LGB.de / Big

Big

SPUR G

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

4 148380 307503 03

D 242628

NEU

Ausgabe 3
Herbst 2014

Exklusiv

Die neuen Loks zum RhB-Jubiläum.

Technik

Steuern mit der Central Station.

Praxistest

Vielseitig einsetzbar: die neuen DR-Personenwagen.

Tolle Modelle: Traum US-Bahn

märklin

Jetzt vormerken!

TAG DER OFFENEN TÜR BEI MÄRKLIN

am 19./20. September 2014 von 9.00 - 17.00 Uhr:

Für die ganze Familie ist etwas geboten!

Kommen, sehen, staunen: Märklin öffnet in Göppingen die Türen für alle, die schon immer hinter die Kulissen schauen wollten. Werksführungen durch die Fertigung, Präsentation fantastischer Anlagen aller Spurweiten, Technikforum, Bemalen von Wagen, Aktivitäten für Kinder und Erwachsene, Präsentation der Lehrlingswerkstatt, Zusammenbau einer eigenen Lok – für die ganze Familie ist etwas geboten! Parken und Buspendelverkehr sind organisiert. Wir freuen uns auf Sie und Ihre Familie!

Infos: www.maerklin.de

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

Liebe Leserin, lieber Leser,

für viele Modellbahner ist sie das höchste der Gefühle: die US-Bahn im eigenen Garten. Und tatsächlich, die langen Züge und die charaktervollen Loks faszinieren nicht nur Amerika-Freunde. LGB schickt jetzt für US-Fans gleich drei neue Modelle auf die Schienen: Eine davon ist die Mikado, quasi der Urtyp aller amerikanischen Dampfloks. Kleiner, aber nicht weniger beeindruckend: die Forney der „Sandy River & Rangeley Lakes Railroad“. Dritte im Bunde der US-Neuheiten ist die schnucklige Museumsbahn-Dampflokomotive Olomana.

Doch nicht nur die ganz eigenen amerikanischen Züge inspirieren die Gartenbahner – auch die gewaltige Natur und die atemberaubenden Landschaften zwischen Ost- und Westküste regen die Fantasie an. Insgesamt vier LGBler und ihre US-Anlagen stellen wir in dieser Ausgabe vor – und jeder hat einen ganz besonderen Zugang zu Amerika gefunden.

Auch bei anderen Modellen geht LGB kräftig voran: Die Herbstneuheiten sind voller Highlights. So kommt die Ge 4/4 II gleich zweimal: als Jubiläumslok zum 125sten Geburtstag der RhB und anlässlich des 100-jährigen Bestehens der Engadiner Strecke Bever – Scuol-Tarasp. Dampflokfans dürfen sich auf die DR 99 5631 freuen, außerdem rollt eine Reihe neuer Wagen zu den Händlern.

Noch mehr praktische Tipps hält diese neue Big Ausgabe für Sie bereit. Wir beantworten Ihre Leserfragen und zeigen, welche Vorteile die Central Station als Gartenbahnsteuerung bietet und wie Signale richtig einzusetzen sind.

S. Römpp

Silvia Römpp

A. Schumann

Andreas Schumann

INHALT

Tolle Modelle: Traum US-Bahn

Topanlage: Nordamerika am Fuße der Schwäbischen Alb. **06**

Attraktive Zugpferde für die Gartenbahn: die drei neuen US-Modelle von LGB. **14**

Dreimal Amerika: US-Gartenbahnen, wie sie unterschiedlicher nicht könnten. **22**

Topanlage	06
Topmodelle	14
USA	22
US-Modelle	28
Wettbewerb	30
Clubnews	31
Herbstneuheiten	36
Wagenset	42
LGB Digital	44

Leserwettbewerb: Diesmal suchen wir den Namen einer ganz bestimmten US-Lok. **30**

NEUES AUS SACHSEN

Vorbildgerecht: Gartenbahn-Experte Stefan Kühnlein über die neuen DR-Personenwagen. **42**

125 Jahre Rhätische Bahn: LGB Freunde dürfen sich über exklusive RhB-Modelle freuen. **36**

Kurz erklärt: Das neue Antriebskonzept der E 10. **55**

Alleskönner: Die Central Station leistet alles, was man zum Betrieb einer LGB Anlage braucht. **44**

Fachhandel	48
Technik	50
Vereine	53
Leserfragen	54
Aktuell	56
Kalender	58
Händler	60
Impressum	61
Kultgespräch	62

Volldampf mit der Rhätia: Zum Geburtstag legt Märklin ein Jubiläumsset auf. **57**

329
329
SANTA FE

Ein amerikanischer Traum

TOPANLAGE

Ein kleines Stück Nordamerika am Fuße der Schwäbischen Alb: die USA-Gartenbahn von Reinhold Braun.

Text: Sebastian Herbstreuth
Fotos: Kötzle, Peter Waldleitner, Reinhold Braun

Eine Forney-Dampflok der „Lake George & Boulder Railroad“. Modelle der „LG&B“ machen einen Schwerpunkt im Fuhrpark von Reinhold Braun aus.

Der Charme der amerikanischen Eisenbahn auf 150 Quadratmetern.

In Stuttgart, Arkansas oder New Ulm, Minnesota: Überall in den Vereinigten Staaten finden sich Spuren süddeutscher Auswanderer, die das alte Europa in die Neue Welt brachten. Dass es auch andersherum gehen kann, zeigt sich im Garten von Dr. Reinhold Braun am Fuße der Schwäbischen Alb. Hier, an der schwäbischen Magistrale zwischen Stuttgart und Ulm, hat der Mediziner und passionierte Modelleisenbahner ein kleines Stück des weiten amerikanischen Südwestens nach Deutschland geholt. Von der reichen Waldlandschaft der Indianer und Trapper bis zur kleinen, am Rand der Bahn entstehenden Western-Siedlung: Hier wird der Charme der amerikanischen Eisenbahngeschichte auf 150 Quadratmetern lebendig.

Angefangen hat alles mit einer Zugpackung der fiktiven US-Bahngesellschaft „Lake George & Boulder Railroad“, die LGB in den 1980er- und 1990er-Jahren im Sortiment hatte. Vater Reinhold und sein Sohn Wolfgang waren von der „LG&B“ begeistert: farbenfroh, ästhetisch und frei von übertriebener „Nietenzählerei“. Die beiden, von Haus aus klassische Märklin H0-er, wurden schnell zu begeisterten Gartenbahnern. Der Fuhrpark wuchs, und bald stand fest: Eine Anlage nach amerikanischem Vorbild muss her. Mit dem Neubau des Wohnhauses im Jahr 2001 war der richtige Zeitpunkt gekommen. Sogar der Architekt des Hauses wurde in die Anlagenplanung miteinbezogen: Über eine eigens dafür in die Hauswand eingebaute Klappe gelangen Züge in einen Abstellbereich mit Wendeschleife im Inneren des Hauses. Draußen im Garten verläuft die Trasse in einem langgezogenen Oval quer zur Falllinie eines Steilhanges auf rund 75 Metern. Mit bis zu vier Prozent Steigung müssen die Loks in diesem schwierigen Terrain fertig werden.

Eine schöne Idee hatte Reinhold Braun auch bei der Landschaftsgestaltung: Zwei Tunnel trennen die Anlage optisch in Bereiche mit unterschiedlichem Flair. Am kleineren Ostende erzeugen Tuffgestein und Nadelhölzer eine Indianer- und Trapper-Idylle. Der größere Westteil der Anlage repräsentiert mit Kalkstein von der Schwäbischen Alb und einer liebevoll gestalteten Western-Town die weiten amerikani-

Vom Trapper-Idyll zur Weite des amerikanischen Südwestens.

Links: eine umgebaute „Santa Fe“-Diesellok mit Schneefräse.

Unten: der letzte Wagen des berühmten „Super Chief“.

schen Landschaften jenseits der Rocky Mountains. Das lange Bahnhofsareal des Städtchens bietet dabei sogar genug Platz für einen 7,4 Meter langen Streamliner-Zug mit der F7 „Santa Fe“ an der Spitze. Um auch diesen langen Zügen genügend Raum zu geben, verwendeten die Brauns nur Radien der Weite R3 und größer. Die Gleise selbst liegen dabei lose in einem Bett aus Grobkies, Feinkies und Splitt, das an manchen Stellen mit Spachtelmasse zu einer festen Schotterfahrbahn verbunden ist. Gesteuert wird die Anlage digital per Funkhandregler. Die Digitalzentrale ist im Keller des Hauses untergebracht und lediglich an einer Stromeinspeisestelle mit dem Gleis verbunden.

Während Sohn Wolfgang vor allem am Fahrbetrieb Freude hat, ist Vater Reinhold dazu noch ein leidenschaftlicher Tüftler, der mit Hingabe an Anlagentechnik, Landschaft und Fahrmaterial werkelt. Ein weithin sichtbares Zeichen dieser Bastelfreude ist die aufwendig konstruierte, riesige Holzbogenbrücke am Westende der Anlage (mehr dazu im Kasten „Bautipp“). Auf den ersten Blick unsichtbar, aber kaum weniger beeindruckend, ist die technische Lösung, die der heute 53-Jährige für das „Kehrschleifenproblem“ auf seiner Anlage gefunden hat. Kurz vor der Zufahrt zur großen Trestle-Brücke schneidet eine Diagonale von etwa drei Metern Länge quer über die Anlage. Bei dieser Trassenführung ergibt sich die bekannte

BAUTIPP

Trestle-Bogenbrücke

Ein echtes Highlight auf der Braun'schen Anlage ist die vier Meter lange, typisch amerikanische Gerüstpfeiler-Holzbrücke, die am Westende der Bahn in einem 180-Grad-Bogen einen steilen Geländeabfall überbrückt. Bauzeit: rund sechs Monate. Hier gibt der Erbauer Praxistipps zur Konstruktion einer Trestle-Brücke.

1. Planung: Im ersten Schritt empfiehlt sich das Studium verschiedener Vorbilder, denn jede Brücke sieht anders aus. Typisch für nordamerikanische Trestle-Brücken der Epoche I sind aber die sich verjüngenden Gerüstpfeiler, das Fehlen von Brüstung und Geländer sowie ein neben der Trasse angelegter Laufsteg.

2. Material: „It's eating up wood", sagen die Amerikaner über den Holzbrückenbau. Sprich: Der Materialbedarf ist enorm. Gut geeignet sind Harthölzer wie Eiche. Günstiger und einfacher verfügbar sind Kiefernholzleisten (in der Regel 14 x 20 und 5 x 10 Millimeter), die auch bei Reinhold Braun zum Einsatz kamen. Allerdings verrottet Kiefernholz schnell, die Behandlung mit Holzschutzlack ist deshalb besonders wichtig.

3. Konstruktion: Zuerst wird eine Führungslehre auf einem Holzbrett konstruiert, damit beim Bau der Pfeiler Winkel und Abstände regelmäßig sind. Die geschnittenen Holzleisten werden eingelegt und mit Schrauben (etwa 2 x 16 Millimeter) fixiert. Loch vorbohren, Leisten mit wasserfestem Holzleim fixieren, Schraube eindrehen.

Außer der großen Bogenbrücke finden sich noch zwei weitere selbst konstruierte Trestle-Brücken auf der Anlage.

Wegen der schwierigen Geländebedingungen wählte Reinhold Braun eine Bauweise überkopf. Die Gleisträger wurden dem Radius nach ausgelegt, dann die Stützen einzeln von oben nach unten angebaut und schließlich miteinander verbunden. Zum Schluss sorgfältig lackieren.

4. Einbau und Pflege: Die Gleise werden mit dem Gleisträger verschraubt, unten steht die Brücke lose auf einem Fundament aus Kies, das den Abfluss von Wasser erlaubt. Etwa alle zwei Jahre sollte die Brücke inspiziert und, bei Bedarf, nachlackiert werden.

Links: Einheitliche Abstände garantiert eine Führungslehre.

Rechts: Die Brücke steht lose in einem Bett aus Kies. Die Gleise werden angeschraubt.

Auf nach Westen: Am Rande der Bahnstrecke ist ein lebendiges kleines Städtchen entstanden.

Kehrschleifenproblematik: Weil an den Schnittstellen der diagonalen Stichstrecke unterschiedlich gepolte Innen- und Außengleise aufeinandertreffen, kommt es zum Kurzschluss.

Durch den Einbau von Trennstellen an Ein- und Ausfahrt der Kehrstrecke sowie eines Kehrschleifenmoduls kann auf digitalen Gartenbahnen dieses Problem relativ einfach gelöst werden. Das Modul polt bei Einfahrt des Zuges automatisch um. Auf diese Weise wird ein Kurzschluss vermieden. Dabei müssen jedoch größere Kompromisse in Kauf genommen werden: So dürfen die Züge nicht länger sein als der so isolierte Streckenabschnitt, weil sonst nachkommende Wagen mit stromaufnehmenden Metallrädern doch noch einen Kurzschluss auslösen. Alternativ kann man auf stromabnehmende Wagen verzichten und nur Modelle mit Kunststoffrädern verwenden.

Für Reinhold Braun bedeutete diese Lösung einen Kompromiss zu viel. Sein Anspruch war es, auch den mehr als sieben Meter langen „Santa Fe“-Streamliner-Zug mit beleuchteten – also stromabnehmenden – Wagen über die knapp drei Meter lange Kehrdiagonale fahren zu lassen. Kreative Lösungen waren gefragt. Und so hat Reinhold Braun das Problem auf seiner Anlage gelöst: Unter alle Loks werden Magnete geklebt. An den Zufahrten zur Kehrstrecke werden Reedkontakte angebracht, die mit den Sensoreingängen des Kehrschleifenmoduls verbunden sind. Reinhold Braun klebte dazu einfach Reedkontakte aus dem Elektrofachhandel in die Gehäuse von LGB Gleismagneten. Alternativ können die Kontakte auch unsichtbar mittig unter einer Schwelle im Gleis verlegt werden. Fährt nun eine Lok ein, löst der Magnet den Reedschalter aus und das Kehrschleifenmodul polt automatisch richtig um.

Für das Kehrschleifenproblem fand sich eine kreative Lösung.

Wie aber verhindern, dass bei „zu langen“ Zügen nachkommende Wagen doch einen Kurzschluss auslösen? Reinhold Braun fand dafür eine ungewöhnliche Lösung: An allen Wagen wurden die stromabnehmenden Metallachsen mit Brückengleichrichter-Bausteinen ausgestattet. Ergänzend dazu wurden die ehemaligen Sensorgleisstückchen des Kehrschleifenmoduls als elektrisch stumme „Tot-Abschnitte“ an Ein- und Ausfahrt der Kehrdiagonale gesetzt. Dank dieses Arrangements kann bei den Brauns auch ein eigentlich zu langer Güterzug mit Metallachsen von beiden Seiten in die Kehrstrecke einfahren – ohne jedes Ruckeln und ohne Kurzschluss. Zur Nachahmung empfohlen.

Kreativität und Fingerfertigkeit beweist Reinhold Braun auch bei der Arbeit mit dem Fahrmaterial. Zahlreiche Um- und Eigenbauten können auf seiner Anlage bewundert werden. So baute er zum Beispiel an eine „Santa Fe“-Diesellok eine leistungsstarke Schneefräse

AUF EINEN BLICK

Baubeginn

2001

Größe

150 m²

Gleise

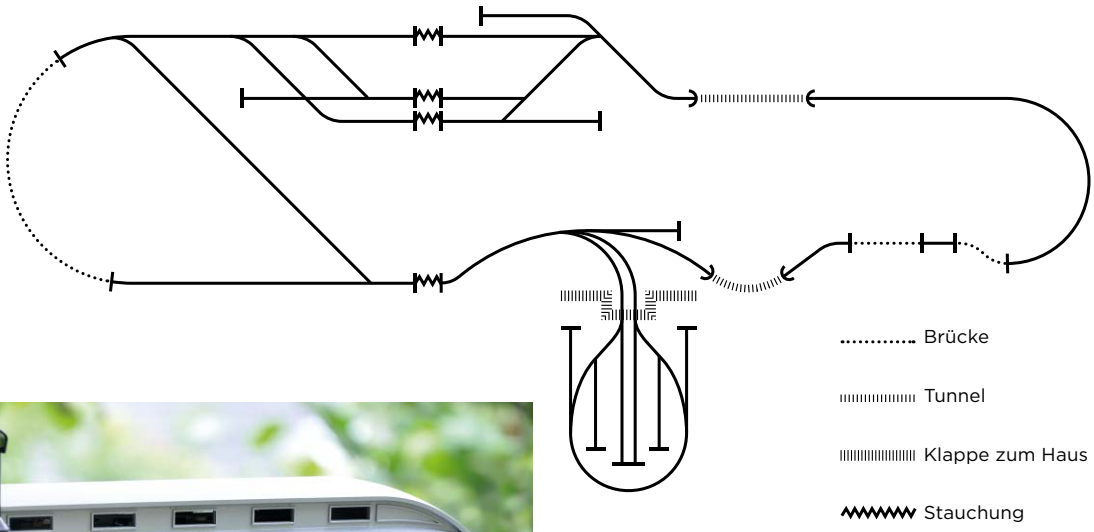
75 m

Loks/Wagen

20/60

Brücken/Tunnel

3/2



Oben: Hellblau, dunkelblau, rot. So tritt bei den Brauns das Bahnpersonal auf.

Links: Über diese Klappe gelangen die Züge in einen Abstellbereich.

an (im Bild auf Seite 9 oben), die bei optimalen äußeren Bedingungen den Schnee bis zu zwei Meter weit auswerfen kann. Mit diesem Eigenbau wird für Reinhold Braun ein Winterfahrtag auf geschlossener Neuschneedecke zum ganz besonderen Vergnügen.

Ein echter Blickfang ist außerdem die selbst gebaute B-Unit einer Alco-Diesellokomotive der „Santa Fe“, die in liebevoller Detailarbeit aus einer LGB A-Unit desselben Typs konstruiert ist (im Bild auf Seite 13 oben). Insgesamt sechs Wochen Tüftelarbeit investierte Reinhold Braun in diesen Umbau. Unbedingte Vorbildtreue war dabei nicht sein Ziel. Es ging ihm vielmehr darum, ein schönes, in sich stimmiges Modell zu konstruieren, wie es im Vorbild existieren könnte. Herausgekommen ist ein einzigartiges Unikat, das sich perfekt in die Umgebung der Anlage einfügt.

Bei der Gestaltung seiner Gartenbahn ließ sich Reinhold Braun von der amerikanischen „10-feet-rule“ leiten. Diese besagt: Wenn es aus zehn Fuß Entfernung – rund drei Meter – gut aussieht, ist es gut genug. Wer die Braun’sche Anlage besucht, stellt unweigerlich fest: Es sieht sogar sehr gut aus.

US-Wunder

TOPMODELLE

Die USA sind das Traumland für jeden Eisenbahner. LGB zeigt jetzt drei Neuheiten, die unterschiedlicher nicht sein könnten.

Text: Oliver Seibold
Fotos: Kötzle, Robert Lyndall, LGB

Ein erfolgreiches Konzept: Über 9.500 Mikados waren auf dem amerikanischen Kontinent unterwegs.

Denkt man an die Eisenbahnen der USA, hat man sofort Legenden wie den 42 Meter langen „Big Boy“ oder die mächtige Diesellok „F7“ vor Augen. Doch die frühere nordamerikanische Bahngeschichte wurde von anderen, nicht minder beeindruckenden Maschinen geprägt.

Eine davon ist die Mikado: Eine Dampflokomotive mit der amerikanischen Whyte Notation 2-8-2 (1’D1’), also einer Vorlaufachse, vier angetriebenen Achsen und einer Nachlaufachse. Die ersten Maschinen wurden 1897 von Baldwin Locomotive Works in Philadelphia gebaut – allerdings nicht für den US-amerikanischen Markt, sondern für verschiedene japanische Privatbahnen. Aus dieser Zeit stammt wohl auch der Name der Lok: „Mikado“ ist die frühere Bezeichnung für den japanischen Kaiser. Die Loks gehörten zur Gattung „Bt4/6“: „B“ für „Baldwin“, „t“ für „Tender“, „4“ steht für die Anzahl der angetriebenen Achsen, „6“ für die Achsanzahl insgesamt.

Das erste in Nordamerika bekannte Exemplar einer 2-8-2 stammt von der Lehigh Valley Railroad in Pennsylvania. Die hatte 1883 eine

Die Highlights der Mikado

Detailreich: Sogar die Dachluken des Führerstands und die Feuertür lassen sich öffnen.

Realistisch: Die Beleuchtung wechselt automatisch mit der Fahrtrichtung.

Individuell: Dank der beiliegenden Sticker sind fünf verschiedene Beschriftungsvarianten möglich.

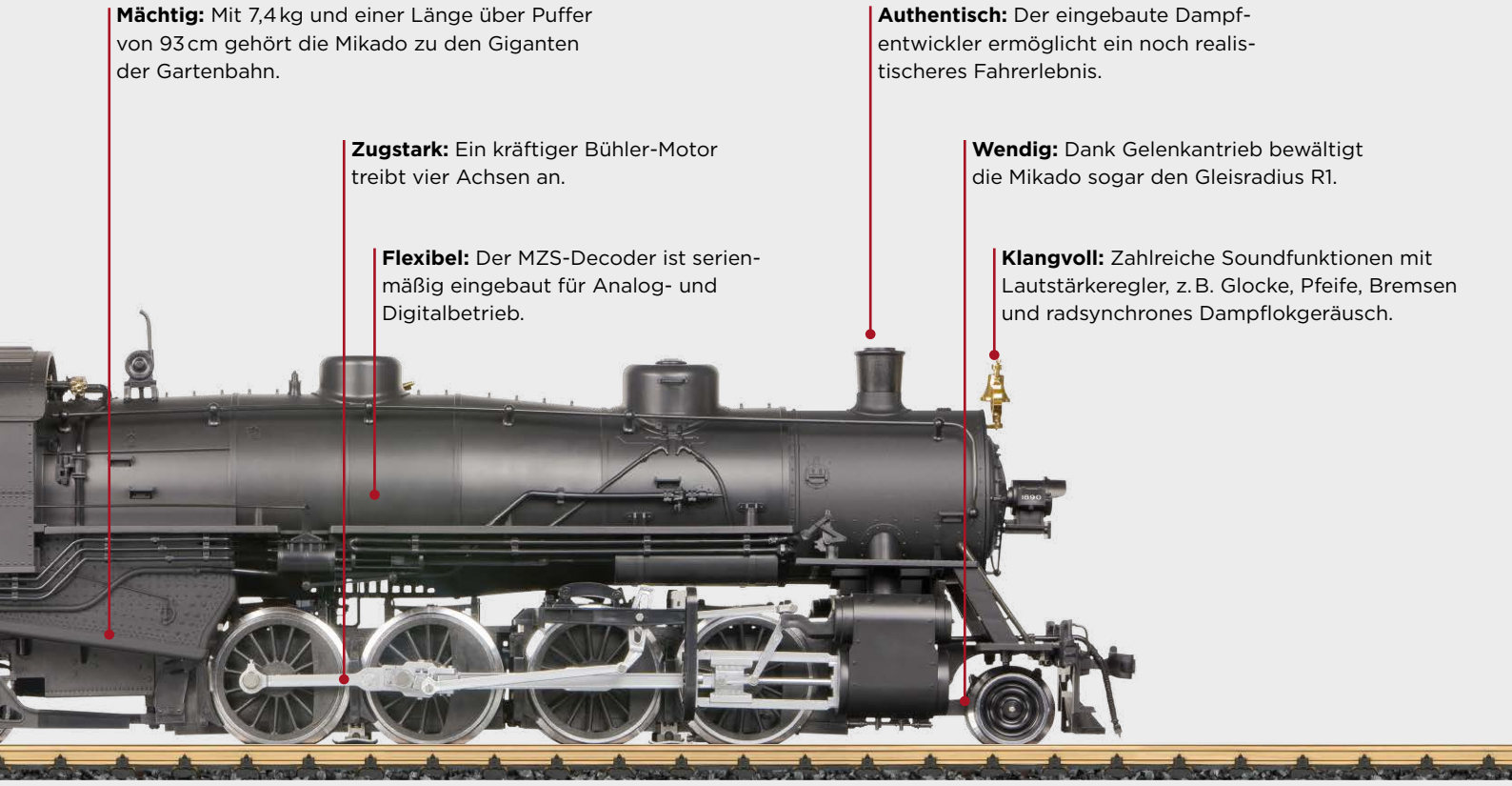
Lok mit Mittelführerstand – in Amerika als Camelback oder Mother Hubbard bekannt – von der Radsatzfolge 2-10-0 auf 2-8-2 umgebaut. So sollte der Radverschleiß an der letzten angetriebenen Achse verringert werden. Die Lehigh Valley war ein früher Pionier des 2-8-2-Systems und beschaffte zwischen 1902 und 1905 nicht weniger als 47 Mittelführerstand-Loks mit Wootten-Feuerbüchsen. Diese konnten mit minderwertiger Anthrazitkohle (in den USA als „culm“ bezeichnet) betrieben werden – und Anthrazitkohle aus den Appalachen war das wichtigste Transportgut der Lehigh Valley. Diese 47 Maschinen waren die einzigen Mikados der Camelback-Klasse – andere Anthrazitkohlenzüge und später auch die Lehigh Valley selbst beschafften „normale“ Mikados, die aber ebenfalls mit Wootten-Feuerbüchsen ausgestattet waren.

Die 2-8-2-Lokomotiven entwickelten sich in den 1920er-Jahren zu den wichtigsten amerikanischen Frachtmaschinen, taten aber auch vor Personen- und Schnellzügen ihren Dienst in

Sie war die wichtigste amerikanische Frachtmaschine.

Hügelland und Gebirge. Mehr als 14.000 dieser Lokomotiven wurden in den Vereinigten Staaten gebaut, allein 9.500 davon für nordamerikanische Linien. In der Hochzeit der Mikado machte sie ein Fünftel aller eingesetzten Lokomotiven aus. Die schwersten Mikados waren die der Great Northern, Gattung O-8, mit einer Achslast von 36.854 Kilogramm.

Nahezu alle nordamerikanischen Bahngesellschaften setzten die 2-8-2er ein, nennenswerte Ausnahmen bildeten nur die Boston and Maine, Delaware and Hudson, Cotton Belt sowie Norfolk and Western. Eifrigster Käufer war die New York Central, die 715 Mikados in Dienst stellte. Aber auch die Gesellschaften Baltimore



Zieht ihre Last locker den Berg hinauf: Die Mikado, hier begrüßt von einem einsamen Cowboy.

and Ohio, Pennsylvania Railroad, Illinois Central, Milwaukee Road und Southern gehörten zu den Großabnehmern dieser außergewöhnlich gut gelungenen Konstruktion.

Nach Europa kamen die Mikados erst 1914: Die ersten Maschinen wurden für die österreichischen k.k. Staatsbahnen (KkStB) als Reihe 470 gebaut. Frühe Typen in Deutschland waren die preußische P10 und die sächsische XX HV. Letztere – eine vierfach gekuppelte Schnellzug-Schlepptenderlokomotive – war zum Zeitpunkt ihres Erscheinens die größte Schnellzuglokomotive Europas und die einzige deutsche Schnellzuglokomotive mit der Achsfolge 1'D1'. Auch die Baureihen 19, 39 und 41 der Deutschen Reichsbahn waren Mikados.

LGB bringt jetzt eine USRA Light Mikado auf die Gartenbahnen. Die United States Railroad Administration (USRA) wurde 1917 gegründet, nachdem die USA in den Ersten Weltkrieg eingetreten waren. Sie hatte das Ziel, die Vielzahl der unterschiedlich großen, privaten Bahngesellschaften zu koordinieren, um einen effizienten Betrieb während des Krieges zu gewährleisten. Mit 625 Modellen ist die USRA Light Mikado die am häufigsten gebaute USRA Lok – und bereits 1920 wurde die Behörde wieder aufgelöst. Das detaillierte und wetterfeste LGB Modell ist äußerst reichhaltig ausgestattet. Serienmäßig ist ein eingebauter MZS-Decoder onboard für analogen und digitalen Fahrbetrieb. Die Dachluken des Führerstands lassen sich ebenso öffnen wie die Feuertür; flackerndes Licht aus der Feuerbüchse lässt das Modell noch authentischer wirken. Für ordentlich Zugkraft sorgt ein gekapseltes Getriebe mit kraftvollem Bühler-Motor. Damit die Kraft auch auf die Gleise kommt, werden vier Achsen angetrie-

Das LGB Modell der Mikado ist üppig ausgestattet.

ben, zusätzlich ist die Lok mit zwei Haftreifen und zwölf Stromabnehmern bestückt. Zudem ist die Mikado mit einem vierstufigen Betriebsartenschalter ausgestattet. Dank ihres Gelenkantriebs durchfährt die Lok auch gebogene Gleise des engen Radius „R1“.

Auch die Soundfunktionen sind üppig: Digitales, elektronisches, zur Radumdrehung synchrones Dampflokgeräusch ist ebenso an Bord wie Geräusche der Glocke, Pfeife, Bremsen, Luftpumpe und Speisewasserpumpe. Weitere Highlights: Ein eingebauter Lautstärkeregler, Fernbedienung der Soundfunktionen (mit Mehrzugsystem), Spannungsbegrenzungssystem, eingebauter Dampfentwickler. Zudem wechselt die Beleuchtung automatisch mit der Fahrtrichtung. Eine Mehrzweck-Steckdose mit Sicherung komplettiert die Ausstattung des 93 Zentimeter langen Modells.

Da die Mikado bei vielen verschiedenen Eisenbahngesellschaften unter Dampf stand, hat LGB der Lokomotive insgesamt fünf Beschriftungssätze beigelegt: Union Pacific, New York Central, Pennsylvania, Santa Fe und Southern Pacific. So kann jeder Gartenbahner die Lok nach seinen ganz persönlichen Vorlieben anpassen. Und wer sich für Union Pacific entscheidet, findet noch ein passendes Viehwagen-Set (Art. 48681), das aus drei Waggons besteht.

Das Netz der Union Pacific erstreckt sich von der Pazifikküste bis nach Chicago und New Orleans über den gesamten Westen der USA.

Kern des Santa Fe-Netzes war die Hauptstrecke von Topeka über Albuquerque nach San Francisco, Oakland, Los Angeles und San Diego.

Die Pennsylvania Railroad bezeichnete sich selbst für eine lange Zeit auch als „Standard Railroad of the World“.

Bis 1884 waren Southern Pacific Railroad und Central Pacific Railroad zwei eigenständige Gesellschaften, die jedoch beide durch dieselben Personen kontrolliert wurden.

Die New York Central wurde 1853 durch den Zusammenschluss von zehn Bahngesellschaften gegründet und bestand bis 1968. Hauptziele der Verbindungen waren Chicago und Boston.

Fuhr ganz im Nordosten der USA: Die Forney der Sandy River & Rangeley Lakes Railroad, hier als erstes Handmuster.

Fleißige Arbeitsbienen für unterschiedliche Ansprüche.

Doch die schmucke Mikado ist beileibe nicht das einzige US-Dampflokmodell, das LGB ins Rennen schickt. Mit der Forney in der Ausführung der Sandy River & Rangeley Lakes Railroad (SR&RL) rollt eine ganz besondere Lok auf die Gartenbahn (Art. 27253). Benannt sind die Forneys nach ihrem Erfinder Matthias Nace Forney. Der 1835 geborene Amerikaner ließ sich während seiner Zeit bei der Illinois Central Railroad (1861–1864) eine Lok mit der Radsatzfolge 0-4-4T patentieren. Charakteristisch war dabei das Drehgestell unter dem Kohlebehälter. Um die Laufruhe zu verbessern, wurden die Maschinen später mit einer Vorlaufachse ausgestattet (2-4-4 oder 1'B2') – so auch das Vorbild des neuen LGB Modells. Die SR&RL war eine 1908 gegründete Eisenbahnlinie in Maine, ganz oben im Nordosten der Vereinigten Staaten. Sie übernahm eine ganze Reihe kleinerer Gesellschaften und erhielt so ein zusammenhängendes Netz von Schmalspurbahnen mit der Spurweite von zwei Fuß (610 Millimeter). Im Geschäftsjahr 1909/1910 fuhren immerhin schon 14 Lokomotiven, 13 Personenwaggons, drei Gepäck- und Postwaggons, 24 Dienstfahrzeuge und 233 Güterwagen unter der Flagge der SR&RL. Die Lok mit der Nummer 10 wurde 1916 von Baldwin Locomotive Works für den Betrieb auf der Hauptstrecke Farmington–Rangeley gebaut. Sie war die schwerste Lok, die jemals bei der SR&RL unter Dampf stand. Ein langes Leben war der Gesellschaft indes nicht beschieden: Im Juni 1935 wurden das Streckennetz und der Großteil des Fuhrparks an einen Schrotthändler verkauft; die Strecken wurden abgebaut.

Das LGB Modell ist mit einem zugkräftigen Motor ausgestattet, eine Mehrzweck-Steckdose ist ebenfalls eingebaut. Die Spitzenbeleuchtung wechselt mit der Fahrtrichtung. Wer mit dem Gedanken spielt, die Forney digital zu betreiben, freut sich über die Digitalschnittstelle – eine Nachrüstung mit einem Digitaldecoder ist somit problemlos möglich. Wie viele US-amerikanische Dampfloks ist auch diese schmucke 2-4-4 vorne mit einem Kuhfänger ausgerüstet.

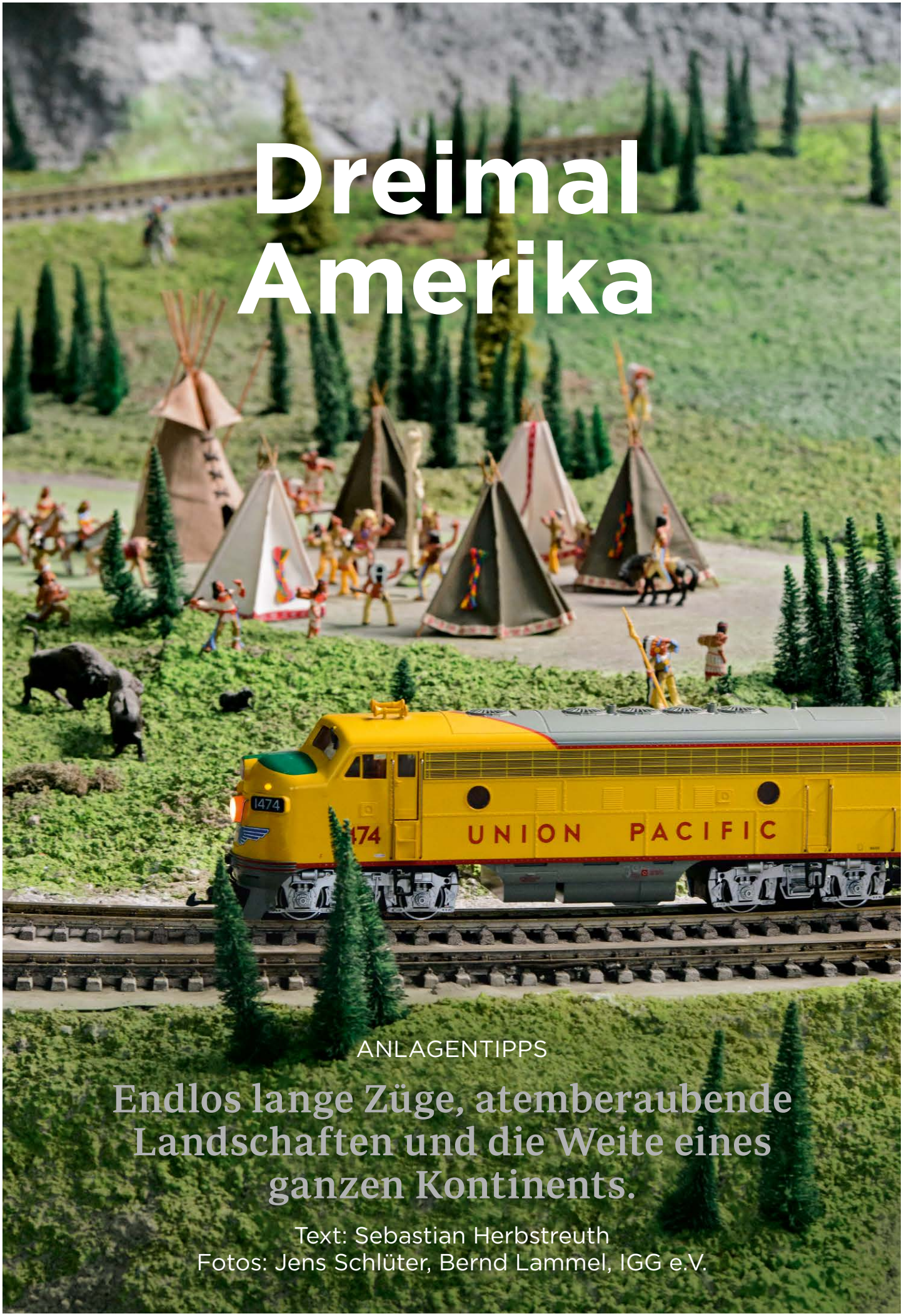
Viel Platz beansprucht die Lok nicht: Die Länge über Puffer beträgt 45 Zentimeter.

Die dritte Lok im Bunde ist eine in den USA äußerst beliebte und bekannte Museumsdampflokomotive: die Olomana. 1883 von Baldwin Locomotive Works in Philadelphia gebaut, war die kleine Schmalspurlok anfangs vor Feldbahnzügen auf den Zuckerrohrplantagen Hawaiis im Einsatz. Ursprünglich fuhr sie mit Kohle, wurde aber 1928 auf Öl umgerüstet – die Kohlepreise auf Hawaii waren einfach zu hoch. Gerald M. Best, der für die Warner Brothers Studios in Hollywood arbeitete, entdeckte schließlich die nach dem Krieg abgestellte und rostende Maschine 1948 auf Hawaii und erfüllte sich einen Jugendtraum: Er kaufte seine eigene Dampflok, brachte sie nach Kalifornien und restaurierte sie aufwendig. 1977 stellte Best seine Olomana dem Smithsonian Museum in Washington, D.C., zur Verfügung. Heute ist sie im Railroad Museum von Pennsylvania zu sehen.

Dass die Olomana (Art. 23130) nun nach 2002 wieder neu aufgelegt wird, ist auch ein Verdienst der LGBler – die hatten nämlich immer wieder ganz gezielt nach diesem Modell gefragt. Die Olomana kommt nun in einer optisch verfeinerten Version – das Modell ist aufwendig und absolut vorbildgerecht lackiert und beschriftet. Die wetterfeste Dampflokomotive wird von einem kräftigen Motor auf zwei Achsen angetrieben. Absolut vorbildgetreu ist der Durchblick zwischen Kessel und Fahrwerk gelungen. Auch der Führerstand wurde originalgetreu nachgebildet. Das Modell hat darüber hinaus ein beleuchtetes Spitzensignal, fährt auf Haftreifen und verfügt über sechs Stromabnehmer. Die Länge über Puffer der kleinen Arbeitsbiene beträgt rund 28 Zentimeter.

Steht nicht nur bei Gartenbahnern hoch im Kurs: die Museumsdampflokomotive Olomana.

Dreimal Amerika



ANLAGENTIPPS

Endlos lange Züge, atemberaubende Landschaften und die Weite eines ganzen Kontinents.

Text: Sebastian Herbstreuth
Fotos: Jens Schlüter, Bernd Lammel, IGG e.V.

HANS-JÖRG STIEGLER

Faszination Weite

Hans-Jörg Stiegler hat Amerika entdeckt. Von seinen Reisen durch die Vereinigten Staaten brachte der heute 70-Jährige diese Entdeckung zurück in seine thüringische Wahlheimat: eine große Begeisterung für die reiche Kultur und bewegte Geschichte Amerikas, für seine gewaltige Natur und atemberaubenden Landschaften, die von der grünen Ostküste bis in den sonnigen Westen jedes geografische und klimatische Extrem durchlaufen.

Hans-Jörg Stieglers amerikanischer Traum: eine Modelleisenbahn-Anlage zu bauen, die Amerika für den Betrachter sichtbar und erlebbar macht, „in seiner ganzen unwahrscheinlichen Größe und Weite“, wie er sagt. Nicht nur Eisenbahnen sollten dabei zu sehen sein, sondern auch die Landschaften, die Sehenswürdigkeiten, die Geschichte und Kultur, die das Land definieren.

Die Weite des amerikanischen Kontinents erleben.

Hans-Jörg Stiegler ist der Schöpfer der Modellbahn Wiehe. Seine Idee: „Kultur mit Pfiff“ zeigen.

Links: New York Central trifft Southern Pacific. Die Anlage zeigt die Vereinigten Staaten von Küste zu Küste.

Der geborene Hesse ist die treibende Kraft hinter der Modellbahn Wiehe. Auf rund 12.000 Quadratmetern gibt es hier mehrere riesige Modelleisenbahn-Anlagen in verschiedenen Spurweiten zu bestaunen, dazu viele ergänzende Dioramen und wechselnde Ausstellungen. Laut Stiegler ist Wiehe die größte ganzjährige Modellschau der Welt.

Eine ganze Halle – mehr als 1.600 Quadratmeter – war ihm die Verwirklichung seiner Idee für eine USA-Anlage im Jahr 2001 wert. Von Anfang an kam dabei nur eine Modellbahn der Spurweite G infrage. Die Größe und Weite Amerikas sollte sich in der Größe der Modelllandschaft widerspiegeln. Gleichzeitig wollte Hans-Jörg Stiegler vermeiden, „dass man ein Fernglas braucht, um die Züge sehen zu können“. Bis zu sieben Meter türmen sich heute die gewaltigen Landschaften und Modellbauten in die Höhe. Darunter pendeln die verschiedensten amerikanischen Zuggarnituren über Trassen mit bis zu fünf Prozent Steigung.

Auf inhaltliche, regionale und historische Schwerpunkte wurde sowohl beim Fahrmaterial als auch in der Landschaftsgestaltung ganz bewusst verzichtet. Das erklärte Ziel ist es, einen Gesamteindruck von der reichen Geschichte und Kultur Amerikas zu geben. Die Eisenbahn versteht Hans-Jörg Stiegler dabei als natürliches Bindeglied zwischen allen Epochen und Regionen. Und so steht die moderne Skyline New Yorks mit Freiheitsstatue, Empire State Building und den Twin Towers ganz selbstverständlich neben einer Indianersiedlung des Mittleren Westens, wie es sie im späten 19. Jahrhundert gegeben haben mag. Ebenso unbekümmert fährt eine „White Pass“-F7-Diesellok aus dem hohen Norden über den gewaltigen Nachbau der Wüstenlandschaft am Grand Canyon.

Eine USA-Anlage von Küste zu Küste: Das gibt es in dieser Größe nur bei der Modellbahn Wiehe. Mehr über diese Anlage gibt’s im Internet unter www.modellbahn-wiehe.de

WERNER ZETTL

Faszination US-Betrieb

Dichter Qualm steigt aus dem Schornstein auf, und mit einem dumpfen Schnauben schiebt sich die kantige Mallet-Dampflokomotive der Uintah Railway in die Kurve. Die tiefstehende Abendsonne taucht den schwer mit Holzstämmen beladenen Zug in einen warm-gelben Glanz. Eine Szene direkt aus dem Leben.

Und genau darum geht es Werner Zettl von der Interessengemeinschaft Griesheimer Gartenbahner: Wenn der hessische USA-Liebhaber einen seiner Züge auf die Gleise stellt, dann möchte er ein Eisenbahnerlebnis erschaffen, das dem nordamerikanischen Vorbild so nah wie möglich kommt. Besonders begeistert ist Werner Zettl von den wuchtigen US-Dampflokomotiven. Für ein noch authentischeres Fahrerlebnis sind Mallet, Mikado und Mogul mit gepulsten Verdampfern ausgestattet. Auf höchster Leistungsstufe betrieben, spucken die Lokomotiven an windstillen Tagen wahrlich beeindruckende Dampfwolken aus. Manche Lokomotive verfügt dazu noch über Zylinderdampf.

Dieselbe Aufmerksamkeit für Details steckt der Hesse auch in die Komposition seiner US-Züge. Beispiel: der Holz-Güterzug. Bei seinen Recherchen entdeckte der USA-Fan, dass bei Holztransporten der Uintah Railway häufig zuerst zwei schmalere Stämme aufgeladen und mit einer schweren Kette fixiert wurden. Darauf kam dann lose ein deutlich dickerer Stamm zu liegen. Also werden die von Hand zugeschnittenen Stämme auch bei Werner Zettl gelegentlich so aufgeladen.

Ein authentisches amerikanisches Eisenbahngefühl, das heißt für Werner Zettl und seine Mitstreiter auch: lange Züge in einer weiten Landschaft. Für eine besonders realitätsnahe Anmutung empfiehlt Werner Zettl weite Radien und möglichst kurz gekuppelte Wagen. Bei den Griesheimern ist Platz kein Problem: auf der 940 Quadratmeter großen Vereinsanlage wurden nur Radien der Größe R5 verbaut. 470 Meter Gleis liegen hier insgesamt, viel Raum für die großen amerikanischen Dieselloks oder

Werner Zettl ist Mitgründer der Interessengemeinschaft Griesheimer Gartenbahner und begeisterter US-Bahner.

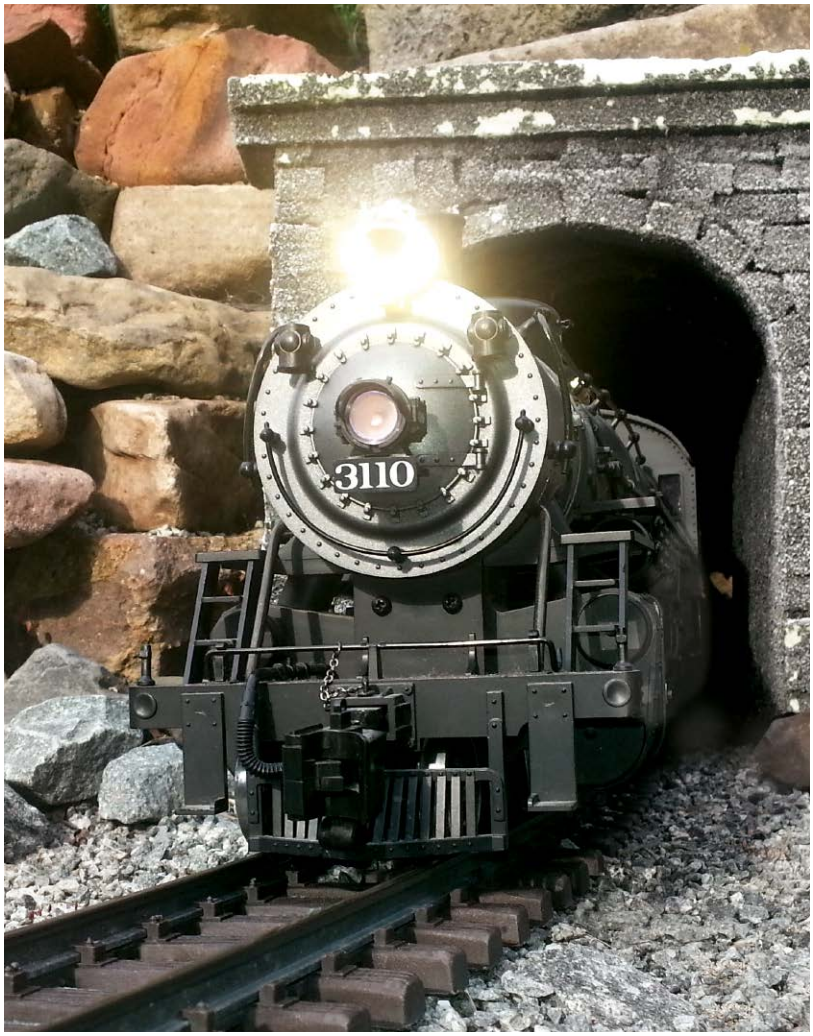
Authentisches Eisenbahn-Feeling mit langen Zügen.

Für Werner Zettl ist ein authentisches US-Eisenbahnerlebnis entscheidend. Dieser Uintah-Holzzug lässt sich vom Vorbild kaum unterscheiden.

auch eine 2-8-2-Mikado mit bis zu 40 angehängten Güterwagen.

US-Liebhaber mit weniger Platz im heimischen Garten müssen auf weite Radien und vorbildgerechte amerikanische Strecken nicht unbedingt verzichten. Werner Zettls praktischer Tipp: Warum nicht auf enge Kreise verzichten und stattdessen eine Strecke mit weiten Kurven verlegen?

Für das 850ste Stadtjubiläum im kommenden Jahr planen die Griesheimer zurzeit den längsten US-Zug ihrer Geschichte: 850 Achsen – beeindruckende 212 Wagen – soll dieser mächtige Zug umfassen. Ganz nach der amerikanischen Idee: Bigger is better! Bilder und Videos der Griesheimer Gartenbahner gibt es auf www.iggev.de



ELKE UND JENS HANDRO

Faszination Rocky Mountains

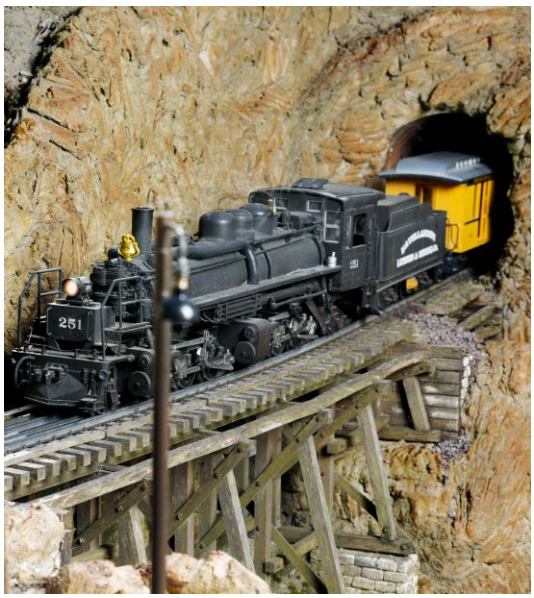
Perfekt umgesetzt: der „Rock Tunnel“ der Cumbres & Toltec Scenic Railroad in New Mexico im Modell. Sogar die Trestle-Brücke ist vorbildgerecht.

Rechte Seite: Nicht nur die Landschaft ist bis ins kleinste Detail ausgearbeitet. Auch der „Havellander“-Holzzug ist ein echter Hingucker.

Die Rocky Mountains liegen in einem Garten westlich von Berlin. Hier fährt die „Havellander Denver & Rio Grande Western Railway“ durch eine wilde, bis ins letzte Detail liebevoll gestaltete Bergwelt aus Felsen, Wasser, Sand und Steinen. Elke und Jens Handro – die Architekten dieser starken Modelllandschaft – möchten ihre Züge nicht einfach durch den Garten fahren, sondern durch eine lebendige, glaubwürdige und authentische Eisenbahnwelt. Vorbild: die Cumbres & Toltec Scenic Railroad und die Durango & Silverton Narrow Gauge Railroad in den Rocky Mountains.

Vom Fuhrpark bis zum kleinsten Geräteschuppen: Fast alles ist hier selbst gemacht und dem Original genau nachempfunden. Eines von vielen tollen Beispielen für diese Bauleidenschaft ist das Westportal des „Rock Tunnels“ über der mächtigen Toltec Gorge in New Mexico, das auch bei den Handros zu finden ist. Das Felsmassiv steht auf einem soliden Fundament, damit Bodenbewegungen im Garten keine Schäden anrichten. Der Unterbau selbst besteht aus lose geschichteten Ziegelsteinen – lose, weil so die Konstruktion flexibel bleibt und „arbeiten“ kann. Dabei können Risse im fertigen Fels entstehen, was hier aber sogar gewollt ist, weil das Gestein so noch echter aussieht.

Die Grobstruktur der Felsen ist mit gebogenem Hasendraht definiert, der den Ziegelberg bedeckt. Auf diese Oberfläche wurde abschnittsweise Zementmörtel aufgetragen, dann



mit der Kelle (zehn Zentimeter) zügig in das nasse Material die Detailstruktur der Felsen eingeritzt. Ein stets griffbereites Vorbildfoto der Originalstelle half dabei.

Wo Pflanzen stehen sollten, wurde eine wasserabweisende Folie aufgebracht und dann mit Erde bedeckt. Die typischen Nadelwälder der Rocky Mountains sind mit Zwergkoniferen nachempfunden, die mit Blumendraht zusammengebunden und regelmäßig zugeschnitten werden.

Selbst die Brücken haben reale Vorbilder.

Für die schwierige Farbgestaltung der in verschiedenen Gelb- und Rottönen schimmernden Felsen der Rocky Mountains fand Elke Handro eine besonders elegante Lösung: Holzschutzlasur. Eine Kombination verschiedener Farbtöne – helle Eiche, Mahagoni und Kirschholz – erzeugt ein authentisches Ergebnis, das je nach Wetter- und Lichtverhältnissen mal sandighell, mal tiefrot leuchtet.

An der Tunnelausfahrt stehen zwei kleinere Trestle-Brücken, wie sie im späten 19. Jahrhundert auf der Vorbildstrecke zu finden waren. Die Brücken wurden von Jens Handro auf der Grundlage alter Vorbildfotos detailgetreu nachgebaut. Jeder Nagel sollte möglichst an der richtigen Stelle sitzen. Wie die meisten Landschaftselemente der imposanten Anlage sind auch sie im Maßstab 1:20,3 ausgeführt. Das Ergebnis ist vom Vorbild kaum zu unterscheiden. Weitere Informationen und Videos zu dieser tollen Anlage gibt's unter www.havellender.de

Zwei echte US-Bahnen dienten als Vorbilder.

Ein starkes Duo: Elke und Jens Handro haben diese wunderschöne Anlage gemeinsam verwirklicht.

US-Style

US-MODELLE FÜR IHRE GARTENBAHN

Ob kräftiger Goldgräberzug oder schnuckelige Waldbahn – alles geht.

Fotos: Kötzle, Clark Bauman, Märklin

Die Faszination für amerikanische Loks ist ungebrochen.

Um die Goldsucher zu Zeiten des großen Goldrausches von Skagway ins Landesinnere zu bringen, wurde die White Pass & Yukon Route Railway ursprünglich gebaut. Kaum war der Goldrausch vorbei, musste die Schmalspurstrecke aus wirtschaftlichen Gründen stillgelegt werden. Seit 1988 werden aber wieder Touristen auf der Strecke Skagway – White Pass befördert. Das vorbildgerechte Modell dieser Alco-Diesellokomotive (Art. 25554) ist sehr umfangreich ausgestattet und verfügt über Führerstandstüren zum Öffnen, einen vierstufigen Betriebsartenschalter, Mehrzweck-Steckdose mit Sicherung, zwei gekapselte Getriebe, vier angetriebene Achsen, Haftreifen, 12 Stromabnehmer, mit der Fahrtrichtung wechselnde Beleuchtung, einen MZS-Decoder und digitalen elektrischen Sound wie zum Beispiel Signalhorn, Glocke, Bremsgeräusche u. a. Passend zur Lok gibt es auch einen Güterzug-Begleitwagen Caboose (Art. 42792).

Auf der gleichen Strecke kam die WP&Y Dieselrangierlok 4 (Art. 27630) zum Einsatz. Die blau-weiß lackierte Lok hat eine hohe Zugkraft und bewältigt damit durchaus auch anspruchsvolle Rangieraufgaben.

Ebenfalls typisch amerikanisch und auch auf schmaler Spur unterwegs ist die kleine Porter-Dampflokomotive (Art. 24771). Sie wurde nicht nur auf vielen amerikanischen Waldbahnen eingesetzt, sondern tat auch auf Hawaii oder den Philippinen ihren Dienst.

1. Typische Viehwagen in der Ausführung der Union Pacific. Die Türen lassen sich öffnen. Alle Wagen einzeln verpackt (Art. 48681).

2. Die Porter-Dampflokomotive (Art. 24771) überzeugt u. a. mit ihrem werkseitig eingebauten MZS-Decoder für analogen und digitalen Betrieb.

3. Das Modell des White Pass Caboose (Art. 42792) ist authentisch dem Original Nr. 903 nachempfunden. Mit Innenbeleuchtung und Metallrädern.

4. Die WP&Y Dieselrangierlok 4 (Art. 27630) kommt mit DCC-Schnittstelle und einem kräftigen Bühler-Motor. Die Türen lassen sich öffnen.

Untrennbar mit der amerikanischen Bahngeschichte verbunden: die beeindruckende Diesellok „Santa Fe“.

LESERWETTBEWERB

Weiter Westen

Kennen Sie den Namen dieser Lokomotive?

Es ist der 10. Mai 1869. Zwei farbenfrohe Dampflokomotiven rollen auf einen vorher vereinbarten Treffpunkt nördlich des großen Salzsees zu, die eine von Westen, die andere von Osten. Es soll ein Treffen für die Geschichtsbücher werden. Hier, in Promontory Summit im heutigen Bundesstaat Utah, vereinigen sich an diesem Tag zwei separat gebaute Trassen zur ersten transkontinentalen Eisenbahn in den Vereinigten Staaten.

1862 hatte Präsident Abraham Lincoln mit dem „Pacific Railroad Act“ dieses gigantische, von zwei Bahngesellschaften realisierte Eisenbahnprojekt möglich gemacht. Ausgehend von Sacramento in Kalifornien arbeitete sich die Central Pacific Railroad nach Osten vor, während die Union Pacific Railroad von Omaha, Nebraska gleichzeitig nach Westen vordrang: 2.600 Kilometer durch fast menschenleere Landschaften, über die Gipfel der Sierra Nevada und der Rocky Mountains und durch die unwirtlichen Weiten des Great Basins.

Am 10. Mai 1869 war, allen Widrigkeiten zum Trotz, mit dem symbolischen Einschlagen eines goldenen Schwellennagels dieses große Werk vollbracht. Eine Nation wuchs zusammen.

MITMACHEN IST GANZ EINFACH:

Frage:
Union Pacific schickte die 1868 gebaute Dampflokomotive Nummer 119 zur Zeremonie in Promontory Summit. Central Pacific war mit einer holzbefeuerten Dampflokomotive mit der Betriebsnummer 60 vertreten. Besser bekannt war diese Lok aber unter dem Namen, der zu dieser Zeit in großen Buchstaben ihren Tender zierte. Wie hieß die Central-Pacific-Lokomotive?

Adresse: Das Lösungswort senden Sie bitte per Mail an big@3g-media.de oder per Post an: LGB Big Magazin, c/o Gebr. Märklin & Cie. GmbH, Stuttgarter Straße 55–57, 73033 Göppingen.

Einsendeschluss: 31. Oktober 2014.

Hauptpreis: Unter allen richtigen Einsendungen verlost LGB dieses Mal ein vierachsiges Single Door Boxcar in der Ausführung der Pennsylvania Railroad (PRR) mit der Artikelnummer 46919.

28.11.–
05.12.2014

EXKLUSIVE CLUBREISE NACH UNGARN

Nächster Halt: Ungarn

Der Club veranstaltet zusammen mit Bahnreisen Sutter vom 28. November bis 5. Dezember eine spannende Erlebnistour nach Ungarn, Werkbesichtigung in Györ inklusive. Los geht es mit einer Erkundungstour durch Budapest, es folgen Fahrten mit Nostalgiestraßenbahn, Schwabenbergbahn und Dampfsonderzug. Am Tag danach wird Visegrád samt Burg besucht, gefolgt von einer Fahrt mit der Királyrét-Schmalspurbahn. Tag vier sieht eine Fahrt mit der Mátra-Waldeisenbahn und den Besuch des UNESCO-Welterbes Hortobágy-Puszta vor. Von Debrecen aus dampft am Tag fünf die Schmalspurbahn Zsuzsi nach Hármashegyalja. Der sechste Tag führt ins berühmte Verkehrs- und Technikmuseum in Budapest. Es folgen ein Besuch des Weihnachtsmarkts und eine Fahrt auf der Donau. Am Tag sieben geht es nach Györ ins Märklin Werk, wo unter anderem die aktuellen LGB Modelle gefertigt werden. Die Clubmitglieder gehören zu den ersten Besuchern, denen sich die neue Produktionshalle mit dem Hightech-Maschinenpark öffnet.

Infos zur Buchung:
Bahnreisen Sutter, Sickingerstraße 10a,
79856 Hinterzarten

Anmeldeformulare erhalten Sie unter:
Telefon: +49 (0) 76 52/91 75 81
Fax: +49 (0) 76 52/91 75 82
E-Mail: eisen@bahnen.info
Internet: www.bahnen.info

REISELEISTUNGEN:

- Bahnfahrt 2. Klasse ab Ihrem DB-Bahnhof nach Budapest und zurück, inklusive Platzreservierung in Fernzügen
- 5 x Übernachtung mit Frühstück im ****-Hotel in Budapest
  1 x ÜF im ****-Hotel in Debrecen
  1 x ÜF im ****-Hotel in Dunakiliti
- Reisehöhepunkte: Stadtrundfahrt in Budapest, Ausflug ins Donauknie, Ausflug Waldbahnen und Puszta, Schmalspurbahn Zsuzsi und Debrecen, Technikmuseum Budapest und Donauschifffahrt, Märklin Werk in Györ
- Sonderzugfahrten auf Schmalspurbahnen
- zahlreiche Mahlzeiten, Eintritte, Informationsmaterial
- Begleitbus während der gesamten Bahnreise
- ungarische deutschsprachige Reiseführerin, Reiseleitung durch Bahnreisen Sutter (vorgesehen Gregor Sutter)

Preise pro Person:
DZ 1.590 Euro/EZ 1.700 Euro. Aufpreis Bahnfahrt 1. Klasse für Hin- und Rückreise 120 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:
Min. 20, max. 40 Personen (Absage der Reise bis 1 Monat vor Reisebeginn bei Nichterreichen der Mindestteilnehmerzahl, siehe unsere AGBs).

SERIE CLUB-KOOPERATIONSPARTNER: VORTEIL CLUBKARTE – TEIL 2

Tief im Westen

Bei den annähernd 100 Kooperationspartnern des Clubs erhalten die Mitglieder gegen Vorlage ihrer Clubkarte lohnenswerte Vergünstigungen. Was dabei zu erleben ist, lesen Sie in unserer regional ausgerichteten Serie. Dieses Mal: die großen Betriebswerke an Rhein und Ruhr.

Bei den Club-Kooperationspartnern gibt es wahre Schätze aus der Eisenbahngeschichte zu sehen, hier eine V 200 im Rheinischen Industriebahn-Museum in Köln.

Die erste Station ist das Rheinische Industriebahn-Museum e.V. Köln-Nippes (Infos: www.rimkoeln.de). Im denkmalgeschützten Betriebswerk Cöln-Nippes sind in den riesigen Lokhallen sehenswerte Lokomotiven und Wagen untergebracht – darunter Maschinen aus den Lokschmieden Deutz, Jung, O&K und Henschel. Eine Schmalspurbahn befördert die Bahnschaulustigen über das ausgedehnte Museumsareal. Immer wieder sind auch Museumslokomotiven zu Besuch – der Freundeskreis Eisenbahn etwa sorgt mit seinem „Rheingold"-Zug regelmäßig für Zugbewegungen.

Die Ausstellung „Der Deutschland-Express" ist mitten im Ruhrgebiet in Gelsenkirchen in einer Halle der ehemaligen Zeche Nordstern angesiedelt. Eine riesige Märklin Modelleisenbahn-Anlage steht im Mittelpunkt der Ausstellung. Auf rund 700 Quadratmetern zeigt die Anlage eine Reise von der Nordseeküste bis ins Ruhrgebiet, am Rhein entlang und weiter zum Bodensee, bis in den Süden zur SBB mit Linksverkehr. Insgesamt 75 detailliert ausgearbeitete Szenarien wie Betriebswerke, Bahnhöfe, Stadtteile und Industrieanlagen mit 1.100 Gebäuden sowie 12.000 Figuren sind auf der ausgedehnten Anlage zu sehen. Der Fuhrpark umfasst 250 Züge mit 4.000 Waggons.

Das Eisenbahnmuseum Bochum dehnt sich auf einem Areal von etwa 46.000 Quadratmetern aus (www.eisenbahnmuseum-bochum.de). Zu sehen sind in dem ehemaligen Betriebswerk ein 14-ständiger Lokschuppen mit 20-Meter-Drehscheibe, Wasserturm, Werkstätten und Lokbehandlungsanlagen. 120 historische Fahrzeuge befinden sich im Fundus des wohl größten privaten Eisenbahnmuseums Deutschlands, darunter unter anderem Dampfloks der Baureihen 01, 38, 44 und 50 sowie Elektroloks der Baureihen E 32, E 94 und E 1200. Im Laufe der Saison von März bis November finden viele Veranstaltungen und Sonderfahrten statt.

Die letzte Station ist das Eisenbahnmuseum Dieringhausen auf dem 11.000 Quadratmeter großen Areal des denkmalgeschützten Betriebswerks Dieringhausen mit Einrichtungen wie Drehscheibe, Sturzbekohlung, Wasserkräne und Werkstätten (www.eisenbahnmuseum-dieringhausen.de). Dort stehen mächtige Dampfloks der Baureihen 41, 93 und 95, aber auch Dampfspeicherlokomotiven, der Schienenbus VT 95 und Rangierloks sowie Personen- und Güterwagen. Glanzstücke sind hier die Dampflok „Waldbröl", die letzte in Deutschland vorhandene preußische T 4 (93 230) und die letzte originale preußische G 10 (57 1841).

Weitere Highlights der Leitzonen 40 bis 57

Fahrbetrieb zum Staunen bietet die große digitale Märklin Anlage der Nordhorner Modellbahnfreunde.

FAHRTAGE FÜR DIE GANZE FAMILIE

48531 Nordhorn, Modellbahnfreunde Nordhorn, Oorder Weg 97, Tel.: +49 (0) 59 21/8 19 17 75, info@modellbahn-nordhorn.de, www.modellbahn-nordhorn.de

Clubvorteil:
0,50 Euro Rabatt auf den Eintrittspreis

Audi-Old- und Youngtimer sind im Museum zu bewundern – dazu Miniaturmodelle der Marke Audi und 12.500 Siku-Modelle ab 1951.

MUSEUM FÜR AUTO- UND AUDI-LIEBHABER

48703 Stadtlohn, Siku-, Audi- und Oldtimermuseum, Von-Ardenne-Straße 42, Tel.: +49 (0) 25 63/20 59 29, info@automodelle-hoeing.de, www.automodelle-hoeing.de, www.oldtimermuseum-hoeing.de

Clubvorteil:
Clubmitglieder bezahlen statt 6,50 Euro nur 5,50 Euro Eintritt, Kinder statt 2,50 Euro nur 2 Euro.

In der großen Eisenbahnabteilung des Trierer Spielzeugmuseums warten H0- und Z-Anlagen auf Besucher – dazu Vitrinen mit Modellen der Spuren 1, H0 und LGB.

SEHENSWERTE SPIELZEUG-KUNSTWERKE

54290 Trier, Trierer Spielzeugmuseum e. V., Dietrichstr. 51, Tel.: +49 (0)6 51/7 58 50, info@spielzeugmuseum-trier.de, www.spielzeugmuseum-trier.de

Clubvorteil:
Rabatt von 25 % auf den regulären Eintrittspreis (ausgenommen Familienkarte).

Die mächtige 52 8134-0 steht bei den Betzdorfer Eisenbahnfreunden EFB unter Dampf.

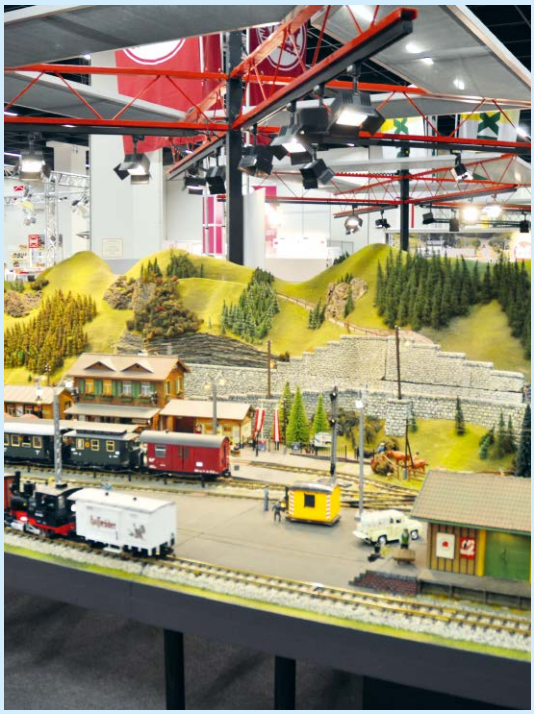
SONDERFAHRTEN MIT VOLLDAMPF

57518 Betzdorf, Eisenbahnfreunde Betzdorf e. V., Nizzaweg 25, Tel.: +49 (0)2 71/39 49 00 14, hotline@eisenbahnfreundebetzdorf.de, www.eisenbahnfreunde-betzdorf.de

Clubvorteil:
Rabatt von 10 % auf den Fahrpreis eines Erwachsenen

Tag der offenen Tür bei Märklin

Einzigartige Einblicke in die hohe Kunst der Modellbahnproduktion bietet Märklin beim Tag der offenen Tür am 19. und 20. September 2014. Im Märklin Werk in Göppingen verfolgen die Besucher live die Entstehung der komplexen Modelle, Märklin Mitarbeiter erklären dabei die einzelnen Arbeitsschritte. Ein weiteres Highlight: Das Technik-Forum zum Thema Digitaltechnik bietet Gelegenheit zum Austausch mit Experten aus Service und Entwicklung. Ein buntes Rahmenprogramm für die ganze Familie sorgt für Entspannung. Die Mitglieder des LGB Clubs erwartet außerdem ein kleines Willkommensgeschenk. Der Tag der offenen Tür findet von 9 bis 17 Uhr im Märklin Stammwerk (Stuttgarter Straße 55–57, 73033 Göppingen) und im Märklin Museum (Reutlinger Straße 2) statt. Der Eintritt ist kostenlos. Weitere Informationen unter www.maerklin.de



IMA 2014 in Köln

Es ist das größte Modellbahnevent in Europa, und LGB ist natürlich mit dabei: Auf der Internationalen Modellbahnausstellung (IMA) in Köln vom 20. bis 23. November 2014 präsentiert LGB die Faszination Gartenbahn in all ihren Facetten. Zu bestaunen gibt es neben aktuellen Highlights aus dem LGB Neuheitensortiment auch eine detailreich gestaltete Schauanlage. Reger Fahrbetrieb herrscht außerdem im großen LGB Spielbereich, wo Kinder selbst Hand anlegen und die Welt der Spurweite G erkunden können. Auf der IMA lohnt sich die LGB Club-Mitgliedschaft: Gegen Vorlage der Clubkarte erhalten Mitglieder drei Euro Ermäßigung auf den Preis einer Eintrittskarte. Außerdem dürfen sich Clubmitglieder auf ein kleines Messepräsent am LGB Stand freuen. Die IMA findet abwechselnd in Göppingen und Köln statt. Im Herbst 2015 kehrt sie turnusgemäß zurück in die Märklin Stadt Göppingen.

Modellbahn
Internationale Modellbahn Ausstellung

20.000 Quadratmeter, 200 Aussteller, alle Nenngrößen: Ein Besuch der IMA lohnt sich garantiert.

KURZ NOTIERT

Neuer Clubservice
LGB Club-Mitglieder können im geschützten Online-Mitgliederbereich unter club.lgb.de ab sofort einen praktischen Überblick über ihre Bestellhistorie abrufen. In Tabellenform werden alle über den Club angebotenen Exklusivartikel angezeigt, dazu Daten über den MHI Händler, bei dem das jeweilige Produkt bestellt wurde, sowie Informationen zu den Modellen, die noch bestellt werden können.

Neue Service-Hotline
Seit dem 1. Juli ist die Märklin Service-Hotline international unter der Rufnummer +49 (0) 71 61/60 82 22 zu erreichen. Montags bis freitags jeweils von 13 bis 17 Uhr helfen die Service-Mitarbeiter bei Fragen rund um LGB und Märklin. Der Service gibt Auskunft über Einsatz und Ausführung von Produkten, hilft bei der Ersatzteilsuche und beantwortet Rückfragen bei eingesandten Reparaturen.

LGB.de/Big

Big

SPUR G

FÜR SCHNELLENTSCHLOSSENE
DAS BIG-MAGAZIN-ABO!

☐ **JA, ICH MÖCHTE LGB BIG ABONNIEREN!**

Ich bestelle Big 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)

Kartennummer

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 Big-Leserservice, PressUp GmbH, Postfach 70 13 11, 22013 Hamburg,
Telefax: +49 (0) 40/4 14 48-499, E-Mail: LGB-Big@pressup.de

Schicken Sie den Coupon an:
LGB Big-Leserservice, PressUp GmbH, Postfach 70 13 11, 22013 Hamburg,
Telefax: +49 (0) 40/4 14 48-499, E-Mail: LGB-Big@pressup.de
Service-Telefon Abonnement: +49 (0) 40/4 14 48-467

Das große Jubiläum

HERBSTNEUHEITEN

Zum 125-jährigen Jubiläum der Rhätischen Bahn setzt LGB exklusive RhB-Modelle auf die Schiene.

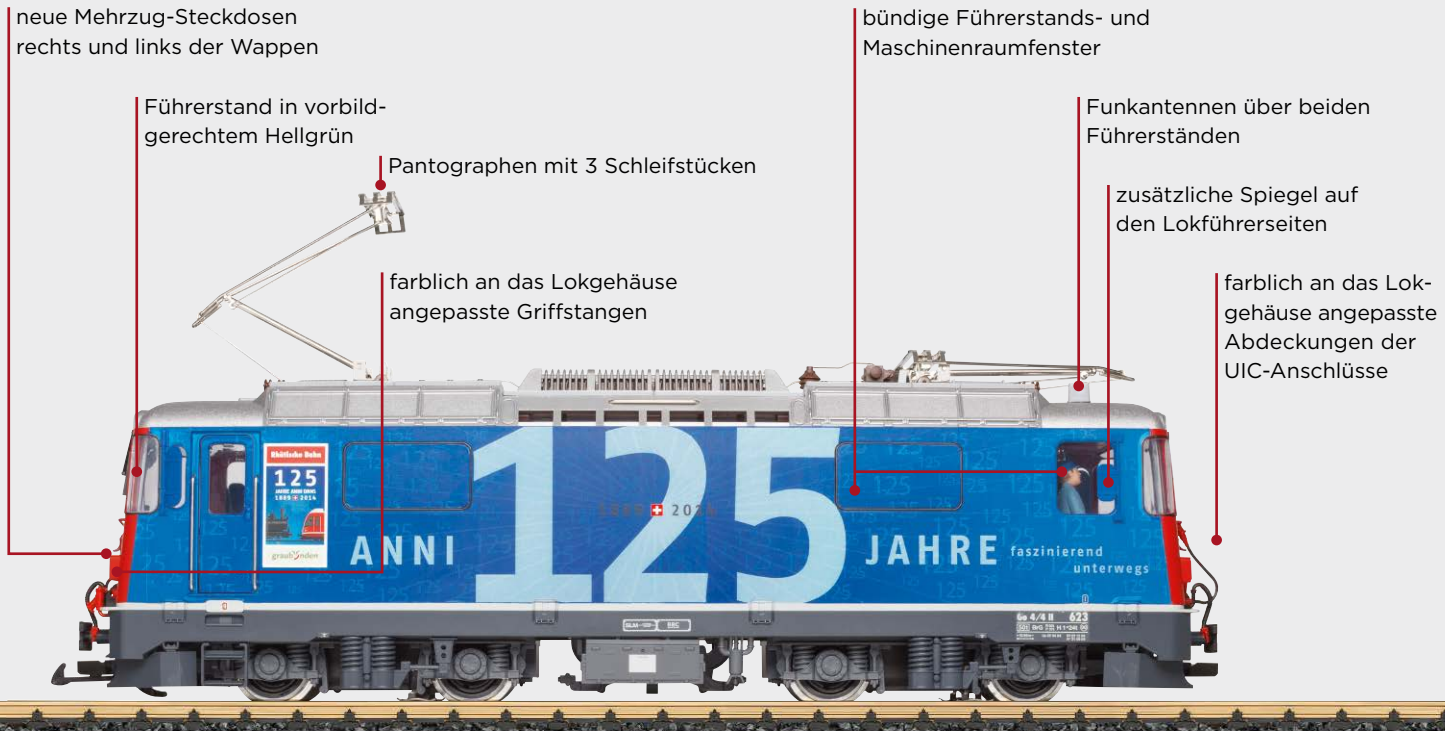
Text: Hendrik Hauschild
Fotos: Kötzle, Hendrik Hauschild, LGB

LGB spendiert der Ge 4/4 II viele neue Details – pünktlich zum großen RhB-Jubiläum

„125 Jahre RhB – faszinierend anders“: Unter diesem Motto feiert die Rhätische Bahn (RhB) in diesem Jahr ihr großes Bahnjubiläum. Das Schweizer Bahnunternehmen kann nicht nur während der Feierlichkeiten auf Rollmaterial aus den vergangenen 125 Jahren zurückgreifen. Mit zahlreichen Aktionen, Sonderfahrten und einer speziell gestalteten Jubiläumslokomotive aus der Bauserie Ge 4/4 II zelebriert die Gebirgsbahn ihren Geburtstag standesgemäß. Am 10. Mai 2014 hatte die RhB in ihre Hauptwerkstätte nach Landquart eingeladen, um mit Einheimischen, Freunden und Fans gemeinsam das Jubiläum zu feiern. Gut 12.500 Interessierte nahmen diese Einladung gerne an und blickten hinter die Kulissen. Auch LGB war bei den Feierlichkeiten dabei. Und weil es die Ge 4/4 II seit Langem im LGB Sortiment gibt, stellte LGB in Landquart auch gleich das passende Modell zur neuen Ge 4/4 II 623 „125 Jahre RhB“ (Art. 28439) vor: Mit dem großen Vorbild im Hintergrund präsentierte LGB das neue Modell im Eingangsbereich der Hauptwerkstätte.

Wer sich das Handmuster des Modells genauer ansah, nahm im Vergleich zu früheren Modellen dieser Baureihe zahlreiche Veränderungen und Anpassungen wahr. Um ein möglichst detailgetreues neues Modell auf die Gartenbahngleise stellen zu können, hat sich das LGB Produktmanagement unter Leitung

Das ist neu an der RhB-Ge 4/4 II



WAS AN DER NEUEN GE 4/4 II BESTICHT

LGB Produktmanager Andreas Schumann (Foto) ließ es sich nicht nehmen, die neue LGB Jubiläumslok beim Tag der offenen Tür der RhB in Landquart persönlich vorzustellen – direkt vor dem Original. Neben den neuen Gehäusedetails und der aufwendigen, vorbildgerechten Lackierung kann sich auch das technische Innenleben des Modells sehen lassen: Zwei kräftige Bühler-Motoren treiben alle Achsen an. Je nach Fahrtrichtung lassen sich die Pantographen elektrisch heben und senken, dazu passend wechselt das 3-Licht-Spitzensignal. Außerdem: Führerstandsbeleuchtung, Haftreifen und viele Soundfunktionen.

von Andreas Schumann zu einer kompletten Überarbeitung des mittlerweile 25 Jahre alten Modells entschlossen – nur so können all die Änderungen abgebildet werden, die in den vergangenen Jahren am Vorbild vorgenommen wurden.

Auch ein Wunsch der Gartenbahner wird am neuen Modell verwirklicht: Die Führerstandsfenster der Ge 4/4 II werden nun bündig eingesetzt, ebenso werden auch die Maschinenraumfenster zukünftig bündig mit dem Lokkasten umgesetzt. Letzteres trägt besonders bei Werbe- oder Jubiläumslokomotiven positiv zum Erscheinungsbild bei.

Die Vorbildmaschinen bekamen nach einer großen Überholung ab dem Jahr 2004 zudem zwei zusätzliche Spiegel auf der Lokführerseite. Diese Spiegel werden nun auch beim neuen LGB Modell nachgebildet. Auch die Front der Ge 4/4 II bekommt neue Anbauteile, wie sie seit einigen Jahren auch am großen Vorbild vorhanden sind. Rechts und links des Graubündner Wappens erhält das Modell zwei Steckdosen für die Mehrzugsteuerung. Über diese Anschlüsse werden alle Informationen übertragen, die zum Fahren und Bremsen gebraucht werden – etwa der Zugbus für Mehrfachtraktion und Pendelzüge. Um ein noch vorbildgerechteres Erscheinungsbild zu erzielen, werden die Führerstände des Modells in Grün umgesetzt. Mehr Farbe

Funkantennen, neue Spiegel, Anschlüsse und Fenster: Die Front der überarbeiteten Lok glänzt mit vielen neuen Details.

Jetzt stehen alle RhB-Jubiläumsloks als LGB Modell zur Verfügung.

bekommen auch die Anbauteile an der Lokomotivfront: Die Griffstangen werden entsprechend der Gehäusefarbe lackiert, ebenso die Abdeckung der UIC-Steckdose.

Auf dem Dach der Lokomotive hat sich ebenfalls allerhand getan. Über beiden Führerständen ist jeweils die dort platzierte Funkantenne angebracht. Geändert wird außerdem die Bauform der beiden Pantographen. LGB stattet diese nun mit drei identischen Schleifstücken aus. Beim Vorbild findet man zwei Schleifstücke, eine dritte mittlere Verbindung dient lediglich der Sicherheit und Stabilität. Sie liegt etwas tiefer.

Neben der Ge 4/4 II 623 „125 Jahre RhB“ stellte LGB in Landquart auch die Jubiläumslok aus dem vergangenen Jahr vor. 2013 feierte die RhB den 100. Geburtstag der Engadiner Strecke Bever – Scuol-Tarasp. Die Ge 4/4 II 620 (Art. 28438) wurde dafür im Jubiläumsdesign beklebt. Beide neuen LGB Modelle werden in der überarbeiteten Ausführung in einer einmaligen Auflage in den Fachhandel kommen. Zusammen mit den Jubiläumsloks „100 Jahre Bernina“ aus dem Jahr 2010 und der in diesem Jahr aufgelegten Version „100 Jahre Chur – Disentis“ stehen damit alle derzeit bei der RhB im Einsatz stehenden Jubiläumslokomotiven als Modell zur Verfügung.

Nicht nur RhB-Liebhaber kommen bei den Herbstneuheiten voll zum Zug. Modelle der Deutschen Bundesbahn, der Deutschen Reichsbahn und aus dem Toytrain-Sortiment kommen ebenfalls neu auf die Gartenbahn. Unter der neuen Artikelnummer 21750 steht etwa die stahlblaue E 10 der Deutschen Bundesbahn mit überarbeitetem Antriebskonzept bereit. Zwei zugstarke Motoren treiben im neuen Modell beide Achsen an beiden Drehgestellen an (siehe auch Seite 55). Dazu kommt die DR-Schmalspur-Tenderdampflok 99 5631 (Art. 24741) aus der Epoche IIIa. Diese Maschine war erst bei der Pillkaller Kleinbahn in Ostpreußen und dann bei der Spreewaldbahn in Betrieb. 1949 wurde sie als 99 5631 in den Fuhrpark der Deutschen Reichsbahn integriert. Als LGB Modell bildet die Lok vorbildgerecht eine Maschine mit elektrischer Beleuchtung nach.

Zu den Highlights im Bereich Wagen gehören zwei Güterwagen mit Werbebeschriftungen deutscher Brauereien. Das Emblem der Bayerischen Staatsbrauerei Weihenstephan aus Freising ziert einen gedeckten DB-Güterwagen vom Typ Gw in der Lackierung und Bedruckung der Epoche III (Art. 42261). Die Dresdner Brauerei Reisewitz ist mit einem gedeckten Schmalspur-Güterwagen vertreten (Art. 42269). Dieses fein bedruckte und aufwendig lackierte Modell wird einmalig und exklusiv als Sondermodell im Rahmen der Märklin Händler-Initiative (MHI) verfügbar. Eine Übersicht über die Herbstneuheiten ist unter www.lgb.de erhältlich.

WEITERE HERBSTNEUHEITEN

10345	Pendelautomatik
21750	DB-Elektrolokomotive E 10
24741	DR-Dampflok 99 5631
41031	DR-Güterwagenset
42261	Gedeckter Güterwagen Brauerei Weihenstephan
42269	Gedeckter Güterwagen Brauerei Reisewitz, Dresden
45921	DB-Rungenwagenset mit LKW-Holzhängerzug
51079	Elektronischer Fahrregler
92590	Toytrain Diesellokomotive Nr. 17
93043	Toytrain Aussichtswagenset
93403	Toytrain Personenwagen
94261	Toytrain Bananen-Kühlwagen
94266	Toytrain gedeckter Güterwagen
94359	Toytrain Rungenwagen mit Unimog
94581	Toytrain Wasser-Kesselwagen

Oben: Das neue Modell der Ge 4/4 II Nr. 620 in der Gestaltung 100 Jahre Engadiner Strecke Bever – Scuol-Tarasp.

PRAXISBERICHT

RhB-Schiebewandwagen

Neben dem Personenverkehr spielt auch der Transport von Gütern eine wichtige Rolle für die Rhätische Bahn. Durch zahlreiche unterschiedliche Güterwagen ist die RhB in der Lage, so gut wie jedem Güterkunden gerecht zu werden. Um auf die Vorzüge eines effizienten und umweltschonenden Transports aufmerksam zu machen, gestaltete das Bahnunternehmen einen Schiebewandwagen der Serie Haiqq-tyz um. Ab sofort macht dieses Werbefahrzeug nicht mehr nur in der Schweiz auf die Güterbahn aufmerksam, auch auf der heimischen Gartenbahn werden Industrie und Bevölkerung informiert.

In der Vergangenheit hatte LGB schon mehrfach den Schiebewandwagen in unterschiedlichen Beschriftungsvarianten aufgelegt. Mit diesem neuen Werbemodell der Rhätischen Bahn setzt LGB jedoch neue Maßstäbe in Sachen Detaillierung und Farbgebung. Der Umsetzung der am Vorbild verwendeten Farbtöne haben wir es zu verdanken, dass mit dem neuen Haiqq-tyz 5171 (Art. 47572) ein sehr authentisches Modell an den Fachhandel ausgeliefert worden ist.

Das Hauptaugenmerk liegt auf dem großen, mit Originalaufnahmen versehenen Werbemotiv. Die Bilder, die die Bahn auf dem Modell wiedergibt, sind gestochen scharf und sauber auf die beweglichen Seitenwände aufgedruckt. Ins Auge fällt dem Betrachter die optimierte und dem Wagendach angepasste Farbgebung des Schiebemechanismus für die großen Seitenwände. Die bisher schwarz gefertigten Bauteile wurden nun in der Farbe Silber umgesetzt. Die vier großen Handräder, die beim Vorbild dazu dienen, die Schiebewände zum Be- und Entladen zu öffnen, wurden aus gelbem Kunststoff gespritzt, da auch am Original gelbe Handräder zum Einsatz kommen. Ebenfalls hat sich LGB bei den Drehgestellblenden von der schwarzen Kunststofffarbe verabschiedet, diese kommen nun in einem vorbildgerechten Grau daher. Optimiert wurde zudem die Farbgebung des Bühnengeländers. Dieses wird ebenfalls wie beim großen Schweizer Vorbild in Grau realisiert. Das Wagendach ist ab Werk mit einem leichten, dezenten rostfarbenen Schmutzstreifen versehen, was ein stimmiges Gesamtbild des Modells ergibt. Zur Umsetzung des neuen Modells wurde das Vorbildfahrzeug bei der RhB akribisch unter die Lupe genommen. Nur so ließen sich die verschiedenen Farbtöne der Bauteile bestimmen. Vorbildgerecht ist beim LGB Modell auch das Kühlaggregat nicht auf der Seite mit der Bremserbühne, sondern auf der anderen Seite montiert – ein absolut gelungener Wagen.

Bisher schwarz, jetzt grau: Mit den neu lackierten Drehgestellblenden wird das Modell noch authentischer.

Bremserbühne und Handräder sind richtig lackiert, der Roststreifen auf dem Dach macht das Modell lebendig.

PRAXISBERICHT: DR-PERSONENWAGENSET

Neues aus Sachsen

Vorbildgerecht: Gartenbahn-Experte Stefan Kühnlein über die neuen DR-Personenwagen.

TEXT UND FOTOS: STEFAN KÜHNLEIN

Das Personenwagenset der Deutschen Reichsbahn (Art. 31352) beinhaltet zwei Waggons der Baureihe KB 4 tr – Personenwagen mit Holzbeplankung in grüner Ausführung und für Traglasten geeignet. Wie bereits auf dem Rahmen erkennbar, waren diese Wagen in Hainsberg stationiert. Hainsberg gehört zu der zweitältesten sächsischen Schmalspurbahn, der Weißeritztalbahn. Diese Strecke führt von Freital-Hainsberg bei Dresden zum Kurort Kipsdorf. Mit dieser Bahn wurden nicht nur Güter transportiert, sondern auch Urlauber in die Erholungsgebiete Malter Talsperre oder zum Skifahren oder Rennrodeln gebracht.

Die Wagen entstammen der sächsischen Gattung 729 und waren auf vielen sächsischen Schmalspuren unterwegs. Gebremst wurden diese vierachsigen Wagen mit einer Luftdruckbremse der Bauart Körting, wie das aufgedruckte Typenschild auf dem schwarzen Tragrahmen verrät.

Passen hervorragend hinter die sächsische IK: die neuen Personenwagen KB 4 tr der Deutschen Reichsbahn.

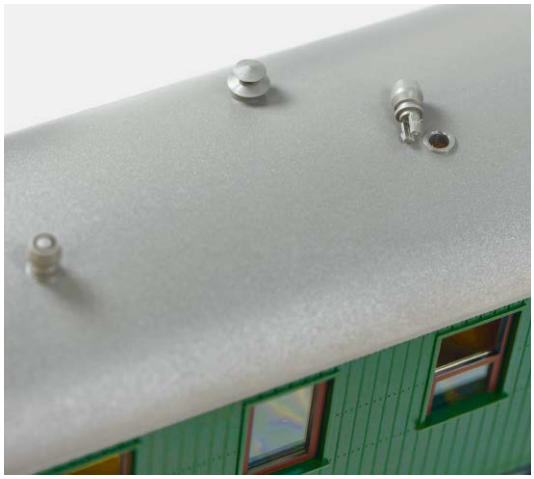
Sehr detailliert und vielseitig einsetzbar: ein gelungener Wurf.

Der Originalwagen war 12,8 Meter lang; das entspricht im Maßstab 1:22,5 einer Länge von 56,88 Zentimetern. Das Modell misst Länge über Puffer 58 Zentimeter – also durchaus maßstabsgetreu. Aber nicht nur bei der Länge haben die LGBler ganze Arbeit geleistet: Die Höhe des Wagens passt auch für die mitreisenden Figuren aus dem Fachhandel.

Die in sächsischem Grün gehaltene Bretterverkleidung des Modells ist, wie beim Vorbild, hochkant montiert und hat vier Schraubenreihen zur Befestigung auf der Unterkonstruktion. Je Brett sind im Modell zwei „Schraubenköpfe“ pro Reihe angedeutet und erhaben dargestellt. Unter dem Piktogramm „Nichtraucher“ ist in weißer Schrift die jeweilige Wagennummer (970-561/970-609), die Gattung KB 4 tr (Schmalspur-Güterwagen mit Traglast), die Nutzlast mit 10,4 t (Tonnen), 50 Plätze und „Köbr“ für Körting-Bremse aufgedruckt. In der Mitte des sieben-fenstrigen Kastenwagens ist noch das damalige Emblem DR in Weiß abgebildet.

Auf beiden Seiten des Waggons sind die Plattformen mit den entsprechenden Sicherungsgattern sowie weiteren filigranen Haltestreben und dem Bremserhebel detailliert dargestellt. Die Sicherungsbügel lassen sich sogar leicht nach innen wegklappen. Dass der Personenwagen auch für Traglasten geeignet ist, wird auf einem extra Schild ausgewiesen.

Bei den sieben Fenstern pro Wagenseite sind jeweils vier „geöffnet“ und drei Fenster geschlossen sowie vertieft hinter die Beplankung eingesetzt. Ein Fenster ist in Milchglas ausgeführt, dahinter verbirgt sich das Toilettenabteil. In dieses Abteil wurde eine Toilette montiert



und sogar die von Prehm-Miniaturen im Fachhandel erhältliche „Frau auf der Toilette“ passt hervorragend in das Sonderabteil.

Nach der Abnahme des dunkelgrauen, mit Lüftern und Entlüftungsrohren versehenen Daches sind im Inneren des Waggons die einfachen Sitzbänke, ein Toilettenabteil, ein Ofen und das Traglastabteil (für Gepäck) zu erkennen. Die ockerfarbenen Sitze ohne Muster oder Maserung bieten laut Aufschrift Platz für 50 Personen. Die im Zubehörhandel erhältlichen Figuren – hier von Preiser – passen hervorragend auf die in Zweierreihen angeordneten Sitzbänke – auch bei gegenübersitzenden Figuren ist der Sitzabstand korrekt gewählt. Sogar für Koffer ist noch Platz. Im Traglastabteil sind zwei Bänke auf jeder Seite längs zur Fahrtrichtung angebracht. Besonders hervorzuheben sind die vier auf dem Dach angebrachten Entlüftungen sowie die beiden Ventilatoren für die Abluft des Ofens und weitere Umluft. Diese Teile werden mit Schnappzapfen in die vorgesehenen Bohrungen passgenau eingesetzt und sitzen bombenfest.

Mit der einfach einzubauenden Innenbeleuchtung (Art. 68333) wirken die Wagen noch authentischer. Im Dach der vorgestellten Personenwagen wurden bereits die entsprechenden Schraubenaufnahmen vorgesehen. Schönes Detail: Der eingebaute Ofen kann mit einem Dampferzeuger ausgerüstet werden – damit an kalten Wintertagen nicht nur die Dampflok raucht.

LGB spendiert seinen Waggons seit 2014 Metallradsätze. Diese sind an den beiden Modellen als Scheibenräder ausgeführt. Das Tragwerk des Wagenunterbaus wurde gleich angebracht und ist durch angedeutete Verstrebungen verstärkt.

Mit der üblichen Hakenkupplung von LGB können die herrlichen Wagen hinter eine sächsische I K, IV K oder eine Dampflokomotive mit der Achsfolge 1’E1’ gekuppelt werden. Ein zweiter Haken liegt der Packung bei und sorgt somit auf der Gartenbahn für betriebssicheren Einsatz der gekuppelten Züge.

VORBILDGERECHTE ZUGGARNITUREN

Sächsische IV K „132“ (Art. 20841): die am häufigsten anzutreffende Zuglokomotive für diese Personenwagen, hier in Grün als Traditionslok Nr. 132 (auch als Art. 22841 oder 22842 mit Sound)

Sächsische IV K (Art. 21842): die am häufigsten anzutreffende Zuglokomotive in Schwarz, BR 99 1568-7

Sächsische I K (Art. 20980): Zuglokomotive für kurze Museumszüge

Sächsische I K (Art. 20985): 99 7501 in Schwarz, DR, Baujahr ca. 1920

Sächsische II K (Art. 20990): Zuglokomotive für längere Züge

Frank S (Art. Art. 22261): grüne Heeresfeldbahn-Lok (750 mm Spurweite)

Nicki+Frank S (Art. 24266), Aquarius: blaue Schlepptenderlok (750 mm Spurweite) z. B. September 2011 als Gastlokomotive auf der Pressnitztalbahn

Eine Liste mit passenden Waggons kann in der Redaktion angefordert werden.

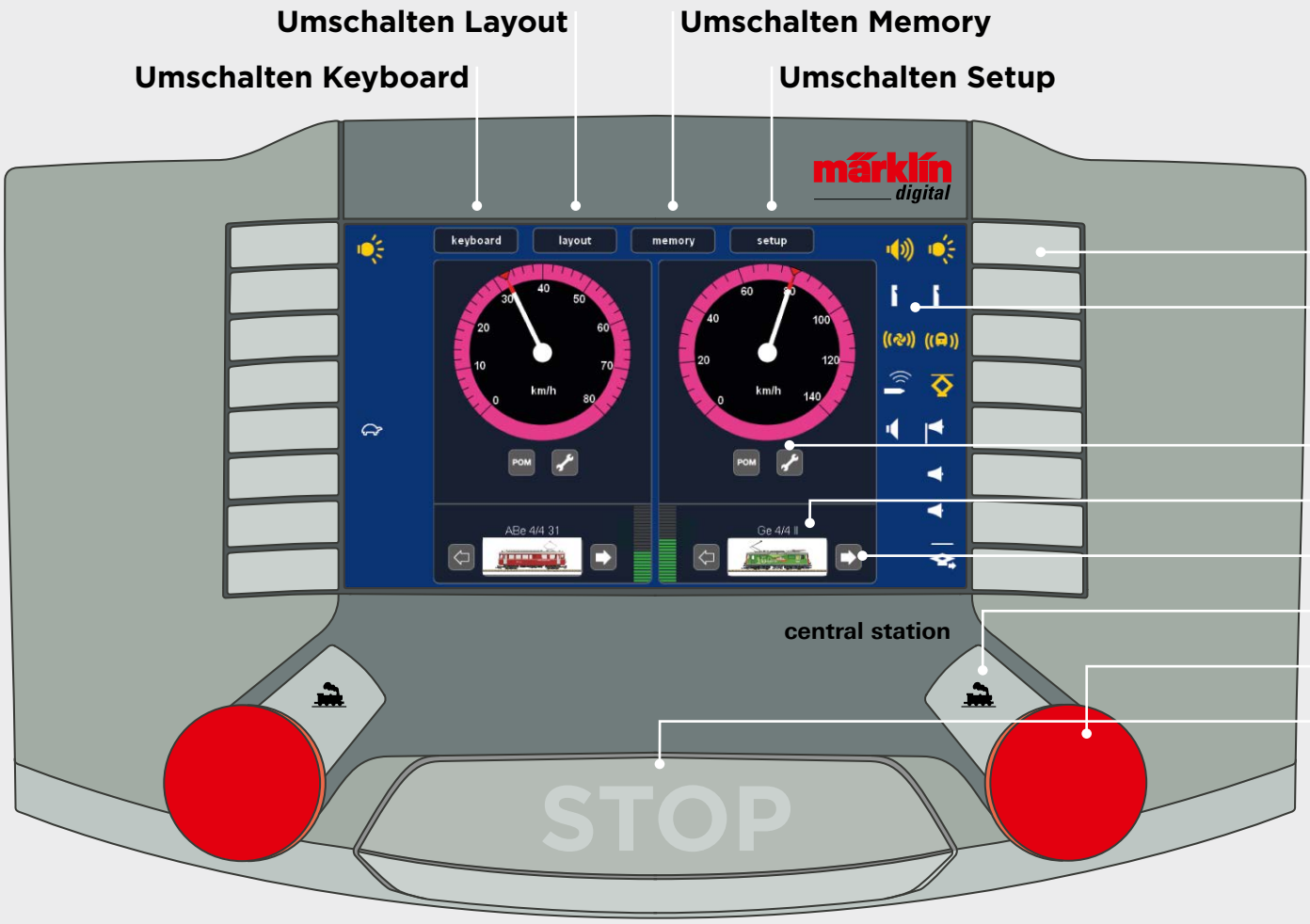
DIGITAL FAHREN TEIL II: DIE CENTRAL STATION

Digitale Kommandozentrale

Fahren, Lokfunktionen abrufen, Weichen und Signale schalten: Die Central Station kann alles, was man zum Betrieb einer LGB Anlage braucht. Und noch weit mehr.

Text: Frank Mayer
Fotos: Kurt Bauer, Märklin

Die wichtigsten Funktionen der Central Station



Viele Modellbahner, die neben ihrer Gartenbahn in der Spurweite G auch noch mit anderen Maßstäben ihrem Hobby nachgehen, schauen sich gerne einmal um, welche alternativen Steuerungssysteme sich denn so auf dem Markt tummeln. Ideal ist natürlich ein System für alle Spurweiten. Es gewährleistet vertraute Bedienungsabläufe bei allen Anwendungen, vermindert den Gesamtaufwand und bietet die Gewissheit, dass dieses System wegen des universellen Einsatzbereichs vom Hersteller in der Zukunft auch stetig weiterentwickelt werden kann.

All diese Voraussetzungen bietet die Central Station 60215 von Märklin, deren Potenzial zum Betrieb einer LGB Anlage im vorherigen Teil dieser Serie bereits erklärt wurde. Heute schauen wir uns dieses Gerät einmal genauer an und erklären, welche zusätzlichen Möglichkeiten sich für den LGB Modellbahner mit der Central Station ergeben.

Anders als die MZS-Zentrale III (Art. 55006), bei der die Zentralelektronik und die Bediengeräte voneinander getrennt sind, beinhaltet die Central Station 60215 bereits alle Bediengeräte, die für die Steuerung der Loks oder der Weichen und Signale nötig sind. Folgende grundsätzlichen Bedienelemente werden dabei unterschieden:

Controller: In dieses Gerät sind zwei Fahrpulte integriert, über die die Loks unabhängig voneinander gesteuert werden. Alle Digitalsysteme haben gemein, dass mehrere Loks auf der Anlage fahren können. Denn solange kein neuer Fahrbefehl gesendet wird, fährt eine Digitallok mit dem bisher gültigen Fahrbefehl weiter und führt auch die zu diesem Zeitpunkt aktiven Schaltfunktionen weiter aus. Wer mehr als zwei Loks zum selben Zeitpunkt im Zugriff benötigt, kann bei der Central Station 60215 weitere Bediengeräte anschließen. Diesem Thema werden wir uns jedoch erst zu einem späteren Zeitpunkt widmen können.

Funktionstasten 0–7

Funktionssymbole 8–15

Ändern, Speichern von Daten

Lokbild + Name

Fahrtrichtungsanzeige

Lokmenü

Fahrregler

Stop, Nothalt

Das bedeuten die Symbole (Auswahl)

Stirnbeleuchtung

Glocke

Innenbeleuchtung

Betriebsgeräusch

Pantograph

Bahnhofsansage

Rauch

Kohle schaufeln

Rangiergang

Lüfter

Schaffnerpfiff

Führerstandsbel.

DIE VORTEILE DER CENTRAL STATION GEGENÜBER DER LGB MZS-ZENTRALE III

- Die Central Station vereint Elektronik und alle Bediengeräte, die für die Steuerung der Loks und die Schaltung von Weichen und Signalen nötig sind, in einem Gerät.
- Komfortable Bedienung über den großen Farb-Touchscreen oder mit dem integrierten Bedienstift (Stylus)
- Per Splitscreen-Fahrpult lassen sich zwei Loks unabhängig voneinander steuern. Weitere Loks lassen sich gleichzeitig über zusätzlich angeschlossene Central Stations steuern.
- Steuerung von bis zu 16 Modell-Zusatzfunktionen per Funktionstaste. Eigene Funktionskombinationen können programmiert werden.
- Komfortable Schaltung von mehr als 16.000 Weichen und Signalen über individuell gestaltbare Keyboards
- Programmierung komplexer Betriebssequenzen mit der Memory-Funktion. Ganze Fahrstraßen werden mit einem Knopfdruck geschaltet.
- Übersichtliche Schaltung verschiedener Anlagenelemente über individuell programmierbare Gleisbildstellpulte.

Die Controller bieten neben den klassischen Funktionen der Geschwindigkeits- und Fahrtrichtungsänderung auch die Möglichkeit, bis zu 16 Funktionen in den Modellen zu schalten. Neben den Funktionen, die vom Hersteller der Lok bereits serienmäßig eingebaut sind, können auch eigene Kombinationen erstellt werden. Ein Beispiel: Auf Knopfdruck ertönt eine Bahnhofsansage, der Schaffnerpfiff ist kurz darauf zu hören, und der Lokführer schaltet kurz vor dem Fahrtbeginn auch noch die Führerstandsbeleuchtung aus. Und dies alles nur durch Betätigen eines Tasters. Eine weitere Besonderheit der beiden Controller: Sie sind auch beim Aufruf der anderen Bedienelemente weiter aktiv. Der Modellbahner hat also die beiden Loks immer im Zugriff, unabhängig, in welchem Betriebsmodus er sich gerade befindet.

Das große Plus: alle Funktionen in einem Gerät vereint.

Keyboard: Hierunter versteht man bei der Central Station Schaltpulte zum Bedienen der Weichen und Signale. Standardmäßig sind auf einem Keyboard 16 Tastenpaare zum Schalten von einer entsprechenden Anzahl von Weichen und Signalen mit zwei verschiedenen Stellungen möglich. Zum Betätigen stehen rote und grüne Tastenpaare zur Verfügung. Bei Betätigen der roten Taste wird ein Signal „Rot“ geschaltet oder eine Weiche in Position „rund“ gebracht. Bei Betätigen der grünen Taste wird ein Signal auf „Grün“ oder eine Weiche in die Position „gerade“ gebracht. Die Central Station bietet aber auch die Alternative, dass anstatt dieser Standard-Tastenpaare spezielle Anzeigen für verschiedene Weichentypen wie Links-, Rechts- oder Doppelkreuzungsweiche oder für verschiedene Signaltypen angezeigt werden. Auch Schalter zum Betätigen von Anlagen- oder Hausleuchten können ausgewählt werden. Diese Schalter können dabei individuell beschriftet werden, um so eine möglichst übersichtliche und verständliche Bedienungsebene zu schaffen. Wer mehr als 16 Weichen und Signale sein Eigen nennt, muss bei der Central Station nicht verzweifeln. Denn die Anzahl der Keyboards, die in der Central Station integriert sind, geht weit über den Bedarf auch einer sehr umfangreichen Gartenbahn hinaus. Oder besitzen Sie mehr als rund 16.000 Weichen und Signale?

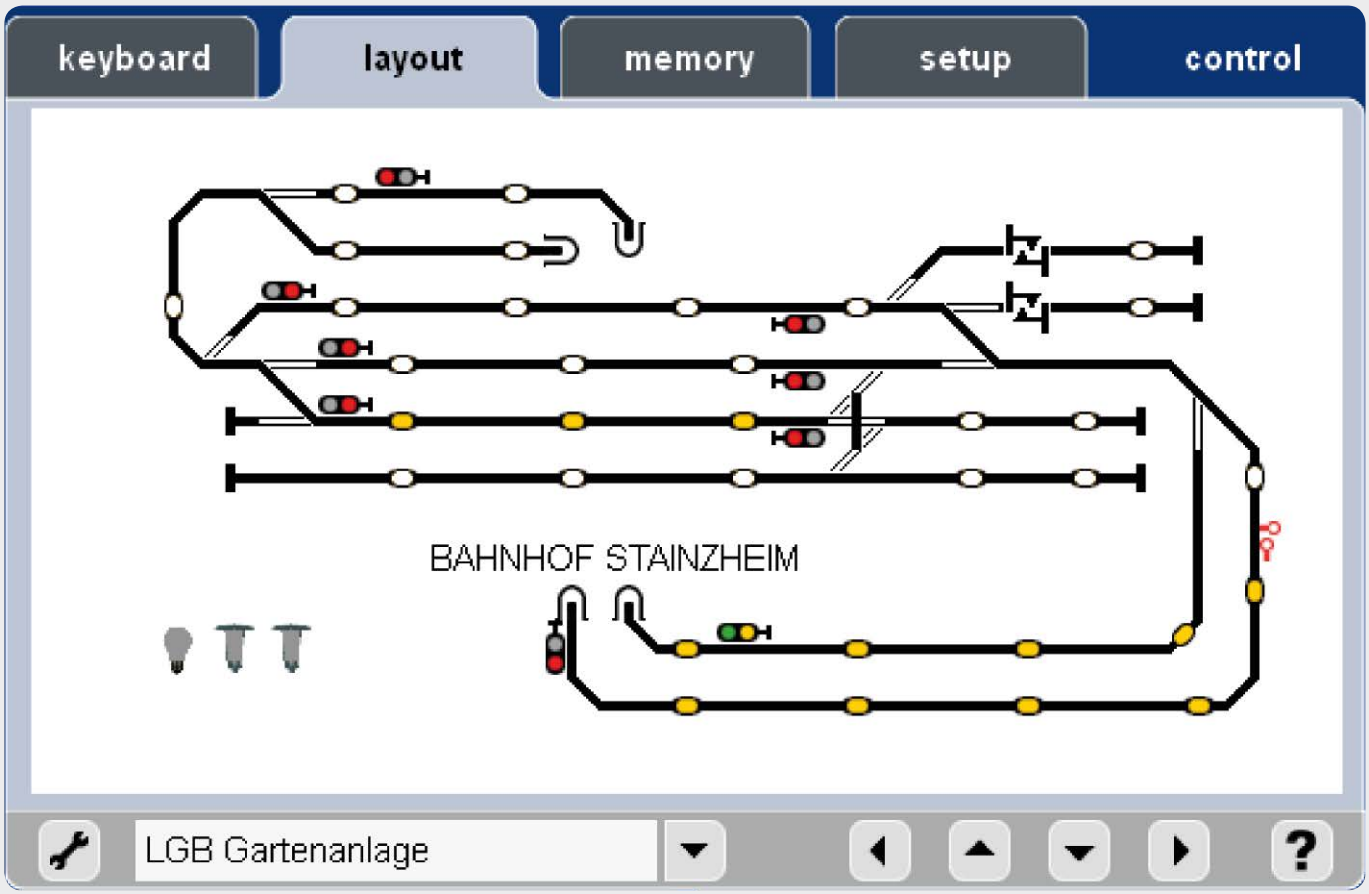
Memory: Unter dieser Bezeichnung verbirgt sich ein Fahrstraßenstellpult. Traditionell versteht man darunter das Schalten von mehreren Weichen und Signalen auf einen Tastendruck. Sie müssen zum Beispiel am Bahnhof immer wieder dieselben Weichen und Signale schalten, damit ein einfahrender Zug in die einzelnen Bahnhofsgleise gelangen kann? Mit Fahrstraßen erledigen Sie dies mit einem Tastendruck. Auch Sicherheitsschaltungen sind möglich. Sie können etwa – wie beim Vorbild – den Bahnhof immer wieder in einen definierten Grundzustand bringen, um das Risiko eines Zusammenstoßes bei unbeabsichtigtem Losfahren eines Zuges zu minimieren.

Neu bei der Central Station sind jetzt die Möglichkeiten, auch Fahrbefehle und Wartezeiten bis zum Auslösen des nächsten Schrittes in die Fahrstraße zu integrieren. Nun können komplette Betriebssequenzen aufgenommen werden, die dann auf Knopfdruck oder durch das

Auslösen von entsprechenden Kontakten durch einen Zug gestartet werden. Gerade der Gartenbahner wird diese Möglichkeiten schnell zu schätzen wissen, wenn er entsprechende halb- oder vollautomatische Abläufe integrieren möchte. War dies bei der Analogtechnik nur mit sehr hohem Anschlussaufwand denkbar, genügt es jetzt, nur die Weichen und Signale über einen Decoder zu betätigen. Der Rest wird elektronisch in der Central Station erfasst und geregelt.

Layout: Der Wunsch vieler Modellbahner ist ein Gleisbildstellpult. Dies ist sicherlich eine der komfortabelsten und übersichtlichsten Wege, die Modellbahn zu steuern. Auch dieses nützliche Element ist in die Central Station integriert. Neben dem Schalten von Weichen und Signalen bietet es auch die Möglichkeit, die Fahrstraßen vom Memory aus zu betätigen – was natürlich äußerst bequem ist. Wer sich einmal eine entsprechende Bedienungsebene eingerichtet hat, wird darauf nicht mehr verzichten wollen.

Sie sehen schon: Die Unterschiede zwischen den Funktions- und Bedienungsmöglichkeiten der MZS-Zentrale und der Central Station könnten ausgeprägter kaum sein. In der nächsten Ausgabe gehen wir zum praktischen Teil über und schauen uns an, wie eine LGB Lokomotive mit der Central Station gesteuert wird. Übrigens: Fragen unserer Leser zum Thema „Digital fahren“ sind wie immer willkommen.



Komfortabel: das Steuern der Gartenbahn mittels Gleisbildstellpult.

STARKE MODELLE FÜR DEN HERBST

Neu im Fachhandel

31352 DR-Personenwagenset

Das DR-Wagenset passt zu vielen aktuellen LGB Modellen, besonders zu sächsischen Lokomotiven der Epochen III bis VI.

Das Set besteht aus zwei Wagen der Baureihe KB 4 tr mit Seitenwänden in Holzoptik, wie sie auf vielen sächsischen Schmalspurbahnen unterwegs waren. Der Innenraum ist eingerichtet, die stirnseitigen Türen lassen sich öffnen. Vorbildgerecht beschriftet. Länge über Puffer jeweils ca. 58 cm.

40030 HSB-Güterwagenset

Wagenset mit drei offenen HSB-Güterwagen des Typs Ow mit hoher Stirnwand aus der Epoche VI. Zwei Wagen mit Nachbildung von Holzwänden und Blechtüren, ein Wagen mit Nachbildung von Blechwänden und Blechtüren. Mit Metallrädern. Neukonstruktion. Länge über Puffer jeweils 30 cm.

41039 Drehschemel-Wagenpaar

Das Wagenpaar trägt eine Echtholzbeladung, die mit Metallketten vorbildgerecht fixiert werden kann.

Dieses Drehschemel-Wagenpaar der Deutschen Reichsbahn entspricht der Aufmachung der Epoche III. Die Wagen sind mit Echtholz beladen und mit Metall-Doppelspeichenrädern ausgestattet. Bei diesem Modell handelt es sich um eine Neuentwicklung. Länge über Puffer ca. 60 cm.

41229 Güterwagen mit Teddy

Auf vielfachen Wunsch legt LGB wieder einen Wagen mit original Steiff-Teddy auf. Der Bär (23 cm) besteht aus kuschelweichem Plüsch und trägt das LGB Logo auf der Fußsohle. Der offene Güterwagen ist mit Metall-Scheibenradsätzen ausgestattet. Die Türen lassen sich öffnen. Länge über Puffer 30 cm.

22155 DRG-Schlepptenderlok 99 2816

Verschiedene kleine, mit einem Schlepptender gekuppelte Dampflokomotiven kamen auf den Schmalspurstrecken der DRG in Mecklenburg-Vorpommern zum Einsatz. Die neue DRG-Dampflok 99 2816 ist an diese Vorbilder angelehnt. Das Modell verfügt über einen zugstarken Motor sowie Beleuchtung und ist vorbildgerecht ohne Lichtmaschine konstruiert. Länge über Puffer 45 cm.

Lackiert und bedruckt nach Vorbild der Epoche II: die 99 2816 der DRG.

42010 DR-Feuerlöschzug-Wagen

Mit diesem Modell kommt ein Kesselwagen aus dem Wernigeroder Feuerlöschzug der DR im Zustand um 1979 auf die Gartenbahn. Formvariante mit vorbildgerechter Farbgebung und Aufschrift, Kessel kann befüllt werden. Metallspeichenräder. Passt zu Art. 46357. Länge über Puffer ca. 25,5 cm.

40081 RhB-Güterwagen Gak-v

Dieser RhB-Güterwagen vom Typ Gak-v trug für eine begrenzte Zeit die Werbeaufschrift des Schweizer Transportspezialisten Kuoni. Das Modell ist aufwendig und fein bedruckt. Die Türen lassen sich öffnen. Metallscheibenräder. Neukonstruktion mit fünf Jahren Garantie. Länge über Puffer 62 cm.

Exklusiv für Mitglieder des LGB Clubs: der RhB-Güterwagen mit der Werbeaufschrift „Kuoni“.

40816 RhB-Bahndienstwagen Xk

Dieser ausgemusterte und umgebaute RhB-Güterwagen kommt heute bei der Fahrleitungsmeisterei Landquart als Materialwagen zum Einsatz. Authentisches Modell mit aufwendiger, vorbildgerechter Farbgebung und Beschriftung. Türen lassen sich öffnen. Metallräder. Länge über Puffer 39 cm.

40035 Offener Güterwagen

Dieses neu konstruierte Modell gibt einen offenen Güterwagen vom Typ Münster 75 O der Inselbahn Wangerooge der Deutschen Bahn wieder. Lackierung und Beschriftung des Wagens entsprechen der Epoche III, er ist mit Metall-Scheibenrädern ausgerüstet. Länge über Puffer 30 cm.

43230 DRG-Güterwagenset

Dieses Güterwagenset der DRG besteht aus einem Kesselwagen, einem Niederbordwagen Xt und einem gedeckten Güterwagen G. Alle Modelle sind vorbildgerecht im Betriebszustand der Epoche II ausgeführt. Das Set erscheint einmalig und exklusiv als Sondermodell für die Märklin Händler-Initiative. Es passt perfekt zur Lokomotive Art. 22930. Fünf Jahre Garantie. Länge über Puffer jeweils 30 cm.

WEITERE MODELLE

42269
Gedeckter Güterwagen der Brauerei Reisewitz

41031
DR-Güterwagenset mit zwei Wagen des Typs Ow, Epoche IV

45921
DB-Rungenwagenset mit Rungenwagen und LKW-Holzhängerzug

Weitere Informationen unter www.lgb.de

Zeichen setzen

ANLAGENPRAXIS

Signale bringen zusätzlich Leben auf die Anlage. Wir zeigen, wie man die Fahranzeiger wirkungsvoll einsetzt.

Oben: LGB Hauptsignale am fünfgleisigen Bahnhof Neuffen auf der Anlage der LGB-Eisenbahnfreunde Stuttgart. Unter dem Zeichen „Langsamfahrt“ verlässt ein Übergabezug mit einer Gm 4/4 den Bahnhofsbereich.

Wer seine Gartenbahn dem großen Vorbild so nah wie möglich gestalten will, kommt ziemlich bald auf die Idee, die eigene Anlage mit Signalen auszustatten. Vor allem der Bahnhofsbetrieb wird so realistischer und lässt mehr Spielspaß aufkommen. Gleich fünf verschiedene Fahranzeiger – drei Signale mit deutschen Vorbildern, ein Lichtsignal der RhB und ein Flügelsignal nach US-Vorbild – stehen für Gartenbahner im LGB Sortiment zur Verfügung.

Alle LGB Signale sind mit einem EPL-Antrieb ausgestattet, der die Signale stellt. Das heißt, sie lassen sich alle elektrisch steuern. Gerade auf großen Anlagen ist die elektrische Steuerung obligatorisch, denn wer möchte schon ständig durch seine Anlage huschen? Bei der Steuerung haben LGBler nun zwei Wahlmöglichkeiten – analog oder die modernere Digitalvariante. So oder so, beim Aufbau gibt es ganz spezifische Dinge zu beachten.

Signale im Analogbetrieb

Auf analogen Anlagen übernimmt das Stellpult 51755 die Steuerung von Magnetartikeln. Bis zu vier Signale lassen sich über das Pult stellen. Sind mehr vorhanden, ist eine entsprechend größere Zahl an Stellpulten notwendig. Die Fahrtanzeiger werden per Kabel an das Stellpult angeschlossen, die Versorgung mit Wechselstrom übernimmt der Zusatztrafo.

Neben dem Stellen von Signalen per Knopfdruck am Stellpult ist auch eine halb- oder vollautomatische Steuerung durch das Rollmaterial möglich. Dazu müssen zusätzliche Gleiskontakte in die Strecke eingebaut werden. Für die halbautomatische Steuerung der Signale genügt ein Gleiskontakt (Art. 17100), für die vollautomatische Steuerung sind zwei Gleiskontakte nötig. Dann kann ein Zug beim Überfahren des ersten Kontaktes etwa das Signal auf Fahrt stellen und beim Überfahren des zweiten

Kontaktes das Umstellen auf Halt aktivieren. Durch den Einbau von Schaltmagneten (Art. 17010) lässt sich die Automatiksteuerung realisieren. Die Magnete lösen beim Überfahren des Gleiskontaktes die Änderung der Signalstellung aus.

Um zu erreichen, dass die Züge vor den Signalen halten und bei Fahrtfreigabe wieder anfahren, werden zusätzliche Trenngleise in die Anlage eingebaut. In der Praxis haben sich 150 Millimeter lange, auf beiden Schienen unterbrochene Trenngleise (Art. 10152) bewährt. Pro Signal werden zwei Trenngleise benötigt, außerdem der Signalzusatzschalter (Art. 12070), der bei Fahrtfreigabe Strom auf die Gleise gibt und so die Weiterfahrt ermöglicht.

Umrüstung auf Digitalbetrieb

Die Umrüstung einer analog gesteuerten Gartenbahn auf Digitalsteuerung ist recht einfach, was die Signale und Zugaktivitäten rund um Signale betrifft. Im Prinzip müssen nur die benötigten Digitalkomponenten ergänzt und angeschlossen werden. Jedes Signal wird mit einem 1-Kanal-Weichendecoder (Art. 55524) ausgestattet. Dazu werden die Pins des Decoders an den Schraubklemmen des Signals angeschlossen. Die Stromversorgung erfolgt über

Praxistipp: Ein-/Ausfahrsignale an Bahnhöfen

Die Aus- und Einfahrsignale an Bahnhöfen zählen zu den wichtigsten Signalen jeder Bahn. Dabei sind auf der Gartenbahn wie im echten Bahnbetrieb (mindestens) eine Ausfahrweiche sowie zwei Ausfahrsignale zu installieren. Diese sind über eine gegenseitige Verriegelung so zu schalten, dass eine fehlerhafte Bedienung ausgeschlossen ist. Das Verstellen der Weiche sollte nur dann möglich sein, wenn beide Signale auf Halt oder Hp0 stehen. Das gleichzeitige Stellen beider Signale auf Hp1 (Fahrt) sollte nicht möglich sein. Dies ist mithilfe von zwei Dioden machbar, die die Stellmöglichkeiten der Ausfahrsignale wechselseitig je nach Weichenstellung verriegeln.

Vorsignal Vr0/Vr1 (Art. 51910): Dieses Vorsignal informiert den Lokführer über die Stellung des folgenden Hauptsignals. Das elektrisch betätigte LGB Signal verfügt über eine bewegliche Signalscheibe sowie Signalleuchten, deren Farbe wechselt, um „Fahrt erwarten“ (Vr1) und „Halt erwarten“ (Vr0) zu signalisieren.

Hauptsignal Hp0/Hp1 (Art. 51920): Dieses klassische Hauptsignal verfügt über einen beweglichen Signalflügel und Signalleuchten, die ihre Farbe wechseln, um „Fahrt“ (Hp1) und „Halt“ (Hp0) zu signalisieren. Der Mast ist mit beweglichen Hebeln und Gegengewichten ausgestattet.

Hauptsignal Hp0/Hp2 (Art. 51940): Dieses zweiflüglige Signal kommt in Bahnhöfen zum Einsatz. Beide Signalflügel sind beweglich. Die Signalleuchten zeigen per Farbwechsel „Langsamfahrt“ (Hp2) oder „Halt“ (Hp0) an. Der Mast ist mit beweglichen Hebeln und Gegengewichten ausgestattet.

DIE WICHTIGSTEN BAUSTEINE FÜR DIE SIGNALSTEUERUNG

Stellpult
Das Stellpult (Art. 51755) stellt bis zu vier LGB Weichen, Signale oder Entkupplungsgleise auf analogen Gartenbahnen. Momentwippschalter steuern die Bedienung der Magnetartikel. Das Stellpult wird an eine Wechselstromquelle (18 Volt) angeschlossen und über ein Steuerkabel mit den Magnetartikeln verbunden. Ein LED informiert den Benutzer, ob das Pult mit Strom versorgt wird.

1-Kanal-Weichendecoder
Der neue 1-Kanal-Weichendecoder (Art. 55524) überträgt Stellbefehle für Magnetartikel über die Gleise. Die aufwendige Verkabelung entfällt, was für die Steuerung von Signalen und Weichen auf offener Strecke ideal ist. Der Decoder kann z.B. mit MZS I, MZS II und MZS III kombiniert werden. Es werden die Formate DCC, MFX und MM unterstützt.

Universal-Handy
Das Universal-Handy (Art. 55015) steuert MZS-Lokfunktionen und bis zu 128 Signale und Weichen. Die Signale werden über eine Digitalanzeige und eine 10-Ziffern-Tastatur direkt angesteuert. Für den mobilen Einsatz im Garten kann das kabelgebundene Handy durch den RC-Sender (Art. 55050) und den RC-Empfänger (Art. 55055) zum Funkhandy erweitert werden.

Märklin Central Station
Die digitale Märklin Central Station (Märklin Art. 60215) verfügt über einen großen Farb-Touchscreen, mit dem über bis zu 20 individuell programmierbare Keyboards rund 16.000 Magnetartikel bequem gesteuert werden können. Der eingebaute Booster hat eine Leistung von fünf Ampere. Die Central Station erlaubt das Stellen der Signale von einer zentralen Position aus.

Lichtsignal der Rhätischen Bahn (Art. 51950): Dieses elektrisch betätigte LGB Signal wird von der Rhätischen Bahn verwendet. Es besitzt von Rot auf Grün wechselnde Signalleuchten, die an einem Signalmast angebracht sind.

Amerikanisches Flügelsignal (Art. 51960): Die einfachen Flügelsignale waren früher bei vielen US-Eisenbahnlinien im Einsatz. Der elektrisch angetriebene Signalflügel hat Signalleuchten, die ihre Farbe wechseln, um „Go“ oder „Stop“ anzuzeigen.

das Gleis. Theoretisch ist auch der 4-Kanal-Weichendecoder (Art. 55525) denkbar, dann fällt aber zusätzlicher Verkabelungsaufwand an. Ist das Signal per Decoder für den Digitaleinsatz vorbereitet, muss jedem Signal eine freie digitale „Adresse“ zugeordnet werden. Nur so kann es von dem digitalen Steuergerät gefunden und angesprochen werden. Das Stellen der Signale erledigt im Digitalbetrieb ein Steuerbefehl vom Universal-Handy (Art. 55015) oder von der Digitalzentrale. Ein Stellpult wird nicht benötigt.

Im Digitalbetrieb ist eine externe Stromversorgung der Signale nicht unbedingt notwendig. Die Versorgung erfolgt über das Gleis. Die Lämpchen in den Signalen sollten dabei durch 24-Volt-Birnen ersetzt werden. In der Praxis hat sich jedoch die Trennung von Fahrstrom und Licht bewährt: Werden die Lampen und Signale über einen zusätzlichen Trafo mit Wechselstrom versorgt, wird die Stromversorgung des Fahrmaterials nicht unnötig beeinträchtigt.

Die halb- oder vollautomatische Steuerung der Signale durch das Rollmaterial übernehmen wie im Analogbetrieb zusätzliche Gleiskontakte und Schaltmagneten in den Loks. Die Zugbeeinflussung durch die Signale geschieht wie im Analogbetrieb per Unterbrechergleis und Signalzusatzschalter. Auch eine leistungsfähigere digitale Lösung ist möglich, doch für den Anfang reicht das beschriebene Szenario völlig aus.

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.

Prima Freundeskreis: LGB-Fans treffen sich gerne, um Anlagen zu gestalten, schöne Modelle und Bahnen gemeinsam zu bestaunen und um wertvolle Erfahrungen auszutauschen.

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

21077 Hamburg, LGB-Freunde Nord, Roland Gast, Tel.: +49 (0) 40/7 60 01 78, E-Mail: lgb-freunde-nord@hotmail.de, Homepage: www.lgb-freunde-nord.de

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

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

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

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

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

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

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.gartenbahn-stammtisch.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, BBVRRLGB 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

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@lgbmrrcc.com, Homepage: www.lgbmrrcc.com

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

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

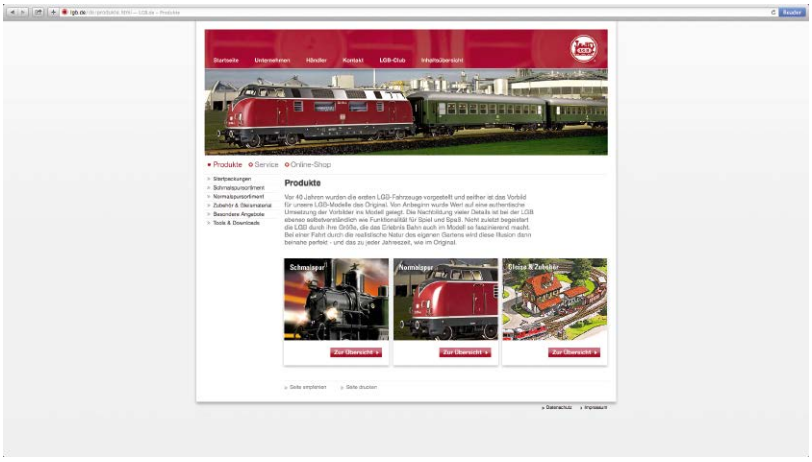
Sie möchten Ihre Adresse veröffentlichen? Schreiben Sie per Mail an club@lgb.de

SERVICE

Leserfragen

1.

Wo erfahre ich, welche Modelle LGB aktuell im Sortiment hat?



Um sich einen Überblick über die aktuellen LGB Modelle zu verschaffen, gibt es mehrere Möglichkeiten. Zum einen lohnt ein Blick ins Internet: Auf www.lgb.de finden Sie unter der Rubrik „Produkte“ eine Auflistung aller derzeit verfügbaren LGB Modelle, Neuheiten sind extra gekennzeichnet. Kleiner Tipp: Sollte Ihr Wunschmodell „nicht mehr in Produktion“ sein, ist es vielleicht noch bei Ihrem Fachhändler im Lager verfügbar. Nachfragen lohnt sich.

Auf www.lgb.de können Sie sich außerdem die aktuellen LGB Kataloge kostenlos downloaden, etwa den Gesamtkatalog 2014, der auf 192 Seiten einen Überblick über das LGB Sortiment gibt, Neuheiten und Zubehör inklusive. Auch laufend aktualisierte Auslieferungstermine für die neuen Modelle sind verfügbar. Selbstverständlich bekommen Sie die aktuellen Kataloge und Neuheitenprospekte auch in gedruckter Form bei Ihrem LGB Fachhändler.

2.

Beim Betrieb des digitalen Allegras mit meiner MZS II-Steuerung sind nicht alle Lichtfunktionen verfügbar. Was kann ich tun?

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.

3.

Welche Veränderungen hat LGB am Antriebskonzept der E 10 vorgenommen?

Sowohl in der neuen E 10 (Art. 21750) als auch in der BR 139 (Art. 20755) kommen neue Drehgestelle zum Einsatz. Zwei zugkräftige Motoren treiben jeweils beide Achsen an beiden Drehgestellen an. Der Motor ist nun liegend verbaut, mittels Schnecken und Schneckenrädern wird die Kraft über Zahnräder auf die beiden Antriebsachsen verteilt. Auch diese Antriebseinheit ist mit vier Stiften (Motor+, Motor-, Gleis+ und Gleis-) ausgestattet. Zudem ist im Getriebedeckel Platz für einen Schaltmagneten vorhanden. Mit dem neuen Antriebskonzept können nun auch längere Züge problemlos auf der Gartenbahn verkehren. Für die bereits ausgelieferten Modelle der E 10 190 (Art. 20750) wird es ein Umrüstset (Art. E 244 653) mit zwei neuen Drehgestellen geben.

Auch bereits ausgelieferte E 10-Loks können mit dem neuen Antrieb nachgerüstet werden.

Der digitale Allegra kann mit der Central Station von Märklin (Art. 60215) betrieben werden oder mit dem bisherigen MZS-System. Für den Einsatz mit MZS ist der Allegra dabei werkseitig auf die Version MZS III (Art. 55006) eingestellt. Ab dieser Version unterstützt die LGB Zentrale auch die heute übliche Anzahl von 28 bzw. 128 Fahrstufen. Die MZS II hingegen bedient nur die alte DCC-Norm mit 14 Fahrstufen. Beim Betrieb mit der MZS II-Zentrale kann es deshalb zu Einschränkungen kommen. Um dieses Problem zu lösen, können Sie den Decoder im digitalen Allegra auf 14 Fahrstufen umstellen. Dazu programmiert man am besten auf dem Programmiergleis in die CV 29 den Wert 4. Dann ist ein einwandfreier Betrieb auch mit der älteren MZS II-Zentrale möglich.

Zu beachten ist, dass der Allegra nur den neuen parallelen Funktionsmodus unterstützt. Die ursprüngliche MZS-Version von LGB hatte dagegen auf den seriellen Funktionsmodus gesetzt. Aktiviert der Gartenbahner am Handgerät nun versehentlich den seriellen Funktionsmodus, können die Funktionen des Allegra nicht mehr aufgerufen werden. Dieser Punkt wird in künftigen Betriebsanleitungen deutlicher hervorgehoben werden, um mögliche Irritationen von vornherein auszuschließen.

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

Gold für den Allegra

Internationale Anerkennung für ein herausragendes Modell: Der neue Allegra von LGB ist von den französischen Gartenbahnern zur beliebtesten Spur-G-Neuheit des vergangenen Jahres gewählt worden. „Rail d'Or", das goldene Gleis: So heißt die Auszeichnung, die jedes Jahr von der größten französischen Fachzeitschrift für Modelleisenbahnen, Le Train, vergeben wird. Unser Bild zeigt die feierliche Preisverleihung des „Rail d'Or" im Juni. Gabriel Acker von Le Train (links) und Hans Wägli, ehemaliger Pressesprecher der Schweizer Bundesbahnen (rechts), übergeben die Siegerurkunde an René Treier (Regionenleiter Märklin). LGB Produktmanager Andreas Schumann zeigte sich erfreut über das positive Votum der Gartenbahner. „Wir wollten mit dem Allegra ein besonders vorbildgetreues Modell auf höchstem technischen Niveau auf den Markt bringen. Dieser Preis ist für uns eine weitere schöne Bestätigung, dass uns das geglückt ist."

LGB Kakteengarten

Auf der Landesgartenschau 2014 in Schwäbisch Gmünd präsentiert LGB zurzeit die Spur-G-Schauanlage „Kakteengarten". Der Schorndorfer Landschaftsarchitekt Peter Grieser verwandelte die 145 Quadratmeter große Ausstellungsfläche in einen Steingarten mit 300 Stachelgewächsen verschiedenster Art. Dazwischen dampfen LGB Züge über eine 60 Meter lange, aufwendig gestaltete Gartenbahn im Western-Stil. Die Landesgartenschau in Schwäbisch Gmünd steht unter dem Motto „Zwischen Himmel und Erde". Sie ist noch bis zum 12. Oktober für Besucher geöffnet.

Messe-Highlights im Herbst

Herbstzeit ist Messezeit. Mit vielen aktuellen Modellen und spannenden Angeboten wird LGB auf den großen Modellbahnmessen in diesem Herbst vertreten sein. Auf Deutschlands meistbesuchter Modellbaumesse, der Modell-Hobby-Spiel in Leipzig (3. bis 5. Oktober), wird es am LGB Stand neben aktuellen Modellen und einer sehenswerten Schauanlage auch LGB Modellneuheiten zu sehen geben. Ein erster Eindruck von diesen kommenden Topmodellen lässt sich auch auf der Faszination Modellbau in Friedrichshafen (31. Oktober bis 2. November) und der Internationalen Modellbahn-Ausstellung in Köln (20. bis 23. November) gewinnen. Bei diesen Veranstaltungen und zusätzlich auf der Messe Swiss Toy in Bern (1. bis 5. Oktober) wird es auch wieder einen großen LGB Spielbereich für Junior-Gartenbahner geben. Ein Besuch am LGB Stand lohnt sich also für Spur-G-Profis und Einsteiger gleichermaßen.

JUBILÄUMSPACKUNG 125 JAHRE RHÄTISCHE BAHN

Volldampf mit der Rhätia

Zum 125-jährigen Jubiläum der Rhätischen Bahn bringt LGB exklusiv ein komplett neu konstruiertes Modell der ersten RhB-Dampflok auf die Gartenbahn.

Auf diesem aktuellen Handmuster der Rhätia ist schon deutlich zu erkennen, wie aufwendig und fein detailliert sich die fertige Lok präsentieren wird.

Die Neukonstruktion der RhB-Dampflok G 3/4 mit der Nummer 1, besser bekannt als „Rhätia“, geht mit Volldampf voran. Aktuelle Bilder aus der Produktion zeigen bereits zahlreiche feine Details am Gehäuse des Modells. Neben einer äußerst aufwendigen und vorbildgerechten Lackierung und Beschriftung wird das fertige Modell der Rhätia auch mit vielen liebevollen Extras glänzen: So ist zum Beispiel der Führerstand komplett eingerichtet und beleuchtet, die Türen lassen sich öffnen. Mit Bühler-Motor, DCC-Schnittstelle, Rauchgenerator und vielen Lichtfunktionen ist die Lok auch technisch hervorragend ausgestattet.

Die Rhätia steht an der Spitze des Jubiläumszuges „125 Jahre Rhätische Bahn“ (Art. 29271), den LGB exklusiv zum 125. Geburtstag der RhB anfertigt. Wie keine andere Lokomotive steht die Rhätia für die Anfangsjahre der Rhätischen Bahn: Im Jahr 1889 gebaut, war sie die erste Lok der späteren RhB überhaupt. Heute dient sie den Bündnern als Museumsdampflok und kommt – wie im Bild oben beim Tag der offenen Tür der RhB im Mai 2014 – bei Sonderfahrten zum Einsatz. Neben der Rhätia besteht der Jubiläumszug aus einem Personenwagen C 2012, der dank beiliegender Stickerbögen individuell beschriftet werden kann, und zwei offenen Aussichtswagen vom Typ B2 mit bislang nicht verwendeten Betriebsnummern.

WICHTIGE SPUR-G-TERMINE VON SEPTEMBER BIS DEZEMBER 2014

Kalender

Bunte Feste und große Messen: Der Herbst hält für Gartenbahnfreunde viele schöne Veranstaltungen bereit.

19. – 20.09.

Tag der offenen Tür bei Märklin

Faszinierende Einblicke in die Modellbahnproduktion bietet der Tag der offenen Tür im Märklin Werk in Göppingen, dazu ein buntes Rahmenprogramm mit Märklin, Trix und LGB. Schätze aus der Firmengeschichte zeigt das Märklin Museum. Geöffnet von 9 bis 17 Uhr. Weitere Infos unter www.maerklin.de

Gebr. Märklin & Cie. GmbH
Stuttgarter Straße 55–57
73033 Göppingen
www.maerklin.de

03. – 05.10.

Modell-Hobby-Spiel 2014 in Leipzig

Am ersten Oktoberwochenende öffnet in Leipzig Deutschlands besucherstärkste Modellbaumesse wieder ihre Pforten. Rund 640 Aussteller aus zehn Ländern bieten alles an, was das Modellbahnerherz begehrt. Mit aktuellen Modellen und einer beeindruckenden Schauanlage ist auch LGB wieder vor Ort.

Leipziger Messe
Halle 2, 3, 4 und 5
Messe-Allee 1
04356 Leipzig
www.modell-hobby-spiel.de

11.10.

6. Griesheimer Gartenbahnfest

Die Griesheimer Gartenbahner laden zum sechsten großen Gartenbahnfest ein. Von 12 bis 18 Uhr herrscht Betrieb auf der 900 Quadratmeter großen Vereinsanlage am Haus Waldeck. Juniorbahner können selbst zum Fahrregler greifen und einen Lokführerschein ablegen. Eine 5-Zoll-Echtdampflok lädt Groß und Klein zur Mitfahrt ein.

Haus Waldeck
Eichendorffstraße 50
64347 Griesheim
www.iggev.de

11. – 12.10.

Fahrtag und Dampfmaschinentreffen bei der Museumsgartenbahn Werdau

Modellbauer aus ganz Deutschland stellen im Stadt- und Dampfmaschinenmuseum Werdau ihre Dampfmaschinen vor. Dazu zeigt das Museum starke Exponate, z. B. eine große Dreizylinder-Verbundmaschine und eine Dampfspeicherlok. Außerdem ist Fahrtag auf der großen Museumsgartenbahn, wo neben den Nenngrößen IIm und IIe auch eine selbst konstruierte Regelspuranlage im Maßstab 1:20 mit 72 Millimeter Spurweite zu sehen ist.

Museumsgartenbahn Werdau e.V.
Holzstraße 4
08412 Werdau
www.gartenbahn-werdau.de

25. – 26.10.

25. Jubiläum des MEC Weilerswist

Mit einer großen Anlagenausstellung feiert der Modelleisenbahn-Club Weilerswist in diesem Herbst sein 25-jähriges Bestehen. Jeweils von 10 bis 17 Uhr ist die große, aus 60 Einzelmodulen bestehende Spur-G-Anlage des Vereins zu sehen. Dazu zeigen der Verein und seine Gäste viele weitere spannende Ausstellungsstücke und Anlagen in anderen Spurweiten, darunter auch eine 7,25-Zoll-Lokomotive. Informationen zu Anfahrt und Programm sind unter www.mecw.de erhältlich.

Neues Forum der Gesamtschule Weilerswist
Martin-Luther-Straße 26
53919 Weilerswist
www.mecw.de

31.10. – 02.11.

Faszination Modellbau 2014 in Friedrichshafen

Alle Modellbauthemen unter einem Dach: Das ist die Idee der Faszination Modellbau, die in diesem Jahr vom 31. Oktober bis 2. November stattfindet. Eine ganze Halle ist dabei dem Thema Modelleisenbahn gewidmet. Modelle, Zubehör, Anlagen und ein aktionsgeladenes Begleitprogramm: In Friedrichshafen ist garantiert für jeden etwas dabei.

Messe Friedrichshafen
Neue Messe 1
88046 Friedrichshafen
www.faszination-modellbau.de

20. – 23.11.

IMA 2014 in Köln

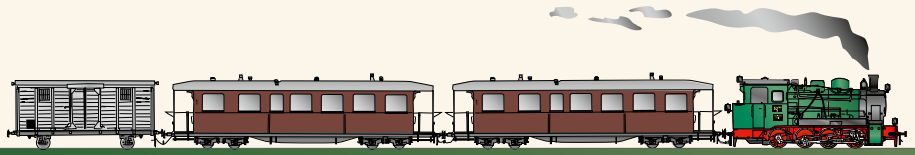
Die Internationale Modellbahn-Ausstellung in Köln ist Europas größter Modellbahn-Event. Rund 200 Aussteller präsentieren Produkte, Trends und starke Schauanlagen aus allen Modelleisenbahn-Bereichen. Jeder Themenbereich ist dabei in einer eigenen Halle gebündelt. Mehrere große Veranstaltungen ergänzen das Messeprogramm, zum Beispiel das 8. Kölner Echtdampf-Treffen. Weitere Informationen unter www.modellbahn-koeln.de

Messe Köln
Messeplatz 1
50679 Köln
www.modellbahn-koeln.de

Insel Rügen – einmal anders entdecken

RüBB-Fanwochenende
Gastlok 2014
10.10.–12.10.2014

- ganzjährig täglicher Dampfzugbetrieb
- erweiterter Fahrplan im Sommer
- Führerstandsmitfahrten
- Kombiticket „Wasser & Dampf“
- Sonderfahrten und Wagenvermietung



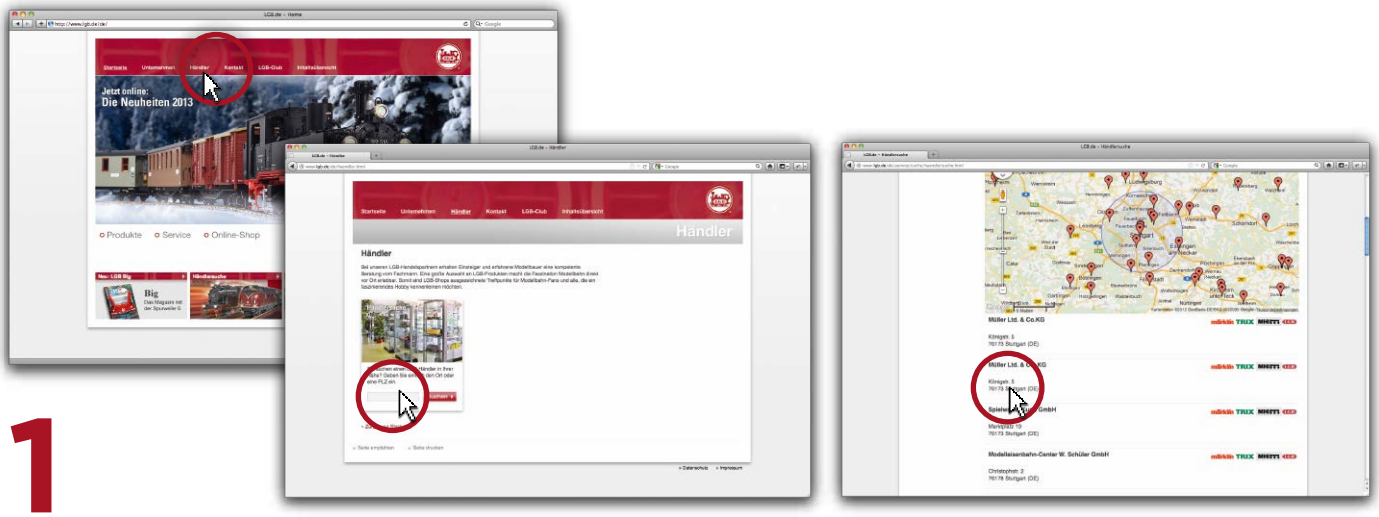
Rügensche BäderBahn
Rasender Roland
RüBB

Rügensche BäderBahn „Rasender Roland“
Kundenbüro: Bahnhofstraße 14 • 18581 Putbus
Fon: 038 301 / 88 40-12 • Fax: / 88 40-9

www.ruegensche-baederbahn.de

In 3 Schritten zu Ihrem Händler

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



1

Startseite aufrufen

www.lgb.de

Menüpunkt Händler anklicken

2 **Postleitzahl eingeben**

3 **Händler auswählen und Adresse ausdrucken**

LGB.de/Big

Big

SPUR G

IMPRESSUM

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

Konzept/Creative Direction
CLAUS KOCH™, Hamburg

Redaktion/Autoren
Frank Erdle, Lars Harnisch, Hendrik Hauschild, Sebastian Herbstreuth, Stefanie Hirrle, Stefan Kühnlein, Frank Mayer, Rochus Rademacher, Arnulf Schäfer, Oliver Seibold, V. i. S. d. P.: Peter Waldleitner

Kontakt zur Redaktion:
Löwenstr. 46a, 70597 Stuttgart
Tel.: +49 (0) 7 11/44 08 00-64
Fax: +49 (0) 7 11/44 08 00-66
E-Mail: big@3g-media.de

Fotos
Kurt Bauer, Clark Bauman, Reinhold Braun, Dezidor/CC 3.0, Eisenbahnfreunde Betzdorf, Fotolia, Hans Ginter/Spielzeugmuseum Trier, Hans Graf, Hendrik Hauschild, IGG e.V., Kötzle, Stefan Kühnlein, LGB, Bernd Lammel, Robert Lyndall, Märklin, Regine Meier/DEV, Modellbahnfreunde Nordhorn, Jens Schlüter, Jörg Seidel/Rheinisches Industriebahn Museum, Siku-, Audi- und Oldtimermuseum, Peter Waldleitner

Grafische Gestaltung/Layout/ DTP/Produktion
CLAUS KOCH™, Hamburg

Vertrieb
Press Up GmbH, Big Magazin Leserservice, Postfach 70 13 11, 22013 Hamburg

Nachbestellung/Abonnement/Leserservice
Tel.: +49 (0) 40/4 14 48-4 67

Druck
Gmähle-Scheel Print-Medien GmbH, Waiblingen

Clubhotline
Tel.: +49 (0) 71 61/6 08-2 13

Herstellernachweis
Figuren: Prehm-Miniaturen, Paul M. Preiser GmbH

Das Big Magazin erscheint viermal im Jahr. Mitglieder des LGB Clubs erhalten das Magazin im Rahmen ihrer Mitgliedschaft. Das Einzelheft kostet 7,50 Euro und kann über Press Up (siehe links) bestellt werden. Änderung und Liefermöglichkeiten aller erwähnten Produkte vorbehalten. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Einwilligung. Dies gilt auch für die Aufnahme in elektronische Datenbanken und Vervielfältigungen auf CD-ROM. Die Redaktion übernimmt keine Haftung für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos und Illustrationen. Den Clubausgaben liegt der LGB Herbstneuheiten-Prospekt bei.

D 242628

FRANZBURG: VORFREUDE AUFS MODELL

Der kleine Liebling

„Die Leute sagen: ‚Heute fährt die Franzburg, da müssen wir hin‘.“

Herr Lonscher, bald trifft bei Ihnen die neu entwickelte Franzburg von LGB erstmals auf ihr großes Vorbild. Freuen Sie sich auf die Begegnung?
Auf jeden Fall. Wir finden es toll, dass es ein LGB Modell der Franzburg geben wird. So wird die Lok auch für ein fachlich versiertes Publikum noch interessanter. Wir möchten das fertige Modell gerne bei uns präsentieren und können uns auch Ausstellungen und andere schöne Aktionen für Gartenbahner vorstellen.

Welche Rolle spielt die Franzburg für den DEV?
Die Franzburg ist sicher so etwas wie der kleine Liebling der Besucher. Kein Wunder, sie ist eben ein Blickfang. Und weil sie bei uns im Regelbetrieb nicht zum Einsatz kommt, sind Fahrtage mit der Franzburg für unsere Gäste immer etwas Besonderes. Die Leute sagen: „Heute fährt die Franzburg, da müssen wir hin.“

Und was macht sie zu einem besonderen Modell?
Für Schmalspur-Fans ist die Lok einzigartig. Man kann sagen, dass es auf der Meterspur zur Franzburg nichts Vergleichbares gibt. Im Vergleich zu den größeren, auf Leistung ausgelegten Schmalspurloks ist die Franzburg klein, handlich und einfach niedlich. Sie ist eben für den kleineren Betrieb gedacht. Das kommt gut an.

Dirk Lonscher ist Vorsitzender des Deutschen Eisenbahn-Vereins e.V. (DEV). Seit 1982 ist die Franzburg auf der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen in Niedersachsen in Betrieb. Weitere Infos unter www.museumseisenbahn.de

Die Faszination der LGB Welt. Werden Sie Clubmitglied!

Profitieren Sie von diesen Vorteilen

4 x jährlich das neue LGB Magazin Big
Im neuen LGB 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 fachsimplen. Und obendrauf gibt es auf den Reisepreis Rabatte.

Exklusives Clubpräsent
Als Clubmitglied erhalten Sie einmal jährlich ein exklusives Clubpräsent zugesendet.

Zudem erhalten Clubmitglieder auf Modellbahnmessen, an welchen Märklin teilnimmt, Eintrittsermäßigungen sowie ein kleines Willkommenspräsent.

club.lgb.de
club@lgb.de
+49 (0) 7161/6 08-213

Jetzt Mitglied werden!
Bis bald im LGB Club!

* abhängig von der Verfügbarkeit

Clubmodell 2014 „Güterwagen Kuoni“

NEU

POLA G

Neuheiten und Aktionen

Gartensaison 2014

Bahnhof »Ardez«

Blumenladen

Weinkeller

Hofladen

- Fachwerk, Satteldach, Fensterläden und Holzbalkon
- mit vielen Ausschmückungsteilen
- die Türen sind beweglich

Der **Neuheitenprospekt 2014** ist ab sofort im Fachhandel oder direkt über FALLER erhältlich. Fragen Sie Ihren Fachhändler.

Gebr. FALLER GmbH
Kreuzstraße 9 · 78148 Gütenbach

www.faller.de · info@faller.de