NEU!

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

Depesche

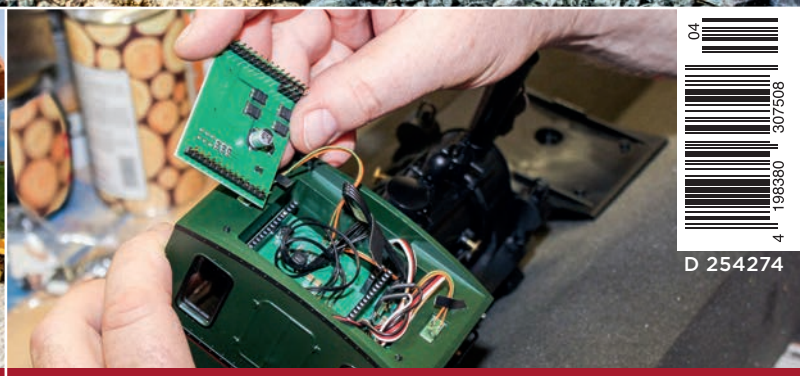
WWW.LGB.DE

DAS MAGAZIN FÜR LGB FREUNDE

AUSGABE 4/2015

Einfach königlich

Der Zittauer Sachsenzug als Jubiläumsmodell



D 254274

INDOORBAHN FÜR ECHTE FANS

Werner Säufferer geht bis ins kleinste Detail

HOLGER METSCHAN BAUT UM

Analog wird digital, Teil III: Loks aufrüsten

Die Faszination der LGB Welt. Werden Sie Clubmitglied!

Profitieren Sie von diesen Vorteilen

4 x jährlich die LGB Depesche

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

Exklusives Clubmodell

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

Jahres-Chronik

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

Exklusives Clubpräsent

Als Clubmitglied erhalten Sie einmal jährlich ein exklusives Clubpräsent zugesendet.

Katalog/Neuheitenprospekte

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

* abhängig von der Verfügbarkeit

LGB Clubkarte

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

Günstige Versandkosten im Online Shop

Unser Online Shop gewährt Ihnen vergünstigte Konditionen bei den Versandkosten innerhalb Deutschlands.

Clubreisen*

Auf unseren Clubreisen durch fantastische Landschaften und zu außergewöhnlichen Zielen können Sie mit Gleichgesinnten fachsimplen. Und obendrauf gibt es auf den Reisepreis Rabatte.

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

LGB Club, Postfach 960,
73009 Göppingen
club@lgb.de
+49 (0) 71 61/6 08-2 13

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

LIEBE LESERIN, LIEBER LESER

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

Die 32. Internationale Modellbahn-Ausstellung und die 10. Märklintage sind vorüber. Es war ein fantastisches Wochenende für Eisenbahner aller Spuren. Shuttlebusse fuhren im Minutentakt die fünf Stationen der alle zwei Jahre in Göppingen stattfindenden Großveranstaltung an und verteilten über drei Tage mehr als 60.0000 Besucher. Und gerade LGB Fans fanden in diesem Jahr erstmals an einer eigenen Station zusammen. Halt 2 im Rundkurs der Shuttles war die EWS-Arena, wo über 1.000 Quadratmeter ausschließlich dem Thema Spur G gewidmet waren. Namhafte Zubehörhersteller, natürlich LGB mit Entwicklungsabteilung und Neuheitenpräsentation und nicht zuletzt Clubs und Vereine mit ihren traumhaften Anlagen zeigten jede Menge Staunenswertes. Vor allem Letztere sorgten mit unermüdlichem Bahnverkehr in der Arena und davor für Begeisterung bei Jung und Alt. Dass die meisten Besucher, darunter besonders viele Kinder und Jugendliche, am LGB Stand die vielfältigen Möglichkeiten digitaler Steuerung mit der Central Station 2 ausgiebig ausprobieren wollten, dürfte nicht wirklich verwundern. Tolle Tage! Wir freuen uns auf's nächste Mal!

In dieser Ausgabe der neuen LGB Depesche: Auch wenn Spur-G-Fans jetzt ihre Bahnen für den Winter einmotten – für manche LGBler beginnt gerade die Spiel- und Bauzeit. Indoorbahnen, wie die bis ins letzte Detail liebevoll gestaltete Anlage von Werner Säufferer kommen zu ihrem Recht. Königlich sächsische Stimmung verbreitet die IVk 145 nicht nur bei den Zittauer Schmalspurbahnen, sondern zusammen mit dem völlig neu konstruierten, originalgetreuen Packwagen auch auf Ihrer Gartenbahn. Apropos Winter: Wie wär's mit Figurengestaltung? Wie Sie mehr Leben in Ihre Spur-G-Welt bringen, zeigen Karsten Speyer und Sven Hoffmann.

SILVIA RÖMPP **ANDREAS SCHUMANN**

Nur 399 Exemplare: Die IVk 145 der SOEG im Gewand der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn von LGB ist streng limitiert.

FOTOS: KÖTZLE, LGB

MODELLE UND ANLAGEN

TOP-MODELL **6**
Ihr Vorbild mit dem Outfit der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn ist bei der Zittauer Schmalspurbahn zu Hause. LGB bringt die IVk 145 mit dem dazugehörigen originalgetreuen Gepäckwagen.

TOP-ANLAGE (OBEN) **14**
In der kalten Jahreszeit haben vor allem Indooranlagen gewaltige Vorteile. Werner Säufferers LGB Anlage ist ein Vorbild für alle eingefleischten Gestalter und Detailspezialisten.

VORBILD **22**
Feldbahnen sind Grundlage vieler wunderschöner Gartenbahnanlagen. LGB bringt ein aufregendes Lok-Trio von Baldwin, O&K und Deutz.

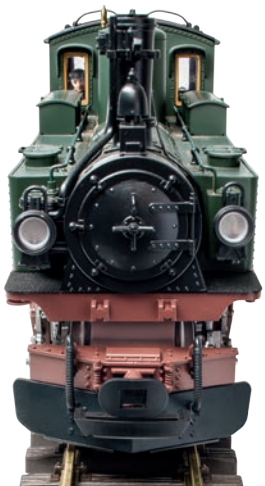
EIN EXPRESS MIT WEITBLICK **26**
Die GoldenPassLine der Montreux Berner Oberland-Bahn ist mit ihren Panoramawagen ein echter Tourismusmagnet. LGB plant zwei Wagensets für 2016. Am besten gleich bestellen!

LGB DIGITAL: ANALOG WIRD DIGITAL III **36**
Loks mit mfx-Decoder erkennt die Central Station 2 automatisch. Bei allen anderen sind ein paar Handgriffe nötig. Holger Metschan weiß jetzt, wie's geht.

TIPPS UND KNOW-HOW

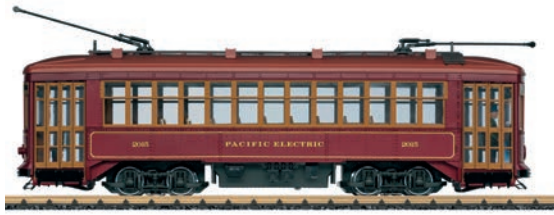
WINTERZEIT **30**
Es ist an der Zeit, Außenanlagen winterfest zu machen. Depesche-Kolumnist Stefan Kühnlein sagt, was zu tun ist und worauf man achten sollte.

6 Es gibt Loks, die wegen ihrer Bauform immer wieder staunende Blicke auf sich ziehen. Die IVk gehört dazu.



36 Es gibt fünf Wege, wie man alten und brandneuen Loks die Central Station 2 beibringt. Holger Metschan hat alle ausprobiert.

26 Die Panoramawagen des GoldenPass der MOB von LGB sollten Sie jetzt schon bei Ihrem Fachhändler bestellen. 2016 werden sie gefertigt.



42 Ob Schmal- oder Normalspur, ob Deutschland, Schweiz oder USA, diesmal gibt es bei Ihrem Fachhändler sehr viel Neues zu entdecken.

NEU IM FACHHANDEL **42**
Eine Ge 4/4 III mit großer Tomate, eine Diesel-Legende aus der deutschen Bahngeschichte, ein kompletter Zug aus USA. Das müssen Sie sehen!

ZUBEHÖR VOM SPEZIALISTEN **46**
Schweres Gerät für Waldbahnen, eine Burgruine, musizierende Seebären, Kanalarbeiter und mehr.

TUNING **48**
Figuren bringen Leben auf die Gartenbahn. Wie man sie modifiziert und richtig einsetzt, zeigen zwei echte Spur-G-Profis, Sven Hoffman und Karsten Speyer.

BAUTIPPS **52**
Pflanzen gießen auf der Gartenbahn war gestern. Wie wär's mit einer guten Beregnungsanlage?

FOTOS: THOMAS JUNGBLUTH, KÖTZLE, LGB

48 Autsch! Wie man steife Arme beweglich macht, zeigt Karsten Speyer.

LGB WELT

AKTUELL **12**
CLUBNEWS **31**
IMPRESSUM **41**
HÄNDLER **54**
SERVICE **55**
LESERFRAGEN **56**
PORTRÄT **60**
VORSCHAU **62**

Sachsens Gloria

Die Fahrzeuge des historischen Sachsenzuges der Zittauer Schmalspurbahn

Die Zittauer Schmalspurbahn – ganz im östlichsten Winkel Deutschlands gelegen – ist mittlerweile in ganz Deutschland bekannt, nicht zuletzt durch die jedes Jahr Anfang August stattfindende Historik Mobil, die von weither Besucher anzieht.

Die Aktiven dieser kleinen Bahn haben es sich auf ihre Fahnen geschrieben, epochentypische Züge einzusetzen. Vor allem der sogenannte Sachsenzug aus der Zeit vor dem ersten Weltkrieg ist ein wahres Schmuckstück.

Die Lok der Baureihe IVk ist die typische Zugmaschine aus dieser Zeit, wurden doch von dieser Baureihe mit 96 Stück zwischen 1892 und 1921 mehr gebaut als von jeder anderen Schmalspurdampflok. Es handelt sich um eine Lok der sogenannten Meyer-Bauart. Diese hat zwei zweiachsige Maschinengestelle, bei denen im Gegensatz zur Bauart Mallet die Zylinder in der Lokmitte gegenüberliegend angeordnet sind. Mit neun Metern Länge, einem Gewicht von – je nach Bauart – rund 28 Tonnen und 30 Stundenkilometern Höchstgeschwindigkeit waren sie den Anforderungen der sächsischen 750-Millimeter-Schmalspurstrecken voll gewachsen. Die DRG übernahm nach dem ersten Weltkrieg 91 Stück als Baureihe 99 511 bis 99 608, wobei nicht alle Nummern belegt waren. Et-

liche Maschinen gingen im zweiten Weltkrieg verloren oder wurden in anderen Ländern, vor allem im Osten, eingesetzt. So kamen nach 1945 noch 57 Loks in den Bestand der DR, die die Loks in vielen der 750-Millimeter-Netze einsetzte. Teilweise wurden sie an die Normen in diesen Netzen angepasst. So erhielten z. B. neun Loks eine Druckluftbremse, um bei den Rügenschen Kleinbahnen und der Prignitzer Kreiskleinbahn eingesetzt werden zu können. Die in Sachsen eingesetzten Loks behielten jedoch ihre Seilzugbremse der Bauart Heberlein.

Ende der 50er-Jahre plante die DR, diese mittlerweile in die Jahre gekommenen und teilweise heruntergewirtschafteten Loks durch eine Neubaudiesellok zu ersetzen. Man ging damals von einem Bedarf von über 100 Stück einer 750-Millimeter-Schmalspurdiesellok aus, sodass das Ganze auch wirtschaftlich vertretbar gewesen wäre. Im Dezember 1960 und im Mai 1961 wurden die beiden Baumusterloks der Baureihe V 36.48 von LKM Babelsberg geliefert und auf verschiedenen sächsischen Schmalspurstrecken in den Probebetrieb übernommen. Was Leistung und Zugkraft anging, konnten die beiden Loks ordentlich Ergebnisse aufzeigen, aber in vielen anderen Punkten stellten sie sich als unbrauchbar heraus, sodass ein Serienbau unterblieb. ▶

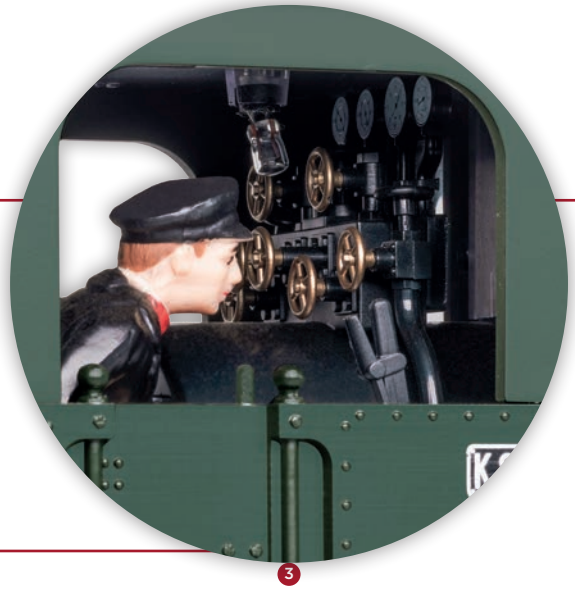
FOTOS: KÖTZLE, TEXT: ANDREAS SCHUMANN

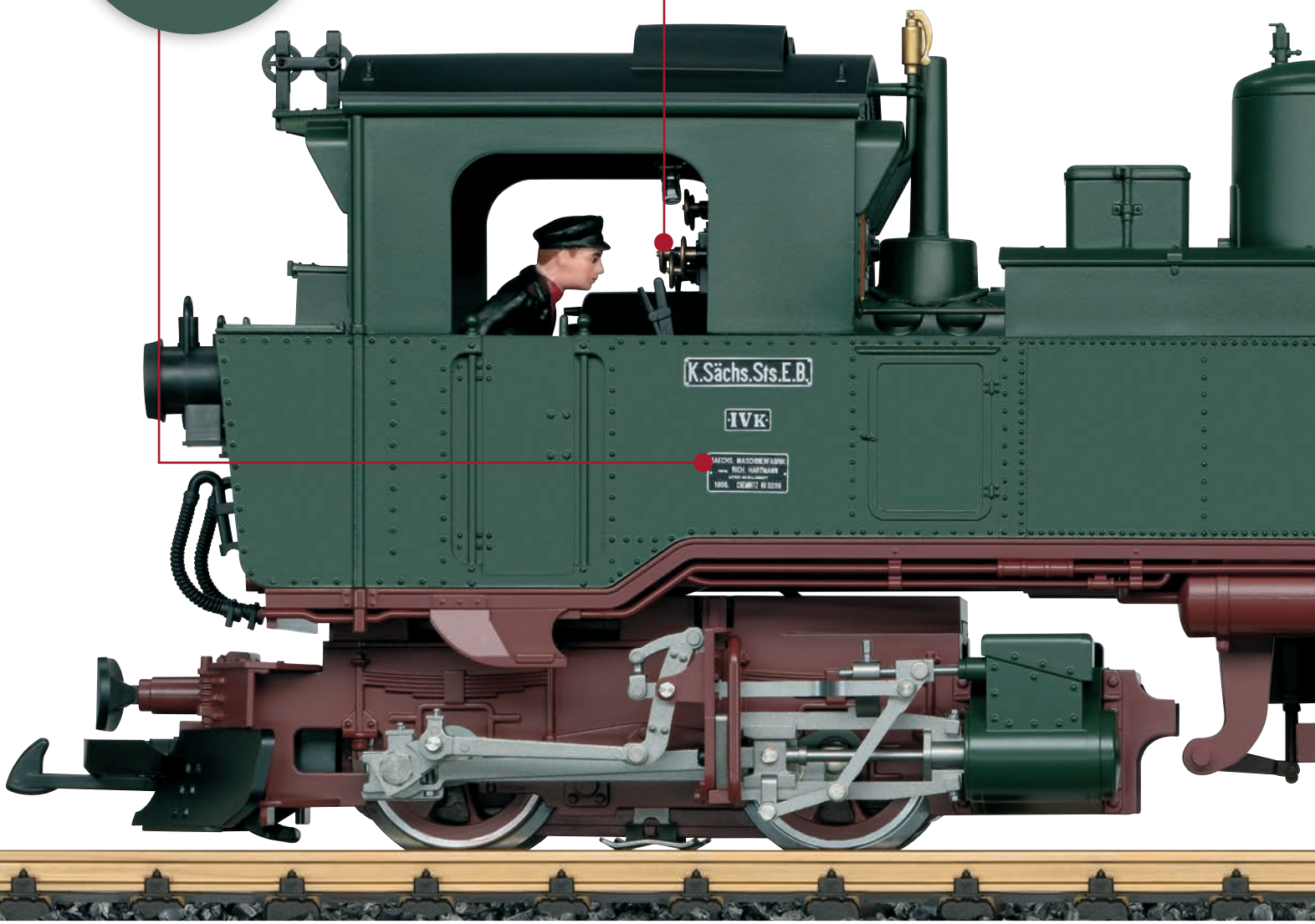
Das war die Rettung für viele der alten IVk. Ab 1962 wurden 29 dieser Loks einer Großteilerneuerung (bei der DR Rekonstruktion genannt) unterzogen. Anfangs erhielten die Loks nur neue Kessel, später auch neue geschweißte Rahmen, sodass man fast von Neubauten sprechen konnte. Typisch für die rekonstruierten Loks waren die glatten geschweißten Wasserkästen und der flache Domdeckel. So umgebaut, trugen diese Loks die Hauptlast auf den sächsischen Schmalspurstrecken. Die nicht umgebauten Loks wurden bis Mitte der 70er-Jahre ausgemustert. Bedingt durch die Stilllegung vieler Strecken begann in den 70er-Jahren auch die Ausmusterung der „Reko"-Loks, die allerdings durch die Wende 1989 und dem darauf folgenden Weiterbetrieb einiger Bahnen gestoppt wurde.

Zwar wollte die DB AG sich möglichst schnell von den vermeintlich unwirtschaftlichen Schmalspurstrecken trennen, doch fanden sich in vielen Fällen Museumsbahnvereine, Interessengesellschaften oder lokale Träger, die den Weiterbetrieb sicherstellten. Auf fast allen der sächsischen 750-Millimeter-Strecken war die IVk die Stütze des Betriebs, allerdings immer in der Form als Rekolok.

So kam in Zittau der Wunsch auf, auch eine Lok in der Altbauausführung wieder im Einsatz fahren zu können und die Suche nach einer geeigneten Lok begann: Die Wahl fiel auf

DAMPFLOK IVK 145 DER SOEG





die 99 555, die ursprünglich als Nr. 145 der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn von der Sächsischen Maschinenfabrik, vormals Richard Hartmann AG, in Chemnitz 1908 geliefert und bis 1973 (1962 rekonstruiert) bei der DR im Einsatz war. Nach der Ausmusterung wurde sie aber nicht verschrottet, sondern kam als Denkmal nach Söllmitz, bis sie im Jahre 2002 in Bertsdorf landete. Jetzt begann schrittweise die Restaurierung. Nach einer Teildemontage und der Aufarbeitung einzelner Teile lieferte ein Tieflader die zerlegte Lok 2008 zur Werkstatt der MaLoWa in Benndorf. Von dort kam sie im Juli 2009 zurück auf die Zittauer Schmalspurbahn – jetzt im Altbauzustand und in der Farbgebung der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn mit der Betriebsnummer 145. Seitdem ist diese Lok als wahrer Publikumsmagnet auf der Strecke von Zittau nach Johnsdorf bzw. nach Oybin im Einsatz.

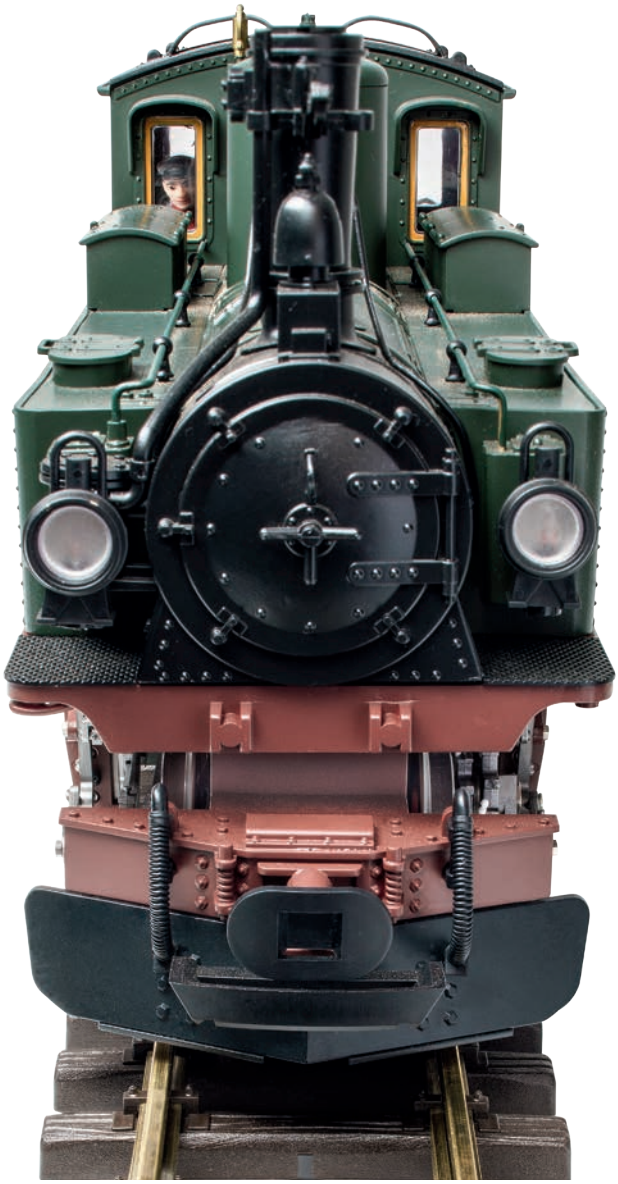
Doch was wäre eine Lok ohne passenden Zug? Auch hier hat die Zittauer Schmalspurbahn einiges zu bieten: Seit einigen Jahren fährt dort ein Zug im Stil der Jahre vor dem ersten Weltkrieg, bestehend aus vierachsigen Personenwagen mit Holzaufbau. ▶

HIGHLIGHTS

Dampflok IVk 145 der SOEG, Art. 26842

1. Antrieb auf alle Radsätze, zwei Bühler-Motoren
2. mfx/DCC-Decoder, Sound- und Lichtfunktionen wie Führerstandsbeleuchtung und Raucheinsatz
3. Vorbildgerechte Ausstattung, z. B. Führerhaus
4. Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung
5. Verpackt in exklusiver Holzkassette

FOTOS: KÖTZLE, TEXT: ANDREAS SCHUMANN



Er verkehrt in der originalen Lackierung der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn. Auch ein passender Gepäckwagen, gebaut 1922 in Werdau, gehört zu diesem Zug. Dieser Wagen hat eine ähnliche Geschichte wie die 145, wurde er doch 1959 etwas modernisiert und mit einer Außenverkleidung aus Blech versehen. Doch Anfang des neuen Jahrtausends gab man ihm seine ursprüngliche Holzverkleidung zurück und so passt er hervorragend zu den Personenwagen, vor allem seit er im Jahre 2009 im ursprünglichen Braun mit der Länderbahnbeschriftung lackiert wurde. Das erste Mal kam der Wagen in dieser Form bei der Historik Mobil im August 2009 zum Einsatz. Seit damals ist der Sachsenzug nun komplett und ein Schmuckstück der Zittauer Schmalspurbahn. Man kann mit ihm reisen wie unsere Vorfahren vor über 100 Jahren ...

HIGHLIGHTS

Gepäckwagen 1381K SOEG, 30320

1. Neukonstruktion mit Wänden in Holzoptik
2. Vorbildgetreu lackiert und beschriftet
3. Schiebetüren zum Öffnen, Sprengwerk
4. Länge über Puffer 50 Zentimeter

Modell des sächsischen Gepäckwagens 1381K der SOEG (Museumsfahrzeug der Epoche VI), wie er noch heute auf der Zittauer Schmalspurbahn im Einsatz ist.

GEPÄCKWAGEN 1381K SOEG

DER SACHSENZUG IM MODELL
2004-2015

Bei LGB haben Modelle der sächsischen Schmalspurbahnen eine lange Tradition: Schon seit einigen Jahren gibt es die IVk in der Rekoausführung und im Jahre 2011 wurde die beim Vorbild erst kurz zuvor fertiggestellte Ik mit der Betriebsnummer 54 vorgestellt. Natürlich sind auch passende Wagen zu diesen Loks im Programm. So gab und gibt es die vierachsigen Personenwagen in verschiedenen Versionen, mit Holzwänden, mit genieteten Blechwänden oder als Rekowagen mit den neuen Fenstern. Als passende Wagen für die neue Ik wurde unter der Artikelnummer 39359 eine Zugpackung, bestehend aus 3 Personenwagen und – da es damals keinen Gepäckwagen gab – einem vierachsigen Güterwagen, vorgestellt (Set ist leider ausverkauft).
Da die Zittauer Schmalspurbahn 2015 ihr 125-jähriges Jubiläum feierte, lag es auf der Hand, ein exklusives Modell zu diesem Anlass vorzustellen: So war die Überraschung groß, als am Abend bei der Fahrzeugparade, (die vom bekannten Eisenbahnromantiker Hagen von Ortloff moderiert wurde) während der Vorbeifahrt der 145 das LGB Modell mit dem passenden Packwagen 1381 K in der braunen Länderbahnlackierung auf der Bühne präsentiert wurde. Auch an den beiden darauffolgenden Tagen konnten die beiden Modelle – zusammen mit anderen Neuheiten von LGB und Märklin – bewundert werden, was viele der zahlreichen Besucher auch taten.

Lange Tradition: Bei LGB waren und sind zum Sachsenzug passende vierachsige Personenwagen im Programm. Wer das herrliche Set aus Personen- und Güterwagen nicht besitzt (Art. 39359), kann auf das DR-Personenwagenset, Art. 31352 zurückgreifen, das ebenfalls mit sächsischen Lokomotiven der Epoche III–VI harmoniert.

Nun ist es aber keineswegs so, dass die bekannte Reko-IVk nur grün lackiert und mit der Betriebsnummer 145 versehen wurde: Nein, es wurden alle typischen Bauartunterschiede nachgebildet. Angefangen von den genieteten Wasserkästen über das andere Führerhausdach bis hin zu der unterschiedlichen Leitungsführung am Umlauf. Selbstverständlich wurde auch das Zweilicht-Spitzensignal korrekt nachgebildet. Die Lok besitzt zwei kugelgelagerte Bühler-Motoren mit Antrieb auf alle vier Radsätze und ist mit einem mfx/DCC-Decoder ausgerüstet, der neben der digitalen Steuerung vielfältige Soundfunktionen ermöglicht. Um die Exklusivität des Modells zu unterstreichen, wird die Lok in einer edlen Holzkassette ausgeliefert und ist auf 399 Exemplare weltweit limitiert. Jede Lok erhält ein Zertifikat mit der entsprechenden Nummer.
Normalerweise ist es nicht einfach, alte Modelle zu konstruieren, von denen keine Zeichnungen mehr existieren. Doch bei der 145 gab es den Vorteil, dass die Lok ja noch in Betrieb ist. So war es ein Leichtes, sich die Informationen mithilfe vieler Bilder zu beschaffen, vor allem weil die Lok im Sommer 2014 auf vielen Schmalspurbahnen in Sachsen im Einsatz war. Etwas komplizierter war dann die Umsetzung in die Formen, da ja nicht alles neu angefertigt werden musste und von den älteren LGB Formen keine oder nur unzureichende Daten vorliegen. Heute ist es eben so, dass ein Werkzeugbau nur dann Formen oder Formeinsätze anfertigt, wenn 3-D-Daten vorliegen. Aber auch diese Hürde wurde gemeistert. Hier galt es vor allem, die Teile der Rekolok auszumessen. Eine Herausforderung für die Techniker von LGB war die geplante Vorstellung auf der Historik Mobil in Bertsdorf im August 2015. Zum einen war es Ehrensache, dort ein Muster zu zeigen, zum anderen waren aber noch keine Musterteile aus Formen vorhanden. So wurde eine Rekolok mit Teilen aus Stereolithografie (das ist ein Verfahren, mit dem Teile aus flüssigem Kunststoff mittels Laser erzeugt werden) und Teilen aus dem 3-D-Drucker in eine Altbaulok umgebaut. Das Ergebnis konnte sich sehen lassen, was von den vielen Besuchern immer wieder bestätigt wurde. Geliefert wird diese Lok mit der Artikelnummer 26842 im Sommer 2016, so hat man noch ein wenig Zeit, sich darauf zu freuen.
Mit dem ebenfalls vorgestellten Gepäckwagen 1381 K der SOEG ist der Sachsenzug dann komplett. Dieser Wagen ist eine völlige Neukonstruktion. Er gibt das Vorbild mit den Bretterwänden in allen Details wieder. Natürlich ist er mit Metallradsätzen ausgerüstet und die großen Türen können geöffnet werden. Wer möchte, kann die beiliegenden Teile für die Heberlein-Bremse auf dem Dach montieren. Das unter der Artikelnummer 30320 erhältliche Modell wird im Frühjahr lieferbar sein, um dann mit Sicherheit auf vielen Gartenbahnen seinen Dienst zu beginnen.
Mit diesen beiden Modellen kann der Modellbahner den Zug einer bemerkenswerten kleinen Bahn im äußersten Osten Deutschland nachbilden, einer Bahn, deren Mitarbeiter es wirklich verstehen, tolle Feste – wie die jährliche Historik Mobil – zu organisieren. Einer Bahn, die es ohne die Wende in der DDR nicht mehr geben würde. Einer Bahn, die über Grenzen hinweg Freunde gefunden hat. Einer Bahn, zu der jeder, der mal dort war, wiederkommt. Einer Bahn, die es auf jeden Fall verdient hat, dass ihre Züge im Modell auch auf der Gartenbahn unterwegs sind ...

FOTOS: LGB, KÖTZLE; TEXT: ANDREAS SCHUMANN

Das Fest für Fans aller Spurweiten

32. IMA und 10. Märklintage 2015

Mächtige Dampfloks, rauchend und fauchend, vor Kraft strotzende Rangierloks und moderne Elektrolokomotiven – die Lokparade am Göppinger Bahnhof gehörte zu den absoluten Höhepunkten der 32. Internationalen Modellbahn Ausstellung und 10. Märklintage. Über 20 Lokomotiven und Züge verschiedenster Epochen machten Station. Auch die 01 519 war nach ihrer Reaktivierung zu Gast – Märklin unterstützt die aufwendige Wiederherstellung mit einer Spende. An weiteren vier Stationen fanden die Besucher alles, was das Modellbahnerherz begehrt. 27 Shuttlebusse sorgten für kurz getakteten Transport, denn Zigtausende Besucher wollten bewegt werden. Ganz neu: Für die Spur G wurde eine eigene Ausstellungshalle mit über 1.000 Quadratmetern eingerichtet (siehe Clubnews auf Seite 31). Auch eine frohe Botschaft konnte Märklin Geschäftsführer Florian Sieber anlässlich der Märklintage verkünden: Das aktuelle Märklin Museum wird in den altehrwürdigen Firmensitz in der Stuttgarter Straße umziehen. Das neue Museum soll in seiner Ausstattung der Strahlkraft der Traditionsmarke entsprechen. Sieber, begeistert von der IMA: „Es waren drei fantastische Tage mit Besuchern aus allen Erdteilen.“

Ein Leckerbissen (rechts): der ET 85 von 1927 – Deutschlands erster und einzig verbliebener Elektrotriebwagen dieser Gattung.

Bei der Lokmontage konnten auch kleine Besucher ihre Fingerfertigkeit unter Beweis stellen (ganz links). Und im Zelt am Stauferpark drehten auf verschiedenen Schauanlagen aktuelle Modelle ihre Runden.

Befeuern einer T3 auf dem Leonhard-Weiss-Areal. Märklin Geschäftsführer Florian Sieber und Simba Dickie CEO Michael Sieber auf einer 01 am Bahnhof (rechts).

LGB jetzt auch im Miniaturenpark Wernigerode

300 Meter Gleis in Spur G

Einer der schönsten Miniaturenparks Deutschlands ist Teil der gartenarchitektonischen Anlage des Wernigeröder Bürgerparks. Hier sind 62 kulturhistorisch interessante Sehenswürdigkeiten des Harzes im Maßstab 1:25 zu bewundern, eingebettet in eine Miniaturlandschaft mit Zwerggehölzen, Wasserläufen und Felsformationen. Auch die Bahnhöfe Gernrode, Drei Annen Hohne und Wernigerode-Westerntor gibt es als Miniaturen. Sie werden maßstabsgerecht von LGB Modellen der Harzer Schmalspurbahnen angefahren. (www.miniaturenpark-wernigerode.de)

LGB im Miniaturenpark Wernigerode: Die Neubaudampflok 997245-6 hält am Bahnhof Westerntor.

Fahrtage der Museumsbahn Schönheide

Nikolausdampf

Schönheide – Neuheide – Stützengrün: Am Fuß des Kuhbergs schnaufen sächsische IVk durchs malerische Erzgebirge. Der Museumsbahn Schönheide e. V. sei Dank, dass die 750-Millimeter-Schmalspurstrecke auf diesem immerhin noch 4,5 Kilometer langen Abschnitt zur Freude aller Schmalspurfans existiert. Mit regelmäßigen öffentlichen Fahrtagen bringen die Vereinsmitglieder Leben ins Erzgebirge. Wer die winterliche Stimmung schätzt, sollte die „Adventsfahrten“ am 3. und 4. Dezember oder den „Nikolausdampf“ am 10. und 11. Dezember nutzen. Auch für 2016 haben die Schönheider ein pralles Angebot geschnürt (rechts). www.museumsbahn-schoenheide.de

LGB Fans erhalten seit Kurzem den heute bei der Museumsbahn Schönheide verwendeten Personenwagen in Rot-Beige (Art. 36352) passend zur bereits gelieferten Lok Art. 26841.

FOTOS: CLAUS DICK, KÖTZLE, HEIKO SCHMIDT; TEXT: OLIVER SEIBOLD, ALEXANDER STROBEL

Werners Stubenbahn

Neun Jahre baute Werner Säufferer an seiner Zimmerbahn, die er auf Platten mit einer Gesamtfläche von 30 Quadratmetern montierte und auf zwei Räume verteilte. Ein Wanddurchbruch mit einer Tunnelverbindung erlaubt raumübergreifen Zugverkehr und eine Schattenanlage inklusive Schattenbahnhof eröffnete ihm Abstellmöglichkeiten unter der Platte.

Die auf 1,10 Meter hohen, stabilen Beinen errichtete Anlage bietet sehr viel fürs Auge, aber auch jede Menge Fahrspaß. Beides war für Werner Säufferer wichtig, als er 2006 mit dem Aufbau seiner Spur-G-Heimanlage begann.

„Alles soll so echt wie möglich aussehen“, erläutert er und ergänzt, „perfekt muss es aber nicht unbedingt sein.“ Dennoch sieht alles ziemlich perfekt aus – bis in die kleinsten Szenen, wie bereits der Blick auf den Bahnhof Güglingen zeigt. Der Personenbahnhof aus dem Schwarzwald mit der aufwendig gestalteten Hausfassade und der beleuchteten Wartehalle sowie der angrenzenden Güterabfertigung ist die zentrale Station der Anlage im kleineren der beiden Zimmer. Das über ein Meter lange Bahngebäude ist ein detailgetreues Architekturmodell im Stil des frühen 20. Jahrhunderts. Reisende und Bahnpersonal, Zuganzeiger, Gepäckwagen, Lampen, Sitzbänke und Hinweisschilder passen in diese Zeit. Der Bahnhof ist der Schnittpunkt für viele Rangierfahrten, die Werner Säufferer gerne übernimmt. Fast jeden Tag taucht er für eine halbe Stunde oder etwas länger in seine Spur-G-Welt ein, um sich Szenen seiner Anlage anzuschauen und neue Ideen zu entwickeln. Dann belädt er Güterwagen mit Holz, Röhren, Stei-

Für Werner Säufferer spielt es keine Rolle, ob es stürmt, hagelt, donnert oder blitzt. Für ihn ist immer Gartenbahnzeit. Der langjährige LGBler hat seine Gartenbahn in zwei Zimmer verlegt und diese Anlage bis in die letzte Ecke wunderschön inszeniert.

„Am Bahnhof Kleinbach pulsiert das Leben“

nen oder Gittern, die er meist mithilfe einer Dampflok zu den verschiedenen Verladestationen auf der Anlage transportiert. Ausgangspunkt vieler Fahrten ist der Lokschuppen Möckmühl. Hier werden die Dampfloks per Wasserkran und Bekohlungsanlage mit Brennstoffen versorgt. Ein Ladekran auf dem parallel verlaufenden Abstellgleis übernimmt den Güterumschlag vom Lastwagen auf die Güterwagen. Nachdem die Lok die beladenen Wagen angehängt hat, macht sie sich auf den Weg zum Güterschuppen am anderen Ende der Anlage. Der Komplex ist in U-Form aufgebaut und bietet so in der Raummitte reichlich Bewegungsfreiheit für den Fahrdienstleiter sowie die Steuer- und Schaltzentrale.

Eine abwechslungsreiche Rangierstrecke

Auf dem Weg zum Schuppen passiert der Zug den Bahnhof Güglingen und den angrenzenden Weinberg, bevor es über mehrere Weichen an der Tankstelle, der Autowerkstatt und dem Badesee vorbei zum alten Güterschuppen geht. Ein Schüttprellbock markiert das Ende dieser Bahnstrecke. Kein Einzelfall, wie vier weitere Prellböcke auf der Anlage zeigen. Werner Säufferer hat den Anlagenteil in diesem Raum als riesige Rangierstrecke gebaut. Rundfahrten sind nicht möglich. Dafür hat er eine abwechslungsreiche Mittelgebirgsstrecke in seinem zweiten, etwas größeren Gartenbahnzimmer erschaffen. ▶

FOTOS: KÖTZLE, TEXT: ARNULF SCHÄFER

Bahnhof Güglingen mit Lokschuppen: Der Bahnhof im Stil des frühen 20. Jahrhunderts ist der Ausgangspunkt für viele Rangierfahrten auf der Anlage im kleineren Raum.

Handschaltung: Die Weichen am Bahnhof Güglingen lassen sich per Hand stellen. Das erhöht den Rangierspaß für Werner Säufferer.

Ein weiterer Endpunkt im ersten Raum ist die Senf- und Sauerkrautfabrik. Das etwa 1,40 Meter lange Reliefhaus lehnt sich an die Seitenwand des Raumes. Eine riesige Laderampe erlaubt das Anliefern von Fässern und Kisten und das Aufladen von Waren. Beim genauen Hinschauen sind in den 16 beleuchteten Fenstern des zweistöckigen Fabrikgebäudes unterschiedliche Szenen des Fabrikalltags in der alten Fabrik zu erkennen.

Die Verladestation an der Kohlenhandlung ist ein weiterer Start- und Zielpunkt für Rangierfahrten. Um sie zu erreichen, muss Werner Säufferer konzentriert rangieren und mehrere Weichen stellen. Er fährt seine Züge mit Analogtechnik und auch das Stellen der Weichen erfolgt analog. Mehrere Stellpulte sind im Einsatz, um die fünfzehn Weichen auf den rund 30 Gleismetern zu bedienen. Drei Handweichen sind auch darunter. „Das erhöht den Spaß beim Rangieren“, erläutert er.

Fahrregler, Steuer- und Stellpulte verteilen sich auf zwei schmale Regale, die im Innenbereich des Raumes unter der riesigen Holzplatte stehen. Die beiden Stromkreise werden jeweils von einem Trafo mit Fahrstrom versorgt. Ein weiterer Trafo versorgt diverse Nettigkeiten neben den Gleisen. Etwa den beleuchteten Grill am Baggersee, die Lichter der Autowerkstatt, das Feuerlicht im Backhaus oder die Rauchgeneratoren in einigen Hauskaminen. Die Züge auf dem Schattengleis unterhalb der Platte werden jedoch nicht von diesem Fahrstand aus gesteuert. Das übernimmt der Fahrstand im Nachbarzimmer. Von den Zügen, die vom anderen Raum aus kommend auf die Schattengleise fahren, ist übrigens nicht viel zu sehen. Kurz nachdem sie durch den Tunnel aus dem anderen Raum auf die Anlage einfahren, verschwinden sie bereits in den Schattenbereich. Dort geht’s nach einem U-Turn gleich wieder in Richtung Nachbarzimmer, das sie durch den unterirdischen Teil des Tunnels erreichen.

Während im ersten Raum Bauten und Figuren aus der Arbeitswelt zu sehen sind, erzeugt der zweite Raum mit seinem gebirgigen Streckenverlauf und den ländlichen Motiven Urlaubsstimmung. Die Auffahrten und Abfahrten zu den beiden Brücken hat Werner Säufferer als Anhöhen modelliert und sie mit Felsen, Bäumen, Büschen und Grasflächen ausgeschmückt.

Der zweite Raum vermittelt Urlaubsflair

Das alte Sägewerk, die Mühle mit Wasserrad, die Burgruine, das Trafohaus, der Bahnhof Susch und die Kleinstadt Kleinbach mit ihren Fachwerkhäusern geben der Anlage ein Flair von Schweiz und Schwarzwald. Die Anlagenfläche von etwa 17 Quadratmetern bietet reichlich Platz für größere Häuser wie die Pola Sägemühle oder das Gebäudeensemble mit den drei Fachwerkhäusern. Die Architekturmodelle bilden zusammen mit dem Pola-Bahnhof das Zentrum von Kleinbach. Der Kleinstadtbahnhof ist mit

Umschlagsplatz: Der Güterschuppen ist Ziel vieler Rangierfahrten. Er ist auch der Hauptumschlagplatz für Holz, Eisengitter und für andere Waren.

Steuerzentrale: Werner Säufferer setzt komplett auf Analogtechnik beim Fahren, Schalten und Stellen seiner Anlage. Jeder Raum seiner Anlage hat eine eigene Steuerzentrale.

Vorfahrt für die Bahn: Ein Vorsignal und ein Hauptsignal geben den Weg frei, damit die Stainz die Straßenwalze schnell an ihren Bestimmungsort transportieren kann.

Endstation Schüttprellbock: Der kleinere Raum der Säufferer-Anlage ist eine attraktive Rangierstrecke. Prellböcke markieren das Ende der Strecken.

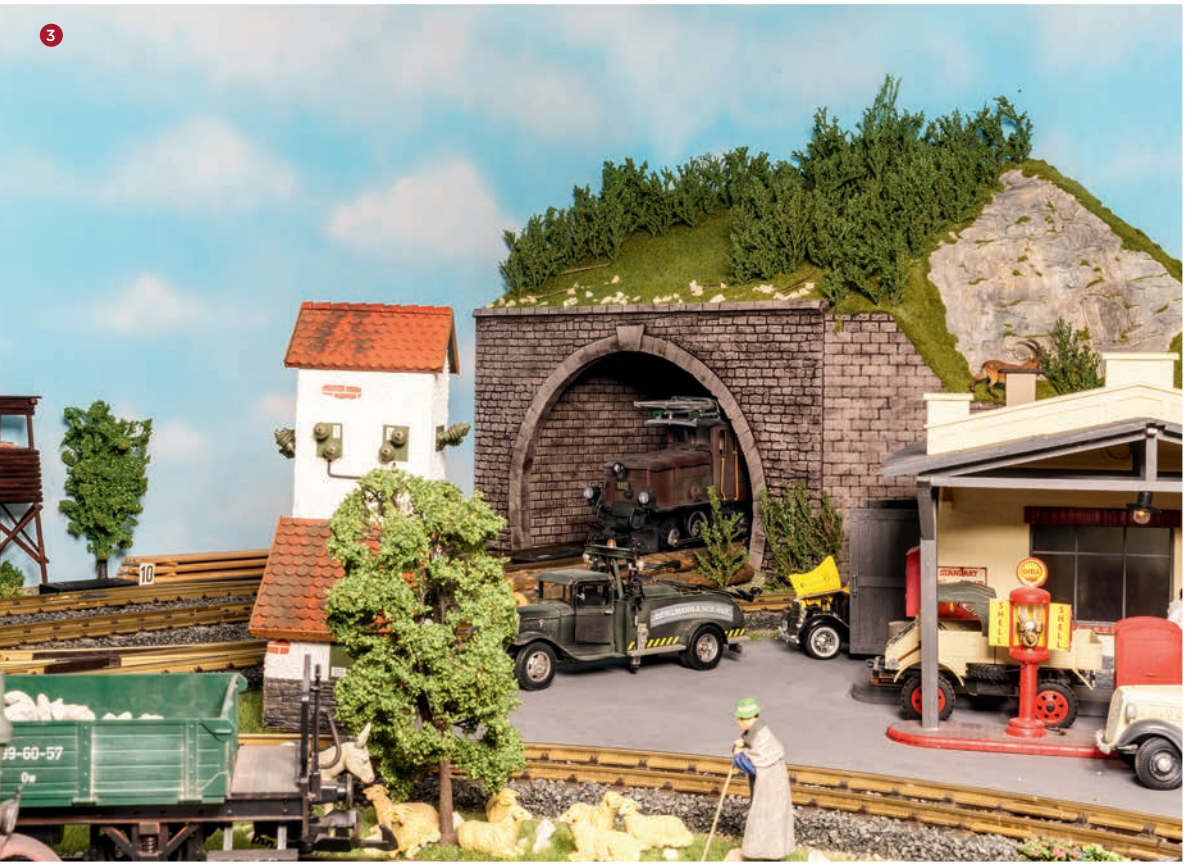
seinen zwei Durchgangsgleisen und dem Ausweichgleis der Hauptverkehrsknotenpunkt der Anlage im größeren Zimmer. Die direkt hinter dem Bahnhof liegende zweigleisige Obergurtbrücke, die die Schienen im Bahnhofsbereich überbrückt, verstärkt diesen Eindruck. Am wunderschön inszenierten Bahnhof werden die engen Vorgaben deutlich, mit denen eine LGB Bahn in geschlossenen Räumen konfrontiert ist. Die Gleise am Bahnhof bieten zwar genügend Platz für den Halt kompakter Dreikuppler wie der Harzbahn-Lok 99 6001, wenn sie mit maximal drei zweiachsigen Personenwagen unterwegs ist. Kommt das braune Krokodil der Rhätischen Bahn (Ge 6/6) mit seinen mit Holz beladenen vierachsigen Wagen vorbei, wird es eng für einen Stopp am Bahnhof. Beim Stopp am benachbarten Touristenbahnhof Susch wird es sogar für die schlanke Ballerina mit ihren Personenwagen recht eng. Dicht aufeinanderfolgende Weichen schränken die Ausweichmöglichkeiten an dieser Bahnstrecke ein. Für Werner Säufferer sind diese Beschränkungen kein Problem. Er setzt bei seinen Fahrten gerne auf kompakte Dampfloks wie die Stainz, die Kastendampflok 99 821, die französische Tenderlok Corpet-Louvet 36 (Artikel 20790), die Harzbahn Ballerina 99 6001 oder die kompakte Ellok AEG 1 Breitenau. Nur wenige Zweiachser-Wagen sind in deren Schlepptau. Auf der Anlage im größeren Zimmer sind rund 45 Gleismeter verbaut. Ein Teil davon liegt unter der Mittelgebirgslandschaft. Hier versteckt sich ein viergleisiger Schattenbahnhof, der reichlich Stellfläche für lange Züge bietet. Die gesamte Anlage in diesem Zimmer ist in drei Stromkreise geteilt. Drei Loks lassen sich mithilfe ▶

„Ein Schaustück, einfach wunderschön inszeniert“

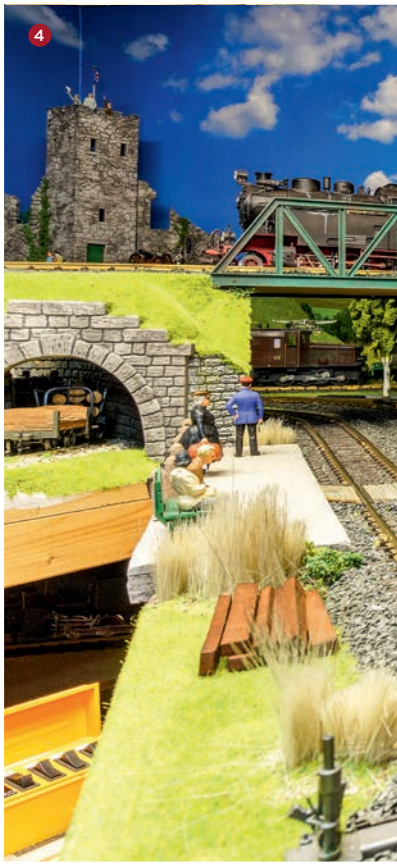
FOTOS: KÖTZLE, TEXT: ARNULF SCHÄFER

1

2



3



4

5

6

ANLAGENIMPRESSIONEN

Werner Säufferers Anlage zwingt den Blick des Betrachters ins Detail. Kaum ein Fahrgerät oder Gebäude, das nicht mit viel handwerklichem Geschick überarbeitet ist. Grund genug für die Redaktion, diesem Indoor-Kunstwerk einen zweiten Teil zum Thema Anlagenszenen zu widmen. Hier sind ein paar Appetithappen vorweg.

1 Der einständige Lokschuppen Möckmühl ist der Ausgangspunkt für viele Rangierfahrten im kleineren Raum der Säufferer-Bahn. Viele helfende Hände versorgen Dampfloks und Dieselloks vor dem Schuppen mit Brennstoffen. Am parallel verlaufenden Nachbargleis übernehmen der Lastkran und Bahnmitarbeiter das Umladen der Güter vom Lastwagen auf die Schiene. Mehrere Handweichen in diesem Gleisbereich erlauben ein sehr direktes Rangiergefühl.

2 Die beleuchteten Reliefhäuser an der Wand bringen viel Atmosphäre auf die Anlage und benötigen kaum Platz. So bleibt genügend Fläche für die verzweigte Gleisanlage. Das dreistöckige Relief-Fabrikgebäude ist ein Highlight der Säufferer-Bahn. Das Gebäude ist ein Unikat, das in Handarbeit aus über 6.000 Korkplatten hergestellt wurde. In den beleuchteten Fenstern sind Szenen aus der Arbeitswelt zu sehen.

3 Ein Doppeltunnel verbindet die Anlagen in den beiden Zimmern. Dieser Tunnel besteht aus seinem sichtbaren Bereich über der Platte und einem Tunnel unterhalb der Platte. Durch diesen nicht einsehbaren Tunnel fahren die Züge aus dem Schattenbereich im ersten Raum in den Schattenbereich und den Schattenbahnhof im zweiten Raum.

4 Am Bahnhof Kleinbach ist immer viel los. Der Kleinstadtbahnhof ist mit seinen beiden Durchgangsgleisen und dem Ausweichgleis die Drehscheibe für den Bahnverkehr auf der kleinen zweigleisigen Rundstrecke um Kleinbach herum. Das Bahnhofsgebäude ist wie viele Gebäude auf der Anlage nachträglich gealtert. Die Bahnsteige bieten ausreichend Platz für kompakte Dreikuppler mit zwei oder drei zweiachsigen Wagen.

5 Unter der Mittelgebirgslandschaft ist ein viergleisiger Schattenbahnhof montiert. Er bietet reichlich Stellfläche für lange Züge. Die Zufahrt zum Schattenbahnhof erfolgt über den anderen Raum. Die Weichen im Schattenbahnhof werden analog gestellt. Auch in diesem Gleisbereich verzichtet Werner Säufferer auf ein Gleisbildstellpult.

6 Große Tour: Die 95 Zentimeter lange, klappbare Bogenbrücke am Türeingang des zweiten Raumes ist das wichtige Verbindungsstück für die lange Rundstrecke im zweiten Raum. Die Kunststoffbrücke ist mit zwei Scharnieren an der Anlage befestigt. Die Schienen an der Scharnierseite sind abgeschrägt, sodass sie im geschlossenen Zustand ineinandergreifen. Wird die Bogenbrücke hochgeklappt, gibt sie den Zugang in den Raum frei. Im geöffneten Zustand wird die Brücke mit einer stabilen Halterung am Türrahmen befestigt.

FOTOS: KÖTZLE, TEXT: ARNULF SCHÄFER

Säufferer liebt Details: Die Sägemühlenbelegschaft schuftet, jemand repariert das Wehr am Wasserrad und eine Katze balanciert auf dem Balkongeländer.

Urlaubsstimmung: Die Anlage im zweiten Raum hat Werner Säufferer als abwechslungsreiche Strecke mit vielen Steigungen inmitten einer ländlichen Idylle erschaffen.

Kleine Tour: Die Ge 6/6 der Rhätischen Bahn ist auch einmal auf der kleinen Rundstrecke rund um Kleinbach und die Mühle unterwegs.

Handweichen: Werner Säufferer verbaute an den Bahnhöfen gerne Handweichen, um das Rangiergefühl zu erhöhen. Ansonsten setzt er auf Weichen mit Analogsteuerung über die LGB Stellpulte.

Kurzer Halt: Bahnhof Susch ist eher eine Bedarfsstation. Platz für lange Züge bietet der Bahnhof nicht.

der verbauten Analogtechnik bequem fahren. Das Stellen der Weichen erfolgt auch in diesem Raum analog, zwölf Weichen werden über Stellpulte geschaltet. Am Bahnhof Kleinbach sind zusätzlich drei Handweichen montiert.

Zwei Rundstrecken stehen zur Wahl

Die Anlage mit dem Hauch von Urlaub stellt zwei Rundstrecken zur Auswahl: eine äußere, längere Route in Form eines großen Ovals und eine kürzere Tour in Form einer Acht, die um Kleinbach und die alte Mühle herumführt. Die lange Tour startet am Bahnhof Susch und verläuft parallel zu den Seitenwänden des Raumes. Sie führt stetig steigend bis zum Sägewerk. Dann nimmt sie den Weg über die klappbare Bogenbrücke an der Eingangstür zur alten Schmiede, um danach bergab zur Burgruine und dem Bahnhof Susch zu führen.

Der Einsatz einer klappbaren Brücke an der Eingangstür eröffnet Säufferer die Möglichkeit, eine lange Rundstrecke im Zimmer aufzubauen. Sie überbrückt die freie Innenfläche der Anlage im relativ schmalen Türbereich und gibt im geöffneten Zustand den Weg in den Raum frei. Wird sie heruntergeklappt, schließt sie das Gleisoval und erlaubt so eine Fahrt auf der großen Rundstrecke. Die Route bietet mit ihren leichten Steigungen und den R3-Kurven beste Voraussetzungen für den Einsatz großer Loks und vieler langer Personen- und Güterwagen.

Die Route um Kleinbach ist kurz und kurvig

Die zweite Route ist kürzer und kurviger. Vom Kleinbacher Bahnhof geht's am Bahnhof Susch vorbei, um die alte Kornmühle herum bergauf bis zur Bahnbrücke bei Kleinbach. Die zweigleisige Brücke überquert die Gleisstrecke am Bahnhof. Anschließend führt Route zwei bergab um den Ort herum bis zum Bahnhof der Kleinstadt. Diese Strecke ist durchgehend zweigleisig ausgebaut. Wie auf der gesamten übrigen Strecke sind die Gleise mit Echtschotter eingeschottert. Säufferer hat ihn gemahlen und mit farblosem Lack um die Gleise herum fixiert. Das sieht beeindruckend echt aus, wie so vieles auf der Zimmerbahn von Werner Säufferer.

GLEISPLAN | Anlagensteckbrief

Bau:	2006 bis 2015
Gleismeter (ohne Schattenbereich):	70 Meter
Fläche (ohne Schattenbereich):	30 Quadratmeter
Fahrbetrieb:	analog
Stromkreise:	2 in Raum 1, 3 in Raum 2
Weichen-schaltung:	analog über Stellpulte, einige Weichen mit Hand-steuerung
Anzahl Weichen:	30 Weichen, davon 6 Handweichen
Brücken:	2
Längste Brücke:	klappbare Bogen-brücke 0,95 Meter
Bahnhöfe:	Güglingen (Raum 1), Kleinbach und Susch (Raum 2)
Besonderheiten:	Installation in zwei Räumen

FOTOS: KÖTZLE, TEXT: ARNULF SCHÄFER

Diesel, Dampf und Zuckerrohr

Die einen heißen Emma, Bertha, Monika oder Yvonne und haben eine bunte Lackierung aus Hell- und Dunkelgrün mit messingfarbenen Zierstreifen. Andere tragen keinen Namen, sondern nur ein Firmenschild und kommen in einem schlichten schwarzen Outfit daher.

Die Älteren verlangen nach Kohle, die Jüngeren stehen auf Diesel. Die meisten sind Zweiachser, doch es gibt auch drei- und vierachsige Exemplare. Bei allen Unterschieden haben die kleinen Lokomotiven eines gemeinsam: Sie gehören zur Kategorie der Feldbahnen. Diese Schmalspurbahnen mit Spurweiten zwischen 400 und 1.000 Millimetern erlebten ihre Blütezeit in der ersten Hälfte des vergangenen 20. Jahrhunderts. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden ihre Aufgaben – in erster Linie Materialtransport – zunehmend von Lastkraftwagen und elektrischen Förderbändern übernommen. Die wirtschaftliche Bedeutung und damit auch die Zahl der Feldbahnen ging stark zurück. Inzwischen allerdings widmen sich viele Museen und Schmalspurfreunde dem Schutz der noch erhaltenen Fahrzeuge und restaurieren stillgelegte Feldbahnanlagen.

Auch LBG zeigt beim Thema Feldbahn Präsenz und bringt in den kommenden Monaten die Neuauflagen dreier bedeutender Vorbilder: der Deutz OMZ 117F, einer Orenstein & Koppel und der US-amerikanischen Olomana. Bei der Deutz-Maschine handelt es sich um ein Dieselfahrzeug der Epoche IV, bei der Orenstein & Koppel um eine Dampflokomotive der Epoche III. Eine Besonderheit stellt die in einer Zuckerrohrplantage auf

Hawaii eingesetzte Olomana dar: 1883 erbaut, wurde sie ursprünglich mit Kohle beheizt, 1928 dann auf Öl umgestellt. Versuchsweise hat man die gut acht Tonnen schwere Lok auch mit Zuckerrohrabfällen befeuert. Im Prinzip funktionierte das auch; der alternative Brennstoff sorgte für ausreichend Hitze. Allerdings hinterließ er im Feuerraum hartnäckige Verbrennungsrückstände, die nur sehr schwer zu entfernen waren und einen Dauerbetrieb verhinderten.

Feldbahnen sind – wie schon der Name sagt – Bahnen, deren Gleise mit einfachen Mitteln auf dem Feld verlegt werden. Ihren Ursprung nahmen sie im 19. Jahrhundert auf einem Acker südlich von Paris. Dort besaß die Familie Decauville einen mehrere Hundert Hektar großen Zuckerrübenbetrieb. Besonders nach schweren Regenfällen war das Einbringen der Ernte mühsam und zeitraubend, wenn die Pferdefuhrwerke auf den nassen Äckern und verschlammten Feldwegen kaum vorankamen. Im Herbst 1875 hatte Paul Decauville die geniale Idee, jeweils zwei parallele Eisenstangen und einige Flacheisen als Querträger zu leiterähnlichen, transportablen Schienenelementen zusammenzufügen. Auf den improvisierten Schienen wurden dann die mit Rüben befüllten Transportkarren gezogen, die sonst im aufgeweichten Boden steckengeblieben wären.

Damit war die Ernte gerettet und der Grundstein für ein kleines Feldbahn-Imperium gelegt. Schon zwei Jahre später gab der clevere Landmann seine Landwirtschaft auf, verlegte sich auf die industrielle Produktion seiner tragbaren Schienen und begann mit der Entwicklung dazu passender Lokomotiven und Wagen. Bereits 1880 sollen 3.000 Bestellungen eingegangen sein. Die Idee der Feldbahn verbreitete sich rasch, sowohl in der Landwirtschaft und Industrie als auch beim Militär und im Tourismus. So beförderte 1889 eine Decauville-Dampfbahn auf der Weltausstellung in Paris rund sechs Millionen Besucher zum neu erbauten Eiffelturm. Auch bei der Weltausstellung im Jahr 1900 machte das Unternehmen von sich reden, diesmal mit einer elektrischen Schmalspurbahn. Während des Ersten Weltkrieges bauten die Heere Frankreichs, Großbritanniens und Deutschlands auf beiden Seiten der Westfront zahlreiche Feldbahnen mit einer Spurweite von 600 Millimetern. Für den Transport von Munition, Waffen und Nachschub sollen bis Kriegsende rund 7.500 Kilometer Schienen verlegt worden sein. ▶

Ein wunderschön erhaltenes Exemplar der Deutz OMZ 117 mit zwei Zylindern und hier 600 Millimetern Spurweite.

FOTOS: EVAK, FELDBAHN- UND INDUSTREMUSEUM WIESLOCH E.V., MICHAEL LINNENBACH
TEXT: ROLAND BISCHOFF

Eine Orenstein & Koppel Mallet des Frankfurter Feldbahnmuseums. Eine O&K dieser Bauart lief in der Zuckerfabrik Gending bei Probolinggo/Java.

DAS NEUE FELDBAHNTRIO VON LGB

Mit der Neuauflage dreier Feldbahnlokomotiven erfüllt LGB die Wünsche vieler Gartenbahner, die mit den kleinen Arbeitsloks reizvolle Akzente setzen und ihre Anlage bereichern wollen. Alle drei Modelle wurden gegenüber den früheren Versionen technisch gründlich überarbeitet und zudem optisch verfeinert.

DAS DIESELFAHRZEUG
Die Feldbahndiesellok der KJF verkörpert der Zustand der Epoche IV. Vorbild ist die Deutz OMZ 117F. Ursprünglich besaß diese Lok einen wassergekühlten Zweitakt-Dieselmotor, der im Lauf der Zeit bei einigen Exemplaren gegen einen luftgekühlten Viertakt-Diesel ausgetauscht wurde. Das LGB Modell ist reichhaltig und fein detailliert sowie aufwendig beschriftet. Die Motor- und Getriebeeinheit wurde technisch verbessert. Beide Radsätze der schwarz-rot lackierten Lokomotive sind angetrieben. Zudem sitzt in dem offenen, vorbildgerecht gestalteten Führerstand ein Lokführer in typischer Arbeitskleidung.

Länge über Puffer: 19 Zentimeter | **Art.** 25910

DIE DAMPFMASCHINE
Die Dampflokomotive KJF Nr. 1 ist eine Reminiszenz an die zahlreichen Kleinbahnen der Epoche III. Das Vorbild hat Orenstein & Koppel einst in einer hohen Stückzahl gefertigt. Solche und ähnliche kleine Dampflokomotiven zogen die Güterloren zahlreicher Feld-, Industrie- und Waldbahnen. Das neue Modell ist äußerst detailliert und fein beschriftet. Motor und Getriebeeinheit der schwarz-grünen Lok wurden technisch verbessert. Gestänge und Steuerung des an beiden Achsen angetriebenen Modells sind voll funktionsfähig. Im vorbildgerechten Führerstand steht ein Lokführer, der den realistischen Eindruck unterstreicht.

Länge über Puffer: 21 Zentimeter
Art. 24140

DER EXOT
Die knuffige Feldbahndampflok Olomana ist in den USA bestens bekannt. 1883 von der Firma Baldwin gebaut, kam sie in Zuckerrohrplantagen auf Hawaii zum Einsatz. 1944 wurde sie ausgemustert und steht nach der Restaurierung heute im Museum. Auf vielfachen Kundenwunsch bringt LGB nun eine Neuauflage der Olomana. Das Modell mit beleuchtetem Spitzensignal ist originalgetreu gestaltet – von der Lackierung über den Führerstand bis zum typischen Durchblick zwischen Kessel und Fahrwerk. Der starke Motor und zwei angetriebene Achsen mit Haftreifen sorgen für eine zuverlässige Traktion.

Länge über Puffer: 28 Zentimeter
Art. 23130

Die Decauville'sche Idee einer leicht zu verlegenden Feldbahn breitete sich auch in der Land- und Forstwirtschaft sowie in der Industrie rasch aus. Im Prinzip setzte man die „eisernen Arbeitspferde" überall dort als Transportmittel ein, wo Pferdefuhrwerke die anstehenden Aufgaben nicht mehr bewältigen konnten, eine fest verlegte Schmalspur- oder gar Regelspurbahn jedoch zu teuer war. In der Forstwirtschaft zum Beispiel sorgten sogenannte Waldbahnen für den Abtransport des geschlagenen Holzes zu den Sägewerken. Die Schienen ließen sich leicht dorthin verlegen, wo gerade viele Bäume gefällt wurden. Mitte des 20. Jahrhunderts wurden die Waldbahnen in Westeuropa fast vollständig von Lastwagen verdrängt, auf den alten Trassen entstanden neue Forstwege. In Osteuropa konnten sich Waldbahnen länger halten. In Russland und Ungarn sind auch heute noch einige Strecken vorhanden, während die zahlreichen rumänischen Waldbahnen in den 1990er-Jahren aufgegeben wurden.

Die Olomana der Baldwin Locomotive Works, Philadephia, ist die kleine Schwester großartiger Dampfloks wie die 2-6-0 Mogul oder die 2-8-0 Consolidation.

Beachtliche wirtschaftliche Bedeutung

Beachtliche Bedeutung hatten die kleinen Schmalspurbahnen für Industriezweige, die eigene Rohstoffquellen besaßen und von dort große Mengen an Material für die interne Weiterverarbeitung abtransportieren mussten. So war es naheliegend, dass sich Ziegeleien, Steinbrüche, Kiesgruben, Torf- und Bergwerke bald der Feldbahnen bedienten. Auch Materialtransporte auf Großbaustellen und in Fabriken waren verbreitete Einsatzgebiete. Als sogenannte Treidelbahn – einst eine Domäne von Zugtieren – dienten Feldbahnenlokomotiven auch zum Ziehen von Schiffen entlang von Kanälen oder durch Schleusen.

Egal, in welchem Bereich sich die auch als Lorenbahn bezeichneten Schmalspurbahnen etabliert hatten – spätestens Mitte der 1950er-Jahre begann ihr Niedergang. Vor allem die fortschreitende Verbreitung von Lastkraftwagen und der intensive Straßenbau ließen die Feldbahnen mit ihren personalintensiven Bau- und Betriebsweisen ins Hintertreffen geraten. Eingesetzt werden sie heute fast nur noch dort, wo ein weicher Untergrund oder beengte Platzverhältnisse den Einsatz von Lastwagen verhindern. Von wenigen Ausnahmen wie Großgärtnereien oder Ziegelwerken abgesehen, gibt es Feldbahnen praktisch nur noch in Moorgebieten als Torfbahn oder im Bergbau als Erzbahn. In Deutschland finden sich aktive Feldbahnen für den industriellen Torfabbau vor allem in Niedersachsen und Schleswig-Holstein. So gibt es durchaus noch Torfwerke mit 40 Kilometer langen Feldbahnstrecken, auf denen 25 Lokomotiven und 325 Loren unterwegs sind. Zum Teil bieten sie auch Ausflugsfahrten an.

Unabhängig davon gibt es für Schmalspurfans genug Möglichkeiten, mit einer Feldbahn durchs Gelände zu zuckeln. Vielerorts kümmern sich Privatinitiativen und Museen um den Erhalt historischer Anlagen. Unter dem Link „https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_von_Feldbahnmuseen_und_Feldbahnen_mit_Fahrbetrieb" findet man im Internet eine Liste mit 87 deutschen Feldbahnmuseen und Feldbahnen mit Fahrbetrieb. Die Aufstellung erhebt nicht den Anspruch, vollständig zu sein. Sie nennt auch 29 Feldbahnen in den Niederlanden, der Schweiz, Österreich, Russland und Tschechien. Ein ganz besonderer Feldbahn-Solitär findet sich im „Railroad Museum of Pennsylvania" in Strasburg, USA. Das Eisenbahnmuseum des kleinen Städtchens ist stolzer Hüter der Olomana. Die berühmte Schmalspurlok (913 Millimeter, 3 feet) wurde 1883 von Baldwin in Pennsylvania erbaut und dann in einer zweimonatigen Seereise von der Ostküste der USA um Kap Horn herum nach Hawaii verschifft. Dort verrichtete sie auf den Plantagen der Waimanalo Sugar Company 62 Jahre lang ihren Dienst und brachte Zuckerrohr von den Feldern zur Raffinerie. Anfangs der 1950er-Jahre kam sie nach Kalifornien, wo sie die beiden Eisenbahnfans Gerald Best und Ward Kimball restaurierten und von Öl- auf Holzfeuerung umstellten. Kimball betrieb auf seinem Anwesen eine kleine Schmalspurbahn und wurde öfters von Walt Disney besucht. Der geniale Comic-Künstler soll von der Olomana so begeistert gewesen sein, dass er sie als „vollkommen geeignet für Micky Maus" bezeichnet habe. In der Tat: Ambitionierte Disney-Fans erkennen im Zeichentrickfilm „Dumbo" die Olomana mühelos wieder – als kleine Dampflok „Casey Jr.". Und auch im Disneyland in Kalifornien und in Paris können Feldbahnfans auf eine Olomana im Comic-Stil treffen: Dort zieht die knuffige Lok den Zirkuszug Casey Jr., eine Familienachterbahn.

FOTOS: DEREK RAMSEY, TEXT: ROLAND BISCHOFF

Tolle Aussichten

Zum 40sten Jubiläum der legendären GoldenPass-Panoramawagen plant LGB 2016 zwei aufwendige Wagensets. Wer schnell bestellt, hat die Möglichkeit, die Ausnahmewagen zu bekommen.

Erster Panoramazug der Welt: Schon 1976 nahm die Montreux-Berner-Oberlandbahn den ersten Panoramawagen in Betrieb, um ihren Fahrgästen einen großzügigen Ausblick auf das märchenhafte Alpenpanorama zu bieten. Bis heute ist die GoldenPass Line ein Publikumsmagnet.

Panoramawagen der verschiedenen Schweizer Schmalspurbahnen haben bei LGB lange Tradition. Ob Glacier-Express, Matterhorn Gotthardbahn oder Arosa-Express, immer fanden und finden Fans und Sammler aktuelles Rollmaterial weltweit bekannter Züge im Neuheitensortiment für die Gartenbahn wieder.

Das neueste „Schweizer" Projekt, das die Modellmacher bei LGB umtreibt, heißt GoldenPass Panoramic der Montreux Berner Oberland-Bahn, kurz MOB. Zwei Wagensets konzipierte man mit bekannt viel Liebe zum Detail und nicht zuletzt gewohnter Hingabe an Originalität von Farbgebung und Beschriftung der auffällig gold-weiß lackierten Luxusgefährte. Die Modelle sind mit kompletter Inneneinrichtung und -beleuchtung versehen, die großen Türen lassen sich öffnen. Mit den beiden Wagensets, bestehend aus dem „Erstklasswagen" As 114 und dem „Zweitklasswagen" Bs 251 sowie den „Zweitklasswagen" Bs 223 und Bs 252 lässt sich so ein vorbildgerechter Panoramazug formieren. Als Zugpferde eignen sich dabei die Elektrolokomotive Ge 4/4 MOB (Art. 27425) oder die bis 1998 in Produktion befindliche blau-beige Ge 4/4 MOB (Art. 20420).

Wer die Panoramawagen haben will, sollte es seinem Händler sagen.

Allerdings ist der Produktionsaufwand in Sachen Werkzeuge, Farbgebung und Beschriftung so enorm, dass man am besten vorher wissen sollte, ob auch entsprechend Interesse an diesen außergewöhnlichen Sammlerstücken bei den Gartenbahn-Fans der Schweizer Schmalspur vorhanden ist. Deshalb schnell bestellen, damit das Projekt auch umgesetzt werden kann.

Wer diesen Zug also nicht nur im Berner Oberland, sondern auch im eigenen Garten sehen möchte, sollte das dem Händler seines Vertrauens kundtun. Und die Chancen, dass dieser Wunsch erfüllt wird, stehen gut. Denn die wunderschöne und traditionsreiche Strecke mit ihren Pässen und dem atemberaubenden Blick auf 4000er-Gipfel genießt ebenso wie ihre Züge der „GoldenPass Line" allergrößte Bekanntheit und regen touristischen Zuspruch. Ein Muss also für Modellbahner, die die voralpine Märchenwelt auch bei sich zu Hause oder im Verein realisiert haben.

Der erste Panoramazug der Welt

Die MOB, gegründet 1890 zum Streckenbau im Simmental, betreibt im Wesentlichen die gut 75 Kilometer lange Meterspurstrecke von Montreux am Genfersee nach Lenk. Bis zu Kilometer 62,2 verkehrt die GoldenPass Line, zu der neben dem historischen GoldenPass Classic eben auch der Aussichtszug GoldenPass Panoramic gehören. ▶

FOTOS: BRIYYZ, KÖTZLE, LGB; TEXT: ALEXANDER STROBEL

Von Montreux nach Zweisimmen: Die GoldenPass Line durchquert auf einer Länge von 62,2 Kilometern die paradiesische Vorgebirgslandschaft der Kantone Waadt, Freiburg und Bern und überwindet dabei etwa 860 Höhenmeter.

Bergtour im Wohnzimmersessel: Der GoldenPass Panoramic passiert auf seiner Reise nach Zweisimmen 36 Stationen und Haltepunkte. Das malerische Städtchen Château-d'Oex liegt etwa auf halber Strecke auf 965 Metern Höhe.

Der Jubilar: Er war der erste MOB-Panoramawagen (hier noch in ursprünglicher Farbgebung). Der As 110 aus dem Jahr 1976 blieb mit Ausnahme der späteren Weiß-Gold-Lackierung bis heute als einziger Panoramawagen in seiner baulichen Ursprungsversion erhalten (Aufnahme im Bahnhof Zweisimmen).

Als Passagier durchquert man ein ebenso unvergleichliches wie atemberaubendes Landschaftsensemble, das aus dem fahrenden Zug eben nur durch größtmögliche Fenster vollständig gewürdigt werden kann. Genau aus diesem Grund kamen bei der MOB ab 1976 „Panoramawagen" zum Einsatz. Ihre Fenster reichen bis in den Dachbereich hinein und erlauben eine besonders gute Sicht auf das Panorama der Schweizer Alpen. Dieser Erkenntnis verdankt der erste Panoramazug der Welt seinen Einsatz.

40 Jahre Panoramawagen

Der ursprüngliche Prototyp und „Erstklasswagen" As 110 wurde beim ehemaligen Bieler Nutzfahrzeughersteller Ramseier+Jenzer noch auf dem Untergestell eines alten Holzkastenwagens aufgebaut. 1979 lieferte die Firma drei weitere Wagen, darunter zwei der zweiten Klasse (vorm. Bs 220 und 221) und ein weiterer für die Erste (As 111). Bei allen bedingten die in eine 45-Grad-Dachschräge eingelassenen zusätzlichen Fenster die auffällige und bis heute typische, etwas kantige Form. Das Panorama-Quartett entsprach damals der maximalen Anhängelast der zur Verfügung stehenden Loks der MOB und fuhr als „Panoramic Express". Ein komplettes zweites Wagenset (As 112, As 113, Bs 222, Bs 223) schaffte man 1982 an und ergänzte es nach der Inbetriebnahme der Loks vom Typ GDe 4/4 6000 1983 auf fünf Wagen pro Zug (As 114, Bs 225). Die 1993 aufgrund einer Ausschreibung beim italienischen Hersteller Breda für MOB, BVZ (Brig-Visp-Zermatt-Bahn) und FO (Furka-Oberalp-Bahn) georderten 18 Panoramawagen entsprachen in vieler Hinsicht den R+J-Bauten. Besondere Neuerung waren vor allem die außenbündigen Schwenkschiebetüren. Nur vier Wagen dieser Lieferung bezog die MOB. Darunter neben den außergewöhnlichen Steuerwagen des „Crystal Panoramic Express" Arst 151 und 152 die Erstklasswagen As 153 und 154, die im Jahr 2000 zur zweiten Klasse umfirmierten (jetzt Bs 251 und 252). Im gleichen Jahr war die Geburtsstunde des „GoldenPass Panoramic", der aber erst ab 2002 seinen Anstrich in Weiß-Gold änderte und sein heute gültiges Logo bekam. Die Wagenkästen der alten R+J-Gefährte, auch As 114 und Bs 223 wurden auf Breda-Maße um 1,48 Meter verlängert, bekamen wie ihre neueren Pendants breitere geklebte statt der gummigefassten Fenster und nur noch eine Einstiegstü-

Unterwegs seit 1983: Der Panoramawagen erster Klasse As 114 wurde 2003 neu bestuhlt, um 1,48 Meter verlängert und bekam das weiß-goldene Outfit.

HIGHLIGHTS

Wagensets Panoramawagen der Montreux Berner Oberlandbahn, Art. 39666 (Wagen As 114 und Bs 251) und 39667 (Bs 223 und 252)

1. Komplette Inneneinrichtung
2. Innenbeleuchtung
3. Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung Epoche VI
4. Türen zum Öffnen
5. Länge über Puffer je 68 cm
6. Einmalige Serie, Jubiläumsmodell

1982 mit Bar ausgeliefert: Wie der As 114 wurde der Bs 223 im Jahr 2003 auf den Panoramic-Standard umgebaut und bekam auch Schwenkschiebetüren.

Kein Umbau nötig: Die erst 2000 gebauten As 153 und 154 verwandelte man in Bs 251 und 252 der zweiten Klasse. 2003 wurden sie in Weiß-Gold lackiert.

DIE ZUGTIERE

MOB-Loks von LGB

Die Ge 4/4 MOB (Art. 27425) mit ihrer aufwendigen Lackierung bildet zusammen mit den Wagensets einen vorbildgerechten Panoramazug der Montreux Berner Oberland-Bahn.

Auch die Ge 4/4 MOB (Art. 20420; bis 1998 in Produktion) harmoniert mit den Panoramawagen.

GUTE BEISPIELE

Panoramawagen von LGB

Fest im Programm bei LGB sind schon seit langer Zeit die Panoramawagen des Glacier-Express (aktuell Art. 33666 und 33667).

re pro Seite. Die aber in elektrifizierter Schwenkschiebeausführung. Der Bs 223 verlor bei diesem Umbau seine 1987 installierte Stehbar. Genau in diesem Zustand der Epoche VI sollen die LGB Wagensets 2016 ausgeliefert werden.

Schon 2018 steht bei der MOB eine großartige Neuerung an. Sie nennt sich TransGoldenPass. Ein revolutionäres Drehgestell-System erlaubt dem Zug in Zweisimmen, sich an die verschiedenen Spurbreiten anzupassen. Die Tests dazu wurden schon 2010 erfolgreich absolviert. Dann ist es möglich, die traumhafte Strecke von Montreux bis nach Interlaken im GoldenPass zu genießen. Drei Stunden großes Alpenkino! Mit Speisewagen und allem Komfort. Der GoldenPass Panoramic hat Zukunft.

FOTOS: MARKUS GIGER, GOLDENPASSLINE, KÖTZLE, LGB, NAC, HP. TEUTSCHMANN; TEXT: ALEXANDER STROBEL

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

STEFAN KÜHNLEIN

Winterzeit – Freud und Leid des Gartenbahners

50–150, 350–600, 700–900, oder 917 kg/m³. Das sind Zahlen für die Schneearten und Schneedichten für den Raum Deutschland. 50–150 kg/m³ ist der Neuschnee und 917 kg/m³ bedeutet porenfreies Eis. Wenn das erreicht ist, geht im Garten gar nichts mehr! Der Wintereinbruch überrascht die Gartenbahner in der südlichen Region meist schon Ende Oktober bis Anfang November mit Frost und leichtem Schnee. Aber die Gartenbahn ist ja wetterfest. Was macht dann Schnee schon aus? Jetzt kommt der Knackpunkt: der Frost! Der macht allen Materialien Schwierigkeiten. Kunststoff wird spröde und bricht leicht, Elektronik verträgt nur geringe Minustemperaturen und die Kupferkabel können „brechen“, wenn sie nicht 80 Zentimeter tief in der Erde – frostsicher – eingebuddelt sind. Die Frage lautet: Lass ich die Gartenbahn draußen oder räume ich alles weg? Verkabelung und Schienen komplett zu demontieren, macht vor allem bei großen Anlagen, schon aus Zeitgründen keinen Sinn. Häuser und Figuren können „eingemottet“ werden. Lokomotiven und Anhänger sollten in jedem Falle unter Dach.

Die Vorbereitung: Man sollte frühzeitig, spätestens Anfang November die Loks und Wagen (sauber!) in ein „frostsicheres“ Quartier bringen. Wer weiter im Westen wohnt oder auch im hohen Norden hat hier sicherlich eine andere Jahreszeiteneinteilung.

Übergangszeit: Wer in der Übergangszeit mit Nachtfrösten – Herbstzeit bis zum Winteranfang – lange Freude an seiner Gartenbahn haben möchte, sollte auch beachten, dass sich am Gehäuseinneren der Lokomotiven Kondenswasser bildet. Bei leichtem Frost ist dies keine große Gefahr, sondern erst dann, wenn die Sonne auf Gehäuse oder Kessel scheint. Dann kann ein Tropfen schon genügen, um den Decoder abrauchen zu lassen. Ohne Elektronik, also bei älteren Stainzen und im Analogbetrieb ist die Gefahr geringer. Die Herbstneuheit V 200 hat über dem Decoder einen Schutzdeckel erhalten. Vorbildlich!

Freude am Winter: Wenn der Neuschnee als Pulverschnee (100–200 kg/m³) die zauberhafte Modellbahnlandschaft bedeckt, die Sonne noch die Schneekristalle glitzern lässt und ein RhB-Zug auf der Anlage mit seinem Schienenräumer den leichten Schnee von den Schienen schiebt. Das ist die Freude des Gartenbahners im Winter. Dampflokliebhaber genießen noch zusätzlich die Dampfwolke aus dem Schornstein. Natürlich gibt auch bei Schnee die Nachtbeleuchtung der Häuser auf Gartenbahnanlagen, gepaart mit einem Zug, ein reizvolles Stimmungsbild. Der Gartenbahner fühlt sich schnell in den Harz, ins Zillertal oder zur Rhätischen Bahn (RhB) nach Graubünden versetzt. Ist der Schnee erst mal „gelagert“, kommt von LGB der Klimaschneepflug oder vielleicht eine Dampfschneeschleuder zum Einsatz, um die Gleise frei zu räumen. Das ist dann Romantik pur, wenn der Zug wie im Krimiroman „Mord im Orient-Express“ im Schnee stecken bleibt und frei geräumt werden muss. Wer ganz harten Winterbetrieb fahren möchte (Thema RhB oder Brockenbahn), der sollte auch die Weichenheizung nicht vergessen!

Nix für ungut und der kalendarische oder astronomische Winteranfang ist 2015 erst am 21.12.!

Kein Filmschaumschnee, sondern echte weiße Pracht auf der Anlage von Stefan Kühnlein in Hummeltal.

Ein Fest für Gartenbahner

Erstmals war LGB auf der IMA und den Märklintagen mit einer eigenen Halle vertreten: die EWS-Arena im Zeichen der Gartenbahn.

Einfach wunderschön: Modellbahner aus Neupetershain bei Cottbus präsentierten eine 17 Meter lange Waldbahnanlage.

Clubgeschenk für IMA-Besucher: Ein Scheibenschwamm sorgt für freie Sicht im Auto.

Einblicke: Die Profis von LGB und Märklin demonstrierten Besuchern die Arbeitsschritte bei der Modellentwicklung.

Spur G ist eine eigene und vor allem sehr abwechslungsreiche Welt. So war es auch wirklich Zeit, dass dem Gartenbahnthema im Rahmen der Internationalen Modellbahn Ausstellung und der Märklintage ein eigener Standort zugesprochen wurde, an dem alle LGB Freunde ein Forum finden konnten. Großer Dank gilt den anwesenden Gartenbahnvereinen. Sie investierten sehr viel Zeit und Aufwand, ihre wirklich raumgreifenden Anlagen nach Göppingen zu transportieren und während der drei tollen Tage dieses gigantischen Modellbahn-Events zu betreiben. Nicht zuletzt sorgten sie mit dem LGB Team so für regen Zulauf, der gegenüber der Veranstaltung zwei Jahre zuvor nach Meinung aller Aussteller deutlich zugenommen hat. Vonseiten LGB/Märklin boten Fachleute aus Göppingen und Györ (Ungarn) per Computer kompetente Einblicke in die Entwicklung von Loks und Wagen, zeigten die Neuheiten des Jahres und luden zur Praxisvorführung und zum Ausprobieren der digitalen Anlagensteuerung per Central Station 2 ein. Lange gesuchte Ersatzteile oder Zubehör gab es bei namhaften Händlern und Herstellern in der Arena. Wem der Messetrubel zu viel wurde, fand an der Freianlage meditative Entspannung. Für LGB Club-Mitglieder gab es sogar ein Messepräsent.

Typisch Gartenbahn: Die Anlage vor der EWS-Arena, betreut von den Gartenbahnfreunden Brigachtal, lädt zum Entspannen ein.

FOTOS: KÖTZLE, TEXT: ALEXANDER STROBEL

Exklusiv: das C

Exklusives Güterverkehrs-Dickschiff nur für Clubmitglieder: ein Kesselwagen der Rhätischen Bahn in Sonderausführung mit Verbandswerbung der Bündner Brennstoffhändler.

LGB CLUBMODELL 2016
47833 RHB KESSELWAGEN

1. Bauart Za Epoche VI in Sonderausführung
2. Werbeaufschrift der Bündner Brennstoffhändler
3. Kessel lässt sich befüllen und entleeren
4. Vorbildgerechte neue Kesselbühne
5. Metallradsätze

lubmodell 2016

Ein Herz für Ölheizung: Natürlich setzt sich der Verband Bündner Brennstoffhändler auch für alternative Heizmittel wie Holzpellets ein. Dieser RhB-Kesselwagen mit der Aufschrift „Heizen mit Öl – entschieden richtig“ demonstriert allerdings deutlich, wofür er gebaut ist. Das Modell gibt die Bauart Za in Sonderausführung mit Werbeaufschrift der Bündner Brennstoffhändler originalgetreu in Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI wieder. Es besitzt eine vorbildgerechte neue Kesselbühne ohne Geländer und lässt sich befüllen und entleeren. Länge über Puffer: 48 Zentimeter. Der Kesselwagen wird im Jahr 2016 in einer einmaligen Serie exklusiv für die Mitglieder des LGB Clubs gefertigt.

Bestellhinweis

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

Wichtig

Ob per Bestellcoupon oder mit der Clubkarte: Bestellschluss für den Clubwagen ist am **30. April 2016.** Voraussichtlicher Lieferbeginn: **3. Quartal 2016.** Ein personalisiertes Echtheitszertifikat wird jedem Bezieher voraussichtlich zum Jahresende 2016 direkt zugesandt. **Art. 47833**

Clubreisen 2016

Bitte jetzt schon vormerken: Die Clubreisen 2016 führen Clubmitglieder in die Schweiz und nach Österreich. So steht im Frühjahr bei einer Fahrt zu den Eidgenossen das Traumthema Montreux Berner Oberland-Bahn und GoldenPass an. Kein Wunder, stehen doch auch bei LGB im nächsten Jahr zwei Modellsets der Panoramawagen des GoldenPass Express auf dem Programm. In die Alpenrepublik geht's im Oktober mit Sonder- und Nostalgiezügen rund um Wien und Niederösterreich. Waldviertel, Semmeringrundfahrt und ein Tagesausflug zum Märklin/LGB Werk ins ungarische Györ sind die Erkundungsziele. Wir halten Sie auf dem Laufenden.

Die Montreux Berner Oberlandbahn und ihre GoldenPassLine

Die Jahres-DVD Teil 2 für Clubmitglieder

Ein Jahr mit LGB: Die Jahres-DVD 2015 Teil 2 bringt erneut eine vielseitige Themensammlung für Gartenbahnfans. Dieter Gayh aus Hamburg erzählt, woher die Idee zu seiner Anlage mit Wasserfall kam. Mike Lorbeer, Modellbauer aus Berlin, verpasst dem Toilettenhäuschen im zweiten Teil der Baugeschichte endlich Dach und Türen und wir zeigen eine Super-Gartenbahn aus den USA mit Koi-Karpfenteich. RhB-Spezialist Paider Härtli spricht darüber, wie die neuen Pullmann-Wagen heute eingesetzt werden, Märklin Geschäftsführer Wolfrad Bächle erklärt, wie es zu einer Dampflok auf seinem Garagendach kam, und wir besuchen ein Gartenbahnparadies in Sulz mit 600 Metern Gleis auf 450 Quadratmetern.

Staunenswerte Spur-G-Geschichten, Bautipps und Anlagen, Anlagen, Anlagen: Jahres-DVD 2015 Teil 2

Fotowettbewerb

Die Reise ins Bahnparadies Schweiz haben die Clubmitglieder hervorragend fotografisch dokumentiert. Umso schwerer war es für die Jury aus Profifotografen und Redaktion, den Gewinner des Fotowettbewerbs auszuwählen. Gewonnen hat ein Idyll von Michael Heid aus Ludwigshafen: Der Dampfsonderzug auf der Furka-Bergstrecke bei einer Scheinanfahrt. Damit gewinnt Michael Heid die Güterzug-Tenderdampflok Baureihe 094 (Art. 37162) von Märklin. Und für alle Clubreisenden gab es vom Club als Präsent das Buch „Gotthard – Königin der Alpenbahnen“ von Märklin TV-Redakteur Klaus Eckert.

Das Siegerfoto von Michael Heid: Scheinanfahrt auf der Furka-Bergstrecke.

FOTOS: PETER ALDER, FONDATION DES CHEMINS DE FER DU KAESERBERG, MICHAEL HEID, LGB; TEXT: ROCHUS RADEMACHER, ALEXANDER STROBEL

Der Kaeserberg

CHEMINS DE FER DU KAESERBERG

Die Schweiz der 90er mit 2.045 Metern Gleis und 120 Zügen

Die Chemins de fer du Kaeserberg sind die größte dem Publikum zugängliche Modelleisenbahnwelt der Schweiz und stellen drei Bahnen dar: die SBB, die RhB und die immaginäre KBB. Die detailgetreu gestaltete, riesige Modellbahnwelt am Kaeserberg erstreckt sich über 610 m² und auf drei Ebenen – alles im Maßstab 1:87. Marc Antiglio, Planer und Gründer der Kaeserbergbahnen, erfüllte sich mit seinem Museum einen Kindheitstraum. Mitglieder des LGB Clubs bekommen bei Vorlage ihres Clubausweises eine Eintrittsermäßigung von 3 CHF. So zahlen Erwachsene 15 CHF und Jugendliche von 7 bis 16 Jahren 7 CHF. Fondation des Chemins de fer du Kaeserberg, 9 Impasse des Ecureuils, 1763 Granges-Paccot Fribourg, Schweiz; www.kaeserberg.ch. Anfahrt: Autobahn A 12, Ausfahrt 8, Fribourg Nord, Richtung Fribourg. Bitte der offiziellen Auszeichnung folgen.

IMPRESSUM

LGB Depesche
WWW.LGB.DE DAS MAGAZIN FÜR LGB-FREUNDE AUSGABE 4/2015

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

Redaktion / Autoren
Valentin Betz, Roland Bischoff, Sandra Fuhrmann, Hendrik Hauschild, Stefanie Hirrle, Thomas Jungbluth, Stefan Kühnlein, Rochus Rademacher, Arnulf Schäfer, Andreas Schumann, Oliver Seibold, Karsten Speyer, Alexander Strobel, V. i. S. d. P.: Peter Waldleitner

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

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

Fotos
Brinkmeier, Prehm Miniaturen, BRYYZ, Alfanbeem/Technikmuseum Speyer, Claus Dick, EvaK, Gebr. Faller GmbH, Feldbahn- und Industriemuseum Wiesloch, Markus Giger, GoldenPass Line, Thomas Jungbluth, Lukas Hoffmann, Kötzle Design, Stefan Kühnlein, LGB, LGB Freunde Ith, LGB Freunde Rhein/Ruhr, Sven Linden, Michael Linnenbach, Märklin, Holger Metschan, Modell-Werkstatt, NAC, Rhätische Bahn, Derek Ramsey, Norbert Scharf, HP Teutschmann, Peter Waldleitner, Zinnbleisoldaten

Vertrieb
Press Up GmbH, LGB-Depesche 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
Gebr. Faller GmbH, LGB, Prehm-Miniaturen, Paul M. Preiser GmbH, grootspoor.com

Die LGB-Depesche erscheint viermal im Jahr. Mitglieder des LGB Clubs erhalten das Magazin im Rahmen ihrer Mitgliedschaft. Das Einzelheft kostet 7,50 Euro und kann über Press Up (siehe links) bestellt werden. Änderung und Liefermöglichkeiten aller erwähnten Produkte vorbehalten.

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Einwilligung. Dies gilt auch für die Aufnahme in elektronische Datenbanken und Vervielfältigungen auf CD-ROM. Die Redaktion übernimmt keine Haftung für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos und Illustrationen.
D 254274

Den Clubausgaben liegen die Jahres-DVD „Ein Jahr mit LGB“ Teil 2, der Bestellcoupon für das Clubmodell 2016 sowie das LGB Herbstneuheiten-Prospekt bei.

Analog wird digital

Leser Holger Metschan rüstet seine Anlage auf Digital-Betrieb mit der Central Station 2 um. In Teil 3 begleiten wir ihn auf dem Weg zur komfortablen Anlagensteuerung und beim Umrüsten seiner Loks.

Die Folgen im Überblick

Folge 1: LGB Depesche 2/2015, S. 36 Planung und Übersicht der Umstellung
Folge 2: LGB Depesche 3/2015, Umstellung von Analog-Fahrpult auf Central Station und Booster, Einrichtung eines Routers und der Tabletsteuerung
Folge 3: LGB Depesche 4/2015
Einsatz von mfx- und MZS-2-Loks, Umrüstung vorhandener Loks auf Digital-Betrieb mit der CS2
Folge 4: LGB-Depesche 1/2016
Einbau und Programmierung von Decodern für Weichen, Signale und zur Steuerung der Beleuchtung
Folge 5: LGB Depesche 2/2016
Einrichtung von Fahrstrecken und Programmierung, Ausblick auf weitere Möglichkeiten

Auf seiner LGB-Anlage steuert Holger Metschan seit der letzten Folge den Fahrbetrieb digital. Den ersten Versuchen mit bereits digital steuerbaren Loks folgt jetzt die schrittweise Umstellung des gesamten Fuhrparks. Ob und wie das möglich ist, soll in dieser Ausgabe praktisch gezeigt werden.

Fünf Kategorien

Holger Metschan hat viele Loks und Züge, die selten alle auf seiner Anlage unterwegs sein können. Dank des Digital-Betriebs braucht er seine nicht benötigten Fahrzeuge aber nicht sofort auf ein Abstellgleis oder in einen Bereich zu rangieren, den er dann elektrisch vom

Steuergerät trennen muss. Doch dafür müssen sie das auch unterstützen. Tun sie das, gibt er ihnen einfach den Stop-Befehl und nutzt dann einen anderen Zug.

Um ein LGB Fahrzeug (Lok, Triebzug etc.) für den Digital-Betrieb an der Central Station 2 (CS2) fit zu machen, gibt es fünf Möglichkeiten:

1 Die Lok besitzt bereits den mfx-Decoder. Das ist am einfachsten, denn da braucht der Anwender das Fahrgerät nur auf die Anlage zu setzen, die CS2 erkennt sie automatisch. Eventuell muss nur ein passendes Bild für die Icondarstellung im Fahrpult gesucht werden.

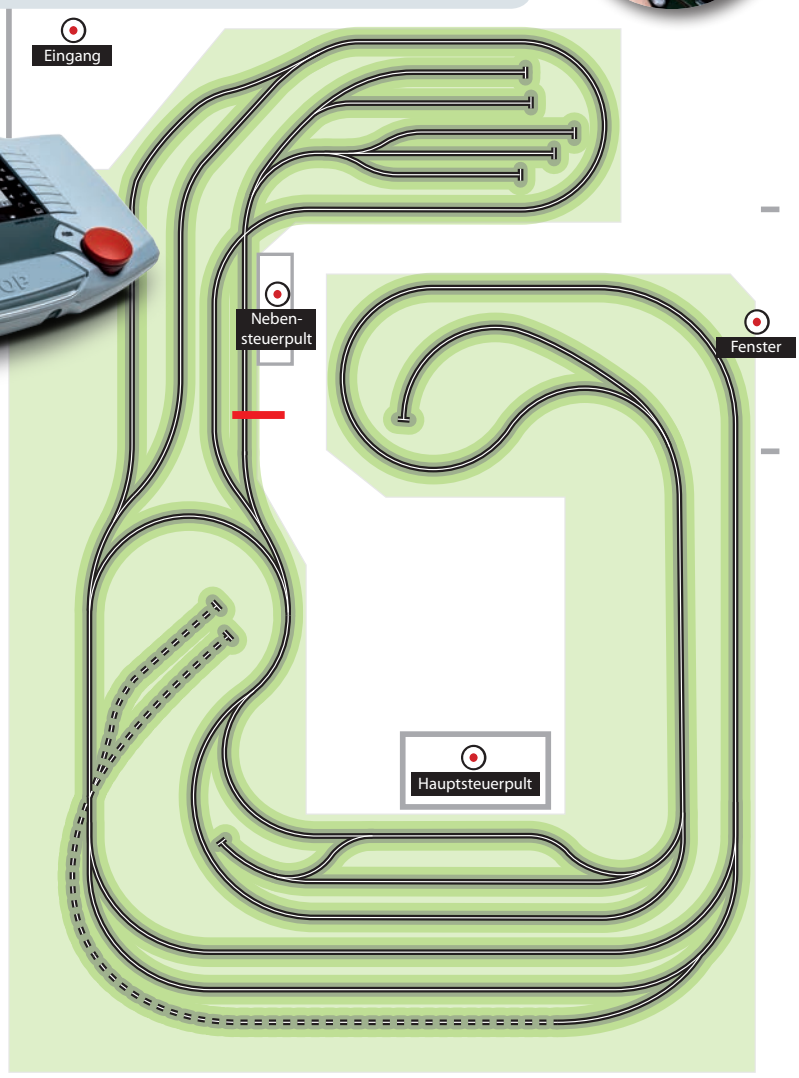
2 Die Lok ist mit einem MZS- oder DCC-Decoder ausgestattet. Hier braucht man nicht den Decoder zu tauschen, denn die CS2 kann auch solche Platinen ansteuern. Es ist hierfür nur etwas Programmierarbeit notwendig, denn die Lok muss in das System aufgenommen und die Parameter wie Minibild, Register etc. müssen eventuell angepasst werden.

3 Die Lok ist digital vorgerüstet, sie hat schon die passende 28-polige Schnittstelle für den Lokdecoder LGB 55028 (ca. € 100). In diesem Fall wird die Platzhalterplatine durch den Decoder ausgetauscht. Wir zeigen auf der nächsten Seite Schritt für Schritt, wie das geht.

4 Die Lok hat eine zehnpolige digitale Schnittstelle, wie sie für die MZS-Decoder benutzt wurde. Hier kann auch die moderne mfx-Platine angedockt werden, doch für den Umbau braucht man zusätzlich die Adapter-Platine mit Anschlusskabel (LGB 55529). Das zeigen wir am Beispiel der V 200.

GLEISPLAN | Digitaler Fahrspaß auf kleinem Raum

Gleislänge:	ca. 35 Meter
Weichen:	16 plus eine Dreiwegweiche
Signale:	8
Fahrbetrieb:	früher analog, jetzt digital
Weichen/ Signalschaltung:	noch analog, ab Folge 4 digital



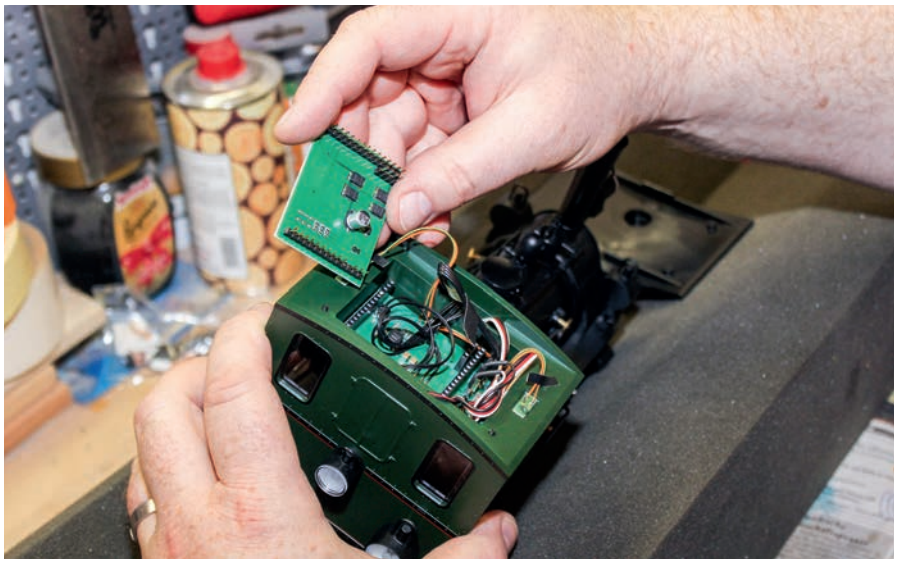
Loks mit DCC-Decoder sowie mit dem neu eingebauten LGB Nachrüstdecoder stellt Holger Metschan auf den Rollenprüfstand, der mit dem CS2-Anschluss für den Rollenprüfstand verbunden ist.

5 Für den Fall, dass man den Decoder manuell einbauen müsste – etwa weil keine passende Schnittstelle vorhanden ist oder diese sich nicht mit den beiden genannten Methoden umbauen lässt, empfiehlt Holger Metschan, das durch eine Fachwerkstatt erledigen zu lassen. An dieser Stelle werden wir deswegen den Umbau solcher Fahrzeuge nicht zeigen. Bei manchen „Schätzchen“, wie zum Beispiel dem auf dem Einstiegsbild hinter der Allegra stehenden Lkw, dürfte es zudem schwierig werden, einen Decoder platzmäßig unterzubringen. In diesem Fall müsste man sogar auf einen MZS-Decoder zurückgreifen. Zum Glück bleiben Holger Metschan aber viele schöne Loks und Triebwagen, mit denen er die Vorteile der digitalen ▶

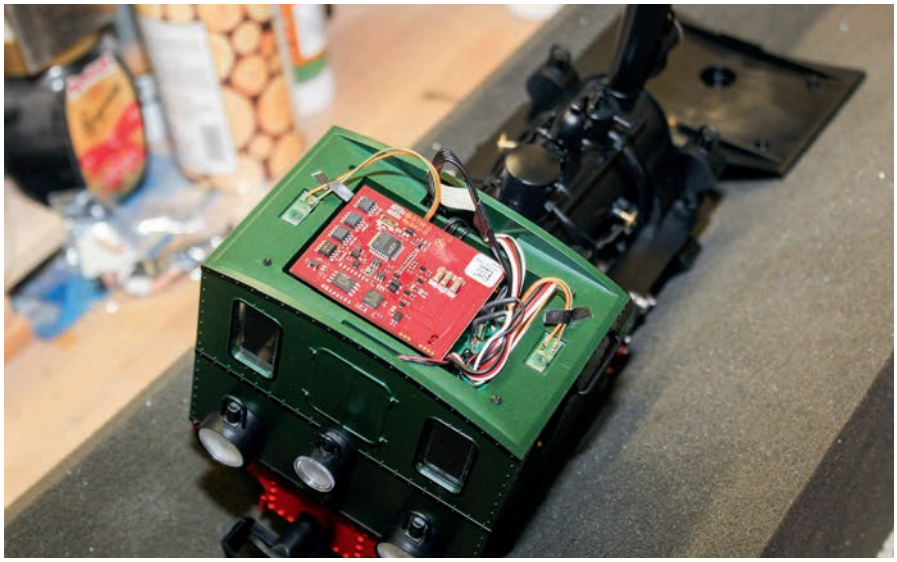
FOTOS: THOMAS JUNGBLUTH, HOLGER METSCHAN; TEXT: THOMAS JUNGBLUTH

Einbau eines mfx-Decoders in eine vorbereitete Lok

❶ Das Gehäuse wird so entfernt, dass man an den Decoder gelangt. Die Lage der entsprechenden Schrauben ist in der Bedienungsanleitung beschrieben.



❷ Wo der Decoder eingebaut wird, befindet sich noch eine Platine, diese wird vorsichtig abgenommen.



❸ Der Decoder passt genau auf die Steckleisten. Bitte gleichmäßig an beiden entsprechenden Rändern drücken, wenn Sie die Platine aufsetzen.

Steuerung auf jeden Fall erst einmal genügend auskosten kann, ohne zum Lötkolben zu greifen oder die Lok zur Fachwerkstatt zu bringen.

Drauf setzen und sich wohl fühlen

Am einfachsten ist es, wenn eine Lok oder ein Zug bereits mit mfx-Decoder ausgestattet ist. Dann braucht man ihn nur auf die Anlage zu setzen und er wird von der CS2 automatisch erkannt. Gegebenenfalls muss man das Bild ergänzen, das geht einfach über einen verbundenen PC oder einen USB-Stick.

Hat die Lok einen DCC-Decoder, ist etwas mehr Programmierarbeit nötig. Zunächst einmal muss man die Lok im System anmelden. Dann müssen ggf. Parameter angepasst werden, damit die Sonderfunktionen entsprechend angesprochen werden können. Und auch hier lässt sich ein Foto einspielen. Für die Umrechnung der CV-Parameter gibt es einen Rechner im Internet, den Sie auf der Seite http://www.maerklin.de/de/produkte/tools_downloads/technische_informationen/cv-rechner.html finden können.

Platinentausch mit und ohne Adapter

Der Digital-Decoder LGB 55045 ist die passende Wahl für die Digital-Steuerung. Holger Metschan wählt diesen Decoder, weil er auf die CS2 optimal abgestimmt ist und auch die mfx-Ansteuerung der Fahr- und Sonderfunktionen unterstützt. Schließlich ist das ja einer der Hauptgründe, warum er die Digital-Zentrale und die neue mfx-Technik nutzen möchte und sich nicht mehr als nötig mit Registerprogrammierung herumschlagen will. Die mit diesem Decoder ausgestatteten Loks könnten sogar auf analogen Anlagen oder solchen mit MZS-Steuerung unterwegs sein. Das steht bei Holger Metschan zurzeit nicht zur Debatte. Aber immerhin könnte er mit seinen Fahrzeugen auch nach der Umstellung auf Anlagen von Clubs oder bei Freunden fahren, bei denen noch nicht die CS2 als Steuergerät eingesetzt wird. Der Decoder hat zwei Steckleisten mit insgesamt 28 Polen (wovon nur 27 benutzt werden). In passende Loks kann die Platine direkt eingesetzt werden. Über eine Adapterplatine kann man den Decoder auch in Loks mit älterem Decoderanschluss einbauen. Er setzt den zehnpoligen Anschluss dann um auf eine Platine, die huckepack den Digital-Decoder aufnimmt. Selbstverständlich sollten nur Loks und Triebwagen umgerüstet

werden, die sich in einwandfreiem Zustand befinden. Holger Metschan hat seine jederzeit gut in Schuss und sorgt dafür, dass auch die gerade nicht auf der Anlage befindlichen Fahrzeuge regelmäßig gepflegt und gewartet werden.

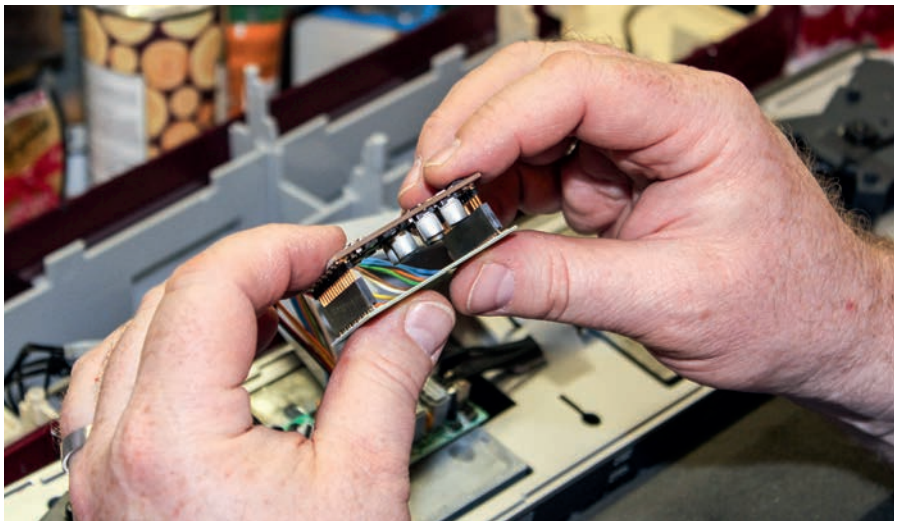
Die Umrüstung der Lok sollte man an einem sauberen Arbeitsplatz in Angriff nehmen. Holger Metschan hat im Nebenraum seines Kellers dafür extra eine Werkbank stehen. Alle notwendigen Werkzeuge hängen hier griffbereit. Zum Glück sind die LGB Fahrzeuge nicht mit exotischen Schrauben versehen, sondern ein gewöhnlicher Kreuzschlitzschraubendreher reicht aus, um sie zu lösen. Damit die empfindliche Elektronik nicht durch statische Aufladung kaputtgeht, benutzt er ein Armband mit Erdung. Darüber hinaus fasst Holger Metschan nicht überflüssigerweise an Kontakte oder Steckleisten und obwohl die Lok stromlos ist, wird der Hauptschalter vorher auf „Aus“ gestellt. Ist die Lok für die Umrüstung vorbereitet, befinden sich in der Lok bereits zwei 14-polige Steckleisten, über die der Decoder dann angeschlossen werden kann. Damit man die Platine nicht falsch herum aufsteckt, besitzt sie übrigens einen Verpolungsschutz: An einer Stelle ist kein Pin und das Loch in der entsprechenden Leiste fehlt auch.

Die Herausforderung besteht darin, die Lok so auseinanderzunehmen, dass man die Platine gegen den Platzhalter tauschen kann. Neben den Schrauben in der Bedienungsanleitung gibt es da je nach Lok noch die eine oder andere mehr. Bei der Franzburg zeigte sich auch, dass das Zusammenbauen der Teile nach dem Einbau eine Herausforderung darstellen kann. Auf jeden Fall empfehlen wir, eine Unterlage aus Schaumstoff zu verwenden, wenn Sie die Lok auseinandernehmen. Holger Metschan hat sich hierfür sogar extra eine Halterung zurechtgeschnitten und -geklebt (auf den Fotos in den beiden Kästen zu sehen). Weiterhin sollten Sie alle Schrauben auf ein Blatt Papier stecken und dazuschreiben, wo und in welcher Reihenfolge Sie diese entfernt haben. Beim Auseinandernehmen gilt das Motto: Beherzt zupacken, aber nicht mit Gewalt. Hat Ihre Lok noch eine alte Digital-Schnittstelle mit zehnpoliger Steckleiste, brauchen Sie den Adapter LGB 55529. Dieser wird anstelle des Blindsteckers angeschlossen, der sich in der Lok an der entsprechenden Stelle der Elektronik befindet. Für die Huckepacklösung aus Adapter und Decoder benötigt man genügend Platz in der Lok. Ob der ausreicht, kann man anhand der Liste ▶

Einbau eines mfx-Decoders mit Adapterplatine

❶ Nachdem das Gehäuse abgebaut wurde, wird die Elektronik lokalisiert. Bei der V200 befindet sie sich unter der grauen Abdeckhaube.

❷ Zunächst muss man den Stecker, der auf der zehnpoligen Digital-Schnittstelle sitzt, abnehmen. Dort steckt man den Flachstecker auf, an dem das Kabel befestigt ist, das zur eigentlichen Adapterplatine für den mfx-Decoder führt.



❸ Der mfx-Decoder wird mit gleichmäßigem Druck auf beide Steckleisten auf die Adapterplatine gesteckt. Adapterplatine und Decoder werden anschließend an einer passenden Stelle im Gehäuse untergebracht (Vorsicht bei Metallteilen, ggf. mit Isolierband abkleben!).

FOTOS: THOMAS JUNGBLUTH, HOLGER METSCHAN; TEXT: THOMAS JUNGBLUTH

mit Fahrzeugen und deren Artikelnummern sehen, die sich in der Bedienungsanleitung zum Adapter befindet (über die LGB Website online lesbar). Der Einbau des Decoders ist natürlich nur die halbe Miete: Auch hier muss die Lok anschließend auf das Gleis gesetzt und bei der Central Station 2 angemeldet werden. Weil es sich um einen Universal-Decoder handelt, muss Holger Metschan die Parameter selbst konfigurieren – etwa die Anzahl der Fahrstufen, die Zuweisung der Sonderfunktionen etc. – und last, but not least auch das passende Bild in der Central Station hinterlegen.

Aufwand und Nutzen

Im Kasten „Warum wir nicht löten" haben wir erläutert, warum wir uns bei der Umrüstung der Anlage auf die ersten vier Möglichkeiten des Digital-Einsatzes einer Lok oder eines Zuges beschränken. Der Aufwand – sowohl finanziell als auch arbeitsmäßig – ist bei einer Anlage mittlerer Größe mit etwa 30 Loks, die sich nach Methode 1–4 auf den Digital-Betrieb einstellen lassen, groß genug. Und dann freuen wir uns darauf, endlich auch die Gleise und Signale digital steuern zu können, wenn wir in der nächsten Ausgabe die entsprechenden Decoder einsetzen.

Warum wir nicht löten

Der Einbau eines Digital-Decoders in eine Lok, die dafür nicht vorgesehen ist, sollte einem Fachmann überlassen werden. Wir verzichten deswegen im Rahmen der Umstellung der kompletten Anlage darauf, solche Fahrzeuge zu modifizieren und empfehlen Ihnen, sich mit diesem Ansinnen an einen Fachhändler mit Werkstatt zu wenden. Dieser wird Ihnen auch mitteilen, wie viel Aufwand betrieben werden muss, um einen Decoder nachzurüsten. Weil jedes Fahrzeug anders ist, können wir an dieser Stelle leider auch keine Angaben dazu machen, wie teuer eine Umrüstung im Einzelfall sein wird.

Decoder-Nachrüstung kann gerade in älteren Fahrzeugen mit viel Aufwand verbunden sein. Wir empfehlen, einen Fachmann zu konsultieren.

IN DER NÄCHSTEN FOLGE ...

... kommen die Gleise an die Reihe: Weichen und Signale werden über einen entsprechenden Decoder angeschlossen und wir zeigen, wie man sie mit der CS2 umschaltet.
Mit der CS2 kann man nicht nur Loks oder Triebwagen steuern, sondern sie dient auch als Stellwerk. Dem großen Vorbild folgend kann man seine Anlage schematisch aufzeichnen und die entsprechenden Steuerungen in dieses Gleisplanbild integrieren. Das werden wir in der nächsten Ausgabe der LGB Depesche ausführlich zeigen.

Demnächst auch digital umschalten: Weichen und Signale

FOTOS: THOMAS JUNGBLUTH, HOLGER METSCHAN; TEXT: THOMAS JUNGBLUTH

LGBTOURS...
...und Ihre Reiseträume werden wahr.

2016

Bahnreise Österreich, Tschechien und Ungarn – Juni 2016
Auf dieser Reise besuchen wir die bezaubernden Städte München, Prag, Wien, Salzburg und Budapest. An Bord bekannter Eisenbahnen wie z.B. der Zillertalbahn, Achenseebahn, Mariazellerbahn, Murtalbahn und der Schneebergbahn reisen wir durch die wunderschöne Landschaft Österreichs. Wir reisen nach Tschechien, dort erwartet uns die historische Schmalspurbahn Jindřichův Hradec von 1897. In Ungarn besuchen wir den Bahnhistorischen Park Budapest und die Kindereisenbahn. Zum Abschluss der Reise lernen Sie während einer exklusiven Sonderführung durch das Märklin/LGB-Werk in Györ alle Fertigungsabläufe kennen.

Mitternachtssonne Schweden & Norwegen (inklusive Hurtigruten Schiffreise) – Juli 2016
Diese Reise beginnt in Stockholm. An Bord der bekannten Inlandsbanan reisen wir durch das unberührte schwedische Binnenland, die Bergwelt des Nordens bis an die Atlantikküste. Dort besteigen wir ein Hurtigruten-Schiff und gehen auf eine spektakuläre Seereise entlang der norwegischen Küste nach Bergen. Mit dem Express Boot überqueren wir von Bergen nach Flam den Sognefjord und den dramatischen Auerlandsfjord. Ein weiterer Höhepunkt ist die Fjordfahrt durch den atemberaubenden Nærøyfjord. Am Schluss der Reise bringt uns die Flam Bahn und die Bergen Bahn nach Oslo.

Dampfbahnreise Nord-Deutschland – August 2016
Die Reise beginnt und endet in Hamburg, wo wir das Miniatur Wunderland besuchen und eine wunderschöne Elbe-Schifffahrt unternehmen. Die Reise führt nach Bruchhausen-Vilsen, um am 50. Jubiläum des Deutschen Eisenbahn-Vereins teilzunehmen. Auf dem Programm stehen Fahrten mit fantastischen Dampfbahnen. Anschließend besuchen wir Wernigerode, dort erwartet uns die dampfbetriebene Harzer Schmalspurbahn und Brockenbahn. Unser nächstes Ziel ist Berlin und das Deutsche Technikmuseum. Die Reise führt anschließend zum Seebad Binz auf Rügen. Highlights sind Fahrten mit dem bekannten "Rasenden Roland" und der Bäderbahn "Molli" in Bad Doberan.

Bahn-Safari Südafrika – September/Oktober 2016
Von Kapstadt führt die Reise entlang der Garden Route mit spektakulären Pässen nach Oudtshoorn und zum beliebten Badeort Knysna. In George besuchen wir das Museum des Outeniqua Choo Tjoe Dampfzugs. Während unseres Aufenthalts in Durban besuchen wir das nahegelegene Sandstone Estates mit einer fantastischen Sammlung von historischen Eisenbahnen. Danach beginnt der Highlight der Reise: eine sechstägige Bahnsafari an Bord des Rovos Rail, einem der luxuriösesten Dampfzüge der Welt. Während dieser Woche erkunden wir auf Beobachtungsfahrten die besten Wildreservate wie Mkhaya Reservat, Hwange Nationalpark und natürlich Krüger Nationalpark. Die Reise führt uns weiter zu Victoria Falls. Die lezten Tage verbringen wir direkt im Pilanesberg Nationalpark, wo nahezu alle Tierarten des südlichen Afrikas leben.

Ein LGB Souvenirwagen pro Anmeldung

LGBTOURS - John Rogers
Weiherweg 30 - 90556 Cadolzburg - Deutschland
Tel: +49 (0) 9103 - 1697 / Fax: +49 (0) 9103 - 717006
E-Mail: **lgbtours@t-online.de**
www.lgbtours.de

Fotos mit freundlicher Genehmigung von Hurtigruten und Rovos Rail.

Begleitete Gruppenreisen!

LGB weltweit: Normalspur-Perlen und Schmalspur-Preziosen.

Neu im Fachhandel

WEITERE NORMALSPURNEUHEITEN

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

ART. 43232 DRG NIEDERBORDWAGEN XT
ART. 55524 WEICHENDECODER 1-KANAL
ART. 55525 WEICHENDECODER 4-KANAL

DIESELLOK BR 220
DB, Epoche IV, Art. 23945

- 2 zugkräftige Motoren
- mfx-Decoder, Sound
- Länge über Puffer 67 Zentimeter

Die V 200 ist der wohl bekannteste Dieselbolide des letzten Jahrhunderts und hatte die Ehre, große Dampfrösser im Personen- und Güterzugbetrieb zu ersetzen. Das Modell bringt zwei gepulste Rauchgeneratoren zur Abgasnachbildung und neben vielen anderen Details zwei Mehrzwecksteckdosen mit. Die Lok passt perfekt zu den Erzwagensets 40980 und 40981.

SELBSTENTLADEWAGENSETS Fad 168, Art. 40980/40981

- 40981 betriebsgerecht gealtert
- Individuelle Betriebsnummer
- Länge über Puffer je 42 Zentimeter

Die Schwerarbeiter im Güterzugbetrieb: Selbstentladewagen für den Einsatz in Ganzzügen des Massengutverkehrs mit Kohle, Koks & Co. Jeder der jeweils drei Wagen der beiden Sets ist mit einer individuellen Betriebsnummer versehen. Die Wagen des Sets 40981 sind betriebsgerecht gealtert. Die Sets passen zu den Loks Art. 23945 und 20755.

DRG KESSELWAGEN Bauart Köln, Epoche II, Art. 43233

- Lässt sich befüllen und entleeren
- Metallradsätze
- Länge über Puffer 30 Zentimeter

Ein Kesselwagen mit zeittypischem Bremserhaus, wie er seit der Gründung der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft 1924 für den Transport von Flüssigkeiten verwendet wurde. Das Modell entspricht mit seiner originalgetreuen Farbgebung und Beschriftung der Epoche II und lässt sich vorbildgerecht befüllen und entleeren.

DRG GEDECKTER GÜTERWAGEN Bauart G, Epoche II, Art. 43234

- Schiebetüren zum Öffnen
- Metallradsätze
- Länge über Puffer 30 Zentimeter

Der Gattungsbuchstabe G der Epoche II bezeichnet zwei- und dreiachsige gedeckte 15-Tonnen-Wagen. Dieses Modell entspricht in seiner originalgetreuen Farbgebung und Beschriftung einem gedeckten Güterwagen der Deutschen Reichsbahngesellschaft mit dem noch aus der Zeit des Deutschen Güterwagenverbandes stammenden Bremserhäuschen.

FOTOS: LGB, ALFANBEEM/TECHNIKMUSEUM SPEYER; TEXT: ALEXANDER STROBEL

ELEKTROLOK GE 4/4 III COOP RhB, Epoche VI, Art. 21427

- Zwei zugkräftige Motoren
- mfx/DCC-Sounddecoder
- Länge über Puffer 65 Zentimeter

Für die RhB wurden in den Jahren 1993 bis 1999 11 Loks dieser Bauart mit den Nummern 641 bis 652 hergestellt. Die Ge 4/4 III gehört bis heute zu den modernsten Schmalspurloks der Welt und wird im Güter- wie im Personenverkehr eingesetzt. Das Modell wird von zwei Bühler-Motoren auf alle Radsätze angetrieben und kommt mit vielen Sonderfunktionen.

SCHIENENTRAKTOR TM 2/2 91 RhB, Epoche V, Art. 22412

- Zugkräftiger Bühler-Motor
- Digital-Decoder mit Sound
- Länge über Puffer 24 Zentimeter

Die Traktoren der Reihe Tm 2/2 sind zum Teil bis heute auf vielen Bahnhöfen der RhB im Rangierdienst eingesetzt. Dieses Modell des Tm 2/2 91 verzichtet vorbildgerecht auf die Rolltore des 92. Es bringt einen Digital-Decoder mit vielen Sound- und verschiedenen Lichtfunktionen mit.

WEITERE SCHMALSPURNEUHEITEN

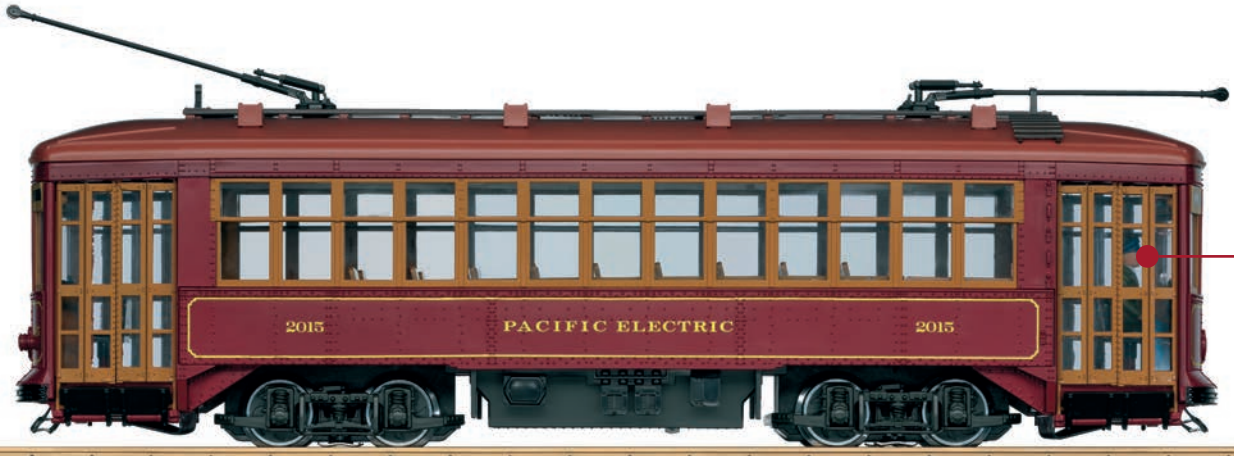
Zusätzlich zu den vorgestellten Modellen sind weitere Neuheiten bei Ihrem Fachhändler erhältlich:

ART. 40844 GEPÄCKWAGEN PULLMAN EXPRESS, RHB
ART. 43882 HOCHBORDWAGEN RHB, EPOCHE III
ART. 49390 PERSONENWAGENSET DEV, EPOCHE VI
ART. 49550 GÜTERWAGENSET DR, EPOCHE III

LGB STARTSET KLEIN DR, Epoche III, Art. 70230

- Leistungsstarker Bühler-Motor
- Schnittstelle für Decoder
- Länge über Puffer 75 Zentimeter (Zug)

Aller Anfang muss nicht schwer sein. Das Starterset der Epoche III bringt mit einer Bühler-getriebenen Diesellok und zwei Güterwagen der DR Schwung in den Garten. Ein Schienenkreis, Fahrgerät mit Stromversorgung und Anschlusskabel lassen nur Minuten vom Auspacken bis zur ersten Transportrunde vergehen. Ein MZS-Decoder lässt sich nachrüsten.



STRASSENBAHN*
LA Pacific Electric, Art. 20381

- Schnittstelle für Nachrüstdecoder Art. 55028
- Alle Radsätze angetrieben
- Zwei zugkräftige Bühler-Motoren
- Türen zum Öffnen
- Länge über Puffer 55 Zentimeter

Dieser in den USA weitverbreitete Straßenbahnwagen kam in zahlreichen Städten zum Einsatz. Dieses Modell ist im Rot der berühmten Bahnen der Pacific Electric in Los Angeles lackiert und beschriftet, die dort über 1.600 Kilometer Streckennetz betrieb. Der Wagen kommt mit Innenbeleuchtung und mit der Fahrtrichtung wechselnden Spitzenlichtern.

Beim Öffnen der Türen klappen die Trittbretter herunter.

* voraussichtlicher Liefertermin ab November 2015

DROVER'S CABOOSE*
White Pass & Yukon RR, Art. 40756

- Inneneinrichtung und -beleuchtung
- Türen zum Öffnen
- Länge über Puffer 49 Zentimeter

Die typischen amerikanischen Begleitwagen (Caboose) sind weltweit besonders beliebt. Dieses Modell mit seinen beleuchteten Schlusslichtern ist die ideale Ergänzung zum brandneuen kompletten Zug der White Pass & Yukon Railroad (Art. 36807, 36816, 36846). Die hinteren Metallradsätze sind zur flackerfreien Stromabnahme sogar kugelgelagert.

WEITERE US-NEUHEITEN*

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

ART. 20382 STRASSENBAHN PHILADELPHIA
ART. 36807 PERSONENWAGEN PASSENGER, WP&Y RR
ART. 36816 PERSONENWAGEN COMBINE, WP&Y RR
ART. 36846 PERSONENWAGEN BAGGAGE, WP&Y RR

CABOOSE
Lake George & Boulder RR, Art. 45651

- Farbgebung und Beschriftung der Lake George & Boulder RR
- Länge über Puffer 30 Zentimeter

Lake George & Boulder Railroad: Nur unschwer lassen sich die Initialen eines weltweit bekannten Gartenbahnherstellers mit echtem Pionieranspruch erkennen. Hier steht LGB als Namensgeber einer fiktiven Eisenbahnlinie stellvertretend für riesigen Spaß an einem die Fantasie anregenden Hobby. Ein Caboose für eingefleischte Zugführer, Bremser und Rangierer.

FOTOS: LGB; TEXT ALEXANDER STROBEL

FALLER

Grandiose Aussichten

Beim Wanderausflug am Wochenende stehen gleich mehrere Aussichtspunkte auf dem Programm. Zum Beispiel die Burgruine, die dort im Wald versteckt ist (Art. 331020). Allein der Turm steht noch in seiner ganzen Pracht und Höhe. Ganz oben hat sogar jemand eine deutsche Flagge angebracht. Oder wie wäre es mit einem Besuch des alten Wasserturms (Art. 331706)? Von der Plattform mit Geländer, die rings um den Turm führt, hat man einen herrlichen Blick über die Landschaft. Wer danach noch Lust verspürt, ein wenig zu bummeln, der wird sich über die kleine Boutique im nächsten Ort freuen, die in einem schönen Reliefhaus untergebracht ist (Art. 331775). Der Briefkasten (Art. 333217) für die Ansichtskarten steht auch schon auf einer Standsäule bereit und wartet darauf, befüllt zu werden. Leider haben nicht alle Zeit, sich das Wochenende frei zu nehmen. Der Bauer zum Beispiel hat seinen Opel Blitz Viehtransporter (Art. 331866) schon bereitgestellt, um das Vieh abzutransportieren. Die Türen und Heckklappe dieses originalgetreuen Modells sind beweglich. Als limitierte Wiederauflage handelt es sich hier um eine echte Rarität für Automobil-Fans.

www.faller.de

WASSERTURM (ART. 331706)

BURGRUINE (ART. 331020)

OPEL BLITZ VIEHTRANSPORTER (ART. 331866)

BRIEFKASTEN (ART. 333217)

BRINKMEIER

Alleskönner

Ob im Sandkasten oder beim Außenbetrieb auf der Gartenbahnanlage – diese beiden Alleskönner halten garantiert jeder Belastung stand. Mit einer stattlichen Länge von 60 Zentimetern, einer Höhe von 15 Zentimetern und einer Breite von zehn Zentimetern kommt der neue MAN Kippersattelzug (Art. EM22596) daher. Mit diesen Maßen passt er optimal auf die langen Tieflader oder Flachwagen von LGB. Trotz aller Stabilität ist das Modell im Fahrerhaus sehr fein gearbeitet und dem Original exakt nachempfunden. Ebenso robust: Der Ponsse Elefant mit Kettenausrüstung (Art. EM77700) für den rauen Betrieb im bergigen Waldgelände. Baumstämme zur Verladung mit dem Kran sind dem Modell bereits beigefügt. Die Verladung von Holz auf Rungenwagen oder offene Güterwagen mit hoher Bordwand wird mit diesem Gerät buchstäblich zum Kinderspiel.

www.gmts.de

PONSSE ELEFANT MIT KETTENAUSRÜSTUNG (ART. EM77700)

MAN KIPPERSATTELZUG (ART. EM22596)

PREHM

Jukebox

Mit diesem VW Bus (Art. 530003) kann es jetzt direkt zum nächsten Festival gehen, denn ausgestattet mit einem FM-Radio und einem Soundmodul mit MP3-Player bringt diese Jukebox auf vier Rädern Stimmung auf die Gartenbahnanlage. Das kleine Wunderwerk verfügt zusätzlich über einen Port für USB und Micro-SD sowie über eine eingebaute Beleuchtung. Erhältlich ist der Bus in den Farben Rot, Blau, Grün und Grau. Nicht nur auf der Straße, sondern auch auf dem Bahnhof ist an diesem Tag wieder ordentlich was los. Zahlreiche Reisende sitzen dort auf den Bänken und warten auf ihre Anschlüsse. Geschäftsleute, das Kind mit Teddybär oder auch ein paar Jugendliche. Die Reisenden auf der Bank gibt es von Prehm in drei Variationen (Art. 550116), (Art. 550117), (Art. 550118). Aber keine Sorge. Ein paar Plätze sind noch immer frei. Eine leere Bank (Art. 500201) wartet darauf, müden Füßen ein paar Minuten Ruhe zu gönnen. Erhältlich ist dieses Modell in Grün oder Braun.

www.prehm-miniaturen.com

HEYN

Wo gehts zur Post?

Falls auf der Anlage noch die richtige Beschilderung fehlt, schafft Modellbau Heyn mit seiner neuen Gebäudeschilderkollektion (Art. 07592) jetzt Abhilfe. Die Schilder haben die Abmessungen 65 x 15 Millimeter. Der Streckenposten Schönbach (Art. 06030) sorgt derweil für eine echte Westerwald-Atmosphäre. Direkt am Ausgang eines Tunnels steht dieses kleine Wärterhaus, gleich dahinter liegen eine Kreuzung und ein Feldweg. Früher waren an dieser Stelle noch zwei handbediente Schranken angebracht. Das Modell zeigt, dass vom Häuschen aus eine Telegrafenleitung zum nächsten Posten verlief. Eine Außenklingel gab das Signal und auch ein Fernsprecher war installiert. Am Schornstein sieht man, dass der Posten sogar beheizt war. Das maßstabgetreue Fachwerk wird im Bausatz auf das Mauerwerk aufgesetzt. Einzelteile wie die Außenklingel und Schilder sind beigefügt. Garantiert standfest ist der neue Prellbock DB Standard (Art. 05604) von Heyn. Der Bausatz besteht hier aus den beiden massiven Messing-Seitenteilen, der gefrästen Pufferbohle, der Signaltafel SH0 und den nötigen 14 Messingschrauben und zehn Messingmuttern.

www.modell-werkstatt.de

FOTOS: HERSTELLER; TEXT: SANDRA FUHRMANN

ZINNBLEISOLDATEN

Schwindelfrei

Wer hoch hinaus will, der sollte besser keine Höhenangst haben. Das gilt auch, wenn man Arbeiten an hohen Strommasten zu verrichten hat wie dieser Elektriker (Art. 2011053). Die schöne Aussicht über die Gartenbahnanlage gibt es für ihn dafür kostenlos. Ohrenschützer auf heißt es derweil, wenn der Bauarbeiter (Art. 2011068) ein paar Stockwerke tiefer seinen Presslufthammer auspackt. Da kann man nur hoffen, dass er nicht die Musik des alten Seebären (Art. 20090203) übertönt, der mit Koffer, Kapitänsmütze und seiner Ziehharmonika dasitzt und ein lustiges Ständchen zum Besten gibt. An der Tankstelle ist währenddessen gerade ein Mann im Overall (Art. 2011073) dabei, fleißig die Autos zu polieren. Auch das rostige Ölfass (Art. 2011069) im Hintergrund darf da natürlich nicht fehlen. Etwas schicker kommt der Zimmermann (Art. 20090204) mit Halbglatze in seiner schwarzweißen Tracht daher. Das Glas hält er in der rechten Hand schon bereit und ist damit bestens herausgeputzt für das anstehende Richtfest.

www.zinn-blei-soldaten.de

NEU BEI ZINNBLEISOLDATEN: ELEKTRIKER, BAUARBEITER, „SEEBÄREN“

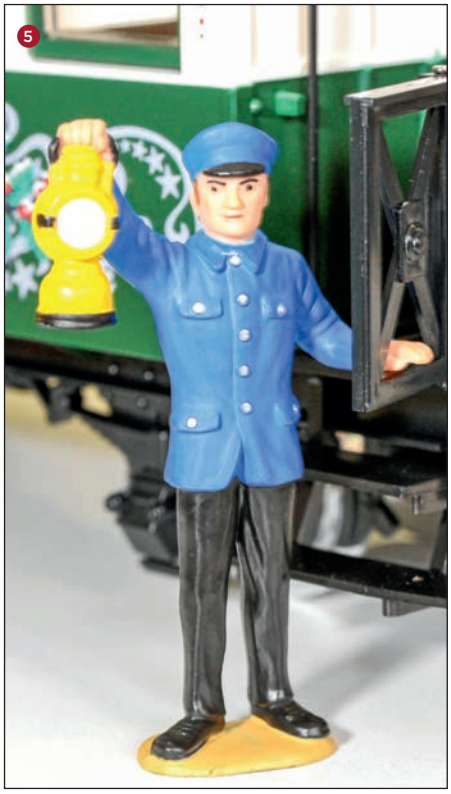
Bitte einsteigen!

Anlagengestaltung mit Figuren verlangt kreative Ideen, manchmal eine Säge und oft nur heiße Luft. Zwei Gartenbahner zeigen wie's geht.

Meist sind die gegenüberliegenden Sitzbänke doch nur für eine einzelne Person gedacht und auch die sitzt nicht immer ganz auf ihrem Platz (Bild 1). Entsprechend betrübt scheint der Wanderer auch zu sein. Denn es sieht unnatürlich aus oder man kann die gewünschte Szene gar nicht erst darstellen. Einzig im Speisewagen mit den Tischen zwischen den gegenüberliegenden Bänken ist Platz für zwei (Bild 2). Auch für stehende Personen passt die Arm- oder Beinhaltung naturgemäß nur zu wenigen Situationen. Also ist hier einmal mehr die Selbsthilfe gefragt. Bei den Bearbeitungsmethoden sollte man sich mit dem Material der Figuren vertraut machen. Die originalen LGB Figuren haben den Vorteil, dass kleinere Veränderungen an nicht am Körper anliegenden Körperteilen mit einer Heißluftpistole möglich sind.

Biegen durch Erwärmen

Um beispielsweise eine Figur, die einen Arm hebt, einen Gegenstand wie ein Werkzeug, die Hand einer anderen Person oder ein Geländer bzw. eine Tür greifen zu lassen, ist nicht viel Aufwand zu betreiben. In unserem Beispiel soll der Aufsichtsbeamte mit der Lampe (Bild 5) die Tür des Wagens greifen, um sie zu schließen oder zu öffnen. In der Packung ist der linke Arm nach unten gerichtet. Wir benutzen den Heißluftfön auf mittlerer Stufe, um den Ellbogen von beiden Seiten zu erwärmen (Bild 3). Ein Haartrockner genügt in den meisten Fällen nicht. Legen sie die Figur an einer hitzefesten Oberfläche an, um festzustellen, wann der Kunststoff weich ist. Dann kann man den Arm durch Bewegen der Figur vorsichtig biegen (Bild 4). Fassen Sie die Biegestelle nicht mit den Fingern an, sie ist enorm heiß, ohne daß man es ihr ansieht. Beim Abkühlen ist der Kunststoff leicht teigig und elastisch und lässt sich dann auch langsam wieder anfassen. So kann in diesem Stadium auch die Hand nochmals einzeln gebogen werden und man kann ausprobieren, ob die gewünschte Haltung erreicht wurde. In unserem Fall kann der heißluftmodifizierte Bahnbeamte nun



die Tür greifen (Bild 5). Entsprechendes kann man mit den Beinen erreichen. Der Heizer in der Lok kann so auch an der Lok knien und den Zustand des Gestänges kontrollieren (Bild 6). Dazu wurde die Standplatte entfernt. Man könnte auch nur ein Bein heben, um ihn auf eine Stufe steigen zu lassen. Auf dieselbe Art kann man ebenso einen Arm ans Fenster biegen, um mit einem Taschentuch zu winken. Diese Methode hat bei den LGB Figuren den entschei- ▶

FOTOS: NORBERT SCHARF, TEXT: KARSTEN SPEYER

denden Vorteil, dass der Lack bei normaler Verwendung nicht abplatzt und keine weiteren Nacharbeiten notwendig sind. Die Biegemethode funktioniert leider nur bei Veränderungen, bei denen die Grundhaltung schon annähernd stimmt. Soll ein Körperteil wie der Kopf oder ein Arm in eine ganz andere Richtung zeigen, kommt man um die Säge nicht herum.

Manchmal hilft wirklich nur die Säge

Am besten eignet sich dafür die gute alte Laubsäge, weil sie einen sehr feinen Schnitt erzeugt. Der Beamte mit Tasche (Bild 7, vorhergehende Seite) soll beim Einsteigen in den Wagen gezeigt werden und dabei nach oben ans Geländer fassen. Der linke Arm lässt sich aber nicht so weit biegen. Also sägt man ihn nah am Körper ab (Bild 8). Nach ein paar Feilarbeiten und Ausprobieren der Stellung wird der Arm nach oben gerichtet mit Sekundenkleber wieder angefügt (Bild 9). Entstandene Spalten und fehlender Anzugstoff werden mit Acryl-Feinspachtel ergänzt (Bild 10). Dieser lässt sich nach kurzer Zeit mit passender Acrylfarbe übermalen (Bild 11). Natürlich muss man sich mit beiden Methoden näher beschäftigen und auch etwas Mut zeigen. Probieren Sie diese Operationen an einer Probefigur am besten vorher aus. Einmal geübt, ergeben sich immer neue, lohnenswerte Gestaltungsmöglichkeiten. Versuchen Sie ruhig auch mal, die Kleidung durch Bemalen anders

12

8

9

10

11

13

zu gestalten. Sägen Sie einer Person den Hut ab, um ihn einer anderen aufzusetzen. Lassen Sie wie im großen Bild einen Arbeiter, der ursprünglich einen Balken tragen sollte (Bild 12), den Arm auf das geöffnete Fenster legen. Dort (Seite 52) ist auch zu sehen, wie die Dame mit der Sonnenbrille (Bild 13) durch Verändern der Armhaltung erheblich näher ans Fenster rückt. Es ist eine schöne Bastelei für die Winterabende, die Wagen mit Figuren zu besetzen. Ddie Szenen dazu schreibt das Leben und die eigene Beobachtungsgabe. Erst dadurch werden die Züge richtig lebendig und es kann heißen: Bitte einsteigen!

PS: Der Beamte mit der Abfahrtskelle ist „ab Werk“ sehr flexibel. Sein Arm mit der Kelle lässt sich bewegen (Bild 14).

14

SO KOMMT LEBEN IN DIE BAHN

Mit grandiosen Ideen und viel Kreativität veredelte Gartenbahner Sven Hoffmann den Gourmino-Speisewagen.

Ein gelungener Innenausbau kann sogar besonders schöne LGB Wagen noch weiter veredeln. Sven Hoffmann zeigt dies eindrucksvoll an einem der schönsten RhB-Speisewagen von LGB. Rollendes Basismaterial war der legendäre Gourmino WAR 3812 aus dem Glacier-Express. Der blaue LGB Wagen (Art. 30520) ist ab Werk mit Deckenbeleuchtung, Sitzbänken und Tischen ausgestattet, auf denen beleuchtete Tischlampen montiert sind. Wie im Originalwagen ist eine kleine Küche in den LGB Speisewagen eingebaut. Sven Hoffmann füllt diesen eleganten LGB Wagen nachträglich mit Leben. Die Tische sind mit Tischdecken, Kuchentellern, Tassen mit Kaffee und Kakao geschmückt. Sogar Besteck ist auf den Tischen zu entdecken. Ein Ober bedient die 16 Fahrgäste. In der Küche bereitet eine Köchin die Speisen vor. In dieser echt aussehenden Szenerie steckt viel Arbeit, die mit dem Suchen der passenden Accessoires beginnt. Die Auswahl der Speisewagen-Gäste war eine der vielen Herausforderungen. Da der Abstand zwischen den Bänken und Tischen relativ gering ist, passen nicht viele der sitzenden Figuren aus den Sortimenten von Preiser und LGB in den Gourmino-Speisewagen. Hoffmann suchte und fand in vielen Packungen mit sitzenden Figuren nur wenige, die überhaupt auf die Bänke passten. Um den Wagen zu füllen – an den elf Tischen sitzen 16 Personen – kaufte er einige Figurenpackungen mehrfach und bemalte Kleidung und Haare mit Revell-Farben, um Abwechslung in die Szenerie zu bringen. Sehr zeitaufwendig erwies sich die Suche nach dem geeigneten Geschirr und Besteck für das Restaurant sowie nach Töpfen, Pfannen und Rührlöffeln für die kleine Küche im Speisewagen. Mutter Hoffmann, die zur gleichen Zeit an einer Puppenstube arbeitete, durchforstete wochenlang Kataloge, Internet und Messen auf der Suche nach entsprechenden Utensilien für ihre Puppenstube und den LGB Speisewagen. Das Aufspüren der gewünschten Gegenstände im passenden Maßstab war zum Teil echte Glückssache, wie Sven Hoffmann rückblickend berichtet.

Die Tischdecken fertigten die Hoffmanns aus Stoffen aus dem Stoffladen und befestigten sie mit doppelseitigem Klebeband auf den Tischen. Tassen und Teller wurden mit Sekundenkleber auf den Tischdecken fixiert. Bilder und Poster wurden ebenfalls mit doppelseitigem Klebeband an den Wänden aufgebracht.

Die Figuren fixierte Hoffmann mit einem Kleber für Autoscheiben an den Bänken. Dies erlaubt ihm ein späteres Ablösen der Figuren, ohne sie oder die Bänke zu beschädigen. Eine weitere Herausforderung waren die Vorhänge an den Wagenfenstern, die er an Vorhangstangen aufhängte. Hoffmann verwendete Stoff für Puppenstuben und Vorhangstangen, wie sie für Puppenstuben angeboten werden. Die Vorhangstangen waren an Bügeln befestigt, die er so bog, dass er sie als Nute an die Außenwand des Wagens über den Fenstern einhängen konnte. Die Halterung sitzt perfekt an der Wagenwand und das Wagendach lässt sich weiterhin auf den Gourmino-Wagen aufsetzen und abnehmen.

Die Vorhänge an den Fenstern vermitteln eine heimelige Wohnzimmeratmosphäre, die von außen erkennbar ist.

Im Hoffmann-Wagen liegt nicht nur Besteck auf den Tischen. Die Fahrgäste genießen sogar unterschiedliche Kuchen.

Der standfeste Kellner ist aufmerksam und räumt schon mal die leeren Kaffeekannen von einigen Tischen ab.

In der kleinen Küche wirbelt eine Köchin umher. Töpfe, Kannen und Kochlöffel sorgen für Küchenatmosphäre.

Künstlicher Regen

Sven Hoffmann hat über 600 Pflanzen auf seiner Gartenbahn. Doch selbst im Supersommer 2015 kannte er keinen Gießkannenstress. Der findige LGB Fan hat auf seiner Anlage ein Beregnungssystem eingebaut.

Ein Bilderbuchsommer wie in diesem Jahr begeistert nicht jeden Gartenbahner. Viel Sonne und wenig Regen erfordert immer auch viel Aufwand für das Bewässern der Pflanzen an der Gartenbahn. Für Sven Hoffmann und seine fast 600 Pflanzen blieb der Aufwand auch in diesem Supersommer überschaubar. Er hatte bereits vor fünf Jahren in seinem Garten eine Beregnungsanlage installiert, die ihm und seiner Familie das Bewässern der Pflanzen abnimmt.

Nach intensiven Studien von Bewässerungssystemen entschied sich Sven Hoffmann für eine Beregnungsanlage von Toro, die mit unterirdischen Zuleitungen und komplett im Boden versenkbaren Spritzköpfen aufwarten kann. Erst wenn das Wasser in die Anlage strömt und genügend Wasserdruck aufgebaut ist, erheben sich die Spritzdüsen in etwa 40 Zentimeter Höhe und beregnen die umliegenden Pflanzen. Danach verschwinden die grauen Bewässerungstürmchen wieder im Boden.

Bevor er mit dem Bau der Sprühberegnungsanlage mit Versenkregner anfangen konnte, war Planung angesagt. Hoffmann erarbeitete sie zusammen mit dem Hersteller, von dem er die Anlage kaufte. Ganz so einfach ist es nicht, damit aus einer Vielzahl an Rohren, diversen Verteilern, vielen Spritzköpfen mit Spritzdüsen der Serie 570, einem Steuersystem und – wie bei Sven Hoffmann – einer 12.500-Liter-Zisterne für Regenwasser plus Pumpe ein hochsommertaugliches Bewässerungssystem für die Gartenbahn wird.

Zunächst wurde berechnet, wie viele Spritzköpfe mit welcher Reichweite an welchen Stellen der Anlage eingesetzt werden müssen, um sämtliche Pflanzen entlang der 52 Quadratmeter großen Gartenbahn sowie die angrenzende Rasenfläche zu beregnen. Das sind rund 600 Pflanzen – meist Bonsai-Bäumchen und Bodendecker, eingepflanzt in Töpfchen im Erdreich. Anschließend wurde die Anzahl der Bewässerungskreisläufe festgelegt, die notwendig sind, um die Spritzköpfe mit genügend Wasserdruck zu versorgen, ohne die Pumpe an der Zisterne zu überfordern.

Sven Hoffmann verteilte die 31 versenkbaren Bewässerungstürmchen auf vier Bewässerungskreisläufe, die das Steuergerät nacheinander ein- und wieder ausschaltet. In den 40 Zentimeter hohen Spritzköpfen verwendete er Fließbubbler-Spritzdüsen für den Nahbereich sowie Spritzdüsen mit einer

Versteckte Quelle: Sogar im Berg sind zwei Spritzköpfe montiert. Sie tauchen ab, wenn sie nicht gebraucht werden. Lediglich die blaue Spritzdüse ist noch zu sehen.

Regenschirm: Sobald der Wasserkreislauf mit Wasser versorgt wird, tauchen die Spritzköpfe mit den Fließbubbler-Düsen auf und beregnen die Pflanzen im nahen Umfeld.

Netzwerk: Zuerst wird das Leitungssystem mit den Spritzköpfen montiert und dann in den ausgehobenen Graben gelegt.

Wasserverteiler: Ein Verteiler teilt die Beregnungsanlage in vier Wasserkreise auf. Die Kreisläufe werden nach und nach mit Wasser aus der Zisterne versorgt.

Regen bringt Segen: Selbst die Figuren vor der kleinen Hütte kommen an heißen Sommertagen in den Genuss eines künstlichen Schauers.

Reichweite von 2,50 und 4,50 Metern. Der Abwurfwinkel der Spritzköpfe ist bei jedem Standort so eingestellt, dass nur die Pflanzen bewässert werden, der angrenzende Bürgersteig und die Autoeinfahrt aber trocken bleiben. Das von ihm verwendete Toro-Beregnungssystem erlaubt ihm die stufenlose Einstellung des Abwurfwinkels. So kann er gezielt das Wasser dorthin regnen lassen, wo es benötigt wird. Das spart Wasser, ein wichtiges Argument für Sven Hoffmann. Für den Bau der Bewässerungsanlage benötigte er knapp sechs Arbeitstage, wobei die Erdarbeiten sehr zeitintensiv und eigentlich unnötig waren, wie er heute sagt. Sein Tipp an alle Anlagen-Neubauer: „Wer den Bau einer Bewässerungsanlage plant, sollte sie gleichzeitig mit den Bahntrassen anlegen. Das erspart viel Arbeit.“ Die Zuleitungen und den Verteiler für die vier Wasserkreisläufe verlegte er in einer Tiefe von 40 bis 60 Zentimetern. Die Spritzköpfe wurden so montiert, dass sie an der Bodennarbe bzw. an der Oberfläche des Berges enden. Denn auch auf seinem fast 2,50 Meter hohen Berg hat Hoffmann zwei Spritzköpfe installiert. Sie reichen aus, um die fast 150 Pflanzen auf und am Berg auch an heißen Hochsommertagen reichlich mit Wasser zu versorgen.

Gesteuert wird der künstliche Regen über ein Steuergerät, das manuell ein- und ausgeschaltet wird und über eine Zeitschaltuhr verfügt. Das Steuergerät aktiviert die vier Bewässerungskreisläufe nacheinander. Nach Erfahrungswerten hat Hoffmann die Bewässerungsdauer bei drei Kreisläufen auf 10 Minuten festgelegt. Der vierte Kreislauf, der lediglich fünf Fließbubbler-Spritzdüsen mit kurzer Reichweite unterhalb der Viaduktbögen und zwei Spritzdüsen mit langer Reichweite mit Wasser versorgt, ist nur kurze fünf Minuten in Aktion.

In einem Bewässerungsgang werden innerhalb von 35 Minuten rund 1.200 Liter Wasser auf die insgesamt 600 Pflanzen abgeregnet. Für normale Sommertage reicht das. Bei Jahrhundertsommertagen wie in diesem Jahr ist sogar noch eine zweite Bewässerungsrunde notwendig. Ohne Beregnungsanlage hätte Sven Hoffmann dann 240 Gießkannen jeden Tag schleppen müssen.

FOTOS: LUKAS HOFFMANN, TEXT: ARNULF SCHÄFER

In 3 Schritten zu Ihrem Händler

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

1

Startseite aufrufen

www.lgb.de

Menüpunkt Händler anklicken

2 **Postleitzahl eingeben**

3 **Händler auswählen und Adresse ausdrucken**

GARTENBAHNEN UND FAHRSPASS GEMEINSAM GENIESSEN

In guter Gesellschaft

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

Deutschland

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

95030 Hof (Saale), 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

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

International

CH-3150 Schwarzenburg, Verein Dampflok 51 Schwarzenburg, Jürg Blaser, E-Mail: lgb@dampflok51.ch, Homepage: www.dampflok51.ch

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

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

USA-Chicago, LGB Model Railroad Club of Chicago, E-Mail: info@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

Mit der Central Station 60215 habe ich ja generell die Möglichkeit, meine neuen LGB Loks mit dem mfx- oder dem DCC-Format zu steuern. Welchen Vorteil bietet mir hierbei mfx gegenüber DCC?

Der erste sofort erlebbare Vorteil ist das einfache Einrichten des Modells in der eigenen Lokliste. Ein DCC-Modell muss manuell eingerichtet werden, wobei hier bestimmte Funktionen der Central Station wie zum Beispiel das Erkennen eines Decoders diesen Vorgang unterstützen. Bei einem mfx-Modell hingegen erfolgt der Anmeldeprozess vollautomatisch. Alle relevanten Betriebsdaten werden dabei in die Lokliste übernommen und stehen dem Bediener funktionssicher zur Verfügung.
Der zweite Vorteil liegt in dem Abstimmen der Daten. Die Central Station bietet mit dem integrierten Konfigurationsmenü eine Benutzeroberfläche, die übersichtlich die verschiedenen Einstellparameter listet und sich auch für einen Laien nachvollziehbar verändern lässt. Besonders auffällig wird dies beim Funktionsmapping. Sie müssen beim mfx-Modus eben nicht die Werte für diverse CV-Register rechnerisch ermitteln, sondern rufen einfach Funktion für Funktion auf und stellen in durchschaubaren Auswahlmenüs die einzelnen Parameter ein. Wer einmal auf diese Art sein Modell auf die eigenen Wünsche abgestimmt hat, wird sicherlich den bisherigen Möglichkeiten keine Träne nachweinen.
Den dritten Vorteil stellen alle Modellbahner fest, die ihr Modell auch auf anderen Anlagen einsetzen. Durch die automatische Anmeldeprozedur werden alle Einstellungen leicht von einer Central Station zu einer anderen übernommen. DCC-Fahrer können in diesem Fall durch Verwendung der Lokkarten den Anmeldeprozess etwas vereinfachen.

Gibt es einen Unterschied zwischen LGB Gleisen für das Schmalspur- und für das Normalspurprogramm?

LGB unterscheidet im Sortiment zwischen Modellen nach Schmalspur- und Normalspurvorbild. Beide Sortimente fahren aber auf dem gleichen Gleissystem mit einem Schienenabstand von 45 Millimetern. Wie kann dies funktionieren?
Wer mit dem Taschenrechner nachrechnet, kommt bei gleichem Maßstab natürlich zu unterschiedlichen Schienenabständen – je nach der Vorbildbreite der Schienen. LGB verstand und versteht sich von Anfang an aber als ein Hersteller von Gartenbahnen, der auch sehr unterschiedliche Vorbilder zitiert und auf einem System zusammenführt. Die hohe Kunst der LGB Konstrukteure war es daher schon immer, die charakteristischen Züge eines Modells umzusetzen und dabei technisch so anzupassen, dass diese sowohl auf 45 Millimeter Gleisabstand fahren als auch optisch-proportional in das Gesamtsortiment passen. Ein großer Vorteil: So können auch Fahrzeuge miteinander kombiniert werden, deren Vorbilder hierzu nicht in der Lage wären.
Der LGB Modellbahner hat die Möglichkeit, selbst zu entscheiden, ob er diese Philosophie teilt und die Vielfalt des kompletten Sortiments ausschöpft oder ob er sich auf bestimmte Teilsegmente wie zum Beispiel nur Fahrzeuge nach der Rhätischen Bahn beschränkt. Für beide Gruppen steht letztendlich nur eines im Vordergrund: der unbegrenzte Spaß mit der Gartenbahn.

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

Meine LGB Lok fährt auf meiner Anlage deutlich langsamer als auf der Gartenbahn meines Vaters. Woran liegt das?

Letztendlich ist es die Frage, welche Ausgangsspannung Ihr Fahrgerät liefert. Frühere Geräte aus dem Startsegment lieferten eine Ausgangsspannung von 14 Volt, während heute durchgängig Ausgangsspannungen von mindestens 18 Volt üblich sind. Auf den ersten Blick scheint diese Differenz von 4 Volt nicht sehr bedeutend. In der Realität bedeutet dies aber, dass bei 18 Volt eine um circa 65 Prozent höhere Leistung umgesetzt wird. Und dies macht sich doch sehr deutlich bemerkbar.

Der LGB Converter 51098 ist nicht mehr verfügbar. Was für eine Lösung gibt es jetzt, wenn ich eine Wechselspannung zum Versorgen meiner analogen Weichenschaltung benötige?

Aus wirtschaftlichen Gründen macht es weder für einen Hersteller noch für den Handel Sinn, wenn baugleiche Komponenten von mehreren Marken aus dem gleichen Haus im Sortiment geführt werden. Ein Beispiel hierfür ist der LGB Converter 51098, der baugleich im Märklin Sortiment unter der Artikelnummer 60130 angeboten wird. Sie können daher bei Bedarf problemlos auf dieses Gerät zurückgreifen. Die Steckverbindungen von den LGB Schaltnetzteilen passen direkt auch an die Märklin Variante. Eine ähnliche Situation herrscht übrigens auch, wenn Sie anstatt des Spezial-Anschlusssteckers des Schaltnetzteils eine zweiadrige Kabelverbindung benötigen. Der dafür notwendige Adapter ist nur im Märklin Sortiment unter der Artikelnummer 60200 zu finden.

Egal, ob rhätische Schmalspur oder deutsche Normalspur, optischer Eindruck und Vergleichbarkeit müssen stimmen.

FOTOS: LGB, TEXT: FRANK MAYER

WICHTIGE SPUR-G-TERMINE VON NOVEMBER 2015 BIS FEBRUAR 2016

Wintermärchen

Themenfahrtag für Schweizfans, weihnachtliche Stimmung in Mönchengladbach und Messen, Messen, Messen: Der Winter kann kommen.

13.11.

LGB Stammtisch in Hamburg

Einmal im Quartal organisieren die Freunde der LGB – Norddeutschland einen öffentlichen Stammtisch. Wie immer gilt dabei: Jeder ist eingeladen, der Lust hat. Ort des Treffens ist das Restaurant Halle 13, das von der Hamburger Hochbahn betrieben wird. Der Stammtisch beginnt wie immer um 19 Uhr. Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ist das Restaurant über die Linie U3, Haltestelle Saarlandstraße zu erreichen. Wer mit dem Auto kommt, findet Parkplätze in direkter Umgebung.

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

14.11.

Fahrtag der LGB Freunde Rhein-Ruhr

An diesem Samstag laden die LGB Freunde Rhein-Ruhr zum Themenfahrtag „Schweiz" auf dem Gelände des Vereins ein. Auf einer Fläche von etwa 100 Quadratmetern sind dort 200 Meter Gleis und ca. 50 Weichen verbaut. Gastfahrzeuge dürfen wie immer mitgebracht und auf der Anlage genutzt werden. Der Eintritt ist frei, um einen freiwilligen Kostenbeitrag wird gebeten.

LGB Freunde Rhein-Ruhr
Königsberger Str. 1 (Eingang Allensteiner Straße 1 um die Ecke)
42277 Wuppertal
www.spur-g-blog.de

19.–22.11

Modell Süd

Wenn es um die angesagtesten Trends und die neuesten Produkte namhafter Hersteller geht, wird man hier bestimmt fündig – auf der Modell Süd gibt es alles rund um den Modellbau. Natürlich ist auch der Bereich Modellbahn in diesem Jahr wieder ausgiebig vertreten. Zusätzlich begeistern auf der Modell Süd Anlagen, Shows und Rennen junge und alte Modellbahnfreunde.

Landesmesse Stuttgart GmbH
Messepiazza 1
70629 Stuttgart
www.messe-stuttgart.de

19.–20.12.

Fahrtage LGB Freunde Rhein–Sieg

An diesen beiden Tagen kommt in Mönchengladbach weihnachtliche Stimmung auf, wenn die LGB Freunde Rhein-Sieg zu ihren Weihnachtsfahrtagen einladen. Jeweils von 10 bis 17 Uhr dürfen Gäste die Anlagen auf dem Gelände bestaunen, denn auch die Spur-G-Anlage nach dem Vorbild der Rhätischen Bahn, die im Keller des Clubdomizils steht, macht große Fortschritte. Kinder haben die Möglichkeit, mit Legosteinen eigene Waggons zu entwerfen oder an der Junioranlage zum Lokführer zu werden. Für die ganz Kleinen hat der Weihnachtsmann sogar eine Überraschung vorbereitet.

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

08.–10.01.

Echtdampf-Hallentreffen 2016

Das weltweit größte Dampftreffen in einer Halle öffnet im Januar in Karlsruhe wieder seine Tore. Gezeigt werden dampfbetriebene Modelle von Eisenbahnen, Straßenfahrzeugen, Schiffen und stationären Anlagen. Über 500 internationale Aussteller, Gastfahrer und Clubs bieten in den Karlsruher Messehallen jedes Jahr etwa 20.000 Besuchern Einblicke in die faszinierende Technik der Dampfmaschinen und begeben sich mit ihnen auf eine spannende Zeitreise.

Messeallee 1
76287 Rheinstetten
www.echtdampf-hallentreffen.de

16.–17.01.

Emslandmodellbau

Unter dem Motto rasant, spannend und faszinierend startet im Januar die 21. Auflage der Emslandmodellbau. 500 aktive Modellbauer zeigen an zwei Tagen, was beim Hobby Modellbau alles möglich ist. Der Bereich Modellbahnen ist dabei mit zwölf Anlagen aus unterschiedlichen Ländern vertreten, die von den Besuchern bestaunt werden dürfen. Von der Spur Z bis hin zur LGB Anlage ist hier alles dabei.

Emslandhallen in Lingen
Lindenstraße 24 a
49808 Lingen (Ems)
www.bv-messen.de

27.01.–01.02.

Spielwarenmesse Nürnberg 2016

Die Spielwarenmesse ist ein zentrales Event für alle Freunde der Gartenbahn, denn auch 2016 wird LGB hier wieder seine Modellneuheiten präsentieren. Auch wenn die Messe selbst nur für Fachpublikum geöffnet ist, sollten LGB Freunde diesen Termin somit im Hinterkopf behalten. Ihr Händler informiert Sie dann gerne über neue Produkte im Sortiment.

Nürnberg Convention Center
Messezentrum 1
90471 Nürnberg
www.spielwarenmesse.de

FOTOS: LGB FREUNDERHEIN-RUHR, STEFAN KÜHNLEIN, MÄRKLIN; TEXT: SANDRA FUHRMANN

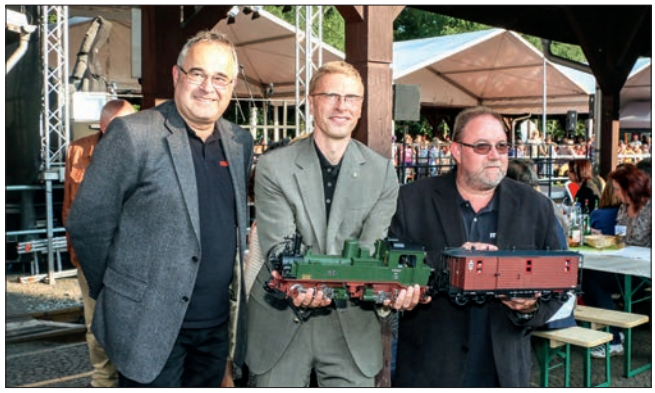
WAREN SIE AUCH DABEI?

LGB vor Ort

Wenn Vorbild und Modell zusammentreffen, wenn Gartenbahner Feste feiern oder große Jubiläen anstehen – LGB ist dabei!

125 Jahre Zittauer Schmalspurbahn

Vom 31. Juli bis zum 2. August feierte man anlässlich des Festivals „Historik Mobil“ im Zittauer Gebirge auch das 125-jährige Bestehen der Zittauer Schmalspurbahn. Sage und schreibe 25.000 Besucher konnten während der drei Tage begrüßt werden. Zum Festival gehören neben diversen dampfenden Attraktionen der Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft das Lückendorfer Bergrennen und die Jonsdorfer Oldtimertage. Auch LGB war mit Stand und dazugehöriger Besetzung dabei. Produktmanager Andreas Schumann gratulierte vor Ort und präsentierte am 31. Juli zur Festveranstaltung brandneue und exklusive LGB Modelle, wie sie bei den Zittauern im Vorbild unterwegs sind: Die Dampflok IVk 145 der Soeg (Art. 26842) mit dazugehörigem Gepäckwagen 1381K der SOEG (Art. 30320).



Eschershausen: Gartenbahntreffen der IG LGB Freunde Ith

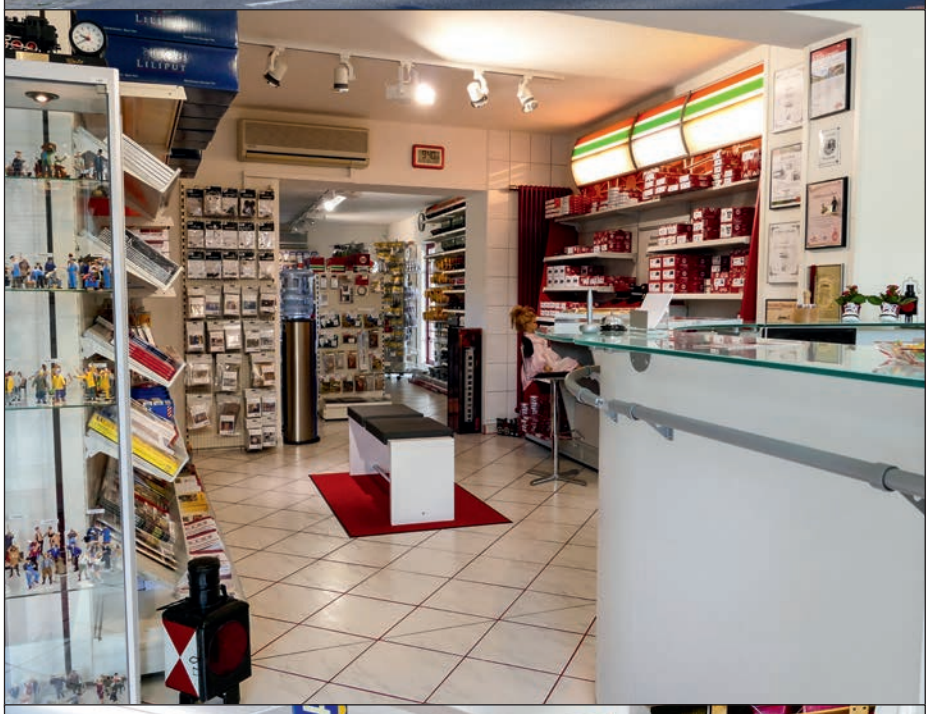
Am 8. und 9. August trafen sich Modellbahner zum 14. Gartenbahntreffen der IG LGB Freunde Ith in Eschershausen. Die Veranstaltung ist dafür bekannt, allen Modell- und Eisenbahn-Fans ein pralles Programm zu bieten. Vor allem die gigantische Freilandanlage ist ein Schaustück, das seinesgleichen sucht. Auf einer Fläche von über 1.000 Quadratmetern sind im Moment etwa 1.000 Meter Gleise verlegt und erlauben rund 15 Zuggarnituren gleichzeitigen Betrieb. Etwa 50 Aussteller präsentierten an beiden Tagen ihre Produkte und Neuheiten. Auch LGB durfte nicht fehlen und war mit Stand und Personal vor Ort, um vor allem die Herbstneuheiten 2015 dem hochinteressierten Publikum zu präsentieren.

FOTOS: LGB, LGB FREUNDE ITH; TEXT: ALEXANDER STROBEL

„Ruhig ist für mich gar nichts“

Sven Linden ist einer der wohl erfahrensten LGB Händler Deutschlands. Seit 26 Jahren kümmert er sich mit Herzblut und all seinem Wissen um Gartenbahner. Wir haben ihn besucht.

Dormagen, Salvatorstraße 4. Auch wenn die Adresse von Champex-Linden Modellspielwaren ein bekanntes bayerisches, nach spätestens einer Maß sedierendes Starkbier zitiert – Inhaber Sven Linden ist von wahrhaft ruhelosem Geist beseelt. Selbst wenn der Mann sitzt, wirkt er, als ob er gerade für Stabhochsprung trainiert. Sven Linden brennt. Er ist eingefleischter Gartenbahner von der kleinen Zehe bis in die Haarspitzen und Lehmann könnte sein zweiter Nachname sein. Mit drei Jahren bekam er vom Großvater, „... weil der Junge beruhigt werden sollte“, eine LGB Startpackung geschenkt. Nur sehr selten sind Geschenke so lebensbestimmend. Mit 14 begann er unter der Schirmherrschaft seines Vaters mit Modellen und damals sonst nur vom Hersteller erhältlichen Ersatzteilen zu handeln. Bis heute ist der Vierzigjährige aus tiefster Überzeugung in der Mission LGB unterwegs und gehört als Händler zum Außenauftritt des Unternehmens wie die rote Farbe. „Ich kenne das Produkt, ich kenne die Firma in- und auswendig“ und „ich verkaufe nur Produkte von denen ich überzeugt bin“. Grund genug für ihn, auch in puncto Kritik kein Blatt vor den Mund zu nehmen. „Ich sage, was ich denke – ohne unverschämt zu werden.“ Und dann sagt er auch, was er sich von einer Zeitschrift wie der LGB Depesche wünscht: „Schreibt doch mehr über euch (LGB). Schreibt doch, was ihr besser gemacht habt, welche Fehler behoben wurden, das kann man ja auch ironisch machen. Einfach mal die Hosen runterlassen. Da haben wir Mist gebaut. Da stirbt man nicht.“ Eins ist jedenfalls klar: Menschen, mit einem Energiepozential einer Ernsthaftigkeit und Direktheit, wie sie Linden an den Tag legt, bringen die Dinge vorwärts. Und Linden redet nicht nur, er handelt. Sein Geschäft ist Ausdruck dieser konsequenten Grundhaltung. Auch dort, wo man normalerweise nicht hinsieht. Ob Laden, Lager, Werkstatt, Ersatzteillager, Verpackungsabteilung seines Versandhandels oder die Indooranlage im Obergeschoss – es herrscht Klarheit, Ordnung und sichtbare Zielstrebigkeit. Außerdem kann man selbst im Keller vom Boden essen. „Viele Kunden denken, wir sind eine Außenstelle von LGB. Quasi Kompetenzzentrum.“ Beispiel Ersatzteile: Schon frühzeitig begann Linden mit dem Ersatzteilhandel. Und was im zarten Alter von 14 mit zwei Pappkartons voller Teile begann, füllt heute den Keller der Salvatorstraße 4. Dort reiht



sich Stahlschrank an Stahlschrank, in denen Box an Box feinsäuberlich mit Artikelnummern beschriftet, Unmengen von Ersatzteilen untergebracht sind. „Das dürfte, vorsichtig gesprochen, außerhalb von Göppingen oder Ungarn das größte zusammenhängende LGB Ersatzteillager sein. Das ist in 26 Jahren gewachsen.“ Die Bestände sind an Lindens EDV angebunden, „... damit wir wissen, was wir haben, wo wir's haben“. Außer den Artikelnummern hilft Linden noch eine eigene Fähigkeit bei der Ersatzteilbestimmung: „Der Vorteil ist, dass ich als Kind schon alles zerlegt habe ... wenn Sie mir ein Teil in die Hand geben, weiß ich von welcher Lok das ist und wie

Seit 1999 finden LGB Fans Champex Linden in Dormagen in der Salvatorstraße 4. Auf 500 Quadratmetern finden sich das Ladengeschäft, ein gigantisches Ersatzteillager und eine große Indooranlage.

man es verbauen muss.“ So groß das Ersatzteillager in der Salvatorstraße ist, dort liegen nur Lokteile. Der Rest, wie Wagen- und Gehäuseteile ist in einem Außenlager untergebracht. „Dafür wäre hier gar kein Platz mehr.“ Kleine Reparaturen erledigt Sven Linden vor Ort. Um größere Jobs – „manchmal bekommen wir auch Bausätze zur Reparatur“ – kümmert sich ein Mitarbeiter. „Den haben wir ausgelagert, weil ihn Kunden immer von der Arbeit abgehalten haben.“ Und Arbeit gibt's wirklich genug. „Wir haben Kunden von einem holländischen Freizeitpark. Die bringen alle zwei Jahre 40 bis 50 Loks und lassen die vier Wochen hier. Die werden dann von uns komplett kernsaniert. Das geht von Getrieben über Gestänge bis zu den Gehäusen.“ Von den 30.000 Ersatzteilen, die es gibt, hat Linden gut die Hälfte auf Lager und zwar in mehrfacher Ausfertigung.
Seit dem 9.9.1999 sitzt er in der Salvatorstraße in Dormagen. Und wer die Gelegenheit hat, sollte unbedingt bei ihm vorbeischauen. Wem der Weg zu weit ist, findet einen mehr als ausführlichen Internetauftritt unter https://www.champex-linden.de. Dort gibt es alles, was der Gartenbahnfan sich von einem Händler seines Vertrauens wünscht.

Oberstes Ziel: Wer bei Sven Linden bestellt, wird prompt beliefert. Egal ob es um Ersatzteile oder Modellle geht. Auch im Bereich Reparaturen hat er sich einen Namen gemacht.

FOTOS: SVEN LINDEN, TEXT: ALEXANDER STROBEL

Jubi-Lok 2016: Mit der Ge 4/4 II Nr. 627 feiern RhB-Fans das 100-jährige Jubiläum der Strecke Chur-Arosa

Top-Modell

Pünktlich zur Nürnberger Spielwarenmesse im Januar 2016 feiert die blutjunge neue LGB Depesche ihren ersten Geburtstag. Gleichzeitig hat die Redaktion das Vergnügen, Ihnen alle Neuheiten des kommenden Jahres vorstellen zu dürfen. Es wird ein Fest. Versprochen!

Tipps und Know-how

Wenn's darum geht, lebensechte Anlagenszenen zu gestalten, Häuser und Fahrzeuge glaubwürdig zu altern, leistet Werner Säufferer Großartiges. Bestimmt erlaubt er einen Schulterblick!

Top-Anlage

Engelbert Kocarnik aus Kaiserslautern spielt und genießt. Seine Gartenbahn ist wie er mit seinem Garten verwachsen und braucht viel Platz, damit seine Züge die 7,5 Prozent Steigung von einem Bahnhof zum anderen auf langen Umwegen überwinden können. Die Redaktion hat ihn besucht.

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

Die nächste LGB Depesche erscheint Anfang Februar 2016

FOTOS: KÖTZLE, LGB, NORBERT SCHARF; TEXT: ALEXANDER STROBEL

NEU!

Depesche

WWW.LGB.DE

DAS MAGAZIN FÜR LGB FREUNDE

AUSGABE 2/2015

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

Bestellen Sie per Email, Fax, Brief oder online unter **www.lgb.de**

✔ **JA, ICH MÖCHTE DIE LGB DEPESCHE ABONNIEREN!**
Ich bestelle die LGB Depesche im Jahresabonnement für 26,00 Euro (4 Ausgaben; Auslandsbezugspreis: Euro 30,80). Mein Abonnement verlängert sich nur dann um ein weiteres Bezugsjahr, wenn ich nicht spätestens 6 Wochen vor Bezugszeitraumende kündige.

Meine Kontaktdaten:

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Wohnort

Land

Telefon

E-Mail

Widerrufsrecht: Ihre Bestellung kann innerhalb von 14 Tagen ohne Angabe von Gründen in schriftlicher Form widerrufen werden bei:
LGB Depesche Leserservice, PressUp GmbH, Postfach 70 13 11, 22013 Hamburg, Telefax: +49 (0) 40/4 14 48-499, E-Mail: LGB-Depesche@pressup.de

Den Rechnungsbetrag zahle ich per

☐ **Bankeinzug** ☐ **Rechnung**

Kontoinhaber (Name, Vorname)

BIC

IBAN

Datum Unterschrift

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

Zahlungshinweis
SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die Gebr. Märklin & Cie. GmbH bzw. deren beauftragten Abo-Dienstleister, die PressUp GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der Gebr. Märklin & Cie. GmbH bzw. deren beauftragten Abo-Dienstleister, die PressUp GmbH, auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen.
Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.
Gläubiger-ID: DE32ZZZ00000516888 · Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt.

NEU

POLA G

Neuheiten und Aktionen
Gartensaison 2015

Kolonialwaren-Laden

Reliefhaus »Boutique«

Opel Blitz mit Plane

Bahnhof »Guarda«

- Schmalspurbahnhof
- Satteldach
- Laderampen

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

Gebr. FALLER GmbH
Kreuzstraße 9 · 78148 Gütenbach

www.faller.de · info@faller.de