

NEU!

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



WWW.LGB.DE

DAS MAGAZIN FÜR LGB FREUNDE

AUSGABE 1/2015

Depesche



Das digitale Startset

Perfekter Einstieg in eine neue Gartenbahn-Dimension



TRAUMANLAGE

138 Gleismeter und 600 Bonsaipflanzen



HARZBULLE

Das Topmodell zum 60. Neubaulok-Jubiläum



D 254267

Nächster Halt!

INTER MODELLBAU DORTMUND



Messe für Modellbau und Modellsport

15. - 19. April 2015

www.intermodellbau.de

LIEBE LESERIN, LIEBER LESER



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

Nach über fünf Jahren halten Sie wieder eine LGB-Depesche in Händen. Mit der Wiederaufnahme der LGB Kultmarke wollen wir ganz bewusst an die LGB Tradition anknüpfen. Seit jeher galt LGB als ein bodenständiges, sehr familiär geführtes Unternehmen. Werte, die sich in der neuen Gesellschafterstruktur von Märklin ebenfalls wiederfinden und auch Maßstab für den künftigen Erfolgsweg von LGB sind. So haben wir bereits im vergangenen Jahr sehr intensiv mit vielen LGB Freunden den Gedankenaustausch gesucht und waren auf sehr vielen Events direkt vor Ort. Neben ihren Anliegen zu neuen Produkten und Produktverbesserungen gab es einen weiteren Wunsch: als Magazin und technisch profunde Informationsquelle doch die Depesche wieder aufleben zu lassen. Ein Wunsch, dem wir gerne nachkommen.

Offen für Neues und der Tradition verpflichtet: Entlang dieser Leitlinie wollen wir natürlich die Gartenbahn weiterentwickeln. Dazu gehört neben interessanten Modellen – die wir in diesem Jahr sehr zahlreich ausliefern – auch die Digitaltechnik. Sie finden in dieser Ausgabe mehrere Beiträge zur Central Station 2. Die ersten Anwendungen haben gezeigt: Die bewährte Steuerungstechnik bringt für Gartenbahner eine ganz neue Funktionsvielfalt und vereinfacht viele Abläufe im Fahrbetrieb.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Lesen der neuen Depesche, in der wir ein pralles Paket aus faszinierenden Anlagen und Bauprojekten, Techniktipps und hochinteressanten Neuheiten 2015 für Sie geschnürt haben. Und freuen uns natürlich auf Ihr Feedback.

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

SILVIA RÖMPF

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

ANDREAS SCHUMANN

Ein Traummodell:
Der LGB Harzbulle
zum 60. Jahrestag der
Neubauloks von LKM
Babelsberg trägt die
Nummer 99 7238-1
und ist ein Paradebei-
spiel vorbildgetreuer
Fertigung.





14 Eine der schönsten Dampf-loks des Jahres: Der Harzbulle in der Neubauversion kommt als Modell mit zwei Bühlermotoren und DCC-Schnittstelle.

MODELLE UND ANLAGEN

TOP-ANLAGE (OBEN) 6
Sven Hoffmanns Bahnraum trumpft mit 138 Gleis-metern, liebevollster Gestaltung und 600 Bonsai-pflanzen auf.

TOP-MODELL 14
60 Jahre Neubauloks aus Babelsberg! LGB feiert mit und bringt die 99 7238-1 der Harzer Schmalspur-bahnen.

VORBILD 20
Der Alpine Classic Pullman Express fährt als Eisen-bahnkleinod auf der Rhätischen Bahn. Zwei weite-re der vier Salonwagen und den Gepäckwagen des Zuges gibt's jetzt von LGB.

NEUHEITEN 2015 24

Lokraritäten und jede Menge neuer Wagen werden das Gartenbahnjahr 2015 gründlich verschönern.

LGB DIGITAL: STARTPACKUNG 36

Die Central Station 2, eine Lok mit mfx-Decoder und zwei Wagen legen den Grundstein für den komforta-belsten Digitalbetrieb aller Zeiten.

TIPPS UND KNOW-HOW

SIND 5 AMPERE GENUG? 30

In seiner Kolumne kommentiert Stefan Kühnlein die Diskussion um gewünschte und notwendige Ströme.

CLUBNEWS 31

Clubmodell, Leserreise, Messen.





36 Mit der Central Station 2 und Loks mit mfx-Decoder beginnt eine neue Ära der Digitalsteuerung.



24 LGB Gründerlok, Allegra in Blau, Dampflok 99 6001 DR und vieles mehr: das Neuheitenjahr 2015.



48 Wer seine Gartenbahn aus der Lokführerperspektive erleben will, muss es machen wie Wolfgang Wildner.

LGB DIGITAL TEIL 4 40

Loks einrichten auf der CS2: Profi Frank Mayer erklärt wie's geht.

NEU IM FACHHANDEL 44

Von „Franzburg“ bis Wernigeroder Gerätewagen: die Neuheiten im Februar.

FÜHRERSTANDMITFAHRT 48

Ihre Gartenbahn von der Lok aus gesehen: Leser Wolfgang Wildner zeigt, wie.

ZUBEHÖR 52

Wunderschöne und praktische „Nebensachen“ aus dem Gartenbahnland.



LGB WELT

LESERFRAGEN 28

PORTRAIT 43

AKTUELL 54

KALENDER 56

LGB NACHWUCHS 59

HÄNDLER 60

IMPRESSUM 61

12 Die technischen Highlights der Topanlage im Überblick



Svens Showbahn

Die LGB Anlage von Sven Hoffmann ist eine bis ins Detail ebenso liebevoll wie perfekt inszenierte Modellbahn.

Ein handwerkliches und gärtnerisches Meisterstück ist sie obendrein.



Svens Gartenzüge und seine Anlage faszinieren. Eine imposante Landschaft hat Sven Hoffmann zusammen mit seiner Familie im Vorgarten seines Hauses erschaffen – perfekt inszeniert bis ins kleinste Detail. Überall gibt es etwas zu entdecken. Ein zweiter, dritter und vierter Blick lohnen. Viele Zuschauer bleiben lange am Gar-

tenzaun des Einfamilienhauses in der Nähe von Ludwigsburg stehen, wenn Sven Hoffmann und seine Familie sonntags die LGB Züge aufgleisen und sie durch die Bahnlandschaft rollen lassen.

Der gewaltige über zwei Meter hohe Berg mit Zahnradbahn-Haltestelle, Berghöfen, Gaststätten, Käserei, Bergsteigern und vielen Wanderern ist ei-

ner der Blickfänge im Vorgarten. Der 13 Meter lange Viadukt ist ein anderer. Er führt die Züge um den Bergriesen herum zu einer lang gestreckten Fachwerk-Brücke und zu einem beeindruckenden Felsmassiv mit tiefer Schlucht und Bergquelle. Die versorgt den fast zwei Meter breiten Gartenteich mit Frischwasser. Die Anlage füllt den gesam-



ten Vorgarten aus und setzt sich im Garten an der Seitenstraße fort. 20 Tonnen Splitt, 50 Natursteine sowie 600 Bonsai-Bäumchen und Bodendecker bilden zusammen mit 138 Metern Gleis, vier Bahnhöfen, vier Brücken, 30 Häusern und weit über 500 Figuren ein vielseitiges, aber harmonisches Ganzes. Es ist eine perfekt inszenierte Modellbahn im Garten – mit Überraschungsmomenten.

Das fängt bei den Zugbewegungen an. Sobald ein Zug den viergleisigen Bahnhof Hessigheim verlässt, um am Fuße des Berges in den Bergtunnel einzufahren, taucht er kurz darauf aus einer etwas höher gelegenen Tunnelausfahrt hinter dem Bahnhof wieder auf, um bald darauf in einem weiteren Bergtunnel zu verschwinden. Minuten später

verlässt er erneut den Berg – diesmal in Halbhöhenlage, um seine Fahrt auf dem gewaltigen Viadukt fortzusetzen.

Ein Blick in den Gleisplan erklärt die raffinierte Streckenführung. Die Bahn besteht aus sichtbaren oberirdischen Gleisen, die sich über mehrere Ebenen verteilen, und nicht sichtbaren unterirdischen Strecken. Sie führen durch den Berg und in einem versteckten Lichtschacht am Haus entlang. Die unterirdischen Strecken sind mehrgleisig angelegt und nehmen zum Teil einen interessanten Verlauf. So leitet eine Kreiselauffahrt im Berg die Züge vom Plateau bis auf die Höhe des Viadukts, wo die Züge den Berg wieder verlassen.

Hinter dieser Streckenführung steckt viel Planung und eine akribische

Umsetzung der Baupläne. Allein die erste Bauphase dauerte fast neun Jahre. 2002 fing alles an. Sven Hoffmann goss die ersten fünf Zentimeter dicken Schienentrassen aus Beton und Quarzsand. Der Boden des Vorgartens wurde ausgehoben, der Betonsockel für den Berg gegossen. Nach und nach entstanden weitere Schienentrassen. Die ersten Viaduktbögen entstanden – ebenfalls aus Beton. Der Lichtschachttunnel und die Trassen im Berg nahmen Form an. Der Berg und der Viadukt wuchsen, ein Teich und mehrere Eisenbrücken kamen hinzu. Später folgte das lang gestreckte Bergmassiv aus Styrodur, das sich heute bis in den Gartenbereich zur Seitenstraße erstreckt.

Der Bau und Ausbau des über zwei ►



Eine Gitterbrücke führt die Züge sicher über die Schlucht, in deren Tiefen ein großzügig bemessener Wasserzulauf den fast zwei Meter breiten Teich mit Frischwasser versorgt. Im Teich ziehen Goldfische und Kois ihre Runden.



Meter hohen Berges dauerte einige Jahre. Der Berggriese ist heute eine Attraktion – äußerlich und in seinem Innern. Dort liegt ein kleiner Raum mit drei Gleistrassen sowie einem Schaltschrank mit der Elektrik der gesamten Anlage, die auf das analoge Stellen der Magnetartikel setzt und eine entsprechende Menge an Kabeln erfordert.

Bepflanzung: Bonsaibäumchen, Bodendecker im Splittbett

Jahr für Jahr wuchs die Anlage um neue Details und viele Pflanzen, die das weiß-beige Splittbett im Garten immer mehr belebten. Viele Pflanzen wurden eingesetzt und später wieder entfernt. Bonsaibäumchen und Bodendecker erwiesen sich für die Begrünung des hoffmannschen Gartens als ideal. Die zierlichen Bäumchen sind mit ihren Wurzelballen samt Erde und Topf in die bis zu 20 Zentimeter tiefe Splittschicht der Anlage eingesetzt. Die Zweige und auch die Wurzeln werden regelmäßig geschnitten. So beleben sie zum Teil bereits seit neun Jahren maßstabsgetreu die Bahnstrecken. ►

Viel Verkehr auf vielen Ebenen: Auf der Hoffmann-Bahn fahren bis zu sechs Züge gleichzeitig auf Gleisen, die über mehrere Ebenen und zum Teil unterirdisch geführt werden.

BAUTIPP | Bau einer Berggruppe

Die Berggruppe am See hat für die Hoffmann-Bahn drei Funktionen: Sie überdeckt einen Teil des Lichtschachts mit versteckten Gleisen, sie ist der Übergang zum Viadukt und schließlich enthält sie eine Schlucht, über die der See mit Frischwasser versorgt wird. Die drei Funktionen bestimmten die Form der Berggruppe. Basismaterial der Berggruppe waren zwei große Klötze aus Styropor mit hoher Festigkeit (Gewicht: 20 bis 30 Kilogramm pro Kubikmeter). Ein Klotz war 5 x 1 Meter groß, der andere 2 x 1 Meter. Beide Klötze waren jeweils 1,25 Meter hoch. Der lange Block war vom Händler bereits vorgeschnitten – mit einem V-Ausschnitt für die Schlucht und einem Bogen für den Kurvenbereich. Den Grobschnitt und Feinschnitt der Bergformen erledigte Hoffmann per Hand mit dem Cuttermesser. Selbst beim Feinschnitt des Gleisbetts setzte er es ein, was jedoch einiges an Übung erfordert, wie er betont. Vom Einsatz eines Handhobels rät er ab, da sich Styroporteilchen bei der Bearbeitung elektrisch aufladen und an Körper, Kleidung und Werkzeug haften.

Nach dem Grobschnitt kontrollierte Hoffmann den Bergrohling immer wieder mit den Anlagenteilen und legte die nächsten Schnitte fest. Diesen Prozess wiederholte er unzählige Male. Nach dem Ausschneiden der Bergdetails bearbeitete er die Oberfläche des Styroporberges mit Sandsteinpaste. Sie macht das Styropor wetterfest. Die Paste gibt es in verschiedenen Farben, sie lässt sich gut mischen und wird mit dem Spachtel aufgetragen.

Die Mauern auf der Rückseite des Berges und einige Stellen auf seiner Frontseite wurden aus Sandsteinmauern erstellt. Ausgangsmaterial waren verschiedene Sandsteinmatten aus denen Sven Hoffmann Steinchen herauschnitt und sie kombinierte, um ein unregelmäßiges Steinmuster hinzubekommen. Die Steine wurden mit Pattex auf das Styropor geklebt, das zuvor mit Lösemittelblocker bearbeitet worden war. Mit einem speziellen Imprägniermittel machte er die Sandsteinchen wetterfest.

Die Berggruppe ist nicht im Garten befestigt. Ihre Stabilität erhält sie durch die darauf liegenden Gleistrassen aus Beton. Die gesamte Bauzeit der Berggruppe dauerte rund sechs Monate. Bereits seit mehr als fünf Jahren stehen die Berge im Garten der Hoffmanns – in einem tadellosen Zustand.



Zunächst zeichnete Hoffmann die Umrisse der geplanten Berggruppe auf die großen Styroporblöcke. Dann sägte er die Grobformen mit einer Handsäge aus, was jedoch nicht so recht funktionierte. Ebenfalls problematisch war der Einsatz eines Handhobels. Viel besser klappte es mit dem Cuttermesser, das er dann für die gesamten Ausscheidarbeiten einsetzte.



Nach dem Grobschnitt setzte Hoffmann den Bergrohling immer wieder in die Anlage ein, um die Passgenauigkeit zu kontrollieren und weitere Markierungen für die nächsten Feinschnitte festzulegen. Dieses Markieren, Feinschneiden und Kontrollieren wiederholte er unzählige Male, bis alles passte.



Die Oberflächen der Berge wurden mit Sandsteinpaste veredelt. Diese Spezialpaste macht das Styropor für den Außeneinsatz wetterfest. Die Paste gibt es in verschiedenen Farben, sodass mit dem Auftragen der Paste per Spachtel gleichzeitig die Berggruppe farblich gestaltet wird. Rund 300 Gramm Sandsteinpaste pro Quadratmeter wurden benötigt.



Für den Bau der Mauern nahm Hoffmann die Form der geplanten Mauerfläche auf Papier ab. Er zeichnete die Steine ein und schnitt sie dann aus verschiedenen Steinmatten heraus. Entsprechend der Vorlage klebte er das Mauerwerk mit Pattex auf. Die Steine wurden anschließend verfugt und mit einem Imprägniermittel wetterfest gemacht.



ANLAGENIMPRESSIONEN

Die Anlage von Sven Hoffmann ist eine echte Modellbahn im Garten. Sie beeindruckt durch viele liebevoll ausgearbeitete Details und ihr harmonisches Gesamtbild. Fast in jedem Jahr kommen weitere attraktive Details hinzu. Die hier vorgestellten Motive sind nur eine kleine Auswahl der vielen beeindruckenden Highlights dieser Anlage.

- 1 Die Hoffmann-Bahn überrascht den Betrachter mit ihrer Gleisführung, die sich zum Teil auf engstem Raum auf vier Ebenen verteilt. In wenigen Streckenabschnitten ist dies so deutlich zu sehen wie hier. Brücken und der lang gestreckte Viadukt verteilen das rollende Material auf mehrere Ebenen. Meist verlaufen die tiefer gelegten Gleise unterirdisch, in diesem Streckenabschnitt sind sie hingegen zu sehen.
- 2 Der über zwei Meter hohe Berg ist das auffälligste Highlight der Hoffmann-Bahn. Zunächst fallen die massiven grauen Gebirgsformationen und die vielen Bonsaibäumchen auf. Auf den zweiten Blick beeindruckt die wunderschön herausgearbeiteten Szenen am Gasthaus, am Bergbahnhof, an der Bergbrücke oder am Gipfelkreuz. Nicht zu erkennen: Dieser Berg ist innen hohl und begehbar. Er beherbergt eine interessante Streckenführung und den großen zentralen Schaltschrank für die gesamte Elektrik der Anlage.
- 3 Bahnhof Berg ist die Endstation der einspurigen Zahnradbahn-Pendelstrecke, die vom See hinauf auf den Berg führt. Die Bergstation beeindruckt zunächst durch das sie umgebende, gewaltige Bergmassiv. Durch die vielen detailliert herausgearbeiteten Szenen – wie etwa den Serpentinweg zum Bahnhof und die lebendige Vielfalt der Bonsaibäumchen blüht sie richtig auf.
- 4 Der rund 13 Meter lange Viadukt schlängelt sich um den Berg herum und verbindet ihn mit dem Bergmassiv am See. Der Viadukt setzt sich aus vielen selbst betonierten Bögen und Pfeilern zusammen. Um sie zu fertigen, musste Sven Hoffmann zuerst die entsprechenden Gussformen herstellen.
- 5 In der zweiten Bauphase entstand hinter dem Bahnhof Hessigheim eine Plateaubene mit weiteren Häusern. Selbst gebaute Gabionen kamen hinzu. Sie wurden in Terrassenform aufeinander geschichtet, um das Abrutschen der Steine auf die Gleise zu verhindern. Das funktioniert perfekt und hinterlässt optisch einen ebenso perfekten Eindruck.
- 6 Der kleine Bahnhof See am Gartenteich ist der Ausgangspunkt der eingleisigen Zahnradbahn-Pendelstrecke, die die Reisenden zum Berg hinaufführt. Ein Gleis, ein Prellbock, ein Bahnsteig mit Bänken und ein kleines Wartehäuschen sind unmittelbar an der kleinen Uferpromenade aufgebaut. Dort lädt ein kleiner Imbiss mit Tischen und Bänken sowie einem Sandkasten große und kleine Gäste zur Rast ein. Die Uferanlage ist bis ins Detail liebevoll gestaltet, einschließlich einer Uferbefestigung aus gemauerten Steinchen, Metallgeländer, Straßenlaternen und einem Treppe abgang zum See mit seinen Kois.

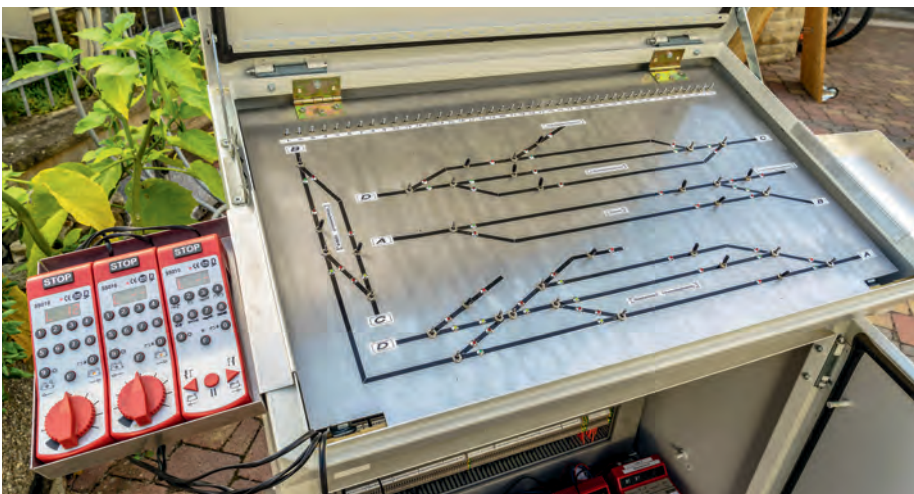


Bepflanzung: 600 Bonsais und Bodendecker

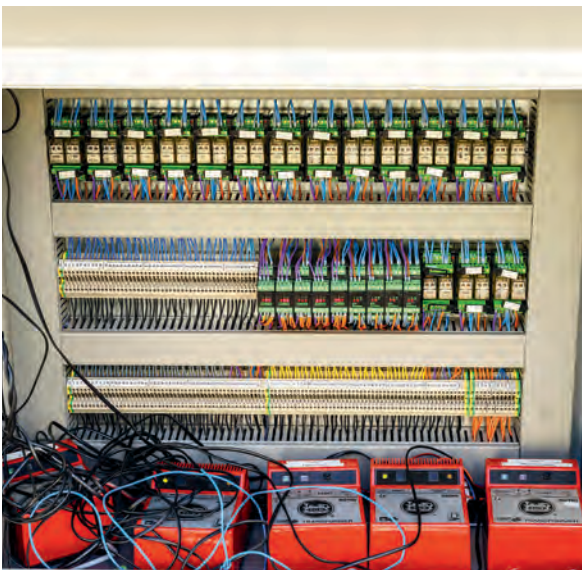


Bonsais und Bodendecker beleben auch den großen Berg im Vorgarten der Hoffmanns. Über 175 Pflanzen sind allein am Bergmassiv eingesetzt. Maßstabsgerecht bereichern sie die beeindruckende Berglandschaft, die gleichzeitig mit vielen lebendigen Szenen aufwartet. Die Pflanzen kultiviert Sven Hoffmanns Mutter.

Technische Besonderheiten: Stellwerk und Digitales



Das Gleisbilddisplay im selbst gebauten mobilen Schaltpult informiert über den Status der Weichen und Trenngleise und erlaubt das unkomplizierte Stellen der Magnetartikel. Die Beleuchtung der Häuser wird ebenfalls damit geschaltet. Ein klappbarer Deckel schützt das Display vor Regengüssen.



Im mobilen Schaltschrank sind unter dem Gleisdisplay die dazugehörigen Kabel übersichtlich eingebaut und auch die Trafos der Anlage untergebracht. Das stabile Kastenpult steht auf Rollen, so lässt es sich schnell an den Einsatzort oder den Unterstellort bewegen.

In der zweiten Bauphase wuchs die Plateaubene hinter dem Bahnhof Hesse. Selbst erstellte Gitternetze in Terrassenform (Gabionen) kamen hinzu, um das Abrutschen der Steine auf die Gleise zu verhindern. Eine Bewäs-

Auf Hoffmanns Gartenbahn möchte man einfach mal Urlaub machen

serungsanlage wurde eingebaut, um die Wasserversorgung der Pflanzen zu übernehmen. Die Zahnradbahnstrecke mit den beiden Bahnhöfen Berg und See entstand. Der Ausbau auf der Hoffmann-Bahn geht immer weiter. „Gebaut wird in der Woche, gefahren wird am Sonntag“, beschreibt Sven Hoffmann seinen Gartenbahnrythmus. An Fahrtagen sind im Garten meist zwei oder drei Züge unterwegs. Ganz entspannt kann er dann fahren, berichtet er. Dabei bleibt genügend Zeit für einen Schwatz mit den Zuschauern, die sich schnell am Gartenzaun einfinden, sobald bei den Hoffmanns die Züge rollen. „Natürlich können auch fünf Züge (ohne Zahnradbahn) gleichzeitig fahren“, ergänzt er. Doch das erfordert höchste Aufmerksamkeit vom Fahrdienstleiter am mobilen Fahrpult, um den reibungslosen Zugverkehr auf der weitläufigen Bahn mit zum Teil nicht einsehbaren Streckenabschnitten sicherzustellen.

Praxisnah gelöst: Das mobile Fahrpult versammelt die Anlagensteuerung.

Die Steuerzentrale der Anlage, die digital gefahren und analog gestellt wird, ist in einem mobilen Pult untergebracht. Die Fahrzentrale ist ein weiteres Highlight der Hoffmann-Bahn. Das selbst gebaute Pult enthält ein Gleisbilddisplay mit Kippschaltern zum Steuern von Trenngleisen und Weichen sowie roten und grünen LEDs, die über den Status von Weichen und Stromfluss auf den Trenngleisen informieren. 19 Weichen und zehn Trenngleise werden damit gestellt, außerdem schaltet es auch die Beleuchtung der Häuser. Im Steu-

GLEISPLAN

Anlagensteckbrief

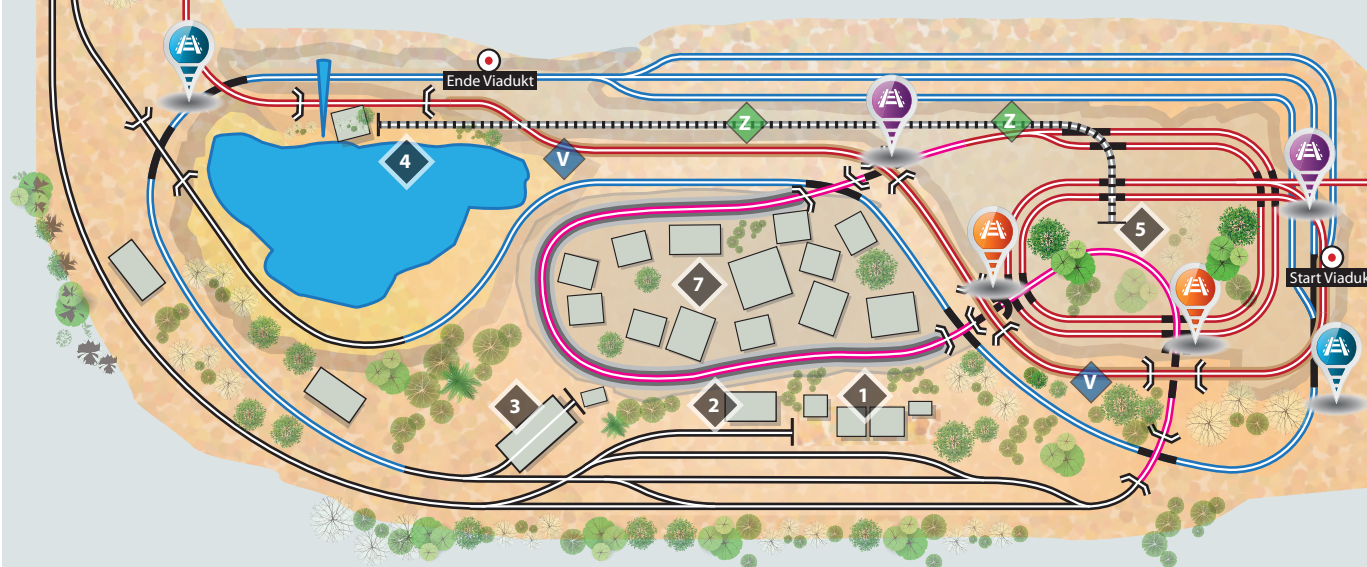
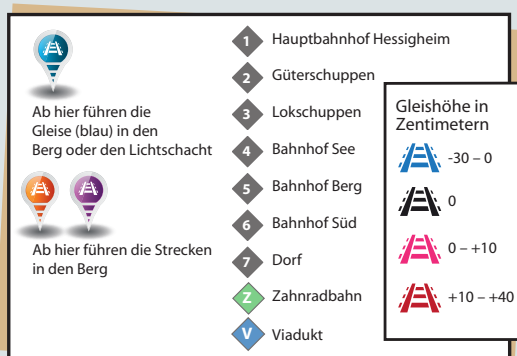
Baubeginn:	2002
Gleismeter:	138 Meter
Fahrbetrieb:	digital
Weichenschaltung:	analog
Anzahl Weichen:	19
Brücken:	4
Längste Brücke:	1,60 Meter
Spannweite	
Tunnelstrecken:	4
Zahnradbahnstrecken:	1
Bahnhöfe:	4
Besonderheiten:	selbst gebautes, mobiles Fahrpult
Pflanzen:	600 Bonsai und Bodendecker

Noch einige Fakten zur Technik: Die 138 verbauten Gleismeter sind in zwei Stromkreise aufgeteilt. Pro Fahrkreis stehen fünf Ampere zur Verfügung. Die Stromeinspeisung erfolgt an jeder der zehn Trennstellen der Anlage. Für genügend Strom auf der Anlage sorgen neben der MZS Zentrale III ein Booster, zwei Fahrstromtrafos sowie ein Weichentrafo. Die Züge werden mithilfe von fünf LGB Lokhandys digital gesteuert.

erschrank sind ebenfalls die Trafos der Anlage untergebracht. Das Pult steht auf Rollen und besitzt einen klappbaren Deckel. Er schützt das Display, falls ein Regenschauer die Hoffmanns überrascht. Dank seiner Rollen lässt sich die komplette Schaltzentrale schnell in Sicherheit schieben.

Das mobile Fahrpult ist über drei 50-adrige Kabel mit der Anlage verbunden. Die Kabel enden in großen Maschinenanschlusssteckern, die ihr Gegenstück in einem Anschlusskasten am Gartenzaun finden. Der ist wiederum über die gleichen 50-adrigen Kabel fest mit einem großen Schaltschrank im Bauch des Berges verbunden, der alle Weichenkabel, Schieneneinspeisungen und Beleuchtungskabel der Gartenbahn-Anlage zusammenführt. Erst diese Konstruktion macht's möglich, das Fahrpult mit wenigen Handgriffen zu demontieren und zu verstauen.

Die hoffmannsche Bahn ist eine echte Familienbahn. Die ganze Familie einschließlich der Großeltern waren und sind am Bau und der aufwendigen Betreuung der Anlage beteiligt. Und so überrascht es kaum, dass Sven Hoffmann an Fahrtagen schnell viel Gesellschaft bekommt, wenn er sein Gartenzüge kreisen lässt.



Der Harzbulle

Die Geschichte der Harzer Schmalspurbahnen ist gleichzeitig die der leistungsfähigsten deutschen Schmalspurloks. Das brandneue LGB Modell der DR 99 7238-1 macht dem Spitznamen der 700 PS starken HSB-Dampflok alle Ehre.



Bereits zu Beginn der 30er-Jahre gab es bei der DRG (Deutsche Reichsbahn Gesellschaft) Bestrebungen, ältere preußische Schmal-spur-lokomotiven – vor allem im Bereich der Reichsbahndirektion Erfurt, aber auch auf badischen, bayerischen und württembergischen Strecken – durch eine neue Einheitslok zu ersetzen. Unter anderem bedingt durch die vorangegangene Wirtschaftskrise wurden aber im Jahre 1931 nur drei solche Loks abgeliefert. Gebaut wurden sie von der Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft, vormals L. Schwartzkopff.

Die Loks mit den Betriebsnummern 99 221 bis 99 223 wurden alle auf der in Thüringen gelegenen Schmal-spur-strecke von Eisfeld nach Schönbrunn eingesetzt. Es handelte sich um große, fünffach gekuppelte Tenderloks, die mit einer Länge von 11,64 Metern, einem Gewicht von 66 Tonnen und einer Leistung von 700 PS neue Maßstäbe für Meter-

60 Jahre Neubauloks aus Babelsberg

spurloks setzten. Ihre Höchstgeschwindigkeit betrug nur 40 Stundenkilometer, was aber für den vorgesehenen Einsatz völlig ausreichte. Die Loks bewährten sich recht gut, allerdings unterblieb ein Nachbau, da zunächst den Einheitsloks für Normalspur bei der Beschaffung Vorrang eingeräumt wurde.

1944 wurden im zweiten Weltkrieg die Loks 99 221 und 99 223 in Norwegen auf der Thamshavnbanen in der Nähe von Trondheim eingesetzt, nachdem der elektrische Betrieb dort aufgrund der Kriegereignisse eingestellt wurde. Als nach dem Krieg der elektrische Betrieb auf dieser Bahn wieder aufgenommen wurde, waren die beiden Loks überflüssig und wurden 1953 verschrottet.

Die 99 222 blieb dagegen auf ihrer Stammstrecke in Thüringen im Einsatz, bis diese 1966 komplett stillgelegt wurde. Im Anschluss daran versetzte die DR diese Lok in den Harz, wo sie im Zuge der Einführung der EDV-Nummern im Jahre 1970 die Betriebsnummer 99 7222 erhielt. 1973 wurde die Lok modernisiert und erhielt einen Mischvorwärmer, ►

was ihr Erscheinungsbild deutlich änderte. Nach der Gründung der HSB 1993 wurde auch diese Lok übernommen. Sie hatte allerdings im August 1994 einen Unfall, bei dem sie einige Schäden davontrug. Im Zuge des Wiederaufbaus erhielt sie wieder den ursprünglichen Oberflächenvorwärmer, sodass sie heute das Bild des Ablieferungszustands wiedergibt und sich mit der runden Trommel quer in der Rauchkammer doch deutlich von den Neubauloks mit dem Mischvorwärmerkasten unterscheidet.

Als zu Beginn der 50er-Jahre fast alle Schmalspurbahnen in der ehemaligen DDR von der DR übernommen wurden, bestand der Triebfahrzeugpark der Metterspurbahnen im Harz aus vielen verschiedenen, stark überalterten und leistungsschwachen Loks. Daher ergab sich für die DR die Notwendigkeit, neue Loks für diese Strecken – aber auch für die Strecke Eisfeld-Schönbunn zu beschaffen.

Nach dem Vorbild der 99 222 wurde von LKM (Lokomotivbau Karl Marx) Babelsberg – vormals Orenstein & Koppel

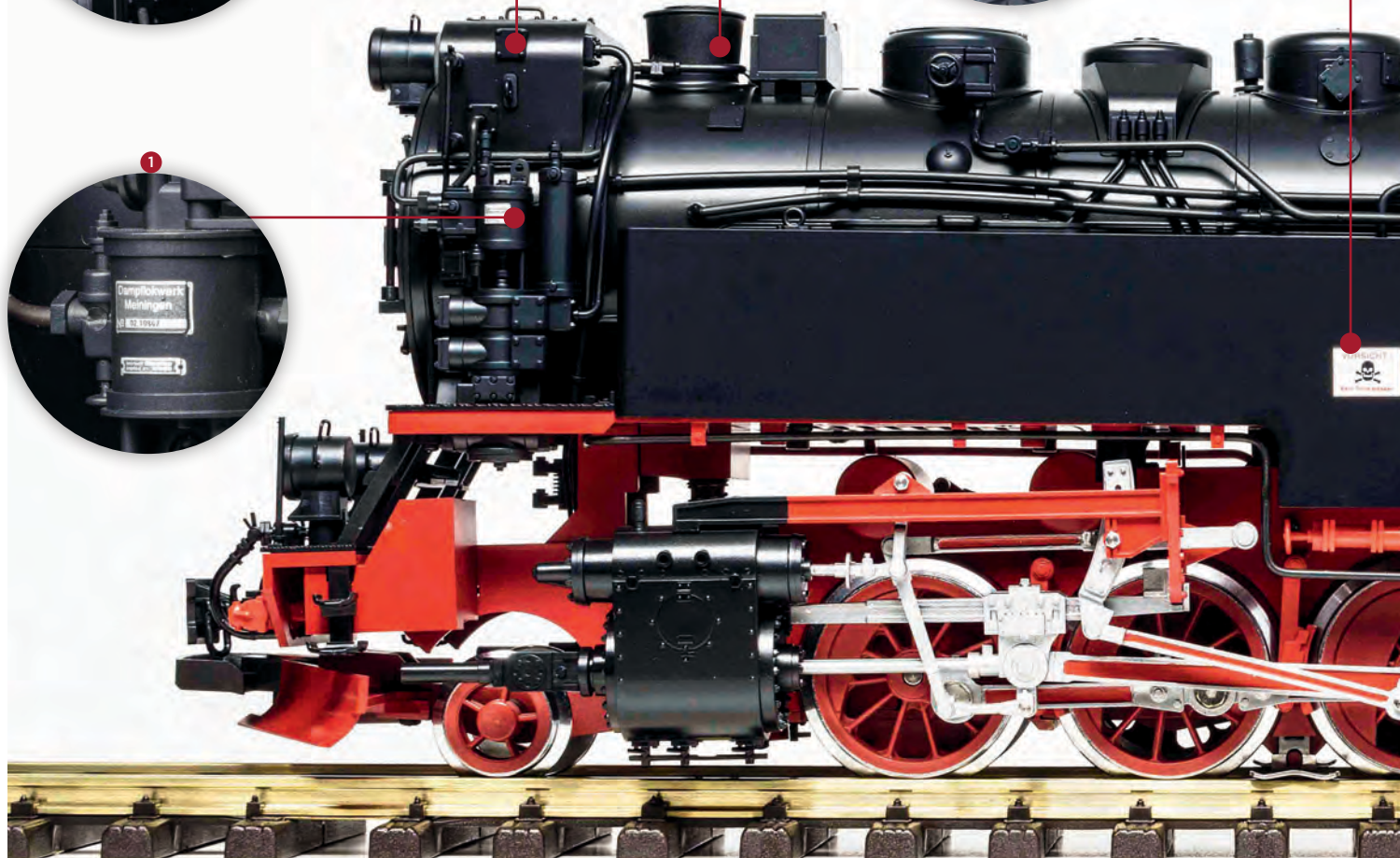
– eine neue Schmalspurlok konstruiert. Nachdem sich die Technik in den 20 Jahren nach dem Bau der 99 222 weiterentwickelt hatte, wurden die Neubauloks komplett geschweißt und erhielten statt des ursprünglichen Barrenrahmens auch einen geschweißten Blechrahmen. Den damaligen Richtlinien der DR folgend, wurde statt des ursprünglichen Knorr-Oberflächenvorwärmers eine Mischvorwärmanlage installiert. An dem großen Mischkasten auf der Rauchkammer vor dem Kamin konnte man die Neubauloks so leicht erkennen. Sie waren etwas länger, aber aufgrund der Schweißtechnik geringfügig leichter. In Leistung, Gewicht und Höchstgeschwindigkeit entsprachen sie der Altbau Lok.

Von diesen Loks wurden ab 1956 17 Stück in Betrieb genommen. Sie erhielten die Betriebsnummern 99 231 bis 99 247. Eingesetzt wurden sie auf den Strecken im Harz und auch auf der Strecke Eisfeld-Schönbunn.

Bald nach der Ablieferung stellten sich einige Kinderkrankheiten heraus. Vor allem der geschweißte Blechrahmen war nicht so robust wie der Barrenrahmen der Altbau Loks,

Ab 1956 wurden 17 neue Loks in Betrieb genommen

DR DAMPFLOK 99 7238-1



was sich von Anfang an in Verbiegungen und Rissen und damit einem hohen Instandhaltungsaufwand und Ausfall der Loks für den Betrieb zeigte. Endgültig lösen konnte man dieses Problem erst, als ab 2004 bei einigen Loks komplett neue, verstärkte Blechrahmen eingebaut wurden.

Auch das Laufwerk gab Anlass zu Problemen. Hier wurde bis Mitte der Siebzigerjahre viel experimentiert und umgebaut. Man darf dabei aber nicht übersehen, dass diese Loks mit 5 gekuppelten Treibachsen durch Bögen mit nur 50 Meter Radius fahren mussten, was nicht einfach zu bewerkstelligen war. Aber schließlich bekam man auch diese Probleme in den Griff und die Loks erfüllten die in sie gesetzten Erwartungen.

Nach der Stilllegung der Strecke Eisfeld-Schönbrunn gelangten die dort eingesetzten Loks auch in den Harz, sodass jetzt alle Neubauloks im BW Wernigerode versammelt waren. Bei der Einführung des EDV-Nummernsystems bei der DR erhielten die Loks die Betriebsnummer 99 7231 bis 99 7241, die sie auch heute noch tragen. Um den Betrieb etwas wirtschaftlicher gestalten zu können, wurden Mitte der 70er-Jahre alle Loks mit Ölhauptfeuerung ausgerüstet. Das führte zu einer deutlichen Leistungserhöhung und war zudem mit einer Arbeitserleichterung für den Heizer verbunden. So war diese ►

HIGHLIGHTS

DR Dampflokomotive 99 7238-1, Art. 26813

- 1 ORIGINALGETREUE LACKIERUNG UND BESCHRIFTUNG
- 2 NACHGEBILDETER FÜHRERSTAND/KLAPPBARER KOHLEKASTENDECKEL
- 3 DCC-SCHNITTSTELLE
- 4 LICHTWECHSEL IN FAHRTRICHTUNG
- 5 ZWEI BÜHLER-MOTOREN
- 6 MEHRZWECK-STECKDOSE
- 7 DAMPFENTWICKLER MIT DAMPFAUSSTOSS SYNCHRON ZUR RADUMDREHUNG
- 8 LÄNGE ÜBER PUFFER 55 CM
- 9 LKM-NEUBAULOKTYPISCHE MISCHVORWÄRMERANLAGE



DER HARZBULLE ALS MODELL

2004-2015

Lange Zeit stand diese Lok auf der Wunschliste der LGB Freunde ganz oben, aber es dauerte doch recht lange, bis das Modell 2004 von LGB vorgestellt wurde. Auch das Modell macht dem Spitznamen des Vorbilds – Harzbulle – alle Ehre. Ausgerüstet mit 2 leistungsstarken Bühler-Motoren, die vorbildgetreu alle 5 Treibachsen des Gelenkfahrwerks antreiben, durchfährt das Modell auch den kleinen Radius problemlos und lässt mit dem hohen Gewicht und starken Motoren in puncto Zugkraft ganz sicher keine Wünsche offen.

Die Detaillierung der Lok setzt neue Maßstäbe, angefangen von den vielen angesetzten Teilen wie Pumpen, Ventilen oder Leitungen am Kessel bis hin zum vierteiligen Gestänge mit der kompletten Heusinger-Steuerung oder dem komplett eingerichteten Führerstand. Auch die Altbaulok 99 222 wurde in einer limitierten Version – so wie sie heute als Museumslok fährt – ausgeliefert und ist ein gesuchtes Sammlerstück. Immer wieder wur-



Schon die Altbaulok 99 222 (Art.Nr. 26811) des Harzer Bullen ist ein gesuchtes Sammlerstück. Das Epoche-VI-Neubaulok-Modell 99 7238-1 (Art.Nr. 26813) wird Gartenbahnfans mit seiner Detailliertheit und Kraft ebenso begeistern.

den Wünsche nach einer weiteren Version dieser Lok laut, vor allem in Zusammenhang mit den HSB-Personenwagen 37730, 37731 und dem Gepäckwagen 37710. Auf der Nürnberger Spielwarenmesse 2015 in Nürnberg war es dann so weit: 11 Jahre nach der Vorstellung der ersten Version wurde die Epoche VI-Version der Neubaulok in der aktuellen Version der HSB von LGB vorgestellt. Technisch basiert das Modell mit der Artikelnummer 26813 auf den bereits ausgelieferten Varianten, besitzt also auch 2 leistungsstarke Bühler-Motoren und ein Gelenkfahrwerk, ist mit einer DCC-Schnittstelle sowie einem Rauchentwickler mit radsynchronem Dampfstoß ausgerüstet. Selbstverständlich lassen sich die Führerstands-türen öffnen, ebenso wie die Rauchkammertür oder das Dachfenster.

Mit einer Länge von 55 Zentimetern ist die Lok auch auf der Gartenbahn eine sehr eindrucksvolle Erscheinung, der vor keinem Zug und keiner Steigung bange ist. Zusammen mit den ebenfalls neuen HSB-Wagen 37732, die sich zum einen durch den neuen Wagenboden mit Sprengwerk und zum anderen durch die in einem Wagen nachgebildete Toilette von den bisherigen HSB-Wagen unterscheiden, kann ein vorbildgerechter Personenzug der HSB nachgebildet werden, wie er heute im Harz unterwegs ist. Die Serie dieser Wagen wird in den nächsten Jahren noch fortgesetzt, sodass dieser Zug noch verlängert werden kann – für den Harzbulle ist das kein Problem. So kann auch auf der Gartenbahn der 60. Jahrestag der Inbetriebnahme dieser Loks gefeiert werden, der im Original bei der HSB im Frühjahr 2015 mit einer großen Sonderfahrt gewürdigt wird.



WAGENSET HSB-REISEZUGWAGEN





Die Neubauloks prägen wegen ihrer hohen Anzahl das Bild der Harzer Schmalspurbahnen vor allem im Regelzugbetrieb. So auch auf der Harzquerbahn, der Nord-Süd-Achse des Harzes zwischen Wernigerode und dem thüringischen Nordhausen. Die HSB übernahm die Strecke am 1.2.1993.

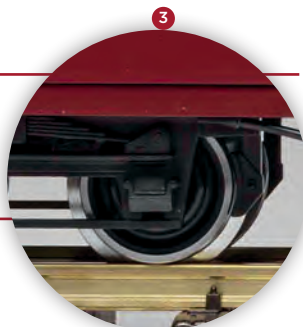
Spielart die leistungsfähigste Schmalspurdampflok, die je auf deutschen Strecken eingesetzt war. Jedoch war das nicht von langer Dauer. Als Anfang der 80er-Jahre die Ölpreise kräftig stiegen, wurden die Loks wieder auf Rostfeuerung umgebaut. Nach der Wende 1989 stellte die DR sämtliche Schmalspurstrecken auf den Prüfstand und am liebsten hätte man sie alle stillgelegt. Im Harz wollte man sich damit aber nicht abfinden und so wurden die HSB (Harzer Schmalspurbahnen oder auch Harzquer-, Selketal- und Brockenbahn) von den Landkreisen

HIGHLIGHTS

Wagenset HSB-Reisezugwagen, Art. 377323

- 1 ERSTMALS MIT SPRENGWERK AM WAGENBODEN
- 2 EIN WAGEN MIT EINGEBAUTER TOILETTE
- 3 VIER RADSÄTZE, METALLSCHEIBENRÄDER
- 4 FEINE UND DETAILIERTE BEDRUCKUNG

Harz und Nordhausen, der Stadt Quedlinburg und den an der Strecke liegenden Gemeinden gegründet. Im Jahre 1993 wurde der komplette Betrieb mit allen Fahrzeugen, rund 140 km Strecke und allen Bahnhöfen von der DR übernommen. Die Hauptlast des Betriebs tragen die Neubauloks aus Babelsberg, auch auf der wiedereröffneten Brockenbahn, die ab 1961 im Zuge der deutschen Teilung bis 1991 eingestellt war. 2014 jährt sich zum 60. Mal die Inbetriebnahme der ersten Neubauloks aus Babelsberg und auch heute noch zeigen die Loks – deren Anfang alles andere als einfach war – was in ihnen steckt und dass sie mit 60 Jahren noch lange nicht zum alten Eisen gehören. Und so können sicher noch lange schwere Züge mit diesen eindrucksvollen Loks vor dem faszinierenden Hintergrund der Harzer Landschaft bewundert werden.





Einfach luxuriös

Der Alpine Classic Pullman Express ist ein Klassiker der Rhätischen Bahn. Seine vier Salon- und der Gepäckwagen haben eine wechselvolle Geschichte. Heute bieten sie das perfekte Ambiente für stilvolle Nostalgiefahrten auf dem Netz der RhB – und auch in Spur G.

Budapest, im Oktober 1938. Auf der internationalen Fahrplankonferenz erhält Erhard Branger, Direktor der Rhätischen Bahn, ein Angebot, das er kaum ausschlagen kann. Die Internationale Speise- und Schlafwagengesellschaft (CIWL) offeriert ein rollendes Schnäppchen: vier kaum benutzte Pullmanwagen zum halben Neupreis. Bei der Ablieferung 1931 hatte jeder exakt 92.853 Schweizer Franken gekostet – und jetzt sollte es sie für die Hälfte geben. Zwar waren die vier Lu-

xuswagen schon sieben Jahre alt, aber nur wenig gelaufen. Lediglich drei Monate hatte die Montreux-Berner Oberland Bahn (MOB) das noble Quartett im Sommer 1931 eingesetzt. Doch wegen der Weltwirtschaftskrise blieben die Fahrgäste aus – und die Salonwagen des Golden Mountain Pullman Express standen die meiste Zeit in der MOB-Werkstätte Chernex (bei Montreux) auf dem Abstellgleis. So entschloss sich die RhB zum Kauf der von der Schweizerischen Industriegesellschaft (SIG) gefertigten

Vierachser und baute sie für 17.517 Franken pro Wagen um. Und schon am 6. Februar 1939 rollten die vier Schmalspurer von Montreux nach Landquart, wo sie in der RhB-Hauptwerkstätte an die technischen Normen in Graubünden angepasst wurden.

Im Lauf ihrer Geschichte haben die heute als As 1141 bis As 1144 registrierten Salonwagen mit je 32 Sitzplätzen mehrere Renovierungen und Umlackierungen erlebt. 1997 bis 1999 erfolgte schließlich eine kostspielige Totalres-



taurierung. Seither stehen die vier Wagen im historischen Art-déco-Stil unter Denkmalschutz und fahren unter dem Markenzeichen Alpine Classic Pullman Express im Charterverkehr durch ganz Graubünden und bis nach Zermatt im Wallis. Gezogen von einer Ge 6/6 I oder gar vom legendären Bernina-Krokodil bilden sie ein perfektes Ambiente für stilvolles Reisen – egal ob Firmenausflug oder Privatfeier. Darüber hinaus offeriert die Rhätische Bahn Nostalgie-touren für jedermann. Dass die Tickets dafür schnell verkauft sind, hat gute Gründe. „Es sind“, so die RhB, „nicht nur die bequemen Fauteuils, die romantischen Erkerfenster, die wundervollen Fenstertischchen oder das kostbare Teakholz, welche die Eleganz des Alpine Classic Pullman ausmachen. Es ist das Gesamtkunstwerk, die Harmonie aller Details.“

Der Weg zu diesem Gesamtkunstwerk war abwechslungsreich. Nach Übernahme durch die RhB erhielten ►



Wer im Alpine Classic Pullman fährt, wandelt in Art-déco-Umgebung auf den Spuren prominenter Fahrgäste: Von Mitgliedern des englischen Königshauses über Herbert von Karajan und Louis Armstrong bis zu Al Gore, Hillary Clinton und Kofi Annan – sie alle genossen schon stilvolle Zugreisen durch traumhafte Landschaften.

die ursprünglich weiß-dunkelblau lackierten Pullmanwagen einen creme-flaschengrünen Anstrich, versehen mit den schlichten Initialen „RhB“. Ab Oktober 1939 waren sie als AB4ü 241 bis AB4ü 244 auf dem RhB-Netz im Einsatz. Unter anderem für die Armeeführung der neutralen Schweiz, die sich nach Ausbruch des Zweiten Weltkriegs gegen mögliche Angriffe der deutschen Wehrmacht wappnete. Der legendäre General Henri Guisan und sein Stab nutzten sie bis 1945 für Inspektionsfahrten in Graubünden. Ab 1947 liefen die Wagen zeitweise im Calais Engadin Express mit, der als Anschlussbahn an den gleichnamigen Normalspurzug die Schmalspurstrecke von Chur nach St. Moritz bediente. Weil die Laufeigenschaften der Pullmanwagen nicht zufriedenstellend waren, mussten



Baureihe Ge 6/6, Nummer 414: Hier passiert eins von zwei noch im Bahnbetrieb befindlichen „Rhätischen Krokodilen“ (vormals 15 Stück, Nummer 401 bis 415) mit den Wagen des Alpine Classic Pullman Express den Bahnhof der Ortschaft Ardez im Unterengadin. Ganz untypisch in Blau, aber perfekt zum Zug passend, fuhr bis 2008 auch Nummer 412.

PULLMAN HISTORIE

GEPÄCKWAGEN D2 4051

Die Wurzeln des Gepäckwagens des Alpine Pullman Express reichen bis ins Jahr 1903 zurück. Damals baute die Waggonfabrik Schlieren (SWS) den Personenwagen AB 123, der 1911 eine elektrische Beleuchtung und 1920 eine elektrische Heizung erhielt. Im März 1927 wurde er bei einem Unfall im Magacuntunnel bei Guarda im Unterengadin schwer beschädigt und zwei Jahre später ausrangiert. Weil das Untergestell noch gut war, entstand auf diesem 1931 der geschlossene Gepäckwagen FÜ 4062. Als die Rhätische Bahn 1964 ihre Reisezugwagen umzeichnete, wurde er zum D2 4062. 1986 ist der Wagenkasten in einer Holz-Metall-Verbundkonstruktion neu aufgebaut worden und erhielt statt des bisher grünen Farbe nun eine rote Lackierung. Beim Neuaufbau hat man die beiden Plattformen an den Wagenenden geschlossen; deren nun rundliche Form bescherte dem 10,68 Meter langen Wagen den Spitznamen „Osterei“. Dank seiner Feder-



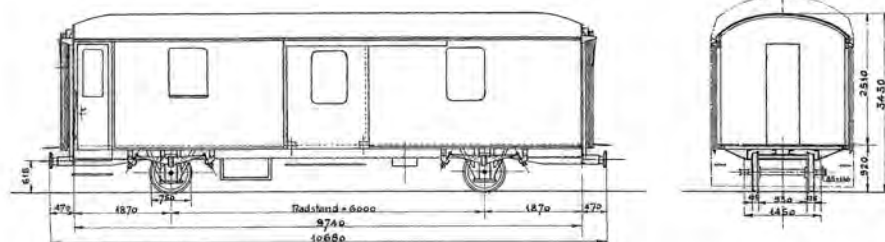
Aus dem Personenwagen AB 123 wurde 1986 nach dem Schließen der Plattformen das „Osterei“ (oben).

schaken ist das rollende Ei für eine Höchstgeschwindigkeit von 90 Stundenkilometern zugelassen und damit der schnellste Zweiachser der RhB. 1998 erhielt er für den Einsatz im Alpine Classic Pullman Express dessen Außenfarbe und 2006 seine aktuelle Bezeichnung.

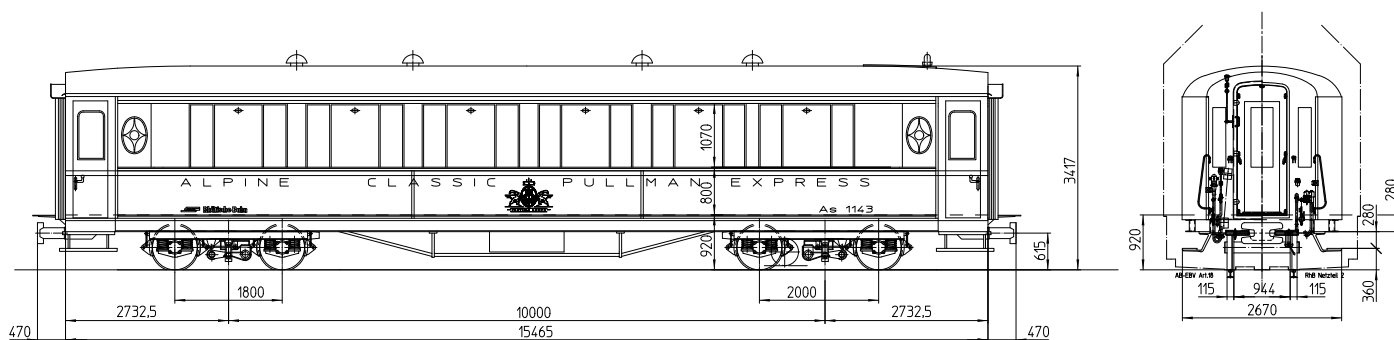
1954 alle vier wieder nach Landquart. Dort erhielten ihre Drehgestelle sogenannte Pendelwiegen, um die Federung zu verbessern.

Im Juni 1956 führte die RhB eine neue „Salonklasse“ ein. Zuvor hatte man die beiden alten „Polsterklassen“ zusammengelegt, wollte aber Kunden, die gern erstklassig fuhren, einen besonderen Service bieten. Bei dieser Umstrukturierung erhielten die vier die Bezeichnung ASalon 1241-1244; auf ihren Seitenwänden prangte über den RhB-Initialien und der Wagennummer die große Aufschrift „Salonwagen“. Diese fuhren dann während der Hochsaison in verschiedenen Zügen als zuschlagspflichtige Kurswagen oder als Sonderwagen für VIPs.

Die heutige Nummerierung As 1141 bis As 1144 datiert vom Februar 1965. Der Name war damit zwar neu, manche Mängel aber blieben die alten. Mit ihren nach wie vor ungenügenden Laufeigenschaften waren die alten „Pullman“ – vor allem im Vergleich zu neu abgelieferten Personenwagen – für gehobenes Reisen einfach nicht mehr geeignet. Die Ausmusterung drohte. Doch die in den 1970er-Jahren aufkommende Nostalgiewelle brachte die Rettung. Die RhB entschloss sich, die Wagen zu renovieren und für Gesellschaftsfahrten einzusetzen. Von 1974 bis 1977 erneuerte man die Drehgestelle, ersetzte die schlecht funktionierenden und gefährlichen Seitentüren durch Falttüren. Die Polstersitze wurden frisch bezogen und neue Teppiche verlegt. Mit der nun creme-weinroten Außenlackierung und goldfarbener Beschriftung glichen die vier Wagen den TEE-Zügen und waren ganzjährig im Charterverkehr eingesetzt. Im Win-



Fünf Tonnen Zuladung bei 10 Tonnen Leergewicht schleppt der Gepäckwagen D2 4051 auf seinem über 100 Jahre alten Untergestell. Trotzdem ist er mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 90 Stundenkilometern der „schnellste“ Zweiachser der Rhätischen Bahn.



ter dienten sie an Spitzentagen zusätzlich als 1. Klasse-Wagen und 1989 waren sie ein Highlight beim hundertjährigen RhB-Jubiläum.

Doch Mitte der 1990er-Jahre ging es wieder um die Frage „grundlegende Sanierung oder endgültige Stilllegung“. Die geschätzten Restaurierungskosten lagen im Millionenbereich. Weil historische Fahrzeuge nicht zum Kerngeschäft der RhB gehören, musste man die Finanzierung anderweitig sichern. Der neu gegründete Verein „Pro Salonwagen RhB“ trieb bei Sponsoren rund 1,6 Millionen Franken auf – und so konnte die Werkstätte Landquart das Quartett auf Vordermann bringen und ihm das historische Aussehen von 1931 verpassen.

Im Prinzip sind die vier 16,4 Meter langen Wagen baugleich. Der As 1141 und As 1142 haben zusätzlich eine Heizung für die Berninalinie, der As 1143 und As 1144 jeweils ein Bremszahnrad für den Einsatz auf der Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB), auf der ja rund 20 Prozent des Streckennetzes mit Zahnstangen ausgerüstet sind. Zudem hat der 1144 eine spezielle Kupplung für die Gornergratbahn. Im Inneren verströmen alle vier das luxuriöse Flair der späten 1920er-Jahre: Polster und Teppiche à la Art déco, hel-

Die vier Salonwagen des Alpine Classic Pullman As 1141 bis As 1144 wiegen jeweils 20 Tonnen und erlauben eine Zuladung von zwei Tonnen (bei 32 Sitzplätzen) pro Wagen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 90 Stundenkilometern entspricht dem Wahlspruch des aufgetragenen Wappens: „Festina Lente“ (Eile mit Weile).

le Holzwände und -decken mit Blumenintarsien, Beschläge und Gepäckablagen aus glänzendem Messing. Die großzügige 1. Klasse hat 14 Plätze – zehn breite Einzelsessel und an jeder Wand einen Doppelsitz. In der 2. Klasse gibt es 18 Sitzplätze. Auch die creme-kobaltblaue Außenlackierung gleicht nun wieder der von 1931. Zudem ziert das Emblem „Festina lente“ (Eile mit Weile) die Fahrzeuge.

Dasselbe Outfit hat auch der im Alpine Classic Pullman Express mitlaufende Gepäckwagen D2 4051. Ihn sowie den As 1141 und As 1142 stellt LGB für 2015 als Neuheiten vor. Die beiden Salonwagen sind ori-

ginalgetreu beschriftet und lackiert, verfügen über eine komplette Inneneinrichtung und -beleuchtung. Die Türen lassen sich öffnen. Die Wagenlänge über Puffer beträgt 66 Zentimeter. Auch der 43,5 Zentimeter lange Gepäckwagen ist vorbildgetreu lackiert und mit beweglichen Türen versehen.

Wer die früheren LGB Modelle des As 1143, As 1144 und des Speisewagens Wr 3812 „Gourmino“ schon besitzt oder noch im Handel findet, kann sich glücklich schätzen. Mit den drei Neuheiten ist der Alpine Classic Pullman Express von LGB jetzt komplett.

HIGHLIGHTS

Alpine Classic Pullman Express Personenwagenset und gepäckwagen, Art. 36658 und 40844



- 1 ORIGINALGETREUE LACKIERUNG UND BESCHRIFTUNG
- 2 TÜREN LASSEN SICH ÖFFNEN
- 3 METALLRADSÄTZE
- 4 KOMPL. INNENEINRICHTUNG MIT BELEUCHTUNG (36658)



Ge 6/6 I „Rhätisches Krokodil“, Gepäckwagen und zwei der vier Salonwagen des Alpine Classic Pullman Express sind schon ein vollständiger Zug, wie dieses Bild beweist. Neben den zwei weiteren Salonwagen trifft man sonst noch auf den komplett blauen Speisewagen „Gourmino“ (Wr 3810– 3813) oder den Piano-Barwagen Wr-s 3820.

Frisch ins Frühjahr

LGB fährt in die neue Saison – mit authentischen Triebzügen und Loks, Wagen aus allen Epochen, großen Klassikern und echten Sammlerstücken.

Der Frühling steht vor der Tür und eingefleischte Gartenbahner können es nicht erwarten, endlich wieder ihre Züge in Bewegung zu setzen. Dass man sich bei der Gelegenheit die eine oder andere interessante Neuanschaffung gönnen möchte, liegt nahe: den Lokfuhrpark um ein echtes Schmuckstück erweitern, einen Zug vorbildgerecht mit neuen Wagen verlängern oder mit einer ganzen Lok-Wagen-Kombination in die neue Saison starten.

Für Fans der Rhätischen Bahn hat LGB auch in diesem Jahr Besonderes zu bieten: Ganz im Blau der Arosa-Bahn in der optischen Ausführung der Bahnlinie Chur-Arosa kommt der dreiteilige elektrische Triebzug ABe 8/12 „Allegra“ (Art. 21225) daher. Das Modell ist ganz besonders detailliert verarbeitet und umfassend ausgestattet: Das reicht von zwei zugkräftigen Bühlermotoren, einem Sounddecoder mit vielen Licht- und Soundfunktionen über Fahrpult- und Führerstandsinnenbeleuchtung bis hin zu fernsteuerbaren Pantografen auf



Dieses Stainz-Modell ist in den Hausfarben von LGB gehalten und wird ausschließlich im Jahr 2015 gefertigt. Es gilt dem Andenken des Gründers Wolfgang Richter, der im Jahr 1968 auf der Spielwarenmesse in Nürnberg erstmals eine Modelleisenbahn der Firma vorstellte.

Der ABe 8/12 „Allegra“ der Rhätischen Bahn im Jahr 2015 ist und bleibt sage und schreibe 206 Zentimeter lang und beeindruckt mit einer auffällig blauen Lackierung in der Optik der Bahnlinie Chur-Arosa, umfassender Ausstattung und äußerst detaillierter Verarbeitung.





Da wird einem warm um's Herz: Dieses Prachtstück von Dampflokomotive, die DR 99 6001 (Art. 28802) in der Ausführung der Epoche III könnte auch über Ihre Anlage dampfen. Die frühere Lok 21 der Nordhausen-Wernigeröder Eisenbahn im Harz wurde später von der DR übernommen. Das Modell glänzt mit Lokschildern aus Metall, flackerndem Feuerbüchsenlicht, ist betriebsgerecht gealtert und wird mit Echtheitszertifikat geliefert.

den Endwagen. Schon die Länge über Puffer von 206 Zentimetern garantiert eine beeindruckende Erscheinung, die jedem Gartenbahner die Freudentränen in die Augen treiben wird. Wer schon den roten Allegra (Art. 20225) sein Eigen nennt, darf sich auf das moderne Schnellzugwagenset (Art. 30675) aus den Wagen AB 1546, B 2309 und B 2312 der 1. und 2. Klasse freuen, mit denen sich ein vorbildgerechter Zug der Berninabahn zusammenstellen lässt. Ebenfalls beeindruckend, wenn auch

„nur“ 65 Zentimeter lang, ist eine der modernsten Loks der Welt, die Güter- und Schnellzug-E-Lok Ge 4/4 III (Art. 21427). Die Nr. 641 der RhB ist mit Vollwerbung für den Lebensmittelkonzern Coop lackiert und fährt zwei vollreife Tomaten spazieren, was sie zur vorbildgetreuen Zugmaschine für die neuen Coop-Wagen (Art. 45898), aber auch für alle bisherigen aus dieser Serie macht. Die Dachstromabnehmer des Modells sind motorisch angetrieben, Sounddecoder und Sonderfunktionen sorgen ▶

MEHR NEUHEITEN

Noch mehr Informationen zu den Neuheiten des Jahres 2015 finden Sie in dieser Ausgabe auf folgenden Seiten:

TOP-MODELL „HARZBULLE“	14
ALPINE CLASSIC PULLMAN EXPRESS PERSONENWAGENSET ..	20
DIGITALSTARTSET	36
NEU IM FACHHANDEL	44
ZUBEHÖR	52
AKTUELL	54



für authentisches Auftreten. Schnellzug-E-Loks der Baureihen Ge 4/4 III und Ge 4/4 II lassen sich bestens mit den modernisierten Schnellzugwagen der Bauart EW IV, Epoche VI (Art. 30511 und 35513) zu vorbildgerechten Zügen kombinieren. Die LGB Modelle der besagten Baureihen ziehen dank der Bärenkraft zweier Bühlermotoren und Haftreifen problemlos auch schwere Züge über lang gezogene Steigungen. RhB-Fans, die Schnellzüge bis zur Epoche V einsetzen, kommen nicht umhin, sich den neuen Personenwagen 2. Klasse B 2225 anzusehen. Diese Generation der „Stahl-

Diese Lok zieht auch in natura einen der wohl auffälligsten Güterzüge der Schweiz im Netz der Rhätischen Bahn. Bedruckt mit Vollwerbung von coop, fährt sie sozusagen das gesamte Gemüsesortiment des Lebensmittelkonzerns durch Graubünden. Die passenden coop-Wagen gibt's von LGB ebenfalls.



WEITERE WAGENHITS 2015

- RhB:** Niederbordwagen m. Kessel (40122), Zusatzhilfswagen Xk 9005 (40817), Güterwagenset (40922), Güterwagen Epoche III/IV (45300)
- DR:** Hochbordwagen 99-72-05 (43121), Wagenset offene Güterwagen Epoche III (40031)
- DB:** DB Containerwagen (42890), Museumswagen 2015 (40023)
- USA:** WP&YR Personenwagen (36807), WP&YR Begleitwagen Caboose (36807), Caboose 50er-Jahre (42793)

wagen“ prägte über viele Jahre das Bild der rhätischen Schnellzüge. Das Modell ist in Farbgebung und Beschriftung absolut authentisch und bringt eine Innenbeleuchtung mit. Zusammen mit den Wagen Art. 32520, 31523 und 30523 lässt sich nun ein kompletter Schnellzug aus „Stahlwagen“ formieren. Damit im RhB-Bahnhof keine Engpässe entstehen, versieht der Traktor Tm 2/2 91 zuverlässig seinen Dienst. Das Modell ist vorbildgerecht ohne Rolltore wie-





licht für echte Harzer Stimmung sorgen. Das Schmuckstück ist betriebsgerecht gealtert, in einer exklusiven Holzkassette verpackt, mit einem Echtheitszertifikat versehen und wird mit Lokführer und Heizer geliefert. Ein weiteres Sammlerstück ist die Dampflok „Stainz“ (Art. 20214) in den Hausfarben von LGB, das gut sichtbar dem Gründer Wolfgang Richter gewidmet ist und einmalig in diesem Jahr produziert wird. Noch ein dampfender Leckerbissen kommt von der Spreewaldbahn Epoche III: Das Modell der DR Tenderlok 99 5631 (Art. 24741) wird von einem Bühlermotor über beide Achsen angetrieben und ist mit einem mfx-Decoder ausgerüstet. Viele Soundfunktionen wie Fahrgeräusch und Pfeife sorgen für Originalspaß mit der 33 Zentimeter langen Lok. Ihr Vorbild wurde 1971 unter

Ein echtes LGB Schmankerl kommt 2015 von einer Insel. Das Modell des Wismarer Schienenbusses T25, wie er die Sylter Inselbahn befuhrt. Besonderes Merkmal dieses Fahrgerätes ist eine Borgward-LKW-Schnauze statt der ursprünglichen Ford-Haube. Rückspiegel, abgebaute Stoßstange und Fahrradkörbe sorgen für absolute Vorbildtreue. Auch für Freunde amerikanischer Gleise ist 2015 gesorgt. Gleich zwei Städteversionen der in den USA einst weit verbreiteten Straßenbahnwagen bringt LGB in diesem Jahr. Einen in der berühmten roten Lackierung der Pacific Electric in Los Angeles (Art. 20381) und einen in der Farbgebung der Stadt Philadelphia (Art. 20382). Alle Radsätze der Modelle sind mit Bühlermotoren angetrieben, bieten Innenbeleuchtung, zu öffnende Türen mit automatisch ausklappenden Trittbrettern und eine Schnittstelle für den Nachrüstdecoder 55028. Last but not least: Zum Jahresende ist dann traditionsgemäß wieder der aufwendig bedruckte Weihnachtswagen 2015 zu erwarten.

dergegeben und verlässt sich auf einen zugstarken Bühlermotor. Ein Digitaldecoder mit verschiedensten Sound- und Lichtfunktionen ist ebenfalls an Bord. Von den Alpen fahren wir direkt ins deutsche Mittelgebirge. Statt der in dieser Ausgabe ab Seite 14 ausführlich beschriebenen Neubaulok könnte auch die DR 99 6001 (Art. 28802) in der Ausführung der Epoche III über Ihre Anlage dampfen und mit Führerstandsbeleuchtung und flackerndem Feuerbüchsen-

der Zeichnung 99 5633 an den Deutschen Eisenbahnverein e. V. verkauft und gehört seitdem zu dessen Museumsflotte. Dampf 2015, die Letzte: Mit der zweiachsigen Schmalspurdampflok der Baureihe 99 in der Ausführung der DR Epoche III (Art. 28211) lässt sich die Startpackung 70230 um einen weiteren Zug ergänzen. Die 25 Zentimeter lange Lok mit Antrieb auf beide Achsen bringt Dampfgeräusch, Rauchentwickler und eine Decoderschnittstelle mit.



Einen Gesamtüberblick der Neuheiten 2015 finden Sie im Internet unter www.lgb.de oder im Neuheitenprospekt bei Ihrem Händler (siehe auch Seite 60).

FOTOS: LGB



Immer wieder erreichen uns Fragen zu Anlagenbau, Modellen und Technik. Ab sofort geben unsere LGB Experten in jeder Ausgabe profunde Antworten auf Ihre wichtigsten Fragen.

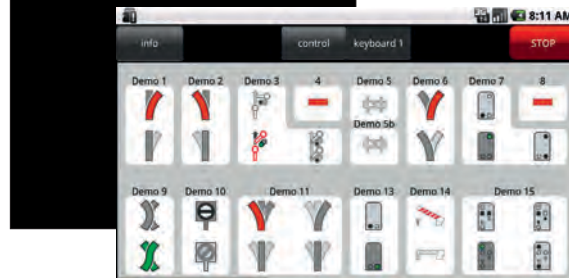
Lässt sich die Central Station 2 im Garten per Smartphone oder Tablet steuern?

LGB Loks lassen sich im Garten auch via Smartphone oder Tablet steuern. Dabei können Smartphones und Tablets mit Android- oder Apple iOS-Betriebssystem verwendet werden. Um diese Erweiterungsfunktion der Central Station 2 (ab Software-Stand V 1.6.4) zu nutzen, muss zusätzlich ein WLAN-Router an die CS2 (via Ethernet-Schnittstelle) angeschlossen werden. Außerdem ist auf den mobilen Endgeräten entweder die Märklin App „Mobile Station“ oder die Märklin App „Main Station“ zu installieren. Beide Apps unterscheiden sich etwas in ihrem Funktionsumfang und in ihrem Preis.

Die App „Main Station“ bietet im Vergleich zur Smartphone-Variante mehr Funktionen und ist speziell für den Einsatz auf Tablets gedacht. Mithilfe dieser App können digitale Lokomotiven gefahren und gesteuert sowie Magnetartikel geschaltet werden. Bis zu 16 Lokfunktionen und 2.040 Magnetartikel sind steuerbar. Bis zu acht Fahrpulte lassen sich darauf darstellen. Die App „Main Station“ zeigt wie das Display der Central Station auch das Gleisbild und die Fahrstraßen an.

Die App „Mobile Station“ ist die Kompaktversion der App. Sie verzichtet auf die Anzeige des Gleisbilds und der Fahrstraßen, bietet aber die übrigen Funktionen der „Main Station“ zum Fahren und Steuern der Loks und zum Schalten der Magnetartikel. Auch über diese App sind bis zu 16 Lok- und 2.040 Magnetartikel schaltbar. Die App „Mobile Station“ kann sogar bis zu zehn Fahrpulte anzeigen. Die App ist ideal für die etwas kleineren Bildschirme von Smartphones.

Die iOS-Versionen der Apps gibt es im Internet im App Store von Apple. Sie sind auf Apple-Endgeräten wie iPhone, iPod Touch und iPad mit iOS 4.3 (oder neuer) einsetzbar. Die Android-Versionen der Apps sind auf den Internetseiten von Google Play zu finden. Die Mindestanforderung für die Android-Version ist Android 2.1 (oder neuer). Die Apps kosten bei Google und Apple jeweils 5,49 Euro (Mobile Station) beziehungsweise 10,99 Euro (Main Station).



Soll ich bei einer Decoderumrüstung sofort alle Digitalfunktionen einbeziehen – oder kann die Umrüstung in Stufen stattfinden?



Eine Umrüstung in Stufen ist möglich, sinnvoll ist jedoch, eine Lok inklusive ihrer Zusatzfunktionen komplett zu digitalisieren. Der Decoder kann neben den Basisfunktionen wie Motor und Licht auch Sound, Verdampfer, Zusatzbeleuchtung sowie weitere elektrisch steuerbare Komponenten ansprechen. Diese Komponenten sollten möglichst gleich eingebaut und angeschlossen werden. Die Digitalisierung des Fuhrparks kann Lok für Lok erfolgen.

► 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.

Wie kann die Steuerung einer größeren Gartenbahnanlage aussehen? Muss der digitale Umstieg unbedingt in einem Schritt erfolgen?

Die Digitalisierung einer LGB Bahn kann auch Abschnitt für Abschnitt vorgenommen werden. In einer ersten Ausbaustufe könnte beispielsweise ein Stromkreis der bestehenden Anlage digitalisiert werden. Die übrigen Stromkreise können weiterhin per Analogsteuerung gefahren werden. Besonders reizvoll für die Umrüstung auf Digitaltechnik ist beispielsweise der Bereich mit Rangierbahnhöfen. Hier verspricht die Digitaltechnik viel mehr Spielspaß als die Analogtechnik und erfordert deutlich weniger technischen Aufwand. Insgesamt lassen sich mit der Digitaltechnik mehr Lokfunktionen steuern.



FOTOS: LGB, KÖTZLE; TEXT: FRANK MAYER, ARNULF SCHÄFER

Welche Funktionen bietet der Nachrüstdecoder 55028?

Der neue Nachrüst-Lok-Decoder 55028 eignet sich für den Einsatz im Digitalbetrieb (DCC und mfx) sowie im Analogbetrieb (DC). Er kann in alle LGB Triebfahrzeuge ab dem Baujahr 2014 mit der 28-poligen Schnittstelle eingebaut werden. Viele Fahrzeuge mit der alten 10-poligen Schnittstelle können mithilfe des Schnittstellenadapters 55529 umgerüstet werden. Der Decoder kann Loks mit einem oder zwei Motoren antreiben; alle Licht- und Funktionsausgänge sind parallel ansteuerbar. Der Decoder kennt bis zu 128 Fahrstufen. Einzelne Funktionen lassen sich mit dem MZS-PC-Decoderprogrammiermodul (LGB 55045) und der Märklin Zentrale CS2 (60215) programmieren.



Onns oder Ons? Ist das ein Schreibfehler auf den LGB Loks der Rhätischen Bahn?

Schreibt man das rätoromanische Wort für „Jahre“ mit einem oder zwei „n“? Heißt es „Ons“ oder „Onns“? Ganz einfach: Beides ist richtig. Es kommt darauf an, welchen der Dialekte man spricht. Denn in den abgechiedenen Orten und Tälern des Kantons Graubünden haben sich sage und schreibe fünf Idiome entwickelt. Die Aufschrift auf den beiden gezeigten Modellen entspricht jedenfalls exakt den Vorbildern.





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

STEFAN KÜHNLEIN

Digital fahren: Warum 5 Ampere genügen

O,5 – 1,0 – 2,0 – 5,0 – 7,0 bis 12 Ampere: Das sind die Stromstärken, die in der Gartenbahnwelt derzeit diskutiert, prognostiziert, empfohlen oder von denen abgeraten wird. Früher im Analogbetrieb hatte der Modellbahner die Wahl, einen Trafo auszusuchen, einen Stromkreis zu kreieren und eine Lok zu fahren. Heute kann er mit nur zwei Anschlüssen mehrere Lokomotiven unabhängig auf einem Gleis bewegen.

Aber wer braucht wann welche Stromstärke? Bei größeren Loks, wie dem Krokodil oder den Harzlokomotiven, kamen die früheren Analog-Trafos schnell an ihre Grenzen, wenn man der Lok bloß beleuchtete Wagen anhängte. Also baute man einen zweiten Stromkreis auf und setzte einen stärkeren Trafo zur Grundversorgung ein. Schon damals trennte man also Ampere und Fahrleistung und auch ich habe noch heute für analoge Pendelstrecken ein starkes 5-Ampere-Netzgerät als Grundversorgung auf meiner Anlage. Auch die Märklin Central Station CS2 begrenzt den Strom auf 5 Ampere. Warum? Zum einen sind VDE- und DIN-Normen einzuhalten und zum anderen auch die Sicherheit von Lokomotiven, Digitalsteuergerät beziehungsweise Digitaldecoder zu gewährleisten. Eine Lokomotive mit zwei Motoren braucht laut Messung in der CS2 etwa 0,75 – 1,5 Ampere. Also ist es auch im digitalen Zeitalter möglich, mit den vorhandenen 5 Ampere drei Lokomotiven zu fahren. Wenn aber drei Loks auf ein paar Meter Gleis betriebssicher mit digitaler Steuerung fahren sollen, dann ist eine Blockstellensicherung oder ein sehr aufmerksamer Lokführer

erforderlich. Bei der richtigen Bahn fährt ja auch nicht ein Lokführer zwei Züge. Also braucht man wieder drei bis fünf getrennte Abschnitte – denn einer muss ja immer zwischen den Zügen leer bleiben, damit kein „Auf-fahrnfall“ passiert. Die Erweiterung auf einen Booster ist im Gerät der CS2 schon vorhanden und es können nochmals mehrere Booster angeschlossen werden. Somit kann der Gartenbahner auch mit 5, 10 oder 15 Ampere fahren. Folgendes habe ich mir im Laufe meiner 28-jährigen Gartenbahntätigkeit für den Aufbau einer Anlage und den sicheren Betrieb gemerkt: Die 24 Volt des Fahrstroms sind bei einem Kurzschluss nahezu ungefährlich für den User – ganz im Gegensatz zum 230-Volt-Hausstrom. Eine Stromstärke von 12 Ampere wird aber auch bei 24 Volt kritisch. Nicht umsonst schalten Digitaldecoder bei Überlast schnell ab. Die meisten bei maximal 5 Ampere. Dann ist es gut, wenn auch die Zentrale auf Nothalt geht. Würde die Zentrale weiter die Stromstärke abgeben, entstünde an der Stromaufnahme, also dem Rad oder dem Schleifer, ein Schaden.

Mein Fazit: Wer mehr als 5 Ampere für einen Zug benötigt, hat eine große Anlage oder Störelemente wie Feuchtigkeit oder Bewachung auf dem Gleis. Gartenbahner sollten in jedem Fall auf Nummer sicher gehen, bevor Kabel oder sonstige elektrische Teile durchschmoren. Ihre Anlage wird's ihnen danken. Und bei der Lok hilft – wie beim echten Lokomotivbetrieb – das eine oder andere Mal auch ein Tröpfchen Öl ... aber Achtung: Nicht auf den Decoder geben.

Ampere-Messung: Die Central Station 2 zeigt auf Wunsch den realen Stromverbrauch in Echtzeit an.



27.06.-
02.07.2015



CLUBREISE 2015 AN DEN GOTTHARD

Mit Krokodil und Dampfbahn

Erleben Sie den Gotthard so intensiv, wie Sie ihn noch nie erlebt haben und nicht mehr erleben werden. Der Krokodil-Sonderzug und der Dampfsonderzug auf der Furkabahn sind nur für unsere Gruppe gebucht. Sie haben genügend Platz zum Filmen, Fotografieren und aus dem Fenster sehen.

Ab 2016 wird der neue 57 Kilometer lange Basistunnel für Ruhe auf der Bergstrecke sorgen. Aber vorher werden Sie während unserer Reise nochmals in den Genuss des bunten Treibens am Gotthard kommen: Schwere Güterzüge mit mehreren Vorspannloks, Interregios, Intercitys und die Pendolini-ETR-Triebwagen schlängeln sich vor Ihren Augen über den Berg, bevor sie 2016 mit 200 Stundenkilometern im Basistunnel verschwinden werden. Der Höhepunkt wird die Fahrt im Märklin Club-Sonderzug über den Gotthard von Erstfeld nach Locarno und zurück. Vor gespannt ist das ehrwürdige Krokodil Ce 6/8 14253.

Legendär ist mittlerweile auch die Furkadampfbahn, deren Sonderzug nur für uns über diese atemberaubende Strecke dampft: von Realp über den Furkapass am Rhonegletscher vorbei nach Oberwald. Die gesamte Reise wird von einem Mitarbeiter der Firma Märklin begleitet, mit dem Sie ausgiebig über Ihr Lieblingshobby fachsimpeln können.

Infos zur Buchung und Anmeldung:

Bahnreisen Sutter, Sickinger Str. 10a, 79856 Hinterzarten,
Telefon 0 76 52/91 75 81, Fax 0 76 52/91 75 82, E-Mail: info@bahn-
reisen-sutter.de, www.bahnen.info

REISELEISTUNGEN

- Bahnfahrt ab Ihrem Bahnhof 2. Klasse nach Luzern und von Flüelen zurück
- 1 x ÜN im ***-Hotel in Luzern, 4 x ÜN im ***-Hotel in Flüelen, jeweils Frühstück und Abendmenü
- Besuch und Führung des Verkehrshauses der Schweiz und Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee
- Dampf-Sonderzugfahrt auf der Furkadampfbahn Realp-Oberwald-Realp
- Sonderzugfahrt mit Krokodil Erstfeld-Locarno und zurück
- Postbusfahrt auf den Gotthardpass mit Eintritt ins Museum Sasso San Gottardo
- Reiseleitung durch Bahnreisen Sutter (vorgesehen Gregor Sutter)
- Ausführliches Informationsmaterial

Preise pro Person:

DZ 1.995 Euro / EZ 2.130 Euro

Aufpreis Bahnfahrt 1. Klasse nach Luzern und von Flüelen zurück 140 Euro

Clubmitglieder erhalten unter Angabe ihrer Mitgliedsnummer 5% Ermäßigung auf den Reisepreis. Bitte dazu bei der Reiseanmeldung Kopie der Clubkarte (Scan oder Brief, kein Fax) vorlegen. Die Ermäßigung gilt nur für die Mitglieder selbst.

Teilnehmerzahl:

Mindestens 32, maximal 40 Personen (bei Nichterreichen der Mindestteilnehmerzahl: Absage der Reise bis 1 Monat vor Reisebeginn, siehe unsere AGB).

Sinsheim und Dortmund: LGB ist vor Ort

Das Frühjahr bietet gleich mehrere Gelegenheiten, die neuen LGB Modelle auch live zu bestaunen. Egal, ob man ein Auge auf den neuen Harzbullen oder die Franzburg geworfen hat, die im Frühjahr zu den absoluten Modell-Highlights zählen. Oder einfach das neue Stainz-Modell in den Hausfarben der LGB und dem Schriftzug des Unternehmensgründers Wolfgang Richter sehen möchte. Vom 6. bis 8. März eröffnet traditionell die Messe Sinsheim mit der „Faszination Modellbahn“ den Reigen der Frühjahrsausstellungen. Zusätzlich zu den zahlreichen Produktneuheiten 2015 können sich LGBler natürlich auch über die neuen Möglichkeiten der Digitalsteuerung mit einer Central Station 2 informieren. Zeit zum Fachsimpeln bleibt mit Sicherheit auch mit den Machern der verschiedenen Modellanlagen, die einem gern mit Rat bei kniffligen Anlagenproblemen zur Seite stehen. Ideal in Sinsheim: Das Messegelände liegt nur wenige Meter von der Autobahn A 6 entfernt und ist einfach anzusteuern. Mitte April – vom 15. bis 19. April – bietet sich in Dortmund zur „Intermodellbau“ eine weitere Möglichkeit, die LGB Neuheiten 2015 live zu erleben. Auch hier wird LGB mit den Topneuheiten des laufenden Jahres wieder groß vertreten sein. Die Halle 4 ist traditionell der Anlaufpunkt für die Modellbahner. Für Clubmitglieder gibt es wieder Vergünstigungen beim Eintritt. Aktuelle Informationen dazu finden Sie ganz einfach im Internet unter www.lgb.de.



Im März Anlaufpunkt für LGB Freunde: die „Faszination Modellbahn“ in Sinsheim.



„Großer Bahnhof“ in Dortmund: Auf der Intermodellbau sind die LGB Modelle ebenfalls live zu erleben.

Highlight 2015: IMA in Göppingen

Für Modellbahnfans hat der September 2015 wieder ein ganz besonderes Highlight zu bieten. Denn vom 18. bis 20. September steht die Stauferstadt Göppingen einmal mehr ganz im Zeichen der Eisenbahn – sowohl der großen als auch der kleinen. Bei der 32. Internationalen Modellbahnausstellung IMA mit den 10. Märklintagen werden traditionell die historischen Vorbilder im Bahnhof Göppingen Halt machen – begeistert empfangen von rund 60.000 Eisenbahnfans. Wer die Modellbahn liebt und sich gern von Details faszinieren lässt, findet in der Werfthalle im Stauferpark auf knapp 50.000 Quadratmetern alles, was das Herz begehrt: Von der LGB Bahn bis zur kleinen Spur Z ist alles dabei. Zahlreiche weitere Programmpunkte wie Fahrten für Kinder und Malwettbewerbe sorgen ferner dafür, dass die IMA in Göppingen wieder zu einem unvergesslichen Erlebnis für die ganze Familie wird.



Bietet im September Eisenbahnfeeling pur: die IMA in Göppingen. Den Termin jetzt schon vormerken.

Exklusiv für Mitglieder: das Clubmodell 2015

EIN BESONDERES HIGHLIGHT FÜR CLUBMITGLIEDER: DER ORIGINALGETREUE KÜHLWAGEN DER LEBENSMITTELWERKE FRITZ HOMANN IN DISSEN

Auslieferung
im 3. Quartal
2015

1876 gründete Fritz Homann eine Fleisch- und Wurstwarenfabrik in Dissen am Teutoburger Wald, später kam eine Margarineproduktion hinzu. Das LGB Clubmodell 2015 (Art. 43261) ist originalgetreu mit Werbemotiven der Lebensmittelwerke Fritz Homann aus der Epoche I gestaltet. Der zweiachsige Güterwagen mit Bremserhaus ist mit Metall-Scheibenrädern ausgerüstet, die Türen können geöffnet werden. Länge über Puffer 33,5 Zentimeter. Das Modell wird im Jahr 2015 in einer einmaligen Serie exklusiv für die Mitglieder des LGB Clubs gefertigt.

Bestellhinweis

Jedes Clubmitglied kann mit dem beiliegenden Bestellschein oder der Clubkarte über den LGB MHI-Fachhändler je ein Exemplar des exklusiven Clubmodells bestellen. Bitte beachten Sie: Die Bestellscheine sind nicht übertragbar.

Wichtig

Ob per Bestellcoupon oder mit der Clubkarte: Bestellschluss für den Clubwagen ist am 30. April 2015. Voraussichtlicher Lieferbeginn: 3. Quartal 2015. Ein personalisiertes Echtheitszertifikat wird jedem Bezieher voraussichtlich zum Jahresende 2015 direkt zugesandt.

Artikelnummer 43261



CLUBKOOPERATIONSPARTNER IN DER SCHWEIZ

Hochgefühle



Bahnwunderland: Die größte Bahnattraktion der Schweiz ist sicherlich die Rhätische Bahn (oben), aber auch Clubpartner wie der Swiss Vapeur Parc (rundes Bild unten) oder Modellanlagen in Mendrisio, Uster und Aeugstertal sind lohnende Ausflugsziele.

Die Rhätische Bahn ist für Eisenbahnanhänger natürlich die erste Adresse bei einer Schweizreise – ideal zu verbinden mit Besuchen bei den Clubkooperationspartnern, die mit großen Modellbahnsammlungen, Anlagen und Miniaturbahnen die Anziehungskraft der kleinen Bahn spüren lassen. Im 17.000 Quadratmeter großen Swiss Vapeur Parc (www.swissvapeur.ch) am Genfer See schlängeln sich Miniaturzüge mit Dampf-, Diesel- und Elektrotraktion durch die nachgestaltete Landschaft der Schweiz. Die aufsitzenden Fahrgäste passieren Kulturerbe-Nachbauten wie Schloss Aigle oder außergewöhnliche Brücken und Viadukte des Eisenbahn-Traumlands Schweiz.

Die Saison beginnt im März. Zusätzlich zum Regelbetrieb verwandeln außergewöhnliche Events wie Nachtfahrten oder das internationale Dampffestival den Park in Le Bouveret in ein fröhliches Bahnertreffen. Zum Festival reisen rund 100 Lokführer aus ganz Europa an – bis zu 60 Lokomotiven befahren dann die Parkanlage. Modellbahnfreunde kommen in der Galleria Baumgartner (www.galleriabaumgartner.ch) auf ihre Kosten. Der Clubkooperationspartner aus Mendrisio im Tessin bewahrt Privatsammlungen von Modelleisenbahnen mit dem Ziel, das Hobby „als intelligenten Zeitvertreib für Groß und Klein“ zu fördern. Dabei finden auch Anlagen der kleineren Spurweiten wie N und Z Berücksichtigung. In der Ausstellung sind Spielzeug-Eisenbahnen von 1900

bis 1950 und Blechspielzeug zu bewundern, dazu Märklin Modelle, Modellautos sowie Segel- und Dampfschiffe. Neben den ständigen Exponaten sind auch Produktneuheiten aus dem Modellbahn- und Zubehörsektor zu besichtigen.

Hochwertige Eisenbahnmodelle in den großen Spurweiten zeigt die Eisenbahn-Sammlung Uster (www.eisenbahn-sammlung.ch) in der historischen Lokremise in Uster im Kanton Zürich. Im Zentrum steht eine riesige Schauanlage nach Schweizer Vorbild in Spur 0. Dazu gibt es Dioramen typischer Landschafts- und Betriebssituationen, H0-Dampf- und -E-Loks bis 1970 sowie eine Sammlung von „Krokodilen“ in allen gängigen Spurweiten. Weil das Modellbahnerlebnis im Vordergrund stehen soll, sind die Vitrinen am Rande der Anlagen platziert. Geöffnet ist die Sammlung Uster jeweils am ersten Samstag im Monat. Im Naturschutz- und Erholungsgebiet am Türlensee bei Zürich macht die Pegasus Small World (www.spielzeug-museum.ch) von sich reden.

Das Museum in Aeugstertal beherbergt kostbare Spielsachen aus den Jahren 1890 bis 1980. Modelleisenbahnen, Blechautos und auch Kuscheltiere von Steiff wecken Kindheitserinnerungen und faszinieren als Zeugen der Zeitgeschichte. Im Sommer bietet es sich dann an, den Museumsbesuch mit Wanderungen zu kombinieren oder mit einem Bad im See ausklingen zu lassen.



NEU!



WWW.LGB.DE

Depesche

DAS MAGAZIN FÜR LGB FREUNDE

AUSGABE 1/2015

**FÜR SCHNELLENTSCHLOSSENE
JETZT DAS ABONNEMENT SICHERN!**



JA, ICH MÖCHTE DIE LGB DEPESCHE ABONNIEREN!

Ich bestelle 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

Den Rechnungsbetrag zahle ich per

☐ **Bankeinzug** (nur in Deutschland möglich)

Kontoinhaber (Name, Vorname)

Kontonummer

Bankleitzahl

Kreditinstitut

☐ **Rechnung**

☐ **Kreditkarte**

Karteninhaber (Name, Vorname)

Kreditkarte (VISA- oder Mastercard)

Kartenummer

Karte gültig bis

3-stellige Prüfnummer

Datum

Unterschrift

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) 40/414 48-499, E-Mail: LGB-Depesche@pressup.de

Schicken Sie den Coupon an:

LGB Depesche Leserservice, PressUp GmbH, Postfach 70 13 11, 22013 Hamburg, Telefax: +49 (0) 40/414 48-499, E-Mail: LGB-Depesche@pressup.de
Service-Telefon Abonnement: +49 (0) 40/414 48-467

Digital loslegen: So einfach geht's



Da ist jetzt mehr drin: In der neuen digitalen Startpackung steckt statt der bisherigen MZS-Steuereinheit plus Lokhandy eine große Central Station 2. Passend dazu findet der Gartenbahner eine Lokomotive mit neuestem mfx-Decoder und zwei Güterwagen. So halten Komfort und viele neue Möglichkeiten auf der LGB Anlage Einzug.

Digitalsteuerung erster Klasse

Manch ein LGBler hat schon neidisch in Richtung kleinere Spur geschaut, wenn er sah, welche Möglichkeiten Märklin H0 mit seiner Central Station 2 und dem mfx-Protokoll bietet: einfache Re-

gistrierung der Lok beim Steuergerät, Rückmeldung der Lok, grafische Benutzersteuerung für die Steuerung bzw. Aktivierung der Sonderfunktionen, Fernsteuerung via Smartphone oder Tablet und vieles mehr (siehe auch Kasten Seite 3: Das können Central Station 2 und mfx). Zwar konnte man die Central Station 2 (kurz: CS2) auch schon vorher für LGB nutzen. Doch manch einer hat sich vielleicht nicht getraut – etwa weil man ja schon in das bisherige MFS investiert hatte. Außerdem macht eine neue Zentrale allein ja noch keine Digitalanlage: Man muss ja auch den eigenen Fuhrpark umstellen oder Loks anschaffen, die sich von der CS2 befehligen lassen. Den Einstieg in die „erste Klasse“ der Di-

gitalsteuerung erleichtert LGB jetzt mit einem Starterset, das nicht nur die Central Station 2 enthält, sondern auch eine Lok, die das erweiterte Digitalformat – Fachbegriff „mfx“ – unterstützt.

Viele Züge, ein Gleis

Wer vorher noch nie mit digitaler Modellbahnsteuerung zu tun hatte, wundert sich vielleicht über die Grundausstattung: Statt eines Trafos mit Regler ist eine große Zentrale mit zwei Reglern und einem Display vorhanden. Wie soll die funktionieren, bei nur einem Schienenkreis? Nun, bei konventioneller Steuerung über den Fahrstrom mit Trafo und Drehknopf, wie man das früher kannte,

Das neue digitale Startset von LGB bietet jetzt auch Gartenbahnern den vollen Komfort: Die Central Station 2 macht das gemeinsame Steuern mehrerer Züge auf einem Gleis kinderleicht und äußerst komfortabel. Eine Dampflokomotive der DR, Epoche III, mit dem neuen mfx-Decoder ist samt zwei Rungenwagen im Paket enthalten.



würden mehrere Loks auf einem Gleis zugleich losfahren und stoppen. Sie würden die gleiche Strecke zurücklegen – vielleicht mit kleinen Unterschieden je nach Motorstärke oder angehängten Waggonen. Man nennt diese Art der Steuerung auch analog. Die digitale Zugsteuerung, wie sie in der Startpackung enthalten ist, erlaubt jedoch, zugleich mehrere Loks unabhängig voneinander fahren und halten zu lassen. Wie viel Strom der Motor bekommt, bestimmt man nämlich nicht mit dem Fahrpult oder Trafo, sondern über eine digitale Steuerelektronik. Das nennt sich „Lok-decoder“ und ist eine kleine Platine, die in der Lok sitzt. Die Schienen stehen bei Digitalbetrieb immer unter vollem Strom und der Decoder in jeder Lok, die auf den Schienen steht, bestimmt anhand des Befehls von der Zentrale (in unserem Fall der CS2), wie viel davon der Motor zum Fah -►

DAS BIETET DAS NEUE STARTSET

- 1 CENTRAL-STATION-2-DIGITALZENTRALE FÜR MFX- UND DCC-BETRIEB
- 2 SCHALTNETZTEIL MIT 100 VA
- 3 GLEISOVAL AUS 12 GEBOGENEN UND 2 GERADEN GLEISEN, LÄNGE CA. 189 CM
- 4 GÜTERZUG, BESTEHEND AUS DER DAMPFLOK DR, EPOCHE III, MIT MFX-DECODER, SCHALTbarem RAUCH-EINSATZ, SPITZENLICHT UND MEHRZWECKSTECKDOSE SOWIE 2 RUNGENWAGEN DR, EPOCHE III, LÄNGE DES ZUGES ÜBER PUFFER CA. 71 CM
- 5 ZUBEHÖR (ANSCHLUSSKABEL, VERBINDUNGSNIPPEL FÜR DIE GLEISE ETC.)

ren bekommt. Jede Lok hat dafür eine eigene Adresse und das Fahrpult in der CS2 bestimmt dann für jede einzeln, wie schnell sie fährt oder wann sie anhält. Darüber hinaus ermöglicht die Digitalsteuerung, eventuelle Zusatzfunktionen in der Lok zu aktivieren, etwa einen Dampfgenerator oder die Ausgabe eines bestimmten Sounds. Dafür sind am Rand des Displays neben den Funktionssymbolen Tasten, die man nur drücken muss.

Digitale Standards

So wie es in der Computerwelt bestimmte Standards gibt, etwa die Protokolle im Internet, ist auch die digitale Steuerung von Modellbahnen normiert. Im Laufe der Jahre haben sich mehrere Standards etabliert und auch für LGB gab und gibt es mehrere Digitalsteuerungssysteme. Die MZS 2, die LGB bisher nutzte, basiert auf dem DCC-Protokoll. Für die Central Station 2 übernahm LGB nicht nur das Steuergerät, sondern auch das zugehörige Protokoll mfx von Märklin. Das bietet gegenüber DCC zusätzlich die Möglichkeit, dass die Lok sich automatisch beim Steuergerät anmeldet, mit allen Parametern wie Höchstgeschwindigkeit, Beschleunigung und Sonderfunktionen. Dennoch können Sie Loks, die via DCC gesteuert werden, mit der CS2 zusammen mit mfx-Loks auf einer Anlage und in einem Stromkreis zusammen betreiben, ohne dass Sie in diese zuvor einen neuen Decoder einbauen müssen.

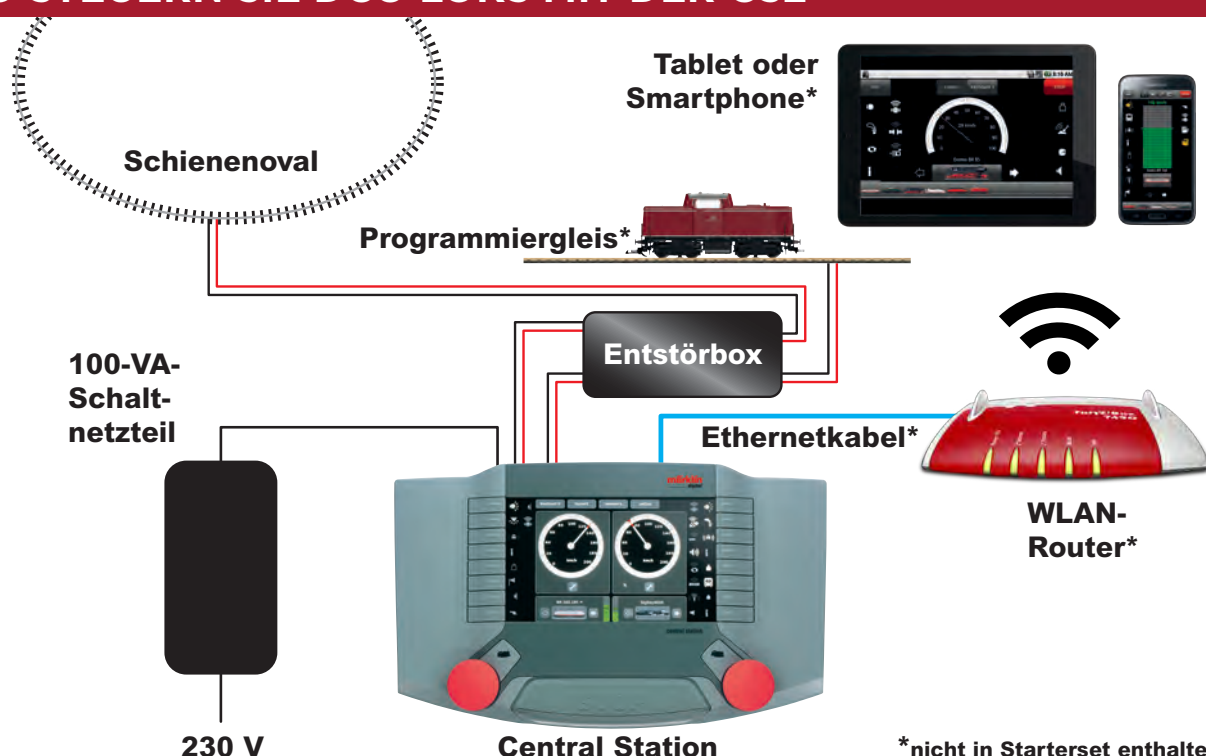
Und auch umgekehrt funktioniert es problemlos: Haben Sie zunächst eine Anlage mit MZS oder einem anderen DCC-Steuergerät, funktionieren mfx-Loks auch mit diesen Steuergeräten. Sogar an Anlagen, die noch mit dem auf dem alten Märklin Standard basierenden Motorola-Format arbeiten, können Sie die Loks einsetzen – Sie müssen nur vorher entsprechend die möglichen Fahrstufen auf 14 umstellen. Sogar die analoge Steuerung von Digitalloks ist

DAS KANN DIE CS2

- 1 ZWEI DREHREGLER UND EIN TOUCHSCREEN MIT AN DAS VORBILD ANGEPAßTER DARSTELLUNG DES „FAHRSTANDES“
- 2 ZUGRIFF AUF UND EINSTELLUNG DER PARAMETER DER LOK ÜBER DIALOGFELDER UND EINE VIRTUELLE TASTATUR.
- 3 UMSCHALTEN VON WEICHEN UND SIGNALEN SOWIE EIN-/AUSSCHALTEN VON LEUCHTEN ÜBER ENTSPRECHENDE FUNKTIONSDECODER
- 4 AUFBAU EINES GLEISPLANS MIT ENTSPRECHENDER SCHALTMÖGLICHKEIT
- 5 STEUERUNG MIT BEREITS VORHANDENEN GERÄTEN ZUSÄTZLICH MÖGLICH, SCHNITTSTELLE FÜR LOKHANDY ETC.
- 6 SCHNURLOSE STEUERUNG ÜBER SMARTPHONES ODER TABLETS MIT IOS ODER ANDROID VIA APP MÖGLICH – DAMIT IST SIE AUCH OUTDOORFÄHIG
- 6 EIGENSTÄNDIGE ANMELDUNG DER LOK UND ÜBERMITTELN DER PARAMETER BEI DER CENTRAL STATION (MFX-LOKS)



SO STEuern SIE DCC-LOKS MIT DER CS2



möglich, allerdings können Sonderfunktionen nicht immer einwandfrei geschaltet werden. Wollen Sie jedoch auf die Central Station 2 umsteigen und besitzen bereits Geräte aus der MZS-2-Familie, müssen Sie diese deswegen nicht wegwerfen: An der CS 2 lässt sich selbstverständlich der gesamte DCC-Lok-Fuhrpark weiterverwenden und auch den Netzteilen des MZS kann man in einer größeren Anlage als Stromlieferanten noch einen zweiten Frühling beschenken. Einzig das ganz alte MZS-I-System mit der seriellen Datenübertragung ist nicht zur CS2 kompatibel.

Fahren und mehr

Die Spur G erfreut sich ja nicht zuletzt so großer Beliebtheit, weil man alles originalgetreu nicht nur sehen, sondern auch anfassen und benutzen kann. Die Türen von Personenwagen lassen sich zum Beispiel öffnen und das Schüttgut in einem Schotterwagen kann seitlich entladen werden. Diese Vorbildtreue setzt die Central Station 2 in der Steuerung fort. Das Display ist berührungsempfindlich und bietet einen Steuerstand, auf dem die Funktionen gut sichtbar abgebildet werden und nicht mehr nur Nummern oder kryptische Symbole anzeigen wie noch auf dem Display des Lokhandys oder anderer Steuergeräte. Wer möchte, kann aber auch die gut rastenden Drehknöpfe der CS2 für die Beschleunigung oder das Abbremsen der Fahrzeuge verwenden bzw. die Sonderfunktionen, die in den Fahrzeugen angeboten werden (z. B. Soundeffekte) per Knopf an der Seite schalten.

Stichwort Schalten: Die CS2 befiehlt auch Decoder für die Umschaltung von Weichen oder Signalen oder solche, die Leuchten ein- und ausschalten. Für die Weichen und Signale kann man sich – ebenfalls Vorbildgetreu – einen schematischen Gleisplan aufbauen, wie er zum Beispiel in vielen Stellwerken gebräuchlich ist. Durch Antippen der entsprechenden Weiche im Übersichtsplan wird der Magnetartikel entsprechend umgestellt. Das Gleiche gilt für eventuell auf der Anlage vorhandene Signale. Die Central Station ist nicht nur für einfache Steuerung, sondern auch für die Kontrolle komplexer mittlerer und großer Anlagen gedacht. Wer seine Anlage draußen steuern möchte, dem wird vielleicht auffallen, dass die Central Station selbst nicht wasserdicht ist. Allerdings kann sie über einen Router mit Smartphones und Tablets via schnurlosem Netzwerk (WLAN) gekoppelt werden und eine App ermöglicht die gleiche Steuerung, die auf dem Display der CS2 zu sehen ist, auch für das mobile Gerät. Die App „Mobile Station“ gibt es für Apple iOS (iPhone 5,49 €, iPad 10,99 €) und für das Android-Betriebssystem (Smartphones 5,99 €, Tablets 10,99 €).

Ein perfekter Start in die neue Digitaldimension

Wenn Sie als Einsteiger nur mit dem mitgelieferten Gleisoval beginnen, können Sie sich auch in Ihren zukünftigen Ausbauplänen darauf verlassen, beim digitalen Startset von LGB in eine ebenso zukunftsichere wie abwärtskompatible Technologie investiert zu haben. Wer schon eine gewachsene Anlage besitzt, bekommt mit der CS2 eine Steuerzentrale in die Hand, die in Sachen Bedienungskomfort und multifunktionaler Ausstattung ihresgleichen sucht und mit seinem Fahrgerät und den vorhandenen Magnetartikeln hervorragend harmonisiert. Die im Paket enthaltene mfx-Lok wird dem Nutzer gleichzeitig vor Augen führen, was in Zukunft für ihn noch machbar ist. Die Redaktion wird in den nächsten Ausgaben zeigen, welche Möglichkeiten der Streckenkontrolle die CS2 noch bietet.

DCC-LOKS MIT DER CS2 STEuern

Wer bereits eine digitale Anlage mit DCC-Loks besitzt, kann diese weiter nutzen, denn die Central Station erlaubt die Steuerung vieler digitaler Systeme. Man muss nur bei der Anmeldung einige Besonderheiten beachten.

① Lok auf Programmiergleis stellen



Für die Einstellung der Lok muss sie auf ein „Programmiergleis“ gestellt werden – das ist ein separates Anschlussgleis, das an die entsprechend benannte Buchse der CS2 angeschlossen wird, ohne Verbindung zum Hauptkreis und ohne sonstige Verbraucher. Tippen Sie unter dem gewünschten Fahrpult auf das leere Loksymbol. Klicken Sie auf das + und wählen Sie „Neue Lok – manuell“.

② Lokparameter einstellen



Konfigurieren Sie mit dem Stift bzw. über die virtuelle Tastatur die Parameter der entsprechenden Lok. Wichtig: Wählen Sie die passende Lokadresse, damit die CS2 die Lok eindeutig ansteuern kann. Klicken Sie auf die Fläche neben Bild ...

③ Passendes Bild auswählen



... und wählen Sie ein kleines Piktogramm, das unter dem Regler angezeigt wird. Die Lok steht jetzt in der Liste und kann über den darüber liegenden Fahrregler gesteuert werden. Änderungen der Einstellungen nehmen Sie später über das Schraubenschlüsselsymbol unter dem Regler vor.



LGB Loks, Let's go!

Digital fahren Teil IV: So schließen Sie die Central Station 2 richtig an Ihre Anlage an und nehmen die Loks in Betrieb. Außerdem: der LGB Lokbilderservice für die CS2 und alle mfx-Loks im Überblick.

Wer kennt nicht den spannenden Moment, wenn man zum ersten Mal eine neue Modellbahnsteuerung in Betrieb nimmt? Ist die Bedienung auch ohne Studium der Handbücher intuitiv zu erlernen? Wie wird das Fahrverhalten der Loks sein? Diese und andere Fragen schießen einem durch den Kopf, während der Aufbau nicht schnell genug erfolgen

kann. Bis zu den ersten Fahrversuchen müssen wir die Central Station 60215 noch mit der Anlage verbinden. Hierzu genügen zwei Kabel vom Gerät zum Gleis. Wie bei den großen Spurweiten üblich, sollte bei diesen Kabeln auf eine ausreichende Dimensionierung geachtet werden. Wir empfehlen Kabelquerschnitte von 0,75 bis 1,5 Quadratmillimeter für diese Anwendung. Wichtig:

Der Anschluss erfolgt am Ausgang für das Fahrgleis und nicht am daneben liegenden Anschluss für das Programmiergleis. Das Programmiergleis wird zum Einstellen diverser Parameter bei bestimmten Decodertypen benötigt. Dieser Ausgang führt zwar auch das Steuersignal, er ist aber leistungsmäßig stark begrenzt und daher nicht für den dauerhaften Fahrbetrieb geeignet. Mit





Bis Ende 2015 werden 15 LGB Loks serienmäßig mit mfx-Decoder ausgestattet sein. Die Dampfloks Nicki und Frank S. der Dampf-Kleinbahn Mühlenstroph (Art. 24266) gehört jetzt schon dazu.

diesem Programmierausgang werden wir uns zu einem späteren Zeitpunkt noch ausführlich auseinandersetzen.

Die beiden Anschlusskontakte zur Anlage sind am Ausgang mit einem „B“ für Bahnstrom und einer „0“ für Masse (Rückleiter) gekennzeichnet. Im Gegensatz zum Analogbetrieb ist es egal, ob z.B. der „B“-Anschluss an die rechte oder die linke Schiene angeschlossen wird. ►

LOKBILDER VOM LGB SERVICE

Die Lokbilder, die in der Central Station zur leichteren Identifizierung der einzelnen Fahrzeuge angeboten werden, können auf Wunsch auch mit eigenen Bildern ergänzt werden. Wer Interesse an weiteren Bildern mit LGB Modellen hat, darf sich gerne per E-Mail an den LGB und Märklin Kundenservice unter der Adresse service@maerklin.de wenden. Geben Sie in der Betreffzeile bitte das Kennwort „LGB Lokbilder“ an. Sie erhalten dann eine Auswahl von Lokbildern aktueller LGB Modelle in einer ZipdDatei und eine Anleitung, wie Sie mit einem USB-Stick diese Daten auf Ihre Central Station übernehmen können.



Mit der Central Station 2 lassen sich neben Loks mit mfx-Decoder ebenfalls DCC- Loks steuern. Auch Letztere können mit einem Bild zur besseren Wiedererkennung versehen werden. Wenn's fehlt, hilft der LGB Kundenservice weiter.

Eine neue Dimension digitaler Modellbahnsteuerung: Die Central Station 2 verbindet ein universelles Bedienkonzept mit einer Vielzahl von Komfortmerkmalen. Für DCC- und mfx-Loks.

FOTOS: LGB, KÖTZLE; TEXT: FRANK MAYER





Vorteil der neuen Decodergeneration: mehr Fahrstufen und mehr schaltbare Funktionen

Die Ge 4/4 II-Jubiläums-Loks der Rhätischen Bahn (28437, 28438, 28439) gehören jetzt schon zur mfx-Riege. In diesem Jahr kommt die Ge 4/4 III (21427), der RhB-Traktor 2/2 91 (22412) und ein blauer Allegra (21225) dazu.

LGB LOKS MIT MFX-DECODER

Artikel	Benennung	Auslieferung
L20121	Diesellok V 100	2014
L20225	Triebzug Allegra	2013
L20755	Elektrolok BR 139	2014
L22930	Diesellok Köf II DRG	2014
L24266	Dampflok Nicki + Frank S.	2014
L28437	Elektrolok Ge 4/4 II	2014
L28438	Elektrolok Ge 4/4 II	2014
L28439	Elektrolok Ge 4/4 II	2014
L21225	Triebzug Allegra	2015
L21427	Elektrolok Ge 4/4 III	2015
L21985	Dampflok Ik Messelok	2015
L22412	Rangiertraktor RhB	2015
L24741	Dampflok Spreewald	2015
L28211	Dampflok DR 99 4608	2015
L70530	Startset mit CS2, Dampflok	2015

Die Fahrtrichtung der Loks wird beim Digitalsystem über das Steuersignal vorgegeben und hängt daher nicht mehr von der Polarität der beiden Anschlussverbindungen ab. Man muss nur darauf achten, dass man bei mehreren Anlagenanschlüssen an einer Schiene immer das gleiche Potenzial von „B“ oder „0“ angeschlossen hat. Sonst wäre dies ein saftiger Kurzschluss. Für unseren ersten Versuch reichen aber die beiden Kabel zu den Schienen, sodass wir hier nicht weiter auf dieses Detail zu achten haben.

Wer im Besitz einer neuen LGB Lok mit der neuesten Decodergeneration ist, hat jetzt einen großen Vorteil. Er muss die Lok nur auf das Gleis stellen (Achtung: Stoptaste an der Central Station darf nicht ausgelöst sein!) und dann abwarten, bis sich die Lok selbstständig angemeldet hat. Diese Lokdecoder unterstützen nämlich das mfx-Datenformat. Eines der Vorteile dieses Systems ist die automatische Anmeldung der Fahrzeuge bei der Central Station. Wenn dies erfolgt ist, erscheint im Display ein „mfx“-Symbol. Wenn Sie dieses Symbol jetzt anwählen, wird das Modell automatisch auf den Controller der Central Station übernommen.

Alle Fahrzeuge, die man mit der Central Station steuern möchte, müssen zuerst in der internen Lokliste der Central Station angelegt sein. Bei den mfx-Loks erfolgt dies, wie beschrieben, automatisch. Bei den anderen Modellen mit DCC-Decoder muss dies manuell durchgeführt werden. Wie einfach das vor sich geht, lesen Sie im Beitrag zur Digital-Startpackung ab Seite 36 in dieser Ausgabe.

„Wenn ein Krokodil kam, wurde man verrückt“

Der eingefleischte LGBler Siegfried Ade pflegt sein Hobby seit 1978. Der RhB-Fan ist stolz auf seine großartige Gartenanlage und die Zuverlässigkeit der LGB-Bahn.

Siegfried Ade antwortet auf die Frage nach seinem Jahrgang ohne zu zögern „41“. Dass er vor 10 Jahren in Ruhestand ging, merkt man ihm absolut nicht an. Sein Hobby Gartenbahn scheint ihn jung zu halten. Kein Wunder, er ist ja oft an der frischen Luft, denn er gehört zu den LGBlern, die finden, dass eine Gartenbahn eben ins Freie gehört. Nichts wirkt seiner Meinung nach so vorbildgetreu wie die natürliche Patina auf den Schienen oder gar leichter Neuschnee, bei dem nur noch die Gleise zu sehen sind. Dann lässt er es sich nicht nehmen, seinen roten Bernina-Zug ins Freie zu schicken und zu verfolgen, wie er seine Kreise zieht. „Ein Traum“. Die Begeisterung ist Ade deutlich anzumerken. Seine perfekt in den Garten integrierte, fast möchte man sagen hineingewachsene Anlage bestätigt das Gefühl (wir werden sie in der nächsten Ausgabe vorstellen). Aber es ist nicht nur die frische Luft, die auf Dauer eben guttut. Seine Gartenbahn ist „Nervenfutter“, wie er selbst sagt. Schon als er noch nicht in Rente war, diente sie nach einem anstengenden oder gar nervigen Tag zum Stressabbau. „Abends auf der Gartenbank ein Bier trinken und einen Zug fahren lassen ... da war die Welt wieder in Ordnung.“ Die Rhätische Bahn hat er auf Urlaubsreisen kennen und lieben gelernt. Schon früher, als man noch Krokodile mit gemischten Zugzusammenstellungen im Regelverkehr zu Gesicht bekam, entwickelte er eine besondere Vorliebe für diese Loks und ärgert sich heute, dass Maschinen wie die legendäre blaue 412 „... bloß wegen eines Getriebebeschadens ...“ verschrottet wurden. „Da stehen doch noch einige als Denkmale rum. Zum Bei-



Siegfried Ade aus Walheim in der Nähe von Stuttgart ist seit 37 Jahren LGB Fan.



Patina auf den Gleisen, natürlich gewachsenes Moos zwischen den Schwellen: Jeder genaue Blick lohnt.



Selten wird man als Gartenbahnfreund einer so natürlich „gewachsenen“ Anlage ansichtig.

spiel in Bergün direkt neben dem Bahnhof. Man hätte doch von der ein Getriebe nehmen können.“ Ihm, der in der Schweiz auch eine Dampffahrt mitgemacht hat und den es immer nach Landquart ins Betriebswerk auf Erkundungstour gezogen hat – „da kam ich auch rein!“, erscheint der frühere Zugbetrieb mit vielen verschiedenen Loks und Wagen einfach abwechslungsreicher. Diese Anschauung teilt er seiner Meinung nach mit der Hälfte der Gartenbahner, denn das Hobby Modellbahn ist auf Dauer eine der wenigen erschwinglichen Möglichkeiten, Bahngeschichte zu erhalten und im Kleinen zu erleben. Wobei Spur G ja gar nicht so klein ist: „Da kann man mit einem Zug ja richtig was anfangen“, rät er dem potenziellen Nachwuchs. „Hier wird heute viel digital gesteuert, man kann Loks selbst umrüsten oder sogar umbauen und man lernt nebenbei viel über Elektrik.“ Überzeugt ist er auch von der Zuverlässigkeit und Wetterfestigkeit seines Anlagenmaterials. „Die Schienen liegen seit 1981 im Garten.“ Einer seiner Kunden – Ade betreibt nebenbei einen kleinen Gartenbahnhandel – ist Kinderarzt und lässt auf der Dachterrasse seiner Praxis jahraus, jahrein bei Wind und Wetter zwei LGB Züge fahren. Täglich von 9 bis 18 Uhr. „Zweimal im Jahr Schienen putzen und einmal Zuginspektion genügt“. Siegfried Ade ist Gartenbahnprofi und sucht Austausch. An jedem zweiten Freitag im Monat findet man ihn bei seinem Modellbahn-Stammtisch in Walheim. „Wir sind jedes Mal 25 bis 30 Leute, von 12 bis 76“, sagt er, der gerne mehr Gartenbahnnachwuchs hätte und der „... wieder Kind ...“ wird, wenn er die Modellbahn aus seiner Kindheit aufbaut.

Starke Loks und schöne Wagen für den Saisonstart

Neu im Fachhandel



Vor der Übernahme durch die HSB firmierte auch der Löschzug unter „DR“.

46357 GERÄTEWAGEN, WERNIGERODER FEUERLÖSCHZUG

- Vorbildgetreue Farbgebung und Beschriftung
- Türen an den Längsseiten lassen sich öffnen
- Metall-Speichenradsätze
- Länge über Puffer 30 Zentimeter

Im Original unverzichtbar für den schnellen Einsatz im Brandfall: der Gerätewagen des Wernigeroder Feuerlöschzuges (Modell im Zustand der DR-Ausführung von 1979). Er wurde 1899 von der „Waggonfabrik Weimar AG“ als Güterwagen gebaut, die bis 1901 immerhin 1.000 Wagons in 44 verschiedenen Typen herstellte. Zum Feuerlöschzug gehören in der DR-Variante noch zwei Kesselwagen mit Löschwasserreserve (Modell LGB Art. 42010).



20181 DAMPFLOKOMOTIVE LENZ TYP 1 „FRANZBURG“

- Neukonstruktion
- Federpuffer vorn und hinten
- DCC-Schnittstelle
- Haftreifen
- Führerstandstüren zum Öffnen, Führerstandsbeleuchtung, Lokführerfigur
- Spitzensignal ist mit der Fahrtrichtung wechselnd
- Rauchgenerator
- Bühlermotor, beide Achsen angetrieben
- Vorbildgetreue Farbgebung und Beschriftung

Eine der großen Produkt-Highlights des Jahres kommt gleich zu Jahresbeginn: die Dampflokomotive „Franzburg“. Das Vorbild (Lenz Typ 1, Gattung Pommern) wurde von der Vulcan Stettiner Maschinenbau AG für die Firma Lenz & Co produziert und in weit mehr als 30 Exemplaren hergestellt. Sechs Maschinen davon gingen an die Franzburger Kreisbahn (FKB), wobei die ehemalige FKB 4 i nach einer wechselvollen Geschichte im Jahr 1980 zusammen mit zwei Güterwagen (heute DEV 31 und DEV 146) zum Deutschen Eisenbahnverein gelangte. Die dort „Franzburg“ genannte Lokomotive wurde aufgearbeitet und gehört dort heute zu den großen Attraktionen. Ein Schwestermodell stand auch beim LGB Logo Pate. Im Mai wird es zu einem großen Treffen zwischen dem Original und dem LGB Modell kommen. Wir werden ausführlich darüber berichten.



Verbandsbauart:
Bremserhaus mit
Handläufen und
Treppen

42261 GEDECKTER GÜTER- WAGEN TYP GW, EPOCHE III

- Alle Türen lassen sich öffnen
- Verbandsbauart“-Bremserhaus mit Handläufen
- Metallradsätze
- Haftreifen
- Länge über Puffer 34 Zentimeter

Tradition trifft Tradition: markante Bedruckung auf einem klassischen Güterwagen der „Verbandsbauart“. Die Wagen wurden mit einem typischen Bremserhaus sowie mit einem Satteldach mit spitzem First hergestellt (wie „Preussische Länderbahnbauart“). Aber im Gegensatz zur Ursprungsform dazu mit Handläufen und zwei Treppen an den Außenseiten. Ausführung als DB-Variante der Epoche III.



Praxis-Check: RhB Personenwagen A 1256

Neuauflage mit Optimierungen

von Hendrik Hauschild

Im Zuge der Umelektrifizierung der Strecke Chur-Arosa von 2.400 Volt Gleichspannung auf 11.000 Volt Wechselstrom im November 1997 wurde in Kooperation mit der Gemeinde Arosa der blaue Arosa-Express geschaffen. Speziell für diesen Zug baute die RhB den 1. Klasse-Wagen A 1256 in einen Salonwagen mit großen Panoramafenstern und einer neu angeordneten Sitzeinteilung um. Unter der neuen Bezeichnung As 1256 verkehrte dieser Wagen über viele Jahre im Zugverband mit den blauen Wagen zwischen Chur und Arosa. Im Zuge der Anpassung an das neue RhB-Layout er-

hielt der As 1256 im März 2012 wieder die typische rote RhB-Lackierung. Die Anschrift wurde wieder in A 1256 geändert, die Inneneinrichtung mit den speziell angeordneten Sitzen ebenso belassen wie die großen Panoramafenster. Heute verkehrt der Wagen auf dem gesamten Stammnetz der RhB, ausgenommen ist die Bernina-Linie. Häufig ist dieser Wagen jedoch auch zwischen Chur und Arosa anzutreffen, nicht zuletzt deswegen wurde der Wagen im Zuge der Rotlackierung auch beidseitig mit dem Arosa-Schriftzug versehen.

LGB fertigte dieses Modell bereits im

blauen Arosa-Express-Design. Eigens dafür wurde auch beim LGB Modell die Fenstereinteilung angepasst. Jetzt wurde dieser Wagen erneut in das LGB Programm aufgenommen und im aktuellen Aussehen aufgelegt.

LGB nahm die Neuauflage des Einheitswagens I der RhB zum Anlass, farblich an dem Modell einige vorbildgerechte Änderungen vorzunehmen. Lässt man dieses neue Modell auf sich wirken und vergleicht man dieses mit älteren LGB Varianten fallen diverse Farbtonanpassungen ins Auge. Der Wagenboden, bisher schwarz, wird nun wie beim großen





Änderung 2: mattgraue Türen wie beim Vorbild statt bisher silberfarben, aber jetzt silberne Faltenbälge. Letztere kommen der Originalanmutung deutlich näher.

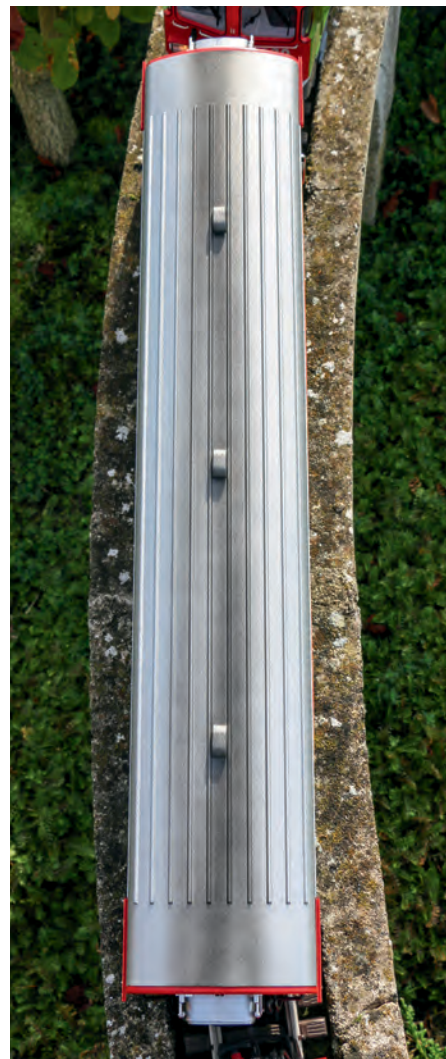
Änderung 1: Vorbildgetreue Farbgebung und Bedruckung des Wagenbodens in Grau statt bisher Schwarz, farblich angepasste Drehgestelle, bedruckter Batteriekasten.



Vorbild in Grau gefertigt, passend dazu sind auch die Drehgestelle farblich optimiert worden. Die Bedruckung wurde ebenso erweitert, so ist nun der Batteriekasten bedruckt. Einen neuen Farbton haben auch die Einstiegstüren bekommen. Diese waren bisher in einem silbernen Farbton umgesetzt worden, das Vorbild dieser Wagen verfügt jedoch über Türen in mattem Grau. Entsprechend dem Original-Wagen wurde nun auch beim LGB Modell die Farbe der Türen angepasst. Eine optische Optimierung mussten auch die beiden Faltenbälge über sich ergehen lassen. Diese werden nun in einem silbernen Farbton wiedergeben und kommen damit wesentlich näher an das Original. Schlussendlich wurde auch das Wagendach mittig mit einem dezentem Schmutzstreifen versehen.

Alles in allem kommt das neue LGB Modell durch die farbliche Optimierung deutlich näher an das Vorbild und gibt es ganz neues Bild ab. Eingesetzt werden kann dieses Modell vorbildgerecht mit dem neuen Allegra-Triebzug der RhB.

Änderung 3: Ein perfekt angedeuteter Schmutzstreifen in der Mitte des Wagendaches scheint wirklich den Fahrnissen des täglichen Betriebs zuzuordnen zu sein.



FOTOS: HENDRIK HAUSCHILD, LGB



35690 GEPÄCKWAGEN D 4214 DER RhB

- Ursprungslackierung
- Türen zum Öffnen
- Vier Metallradsätze
- Länge über Puffer 62 Zentimeter

Ausführung in der Ursprungslackierung der RhB. Der Wagen 35690 ergänzt die Wagen 31676, 31677, 31678 oder auch die früheren Wagen 3167 bzw. 31675 zum vorbildgerechten Zug im Betriebszustand Anfang der 70er-Jahre.



Live aus der Lok

Wolfgang Wildner aus Burgdorf hat ein Hightechprojekt auf seine LGB Anlage gebracht: Sein selbst entwickelter „Fernsehwagen“ erlaubt einen einzigartigen Ausblick aus der fahrenden Gartenbahn, der dem einer realen Führerstandsmittfahrt verblüffend ähnlich sieht.

Das Videosignal der im Schienenfahrzeug installierten Kamera wird per Funk auf einen Bildschirm am Stellwerk von Wildners Anlage übertragen. Dort sieht man die am Zug vorbeiziehenden Landschaften mit dem Themenschwerpunkt Schweiz und Harz aus der Perspektive eines imaginären Lokführers. „Damit kann man mit der LGB fahren wie ein Lokführer der DB oder RhB“, sagt Wildner nicht ohne Stolz.

In der Tat sind die Liveübertragungen aus seiner 350 Quadratmeter großen Modellanlage täuschend echt: Die vor der Lok liegenden Schienen wandern nie aus dem Blickfeld des Betrachters, und diese Perspektive entspricht der Wirklichkeit. Beispiele dafür kann man sich im Internet auf Youtube anschauen (www.LGB-meinebahn.de). Besonders spektakulär: die Fahrt durch den verschneiten Garten, die an eine Winterreise mit dem Bernina-Express erinnert.

Wolfgang Wildner, LGBler seit 1982, zählt auf, welche Basics man für einen Nachbau benötigt: „Eine kompakte Kamera, ein AV-Set, also einen Audio-Vi-

deo-Sender und -Empfänger, einen Monitor oder Fernseher und einen Akku zur Stromversorgung.“ Hinzu kommen natürlich die Begeisterung für Gartenbahnen und eine gewisse Freude am Tüfteln und Experimentieren. Wildner hat mittlerweile schon die dritte Generation von „Fernsehwagen“ gebaut und diese von Mal zu Mal verbessert.

„Damit kann man mit der LGB fahren wie ein Lokführer der DB oder RhB“

Die erste Generation entstand in den 1990er-Jahren. Insgesamt sieben Wagen hat Wildner damals mit einer sogenannten Röhrenkamera und einem AV-Sender sowie einem Scheinwerfer für Tunnelstrecken oder Nachtfahrten ausgestattet. „Die Kamera war mit dem Fahrwerk gekoppelt und wurde so bei engen Radien automatisch geschwenkt“, berichtet Wildner. „Dadurch wanderte die Schiene nicht aus dem Blickfeld des Betrachters. Hier zeigt sich sonst ein Problem, wenn die Kamera nicht genügend Weitwinkeldarstellung hat.“

Die Stromversorgung des Gar-

tenbahn-Ü-Wagens erfolgte über die Schiene, wobei die Anlage über eine P-MZS-Digitalsteuerung mit Funk verfügt. „Trotzdem war es nötig, einen Akku einzubauen, denn schon geringste Stromunterbrechungen führten zum Zusammenbruch der Bildübertragung“, erinnert sich der passionierte LGBler. Doch wenn der von einer Lok geschobene Kamerawagen über die Anlage rollte und die Funkübertragung stabil war, ergaben sich beeindruckende Bilder auf dem angeschlossenen Monitor. „Man konnte die 44 Weichen auf Sicht schalten, den Status der 240 Meter langen Gleise begutachten und im Tunnel dessen Zustand anschauen.“

Bei der zweiten Generation seiner „Fernsehzüge“ setzte Wildner das Augenmerk auf eine selbst fahrende Einheit. Dazu greift er auf Modelle von Spielzeugbahnen zurück, die es gebraucht kostengünstig im Internet gibt. Wildner zum Beispiel hat einen „RCE Express“ genommen und dessen Fahrwerk durch ein Standardfahrwerk von LGB Loks ersetzt. Vor allem aber wurde das Innenleben des Zuges gründlich



umgebaut und mit einem Camcorder, einem AV-Sendemodul und einem Akku versehen. „Außerdem kann man über einen Funktionsdecoder das Licht und den Sender zuschalten“, erzählt Wolfgang Wildner.

Camcorder bieten neben der Liveübertragung aus der Lok auch die Möglichkeit, die Aufnahmen zusätzlich zu speichern und später separat abzuspielen. Wer schon einen Camcorder für den Urlaub hat, kann diesen also durchaus auf seiner Gartenbahn einsetzen. „Dabei ist aber zu beachten, dass er als zeitlich unbegrenzte Überwachungskamera laufen sollte“, gibt Wildner zu bedenken. „Bei einigen Herstellern schalten sich die Modelle nämlich nach kurzer Zeit automatisch ab, wenn nicht aufgenommen wird.“ ►

DAS BRAUCHEN SIE FÜR EINEN VIDEOZUG

1 KAMERA

Geeignet sind sowohl Minikameras für den Modellbau – wie zum Beispiel die CMOS-Kamera 600 TVL von FatShark für rund 50 Euro – als auch hochwertige und kompakte Action-Kameras wie von Go Pro, für die allerdings mehrere Hundert Euro fällig werden können.

2 AV-SET

Für das Senden der Videos vom Zug zur Empfangsstation eignen sich übliche AV-Funkübertragungssets. Sie arbeiten im 2,4-GHz-Bereich und kosten ab 40 Euro aufwärts. Die 5,8-GHz-Systeme aus der Modellfliegerei haben größere Reichweiten, sind aber deutlich teurer.

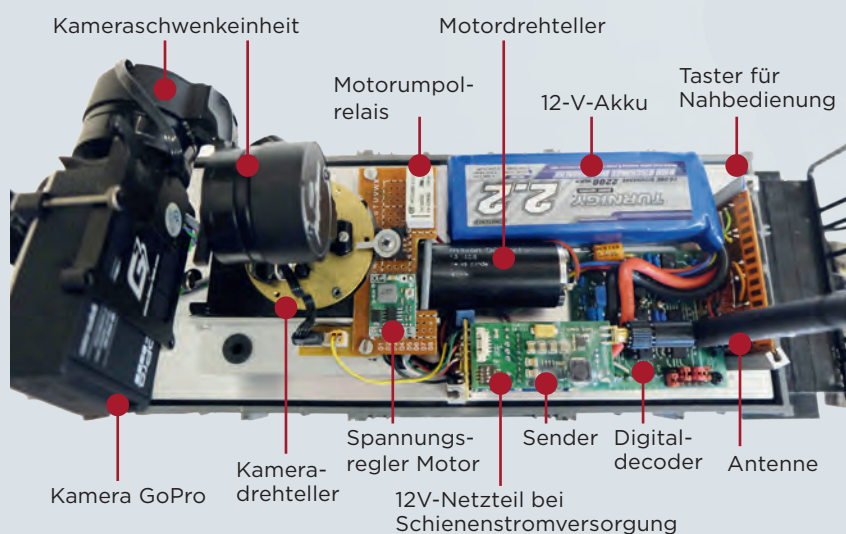
3 MONITOR

Für die Darstellung der übermittelten Videos kann man vorhandene Computermonitore oder TV-Bildschirme nehmen. Die Empfangseinheiten der AV-Sets lassen sich in der Regel problemlos anschließen.

4 AKKU

Da alle Komponenten mit 12 V Betriebsspannung laufen, ist deren Versorgung unkritisch. Gut geeignet sind leistungsstarke Lithium-Polymer-Akkus (LiPo), die zehn bis zwanzig Euro kosten. Wer will, kann noch eine zusätzliche Stromversorgung von der Schiene einbauen.

DIE FERNSEHWAGEN-PLATINE



Die Fernsehwagen-Platine passt laut Wolfgang Wildner auf jeden gängigen LGB Güterwagen. Im Betrieb ist sie teilweise mit einem Lochblech abgedeckt. So lässt sich der Akku schnell austauschen und die Konstruktion per Taster aus der Nähe bedienen.



Es haut einen schier um, wenn man Landschaft, Züge, Gebäude und die vielen kleinen, sonst unscheinbaren Details beim Vorbeifahren aus dem Blickwinkel einer Figur von Preiser erlebt. Und dann wird einem auch noch vom Bahnsteig aus maßstabsgetreu zugewinkt. Gebäude wirken, als ob man selbst einziehen könnte, ganz abgesehen davon, dass sich der Ü-Wagen auch ganz gut zur Streckeninspektion eignet.

Falls der seitliche Blickwinkel des Camcorder-Objektivs eingeschränkt ist und auf dem Bildschirm nur eine Art Tunnelblick ermöglicht, empfiehlt sich ein Weitwinkelvorsatz. „Den gibt es schon für vergleichsweise wenig Geld“, weiß Wildner, der für seine Liveübertragungen verschiedene Brennweiten ausprobiert hat. Die auf seiner Internetseite gezeigten Videos hat er zum Beispiel mit einem Camcorder mit Weitwinkelvorsatz aufgenommen.

Im Oktober 2014 war nun Rollout für die dritte Generation der wildnerschen Fernsehswagen. „Dabei habe ich besonderen Wert darauf gelegt, die Bildqualität und Fernbedienbarkeit zu verbessern“, erläutert der Burgdorfer Gartenbahner seine jüngste Konstruktion. Bei dieser hat er sich wie bei der ersten Generation für eine Modulbauweise entschieden, die vielfältig einsetzbar ist und auf jeden LGB Wagen passt.

Das Besondere an dieser Neukonstruktion ist ihre automatische Kamerastabilisation gegen Wagenrütteln

Das Besondere an dieser Neukonstruktion ist ihre automatische Kamerastabilisation. Diese auch als Gimbal bezeichnete kardanische Aufhängung stammt aus der Modellfliegerei und sorgt dafür, dass der Bildhorizont waagrecht bleibt, egal wie stark sich das Flugzeug zur Seite neigt. Auf den Wagen einer Modellbahn montiert, gleicht Gimbal das Schaukeln und Ruckeln des „Übertragungswagens“ aus – die Kameraaufnahmen erscheinen sehr ruhig und entsprechen den Sehgewohnheiten des menschlichen Auges.

Wolfgang Wildner hat noch weitere Raffinessen installiert. Mithilfe digital gesteuerter Stellmotoren lässt sich auf seinem jüngsten Modell die Kamera in der Horizontalen um rund 200 Grad und in der Vertikalen um 90 Grad schwenken – ähnlich wie wenn man den Kopf von einer Seite zur anderen dreht oder den Blick vom Boden zum Himmel richtet.

TIPPS FÜRS SCHIENEN-TV

1 GLEISE IM BLICK BEHALTEN

Kameras mit Ultra- oder Superweitwinkelobjektiv sorgen für beeindruckende Ansichten. Bei Normalobjektiven verliert man bei „Führerstandsmitfahrten“ in engen Kurven die Gleise aus dem Blickfeld; das wirkt unrealistisch.

2 KOMPAKTE KAMERAS VERWENDEN

Minikameras aus dem Modellbau oder kleine Actionkameras lassen sich leichter in Loks und Wagen einbauen als Camcorder, sollten wie diese aber über eine Speichermöglichkeit verfügen.

3 STROMVERSORGUNG SICHERN

Schon eine kurzzeitige Stromunterbrechung stört die Funkübertragung des AV-Sendeteils. Deshalb einen zusätzlichen Akku einbauen. Dieser kann mit einem Netzteil oder über die Schiene aufgeladen werden.

4 FÜR LICHT SORGEN

Eine zusätzliche LED-Leuchte auf der Lok oder dem „Kamerawagen“ erlaubt eindrucksvolle Bilder von Nachtfahrten. Zudem lassen sich damit Tunnelstrecken und Schattenbahnhöfe jederzeit bequem inspizieren.

5 WELLENLÄNGE BEACHTEN

Wer für die Videoübertragung ein 5,8-GHz-Set einsetzt, muss die gesetzlichen Vorschriften beachten (zulässiges Frequenzband 5740–5880 MHz, maximale Sendeleistung 25 mW). Störungen öffentlicher oder kommerzieller Funkdienste werden geahndet.

6 IMPRESSIONEN SAMMELN

Videos von Führerstandsmitfahrten auf seiner LGB Anlage zeigt Wolfgang Wildner auf seiner Homepage. Unter www.lgb-meine-bahn.de auf die Rubrik „Schöne Videos“ klicken oder mit dem Smartphone und QR-Code-App hier scannen und mitfahren.



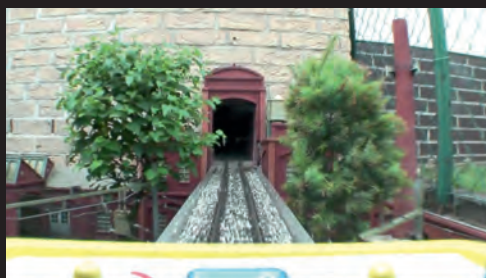
„Damit kann man Bilder liefern, als ob man aus dem Fenster eines fahrenden Zuges schaut und seinen Blick über die Landschaft schweifen lässt“, beschreibt Wildner.

Dieser realistische Effekt gehört zweifellos zur Kür einer „Führerstandsmitfahrt“ auf der Gartenbahn. Anfänger in Sachen „rollendes Fernsehstudio“ sollten sich besser Schritt für Schritt vorantasten. Bestimmend für den Nachbau, so Wildner, seien neben der Fähigkeit des Nachbauers auch der Geldbeutel.

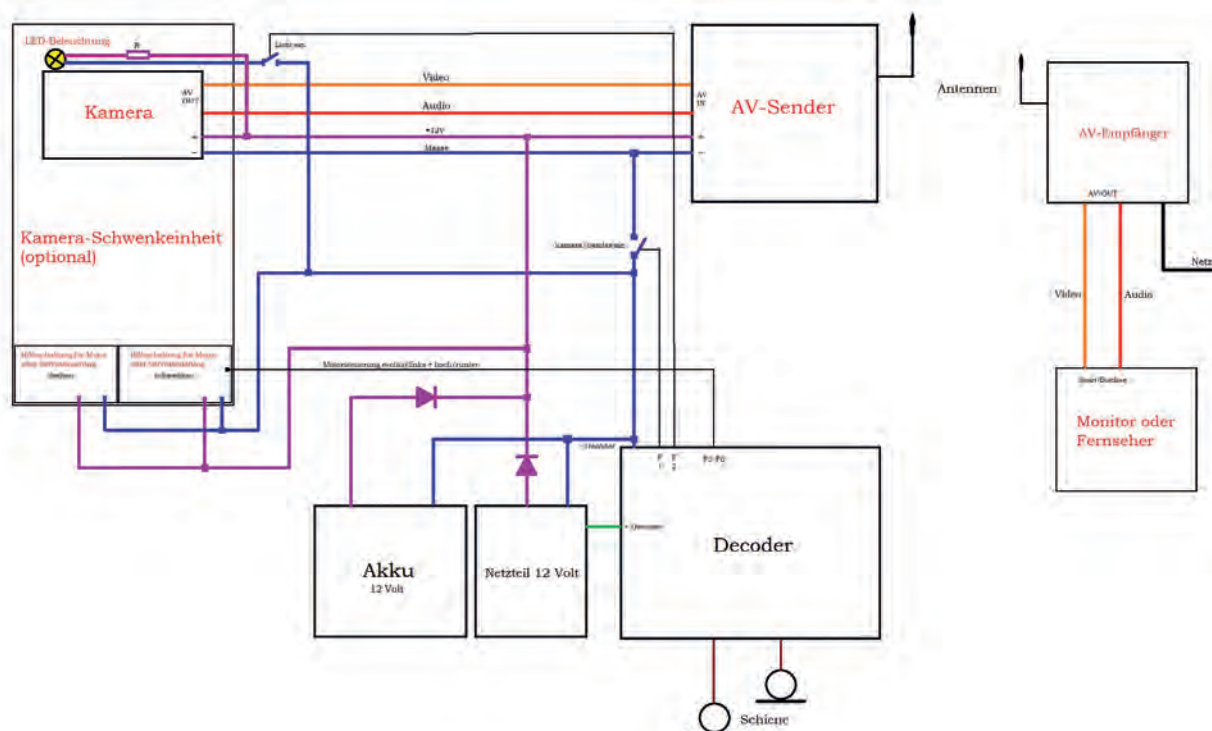
Als Kameras eignen sich preiswerte Minikameras für den Modellbau. Sie bieten eine gute Bildqualität, haben aber

nicht immer eine Speichermöglichkeit. Infrage kommen auch hochwertige Actionkameras. Sie sind kompakt gebaut und können die aufgenommenen Videos speichern, zum Teil verfügen sie über eine WLAN-Schnittstelle. Die beeindruckendsten Bilder liefern Kameras mit Superweitwinkel. Für die Kür mit einer schwenkbaren Kamera oder einem Drehteller empfiehlt Wildner preiswerte Servosteuerungen. Diese lassen sich zum Beispiel über einen Massoth-Decoder anschließen.

Für die Funkübertragung der Livebilder eignen sich übliche Sender-Empfänger-Sets aus dem Elektronikfachhandel. Diese AV-Sets arbeiten im 2,4-GHz-Bereich.



Ü-WAGEN-SCHALTBILD

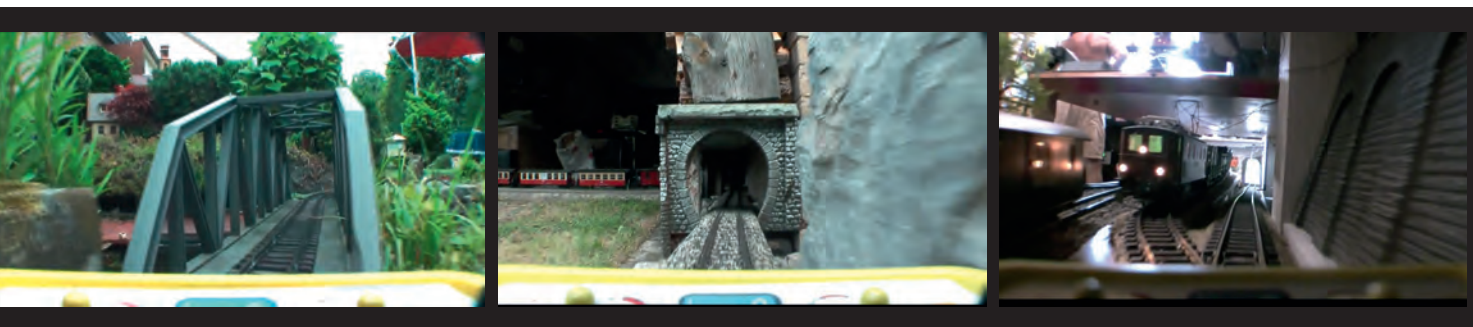


Wildners Leitstelle steuert Bahnen im „Rhätischen“ wie im „Harz“ und auf Wunsch ist ein Fernsehteam mit Hightechausrüstung dabei: Eine automatische Kamerastabilisation mit kardanischer Aufhängung aus der Modellfliegerei garantiert, dass der Bildhorizont waagrecht bleibt und Schaukeln und Ruckeln des TV-Wagens perfekt ausgeglichen werden.

Auf der Wildner-Bahn mit der Nasenspitze auf Gleichhöhe unterwegs offenbaren Tunneldurchfahrten ungewöhnte Einblicke in die Unterwelt. Bäumchen, Gräser und Kräuter formieren sich zu Biosphärenreservaten in einer plötzlich anderen Welt, die wir sonst nur von oben kennen.

reich, in dem auch WLAN-Verbindungen funken. Eine Alternative sind Send-Empfangs-Komponenten aus dem Flugmodellbau. Dort gibt es für die FPV-Fliegerei (First Person View) Systeme, die den Blick aus dem Cockpit aufzeichnen und an den „Piloten“ am Boden übertragen. Hierbei, so Wildner, sollte man die gesetzlichen Vorschriften für das Frequenzband und die Sendeleistung beachten.

Beeinträchtigungen durch Hindernisse auf der Funkstrecke sind bei beiden Systemen möglich. Bei 5,8-GHz-Sets, so Wildners Erfahrung, treten weniger Störungen auf als im 2,4-GHz-Bereich, in dem auch WLANs aktiv sind. Doch egal, welches System zum Einsatz kommt: Wenn in ihrem hauseigenen „Schienen-TV“ die ersten Bilder über den Monitor flimmern, beginnt eine neue Ära auf ihrer Gartenbahn, denn Familie und Freunde können jetzt mitfahren.





PREHM



Hexerei

Prehm, der Modellbahnspezialist aus Duisburg, hat fürs Jahr 2015 verschiedene hochinteressante und teilweise ausgefallene Figuren aus Metall und Kunststoff in petto. Freunde der Harzer Schmalspurbahnen dürften sich vor allem über die Brockenhexe (Art. 550027, Kunststoff) freuen, auch wenn ihr Besen garantiert keine Rauchschwaden hinterlässt. Klösterliches Leben wird von zwei Mönchen (Art. 500051, Metall) vertreten, einer in grauer, einer in brauner Kutte. Obwohl sie Sandalen tragen, könnten es Franziskaner sein. Ganz wichtig für führerlose Loks: Der bei Prehm erhältliche DR-Lokführer und der Schweizer Dampflokführer bekommen einen Bruder, der aus dem linken Fenster schaut (Art. 500036A und 500039A, Metall). Fünf sitzende Reisende (Art. 550116, Kunststoff) mit bemalten Gesichtern könnten auf einer Parkbank (Art. 500200, Braun, 500201,



Grün, Metall) Platz nehmen. Eine metallene RhB-Zugbegleiterin namens Irina gibt's unter der Nummer 500052. Die Metallfiguren sind ohne Zusatz von Blei gefertigt, die aus Kunststoff aus einem schwer zerbrechlichen Harz. Beide sind mit UV-resistenten Farben bemalt.



EMEK

Starke Jungs fürs Grobe

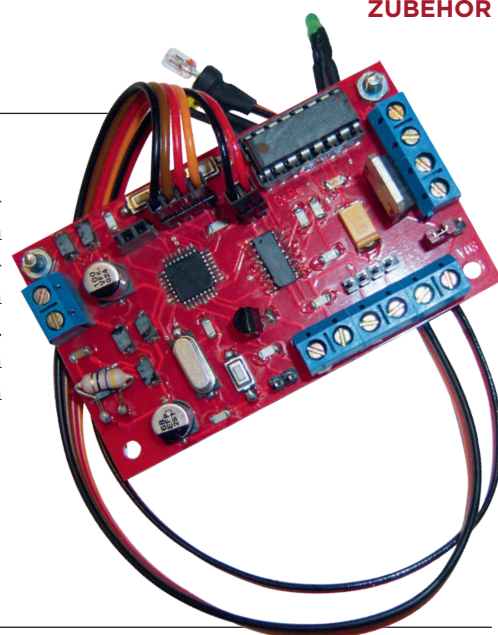
Endlich kann der Holzhandel ausgebaut werden! Bei GMTS Brinkmeier gibt es dafür jetzt die passenden Fahrzeuge mit ordentlich PS unter der Haube. Der Rungenwagen von LGB, der im Set mit einem Scania-Highline-Holzhängerzug (links oben) von EMEK erschienen ist (Art. 45921), bekommt damit Unterstützung. Ein MAN-Holzzug sorgt dafür, dass die Stämme das unwegsame Gelände bis zu den Waggonen überwinden. Den Holzzug gibt es wahlweise mit weißem oder grünem Führerhaus. Zusammen mit der Ponsse-Elephant-Forstmaschine mit Kettenantrieb im Maßstab 1:25 lässt sich so die ganze Arbeitskette vom Fällen im Wald bis hin zum Abtransport auf den Gleisen darstellen. Wer keine halben Sachen will, für den finden sich bei GMTS Brinkmeier zusätzlich Lkws, wie das Scania-Streamline-Baustoffauslieferfahrzeug (links unten). Damit kann das Holz nach der Verarbeitung im Sägewerk gleich weiter zu seinem Bestimmungsort transportiert werden.



GARTENBAHN UND MINIPUPPEN

Immer in der richtigen Spur

Drehscheiben auf der Anlage können ein regelrechter Blickfang sein – vorausgesetzt die Technik funktioniert. „Gartenbahn und Minipuppen“ hat aus diesem Grund wieder neue Drehscheiben-Decoder auf den Markt gebracht. Seit Oktober ist der Pola-Drehscheiben-Decoder erhältlich. Einsetzbar ist er mit den Standardkomponenten, dem Motor und dem Stop-Kontakt in der Drehscheibe. Eine weitere Version mit Schrittmotor ohne Stop-Kontakt soll folgen. Einen Drehscheibendecoder für die Bertram-Heyn-Drehscheibe bietet „Gartenbahn und Minipuppen“ seit Dezember an.



GROOTSPOOR

Löscheinheit aus guter alter Zeit

Als Museumsfahrzeug ist dieser Feuerwehr-Oldie in Ulm noch heute betriebsbereit. Bei Grootspoor gibt es das Modell des Opel-Blitz-LF8 Löschfahrzeugs jetzt neu im Sortiment. Mit einer Gesamtlänge von 27,5 Zentimetern steht das Modell seinem Vorbild an Imposanz kaum nach. Sogar mit einem Neu-Ulmer Kennzeichen und der Türbeschriftung der Frei-

willigen Feuerwehr in Weißenhorn kann das Fahrzeug glänzen. Ebenfalls neu bei Grootspoor ist der GSMM-Fuchs-Bagger, der einer Spezialvariante des Fuchs 301 nachempfunden ist. Viele filigrane Teile aus Metall und Kunststoff bieten hier die Möglichkeit zur Zurüstung.



JOKER NITZSCHE

Pflasterarbeiten mal anders

Wenn es bei der Hofeinfahrt doch auch so einfach ginge. Die Doppel-T-Matte von Joker Nitzsche ist zwar ein naturgetreues Abbild eines Knochenpflasters, im Gegensatz zum Original muss sie aber nur ausgerollt werden. 15 auf 49 Zentimeter misst die Matte. Mit einem Kartonnmesser können einzelne Steine am Rand entfernt werden, sodass sich zwei Matten ganz einfach verzahnen lassen. Wasserfest und flexibel ist sie ideal zur Landschaftsgestaltung im Freien.





Mit Vertretern der Partnerunternehmen präsentieren die Märklin Geschäftsführer Florian Sieber (2. v. r.) und Wolfram Bächle (links) die neuen Museumswagen.

LGB Museumswagen 2015

Für LGB Fahrer ist der diesjährige Partner für den Museumswagen alles andere als ein Unbekannter: Bühler Motor GmbH. Viele LGB Lokomotiven nehmen ihre Fahrt mit einem Motor der Nürnberger Antriebsspezialisten auf. 1855 in Triberg im Schwarzwald gegründet, zählt das Unternehmen heute mit über 1.700 Mitarbeitern zu einem der führenden Anbieter von Hightech-Motoren. Stolz war denn auch Dr. Ralph Böhm (rechts), Leiter der Forschung & Entwicklung, dass eine langjährige Partnerschaft nun auch in einem gemeinsamen Wagen mündet. Weiterer Partner in den Spurweiten H0, Z und 1 ist die Firma Falk Adler aus Stuttgart. Erhältlich sind die exklusiven Museumswagen ausschließlich im Märklin Museum in Göppingen.



Außergewöhnlich: der Museumswagen 2015 (Art. 40023). Ein vierachsiger Güterwagen der Bauart Res der DB in Epoche IV und beladen mit einer Echtholzkiste.

LGB zur TraXS

Einzigartige Atmosphäre: Bei der On TraXS im Utrechter Eisenbahnmuseum werden die schönsten Modellbahnanlagen Europas direkt zwischen den überlebensgroßen historischen Fahrzeugen ausgestellt. „Eisenbahnromantik“-Moderator Hagen von Ortloff bezeichnet die Ausstellung gar als „Champions League der Modelleisenbahn“. Auch Märklin und LGB sind in diesem Jahr bei diesem außergewöhnlichen Event wieder vor Ort dabei und informieren über ihre Produktneuheiten. Clubmitglieder erhalten eine Eintrittsermäßigung. On TraXS, 7.-9. März 2015, Het Spoorwegmuseum, Utrecht, Niederlande



Saisoneroöffnung in Bruchhausen-Vilsen

Ab dem 1. Mai kommt wieder Eisenbahnromantik pur auf, wenn die Dampflokomotiven Franzburg und Hoya ihre Fahrgäste in eine neue Saison der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen tragen. Stilechte Fahrzeuggarnituren sorgen für ein nostalgisches Flair. Besonderheit in diesem Jahr: Vorbild trifft Modell. Denn im Frühjahr liefert LGB die Franzburg als Spur-G-Modell aus. Jedem Modell liegt daher auch eine Freikarte für eine Fahrt und ein Infoheft mit Fahrplan des Deutschen Eisenbahn Vereins (DEV) bei. Ein ganz besonderer Leckerbissen erwartet Franzburgfans dann am Pfingstwochenende (24./25. Mai). Bei den großen Fahrtagen werden Vorbild und LGB Modell gemeinsam vor das Publikum treten. Zwei Stars begegnen sich zur Freude der Modell- und der Vorbildbahner.



125 Jahre Zittauer Schmalspur

Die Zittauer Schmalspurbahn wird 125 Jahre! Und das muss natürlich gefeiert werden. Schon am Freitag, den 31. Juli, lassen es die Eisenbahner ab 17.30 Uhr krachen. Mit Livemusik von „Mister Twist“ und einem Feuerwerk am Abend startet die Schmalspurbahn ins Jubiläumswochenende. Am Samstag und Sonntag (1. und 2. August) verkehren Loks mit historischen Zuggarnituren zwischen dem Veranstaltungsort im Bahnhof Bertsdorf und den Stationen Zittau, Oybin und Jonsdorf. Vielleicht für manch einen die Gelegenheit, die gleichzeitige Ausfahrt von zwei Dampfloks aus dem Bahnhof Bertsdorf zu bestaunen. LGB wird bei der großen Feier dabei sein und sicherlich auch eine Überraschung parat halten.

Halt in Alp Grüm lohnt

Die an Ausblicken und Attraktionen reiche Rhätische Bahn soll ab dem Jahr 2015 ein weiteres Highlight erhalten. In der Nähe der Haltestation Alp Grüm, die auf 2.091 Metern liegt, soll nach und nach eine LGB Bahn zusätzlich illustrieren, wie wunderbar sich Natur und Bahn verbinden können. Das Bahnhofsgelände ist für viele Reisende ein attraktiver Stopp, da sich in dem 1926 eröffneten Haus, das zugleich Restaurant und Hotel ist, ein wunderbarer Blick auf den Palü-Gletscher und den Lago Palü sowie ins Puschlav ergeben. Ab der Haltestation Alp Grüm schlängelt sich die RhB-Bahn in zahlreichen Kurven und Kehren ins Puschlav, dem italienischsprachigen Teil der Schweiz.



WICHTIGE SPUR-G-TERMINE VON MÄRZ BIS MAI 2015

Frühling für die Sinne

Faszinations-Messen, kulinarische Sonderfahrten, 5-Gänge-Dinner in der Dampflokhalle. Dieser Saisonstart macht richtig Spaß.

06.03.-08.03.

Faszination Modellbahn

Gut informiert in eine neue Gartenbahnsaison: Auf der internationalen Messe „Faszination Modellbau“ in Sinsheim dreht sich auch im kommenden März wieder alles um die Themengebiete Modelleisenbahn, Echtdampfmodellbau und Modellbahnzubehör. LGB ist mit den wichtigsten Neuheiten des Jahres 2015 vor Ort. Ein vielseitiges Programm mit Modellbahnkino, Gewinnspielen und Mitmachaktionen für Kinder und Jugendliche machen die „Faszination Modellbau“ zum Ausflugsziel für die ganze Familie.

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

07.03./04. und 05.04.

Sonderfahrten HSB

Zusätzlich zum regulären Fahrplan bietet die HSB auch im Frühjahr wieder Sonderfahrten an. Zum Beispiel am 7. März geht es im historischen Triebwagen GHE T1 mit Drei-Gänge-Menü durch das romantische Selketal. Besonders für die Kleinen ist der Osterhasen-Sonderzug ein einmaliges Erlebnis zu Ostern. Eine kindgerechte Reiseleitung sowie Osterüberraschungen sorgen schon während der Fahrt für viel Spaß und gute Laune. Mit gemütlichem Kaffeetrinken und einem sich anschließenden Kinderprogramm geht es danach weiter, sodass für Jung und Alt etwas geboten ist.

Harzer Schmalspurbahnen GmbH
Friedrichstraße 151
38855 Wernigerode
<http://www.hsb-wr.de>

28. und 29.03.

Frühlingsfahrt LGB-Freunde Rhein/Sieg

Der Club der LGB-Freunde Rhein/Sieg lädt wieder zu seinen Frühlingsfahrttagen nach Sinsheim ein. Schon seit 29 Jahren engagiert sich der größte deutsche LGB-Club für die faszinierende Welt der Gartenbahnen. Das Clubheim des Vereins ist an beiden Tagen von 10-17 Uhr unter dem Motto „rhätische Bahn“ geöffnet. Gastfahrzeuge sind wie immer herzlich willkommen.

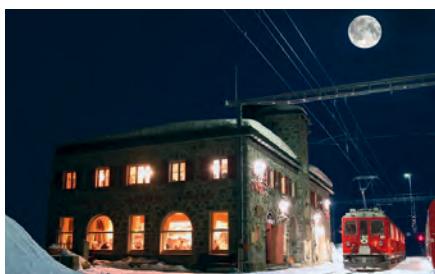
Club der LGB-Freunde Rhein/Sieg e. V.
Endepohlstr. 3
41236 Mönchengladbach
www.lgb-rheinsieg.de

04., 05. & 06.04.

RhB-Vollmond-Fahrt

Eine nächtliche Fahrt entlang der Gebirgs- und Gletscherwelt von St. Moritz bis nach Alp Grüm. Die Zugbegleiter erzählen von den Mythen und Sagen, die sich um diese Gegend ranken. Während die Reisenden anschließend 2.091 Meter über dem Meer im Ristorante Albergo ihr Fondue genießen, geht über den Bergen der Vollmond auf. Die Rückfahrt bei Mondschein wird den Gästen zusätzlich durch klassische Musik und edlen Wein versüßt.

Rhätische Bahn AG
Bahnhofstrasse 25
CH-7002 Chur
www.rhb.ch



05.04. und 06.04.

Osterfahrten des Deutschen Eisenbahnvereins

Die Traditionsfahrten des Oster-Expresses zum Heiligenberg mit Ostereiersuche finden am 5. und 6. April 2015 jeweils um 11:15, 14:45 und 16:15 Uhr statt. Los geht's am Bahnhof in Bruchhausen-Vilsen. Weitere Infos gibt's im Internet (s. u.) oder unter der Telefonnummer 0 42 52/93 00 50 beim „TourismusService Bruchhausen-Vilsen“

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

15.04.-19.04.

Intermodellbau

Die weltweit größte Messe für Modellbau und Modellsport findet 2015 bereits zum 37. Mal statt. Für viele Modellbauer ist sie aufgrund ihrer rund 560 Aussteller bereits ein absolutes Muss. Durch zahlreiche Workshops und Vorführungen wird der Besuch auf der Messe zu einem

Erlebnis für die ganze Familie. Eine exzellente Informationsquelle auch für Gartenbahner am LGB Stand in Halle 4.

Westfalahallen Dortmund
Westfalahallen 3A-8
Rheinlanddamm 200
44139 Dortmund
www.westfalahallen.de/messen/intermodellbau



23.05. und 13.06.

Das Dampflokk-Dinner

Für einige Tage im Jahr verwandelt sich die denkmalgeschützte Dampflokhalle in Augsburg in einen „Festsaal der Industriekultur“. Bei einem 5-Gänge-Menü bei Kerzenschein sorgen zwei mächtige Dampflokomotiven für ein historisch-romantisches Ambiente. Besonderes Highlight: Die Speisen an diesem Abend werden von LGB Zügen serviert.

Bahnpark Augsburg
Firnhaberstraße 22 c
86159 Augsburg
www.bahnpark-augsburg.de/veranstaltungen/dampflokk-dinner.html



SONNE, FAHRSPASS UND GARTENBAHNEN GEMEINSAM GENIESSEN

In guter Gesellschaft

Zusammen macht's einfach mehr Laune: Immer mehr LGB Freunde treffen sich in Deutschland und über die Grenzen hinaus, um die Begeisterung für ihr Hobby mit anderen zu teilen – spannender Erfahrungsaustausch inklusive. Viele kommen dabei sogar regelmäßig zu Events zusammen. Damit auch neue LGB Begeisterte dazukommen und ein reger Austausch untereinander möglich ist, finden Sie auf dieser Seite die Kontaktdaten der LGB Freundeskreise.

Deutschland

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

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

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

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

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

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

38116 Braunschweig, 1. Braunschweiger LGB Treff, Bernd Reinecke, Tel.: +49 (0) 53 1/5 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

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, Homepage: 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

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

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

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

90559 Burgthann, Die Lustige Grimm Bahn, Rolf Grimm, E-Mail: lugriba@gmx.de, Homepage: www.dielustigegrimmbahn.de

95030 Hof (Saale), LGB-Freunde Hof, Heinz Montag, Tel.: +49 (0) 92 81/5 28 75, E-Mail: lgb-freunde-hof@t-online.de, Homepage: www.lgb-freunde-hof.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 Schwarzenburg, Jürg Blaser, E-Mail: lgb@dampflok51.ch, Homepage: www.dampflok51.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@lgbmrcc.com, Homepage: www.lgbmrcc.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

LGB ERWEITERT TEILEÜBERSICHT FÜR MODELLE VOR 2007

Passende Ersatzteile

Ab sofort ist es auf der LGB Homepage im Bereich „Service“ möglich, auch für alte Loks vor 2007 die Ersatzteilnummern zu suchen.

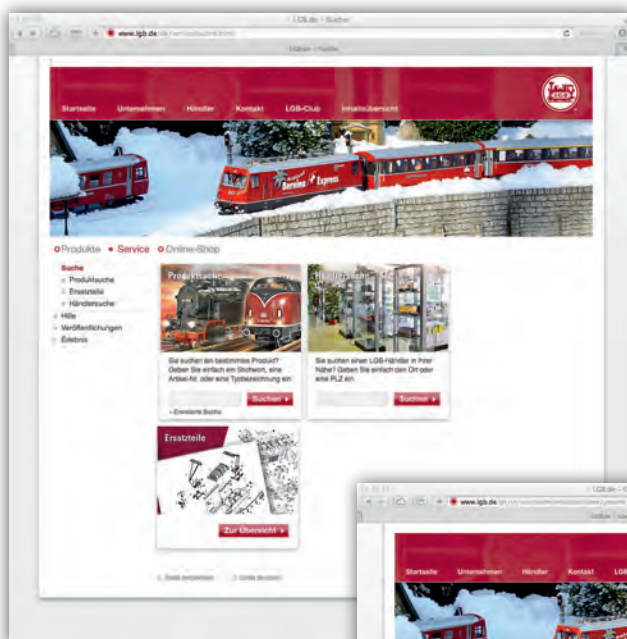
Auch die robusteste Lok kann im harten Gartenbahnbetrieb einmal ein Ersatzteil benötigen. Schwierig war es bisher für LGB Fahrer für Modelle, die vor 2007 ausgeliefert wurden, die entsprechenden Übersichten zu finden, die es möglich machten, für bestimmte Bauteile auch die Ersatzteilnummer zu bestimmen.

Vielfach lag es daran, dass die Modelle nicht systematisch katalogisiert und einzelne Bauteile nicht exakt aufgeschlüsselt waren. Die lange LGB Geschichte und die vielen unterschiedlichen Modelle haben es zudem erschwert, hier schnell eine verlässliche Lösung zu präsentieren. Um den großen Wunsch einer großen Teileliste zu erfüllen, sind nun die älteren Modelle neu erfasst worden.

Und das Ergebnis kann sich wirklich sehen lassen. Sie finden es auf www.lgb.de. Um für Ihre alte Lok das passende Ersatzteil zu finden, müssen Sie lediglich deren Artikelnummer in das Suchfeld eingeben (siehe Schritt „2“, rechts, am Beispiel der 27430).

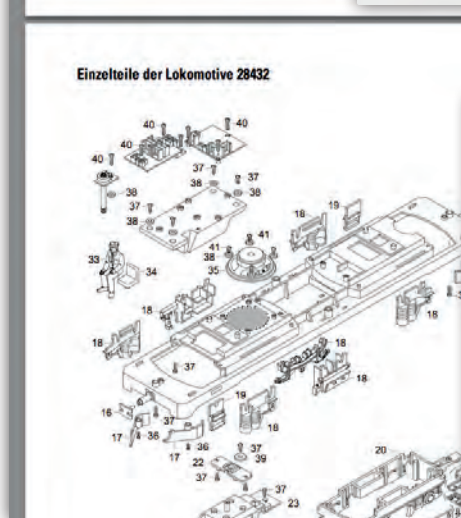
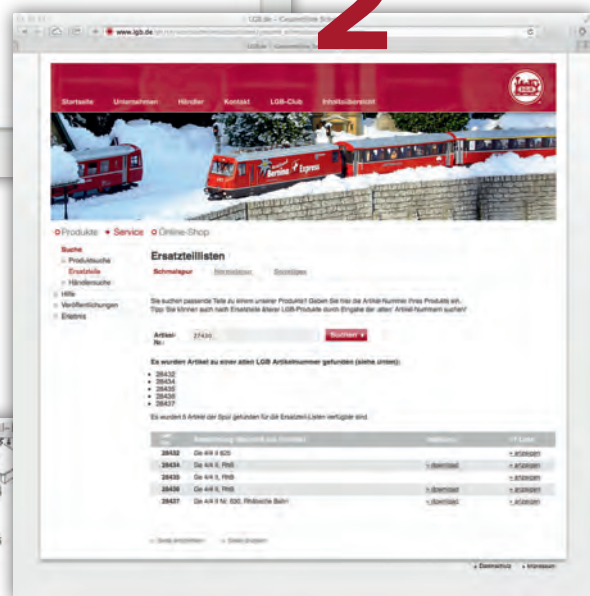
Daraufhin werden vergleichbare Loks angezeigt, die seit 2007 mindestens einmal produziert wurden. Hier können Sie dann die Ersatzteilblätter (Schritt 3) aufrufen und die gesuchten Teile bestellen.

Damit hat der Service schon circa 65 Prozent der noch offenen 212 Artikel erfasst. Die noch fehlenden werden immer dann ergänzt, wenn eine Lok zum ersten Mal seit 2007 in vergleichbarer Form wieder hergestellt wird. Nicht erfasst sind Loks mit vierstelliger Artikelnummer (d.h. älter als 20 bis 25 Jahre). Für diese existieren leider keine verlässlichen Daten mehr.



1 www.lgb.de aufsuchen. Im Bereich „Service“ finden Sie die Schaltfläche „Ersatzteile“.

Geben Sie die Artikelnummer Ihrer Lok ein, drücken auf „Suchen“ und es werden alle bisher gefertigten und vergleichbaren Loks aufgelistet.



Rufen Sie Ersatzteilblätter (Explosionszeichnungen und Listen) auf, suchen und bestellen Sie das gewünschte Ersatzteil.

JUGENDLICHE UND MODELLEISENBAHNEN

Jugendarbeit im Gartenbahnverein des 21. Jahrhunderts



Erfolgreiche Jugendarbeit heißt auch gemeinsam basteln und fachsimpeln.

Jugendliche und Modelleisenbahnen? Ist so etwas in der Zeit von Smartphones, Tablets und Computerspielen überhaupt noch möglich? Diese Frage stellten sich auch die Gartenbahner SüdWest e.V. aus Pirmasens. In ihrem rund 25 Mitglieder zählenden Verein sind zur Zeit vier zwischen 14 und 18 Jahre alte Jugendliche engagiert, die sich gemeinsam mit den restlichen Vereinsmitgliedern jeden Freitagabend zum gemeinsamen Basteln und Fachsimpeln treffen. Dabei unterstützt der Nachwuchs die älteren Mitglieder hauptsächlich und wird so mit Maschinen wie der Bandsäge oder dem Lötgerät vertraut gemacht. Doch Bauen und Basteln ist nicht alles bei der erfolgreichen Jugendarbeit. An manchen Freitagabenden wird auch mal mit der ganzen Truppe gekocht, denn das Wichtigste ist, dass die Stimmung untereinander immer gut ist. Sonst geht dem Nachwuchs das Interesse am Vereinsleben verloren. In diesem Sinne ist auch der Besuch von Großveranstaltungen zu sehen. Wenn der Verein zur Ausstellung seiner Anlage auf Messen im ganzen Bundesgebiet fährt, ist ein Teil der Jugendlichen immer dabei und als Messepersonal im Einsatz (sofern es mit der Schule vereinbar ist). Einen großen Teil in der Jugendarbeit nimmt die Teilnahme an Veranstaltungen des Pirmasenser Stadtjugendrings ein, in dem viele Vereine organisiert sind. Hier werden dreimal im Jahr Spielfeste und Aktionstage an verschiedenen Plätzen oder in Parks veranstaltet, bei denen die jungen Eisenbahner „ihren Verein“ der Öffentlichkeit – und somit auch anderen Heranwachsenden – präsentieren können. Die Antwort auf die Eingangs gestellte Frage ist: Ja, es ist auch heute noch möglich Jugendliche für das Hobby Gartenbahn zu begeistern. Man muss es nur geschickt angehen.

Tim-Leander Zitterbart, Jugendwart, Gartenbahner SüdWest e.V.



Tim-Leander Zitterbart auf der Modell Süd in Stuttgart.

FOTOS: GARTENBAHNER SÜDWEST; TEXT: TIM-LEANDER ZITTERBART

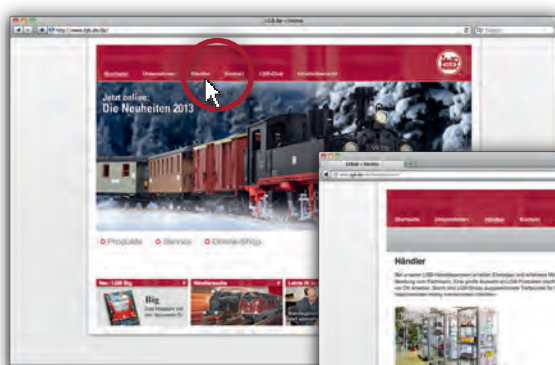
Das Hobby Gartenbahn ist – auch was das Interesse Jugendlicher angeht – durchaus keine reine Männersache.



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

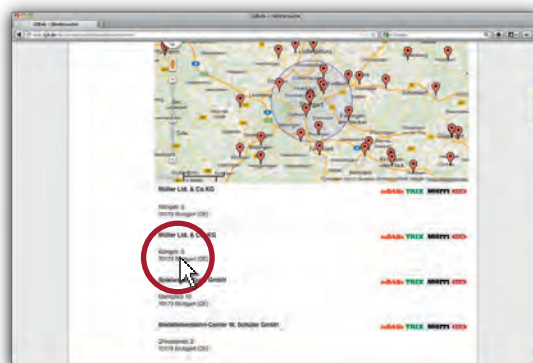
 www.lgb.de

Menüpunkt Händler anklicken



2

Postleitzahl eingeben



3

Händler auswählen und
Adresse ausdrucken

Mit und Kirchengeläut echter Uhr.



Prehm-Miniaturen®
 Edle Figuren in 1:22,5 - 1:24
 in Metall (frei von giftigen Blei) und
 Kunststoff, passend zur Groß- und Gartenbahn
www.prehm-miniaturen.com
 im gut sortierten Fachhandel
 oder unter:
www.prehm-Modellbahn.de
 Prospekt und Preise, kostenlos anfordern



Reisende Set 1-3
Neu 2015





auch in braun
Irina




Brockenhexe
Aus dem linken Fenster gelehnt



Metall



www.gartenbahnfilm.com We speak: 

www.grootspoor.com 

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

Special offers up to 61% Discount



Kanaaldijk 122B 1631 GC Koedijk	Wednesday 13.00 - 17.00	New and used items! NO TAX / VAT, Outside of Europe!!!
Tel 0031 - (0)72 5618707	Thursday 13.00 - 17.00	
Fax 0031 - (0)72-5627806	Friday 10.00 - 21.00	
Mail info@grootspoor.com	Saturday 10.00 - 17.00	

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
 Roland Bischoff, Sandra Fuhrmann, Hendrik
 Hauschild, Stefanie Hirle, Thomas Jungbluth,
 Stefan Kühnlein, Frank Mayer, Rochus Rade-
 macher, Arnulf Schäfer, Andreas Schumann,
 Oliver Seibold, Alexander Stöbel, Tim-Lean-
 der Zitterbart V. i. S. d. P.: Peter Waldleitner

Grafische Gestaltung/Layout/
 DTP/Produktion
 JatDesign José Tejada, Rottenburg

Kontakt zur Redaktion:
 Löwenstr. 46a, 70597 Stuttgart
 Tel.: +49 (0)711/44 08 00-64
 Fax: +49 (0)711/44 08 00-66
 E-Mail: LGB-Depesche@3g-media.de

Fotos
 Steffen Eule, Andreas Feuchert, Gartenbahner
 SüdWest e.V., Herbert Graf, Sven Hoffmann,
 Kötzle Design, LGB, Märklin, Rhätische Bahn
 AG, Walter Ruetsch, Peter Waldleitner, Uwe
 Wierteck, Wolfgang Wildner

Vertrieb
 Press Up GmbH, LGB-Depesche Leserservice,
 Postfach 70 13 11, 22013 Hamburg

Nachbestellung/Abonnement/Leserservice
 Tel.: +49 (0) 40/414 48-4 67

Druck
 Gmähle-Scheel Print-Medien GmbH, Waiblingen

Clubhotline
 Tel.: +49 (0) 7161/6 08-213

Herstellernachweis
 LGB, Prehm-Miniaturen, Paul M. Preiser GmbH

Die LGB-Depesche erscheint viermal im Jahr.
 Mitglieder des LGB Clubs erhalten das Magazin
 im Rahmen ihrer Mitgliedschaft. Das Einzel-
 heft kostet 7,50 Euro und kann über Press Up
 (siehe links) bestellt werden. Änderung und
 Liefermöglichkeiten aller erwähnten Produkte
 vorbehalten. Alle Rechte vorbehalten. Nach-
 druck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher
 Einwilligung. Dies gilt auch für die Aufnahme
 in elektronische Datenbanken und Vervielfäl-
 tigungen auf CD-ROM. Die Redaktion über-
 nimmt keine Haftung für unverlangt einge-
 sandte Manuskripte, Fotos und Illustrationen.

D 254267

Den Clubaussendungen liegt der LGB Neuhei-
 tenprospekt 2015 sowie der Bestellschein für
 den LGB Katalog bei.



WWW.LGB.DE

Depesche

DAS MAGAZIN FÜR LGB-FREUNDE

AUSGABE 1/2015

Top-Modell



Das Topmodell des Sommers wird die Dampflokomotive 99 5605 „Franzburg“. In der nächsten Ausgabe der LGB Depesche erfahren Sie alles über die bewegte Geschichte der berühmten Zweiachslok und die Highlights des gleichnamigen LGB Modells.

Top-Anlage



Sie ist perfekt in den Garten integriert und ein modellbahnerisches wie landschaftliches Schmuckstück: Die Anlage von Siegfried Ade gilt als Sehenswürdigkeit. Begleiten Sie die LGB Depesche nach Walheim in der Nähe von Stuttgart.



Tipps und Know-How

Weichen auf Decoderbetrieb umrüsten? Kein Problem! Gartenbahnprofi Karsten Speyer von den Gartenbahnern Südwest e. V. zeigt wie's geht.



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

Die nächste LGB-Depesche erscheint am 4. Mai 2015



Die Faszination der LGB Welt. Werden Sie Clubmitglied!

Profitieren Sie von diesen Vorteilen

4 x jährlich die neue LGB Depesche

Im LGB Depesche Magazin erfahren Sie auf 64 Seiten und viermal im Jahr alles über die gesamte LGB Welt. Einzigartige Reportagen und eindrucksvolle Fotos wecken die Lust an der Gartenbahn.

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.

2 x jährlich die Jahres-Chronik

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

Katalog/Neuheitenprospekte

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

LGB Clubkarte

Ihre persönliche, jährlich neu gestaltete Clubkarte öffnet Ihnen die Welt des Modellbahn-Hobbys auf besondere Art. Als Mitglied sind Sie nicht nur unser Premiumkunde, sondern Sie erhalten auch Vorteile bei unseren derzeit nahezu 100 Kooperationspartnern.

Günstige Versandkosten im Onlineshop

Unser Onlineshop 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.

Exklusives Clubpräsent

Als Clubmitglied erhalten Sie einmal jährlich ein exklusives Clubpräsent zugesendet.

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



club.lgb.de
club@lgb.de
+49 (0) 71 61/6 08-213

**Jetzt Mitglied werden!
Bis bald im LGB Club!**

* abhängig von der Verfügbarkeit



NEU

POLAG

Neuheiten und Aktionen

Gartensaison 2015



Kolonialwaren-Laden



Reliefhaus »Boutique«



Opel Blitz mit Plane



Bahnhof »Guarda«

- Schmalspurbahnhof
- Satteldach
- Laderampen

Der **Neuheitenprospekt 2015** ist ab sofort im Fachhandel oder direkt über FALLER erhältlich. Fragen Sie Ihren Fachhändler.