CS3

Schneller, komfortabler und noch anwenderfreundlicher:
Mit der Central Station 3 steht Gartenbahnern eine neue
Steuereinheit zur Verfügung. Wir geben einen Überblick.

Die ersten praktischen Tests mit einem neuen Steuerungssystem gehören sicherlich zu den ganz außergewöhnlichen Erlebnissen in der Historie eines jeden Modellbahners. Wird man sich stundenlang durch Anleitungen quälen müssen oder entfährt einem bereits innerhalb kürzester Zeit ein erfreutes „Er fährt!“?

Bei der CS3 ist in der Praxis der zweite Fall wohl eher die Regel. Aber ein Schritt nach dem anderen. Wobei wir der Vollständigkeit halber noch einmal wiederholen wollen: Wenn wir nachfolgend von der CS3 sprechen, dann meinen wir die beiden Versionen 60216 (CS3 plus) und 60226 (CS3). Die Unterschiede zwischen den beiden Geräten, die wir bereits in dieser Serie vorgestellt haben, spielen beim Fahren von Loks keine Rolle.

So schließen Sie die CS3 an

Für den ersten Test müssen wir nur zwei Anschlüsse herstellen. Auf der einen Seite brauchen wir die elektrische Leistungsversorgung für die CS3. Hierzu verwenden wir bei Spur G entweder das Schaltnetzteil 60101 von Märklin oder das Schaltnetzteil 51095 aus dem LGB Sortiment, die beide 100 Voltampere Leistung liefern. Wer ein Haushaltsnetz von 120 Volt besitzt, verwendet bitte das Schaltnetzteil 60065 (60 Voltampere Leistung). Achtung: Trafos können nicht verwendet werden – also bitte nur die vorgenannten Schaltnetzteile einsetzen.

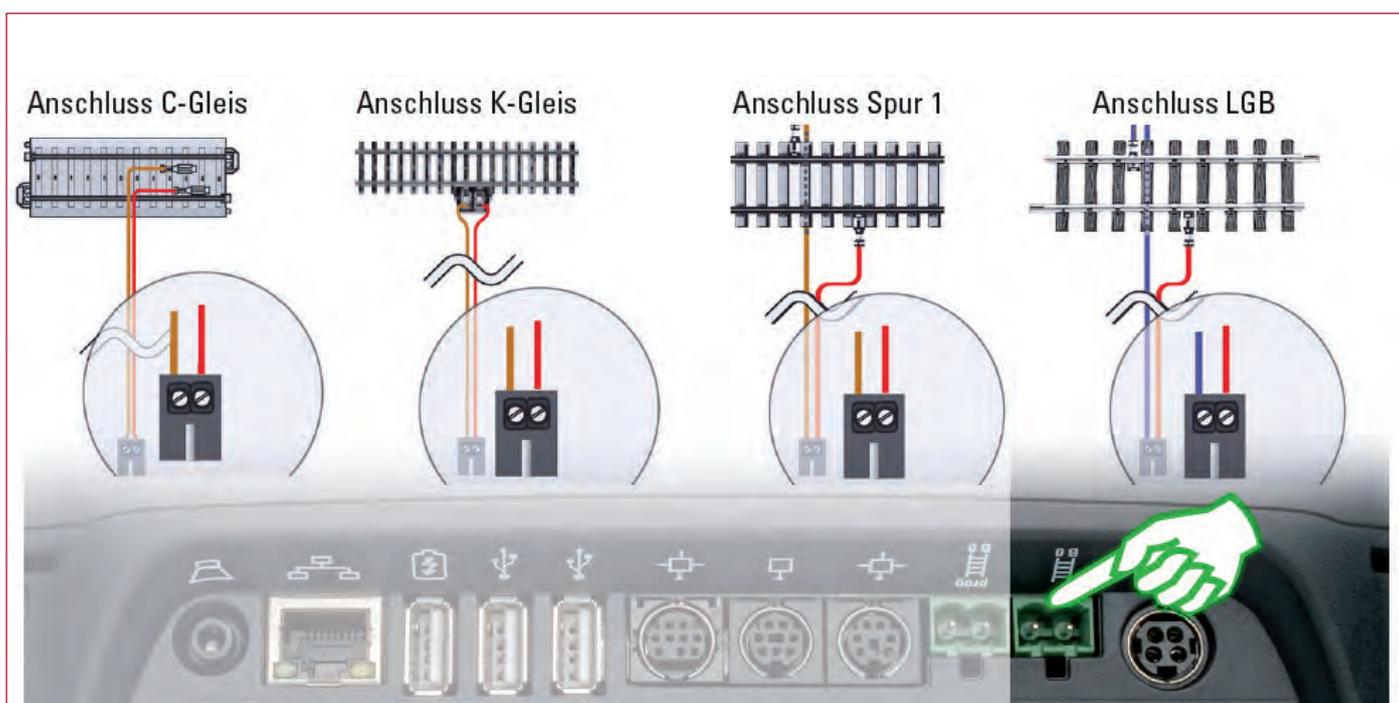
Der Eingang für die Leistungsversorgung befindet sich beim Blick auf die Rückseite der CS ganz rechts und ist mit „Power“ gekennzeichnet. Der Stecker des Schaltnetzteils besitzt eine Abflachung, die beim Einstecken nach unten zeigt. Links von diesem Power-Eingang sitzt der Anlagenanschluss. Dessen Steckersystem ist mit dem entsprechenden Anschluss bei der CS2 identisch. Die beiden Kontakte dieses Anschlusses sind mit „0“ = Masse-Rückleiter und „B“ = Bahnstrom gekennzeichnet. Bei einer LGB Bahn wird „B“ über ein rotes Kabel mit dem Gleissystem verbunden, während „0“ über ein blaues Kabel an den Massean-



Übersichtlich: Die schwarze Buchse rechts gehört dem Netzkabel. Links davon: die Buchsen für den Anlagenanschluss und den Anschluss des Programmiergleises.

schlusspunkt kommt. Bei größeren Anlagen gehen diese beiden Anschlüsse aber meist auf weitere Verteilerplatten, von denen aus diese Anschlusspotenziale mehreren parallel versorgten Verbrauchern angeboten werden können. Für unseren ersten Test nehmen wir aber ein kleines Testoval, sodass ein direkter Anschluss über diese beiden Kabel ausreicht.

Links neben dem Anlagenanschluss befindet sich noch der Anschluss für das sogenannte Programmiergleis. Dieses Element wird zum Programmieren von Lokomotiven mit DCC-Decodern benötigt. Lokomotiven mit mfx-Decoder melden sich von selbst an der Central Station an und können ganz normal auf das Fahr-gleis gestellt werden.



Die Central Station 3 lässt sich in verschiedenen Spurweiten einsetzen. Ganz einfach der Start für Spur-G-Bahner: Das Anschlusskabel zum Fahrgleis wie bei der CS 2 an der grünen Buchse direkt neben dem Netzeingangsanschluss einstecken.



Datentransfer: Der Balken zeigt an, dass die Central Station die Informationen der mfx-Lok gerade ausliest.



Nach dem Datentransfer erscheint die mfx-Lok dann automatisch in der Lokliste der Central Station (roter Rahmen).

Lokomotiven mit mfx-Decoder anmelden

Um erste Erfahrungen mit der CS3 zu sammeln, verwenden wir zuerst ein mfx-Modell. Dies ist der einfachste Weg, da mfx-Loks – wie schon erwähnt – sich selbsttätig an der Zentrale anmelden. Nun gehen wir Schritt für Schritt vor. Wir verbinden die Anlage mit der CS3, schließen das Schaltnetzteil daran an und stecken den Netzstecker des Schaltnetzteils in eine Haushaltssteckdose. Nach wenigen Sekunden zeigt sich ein großer Schriftzug des Märklin Logos auf dem Bildschirm, bis das Gerät eingerichtet ist. Ist der Start abgeschlossen, leuchtet die „Stopp-Taste“ rot. Wir gleisen die mfx-Lok auf und betätigen danach wieder die Stopp-Taste, damit die Kommunikation zwischen Lok und Zentrale beginnen kann. Der jetzt folgende Prozess kann wegen

unterschiedlicher Datenmengen unterschiedlich lang dauern. Auf dem Bildschirm informieren uns nacheinander mehrere Info-Fenster, welche Daten gerade übermittelt werden. Tipp: Wenn mehrere Loks angemeldet werden, sollte man diese einzeln nacheinander anmelden. Erfahrungsgemäß geht dies schneller als die simultane Anmeldung mehrerer mfx-Loks. Vor dem Aufgleisen ist in jedem Fall die Anlage über die Stopp-Taste stromlos zu schalten.

Der Anmeldeprozess muss pro Lok nur einmal erfolgen. Danach stehen die Daten für jeden folgenden Betriebsbeginn nach dem Einschalten der CS3 direkt zur Verfügung. Nur wer eine mfx-Lok zwischenzeitlich an einem anderen CS-System angemeldet hat (beispielsweise auf einer Clubanlage), muss anschließend das Fahrzeug wieder neu einrichten. ▶



LGBTOURS...

...und Ihre Reiseträume werden wahr.

2017

Dampfbahnabenteuer Wales – August 2017

Wales ist das Land der Mythen und Legenden. Während dieser Rundreise sehen Sie spektakuläre Landschaften, einzigartige Küsten, wunderschöne Gartenanlagen und mittelalterliche Burgen. Zudem erleben Sie unvergessliche Fahrten mit 11 historischen Dampf-, Schmalspur- und Zahnradbahnen, darunter auch viele der „Great Little Trains of Wales“. Die Reise beginnt in Cardiff, Süd-Wales, dem Zentrum walisischer Kultur. Sie erkunden den Beacon Brecon National Park mit majestätischen Bergen. Die Route führt weiter an die malerische Westküste nach Aberystwyth, einer lebendigen Universitätsstadt, eingebettet zwischen Hügeln und Stränden. Anschließend führt die Reise zum Snowdonia National Park und nach Betws-y-Coed, dem beliebtesten Reiseziel von Nordwales. Der Snowdonia National Park erstreckt sich über 2142 Quadratkilometer durch eine wilde Berglandschaft von neun Bergketten mit mehr als 90 Gipfeln und 100 klaren Seen. Der Gipfel von Mount Snowdon bietet eine beeindruckende Aussicht.

Herbst in den Alpen, Bahnreise Schweiz & Frankreich – September 2017

Faszinierende Bahnen in der Schweiz und Frankreich sowie ausgesuchte Hotels in Genf, Zermatt und Chamonix machen diese Reise zum puren Genuss. Wir beginnen unsere Reise in Genf mit einer Belle-Epoque-Schiffahrt sowie dem Besuch des Miniaturparks Swiss Vapeur Parc; hier laden sechzehn traumhafte Miniatureisenbahnen zur Fahrt durch eine 17000 qm große Parkanlage ein. Eine kurze Bahnfahrt bringt uns nach Montreux, von hier reisen wir an Bord des Golden Pass Panoramic durch eine spektakuläre Landschaft entlang der Alpen nach Zweisimmen. Unser Ziel Zermatt erreichen wir schließlich mit der Brig-Visp-Zermatt Bahn, Heimat der bekannten Gornergratbahn. Auf einer Teilstrecke des Glacier Express reisen wir nach Oberwald, um anschließend eine aufregende Fahrt mit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke zu erleben. Unsere Reise führt weiter nach Martigny, dort erwartet uns eine Fahrt mit dem fabelhaften Mont Blanc Express nach Chamonix. In Chamonix bringt uns die rote Zahnradbahn Mer de Glaces zum längsten Gletscher Frankreichs. Mit den Seilbahnen Aiguille du Midi und Bellevue sowie der Tramway du Mont-Blanc erklimmen wir das Hochgebirge und erleben atemberaubende Panoramablicke auf die Französischen, Schweizer und Italienischen Alpen.



Photos Copyright: John Rogers und Karine Pajot

LGBTOURS • John Rogers

Weierweg 30, 90556 Cadolzburg, Deutschland
T. +49 (0) 9103 - 1697 • F. +49 (0) 9103 - 717006

E-Mail lgbtours@t-online.de

www.lgbtours.de



So geht die manuelle Lok-Eingabe: Nach dem Aufruf des Menüpunktes „Lok hinzufügen“ öffnet sich das Hauptfenster. Im Aufklappmenü „Decoder-Typ“ wählen Sie den Decodertyp DCC aus.

1

Lokbild: Sie können entweder das entsprechende Foto aus der Bilddatenbank laden oder auch eigene Lokbilder importieren.

2

Den Namen der Lok können Sie hier eingeben. Rechts davon lässt sich die Höchstgeschwindigkeit bei der Tachoanzeige individuell einstellen.

3

Lokliste und Fahrpult

Gegenüber der CS2 wurde das Bedienungskonzept der CS3 weiterentwickelt. Auch weiterhin werden die meisten Bedienungsschritte über das Display gesteuert – jedoch nicht mehr mit einem Eingabestift, sondern durch ein sanftes Berühren mit dem Finger. Smartphone-Besitzern ist diese Art der Displaybedienung eine vertraute Sache. Geblieben sind hingegen die zwei Drehregler für die unabhängige Bedienung zweier Fahrzeuge mit der CS3. Wir werden aber noch sehen, dass auch für bestimmte schnelle Bedienungsschritte hier weitere Möglichkeiten bestehen. Wobei eines schon vorab gesagt werden kann: Viele Vorgänge, die bei der CS2 noch mehrere aufeinanderfolgende Bedienungsschritte erforderten, können bei der CS3 ab sofort mit einer Handbewegung erledigt werden. Wer sich in dieses Konzept hineingedacht hat, wird dann zwangsläufig ins Grübeln kommen, ob es tatsächlich eine gute Idee ist, ältere Geräte direkt oder über entsprechende Verbindungskomponenten mit in ein Gesamt-Steuerungssystem zu integrieren. Wenn man die neuen Bedienungsschritte einmal kennengelernt hat, weint man erfahrungsgemäß den früheren Konzepten keine Träne nach. Sicher: Dies ist eine eher subjektive Entscheidung. Aber wer klare Bedienungsstrukturen bevorzugt, wird hier schnell bereit sein, alte Zöpfe abzuschneiden und sich voll auf die neue Gerätegeneration zu konzentrieren.

Ein Beispiel hierfür ist das Fahren einer Lok aus der Lokliste. Die Lokliste selbst wird über die rote Markierung am unteren

Rand des Bildschirms geöffnet. Dies kann stufenweise erfolgen, mit jeweils zunehmender Anzahl der sichtbaren Fahrzeuge. Gehen Sie einfach mit dem Zeigefinger auf diese rote Markierung und ziehen Sie den Finger über das Display nach oben. Auch der Sortierschlüssel ist veränderbar: War früher nur der Name das entscheidende Kriterium, kann jetzt auch nach dem Fahrzeugtyp, dem Verlauf des zurückliegenden Spielbetriebs oder der Höchstgeschwindigkeit sortiert werden. Wenn nun in der geöffneten Lokliste der Eintrag der gewünschten Lok erscheint, genügt es, einfach mit dem Finger auf diesen Eintrag zu gehen und den Finger zur linken oder rechten Displaykante zu bewegen. Damit wird dieser Eintrag auf das linke oder rechte Fahrpult übernommen. Auch diese beiden Fahrpulte können in der Größe schnell verändert werden. Am unteren Rand befindet sich jeweils eine rote Markierung mit einem Loksymbol, mit dem man diesen Anzeigebereich in mehreren Stufen verändern kann. Durch einfaches Antippen dieses Loksymbols werden diese Fahrpulte aus- und wieder eingeblendet. Ist die Anzeige ausgeblendet, funktioniert der rote Drehregler aber trotzdem weiter. Ist sie eingeblendet, werden Name, Abbildung, Fahrtrichtung und Geschwindigkeit der Lok dargestellt. Sie wollen Funktionen der Lok schalten? Dann vergrößern Sie einfach die Fahrpult-Bediensfläche, indem Sie das rote Loksymbol in die Mitte des Displays ziehen.

Wenn Sie mit Ihrem Finger auf einen Eintrag in der Lokliste tippen, öffnet sich über diesem Eintrag ein weiterer Einstellbalken für die Geschwindigkeit und die Fahrtrichtung. Dieses „Fahrpult“ ist dann unabhängig von den beiden rechts und links eingerichteten Bedienbereichen und dient z. B. dazu, schnell eine dritte Lok anhalten zu können. Die CS3 besitzt also nicht nur zwei Einstelloptionen, sondern auch noch weitere Möglichkeiten, um Loks anzusprechen. Welche Loks auf den Fahrreglern gerade eingeloggt sind, wird in der Lokliste mit einem roten Punkt gekennzeichnet. Die Position dieses Punktes (links oder rechts im Eintrag) informiert darüber, auf welchem der beiden Regler das Modell gerade aktiv ist. Zudem werden in dem Eintrag in der Lokliste die Fahrtrichtung und die aktuelle Geschwindigkeit angezeigt. Man kann somit auf einen Blick sehen, welche Loks gerade welchen Fahrbefehl besitzen.

Es gehört wohl zum Alltag gerade eines Gartenbahners, dass Fahrzeuge mit einem DCC-Decoder zum Lokbestand gehören und ebenfalls eingesetzt werden wollen. Einen ersten Eindruck der Anmeldung vermittelt das Bildschirmfoto oben. Wie wir diese Loks elegant in unsere Lokliste übernehmen, werden wir in der nächsten Ausgabe in aller Ausführlichkeit besprechen.

Vorteil CS3: Vergleich der Bedienungsabläufe beim Lokaufruf

Schritt	CS3	CS2
1	Aufziehen der Lokliste	Öffnen der Lokliste
2	Passendes Fenster der Lokliste wählen	Passendes Fenster der Lokliste wählen
3	Gesuchten Eintrag auf gewünschtes Fahrpult schieben	Gesuchten Eintrag auswählen
4	-	Gewünschtes Fahrpult auswählen
5	-	Auswahl durch Betätigen des grünen Hakens bestätigen.

Prehm-Miniaturen
Edle Figuren in 1:22,5 - 1:24
passend zur Groß- und Gartenbahn
www.prehm-miniaturen.com
im gut sortierten Fachhandel



KANTONS-
POLIZEI
SCHWEIZ

SANITÄTER SET



HEIZERIN
„SABINE“



LOK-
FÜHRERIN
„KARIN“

RUNDGLASLEUCHE



ANDREASKREUZ SCHWEIZ



BAHN-
ÜBERGANG
SCHWEIZ



BRUNNEN
TEGEL



IMBISSWAGEN

www.gartenbahnfilm.com We speak 

www.grootspoor.com *We buy used items*

- 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 5618707
Fax 0031 - (0)72-5627896
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 Mitgliedsübersicht 

Jetzt entdecken:
Die LGB Neuheiten 2017



**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
Christof Hammer, Hagen von Ortloff, Rochus Rademacher, Arnulf Schäfer, Andreas Schumann, Karsten Speyer, Alexander Strobel, 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)7 11/44 08 00-64
Fax: +49 (0)7 11/44 08 00-66
E-Mail: LGB-Depesche@3g-media.de

Fotos
3G Media, M. Bauer, Café Feldbergblick, P. Carpentier, Club 1889, V. Cracknell, Gebr. Fallner GmbH, Gartenbahntreff Wollerau, Ottmar

Görgen, Harzer Schmalspurbahnen, Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e.V., K. Jähne, Christian Kath, Koelnmesse GmbH, Kötzle Design, Manfred Kopka, Kora27, Hugh Lewelyn, LGB, Liesel, Sven Linden, Märklin, Messe Sinsheim, Andy Mettler, Mini World Lyon, Henry Mühlpford, Jörg Müller, ÖBB, Hagen von Ortloff, Herbert Ortner, Hans-Peter Porsche, Thomas Poth, Prehm Miniaturen, Rhätische Bahn, Rolf-Dresden, Norbert Scharf, Schlummenchen, Rüdiger Stillhammer, Alexander Strobel, JanSuchy, Uoaei, Wassen, Westfalenhallen Dortmund GmbH, Fabian Wild

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 Einzelheft kostet 7,50 Euro und kann über Press Up (siehe links) bestellt werden. Änderung und Liefermöglichkeiten aller erwähnten Produkte vorbehalten. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Einwilligung. Dies gilt auch für die Aufnahme in elektronische Datenbanken und Vervielfältigungen auf CD-ROM. Die Redaktion übernimmt keine Haftung für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos und Illustrationen.

286218 D

Den Clubausgaben liegt der LGB Neuheitenprospekt 2017 sowie der Bestellschein für den LGB Katalog bei.



Depesche

WWW.LGB.DE

DAS MAGAZIN FÜR LGB-FREUNDE

AUSGABE 1/2017

Jetzt bei Ihrem Händler: der Wismarer Schienenbus T 41 des DEV

Neu im Fachhandel



WEITERE NEUHEITEN

Zusätzlich zu den vorgestellten Modellen sind weitere Neuheiten bei Ihrem Fachhändler erhältlich:

31522 Personenwagen AB RhB Ep. III
31904 Steuerwagen RhB ABt Ep. VI

32522 Personenwagen B RhB Ep. III
33668 RhB Panoramawagen 1. Klasse GEX

34553 Gepäckwagen RhB D2 Ep. III
40039 DB offener Güterwagen EP. III
94063 Klemmbausteinwagen



Auslieferung voraussichtlich im Februar 2017

DEV SCHIENENBUS T 41 Epoche VI, Art. 24661

- Leistungsstarker Bühler-Motor mit Antrieb auf beide Radsätze
- mfx/DCC-Decoder mit Sound- und Lichtfunktionen
- Verpackt in exklusiver Holzkassette
- Länge über Puffer 45 Zentimeter

Am 5. Januar 1933 wurde der T 41 unter der Bezeichnung S.K.1 bei der Steinhuder Meer-Bahn auf der Strecke Wunsdorf-Bad Rehburg-Uchte in Dienst gestellt, um schlecht ausgelastete, mit Dampfloks bespannte und im Unterhalt teure Personenzüge zu ersetzen. Das LGB Modell kommt in originalgetreuer Beschriftung und Farbgebung der Epoche VI, wie der T 41 heute als ältester, noch erhaltener Wismarer Schienenbus beim DEV in Bruchhausen-Vilsen zu Sonderveranstaltungen unterwegs ist. Ein mfx/DCC-Decoder ist an Bord.



RhB TRIEBWAGEN ABE 4/4 34 Epoche III, Art. 25390

- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche III
- Antrieb auf alle Achsen durch zwei Bühler-Motoren, Haftreifen
- mfx/DCC-Decoder
- Länge über Puffer 64 Zentimeter

Der ABe 4/4 34 wurde 1908 auf der Bernina-Bahn als BCe 4/4 4 in Betrieb genommen und fuhr ab 1946 unter RhB-Egide. Die grün-cremefarbene Lackierung trug er ab da bis 1962. Aus dieser Zeit stammen auch die Lackierung und Beschriftung des Modells, das durch viele epochentypische Details (z. B. geänderte Griffstangen an der Stirnfront) ergänzt wurde. mfx/DCC-Decoder, komplette Inneneinrichtung, Türen zum Öffnen, Innen- und Führerstandsbeleuchtung sind inklusive.



RhB PERSONENWAGEN B 2082 Epoche III, Art. 33550

- Originalgetreue Beschriftung
- Metall-Speichenradsätze
- Länge über Puffer 45 Zentimeter

Der Personenwagen wurde 1910 bei SIG gebaut und fuhr bis 1956 als C 112 bei der Bernina-Bahn und RhB. Bei Letzterer erhielt er ab da die Betriebsnummer B 2082. Das Modell eines Personenwagens 2. Klasse im Creme-Grün der Epoche III verfügt über eine komplett nachgebildete Inneneinrichtung und passt zum Triebwagen ABe 4/4 34 (Art. 25390).



RhB SCHIEBEWANDWAGEN HAIK-QY, EPOCHE V, ART. 48571

- Originalgetreue Beschriftung
- Schiebetüren zum Öffnen
- Länge über Puffer 62 Zentimeter

Seit seiner Inbetriebnahme im Jahr 1980 fuhr dieser Schiebewandwagen mit 67,8 Kubikmetern Laderaum bis 2003 unter der Betriebsnummer Haik-qy 5168 und ab 1993 wie dieses LGB Modell in Grau-Alu mit den beidseitig unterschiedlichen Werbemotiven. Seine Schiebewandtüren lassen sich öffnen und schließen. Er rollt auf Metall-Scheibenradsätzen.



**DR DAMPFLOK 99 1564-6
Epoche IV, Art. 26843**

- Antrieb auf alle Radsätze mit zwei zugkräftigen Bühler-Motoren
- Führerstandsbeleuchtung
- mfx/DCC-Decoder
- Länge über Puffer 48 Zentimeter

Die Meyer-Lok 99 1564-6 der Baureihe IVk war in der Ausführung als Rekolok im Einsatz bei der DR. Das LGB Modell ist wie in Epoche IV originalgetreu lackiert und beschriftet. Kugelgelagerte Motoren und Haftreifen sorgen für verlässlichen Vortrieb. Außerdem integriert: Führerstandsbeleuchtung und Raucheinsatz. Das Vorbild befindet sich heute als Dauerleihgabe des SDG bei der IG Verkehrsgeschichte Wilsdruff e.V. (Schmalspurbahnmuseum Lokschuppen Wilsdruff).



**DR AUSSICHTSWAGEN
Bauart KB4, Epoche III, Art. 32350**

- Feindetaillierte Ausführung
- Inneneinrichtung, Metallradsätze
- Türen zum Öffnen
- Länge über Puffer 58 Zentimeter

Als sogenannte „Sachsen-Cabrios“ führt die Sächsisch-Oberlausitzer-Eisenbahngesellschaft (SOEG) zwei Aussichtswagen in ihrem Bestand, die aus modernisierten Länderbahnwagen entstanden. Das Modell der Frischluftvariante besitzt eine feindetaillierte und vorbildgetreue Inneneinrichtung und bewegt sich auf Metallradsätzen.



**DR PERSONENWAGEN 2. KLASSE
Epoche IV, Art. 36358 und 36359**

- Originalgetreu lackiert und beschriftet
- Metallradsätze
- Länge über Puffer 58 Zentimeter

Dieser Reko-Personenwagen 2. Klasse war typisch für Schmalspurbahnen der DR. Das Modell ist originalgetreu lackiert und beschriftet und die Türen an den Plattformen lassen sich öffnen und schließen. Darüber hinaus bringt es eine komplette Inneneinrichtung und Metallradsätze mit. Die passende Lok (IVk) finden Sie oben unter Art. 26843.



GANG CAR (UNDECORATED) ART. 20062

- Komplette Neukonstruktion
- Link-and-Pin-Kupplungen beiliegend
- Beide Radsätze angetrieben
- Länge über Kupplung 22 Zentimeter

Dieser typische Arbeitswagen (Gang Car) ist bis heute bei vielen amerikanischen Bahngesellschaften im Einsatz. Das Modell ist eine feindetaillierte Neukonstruktion und kann mit den beiliegenden Betriebsnummern und Logos verschiedener Bahngesellschaften nach Wunsch beschriftet werden. Eine Schnittstelle zum Einbau eines mfx/DCC-Decoders in spezieller Baugröße (E275227) ist vorhanden.



K. SÄCHS. STS. E. B. GÜTERWAGEN Epoche I, ART. 40032

- Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung
- Länge über Puffer 30 Zentimeter

Offene Güterwagen der Bauart Ocw der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen wie dieser wurden vor allem zum Ende des 19. bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts auf verschiedenen Schmalspurbahnen in Sachsen eingesetzt. Das Modell ist nach Vorbild der Epoche I originalgetreu lackiert und beschriftet und läuft auf Metallradsätzen.



Auslieferung voraussichtlich im Februar 2017

HSB BUFFETWAGEN EPOCHE VI, ART. 37734

- Türen zum Öffnen
- Metallradsätze
- Länge über Puffer 50 Zentimeter

Der Personenwagen 900-498 lief ab 1996 als Café-Wagen und wurde später wieder rückgebaut. Aktuell gepflegt er Fahrgäste der Harzer Schmalspurbahnen als Buffet-Wagen. Das Modell bringt originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI mit und begeistert mit vielen angesetzten Details und kompletter Inneneinrichtung mit Buffetbereich.

Muss ich bei der Wartung meiner Lokomotiven nicht auch die Motorlager ölen?



Lokomotiven warten ist ein löbliches Unterfangen. Wer aber auch die Motorenlager ölen will, sollte genau hinsehen und vorsichtig vorgehen.

Der Ansatz, jedes Lager durch Ölen vor einem zu hohen Verschleiß zu schützen, ist im ersten Moment eine nachvollziehbare Überlegung. Eventuell wird dann auch noch die Maxime „viel hilft viel“ verfolgt und die Motorachse richtiggehend geflutet. Vergessen wird dabei nur, dass Öl Gift für die Kollektoren im Motor sein kann. Dringt Öl über die Motorwellen in das Innere des Motors vor und verschmiert dort die Kollektorflächen, ist der Motorausfall vorprogrammiert. In der Praxis erlebt man daher mehr Motoren, die durch übermäßiges Ölen zerstört wurden, als den anderen Fall, dass Motoren durch trocken gelaufene Motorachsen Schaden nehmen. Daher empfehlen wir, wenn man partout auf das Ölen nicht verzichten möchte, hier nur mit homöopathischen Schmiermitteldosen vorzugehen.

Warum gibt es die früheren Glühlampen wie zum Beispiel 66512 und andere nicht mehr als Ersatzteil?

Diese Glühlampen gibt es weiterhin als Ersatzteil, aber jetzt mit echter Ersatzteilnummer. Man erkennt sie an der sechsstelligen Nummernfolge statt der fünfstelligen früheren Sortimentsnummer. Hier eine kleine Übersicht der neuen Ersatzteilnummern:

Alte Nummer	Bezeichnung	Ersatzteilnummer
68501	Glühlampe, 18 V	E130121
68502	Glühlampe mit Fassung	E130116
68511	Steckglühlampe klar, 5V	E130023
68512	Steckglühlampe rot, 5V	E130101
68513	Steckglühlampe klar, 24V	E130110
68514	Steckglühlampe rot, 24V	E130219



Sollte das Licht einmal ausgehen – kein Problem. Neue Glühlampen gibt's jetzt unter der passenden Ersatzteilnummer (beginnt mit „E“).

► 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.

Welches Format und welche Größe müssen Lokbilder haben, damit ich diese in die neue CS3 übernehmen kann?

Wie viele andere Vorgänge ist auch die Übernahme von Bildern in die CS3 deutlich einfacher und komfortabler gestaltet als bei der Vorgängergeneration. Die Notwendigkeit, die Größe, Auflösung und gegebenenfalls die Farbtiefe der Bilder mit einem separaten Bildbearbeitungsprogramm im ersten Schritt anzupassen, entfällt bei der Central Station der neuesten Generation.

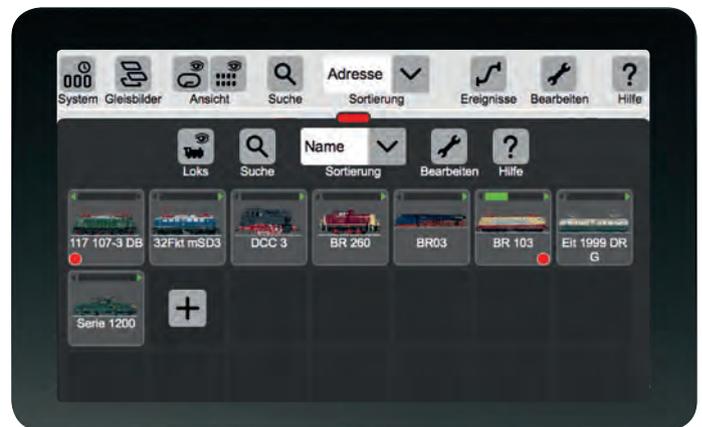
Für das Überspielen der Bilder benötigt man einen PC, auf dem sich ein Webbrowser (z. B. Firefox) befindet. Die CS3 wird dabei mit einem LAN-Kabel an diesen PC angeschlossen.

Nach Aufruf der CS3 über den Webbrowser gelangt man in den Programmteil zum Überspielen von Bildern. Die Größe der Ur-Bilder sollte unter 5 MB liegen, als Format eignet sich idealerweise JPEG. Beim Überspielen öffnet sich ein Fenster, in dem der Bildausschnitt festgelegt wird. Gleichzeitig kann noch der Name vorgegeben werden, unter dem dieses neue Icon in der CS3 zu finden sein wird. Bei der Übernahme wird die Größe des Bildes auf die Auflösung und optimale Pixelanzahl für die CS3 heruntergerechnet.

Wer Bilder als Grundlage nimmt, die für die CS2 hergestellt wurden, wird feststellen, dass diese einen sehr verschwommenen Eindruck machen. Dies ist darin begründet, dass diese Bilder in einer geringeren Auflösung erstellt sind und dies bei der Anpassung an die Darstellung der CS3 dann deutlich zutage tritt. Nehmen Sie daher lieber Fotos mit einer höheren Auflösung, die dann vom Programm verkleinert werden, als ein

kleines Bild einzusetzen, das dann entsprechend vergrößert werden muss und vielleicht unscharf wird.

Woher kann man am besten solche Bildvorlagen bekommen? Die Bilder in der Produktdatenbank auf der LGB Website zum Beispiel bieten eine Größe, die sehr gut als Vorlage geeignet ist. Bei der Übernahme von Bildern aus einer fremden Quelle muss man üblicherweise die Urheberrechte beachten. Wer aber die Bilder von der LGB Seite privat für sich nutzen möchte, braucht hier keine Bedenken zu haben. Die Nutzung dieser Bilder für diesen Zweck ist natürlich von LGB freigegeben. Nur die Verwendung dieser Produktbilder zu kommerziellen Zwecken ist – sicherlich nachvollziehbar – nicht gestattet.



Warum gibt es keinen seriellen Schaltmodus für Lokfunktionen mehr?

Im seriellen Schaltmodus für Funktionen wurde beim LGB Digital-System keine spezifische Information für einzelne Funktionen übermittelt. Vielmehr wurde durch mehrfaches Schalten derselben Funktion erst die gewünschte ausgelöst. Zum Betätigen der Funktion f4 wurde somit viermal hintereinander die Funktion f1 geschaltet.

Solange die Modelle eine überschaubare Anzahl an Funktionen hatten, funktionierte dieses System durchaus überzeugend. Aber in heutigen Zeiten, in denen die Modelle im Digital-Bereich bis zu 32 Funktionen besitzen können, kann diese Schaltweise zu einem verlangsamten und störanfälligen Ablauf führen. Daher war es nur konsequent, diesen technischen Weg zu verlassen und nur noch das schnellere und funktions-sichere Verfahren der Übertragung von individuellen Befehlen

für jede Funktion zu favorisieren. Dieses Verfahren korrespondiert mit der entsprechenden DCC-Definition, was als Nebeneffekt auch die Verwendung von Komponenten aus diesem Bereich erleichtert.

Moderne Loks wie die RhB Elektrolok Ge 6/6 I 409 (Art. 23406) bieten bei digitaler Steuerung eine Vielzahl zusätzlicher Funktionen.



Wahnsinn in Gelb-Rot

Ottmar Görgen ist RhB-Fan, Hobby-Modellbauer und begeistert von Schneeschleudern. Als er die Xrot mt 954 04 der RhB erstmals in Aktion sah, musste er sie nachbauen. Unbedingt!

Der Besuch am Tag der offenen Tür zum 125-jährigen Jubiläum der Rhätischen Bahn in Landquart im Mai 2014 hatte Folgen. Die mächtige Schneeschleuder Xrot mt 954 03 war erstmals in Aktion zu sehen: Ihre gewaltigen Walzen drehten sich beinahe lautlos – anders als bei den Beilhack-Schneeschleudern, die auf der Bernina-Bahn ihren Dienst taten. Anstelle eines sirenenartigen Heulens war nur das Grummeln von zwei Dieselmotoren und deren Hydraulikpumpe zu hören. Eine fast lautlose Schneeschleuder mit gewaltigen Kräften. In Ottmar Görgen, der sich seit 1991 mit Schneeschleudern beschäftigt und bereits mehrere Modelle wie etwa eine RhB Xrot et 9218 mit elektrischem Antrieb oder eine Xrot m51 der SBB mit Diesel-Antrieb gebaut hat, war der Bauinstinkt geweckt.

Ist das Projekt überhaupt machbar?

Dem Hobby-Modellbauer schossen sofort Fragen durch den Kopf: Funktioniert das Räumprinzip überhaupt bei einem Spur-G-Modell? Detailfragen folgten. Wie kann ich das Drehmoment und die Leistung des Motors auf die Walzen übertragen, ohne dass es zu Ausfällen oder Beschädigungen beim Material im harten Wintereinsatz kommt? Ist eine funktionierende Schneeschleuder im Maßstab 1:22,5 überhaupt machbar, ohne zu viele Abstriche gegenüber dem Original zu machen? Sehr bald wurde ihm klar: Auf eine leistungsfähige Hydraulik zum Ausfahren der Walzen wie beim RhB-Original muss-

te er bei einem Modell auf jeden Fall verzichten. Sie war in diesem Maßstab kaum konstruierbar bzw. nicht kraftvoll genug, um diese Aufgabe zu erfüllen.

Drei Hauptfragen klärte er vorab, bevor er sich zum Bau entschied: Welcher Antriebstyp ist leistungsfähig und robust genug für einen Schnee-Einsatz bei niedrigen Temperaturen? Wie sollen die Räumwalzen aussehen und aus welchem Material müssen sie sein? Wie lässt sich das tückische Verstopfen durch Nassschnee bei dem kleinen Schneeschleuder-Modell vermeiden?

Räumwalzen mit Drehstromantrieb

Für den Einsatz in einer Schneeschleuder werden Motoren benötigt, die wasserfest und verschleißfrei sind, wenig Pflege benötigen und möglichst klein sind. Die Wahl fiel auf einen Drehstrommotor, da diese Motoren eine besonders hohe Leistungsdichte und einen Wirkungsgrad von über 90 Prozent besitzen. Sie sind vergleichsweise klein, haben keine Verschleißteile wie etwa Kohlen und

außerdem macht ihnen weder Schnee noch Wasser etwas aus.

Aktuelle Drehstrommotoren aus dem RC-Modellbaubereich verfügen zwar über fantastische Leistungen, sind jedoch meist auf abenteuerliche Drehzahlen gezüchtet, die für eine Schneeschleuder nicht benötigt werden. Gesucht und in China gefunden wurde ein Drehstrommotor mit einer vergleichsweise niedrigen Drehzahl von 700 U/min pro Volt, der Turnigy 2836. Dieser Motor kann mit 15 Volt und 23 Ampere betrieben werden, erreicht eine maximale Abgabeleistung von 243 Watt. In der Schneeschleuder wird nur ein kleiner Teil der maximal möglichen Leistung abgerufen.

Stromverbrauch als Herausforderung

Nach dem erfolgreichen Abschluss der Vorüberlegungen und der Vorversuche mit Walzen in unterschiedlichen Größen und Winkeln wurde der Stromverbrauch des Räumwerkes bestimmt. Die Erkenntnis: Um eine Pulverschneedecke mit maximal 5 Zentimeter Höhe über



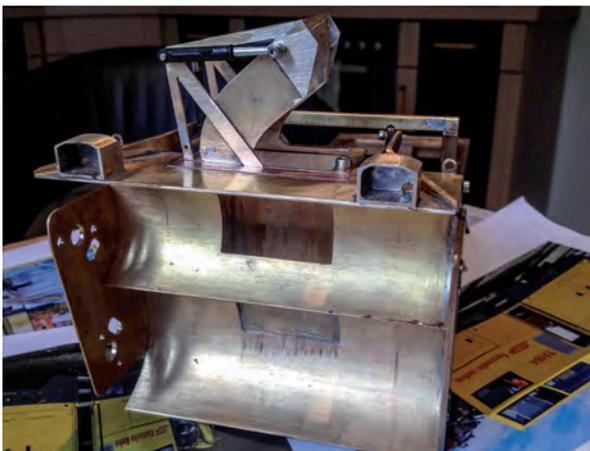

Zur Person: Ottmar Görden

Beruf und Alter: Technisch-wissenschaftlicher Assistent, 56 Jahre. Gartenbahner seit 1989, Bauerfahrungen seit 1991. Themenschwerpunkt: Bernina-Bahn. Görden fasziniert beim Modellbau die komplexe Aufgabenstellung und die Möglichkeit, etwas mit den Händen zu erschaffen.

Für ihn sind Schneeschleudern die größte Gartenbahn-Herausforderung. Ein Projekt, bei dem man vorher nie weiß, ob sich das fertige Modell im praktischen Einsatz auch wirklich bewährt. Außerdem fasziniert ihn das Schneeräumen. Beim Vorbild findet es meist im Dunkeln statt und dann beeindruckt auch beim Modell Szenen und Geräuschkulisse.



Die Fräsrolle kommt aus dem 3-D-Drucker: Sie muss jedoch vor ihrem Einbau umfassend nachbearbeitet werden. Der letzte Schritt ist das sorgfältige Auswuchten.



Das Räumwerk ist aus Messing: Es bietet Platz für zwei übereinander angeordnete Walzen. Sehr gut zu sehen, dass die beiden Walzen einen gemeinsamen Kamin füttern. Dadurch wird das Verstopfungsrisiko bei Nassschnee stark minimiert.

dem Gleis zu räumen, wird eine Leistung von knapp 40 Watt benötigt. Diese lässt sich gerade so über die Schienen entnehmen. Komplizierter wird es bei größeren Schneehöhen und bei Nassschnee. Der geschätzte maximale Leistungsbedarf für 18 Zentimeter Nassschnee steigt auf etwa 130 Watt pro Walze – für zwei Walzen also 260 Watt. Das lässt sich über die Schienen nicht aufnehmen. Alternativen waren gefragt. Akkus können bei Frost zu wenig von der gespeicherten Energie abgeben. Der Einsatz einer kleinen Dieselgruppe war die erfolgversprechendste Alternative. Görden wählte einen kleinen Viertakt-Glühzünder-Motor FS 26 der japanischen Firma O.S., den er stark modifizierte. So wurden die Steuerzeiten ohne Ventilüberschneidung geändert, um ein niedriges und dennoch kraftvolles Drehzahlniveau zu erreichen. Die Kompression wurde erhöht, außerdem wurden eine spezielle Glühkerze und eine elektrische Heizung eingebaut, um den Motor auch bei Minustemperaturen zuverlässig starten zu können. Dazu kam ein DC-Micromotor von Faulhaber, der als Generator und zum Starten des Dieselmotors benutzt werden sollte.

Warum so viel Aufwand? Wird ein Schneeräumfahrzeug direkt aus der warmen Wohnzimmervitrine im Winter auf ein schneebedecktes Gleis gestellt, friert der Schnee das Räumwerk und den Radreifen fest. Dann ist die Schneeschleuder nicht in der Lage, Schnee abzuräumen. Um einen Schneeräumer in Betrieb zu nehmen empfiehlt sich deshalb folgendes Prozedere: Der Schneeräumer wird zuerst auf ein schneefreies Gleis gestellt. Dann werden mindestens 20 Minuten abgewartet, damit er sich akklimatisiert. Das Abwarten hat jedoch den Nachteil, dass der Dieselmotor auf Außentemperatur abkühlt. Um ihn in Betrieb zu nehmen, muss er mindestens 10 Minuten vorglühen. Bei sehr niedrigen Temperaturen kann es sogar deutlich länger dauern. Deshalb ist es hilfreich, wenn der Dieselmotor vor dem Vorglühen zuerst vorgeheizt wird.

Auf die Walze kommt es an

Ähnlich wie bei Reifen entscheiden bei den Walzen Profiltiefe und Winkel des Profils über ihre Wirkung. Bei Pulverschnee ist die Auswahl der Walzen weitgehend unkritisch. Problematisch ist jedoch Nassschnee. Wählt man einen zu stumpfen Winkel beim Profil der Raumwalze, dann neigt die Schleuder zum Verstopfen. Ist der Winkel des Profils zu ▶

steil, kann die Schleuder den Nassschnee nicht zum Auswurfkamin transportieren und verstopft ebenfalls. Bei Modellen im Spur-G-Format muss der „richtige“ Profilwinkel ziemlich exakt eingehalten werden, sonst funktioniert die Räumwalze nicht. Nach mehreren Testversuchen im Schnee und im Nassschnee stellte sich beim Modell ein Walzenwinkel von 60 Grad als die beste Lösung heraus. Die komplizierte Form der Walze konnte nur in einem 3-D-Druckverfahren erstellt werden. Die Materialfrage war aufgrund der geforderten Robustheit schnell geklärt. Stöckchen und kleine Steine durften den Walzen nichts ausmachen – das sprach für den Einsatz von rostfreiem Stahl. Die Firma Shapeways fertigt Teile aus Stainless Steel im 3-D-Druck. Jedoch waren die gedruckten Teile nicht präzise genug gestaltet, um sie sofort einbauen zu können. Umfangreiche Nacharbeiten waren notwendig. Bei Räumdrehzahlen von 6.000 Umdrehungen pro Minute schaukeln sich selbst kleinste Unwuchten an einer Walze zu massiven Vibrationen auf. Deswegen musste Görgen alle Walzen nachträglich fein überdrehen. Die Schneiden und Messer schleifte er von Hand ein. Zudem wuchtete er jede Walze auf einem extra dafür konstruierten Gerät sorgfältig aus.

Bis zu 18 Zentimeter Nassschnee

Das komplette Räumwerk fräste Görgen aus Messing, als Halbzeug dienten Bleche und Rohre. Anschließend verlötete er diese Teile. Anders als sein Vorbild hat das Modell nur einen Auswurfkamin und die Lagerung der Walzen erfolgt außen anstatt mittig. Dadurch konnten die Schleudermotoren leichter kraftschlüssig mit dem Räumwerk verschraubt werden. Die Anzahl der Walzen reduzierte er auf zwei. Eine mittige Lagerung von vier Walzen wie beim RhB-Vorbild wäre viel zu filigran ausgefallen und kaum in der Lage, die beim Schleudern auftretenden Kräfte aufzunehmen.

Um selbst mit Schneehöhen von über 18 Zentimetern klarzukommen, baute und testete Görgen zwei Räumwerke: ein höhenverstellbares und ein nicht verstellbares mit einer Klappe. Beim Original kommen beide Verfahren zum Einsatz. Wie sich bei Praxistests herausstellte, ist die Räumleistung der beiden Modelle fast identisch. Das höhenverstellbare Räumwerk erforderte jedoch einen deutlich höheren Bauaufwand. Zudem unterschied sich diese Lösung optisch recht deutlich vom Vorbild. Für den Erbauer eine inter-

essante Erfahrung: „So eindrucksvoll das Ausfahren des Räumwerkes beim Modell auch aussieht, der erhebliche bauliche Mehraufwand steht eigentlich in keinem Verhältnis zum zusätzlichen Nutzwert und den optischen Einschränkungen.“

Ein Gegengewicht fürs Räumwerk

Der Gehäuserahmen der Xrot mt besteht aus einer Blechkonstruktion aus 2 Millimeter dickem Messing, deren Außenmaße im Verhältnis 1:22,5 den RhB-Plänen der Xrot mt folgen. Den hinteren Teil des Rahmens mit der ungefederten Starrachse fräste er aus massivem Messing. Dieser Teil stellt das Gegengewicht zum schweren Räumwerk im vorderen Teil der Schneeschleuder. Praktischer Nebeneffekt: Durch diese Konstruktion verlagert sich der hohe Schwerpunkt der Xrot mt nach unten. Die vordere Achse konstruierte Ottmar Görgen als aufwendige Lenkerkonstruktion, um seine Schneeschleuder möglichst entgleisungssicher zu machen. Schließlich besitzt die Schneeschleuder Xrot mt keinen eigenen Antrieb, sondern wird von einer Schublok in Bewegung gebracht. Das gilt sowohl für das Modell als auch für das RhB-Original. Die Vorderachse ist hingegen voll gefedert. Das ist sinnvoll, da so die Vorderachse den vorderen Spurpflug aus Kunststoff (er stammt vom Allegra) besser in Position halten kann, um die Schneeereste vom Schienenkopf zu entfernen. So lässt sich sicherstellen, dass die nachfolgende Schublokomotive stets Strom von den Gleisen abnehmen kann.

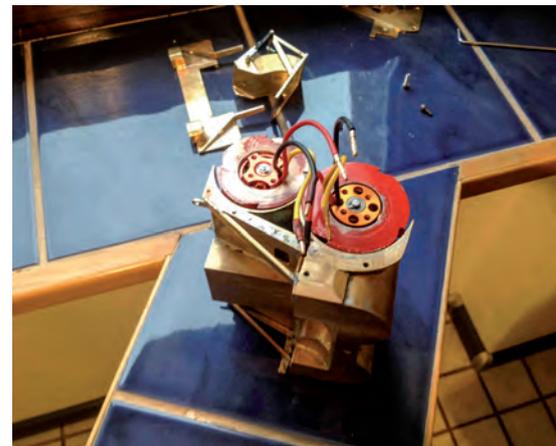
Das Gehäuse – vorbildgenau und robust

Der Gehäuseaufbau der Xrot mt entspricht exakt dem Original im Maßstab 1:22,5. Er wurde aus Kunststoff im 3-D-Druck (Material: Strong and Flexible Plastic) hergestellt. Das Material ist recht robust, selbst bei winterlichen Temperaturen. Da es eine gewisse „Offenporigkeit“ besitzt, musste die Oberfläche intensiv geschliffen und gespachtelt werden, um glatte Flächen zu erhalten. Anschließend wurde das Gehäuse vorbildgerecht lackiert.

Daten-Check: Die Displays im Führerstand sind von außen gut lesbar. Sie liefern Infos über die Energieversorgung. Die Anzeige gibt die verfügbare Spannung in Volt an, hier im Leerlauf 13,3 Volt. Die rote Anzeige zeigt den Stromverbrauch der Walzen. Mithilfe dieser Daten entscheidet der Schleuderführer über das Zuschalten der Dieselgruppe.



Der Gehäuserahmen ist aus Messing und aus Wartungsgründen mit nur einer Schraube mit dem Räumwerk verbunden. Der massive hintere Teil des Rahmens dient als Gegengewicht zum Räumwerk.



Außenläufer: Hier ist der Walzenantrieb gut zu sehen. Die Befestigung erfolgt dann durch die Lagerplatte außen.



Alles passt: Räumwerk und Fräswalzen sind fast fertig. Gehäuserahmen und Gehäuse sind noch im Rohbau. Jetzt kann der ABe 4/4 I zur ersten Profilmfahrt ausrücken, um zu prüfen, ob er auf der Gartenbahnstrecke genügend Platz hat.



Abräumer: Die komplett montierte Räumereinheit des Xrot-mt-Modells im finalen Zustand. Zwischen Räumwerk und Kabine ist der Modell-Hebemechanismus gut getarnt. Im Vorbild übernimmt das eine Hydraulik. Vorbildgetreu wären Stempel mit umgerechnet 2 mm Durchmesser. Aus Stabilitätsgründen sind sie im Modell 4 mm groß. Die seitlichen silbernen Abdeckungen verbergen im Vorbild die Hydraulik für das seitliche Ausfahren. Beim Modell dienen Sie nur der Optik.



Arbeitsperspektive: Die Cam im Führerstand der Schneeschleuder liefert Bilder nach außen. Zehn LEDs sorgen für das nötige Licht. Man sieht Teile der Schleuder und die voraus liegende Strecke.



Härtetest: Ob eine Schneeschleuder funktioniert oder nicht, zeigt sich erst im Einsatz. Der Rohbau der Xrot mt besteht seinen ersten Funktionstest.

Fit für den Walzeneinsatz

Nachdem die Mechanik nach diversen Testläufen und Feinabstimmungen perfekt funktionierte, begann Görgen mit dem Einbau der Elektrik, die sich deutlich von der sonst eingesetzten Gleichstromtechnik unterscheidet. Der Drehstrommotor des Typs 2836 wird über Drehstromsteller geregelt. Ein solcher Regler generiert aus Gleichstrom Drehstrom unterschiedlicher Frequenz. Eingesetzt wurden beim Xrot mt im Spur-G-Format der vollprogrammierbare Regler Ezrun 18A SL. Er toleriert sowohl hohe Spannungen, kommt aber auch (durch Programmierung) mit wenig Strom aus. Für die Steuerung setzte der Modellbauer auf eine handelsübliche 2,4-GHz-Full-Range-Fernsteuerung, die auch bei Flugmodellen eingesetzt wird. Zwar ist eine Bedienung über Smartphone oder Tablet und DCC ebenfalls möglich, bei kalten Wintertemperaturen lässt sich jedoch der Steuerknüppel einer Fernsteuerung mit Handschuhen sicherer bedienen als das Display eines Smartphones.

Das Bordnetz der Schneeschleuder wurde durch zwei 10-Ampere-Step-Down-Regler auf 12 Volt begrenzt. Die Stromversorgung übernimmt die schiebende Lokomotive, die über ein Kabel mit der Schneeschleuder verbunden ist. Das funktioniert bei Schneehöhen bis zu fünf Zentimetern problemlos. Ist die Schneedecke dicker oder liegt schwerer Nassschnee, dann wird der Turbo in Form des Dieselmotors gezündet. Der Diesel wird über Fernsteuerung gestartet und die Schneeschleuder komplett auf Dieselbetrieb umgeschaltet.

Digital-Führerstand mit Videokamera

Um die Leistungsdaten des Räumwerks und die Stromversorgung der Dieselgruppe zu kontrollieren, installierte Görgen auf dem Führertisch des Modells zwei Digital-Anzeigen. Sie sind so angebracht, dass sie von außen einsehbar sind und so dem Bediener der Schneeschleuder in Echtzeit Infos über den Zustand der Bordelektrik liefern. Ablesbar ist der Wert entweder der gleichgerichteten DCC-Schienenspannung oder der Spannung des Generators aus der Dieselgruppe. Außerdem sind Angaben zur Stromstärke in Ampere des Schleuders zu sehen. Die Informationen helfen dem Schleuderführer zu entscheiden, ob die DCC-Zentrale genügend Strom für den Betrieb der Schneeschleuder liefert oder ob auf Dieselbetrieb umgeschaltet werden muss, um die Räumarbeit fortzusetzen.

Wie beim rhätischen Original baute Ottmar Görgen auch eine Videokamera ins Führerhaus ein. Sie liefert Bilder in Fernsehqualität aus der Schleuderführer-Perspektive direkt auf den kleinen Flachbildschirm seiner Fernbedienung. Zugegeben: Bei starkem Schneegestöber, vollem Schneeschleudereinsatz und zehn eingeschalteten LEDs, die am Führerhaus und Räumwerk angebracht sind, lässt sich zwar wenig auf den Videobildern erkennen. Doch das Modell folgt auch hier dem großen Vorbild. Einen lebendigen Eindruck von der harten Arbeit der RhB-Kollegen beim Schneeräumen auf der Bernina-Strecke vermitteln diese Videobilder aus der Schneeschleuderkabine aber allemal. Nicht nur die Schneeschleudern im Original sind alles andere als ungefährlich, das gilt auch für den Nachbau im Maßstab 1:22,5. Die Kraft der beiden Walzen ist enorm. Das wird beim Räumereinsatz erkennbar, wenn etwa das Modell kleine Holzstöcke mit einem kurzen „Klong“ wirkungsvoll schnetzelt und sie in Kleinteilen durch den Auswurfkamin schleudert.

VORBILD UND MODELL



Die Xrot mt 954 04 der Rhätischen Bahn ist eine Schneeschleuder mit vier Fräsrollen und einem Führerstand. Sie ist nicht selbstfahrend, sondern benötigt eine Schublok. Ihre vier Fräsrollen werden von zwei Dieselmotoren angetrieben. 2011 nahm die RhB die Schneeschleudern 954 03 und 954 04 auf der Bernina-Linie in Betrieb. Das Schneeräumen erfolgt in zwei Durchgängen. Im ersten Durchgang liegen die Fräsrollen eng beieinander. Im zweiten Durchgang werden die Fräsrollen seitlich ausgefahren – so ist eine Räumbreite von insgesamt sechs Metern möglich. Die Räumleistung der Xrot mt beträgt 8.500 Tonnen pro Stunde. Pulverschnee bis 15 Zentimeter Höhe räumt die Schneeschleuder von Ottmar Görgen mit einer Geschwindigkeit von bis zu 2 km/h von den Gleisen. Das entspricht umgerechnet einer Geschwindigkeit von 40 km/h! Fährt sie langsamer, sieht es viel spektakulärer aus. Bei Nassschnee sinkt die maximale Geschwindigkeit bis auf Schrittgeschwindigkeit. Ihre Räumereinsätze hat die Xrot-mt-Schneeschleuder bislang immer erfolgreich beendet – egal wie hoch und wie nass der Schnee war.



Der Stammholztransport

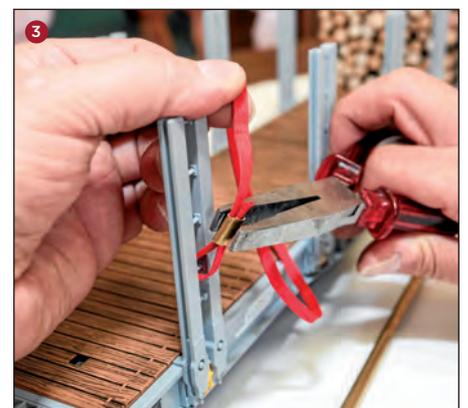
Stammholz war eigentlich bei unseren Wagenladungen geplant. Ein neuerlicher Streifzug durch den Baumarkt lieferte uns jedoch das notwendige Holz sozusagen auf dem Silbertablett: Weidenholz, das maßstäblich, gerade und getrocknet, aufgereiht als Sichtschutz im Außenbereich im Regal zu finden ist und ohne Waldspaziergänge und Nacharbeiten zur Verfügung steht. Diese Sichtschutzmatten stehen in den Maßen von 1x3 Metern und höher zur Verfügung, wobei die kleinste bereits zur Beladung von



bis zu drei Wagen ausreicht. Die Vielfalt der Anordnungen auf den Wagen sehen



Sie durch eine Bildersuche im Netz. Für unseren Beispielwagen mit Doppelrollen (Art. 40922) hat es sich angeboten, den Transport von einigen überlangen Stämmen in der untersten Ebene zu zeigen. Die Matte wird mit einem Seitensneider aufgetrennt und einige dickere Stäbe auf 20 bis 25 Zentimeter geschnitten. Die übrigen Stämme werden auf eine Länge von 19 Zentimetern z. B. auf einer Bandsäge gekürzt, der Schnitt sieht dann sehr echt aus (Bild 1). Dabei fallen Reststücke von 4 bis 5 Zentimetern an, die sich als Feuerholzstapel weiterverwenden lassen, da sie in der Natur dann einen Meter lang wären (4,4 Zentimeter im Modell). Die weitere



Gut Holz!

Wagenladungen, Teil III: Wir üben Holzbearbeitung am Beispiel Stammholz, zerlegen ein Modell und verwandeln es in einen einzigartigen Museumsbahntransport, der ebenfalls viel mit Holz zu tun hat. Karsten Speyer von den Gartenbahnern Südwest zieht alle Register.

Gestaltung lässt viel Freiraum für Details. Sehr augenfällig treten die Markierungen auf den Stirnseiten hervor, sie sind die Kennzeichnung von Holzauktionsposten und Besitzmarkierungen. Das sind meist



Nummern, Farbpunkte oder auch kleine Kunststoffschilder mit Strichcodes. Sie können nach Belieben mit Filzstiften oder Wachsmalstiften dargestellt werden (Bild 2), die Schildchen auch durch kleine bemalte Reste von Spritzlingen oder Flachprofilen.

Sehr wichtig ist hier die Ladungssicherung. Die Doppelungen sind durch Querstege verbunden, in die Lkw-Spanngurte eingehängt werden. Diese kann man durch schmale Stoffbänder aus dem Kurzwaren- oder Bastelladen darstellen. Die Spannschlösser werden vereinfacht durch Aderendhülsen in passendem Querschnitt (hier acht Millimeter) ersetzt, die zuerst etwas mit einer Zange oval gedrückt werden. Dann fädelt man ein etwa 30 Zentimeter langes Stoffband ein und legt es um einen unteren Quersteg (Bild 3). Das überstehende Ende wird dann nochmals durch die Hülse gesteckt und diese dann fest zusammengedrückt. Das Gleiche gilt für die gegenüberliegende Seite. Hier erst das Band spannen und dann zudrücken (Bild 4). Auf diese Art kann der Gurt jederzeit wieder entfernt werden. Im Internet finden Sie auch Anbieter von dem Original nachgebildeten Spannschlössern als Ätzteile, wenn die Darstellung noch detailgetreuer sein soll.

Transport zum Betriebswerk

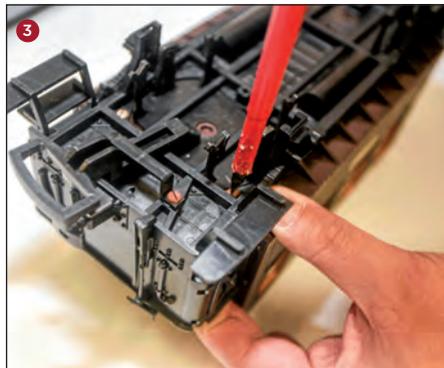
Auch für unser zweites Projekt benutzen wir einen Rungenwagen, hier jedoch Art. 45922, die Ausführung mit Klappungen und Klappborden. Diese Anordnung bietet den Vorteil, jedes denkbare Ladegut befestigen zu können. Das kommt uns gut gelegen, denn dieses Mal soll es etwas Außergewöhnliches sein: Wir transportieren die Einzelteile eines historischen Personenwagens Richtung Betriebswerk zur Restaurierung und bitten dabei gleich noch um Spenden. Dazu eignet sich vor allem der Wagen mit der alten Nummer 3000, also das allererste LGB Modell dieses Typs, der durch die Darstellung des Aufbaus aus Holz sehr gut zum Thema passt (Bild 1). Der Wagen ist zurzeit nicht neu erhältlich; es eignet sich aber auch ein Anfangspackungswagen, den Sie vielleicht nicht mehr so oft einsetzen. Machen Sie sich



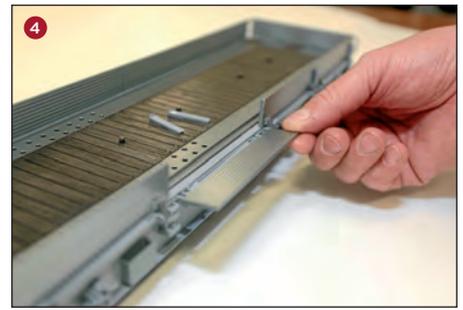
keine Gedanken darüber, was mit dem Wagen passieren wird, es wurde darauf geachtet, dass er trotz aller Umgestaltung jederzeit wieder in den Ursprungszustand zurückversetzt werden kann.



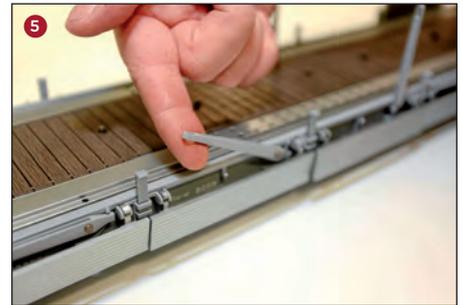
Nun gehen wir einmal davon aus, dass sich ein solch alter Wagen doch noch in einer Kiste gefunden hat, und auch unser



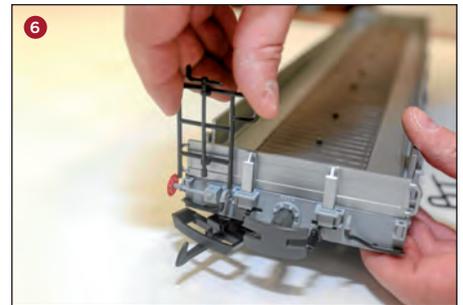
„Fotomodell“ ist ein wirklich vierzig Jahre alter Oldie, was man an seinen Details im Verborgenen erkennen kann. Zuerst nehmen wir den Wagen auseinander. Dazu werden die Achsen entfernt (Bild 2), indem man die Achslager leicht auseinanderdrückt. Anschließend trennen wir Fahrgestell und Aufbau durch Ausdrehen der vier Schlitzschrauben in den Ecken (Bild 3). Dadurch können die Metallstäbe der Türscharniere nach unten herausgezogen und die Türen herausgenommen werden. Sollten Sie das nicht wünschen, müssen Sie die Stäbe gegen Herausfallen sichern. Jetzt folgt eine Stellprobe auf dem Rungenwagen, der durch diverse Umbauten ans Ladegut angepasst werden kann. Wo man wegen der Breite der Trittbretter die Borde umklappen muss, werden die kurzen Steckungen, die die Borde halten, entfernt (Bild 4). Die Borde bitte mit viel Vorsicht umklappen und die kurzen Rungen wieder einstecken. Wo die Klappungen benötigt werden, diese erst



jetzt hochklappen. Sie rasten in waagerechter und senkrechter Stellung ein (Bild 5).



Auf der Unterseite des Wagens finden Sie die Geländer der Bremserbühne. Diese können seitlich herausgezogen und an einem Ende des Wagens eingesteckt werden, das Geländer mit Bremsgestänge an der Seite mit dem roten Handrad (Bild 6). Aus dem Zubehörbeutel werden noch die beiden Rangierertritte von unten angeschraubt und zwei gelbe kurze Rungen



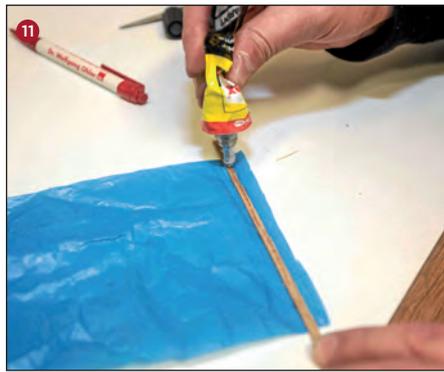
oben eingesteckt, um die Türen unterbringen zu können (Bild 7). Das Fahrgestell des Oldies wird aufgeladen und die Oberseite durch ein Stück Furnierholz (z. B. vom Schreiner oder Tischler) abgedeckt. Es lässt sich mit Messer und Stahllineal und auch mit einer Schere gut schneiden (Bild 8). Da beim Vorbild wahrscheinlich einige Fenster kaputt sind, kleben wir auf diese Fensteröffnungen Holzabdeckungen. Auch dazu wird Furnierholz (oder auch zusammengeleimte Kaffeemühlrührstäbchen) benutzt. Hier sollte man zuerst grob zurechtschneiden und dann mit einer Feile oder Schleifpapier genau einpassen (Bild 9). Aus dem ▶



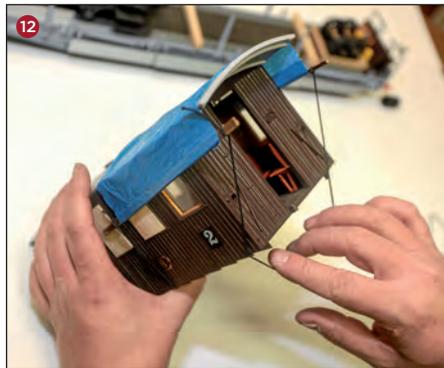
gleichen Material werden auch Füllungen für die Türöffnungen geschnitten und mit etwas Universalkleber eingeklebt oder einfach nur eingeklemmt (Bild 10). Nun ist bei solch einem alten Wagen meist ir-



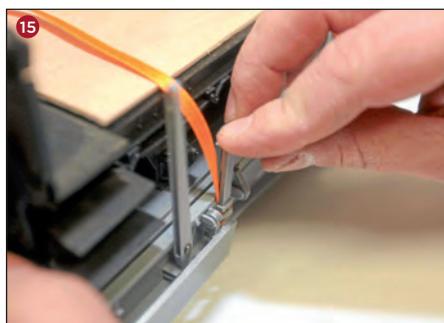
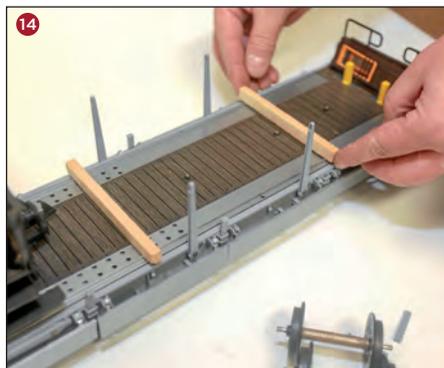
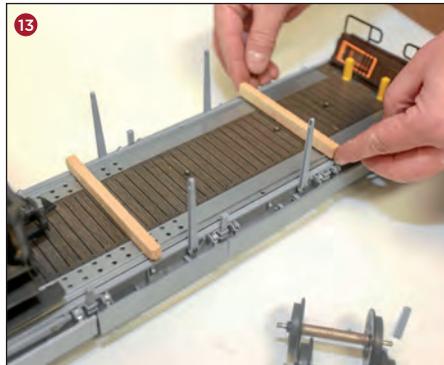
gendwo das Dach undicht. Hier sollte der Verfall durch eine Schutzplane aufgehalten werden. Sie entsteht aus einem Stück Abfallsack, in dessen Seiten wir ein dünnes Holzstäbchen einkleben und die Folie nochmals umlegen (Bild 11) Aus dem Material für den Artikel aus Depesche 4/16 schneiden wir noch Gummifäden zurecht und befestigen daraus zwei Schlaufen an den Stäbchen, sodass die Folie über das Wagendach gelegt und von den Gummischlaufen an Ort und Stelle gehalten werden kann (Bild 12). Der Wagenkasten ist ein bisschen breiter als die vorhandene Ladefläche, daher legen wir zwei Kanthölzer unter, damit er zwischen die Rungen passt (Bild 13). Zum Schluss fertigen wir aus vier kurzen zusammengeleimten Kanthölzern noch einen Rahmen, der die Radsätze gegen Wegrollen sichert, diese sollten ineinandergeschoben genau hineinpassen. Hierfür findet sich noch ein Platz am Wagenende neben den Türen



(Bild 14). Als Imitation der Spanngurte zur Ladungssicherung für das Fahrgestell benutzen wir schmales Stoffband, das bei diesem Wagen durch die Öffnungen für die Steckungen geführt und durch



Einstecken derselben eingeklemmt wird (Bild 15), dadurch kann man das Band sehr gut spannen. Genauso lassen sich auch die Radsätze und Türen sichern.



Das Spenden-Transparent

Kommen wir nun zum wichtigsten Teil für die Bahngesellschaft: Wir rufen mit einem Banner dazu auf, bei der Restaurierung mit Tatkraft oder Spenden zu helfen, genauso wie es die RhB im Original mit dem historischen Salonwagen (Art. 30653) getan hat. Dazu entwerfen wir am Computer einen passenden Text, der dann auf Stoff



gedruckt werden kann. Zu einem echten Stoffbanner kommt man durch einen Beschriftler, der auch Textilien bedruckt, oder bei einigen Online-Fotodiensten, dort bestellt man von der Vorlage ein T-Shirt oder einen Kissenbezug (Bild 1). Wir werden das genaue Vorgehen bei dieser Methode und die verschiedenen Möglichkeiten der Anwendung noch ausführlicher in einem späteren Artikel besprechen. (Der Autor hat zum Ausprobieren dafür seinen Tintenstrahldrucker mit einem Stück Leinen gequält, nur um hier ein fertiges Banner



zeigen zu können. Nicht nachmachen! Ist auch nicht wasserfest.) Das Banner wird mit seitlichem Überstand ausgeschnitten und nach Abmessen der notwendigen Breite an den Enden mit doppelseitigem Klebeband zu einer Schlaufe verklebt (Bild 2) oder vernäht. Das fertige Banner steckt man dann auf die Klappungen auf. In seiner Gesamtheit ist so ein Wagen entstanden, der absolut nicht alltäglich ist und allemal eine gute Begründung für einen Sonderzug mit Personenwagen für Begleitpersonal und weiteren Materialwagen abgibt (Bild 3). Der Fantasie sind hier keine Grenzen gesetzt. Allen Bastelvorschlägen gemeinsam sei der Hinweis mitgegeben, dass Sie die Innenteile der Verpackung an die veränderten Außenmaße der Wagen anpassen müssen, denn sie waren für leere Wagen hergestellt und das neue Ladegut sollte nicht beim Transport beschädigt werden.



Zubehör-Neuheiten für Gartenbahner

Was bringt das neue Modellbahnjahr für LGB Fahrer? Ein erster Blick auf die Neuheiten 2017 der Miniatur-Spezialisten Faller und Prehm.

FALLER/POLA

Willkommen im „Bären“!

Wer verstünde mehr von einem traditionsreichen, süddeutsch gestylten Landgasthof als die im Schwarzwald beheimateten Zubehörspezialisten von Faller? Der Gasthof „Zum Bären“ (Art. 331787) hat mit vertäfelten Giebeln, Fensterläden und einem gemütlichem Biergarten alles, was es für eine zünftige Einkehr in gemütlich-rustikaler Atmosphäre braucht. Eine entsprechende Anzahl an Tischen und Stühlen, eine Pergola, diverse Sonnenschirme sowie ein Gartenzaun sind in diesem hochwertigen Bausatz bereits enthalten. Zur Auslieferung angekündigt ist die Neuheit mit ihrem reizvollen Kontrast aus dem backsteinroten Erdgeschoss und dem in Holz-

optik braun verkleideten Obergeschoss für Mitte Februar. Ein prima Pendant für Gegenüber: ein Einfamilienhaus mit integrierter Werkstatt (Art. 331073). Schrauber und Bastler finden in diesem mit roten Ziegeln eingedeckten Haus einen Bausatz mit reizvollem Tüftelfaktor – die Türen des Hauses und die Tore der Werkstatt sind natürlich beweglich. Weitere Pola-Neuheiten wie ein Nebenbahnschuppen (Art. 330892), ein Lagerschuppen mit Büro (Art. 330880) oder ein roter Borgward mit Pritsche und Plane (Art. 331861) stellte Faller ebenfalls auf der Spielwarenmesse vor. Über die gesamten Neuheiten berichten wir in der nächsten Ausgabe.



GASTHOF „ZUM BÄREN“ (ART. 331787)



EINFAMILIENHAUS MIT INTEGRIERTER WERKSTATT. (ART. 331073).

PREHM

Dem wahren Leben auf der Spur

Was ist auf fast jedem Bahnhofsvorplatz anzutreffen? Richtig: eine Imbissbude. Das neue, fein detaillierte Standmodell aus High-Grad-Riesin (Art. 550130) ist einem Vorbild aus den 60er-Jahren nachempfunden, passt also herrlich zu einer Kleinstadtszene in der Dampflokzeit bzw. der späten Epoche III-Phase – nicht zuletzt dank seiner leichten Alterungsspuren. Passend zum Imbisswagen: der metallene Bratwurstverkäufer (Art. 500069). Adäquat gekleidet mit Schürze und Kochjacke, hat er gerade eine Bratwurst vom Grill geholt. Geordert hat sie ein Herr am Imbisswagen (Art. 500070), ebenfalls aus Metall gearbeitet, der die Szene mit Sakko, Lackschuhen, Jeans und weißem Hemd modisch korrekt abrundet.

Dem wahren Leben auf der Spur ist Prehm auch mit einem Notärzte-Team, bestehend aus zwei Sanitätern, Notarzt und einer verletzten Person, das als komplettes Medi-Set (Art. 500214) oder auch einzeln erhältlich ist. Während ein Sanitäter (einzeln: Art. 500210) bereits das Bein des auf einer Trage gesicherten Unfallopfers (Art. 500213) verbunden hat, überwacht der Notarzt (Art. 500212) dessen Vitalfunktionen. Seine Kollegin (Art. 500211) hält derweil den Tropf und informiert das Krankenhaus. Mit viel Zubehör ist dieses Ensemble ein Highlight im Alltag auf der

Modellbahnanlage. Im Bahnverkehr läuft zum Glück alles rund. Dafür sorgen zum Beispiel die Lokführerin „Karin“ (Art. 510511) und die Heizerin „Sabine“ (Art. 510512). Mit diesem Duo startet Prehm in Zusammenarbeit mit FGB eine neue Serie ausgefallener, handbemalter Metallfiguren, die für Humor auf der Bahn sorgen wollen. Und tatsächlich: Warum sollen Lokbesetzungen nicht auch mal weiblich und etwas luftiger bekleidet sein? Optisch machen die beiden Mädels jedenfalls mächtig was her, oder?

Auch für Liebhaber der Schweizer Bahnen erscheint weiteres Personal zur Ausgestaltung der G-Anlage. Im Umfeld von SBB und RhB ist natürlich auch die Schweizer Kantonspolizei vertreten. Mit dem Kantonspolizisten (Art. 500067) und seiner Kollegin (Art. 500068) gibt es jetzt zwei fein detaillierte, aus Zink-Magnesium hergestellte und von Hand mit UV-resistenten Farben bemalte Metallfiguren, ausgestattet mit der typisch eidgenössischen Helmkeppe: ein Muss auf jeder Schweiz-Anlage. Dank effektvoller LED-unter-Wasser-Beleuchtung eine Augenweide auf wirklich jeder Anlage ist schließlich der Brunnen „Tegel“ (Art. 510542), nachempfunden dem berühmten im Berliner Stadtteil Alt-Tegel stehenden „Schinkelbrunnen“ von 1880.



IMBISSBUDE (ART. 550130)



MEDI-SET (ART. 500214)

SABINE“ (ART. 510512)



SPUR-G-TERMINE VON MÄRZ BIS MAI 2017

Frühjahrserwachen

Dampflokszauber, Osterbrunch und verschiedene Modellbahnmessen: Diese Highlights machen den Saisonstart zu einer wahren Freude.

10.-12.03.

Faszination Modellbahn

Auch in diesem Jahr zählt die „Faszination Modellbahn“ als Internationale Messe für Modelleisenbahnen, Specials und Zubehör wieder zu den Highlights für jeden Modellbahn-Enthusiasten. Denn hier werden erstmals die Top-Neuheiten des Jahres präsentiert – rund um die Themengebiete Modelleisenbahnen, Echtdampfmodellbau und Modellbahnzubehör. Inklusive zahlreicher Mitmachaktionen.

Messe Sinsheim Halle 6
Neulandstraße 27
74889 Sinsheim
www.faszination-modellbahn.com

05.-09.04.

Intermodellbau

Im April lockt eine der weltweit größten Messen für Modellbau und Modellsport nach Dortmund. Auch Flugzeug-, Schiffs- und Automodelle gibt es dort zu bestaunen, doch LGB-Fans finden in Halle 4 auf dem Märklin Stand ihr Glück. Mit dem breiten Angebot an Spielflächen, Bastelworkshops und Vorführungen kommen von erfahrenen Modellbauern über Neu- und Wiedereinsteiger bis hin zu Kindern und Familien alle auf ihre Kosten.

Messe Westfalenhallen Dortmund GmbH
Rheinlanddamm 200
Westfalenhalle 3A-8
44139 Dortmund
www.intermodellbau.com



17.04.

Rollender Osterbrunch

Frohe Ostern mit den Harzer Schmalspurbahnen. Zum Osterfest gibt es dieses Jahr einen ganz besonderen Ausflug: Mit dem Sonderzug von Wernigerode geht es vorbei an der erwachenden Natur des Harzes bis zum sagenumwobenen Brocken. Ob man sich nun am traumhaften Ausblick erfreut oder am harztypischen Buffet schlemmt – diese Fahrt wird ein Genuss.

Harzer Schmalspurbahnen GmbH
Friedrichstraße 151
38855 Wernigerode
www.hsb-wr.de



01.05.

DEV-Saisonstart

Zum Saisonstart der Museums-Eisenbahn wird in diesem Jahr kräftig gefeiert. Die Lok Emden wird 75 Jahre alt, der Cabrio-Wagen wird eingeweiht und die Lok Spreewald feiert gleich ein ganzes Jahrhundert. Auch für den „Kaffieker“ beginnt an diesem Tag wieder die Saison.

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



14.05.

Mit Schall und Rauch durch Graubünden

Ein Stück Eisenbahngeschichte und traumhafte Alpenwelten erleben Sie an diesem Muttertag hautnah mit der Frühlings-Dampffahrt der Rhätischen Bahn. Zischend und dampfend zieht die RhB-Dampfloks die antiken Wagen hinterher und entführt in die Welt des Dampfzeitalters. Von Landquart über Chur, Filisur und Davos bieten sich dabei malerische Ausblicke auf das schweizerische Hochgebirge.

Rhätische Bahn AG
Bahnhofstrasse 25
CH-7001 Chur
www.rhb.ch

20.05.

Sonderfahrt mit Mallet-Lok 995901

Die schönsten Seiten der 120 Jahre alten Mallet-Lok 995901 festhalten, das macht diese Fotosonderfahrt möglich. Fotohalte, Scheinanfahrungen und Doppelausfahrten bieten ausreichend Gelegenheit für interessante Fotoaufnahmen. Bei ausreichender Teilnehmerzahl wird der T1 als Begleitfahrzeug – und weiteres Fotomodell – zum Einsatz kommen. Zur Stärkung werden kalte und warme Getränke sowie warme Speisen am Platz serviert.

Freundeskreis Selketalbahn e. V.
Gernrode (Harz)
Otto-Franke-Straße 2
06485 Quedlinburg
www.selketalbahn.de



20./21.05.

25 Jahre LGB-Freunde Niederrhein e. V.

Zum 25-jährigen Vereinsjubiläum darf mit den LGB-Freunden Niederrhein e. V. gefeiert werden. Verschiedene Ausstellungsbahnanlagen in Spurgröße G, Händlerangebote rund um das Thema Gartenbahn sowie die Präsentation neuer Produkte machen das Gartenbahntreffen zu einem großen Fest.

LGB-Freunde Niederrhein e. V.
Beekstraße 12
47228 Duisburg

LEIPZIG, KÖLN, ENGADIN

LGB vor Ort

Herbst 2016, Zeit für große Messen und Jubiläen. LGB war dabei, präsentierte faszinierende Neuheiten und übernahm eine Patenschaft.

Modell-Hobby-Spiel, 30. September bis 3. Oktober 2016 in Leipzig

Die Modell-Hobby-Spiel in Leipzig ist ein Anziehungspunkt für Gartenbahner. Das galt auch für das Jahr 2016. Hier vor Ort setzte der Märklin Stand auch schwerpunktmäßig auf LGB und die aktuellen Produktneuheiten. Und die Vorbild-Prominenz residierte gleich in der Nachbarschaft: Die Dampfbahnroute Sachsen, ein Zusammenschluss sächsischer Museumsbahnen hatte ihr Prestigeobjekt mitgebracht. Die originale I.K. Nr. 54 war samt Wagen des zugehörigen Zugs in die Halle transportiert worden und wurde zu Recht von allen Seiten bestaunt. Vor allem, als ihre Modelle vorgestellt wurden. Allen voran die I.K. und Wagen des schönsten Zuges der Welt von LGB. LGB Frontmann Andreas Schumann stellte sie dem gespannten Publikum vor.



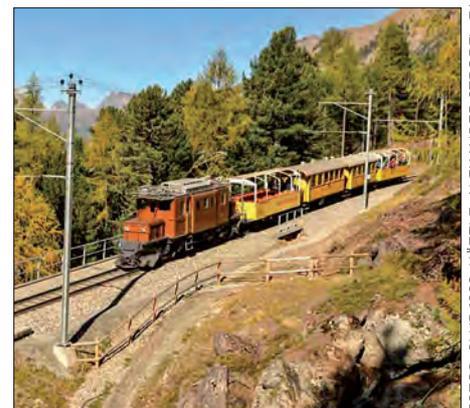
Internationale Modellbahn Ausstellung, 17.-20. November 2016 in Köln

Europa funktioniert – zumindestens im Bereich der Modellbahn. 15 verschiedene Anlagen von Clubs oder Einzelpersonen von Skandinavien bis Kroatien und Spanien zeigten in Köln sehr eindrücklich die Kreativität, die im Hobby Modellbahn steckt. Vielfalt war auch auf dem großen Stand von LGB/Märklin gefragt. Neben den verschiedenen Spuren (von Z bis G) standen vor allem die neuen aktuellen LGB Modellneuheiten im Mittelpunkt. Ebenfalls stark gefragt: die Vorträge zur Central Station 3, die mit ihrer neuen Bedienoberfläche und den erweiterten Funktionen zu beeindruckenden wusste. Als kleines Willkommensgeschenk konnten sich Clubmitglieder am Stand über einen Tischkalender freuen.



20-jähriges Jubiläum des Clubs 1889

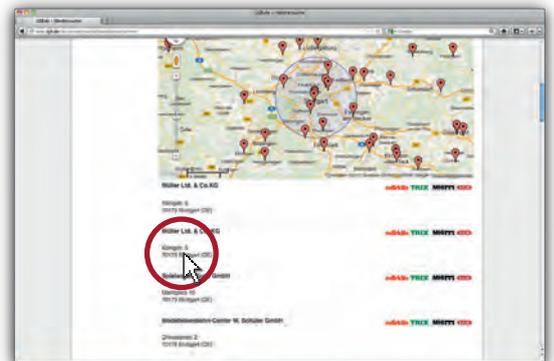
Unterwegs mit den LGB Vorbildern: Am 15. und 16. Oktober 2016 feierte der Club 1889 sein 20-jähriges Jubiläum mit Sonderzügen im Stundentakt auf den Gleisen der Rhätischen Bahn in der Schweiz. Die Vorbilder zahlreicher bekannter LGB Modelle waren im Einsatz, darunter auch das legendäre Rhätische Krokodil aus dem aktuellen LGB Sortiment mit dem Alpine Classic Pullman Express. LGB unterstützte dieses Jubiläum mit einer Patenschaft für einen historischen RhB-Wagen.



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

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

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

64347 Griesheim, Interessengemeinschaft Griesheimer Gartenbahner, 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) 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

86399 Bobingen-Reinhartshausen, LGB Freundeskreis Haus der Modellbauer und Sammler, Tel.: +49 (0) 175/ 8502059, E-Mail: hausdermodellbauer@gmx.de, Michael Forster, Hattenbergstraße 2

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

95030 Hof (Saale), GrossSpurige, Michael Patzak, Tel.: +49 (0) 92 86/1202, 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

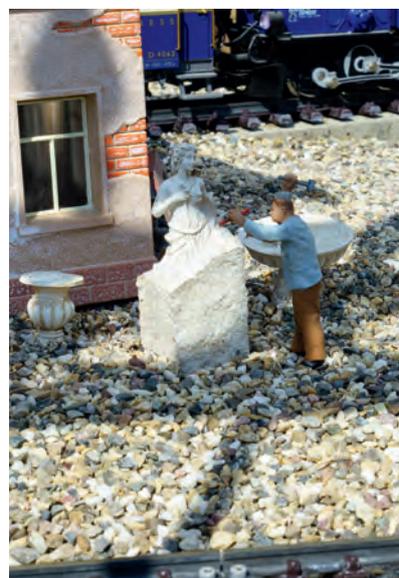
DK-5970 Ærøskøbing, „Ærøbanen“, Dieter Schumann, Tel.: +45 (0) 62 20 25 29, E-Mail: dsae@email.dk, Homepage: www.aeroebanen.dk

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

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

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

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



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



„Ich wollte immer eine Eisenbahn“

Die LGB Startpackung „Primus“ veränderte sein Leben: Rüdiger Stillhammer, Kameramann bei „Eisenbahnromantik“, besitzt heute eine einzigartige LGB Kollektion. Wir haben ihn besucht.

Sentimental Journey von Les Brown ist seit 1991 zur Hymne aller Eisenbahnfans des deutschsprachigen Raumes geworden. Es ist die Titelmusik von „Eisenbahnromantik“, der Sendung für alle Menschen, die sich kaum etwas Schöneres vorstellen können als fauchende Maschinen auf Schienensträngen, egal in welcher Spurweite. Das Gesicht des langjährigen Eisenbahnromantik-Frontmanns Hagen von Ortloff ist allseits bekannt. Die Leute, die dafür sorgten, dass die Bilder von Loks und Wagen auch wirklich laufen lernten, kennt man hingegen kaum. Deshalb wollen wir Ihnen einen vorstellen: Rüdiger Stillhammer aus dem Remstal in Baden-Württemberg. Er war Kameramann der ersten Stunde und begleitete die Lieblingssendung aller Eisenbahnfreunde, egal ob Dampfsonderfahrt,

Spielwarenmesse oder Modellbahnausstellungen, als Kameramann bis 1998. Und er besitzt eine LGB Sammlung, die verschiedene Räumlichkeiten seines Hauses ziemlich vollständig ausfüllt. Da stapeln sich die LGB Originalkartons von Loks, Wagen, Schienen und Magnetartikeln bis unter die Decke.

Bloß ein Kreis wird schnell langweilig

Ob ihn sein Beruf zur Modellbahn gebracht hat? „Nee, nee! Ich wollte als Kind immer ne Eisenbahn. Ich hatte eine, die mir meine Mutter gekauft hatte, die mehr oder weniger auch kein Geld hatte – nach dem Krieg. Die Bahn war eine Mignon (etwa Spur N, Anm. der Red.) und war Weihnachten immer aufgebaut. Dabei wollt ich eigentlich eine HO und hatte immer Märklin im

Kopf. Aber daraus wurde nichts. Viel später, um 1978, wurde es eine Gartenbahn, nachdem wir unserem Jungen zu Weihnachten eine Startpackung gekauft hatten.“ (Der gelbe Karton mit der Aufschrift „Primus“ steht heute ganz oben auf einem der LGB Stapel in Stillhammers Gartenbahnlager.) „Aber bloß ein Kreis wird schnell langweilig und ich bin nach Weihnachten sofort in die Stadt und hab' Schienenmaterial, Weichen und weiteres Zeug gekauft, damit ein bissle Abwechslung drin is. So fing das Ganze an.“ „Und dann war der Vater mehr angezündet als der Sohn“, wirft Rüdiger Stillhammers Frau Anke ein. „Ja, ja, ja! Das kam dann! Ich wollte ja sammeln und dann brauchst du ja die Modelle, die vorher schon da waren. Deshalb war dann auch eine ziemlich große Erstbestellung fällig. Trotzdem hab ich



Der Kameramann Rüdiger Stillhammer besitzt eine gewaltige LGB Sammlung. Sie enthält auch sechs der sieben exklusiven Metallmodelle von LGB.



natürlich nicht alles bekommen. Das hat sich erst im Laufe der Jahre ergeben, dass man gemerkt hat, wo man vielleicht eine Chance hat, das zu bekommen, was noch fehlt. Dann kam der Job dazu. Dann war ich jedes Jahr in Nürnberg auf der Messe zusammen mit Hagen von Orloff für Eisenbahnromantik. Und so kam ich vollends in die Sache rein.“ Ob er auch die Live-Aufnahmen draußen auf der Lok oder aus den Wagen gemacht hat? „Ja, sicher. Zum Beispiel hab ich auch auf der Furka-Bahn (Dampfbahn Furka-Bergstrecke, Anm. d. Red.) gedreht, wie die Steffenbach-Brücke im Herbst weggeklappt und im Frühjahr wieder aufgebaut wird. Oder wenn am Stuttgarter Bahnhof Dampf-Sonderfahrten waren und die Eisenbahnfans während der Fahrt mit dem Kopf aus dem Fenster und solchen Brillen gesurft haben (macht mit den Händen die Fernglashaltung) ... lauter Verrückte. Oder wenn man vorne auf der Lok in Aktion war und am Ende nicht nur das Gesicht schwarz war. Den Rasenden Roland auf Rügen hab ich auch noch zu DDR-Zeiten gedreht. Was die in Putbus noch im Lokschuppen an rollendem Material hatten! Toll!“

Wie wurde man damals Kameramann?

„Ich wollte immer Fotograf werden. Aber meine Mutter hat gesagt, ne, das machst du nicht, dieses Schlamperleben. Dann war das schon besprochen. Dann hab ich Starkstromelektriker gelernt, hab' mich 1962 beim SDR beworben und fing in der Beleuchtung an. Ich hab aber damals schon bei der Einstellung gesagt, ich möchte irgendwann zur Kamera wechseln. Das hat dann auch tatsächlich funktioniert. 36 Jahre war ich beim Sender.“ Stillhammer hatte Filmgrößen wie Heinz Rühmann, Georg Thomalla, Thomas Fritsch oder Günter Pfitzmann vor der Kamera und drehte mit Dieter Hallervorden die Nonstop-Nonsens-Reihe. War irgendwann außer der großen Sammlung auch eine Anlage in Planung? „Ja ich hatte eine Anlage im Kopf. Ich hab mir gedacht, ich baue auf dem Dachboden eine Innenbahn und gehe dann mit einer Doppelgleisspirale in einem wettergeschützten Glasturm am Haus runter und mache im Garten weiter. Aber als ich dann Kosten und Arbeit berücksichtigt habe, hab ich' gedacht, ne, das lässt du besser bleiben. Und deshalb wird in diesem Leben leider nichts mehr draus“, resümiert Stillhammer und blickt versonnen auf das Metallmodell seiner Shay-Waldbahnlok von LGB.

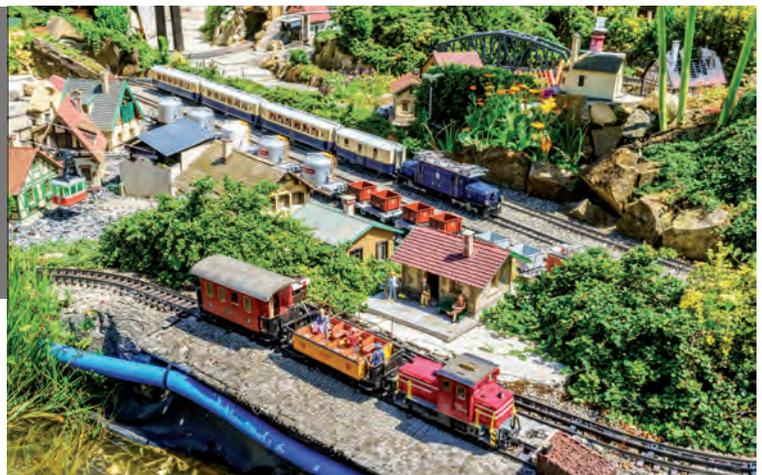


Top-Modell

Die F7 ist die meistgebaute Diesellok von General Motors Electro-Motive Division (EMD). Auch die Denver and Rio Grande Railroad besaß über 40 Exemplare und betrieb ab 1950 auch den berühmten Luxusreisezug California Zephyr. LGB bringt das dreiteilige Lokgespann und sechs verschiedene Wagen in Silber-Gelb. Zur Ausstattung gehören selbstverständlich eine mfx/DCC-Decoder und die komplette Wageninnenausstattung und -beleuchtung.

Top-Anlage

Die multinationale Anlage der Gartenbahnfreunde Unterensingen ist mit 600 Metern Gleislänge nahezu grundstückfüllend. Das vierköpfige Team baut seit Jahren und besitzt eine Lok- und Wagensammlung, die selbst auf dieser Marathonstrecke kaum unterzubringen ist. Wir waren da.



Tuning



Beim Bau von Bergen haben Indoor-Bahner einen Vorteil: Sie müssen auf Wetterfestigkeit keine Rücksicht nehmen. Andererseits stehen für die Überwindung von größeren Steigungen meist nur kürzere Strecken zur Verfügung. Sven Linden schildert seine Erfahrungen beim Alpenneubau unter Dach.

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

Die nächste LGB Depesche erscheint Anfang Mai 2017



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 über 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 2017



Nebenbahnlokschuppen



Überdachte Brücke



Reliefgebäude »Schwabentor«



Einfamilienhaus mit Werkstatt

- mit roten Ziegeln
- Wohnbereich und Werkstatt
in einem Gebäude
- Bewegliche Türen und Tore

Der **Neuheitenprospekt 2017** ist ab sofort
im Fachhandel oder direkt über FALLER erhältlich.
Fragen Sie Ihren Fachhändler.