NEU!

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

Depesche

WWW.LGB.DE

DAS MAGAZIN FÜR LGB FREUNDE

AUSGABE 3/2016

Graubündner Nostalgie

Ein echter RhB-Schnellzug der 60er-Jahre von LGB

D 269749

DIE SCHWEIZ AUF SCHWÄBISCH

In Uwe Müllers Garten herrscht Alpen-Flair

VIEL EINFACHER, ALS MAN DENKT

So gut funktionieren mfx-Loks in DCC-Systemen

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).

Haben Sie Mitte September Lust auf einen Ausflug in Sachen Modellbahn? Ja? Dann besuchen Sie uns. Wir laden Sie zu unserem Tag der offenen Tür nach Göppingen ein. Am 16. und 17. September können Sie in unserem Stammwerk tiefe Einblicke in die Produktion vieler Modellbahn-Kostbarkeiten gewinnen, mit Mitarbeitern und anderen Modellbahnexperten fachsimpeln oder sich bei einem Museumsbesuch vom Alltag ablenken lassen. Die Kleinen werden an Spiel- und Spaßstationen bestens unterhalten und auch für Ihr leibliches Wohl ist gesorgt. Und natürlich können Sie auch brandneue LGB Modelle live bestaunen.

Apropos brandneue Modelle: In dieser Ausgabe dürfen Sie sich auf einen RhB-Themenschwerpunkt freuen! Die neu konstruierte Ellok Ge 2/4 der Rhätischen Bahn bringt mit dem originalgetreuen Personenzug aus den 60er-Jahren nostalgische Gefühle in den sommerlichen Garten und Uwe Müller aus Bietigheim-Bissingen nutzt bei seiner Top-Anlage die Steilheit seines Gartens, um dem Betrachter alpine Eindrücke zu vermitteln. Für alle Digital-Fans (und solche, die es noch werden wollen) zeigt Gartenbahnprofi Klaus Himmelreich, wie einfach Loks, die mit mfx/DCC-Decodern bestückt sind, auf Analog- und DCC-gesteuerten Anlagen laufen und warum diese modernen Multiprotokolldecoder für jeden Gartenbahner ein Gewinn sind.

Und außerdem ist Outdoorsaison: Der Eisenbahnclub Öhringen unterstützt die Landesgartenschau Baden-Württemberg mit einer im Schnellzugtempo konzipierten und errichteten Spur-G-Anlage. Seine außergewöhnlichen Bau- und Betriebserfahrungen können Sie ab Seite 52 miterleben. Und jetzt viel Spaß beim Lesen!

S. Römpp

SILVIA RÖMPP

A. Schumann

ANDREAS SCHUMANN

Die neu konstruierte Ge 2/4 221 der RhB: mit einem Pantographen, Widerstandsbremse und üppig dimensionierten Schneeräumern.

FOTOS: KÖTZLE; TITELFOTOS: KÖTZLE

6 Die Ge 2/4 221: neu konstruiert mit vorbildgerechten Wagen. Jetzt auch für Ihren Garten.

MODELLE UND ANLAGEN

TOP-MODELL **6**
Eine Zeitreise in die 60er-Jahre: LGB bringt die neu gestaltete Ge 2/4 221 samt Schnellzug- und Packwagen. Ein Fest für alle Fans der Rhätischen Bahn.

TOP-ANLAGE (OBEN) **14**
Uwe Müller hat einen besonders steilen Garten. Wenn man es schafft, die 20 Prozent Steigung in den Griff zu kriegen, wird eine perfekte Gebirgsanlage daraus. Kein Problem für den Vermessungs-Ingenieur.

VORBILD **22**
Von den 96 gebauten sächsischen IV k existieren heute noch 22. Das ist auch einer großangelegten Überarbeitung Ende der 50er-Jahre zu verdanken. Ihr Ergebnis: Die Reko-Loks.

PREUSSISCHE KLEINBAHNGESCHICHTEN **26**
Die Loks preußischer Kleinbahnen haben meist viel zu erzählen. Hier sind zwei von LGB in der Ausführung der Deutschen Reichsbahn: die Lenz Typ i 99 5604 der Franzburger Kreisbahnen und die 99 5631 der Spreewaldbahn.

LGB DIGITAL: MFX-DECODER UND DCC **36**
Wie funktionieren mfx/DCC-Decoder unter DCC-Steuerung? Klaus Himmelreich hat's umfassend ausprobiert und meint: einfach perfekt!

TIPPS UND KNOW-HOW

INTERNATIONAL, BUNT UND VIELSEITIG **30**
Keine Modellbahn ist flexibler und facettenreicher als Spur G. Stefan Kühnlein erklärt, warum.

36 Nichts ist moderner und pflegeleichter, als ein mfx/DCC-Decoder. Genau deshalb funktioniert er auch problemlos in verschiedenen Digital-Welten.

46 Wenn Waggons ein anderes Outfit bekommen sollen, muss man oft ordentlich Hand anlegen. Reinhold Braun sagt, wie.

40 Wussten Sie schon? Ihr Fachhändler ist ins Zuckerrohrgeschäft eingestiegen und hat seine Vorliebe für US-Fahrzeuge entdeckt. Nichts wie hin!

NEU IM FACHHANDEL **40**
Eine französische Museumslok, ein US-Dieselbolide, eine Feldbahn und jede Menge Wagen für Anlagen dieseits und jenseits des Atlantiks. On top: ein Triebwagen von der Nordseeinsel.

ZUBEHÖR VOM SPEZIALISTEN **44**
Bei Pola frönt man Landlust, Schrebergarten, Recht sowie Ordnung und Prehm geht ins Zeltlager.

TUNING **46**
An der Geislinger Steige werden heimlich US-Waggons umgebaut. Reinhold Braun packt aus.

BAUTIPPS **52**
Der Eisenbahnclub Öhringen erzählt, wie es ihm mit seiner Anlage auf der Landesgartenschau erging.

FOTOS: KÖTZLE, LGB, ROLF-DRESDEN

22 Die sächsische IV k ist die meistgebaute Schmalspurdampflok Deutschlands. Alles über das lieb gewonnene Modellbahnvorbild.

LGB WELT

AKTUELL **12**
CLUBNEWS **31**
SERVICE **50**
IMPRESSUM **55**
LESERFRAGEN **56**
HÄNDLER **58**
PORTRÄT **60**
VORSCHAU **62**

Durch Graubünden vor 50 Jahren

Die Schnellzüge der RhB in den 60er-Jahren

Durch den Erfolg des elektrischen Probebetriebs auf der Strecke Spiez–Frutigen der BLS wurde auch bei der Rhätischen Bahn das Interesse für die neuartige Traktionstechnik mittels Einphasen-Wechselstrom geweckt. In der Folge entschied sich die RhB, die im Bau befindliche Strecke Bever–Scuol als Teststrecke für den elektrischen Betrieb einzurichten und im Juni 1913 wurde die Strecke eröffnet. Von Anfang an mit hochgespanntem Wechselstrom von 11.000 Volt und 16 2/3 Hertz betrieben, war sie eine der ersten elektrisch betriebenen Bahnlinien in Europa. Für den Betrieb auf dieser Strecke – auch Unterengadiner Linie genannt – nahm die RhB eine Serie von 7 Elektroloks der Baureihe Ge 2/4 mit den Nummern 201 bis 207 in Betrieb. Mit einer Leistung von 228 kW und einer Höchstgeschwindigkeit von 45 Stundenkilometern genügten die knapp neun Meter langen Loks den damaligen Anforderungen vollauf. Geliefert wurden die 37 Tonnen schweren Loks von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM), die elektrischen Komponenten steuerte BBC bei. Auch die Achsfolge 1'B1' – also zwei im Rahmen fest gelagerte Treibachsen und eine Laufachse an jedem Fahrzeugende – sowie die Kraftübertragung über Stangen entsprach dem damaligen Stand der Technik. Ein besonderes Merkmal dieser Loks war der riesige Motor mit zwei Kollektoren und insgesamt 96 Kohlenbürsten, bei dem eine stufenlose Drehzahlregelung durch Verdrehen der Bürstenbrücken möglich war. Dieser Motor hatte eine sehr gute Anfahrzugkraft, aber der Wartungsaufwand dieser Maschinen war enorm. Dennoch bewährten sich

diese Loks. Sie wurden vor allem auf der Engadiner Linie eingesetzt, während die neueren und stärkeren Loks vor allem auf der Albulalinie mit ihren größeren Steigungen fuhren.

Doch zu Beginn der 40er-Jahre zeigte sich, dass die Loks mit ihrer relativ geringen Leistung den gestiegenen Anforderungen des Betriebs nicht mehr gewachsen waren, sodass man sie versuchsweise in den Rangierdienst übernahm. Dort haben sie sich aber aufgrund der Kastenform mit zwei Führerständen nicht bewährt, sodass ab 1943 die drei

Die Ge 2/4: Ein Pionier der Elektrifizierung der Rhätischen Bahn

Loks 201, 202 und 206 in die Rangierloks 211 bis 213 umgebaut wurden. Sie erhielten einen neuen Antrieb, eine andere Steuerung und einen neuen Lokkasten mit Mittelführerstand. Derart umgebaut, standen diese 3 Loks noch bis ins neue Jahrtausend im Einsatz. Die letzte wurde erst 2006 ausgemustert.

Angespornt durch den Erfolg dieser Umbauten beschloss die RhB Mitte der 40er-Jahre zwei weitere Loks der Ursprungsserie zu modernisieren, allerdings sollten sie weiterhin als Streckenloks verwendet werden. Man wollte damit dem Lokmangel der Kriegsjahre abhelfen, nur waren für Neubauten keine Mittel vorhanden, ganz zu schweigen von der Materialknappheit, die in diesen Jahren auch in der Schweiz zu spüren war. So wurde die Nr. 203 in die Nr. 221 ▶

FOTOS: KÖTZLE; TEXT: ANDREAS SCHUMANN

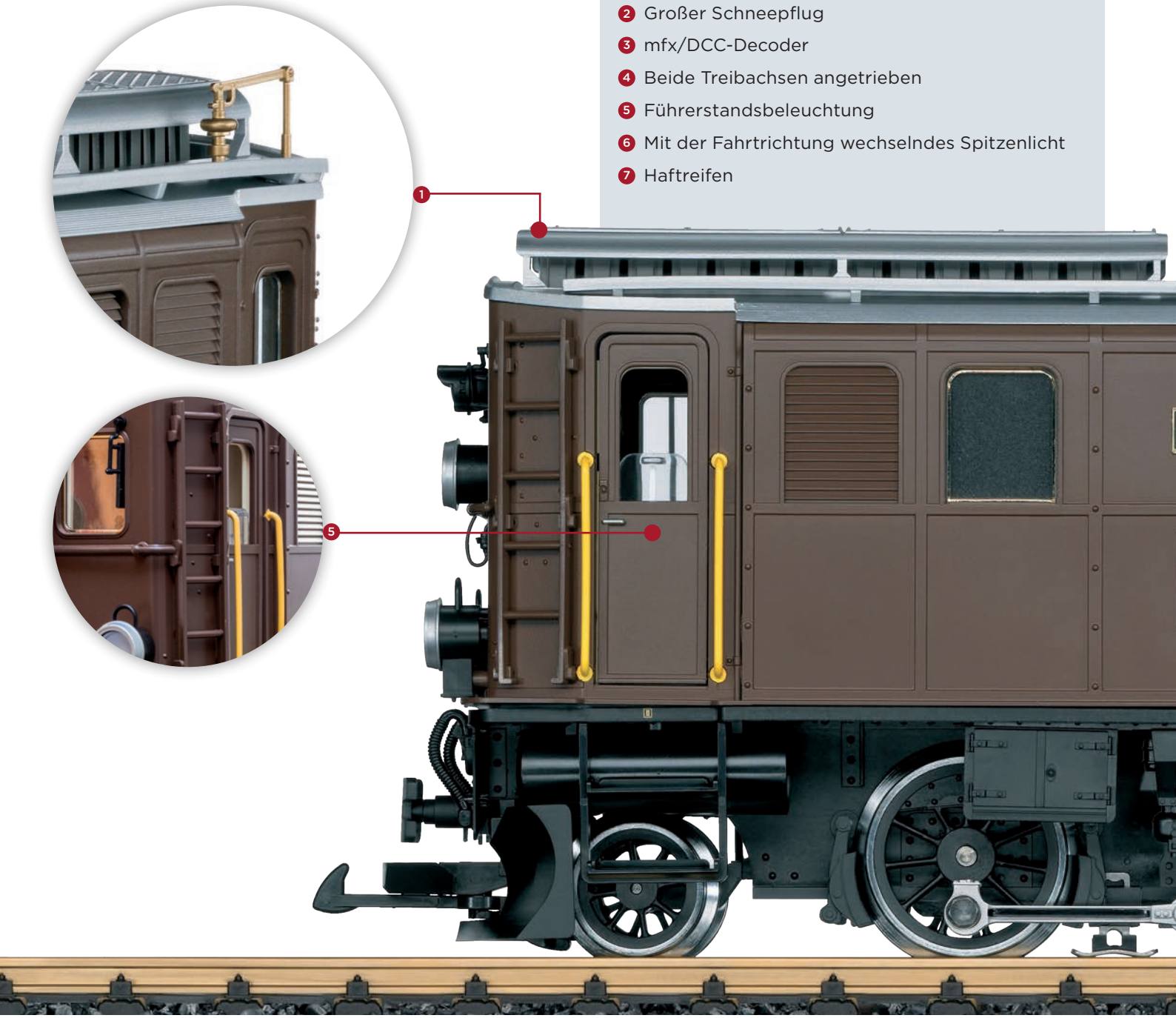
umgebaut, aus der Nr. 204 wurde die Nr. 222. Auch bei diesem Umbau wurde der alte große Motor durch einen modernen kleinen Motor – übrigens baugleich mit dem aus der Re 4/4 I – ersetzt, sodass sich die Leistung auf 450 kW fast verdoppelte. Zudem reduzierte sich das Gewicht auf 30 Tonnen und die Höchstgeschwindigkeit stieg auf 55 Stundenkilometer. Geändert wurde die Kraftübertragung: Erfolgte diese früher über Schrägstangen von der Motorwelle auf die Blindwelle, wurde das Drehmoment des Motors nach dem Umbau über ein Zahnradgetriebe auf diese übertragen, was auch äußerlich am Entfall der Schrägstange erkennbar war. Grundlegend umgebaut wurde das Dach: Anstelle des Stromabnehmers über dem Führerstand II wurde ein fahrtwindgekühlter Bremswiderstand aufgebaut, denn mit dem neuen Fahrmotor war jetzt eine elektrische Widerstandsbremsung möglich, was den Bremsklotzverschleiß erheblich reduzierte. Weitere Verbesserungen waren ein neuer Fahrmotorlüfter, neue Hilfsbetriebe und Schalteinrichtungen. Während man das von außen nicht sah, war die andere Anordnung der Lüftergitter sowie der Mitte der 50er-Jahre angebrachte große Schneepflug typisch für die Umbauloks. Bei der Farbgebung wagte man keine Experimente und behielt das für die älteren Loks typische Braun bei. Allerdings gab es hier – wie auch bei den Krokodilen – im Lauf der Jahrzehnte durchaus verschiedene Farbtöne. Die so umgebauten Loks wurden vor allem auf der Albulastrecke als Vorspannloks vor den damals neuen Ge 4/4 I eingesetzt. Als Mitte der 60er-Jahre die stärkeren Ge 6/6 II zum Einsatz kamen, wurden die beiden Umbauloks im Raum Samedan für leichtere Diens-

RHB ELEKTROLOK GE 2/4

HIGHLIGHTS

RhB Elektrolokomotive Ge 2/4, Epoche III, Art. 24450

1. Neukonstruktion mit einem Stromabnehmer und Widerstandsbremse
2. Großer Schneepflug
3. mfx/DCC-Decoder
4. Beide Treibachsen angetrieben
5. Führerstandsbeleuchtung
6. Mit der Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht
7. Haftreifen



te verwendet. Auch für die sogenannten „Schlittelzüge“ kamen sie zum Einsatz. Das waren Züge, mit denen im Winter Fahrgäste und ihre Schlitten von Bergün nach Preda gefahren wurden. Sie konnten dann auf der im Winter gesperrten Passstraße auf Kufen nach Bergün zurückfahren. So waren diese beiden Loks noch lange im Dienst. Es erfolgten immer wieder kleinere Umbauten und Modernisierungen, angefangen von neuen Kompressoren über verbesserte Stangenlager bis hin zu neuen Kontrollinstrumenten in den Führerständen. Auch wurde in den 70er-Jahren die elektrische Anlage neu verkabelt, um die Betriebssicherheit zu erhöhen. 1976 wurde in die Lok 221 sogar eine Fernsteuerung für die hydraulischen Schneepflüge eingebaut, sodass sich damit – neben Bauzugeinsätzen – ein neues Aufgabenfeld für diese Lok ergab. ▶

Von außen war der Umbau der Ge 2/4 221 gut zu erkennen: durch die elektrische Widerstandsbremse statt des zweiten Stromabnehmers und die großen Schneepflüge.

FOTOS: KÖTZLE, TRAMS AUX FILS; TEXT: ANDREAS SCHUMANN

1998 wurde die 221 nach einem Getriebeschaden ausgemustert und verschrottet, während die 222 immer noch als Museumslok der RhB – wenn auch mit verminderter Leistung – betriebsfähig ist. Keine schlechte Leistung für eine Lok, die weit über 100 Jahre alt ist ...

In den 60er-Jahren, als diese Loks im Personenzugdienst eingesetzt wurden, war die typische Farbgebung der Schnellzugwagen der RhB das sogenannte Grün-Creme, heißt ein cremefarbenes Fensterband auf einem dunkelgrünen Wagen. Selbstverständlich waren die beliebten schweren Schnellzugwagen – Stahlwagen genannt – auch so lackiert, was zusammen mit den braunen Loks ein elegantes Zugbild ergab. So gab es diese Wagen sowohl als Erstklasswagen, als gemischte Wagen 1. und 2. Klasse sowie als reine Zweitklasswagen. Während die Inneneinrichtung der 2. Klasse – der damaligen Zeit entsprechend – mit Holzbänken in offenen Großräumen eher spartanisch war, konnte die 1. Klasse mit einem Luxus aufwarten, wie er heute kaum noch bekannt ist: Es gab abgeschlossene Abteile mit einem Seitengang, bequeme Polstersessel und mit Holz verkleidete Wände. Aufgrund des recht hohen Gewichts hatten die Wagen eine gute Laufruhe, sodass ein wirklich entspanntes Reisen möglich war. Natürlich gab es damals noch keine Klimaanlage, das hatte aber den Vorteil, dass man die Fahrt an den noch zu öffnenden Fenstern mit etwas Wind um die Nase genießen konnte. Aus dieser Wagenserie gab es passende Speisewagen, während als Gepäckwagen oft ältere umgebaute Zweiachser im Zugverband liefen. Diese Wagen waren später in der grünen und teilweise in der roten Lackierung noch lange im Einsatz. Ein Teil wurde modernisiert, was man an den gummigefassten Fenstern erkennen konnte. Weitere wurden zu sogenannten Spitzenverkehrswagen umgebaut, indem auf den Rahmen ein neuer Wagenkasten aufgebaut wurde. Diese Wagen waren vor allem als Verstärkungs- und Reservefahrzeuge im Einsatz. Heute sind die meisten ausgemustert.

Die 221 war im Laufe ihres Lebens nicht nur mit Schnellzügen unterwegs. Die nach dem Umbau gesteigerte Leistung befähigte die bullige Lok erst recht, Güterzüge auf den steigungsreichen Strecken des Netzes der Rhätischen Bahn zu bewegen.

HIGHLIGHTS
RhB Personenwagen 1./2. Klasse, Ep. III, Art. 31522

1. Viele angesetzte Details
2. Türen zum Öffnen, Metallradsätze
3. Feindetaillierte Inneneinrichtung
4. Länge über Kupplung: 66 Zentimeter

HIGHLIGHTS
RhB Personenwagen 2. Klasse, Ep. III, Art. 32522

1. Viele angesetzte Details
2. Türen zum Öffnen, Metallradsätze
3. Feindetaillierte Inneneinrichtung
4. Länge über Kupplung: 66 Zentimeter

DER RHB–PERSONENZUG IM MODELL

Schon seit einigen Jahren ist bei LGB das Modell der Ge 2/4 in der Ursprungsausführung mit zwei Stromabnehmern und Schrägstangenantrieb ebenso wie die Umbauversion als Rangierlok in verschiedenen Farbgebungen und Beschriftungen im Angebot. Doch immer wieder kamen Wünsche der Gartenbahnfreunde nach den Umbauloks 221 und 222, da diese die Lokfamilie passend ergänzen könnten.
Zur Spielwarenmesse 2016 war es dann so weit: LGB stellte mit der Artikelnummer 24450 die Ge 2/4 221 in der Umbauversion vor. Angetrieben von einem leistungsstarken Bühler–Motor auf beide Treibachsen ist das Modell der 221 allen dem Vorbild entsprechenden Aufgaben gewachsen. Selbstverständlich ist das Modell mit einem mfx/DCC–Sounddecoder ausgerüstet, sodass es mit einer der modernen Zentralen CS2 oder CS3 gesteuert werden kann. Aber auch der Betrieb mit einem DCC-System wie der LGB MZS III ist möglich. Selbstverständlich können mit diesem Decoder im Digital-Betrieb verschiedene Licht- und Soundfunktionen geschaltet werden, so zum Beispiel das Spitzenlicht, das Falschfahrtsignal oder die Führerstandsbeleuchtung. Natürlich wurden auch die äußeren Unterschiede zur Ursprungsversion berücksichtigt: angefangen von der einfachen Kuppelstange ohne die Schrägstange über das Falschfahrtsignal und die andere Anordnung der Lüftergitter bis zu den grossen Schneepflügen wurde alles berücksichtigt. Ein besonderer Blick sollte dem Dach gelten: Neben dem feindetaillierten Bremswiderstand wurde auch die für Schweizer Elektroloks der damaligen Zeit typische „schiffchenförmige“ Abdeckung des Pantographenantriebs nachgebildet. Vorbildgerecht ist auf dem Dach nur ein Scherenstromabnehmer befestigt. Selbstverständlich sind an der Lok auch die richtigen Nummernschilder mit erhabenen Ziffern montiert. Ebenfalls dem Original entsprechen sind die 8 Griffstangen, obwohl die Lok nur zwei Türen hat. Die beiden anderen Türen wurden zugeschweißt, damit es am Platz des Lokführers nicht allzu arg gezogen hat ... da aber die Trittstufen als Rangierertritte beibehalten wurden, beließ man auch die Griffstangen, obwohl an der jeweils rechten Seite gar keine Tür mehr vorhanden war.

Passend zu dieser Lok wurden ein Stahlwagen 1. und 2. Klasse vorgestellt, der auf dem bekannten Stahlwagen 2. Klasse basiert, aber neue Seitenwände und Fenster bekommen hat. Besonderes Augenmerk wurde auf die typische Inneneinrichtung mit den Abteilen im Erstklassbereich gelegt. Selbstverständlich ist ab Werk eine Innenbeleuchtung mit Stromabnahme über Kugellagerradsätze eingebaut, auch können die Türen geöffnet werden. Passend zu diesem Wagen mit der Artikelnummer 31522 ist unter der Nummer 32522 ein passender Zweitklasswagen erhältlich, auch dieser mit kompletter Inneneinrichtung und ab Werk eingebauter Innenbeleuchtung.

Komplettiert werden kann der Zug mit dem ebenfalls neuen Gepäckwagen 34553. Dieser hat vorbildentsprechend – abweichend von den Personenwagen – eine dunkelgrüne Farbgebung. Selbstverständlich können die Türen geöffnet werden und der Wagen ist wie fast alle neueren LGB Modelle mit Metallradsätzen ausgerüstet.
Mit diesen Fahrzeugen lässt sich bereits ein schöner Zug, wie er in den 60er-Jahren bei der RhB im Einsatz war, auf der Gartenbahn zusammenstellen. Ein Zug, der sich auch äußerlich deutlich von den bekannten roten RhB–Fahrzeugen unterscheidet. Ein Zug, bei dem man ins Träumen kommen kann, wenn man die kleine, aber bullige Lok sieht, wenn man sich vorstellt, im Plüschsessel des eleganten Erstklassabteils in die Berge Graubündens zu fahren.

Fahrkomfort à la 60er-Jahre: Mit dem RhB-Schnellzug durch Graubünden zu fahren, barg eine Art Bergromantik, die heute meist nur noch auf der Gartenbahn möglich ist.

FOTOS: LGB, KÖTZLE, WASSEN; TEXT: ANDREAS SCHUMANN

HIGHLIGHTS

RhB Gepäckwagen D2, Ep. III, Art. 34553

1. Formneuheit
2. Türen an den Stirnwänden und Schiebetüren an den Seiten zum Öffnen
3. Metallradsätze
4. Länge über Puffer: 45 Zentimeter

Ein typischer RhB-Schnellzug der 60er-Jahre als LGB Modell bringt einen Hauch Graubündner Nostalgie auf die Gartenbahn von Schweiz-orientierten Spur-G-Fans ... und die Ge 2/4 221 ist sowieso einfach umwerfend anzusehen.

Die Rhätische Bahn im Bahnpark Augsburg:

Showanlage mit weltgrößter RhB-Sammlung

Das ist ein echter Hingucker: Im Bahnpark Augsburg wurde eine große Showanlage mit der weltgrößten Modellsammlung nach dem Vorbild der berühmten Rhätischen Bahn RhB in Spur G in Betrieb genommen. Bis zu zehn Züge drehen gleichzeitig ihre Runden. Rund 100 Lokomotiven und Triebwagen sowie rund 350 Personen- und Güterwagen bilden insgesamt 35 verschiedene Zuggarnituren im Maßstab 1:22,5. In Betrieb ist die Anlage zu den üblichen Öffnungszeiten des Bahnparks Augsburg jeden Sonntag von Mai bis Oktober jeweils von 11 bis 17 Uhr. Schon im Frühjahr 2013 begannen unter der Regie des Augsburgers Jürgen Drexler die Arbeiten an der rund 32 Meter langen Showanlage. Schritt für Schritt wurde die Anlage erweitert. Im Verlauf von rund 2.500 Arbeitsstunden entstand unter anderem eine zweite Ebene, womit die Fahrstrecke verdoppelt werden konnte. Schließlich wurden auch ein Ringlokschuppen mit Drehscheibe und ein zweites Bahnbetriebswerk mit Schiebebühne hinzugefügt. Im Hinblick auf die geplante Sanierung der Dampflokhalle und den dann notwendigen vorübergehenden Abbau der Anlage musste vorerst auf eine Landschaftsgestaltung verzichtet werden. Die Anlage verfügt über 15 Blockabschnitte und wird über eine automatische digitale Blocksteuerung gesteuert, sodass ständig acht bis zehn Züge auf der Anlage unterwegs sind. Jeder Zug befährt auf einer Rundfahrt etwa 250 Meter Gleis, wofür er rund 14 Minuten Fahrzeit benötigt. Insgesamt wurden etwa 550 Meter Schienen verbaut. Kinder freuen sich ganz besonders darüber, dass auch die untere Ebene über die gesamte Länge einsehbar ist und die Züge dort für die kleinen Besucher „auf Augenhöhe“ fahren. Auf der Showanlage im Bahnpark Augsburg darf natürlich der „Glacier Express“ nicht fehlen, der als bekanntester Zug der Rhätischen Bahn die noblen Ferienorte St. Moritz und Zermatt verbindet. Während der Modellzug auf der Anlage seine Runden dreht, laden an den Wänden großformatige Fotos zu einer „Bilderreise“ durch die Schweizer Alpen ein. Weitere Informationen unter: www.bahnpark-augsburg.eu oder www.facebook.com/RhBShowanlage

Für Philatelisten

Ständiger Sonderstempel auf Brocken

Seit dem 19. März können Besucher des Brockens ihren Ausflug auch philatelistisch dokumentieren. Im Bahnhof Brocken aufgegebene Briefe und Postkarten erhalten einen eigens dafür angefertigten Sonderstempel. Dessen Mittelpunkt bildet natürlich ein Zug der Brockenbahn, geführt von einer Maschine der Baureihe 9923. Um den Sonderstempel zu erhalten, müssen Sammler den höchsten Berg des Harzes selbst besteigen oder eine Fahrt mit den Harzer Schmalspurbahnen auf den Brocken unternehmen. Schriftliche oder andere Bestellungen werden nicht ausgeführt. Wie dies auch bei der amtlichen Schiffspost üblich ist, erfolgte vor der Stempelübergabe die Vereidigung der beteiligten Eisenbahner auf das Postgeheimnis. Der Sonderstempel der Harzer Schmalspurbahnen bleibt bis auf Weiteres im Einsatz.

Der Gang zum Händler lohnt

Weitere Neuheiten

Traditionell stellt LGB im Sommer und im Herbst weitere Modellneuheiten vor. Wer die entsprechende Übersicht noch nicht besitzt, für den lohnt der Gang zum Händler. Nicht nur Fans von DB, DR, Rhätischer Bahn und Königlich Sächsischer Staatseisenbahn finden dort im Prospekt der Sommerneuheiten 2016 faszinierende Loks und außergewöhnliches Wagenmaterial für ihre Gartenbahn. Auch Freunde von US-Bahnen diesseits und jenseits des Atlantiks können sich von einer großen Zahl von Güter- und Personenwagen aus vielen Epochen begeistern lassen. Leckerbissen für Normalspur-Anhänger: das Modell der Mehrzwecklok BR 212 (Art. 20120) in Ausführung der Epoche IV in beige-türkiser Lackierung der 70er- und 80er-Jahre. Übrigens: Der Prospekt für die Herbstneuheiten 2016 ist voraussichtlich ab September bei den Händlern druckfrisch verfügbar.

70 Jahre Kreativität

Faller-Jubiläum

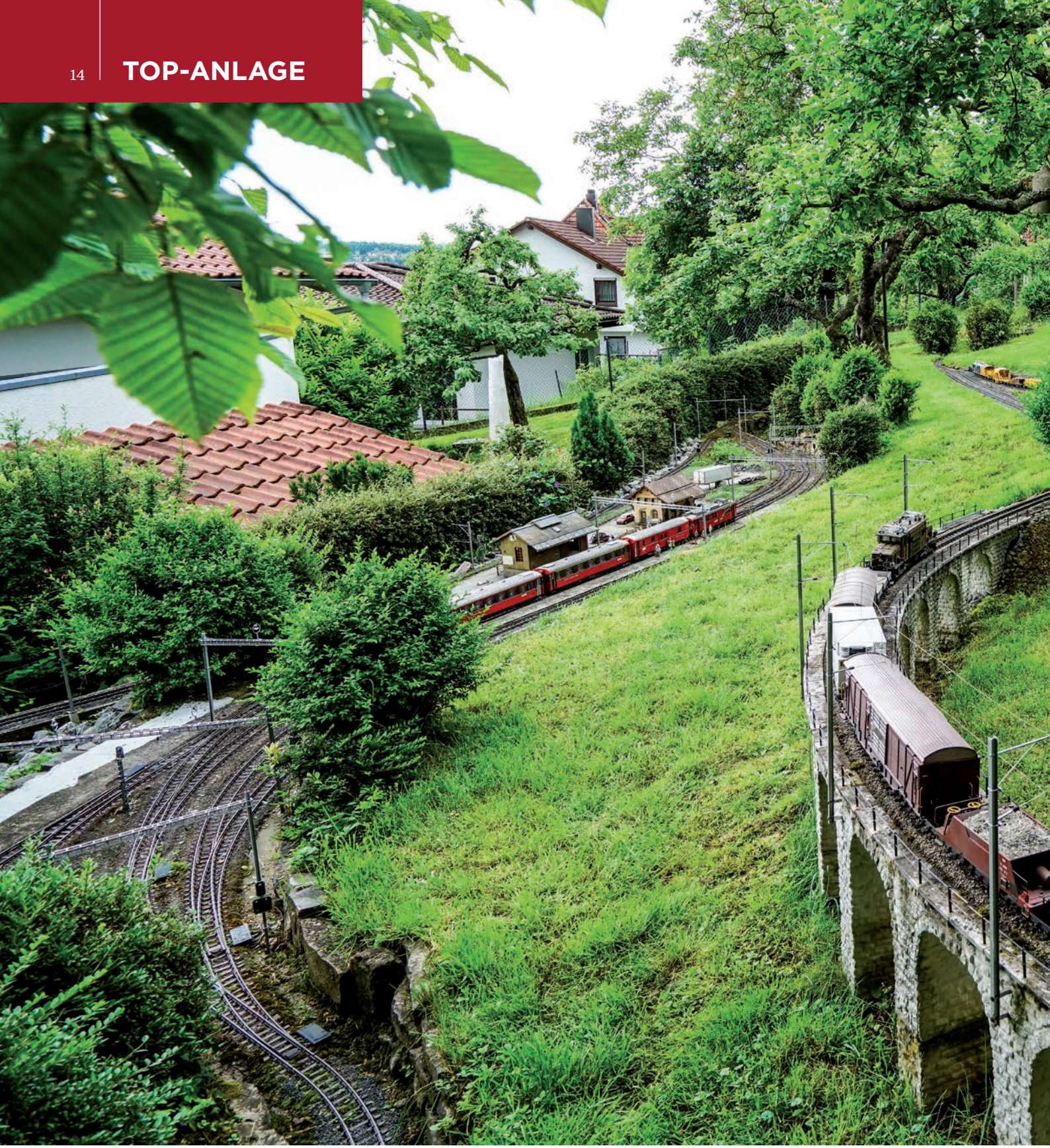
Feierstimmung in 78148 Gütenbach: Die Firma Faller freut sich dieses Jahr über ihr 70-jähriges Jubiläum. 1946 war's, als Hermann Faller (1915–1982) den Grundstein für die Erfolgsgeschichte des Zubehör-Spezialisten aus dem Südschwarzwald legte. Das Motto des Firmengründers: „Wir wollen Produkte machen, die die Fantasie anregen und das Basteln und Spielen zum Erlebnis machen." Und das gilt noch heute: Mit seinen hochwertigen Figuren, Fertigmodellen und Bausätzen bringt Faller Kreativität, Technik und Emotion auf die Modellbahn und ist zu einem der führenden Hersteller für Zubehör in allen Spurweiten avanciert. Das Jubiläumsfest steigt am 30. September und 1. Oktober rund um den Firmensitz nahe Furtwangen. Und dem besonderen Anlass angemessen, präsentieren die Badener mit dem „Kloster Bebenhausen" einen Jubiläumsbausatz der Extraklasse: Um diese spätgotische Zisterzienserabtei nahe Tübingen so detailgenau wie möglich ins Modell zu übertragen, ließ man dieses Meisterwerk der Steinmetzkunst mittels Drohneneinsatz sogar fotometrisch erfassen – akribischer geht's nicht. Qualität mit Tradition: Seit 70 Jahren versorgt Faller Modellbahner mit traumhaft realistischem Zubehör. Spur-G-Fans werden mit den Produkten von Tochter Pola seit Jahren bestens bedient.

Ein Jahrhundertprojekt

Gotthard-Basistunnel eröffnet

Ein Mammutprojekt, das pünktlich fertig wird und dessen Kosten nicht aus dem Ruder laufen? Das gibt's tatsächlich noch. Und wer hat's gebaut? Die Schweizer natürlich. Nach 17-jähriger Bauzeit war es jetzt endlich so weit: In einer festlichen Zeremonie eröffnete Bundespräsident Johann Schneider-Ammann am 1. Juni den neuen Gotthard-Basistunnel. Die ganze Welt blickte dabei auf die Schweiz: 1.100 internationale Gäste erwiesen dem 57 Kilometer langen Bauwerk der Superlative ihre Ehre, die TV-Bilder wurden in aller Herren Länder übertragen. Und natürlich wurde groß gefeiert: Fünf Tage lang gaben spektakuläre Musik- und Kunstprojekte, Ausstellungen und Multimedia-Installationen spannende Einblicke in die eidgenössische Kultur und die Eisenbahnhistorie am Gotthard. Auf den Festplätzen in Erstfeld und Biasca wurden zudem historische und aktuelle Fahrzeuge in einer großen Rollmaterialshow gewürdigt. Mit dabei: Kultloks wie das „Krokodil" oder der „Elefant", die größte je gebaute Dampflok der Schweiz.

FOTOS: BAHNPARK AUGSBURG, GEBR. FALLER, LGB



Markante Steigungen, steile Hänge, Brücken, Kehrschleifen, Wendetunnel und Kreisviadukte – die Schweizer Berglandschaft und die Antworten der Schweizer Bergbahn-Ingenieure auf die anspruchsvollen topografischen Herausforderungen begeistern den Vermessungs-Ingenieur Uwe Müller seit vielen Jahren. So überrascht es kaum, dass der RhB-Fan seine Gartenbahn im Stil der Rhätischen Bahn errichtete. Nicht allein die Faszination, sondern auch die pure Notwendigkeit bestärkten ihn, sich an seinen Schweizer Vorbildern zu orientieren. Der Garten hinter seinem Haus im schwäbischen Bietigheim-Bissingen stellte Uwe Müller vor ähnliche topografische Herausforderungen. Er zeichnet sich durch eine extreme Hanglage mit einer natürlichen Steigung von mehr als 20 Prozent aus. Alles andere als ein idealer Platz für eine Gartenbahn, bei der die Schienenstrecken möglichst nicht über drei Prozent ansteigen sollten, um sicherzustellen, dass die Züge auch unter kritischen Witterungsbedingungen problemlos fahren können. Für Uwe Müller waren diese Herausforderungen jedoch besonders reizvoll: Tunnels, Brücken, Kehrschleifen und Kreisviadukte plante er von Anfang an ein, um die Gleisanlage am Steilhang für seine Loks befahrbar zu machen. An keiner Stelle der heute 210 Gleismeter langen Gartenbahn müssen die Züge trotz Steilhanglage eine Steigung von mehr als drei Prozent über-

Die Schweiz in Schwaben

Uwe Müller ist ein Fan der Rhätischen Bahn und der Schweizer Bergbahn-Ingenieurskunst. In Bietigheim-Bissingen hat er in einer schwierigen Hanglage eine Gartenbahn nach Schweizer Motiven gebaut.

winden. Zwei vier und sechseinhalb Meter lange Tunnels, ein viereinhalb Meter langer Kreisviadukt, drei Brücken, eine sehr präzise Streckenplanung plus einige Planierarbeiten machten es möglich.

Uwe Müller plante zudem große Gleisradien ein, sodass er auf seiner anspruchsvollen Bergbahn auch Zuggarnituren wie den Glacier-Express mit seinen langen Personenwagen problemlos einsetzen kann. 2002 begann der RhB-Fan mit dem Bau seiner Gartenbahn. Ein Jahr später war die erste Ausbaustufe abgeschlossen, drei weitere Ausbauphasen folgten. Seit 2016 arbeitet Uwe Müller an der vierten Bauetappe seiner Anlage, die sich heute über eine Fläche von 12 mal 25 Metern erstreckt. Vor 13 Jahren bestand die Anlage aus einem lang gezogenen Gleisoval, das Müller quer zum Hang unmittelbar oberhalb seines Hauses errichtete. Ein Teil dieser Strecke verläuft im Sichtbereich einer kleinen Terrasse hinter dem Haus. Danach führen die Gleise den Hang hinauf und laufen nach einer Kurve durch einen vier Meter langen Tunnel auf ein höher gelegenes Plateau, auf dem Uwe Müller den zentralen Durchgangsbahnhof Susch errichtete. ▶

Eine Hanglage mit über 20 Prozent Steigung

FOTOS: KÖTZLE, TEXT: ARNULF SCHÄFER

Aufwärts: Das Rhätische Krokodil Ge 6/6 hat den Bahnhof Susch hinter sich gelassen und macht sich auf den Weg nach oben.

Vorbild Viadukt Brusio: Der Arosa-Allegra überquert bei seiner Fahrt talwärts den imposanten Kreisviadukt.

Gute Mischung: Gartenbahn und Obstbäume bilden seit vielen Jahren eine harmonische Einheit, bei der sich Fotografen manchmal den Kopf stoßen.

Felsenlandschaft: Der untere Gleisabschnitt verläuft parallel zur kleinen Terrasse.

Um den deutlichen Höhenanstieg bis zum Bahnhof gartenbahngerecht zu gestalten, setzte Müller beim Gleistrassenbau konsequent den kontinuierlichen Drei-Prozent-Anstieg um – das gilt auch für den Tunnelbereich. Wie akribisch Uwe Müller den Bau plante und realisierte, haben wir detailliert in Ausgabe 2/2016 vorgestellt.

Lediglich der Bahnhofsbereich rund um den Bahnhof Susch, den er auf einen 10 Meter langen und 1,40 Meter breiten Betonsockel setzte und der Bahnhof Filisur kommen (fast) ohne Steigungen aus. Das vereinfacht das Abstellen von Wagen für den Rangierbetrieb. Lediglich im Mittelbereich der Bahnhofsgelände plante er eine kleine Überhöhung ein, damit das Regenwasser ablaufen kann.

Der Kehrviadukt ist ein Hingucker

In der zweiten Ausbaustufe erweiterte Müller das Gleisoval um eine lang gezogene Serpentinenstrecke (alle Details zur Strecke siehe Anlagensteckbrief auf Seite 21) oberhalb des Bahnhofs, die sich am Steilhang des alten Obstgartens hinaufschraubt. Auffälligste Bauwerke der Erweiterungsstrecke sind ein vier Meter langer Kehrviadukt und ein sechseinhalb Meter langer eingleisiger Tunnel, der einen gebogenen Gleisabschnitt enthält.

Der imposante Viadukt besteht aus zwölf Betonelementen. Er führt aus dem Gelände heraus und in einem Halbkreis in den höher gelegenen Streckenabschnitt hinein. Die Sockelelemente des Viadukts sind unterschiedlich hoch, um

Arbeitseinsatz: Die Elektrolok Ge 4/4 II 619 „100 Jahre Bernina“ der Rhätischen Bahn übernimmt am schwäbischen Steilhang den Gütertransport.

Beeindruckend: Ein Blick vom oberen Teil der Anlage hinunter bis zum Bahnhof Susch.

Höhendifferenzen im Gelände auszugleichen. Uwe Müller verwendete für den Kehrviadukt die Viaduktelemente aus Beton von Heinz Knodel (Bericht in Ausgabe 3/2015). Er schnitt die Elemente zu, um daraus einen gebogenen Viadukt mit einem Radius von drei Metern zu bauen. Auf der Brücke verlegte er Flexgleise. Auch im Brückenbereich setzte Müller einen Anstieg von drei Prozent konsequent um. Die imposante Konstruktion ergänzte er mit einem selbst gebauten Metallgeländer sowie Masten mit Oberleitungen im Stil der Rhätischen Bahn. Beeindruckend, aber nicht ganz so spektakulär ist der lang gezogene Tunnel im oberen Teil der Anlage, der im Gelände kaum sichtbar ist. Auch der Tunnel hat vorrangig die Aufgabe, vorhandene Höhenunterschiede im Gleisbereich auf das Drei-Prozent-Level zu senken. Um die Gleisstrecken auf der Gartenoberfläche miteinander zu verbinden, setzte Müller im Tunnel ebenfalls gebogene Gleise ein. Außerdem baute er eine große Serviceklappe im Mittelbereich des Tunnels ein, dort, wo die Gleise in Kurvenform verlaufen. Die gebogene acht Millimeter dicke und 1,80 Meter lange Edelstahlplatte lässt sich hochklappen und ermöglicht Wartungsarbeiten im Tunnelbereich.▶

Der imposante Viadukt besteht aus zwölf Beton-Elementen

FOTOS: KÖTZLE, TEXT: ARNULF SCHÄFER

1

2

3

4

6

ANLAGENIMPRESSIONEN

Uwe Müllers Anlage ist absolut professionell geplant und gebaut. Weil er auch jeden Zug der RhB nachstellen will, muss er ihn manchmal komplett selbst bauen. Der Müllersche Be 4/4 512 ist normalerweise im Raum Chur unterwegs und als fertiges Modell einfach nicht zu haben (2).

1 **Vorsicht Ausbau:** Die Betonarbeiten sind beendet, Gleise und Weichen verlegt und zum Teil bereits eingeschottert. Bis Uwe Müller Prellböcke, Oberleitungsmasten und Signale montiert, den Feinschotter an den Gleisen verteilt und den Kunstrasen um das Bahngelände herum verlegt hat, vergehen einige Wochen. Bereits heute sind die gelungene Gleisgestaltung und die vielfältigen Rangiermöglichkeiten zu erkennen.

2 **Großzügige Anlage:** Der zentrale Durchgangsbahnhof Susch erstreckt sich auf einer zehn Meter langen Betonplatte. Seine beiden Durchgangsgleise und die beiden Ausweichgleise sind lang genug, um Zügen mit sechs Personenwagen Platz zu bieten. Unterhalb des Bahnhofs beginnt die lange Auffahrt zur nächsthöhere Ebene der Bahnanlage.

3 **Stabile Sache:** Die 100 Zentimeter lange Gitterbrücke unterhalb des Bahnhofs Susch führt über eine Schlucht, in der das Sickerwasser der Betonplatte des Bahnhofs ablaufen kann. Die stabile Gitterbrücke aus Metall hat Uwe Müller selbst gebaut. Natürlich hat er sie auch mit einem Geländer und Oberleitungsmasten ausgestattet.

4 **Wartungseingriff:** Der sechseinhalb Meter lange Tunnel im oberen Teil der Anlage verfügt über eine praktische Serviceklappe. Uwe Müller hat sie im Kurvenbereich des Tunnels eingerichtet. Wird der Edelstahldeckel aufgeklappt, können Servicearbeiten im Tunnel und Bergungsaktionen bequem durchgeführt werden. Dieser Tunnelabschnitt besitzt eine Betoneinfassung, auf der die Abdeckung aufliegt. Auf die Außenseite der Klappe ist Kunstrasen geklebt, damit sie sich harmonisch in die Gartenlandschaft einfügt.

5 **Drehen per Funk:** Die 600-Millimeter-Drehscheibe von Funktionsmodellbau Ralf Kesselbauer hat Uwe Müller so umgebaut, dass sie äußerlich dem Vorbild am Graubündener Bahnhof Filisur entspricht. Das wetterfeste Modell besitzt einen Antriebsmotor, der per Funksteuerung in Bewegung gesetzt wird. Die Drehscheibe lässt sich herausnehmen. Als Schutz vor Regen-/Hagelattacken und Tieren hat Uwe Müller eine Abdeckung aus einem Deckel einer Abwassertonne gebaut.

6 **Attraktiv und praktisch:** Der aus zwölf Beton-Sockelelementen zusammengesetzte Kreisviadukt im oberen Bereich der Anlage sieht nicht nur attraktiv aus. Mit seinen unterschiedlich hohen Pfeilern gleicht er die Höhenunterschiede im Gelände aus. Optisch orientiert er sich am Kreisviadukt Brusio. Müller hat den 2009 erbauten Viadukt mit Geländern und Oberleitungen ausgerüstet.

FOTOS: KÖTZLE; TEXT: ARNULF SCHÄFER

Bahnhofsverkehr: Am Bahnhof Susch (oben und Mitte) geht's beschaulich zu. Am neuen Bahnhof Filisur (unten) stehen vor allem die Ausbauarbeiten an.

Außerhalb des Serviceareals verlaufen die Schienen unter der Erdoberfläche in PVC-Rohren mit vierzig Zentimetern Durchmesser. In der dritten Ausbaustufe optimierte Uwe Müller die Gleisführung um den Bahnhof Susch. Er vergrößerte die Kurvenradien auf R5 und ersetzte vorhandene Weichen durch Bogenweichen, um die Fahrbedingungen für seine RhB-Personenwagen zu verbessern. Der Bahnhof bietet heute zwei Durchfahrtsgleise und zwei Ausweichgleise. Zwei Abstellgleise sind überdies vorhanden. Die Gleisanlage am Bahnhof legte Müller so großzügig aus, dass selbst Zugeinheiten mit sechs Schnellzug-Personenwagen genügend Platz finden.

Uwe Müller ergänzte die Gleisanlage um selbst gebaute Quertragwerk-Masten für Oberleitungen, die in den RhB-Bahnhöfen anzutreffen sind. Außerdem installierte er Vor- und Hauptsignale, die er zusammen mit Bekannten im RhB-Stil gebaut hat. Bislang haben die Signale noch keine Steuerungsfunktionen, diese will Müller in einer späteren Ausbauphase ergänzen. Auf dem lang gestreckten Bahnhofsbereich verteilen sich drei Gebäude. Neben dem Bahnhofsgebäude ein großer Lagerschuppen und ein kleinerer Schuppen, der etwas abseits liegt. In Sichtweite zum Bahnhof steht oberhalb der Gleise das Trafohäuschen Susch der Rhätischen Bahn von Architekturmodellbau Kotsch.

Rangiermöglichkeiten im Bahnhof Filisur

Seit Anfang 2016 arbeitet Müller an der vierten Bauphase. Im oberen Bereich der Anlage errichtet er den sechsgleisigen Kopfbahnhof Filisur. Das lang gezogene Bahnhofsareal gestaltete Uwe Müller nach dem Vorbild des RhB-Bahnhofs Filisur. Das Areal errichtete er auf einem 10,50 Meter langen und an seiner breitesten Stelle 2,40 Meter messenden Betonsockel. Insgesamt montierte er sechzig Meter Gleis, fünf Abstellgleise und vierzehn Weichen, darunter eine Drei-Wege-Weiche, eine Doppelkreuzungsweiche und eine Kreuzung. Highlight des Rangierbahnhofs ist eine 600-Millimeter-Drehscheibe, deren Drehbewegungen Müller per Funk steuert.

Wetterfeste Drehscheibe mit Funksteuerung

Die Drehscheibe erlaubt das vorbildgetreue Drehen der Loks. Uwe Müller hat die wetterfeste Drehscheibe von Funktionsmodellbau Ralf Kesselbauer so umgebaut, damit sie äußerlich dem Vorbild am schweizerischen Bahnhof Filisur entspricht. Mit der Drehscheibe ist das Drehen von RhB-Loks möglich, wie sie bei Kopfbahnhöfen mit Dampfloks wie etwa der RhB Heidi (Ge 3/4) durchgeführt werden. Der Drehteller ist groß genug, um ein rhätisches Krokodil zu bewegen.

Bis der Ausbau des Kopfbahnhofs komplett abgeschlossen ist, vergehen noch Monate. Bei unserem Fototermin in Juni waren die Betonarbeiten beendet, Gleise und Weichen verlegt und das Bahnhofsgebäude Filisur und der Lokschuppen Filisur bereits aufgestellt. Die Gleise waren zu großen Teilen mit Fünf-Millimeter-Split und Zwei-Komponenten-Weißleim grob eingeschottert. Das vollständige Einschottern mit Drei-Millimeter-Basaltsplit, die Montage der Prellböcke, Oberleitungsmasten und Signale steht in den nächsten Wochen an. Ebenso diverse Kabelarbeiten, der Ausbau von Bahnsteigen und Zufahrtswegen sowie die Begrünung der Betonfläche mit Kunstrasen. Eine Abdeckhaube zum Schutz der Drehscheibe gegen Unwetter ist bereits im Bau. Der Ausbau der volldigitalisierten Bergbahn nach Schweizer Motiven am Steilhang in Schwaben ist aber nur ein Teil der Gartenbahnaktivitäten von Uwe Müller. Der RhB-Fan beschäftigt sich sehr intensiv mit dem Eigenbau von RhB-Fahrzeugen, die nicht zum LGB Programm gehören, auf der Basis von LGB Komponenten. Insgesamt 28 Loks und rund 100 Wagen bilden heute seinen Fuhrpark, der ausschließlich aus Rollmaterial nach dem Vorbild der Rhätischen Bahn besteht.

„Mit meinem Fuhrpark kann ich heute alle Zugeinheiten der Rhätischen Bahn nachstellen“, erläutert Uwe Müller sichtlich stolz. Damit er die Züge ihren Vorbildern entsprechend komplettieren konnte, ergänzte eben die nicht angebotenen Loks und Wagen durch besagte Eigenbauten. Zwölf seiner Loks hat Müller deshalb mit viel Akribie unter Verwendung von LGB Material selbst gebaut. Darunter fährt ein roter, dreiteiliger Pendelzug mit dem Elektrotriebwagen Be 4/4 512, der normalerweise im Raum Chur unterwegs ist.

Zu den schönsten Garnituren im Müllerschen Fuhrpark gehört der Glacier-Express, den er sowohl in der alten als auch in der neuen Version auf seine Bergstrecke im Schwäbischen schicken kann. Aus seiner attraktiven Bahnanlage am Steilhang wird dann eine Bühne für seine originalgetreuen Zuggarnituren nach Schweizer Vorbild.

GLEISPLAN | Anlagensteckbrief

Zur Person: Uwe Müller (57 Jahre)
Vermessungsingenieur und bekennender RhB-Fan, Gartenbahner seit 2002. Uwe Müller baut nicht nur gerne an seiner Gartenbahn in Hanglage, sondern auch Fahrzeuge der Rhätischen Bahn. Sein Fuhrpark besteht ausschließlich aus Rollmaterial nach RhB-Vorbild, das er zum Teil selbst gebaut hat. An seinem Hobby Gartenbahn reizen ihn die vielseitigen Herausforderungen. Da kann er einfach gut abschalten.

Bauzeit:	2002 bis 2016
Gleismeter:	210 m
Anlagenfläche:	25 x 12 Meter
Fahrbetrieb:	digital, mobiles Steuer gerät
Weichen (Anzahl):	30
Weichenschaltung:	digital per Funk
Brücken:	3 plus Viadukt
Längste Brücke:	Kreisviadukt mit drei Metern Radius, max. Höhe: 0,60 Meter, Länge: 4 Meter
Tunnels:	2
Längster Tunnel:	6,5 Meter
Bahnhöfe:	Susch und Filisur
Besonderheiten:	extreme Hanglage der Anlage (natürliche Steigung: 20 Prozent), 6,5 m langer Tunnel mit Serviceklappe, gebogener Viadukt, elektrisch betriebene Drehscheibe

Mensch Meyer!

Ob Jean-Jacques Meyer den Dampflokantrieb über zwei Drehgestelle wirklich erfunden hat, ist nicht sicher. Eins aber steht fest: Die nach diesem Prinzip fahrende sächsische IV k ist die in Deutschland meistgebaute Schmalspurdampflok.

IV k: Dieses Codewort, das ein nochmals verbessertes Fernsehvergnügen dank einer vierfach höheren Anzahl an horizontalen Bildpunkten verspricht, elektrisiert derzeit die Unterhaltungselektronik. Bahnliebhaber können darüber freilich nur müde lächeln. Denn auf der Schiene hat die „IV k"-Technik schon vor 125 Jahren für Furore gesorgt. Anfang 1892 war's, als die Königlich Sächsische Staatseisenbahn erstmals ihre neu entwickelte Dampflok der Bauart Günther-Meyer auf's Schmalspurgleis setzte. Was damals noch niemand ahnte: Es sollte der Beginn einer wunderbaren Erfolgsgeschichte werden. Die Neuentwicklung mit der Spurweite 750 Millimeter und der Achsfolge B'B' n4v begann nämlich schon binnen kurzem auf die Erfolgsspur einzuschwenken.

Ende des 19. Jahrhunderts nimmt die industrielle Revolution europaweit immer mehr Fahrt auf. Und auch auf der Gemarkung des Deutschen Reiches steigt das Verkehrs- und Transportaufkommen innerhalb weniger Jahre sprunghaft an – und zwar nicht nur auf der Normalspur, sondern auch auf den oftmals auf schmaler Spur betriebenen Nebenbahnstrecken. Doch die lange Jahre eingesetzten Loks vom Typ I k und III k sind den steigenden Lasten einfach nicht mehr gewachsen: zu schwach ihre Leistung, zu ausgereizt generell das dreiachsige Konstruktionsprinzip. Und dass ausgerechnet das wichtigste Verkehrssystem der damaligen Welt weiterhin stagniert, während drum herum die technische Entwicklung immer stärker explodiert: Das kann nicht im Sinne seiner Erfinder und des Fortschritts sein. Also steckten die Ingenieure der Sächsischen Maschinen-

Weißeritztalbahn Kipsdorf 1909: Diese sächsische IVk zeigt noch den Originalzustand der Dampflok lange vor einer totalen Überarbeitung zur Rekolok. Besondere Kennzeichen: abgerundeter Dampfdom und jede Menge Nieten.

INFOS ZUR BAUREIHE IV K

Die Baureihe IV k: Diese Loks haben überlebt
Von 96 hergestellten Loks sind 22 Exemplare erhalten geblieben – immerhin neun befinden sich in betriebsfähigem Zustand wie die 99 1564-6 hier in Bad Friedewald (rechts).

Loknummer	Standort
99 516	Museumsbahn Schönheide (betriebsfähig)
99 534	Denkmallokomotive in Geyer
99 535	Verkehrsmuseum Dresden
99 539	Traditionsbahn Radebeul
99 542	Preßnitztalbahn (betriebsfähig)
99 555	Zittauer Schmalspurbahnen e. V. (betriebsfähig)
99 561	Förderverein Wilder Robert
99 562	Deutsches Dampflokomotiv-Museum, Neuenmarkt-Wirsberg
99 564	Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft
99 566	Sächsisches Eisenbahnmuseum, Chemnitz
99 568	Preßnitztalbahn (betriebsfähig)
99 574	Döllnitzbahn (betriebsfähig)
99 579	Schmalspurbahnmuseum Rittersgrün
99 582	Museumsbahn Schönheide (betriebsfähig)
99 584	Döllnitzbahn
99 585	Museumsbahn Schönheide
99 586	Traditionsbahn Radebeul (betriebsfähig)
99 590	Preßnitztalbahn (betriebsfähig)
99 594	Preßnitztalbahn, derzeit (Stand: August 2015) in Glauchau auf Schmalspurtransportwaggon abgestellt
99 604	Verein zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen e. V. (Schmalspurbahnmuseum Radebeul)
99 606	Verein zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen e. V. (Carlsfeld)
99 608	Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft (betriebsfähig)

fabrik in Chemnitz im Jahr 1890 die Köpfe zusammen, um auch die schmale Bahnspurweite fit für die Zukunft zu machen. Die Tüftler aus Sachsen entschieden sich für eine Neukonstruktion mit vier Antriebsachsen, einem vergrößerten Kessel und mit deutlich höherer Reibungsmasse. Und: Man spendierte dem neuen Modell zwei Triebdrehgestelle, um ungeachtet der nun längeren Ausmaße das Befahren auch von krümmungsreichen Strecken zu gewährleisten. An den Start ging diese Baureihe schließlich 1891 unter der Bezeichnung HMTKV – also als Lok des Herstellers Hartmann (dem Vorgänger- und Gründungsunternehmen der Sächsischen Maschinenfabrik) in Meyer'scher Bauart mit Tender, einer Spurweite von 750 Millimetern (der Kleinspurweite) und mit Verbundtriebwerk. 1896 erhielt sie dann die Bezeichnung K IV und ab 1900 wurde sie als IV k geführt.

Und das Kleinod aus Chemnitz, lackiert entweder in edlem Moosgrün oder klassischem Schwarz, avancierte vom Tag seiner Jungfernfahrt an zum Erfolgsmodell. In der Fahrpraxis bewährte es ▶

FOTOS: 1909 VON UNBEKANNT/EK-VERLAG, DR NEIL CLIFTON, ROLF-DRESDEN; TEXT: CHRISTOF HAMMER

REKO-LOKS

Lokomotiven haben oft ein langes Leben. Sie sind zwar nicht für die Ewigkeit gebaut, aber Betriebszeiten von mehreren Jahrzehnten sind die Regel. Während dieser Zeitspanne stehen die üblichen normalen Wartungsarbeiten an – zugleich aber schreitet natürlich auch die generelle technische Entwicklung stetig voran. Früher oder später stellt sich für jedes Lokmodell dann die Gretchenfrage: ausmustern oder aufarbeiten? Entscheidet man sich für den Weiterbetrieb, so ist es mit einer routinemäßigen Inspektion nicht mehr getan. Neue Bauelemente müssen in die Lok eingearbeitet, neue technische Entwicklungen aufgegriffen werden – es ist Zeit für eine umfassende Rekonstruktion. Aus der originalen Baureihe wird also eine Reko-Lokomotive, bei der beispielsweise bislang genietete Teile gegen neue geschweißte Elemente ausgetauscht werden. Klassische Komponenten für eine Reko-Maßnahme sind meist Rahmen, Verbrennungskammern, Kessel, Drehgestelle, Zylinder und Laufradsätze. Die nötigen Arbeiten konnten aber auch eine komplette Umrüstung auf neue Antriebsformen (etwa den Wechsel von Kohle- auf Ölfeuerung) umfassen. Häufig kam es – bedingt z. B. durch den erforderlichen Einbau von völlig neuen Führerhäusern – auch zu deutlichen optischen Veränderungen. Manche Lok war nach ihrer abgeschlossenen Rekonstruktion nur schwer wiederzuerkennen … „Erfunden“ wurde das Reko-Prinzip 1957 von der Deutschen Reichsbahn. Bis 1967 waren es vor allem Dampflokomotiven, bei denen Eingriffe zur Leistungssteigerung, zur Anpassung an die Brennstoffsituation in der DDR (wo Steinkohle nicht immer im notwendigen Maß zur Verfügung stand) oder zur Korrektur von Konstruktionsmängeln vorgenommen wurden. Ende 1967 galt das Rekoprogramm der DR zunächst als beendet. Doch wurden zwecks Aufbaus einer strategischen Reserve an Loks von 1969 bis 1972 noch 52 weitere Zugmaschinen umgerüstet.

Sächsische IVk 99 1608-1 (99 608) in Seifersdorf 2006 (Weißeritztalbahn)

Kein Reko-Outfit: Die Lok Nummer 145 im Gewand der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen tut bei der Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft Dienst.

sich nämlich vor Güterzügen ebenso gut wie im Personenverkehr, sodass die IV k die bisherigen Lokomotivgattungen I k und III k binnen Kurzem fast vollständig zu ersetzen vermochte. Was als schöne Theorie und als Entwurf am Reißbrett begonnen hatte, wurde also zu einem Stück beste Bahnpraxis und entwickelte sich zu einem echten Universalisten auf der Schmalspur. Die Folge: Zwischen 1892 und 1921 wurden insgesamt 96 Exemplare mit den Baureihennummern 103 bis 198 hergestellt. Damit ist die IV k die meistgebaute Schmalspurlok aus deutscher Produktion. Entsprechend gut ist es um den Bestand an überlebenden Loks bestellt. Immerhin 22 Exemplare sind noch erhalten, die meisten sind in ihrer sächsischen Heimat anzutreffen. Und wiederum neun davon befinden sich dank vieler ehrenamtlicher Museumsbahner und deren fleißiger Helfer noch in betriebsfähigem Zustand – eine erfreulich hohe Quote (siehe Kasten S. 23).

Dass Veteranen wie die 99 516 und die 99 582 (beide nun auf der Museumsbahn Schönheide unterwegs) oder die 99 542 und ihre Schwester 99 568 (die zusammen die sächsische Preßnitztalbahn befahren) trotz teilweise deutlich über einhundert absolvierter Dienstjahre auch heute noch ihre volle Leistung im Regelbetrieb erbringen, liegt aber nicht nur an vielen guten Geistern und „heilenden“ Händen, sondern auch an einer Ende der 1950er-Jahre praktizierten, eigentlich aus der Not geborenen Maßnahme, die sich heute aus bahnhistorischer Sicht als echte Tugend erweist. Das Stichwort in diesem Zusammenhang heißt: Reko-Lok (siehe auch Kasten rechts). Diese einst aus wirtschaftlichen Erfordernissen beschlossene Überarbeitung von älteren Dampflokomotiven im Fuhrpark der Deutschen Reichsbahn der DDR bewahrte unzählige große und kleine Loks vor dem Gang in die Schmelzöfen und schenkte ihnen ein zweites Leben auf dem Gleis. So entpuppte sich ein sparsamer Umgang mit vorhandenen Loks als Akt der Bestandspflege, dem Bahnliebhaber heute einen wertvollen Bestand an historischem Rollmaterial verdanken.

Vom Original zur Reko-Lok

Die Reko-Idee bedeutete tatsächlich eine Art Wiedergeburt für die kleine Chemnitzerin. Denn wer kurz nachrechnet, der bemerkt: Schon in den 1950ern hatte das Gros der IV k-Loks 50 oder gar noch mehr Betriebsjahre auf dem Buckel – natürlich mit den entsprechenden Verschleißerscheinungen. Es war also höchste Zeit für eine umfangreiche Generalüberholung. Außerdem hatten sich die technischen Entwicklungen während des zurückliegenden halben Jahrhunderts natürlich massiv beschleunigt. Diese beiden Tatsachen führten schließlich zu einer Grund-

Reko-Lok 99 1568-7 (99 568 Deutsche Reichsbahn 1925–1970) vor dem Wasserhaus in Steinbach bei Jöhstadt. Die Lok wurde 1991 aus dem Schadpark der DR an die Preßnitztalbahn verkauft und ist seit dem 29.5.1992 wieder in Betrieb.

satzentscheidung, die weit mehr als nur eine routinemäßige Inspektion mit sich brachte. Statt die originale Baureihe von 1909 also nur zu einer Generalüberholung in die Betriebswerke zu holen, wurde der Umbau zu einer Rekonstruktionslokomotive beschlossen: Ausgewählte Exemplare rückten zu einem mehrjährigen Aufenthalt in die Bws, wo sie auf den aktuellen Stand der Technik gebracht und mit Ersatzteilen aus anderen Modellen versorgt wurden. Solchermaßen im Reichsbahnausbesserungswerk Görlitz aufgearbeitet, kehrten die komplett runderneuerten IV k-Loks danach wieder in exzellenter Verfassung in ihr Einsatzgebiet im Netz der DR zurück – und sind bis heute flott unterwegs.

Die Baureihe IV k als LGB Modell

Schon vor dem 125-jährigen Jubiläum spielte die IV k eine wichtige Rolle im LGB Sortiment. Bisher wurden drei Modelle aufgelegt: Art. 24841/24842 (Rügen'sche IV k in Schwarz; ohne bzw. mit Soundfunktion), Art. 25841 (sächsische IV k in moosgrün, Loknummer 133) und Art. 26841 (sächsische IV k in Schwarz, Loknummer 99 516). Übrigens: Pro verkauftem Exemplar dieses Typs spendete Märklin 25 Euro zur Unterstützung der Wiederinbetriebnahme des derzeit in nicht betriebsfähigem Zustand auf der Museumsbahn Schönheide stationierten Originals). Als jüngste Vertreterin kommt in diesen Monaten die IV k der Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft (SOEG) hinzu (Art. 26842). Das Vorbild verkehrt heute auf der Zittauer Schmalspurbahn. Das Modell besitzt vorbildgerecht ein neues Führerhaus, neue Wasserkästen und Kesselaufbauten sowie weitere geänderte Details wie ein Zweilicht-Spitzensignal und eine modifizierte Leitungsführung im Umlauf. Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Museumslok Epoche VI. Der Antrieb erfolgt über zwei kugelgelagerte Bühler-Motoren, die auf alle Haftreifen-Radsätze wirken. Ausgerüstet mit mfx-/DCC-Decoder mit vielen Sound- und Lichtfunktionen (mit der Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Führerstandsbeleuchtung, Raucheinsatz). Es ist eine einmalige Serie zum 125-jährigen Jubiläum der Zittauer Schmalspurbahnen. Länge über Puffer: 48 Zentimeter.

Als passende Wagen sind der Gepäckwagen (Art. 30320) und das Wagenset (Art. 39359) erhältlich. Und wer weiß: Gut möglich, dass man in Göppingen noch weitere Geburtstagspräsente für die deutsche Königin der Schmalspur im Köcher hat. Wie gesagt: Sie ist die meistgebaute Schmalspurdampflok Deutschlands.

IV K-MODELLE BEI LGB

Art.	Kurzbeschreibung
24841/24842	Sächsische IV k der Rügen'schen Kleinbahn, DR-Loknummer: 99 594 (ohne Soundfunktion/ mit Soundfunktion)
25841	Sächsische IV k der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, originale Loknummer: 133
26841	Sächsische IV k der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, DR-Loknummer: 99 516
26842	Sächsische IV k der Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft, originale Loknummer: 145

Oschatz 1991: Die 99 1564-6 IV k-Rekonstruktionslok vor einem bereitstehenden Güterzug auf Rollwagen auf der Döllnitztalbahn.

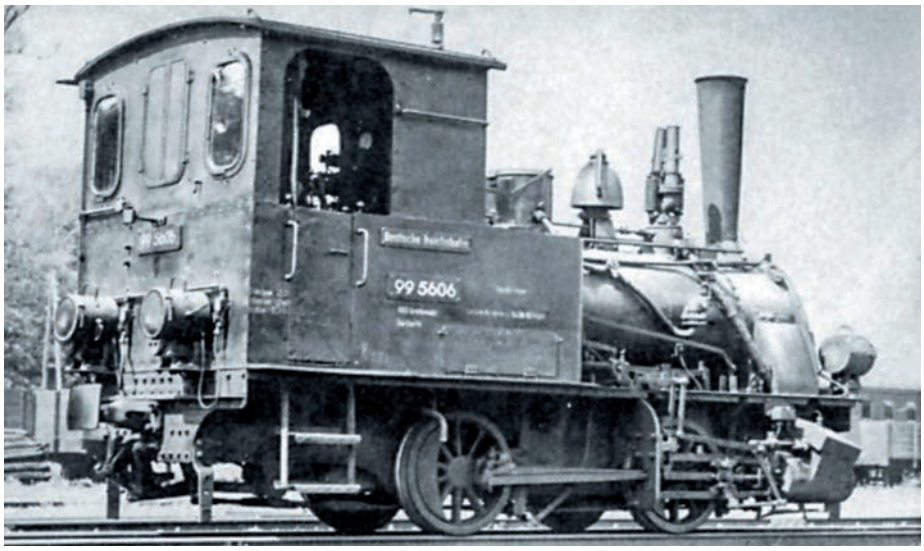
FOTOS: ROLF DRESDEN, RAINER HAUFE, CHRISTIAN GEBHARDT; TEXT: CHRISTOF HAMMER

Kleinbahn-geschichten

Die Kleinbahnen Preußens verursachten einen wahren Bauboom bei Schmalspurdampfloks. Viele erlebten eine sehr bewegte Geschichte und manche wurden sogar zur Legende.

Ihre Geschichte begann um die Jahrhundertwende des letzten Jahrhunderts. Als der von Landwirten, Handwerkern und anderen gewünschte Schienenverkehr in der Fläche mit einem kostensparenden Transportmodell umgesetzt werden sollte, kam die große Stunde der Schmalspurbahnen. Der preußische Staat hatte erkannt, dass es für ihn unmöglich war, eine flächendeckende Vielzahl von Bahnen zu unterhalten, die die geforderte Versorgung mit Güter- und Personenverkehr sicherstellen konnten. Ein Gesetz vom 28. Juli 1892 definierte den Begriff „Kleinbahnen“ nun so, dass die aufwendigen und teuren Auflagen des Eisenbahngesetzes von 1839 vermieden werden konnten und das unternehmerische Engagement bei Eisenbahnbetrieben gefördert

Westwärts: Entwickelt für die Ostdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft in Königsberg und zunächst bei der Pillkaller Kleinbahn eingesetzt, verschlug es die „OEG 23“ 1947 als 09-27 zur Spreewaldbahn, wo sie bis 1952 als 99 5631, danach als 99 5633 Dienst tat.



Vulcan Type Pommern: Beauftragt von der Bahnbau- und -betriebsgesellschaft Lenz & Co, baute die Stettiner Vulcan-Werft sechs dieser Dampfloks für die Franzburger Kreisbahnen, die schon lange viel eher unter dem Namen Lenz Typ i bekannt sind.

wurde. Prompt setzte ab 1892 ein Boom beim Bau von Kleinbahnen ein, in dessen Folge auch die Zahl ihrer dampfenden Zugmaschinen rapide anstieg und sich aus deren Reihen echte Lok-Legenden entwickelten – auch oder gerade unter den Modellbahnern. Zwei davon sind heute beim Deutschen Eisenbahnverein in Bruchhausen-Vilsen in Dienst. Die Rede ist von der „Franzburg“ vom Typ Lenz i, gebaut bei der Vulcan-Werft in Stettin, und der „Spreewald“ aus der Lokomotivfabrik Arnold Jung in Jungenthal bei Kirchen (Sieg). Doch wo war ihr ursprünglicher Wirkungsbereich?

Sechs Richtige für Franzburg

Das Vorbild des LGB Modells mit der Bezeichnung 99 5604 ist eine von sechs ▶

FOTOS: LGB; TEXT: ALEXANDER STROBEL

Bahnhof Ribnitz-Damgarten Ost: Zu Zeiten der Franzburger Kreisbahn war er Start- und Endpunkt der Meterspur nach Stralsund. Nach Abbruch der Kleinbahn in den 60er-Jahren blieb er noch als Normalspurbahnhof in Betrieb, bis er 2015 verkauft wurde.

HIGHLIGHTS
DR-Dampflok 99 5604, Art. 20180

1. Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung Epoche III
2. Neukonstruktion
3. Antrieb auf alle Radsätze
4. Leistungsstarker Bühler-Motor
5. Federpuffer
6. DCC-Schnittstelle
7. Länge über Puffer: 25 Zentimeter

Maschinen, die 1893 und 1894 im Auftrag des Eisenbahnbau- und -betriebsunternehmens Lenz & Co in Stettin von der dortigen Vulcan-Werft gebaut und an die 1893 gegründeten AG Franzburger Kreisbahnen ausgeliefert wurden. Lenz & Co wurde bezeichnenderweise nur zwei Tage nach der Verkündung des Preußischen Kleinbahngesetzes gegründet und entwickelte sich schnell zum bedeutendsten Neben- und Kleinbahnkonzern Deutschlands. Dabei wurde Lenz & Co wohl auch zum besten Kleinbahnlok-Kunden der Vulcan-Werft. Ein Indiz: Den eigentlichen Vulcan-Namen der Lenz Typ i kennt heute kaum noch jemand: Vulcan Type Pommern.
Die Franzburger Kreisbahnen erschlossen die Ostseeküstenlandschaft und verbanden die Städte Ribnitz-Damgarten und Barth mit Stralsund und der dortigen Normalspurstrecke nach Rostock. Die Loks in der charakteristischen Bauart Bn2t mit zwei Treib- und ohne Laufachsen fuhren bis zu ihrer Ausmusterung in den Jahren 1957 bis 1970 auf dieser Strecke. Ihr äußeres Charakteristikum war (bei den Baujahren 1893 und 1894) der fehlende Dampfdom. Der Wassertank war im Rahmen untergebracht, die Kohlebehälter rechts und links des Kessels. Die Dimensionen der 9,9 Tonnen (Leergewicht) „schweren“ Lok lagen bei einer Länge über Puffer von 5,8 Metern und einem Achsstand von 1,7 Metern. Ihr Wasservorrat betrug einen Kubikmeter, der Brennstoffvorrat 350 Kilogramm. Mit strammen 30 Stundenkilometern Höchstgeschwindigkeit beförderte die kleine eiserne Lady Personen und Fracht entlang der Ostseeküste – bis in die 60er-Jahre.

Weil man den Eisenbahnverkehr auf den Straßen der Stadt Stralsund vermeiden wollte, starteten die Züge ab 1961 nicht mehr am Landesbahnhof, sondern an der 2,5 Kilometer enfernten Station Stralsund Stadtwald. Das bedeutete das Aus für die meterspurige Kleinbahn, die am 4. Januar 1971 endgültig ihren Betrieb einstellte und die in ihrer Hochzeit im Jahr 1935 immerhin 186.300 Personen und 101.510 Tonnen Güter transportiert hatte. Nur zwei der sechs Franzburger „Lenz Typ i“ existieren noch. Die eine (99 5605) fährt wie erwähnt in Bruchhausen-Vilsen, die andere (99 5606) wurde 1970 an LGB in Nürnberg verkauft und steht heute auf dem stark befestigten Garagendach des Märklin Geschäftsführers Wolfrad Bächle (siehe LGB Depesche 2/15) in Schwäbisch Gmünd.

Die 99 5604 als Modell

Das Vorbild der 99 504 wurde als erste der sechs Lenz Typ i schon 1957 ausgemustert und kann ab sofort wieder auf Gartenbahnanlagen unterwegs sein. Die kleine Schwarze mit dem Signet der Deutschen Reichsbahn, Modell einer Dampflok des Lenz-Typs i der DR, besitzt die originalgetreue Farbgebung und Beschriftung der Epoche III. Ein leistungsstarker Bühler-Motor treibt ihre beiden Radsätze an. Sie bringt ein mit der Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Führerstands-Innenbeleuchtung und einen Rauchgenerator mit. Die Führerstandstüren lassen sich öffnen. Unter der Artikelnummer 39079 ist das passende Wagenset für diese Lok aus zwei zweiachsigen Personenwagen und einem Fakultativwagen erhältlich.

DIE FRANZBURGER KREISBAHNEN

Start Damgarten-Ost
67 Kilometer lang war die meterspurige Bahn entlang der Ostseeküste über Barth nach Stralsund. Parallel zu ihr verlief weiter landeinwärts die Normalspurstrecke von Rostock nach Stralsund, zu der die Passagiere der Schmalspurbahn sowohl in Ribnitz-Damgarten als auch in Stralsund Übergang fanden. Dazwischen tat auch die 99 5604 Lenz Typ i bis 1957 Dienst.

Die unvergessene Bahn: Am Bahnhof Straupitz eröffnete am 18. Juni 2016 das Spreewaldbahnmuseum. Initiator und Betreiber ist die IG Spreewaldbahn (www.IG-Spreewaldbahn.de). Der Verein wurde 2008 gegründet und sucht nach rollendem Material.

Die 99 5631 und die Spreewaldbahn

Einsamer geht's nicht. Als sich Graf von der Schulenberg 1895 um bessere Verkehrsverhältnisse im Spreewald bemühte, kümmerte er sich um eines der damals abgelegensten Gebiete des Deutschen Reiches. Nicht ganz uneigennützig wollte er vor allem sein dort geschlagenes Holz zum Staatsbahnanschluss nach Lieberose bringen. Die zuständigen Behörden hatten dafür ein offenes Ohr. Und weil von Anfang an der Rollbockbetrieb vorgesehen war, machte man letztendlich nur eine Vorgabe: 1.000 Millimeter Spurweite. 1896 gründete der Kreis Lübben die Lübben-Cottbuser Kreisbahnen. Bau und Betrieb übernahm die Firma Becker & Co. Drei Strecken entstanden: Lieberose–Byhlen, Lübben–Straupnitz–Byhlen–Burg–Cottbus und Straupnitz–Goyatz. Dabei lag Straupnitz quasi in deren Schnittpunkt. Bis zum Jahr 1904 war schließlich das gesamte, 85 Kilometer lange Steckennetz in Betrieb. Typisch für die im Volksmund „Bimmelguste“ genannte Bahn war der nahezu generelle Personen-Güter-Mischbetrieb der Züge. Den gab man erst nach der Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn auf. Noch zum Kriegsende verlor die „Spreewaldbahn“ wertvolles Material an Wagen und Loks durch Luftangriffe. In der Nachkriegszeit war sie dennoch das einzige zuverlässig funktionierende Verkehrsmittel der Region. In dieser Zeit kam auch die spätere 99 5631 (ab 1950) zur Spreewaldbahn, wo sie bis 1969 Dienst tat. Ihr langer Weg verlief von den Pillkaller (später Schlossberger) Kleinbahnen in Ostpreußen über Cottbus nach Straupnitz. Damit war sie eine von drei „fremden“ Loks aus Ostpreußen, die im Chaos nach dem zweiten Weltkrieg dafür sorgten, dass die Spreewälder nicht zu Fuß gehen mussten. Die 1917 gebaute Lok, Bauart 1‘C n2t ist etwa sieben Meter lang, besitzt ein Leergewicht von 18 Tonnen und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 35 Stundenkilometern. Der langsame Niedergang des Personen- und Güterverkehrs ab den 60ern war wie bei vielen anderen Kleinbahnen der Grund für die Einstellung der Bahn im Jahr 1970. Die 99 5631 (ab 1952 99 5633) wurde nach ihrer Aufarbeitung in Wernigerode 1971 an den DEV e. V. überstellt. Dort kennt man sie als „Spreewald“.

HIGHLIGHTS
DR-Dampflok 99 5631, Art. 24741

1. Originalgetreue Farbgebung und Beschriftung Epoche III
2. mfx/DCC-Digital-Decoder
3. Leistungsstarker Bühler-Motor
4. Vielfältige Soundfunktionen
5. Haftreifen
6. Länge über Puffer: 33 Zentimeter

Die 99 5631 als Modell

Die Tenderlok 99 5631 der DR, eingesetzt bei der Spreewaldbahn, lief bis 1952 unter dieser Bezeichnung. Aus dieser Zeit stammen auch die vorbildgetreue Farbgebung und die Beschriftung der Epoche III. Sie ist mit einem leistungsstarken Bühler-Motor mit Antrieb auf alle Radsätze ausgerüstet und bringt einen mfx/DCC-Digital-Decoder mit. Das mit der Fahrtrichtung wechselnde Spitzenlicht ist – ebenso wie die vielfältigen Soundfunktionen (Dampflok-Fahrgeräusch, Pfeife und vieles andere mehr) – im Digital-Betrieb schaltbar. Ein wunderschönes Modell für Gartenbahnfans, die die letzte große Zeit einer der bekanntesten Schmalspurbahnen Deutschlands wieder auferstehen lassen wollen und eine Lok mit bewegter Geschichte gerne in ihrer Sammlung wissen.

DIE SPREEWALDBAHN

Mittendrin: Straupnitz
85 Kilometer lang war die Spreewaldbahn zwischen Cottbus und Lübben, in deren Betriebsmittelpunkt der Bahnhof Straupnitz liegt. Das Lokomotivrückgrat bildeten sieben kleine Dreikuppler der Hohenzollern A.G. für Lokomotivbau. Nach 1945 kamen drei Loks aus Ostpreußen dazu, darunter die Dampflok 99 5631 der Schlossberger (ehem. Pillkaller) Kleinbahnen

FOTOS: RABOE, J.-H. JANSSEN, SAMMLUNG ELMAR KOCH, MIRKO SCHMIDT; 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

Die besonders bunte Welt der LGB

Mit LGB kann man ganz besondere Eisenbahnstrecken erleben. In den USA, Österreich, Schweiz, Deutschland. Die Länder haben Lokomotiven unterschiedlichster Art oder Bauweise. Grob ist erst mal zwischen Regelspur und Schmalspur sowie Zahnradbahn und Sondergrößen wie Feldbahnen zu unterscheiden. Die häufigsten von LGB nachgebildeten Züge sind schmalspurig.

Paradeloks wie die V 200 oder E 10 gehören der Regelspur an. Aber die Zahnradstrecken stellen etwas ganz Besonderes dar. Sie gehören zur Kür der Gartenbahn. So sind in den USA berühmte Zahnradbahnen beheimatet wie die Mount Washington Cog Railway. Diese Zahnradbahn wurde in den Jahren 1866–1869 gebaut und erreicht eine Gipfelhöhe von sage und schreibe 1917 Metern. Der Antrieb wurde dem von Herrn Riggenbach nachempfunden.

Frankreich hat Niklaus Riggenbach das Patent für diese Leiterzahnstange erteilt. 1869 bis 1871 wurde die Rigibahn in der Schweiz damit ausgestattet. Als Gartenbahner kommt man eben in einer sehr bunten Welt rum.

In unserem Nachbarland Österreich sind Schmalspurlokomotiven und Zahnradbahnen unterwegs, die die Besucherströme sommers wie winters anziehen. Bemerkenswert ist der Bahnhof Jenbach in Österreich. Der Bahnhof vereint einen Zughalt für die Regelspurbahn der Österreichischen Bundesbahnen (1435 Millimeter) mit den Stationen der Zillertalbahn (760 Millimetern Spurweite) und der Achenseebahn, einer Adhäsionsbahn, mit Zahnradbetrieb auf Meterspur (1000 Millimeter). Ohne Zahnrad schaffen die Dampflokomotiven der Achenseebahn 25 Promille Steigung. Mit dem Zahnradsystem Riggenbach „klettern“ sie beachtliche 160 Promille nach oben. Wer schon mal dort war, bemerkt, dass die Dampfzahnradlok immer talwärts am Zug angekuppelt ist. Berg rauf wie auch Berg runter. Die mit nur 760 Millimetern Spurweite ausgestattete Zillertalbahn bringt vor allem die Pendler im Nahverkehr zwischen Jenbach und Mayrhofen an die Arbeitsplätze. Für den Holztransport werden Güterzüge in den Fahrplan integriert.

Touristen fahren gerne auf der Zillertalbahn mit den dampfbespannten Zügen. Diese verkehren einmal täglich. Ab 2016 gibt es einen Buffetwagen mit Getränkeservice. Der Fasslwaggon und der Kristallwaggon können für private Dampfzugevents und Dampfsonderfahrten gebucht werden. Wenn auch nicht mehr alles im Sortiment von LGB vorhanden ist, gegeben hat es das schon!

Die genannten Länder sind puncto Lokomotiven und Waggons eine LGB Welt für sich und können im Wohnzimmer oder im Garten nachempfunden werden. Wer kann schon sagen: „ich gehe mal eben in meine Miniaturschweiz und steuere einen Allegra Triebwagen auf der Strecke.“ Oder „Ich tauche ein ins Land der unbegrenzten Möglichkeiten und fahre einen langen US-Güterzug mit einer passenden Mikado Lok die Grundstücksgrenze entlang mit Auspuffschlägen, Glockengeläut und Dampfpfeife aus dem eingebauten digitalen Soundgenerator“. „Noch jemand ohne Fahrschein, bitte?“ Tradition und Moderne – Realität oder Fantasie – raffiniert digital mit Sound oder besinnlich mit einer Dampflok als Museumsbahn: Es bringt einfach Spaß, Erholung und Entspannung mit der Gartenbahn unterwegs zu sein. Egal ob drinnen oder draußen.

Wer möchte, für den wird das Zahnradabenteuer wieder lebendig: Die HGe 2/2 von 1916 im Farbschema der Furka-Oberalp-Bahn fährt bei LGB.

TAG DER OFFENEN TÜR BEI MÄRKLIN

Kommen, sehen, staunen

Egal, ob LGB, Märklin oder Trix: Beim Tag der offenen Tür des Göppinger Traditionsunternehmens am 16. und 17. September kommen alle Modellbahnfans auf ihre Kosten. Clubmitglieder erhalten ein kleines Präsent.

16. UND 17. SEPTEMBER 2016

Dass eine moderne Modelleisenbahn ein Hightech-Produkt ist, ist kein Geheimnis. Mit welcher Akribie und Perfektion daran gearbeitet wird, erschließt sich aber erst, wenn man die Produktion mit eigenen Augen gesehen hat. Gelegenheit dazu gibt es wieder am 16. und 17. September in Göppingen: An diesen Tagen lädt Märklin zum Tag der offenen Tür ins Stammwerk in der Stuttgarter Straße ein und gewährt einen spannenden Blick hinter die Kulissen. Beim Rundgang durch die Produktion erleben die Modellbahnfans hautnah, wie die Modelle viele einzelne Arbeitsschritte von der Konstruktion bis zur Fertigstellung durchlaufen.

Der Rundgang durch die Produktion beginnt in der Druckgussabteilung und Gussbearbeitung, wo sich flüssiges Metall beispielsweise in den Kessel einer Lokomotive verwandelt. Nicht weniger beeindruckend sind die Veredelung der Oberflächen in der Galvanik und die Blechverarbeitung. Die Herstellung von Einzelteilen erfolgt im Kunststoff-Spritzguss und in der Dreherei. Den Abschluss bilden die Druckerei und die Endmontage, wo zu sehen sein wird, dass ein Modell mehr als die Summe seiner Teile ist: Aus Radsatz, Drehgestell, Chassis und Gehäuse wächst dort jedes Modell zusammen – ein kleines Kunstwerk. Dabei wird der Manufakturcharakter deutlich, der für die hohe Qualität der Modelle verantwortlich ist: Auch wenn natürlich viel mit Maschinen gearbeitet wird – ohne Handarbeit geht hier nichts. Sei es bei der Montage oder der Bemalung der Kesselringe, stets ist eine ruhige Hand gefragt. Schon Tradition haben die Sonderwagen in Spur H0, die es nur am Tag der offenen Tür zu kaufen gibt und die immer eine andere Abteilung zum Thema haben. Diesmal steht die Spritzgussabteilung Kunststoff im Mittelpunkt. Der Sonderwagen ist an beiden Tagen auf der Ausstellungsfläche im Gebäude des Stammwerks und im Märklin Museum erhältlich. Einen weiteren Schwerpunkt wird die beeindruckende Spur 1 bilden, die mit ihren hochdetaillierten Modellen und technischen Innovationen eindrucksvoll zeigt, was heute im Modellbahnbau machbar ist. Anregungen für die eigene Anlage bieten die zahlreichen Schauanlagen, die auch im Märklin Museum zu sehen sind. Dort gibt es zudem einen umfassenden Einblick in die aufregende 157-jährige Geschichte des Unternehmens. Im Innenhof des Stammwerks bezieht die Roadshow wieder Position. Hier finden die kleinen Modellbahnfans eine Hüpfburg und viele weitere Spielmöglichkeiten. Für Speis und Trank beim geselligen Beisammensein mit anderen Modellbahnfreunden ist ebenfalls gesorgt.

Am besten reist man zum Tag der offenen Tür natürlich mit der Bahn an. Wer das Auto nutzen möchte: Ausreichend Parkplätze stehen bei der EWS-Arena zur Verfügung, ein kostenloser Bus-Shuttle bringt die Besucher stressfrei zu den einzelnen Stationen. Das Werk in der Stuttgarter Straße sowie das Märklin Museum sind an den beiden Tagen jeweils von 9 bis 17 Uhr geöffnet. Tagesaktuelle Informationen zum Tag der offenen Tür finden Sie auch im Internet unter www.maerklin.de

Mächtig viel los: Für viele Modellbahnfreunde ist der Tag der offenen Tür bei Märklin ein Pflichttermin.

Wer einmal einen Werksrundgang gemacht hat, weiß, wie viel Arbeit, Können und Präzision in den Modellen steckt.

Ganz genau hinschauen: Die Märklin Mitarbeiter erklären ausführlich die einzelnen Arbeitsschritte, hier in der Werkzeugfertigung.

Herzlich willkommen: Das Clubteam begrüßt die Clubmitglieder am Tag der offenen Tür mit einem kleinen Präsent.

FOTOS: MÄRKLIN

ÜBERSICHT HERBSTMESSEN 2016

Große Spur live!

Einfach mal entspannt zusehen: Schauanlagen und Modellpräsentationen gibt es auf den wichtigen Herbstmessen. Meistens wird unseren Mitgliedern mit der Clubkarte ein Eintrittsrabatt gewährt.

Sieben größere Veranstaltungen im Zeitraum September bis November 2016 liefern Spur-G-Fans und Anlagenbauern Anregungen und einen Überblick über Trends und neue Entwicklungen auf dem Modellbahnmarkt. Los geht es im September mit dem Tag der offenen Tür bei Märklin in Göppingen, wo die Produktion im Stammwerk besichtigt werden kann. Märklin präsentiert Schauanlagen und Modelle der relevanten Spurweiten auch auf wichtigen Großveranstaltungen der Branche – bei vielen Messen gewähren die Veranstalter den Clubmitgliedern gegen Vorlage der Clubkarte vergünstigten Eintritt.

In Leipzig, Wien und Köln können LGB Club-Mitglieder viele brandneue Modelle des Jahres 2016 intensiv begutachten und teilweise sogar mit privilegierten Eintrittskarten tief ins Messegeschehen eintauchen: Für die modell-hobby-spiel in Leipzig ist für Clubmitglieder ein rabattiertes Online-Ticket vorgesehen: Im Vorverkauf und an den Tageskassen kostet die Tageskarte 13 Euro (Freitag, Montag) beziehungsweise 14 Euro (Samstag, Sonntag). Clubmitglieder erhalten im Ticketshop (www.modell-hobby-spiel.de/de/besucher/tickets/ticketshop/) durch Eingabe des exklusiven Märklin Promotioncodes MKLMHS16 eine Online-Karte für 9,50 Euro. Die ausgedruckte Online-Eintrittskarte ermöglicht einen privilegierten Messeeintritt – vorbei an Warteschlangen.

Die ganze Bandbreite der Modellbahntechnik bietet die Modellbau-Messe in Wien vom 20. bis 23. Oktober 2016. 170 Aussteller machen die Modellbau-Messe zur größten Veranstaltung für Modelltechnik und Spielen in Österreich – mit vertreten sind LGB sowie die Marken Märklin und Trix. Gegen Vorlage der Clubkarte erhalten Clubmitglieder an der Messekasse Eintrittsrabatt. Die Tageskarte kostet dann 9 statt 13 Euro.

Auf der Internationalen Modellbahn-Ausstellung (IMA) in Köln im November begrüßt das Clubteam die Clubmitglieder mit einem kleinen Präsent am Messestand. Weitere Informationen zur IMA folgen in der LGB Depesche Ausgabe 4/16.

Messe	Termin	Homepage
Tag der offenen Tür, Göppingen	16. – 17.09.2016	www.maerklin.de
Hobby Model Expo Mailand	23. – 25.09.2016	www.parcoesposizioninovegro.it
modell-hobby-spiel, Leipzig	30.09 – 03.10.2016	www.modell-hobby-spiel.de
Suisse Toy, Bern	06. – 09.10.2016	www.suissetoy.ch
Modellbau-Messe, Wien	20. – 23.10.2016	www.modell-bau.at
Faszination Modellbau, Friedrichshafen	28. – 30.10.2016	www.faszination-modellbau.de
IMA, Köln	17. – 20.11.2016	www.modellbahn-koeln.de

Messetermine finden Sie auch auf:
www.maerklin.de/de/erlebnis/veranstaltungen

FOTOWETTBEWERB

Gewinnen Sie Nr. 75!

Zeigen Sie's uns: Wir prämieren die beste Anlagenszene rund um's Clubgeschenk.

Fotowettbewerb zum Clubgeschenk: Mitmachen und großartige LGB Lok gewinnen

Wie haben Sie Ihr Clubgeschenk 2016, das Bahnwärterhäuschen, auf Ihrer Anlage integriert? Die rege Teilnahme am Fotowettbewerb zum letztjährigen Clubgeschenk hat die Redaktion dazu inspiriert, auch in diesem Jahr wieder einen Fotowettbewerb zu starten. Schicken Sie uns ein Bild des Clubgeschenks 2016 auf Ihrer Anlage und gewinnen Sie die Nr. 75! Das Modell der M.T.V. Dampflok 030T (Art. 20781) entspricht in seiner originalgetreuen Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI der letzten noch existierenden Corpet-Louvet-Lok, wie sie heute auf der Museumsbahn des Musée des Tramways à Vapeur et des chemins de fer Secondaires français in Butry-sur-Oise nördlich von Paris unterwegs ist. Und so geht's: Senden Sie uns per E-Mail (an LGB-Depesche@3g-media.de) bis zu drei Ihrer aussagekräftigsten Bilder davon zu und fügen Sie bitte Namen, Adresse, Telefonnummer und Bildkurzerklärung an. Eine Jury wird unter allen Einsendungen (Einsendeschluss 31. Oktober 2016) den Gewinner küren und auch in der LGB sche veröffentlichen.

FOTOS: GEBR. FALLER GMBH, LGB

CLUBKOOPERATION HISTORISCHES MUSEUM OLTEN

Schweizer Tunnelbau

Anlässlich des 100-jährigen Jubiläums des Hauenstein-Basistunnels und der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels zeigt das Historische Museum Olten bis Ende 2016 einige spannende Geschichten zum Schweizer Tunnelbau. Die Ausstellung „100 Jahre Hauenstein-Basistunnel“ informiert über die Geschichte dieses Tunnels und die Lebensbedingungen der Tunnelarbeiter. Teile der Sonderausstellung „NEAT – Eine Schweizer Pionierleistung“ veranschaulichen die Verkehrsgeschichte am Gotthard, und abgerundet wird das Ausstellungsangebot durch eine kleine Schau zum 1913 eröffneten Lötschbergtunnel. Für Clubmitglieder lohnt es sich doppelt, sich diese einmalige Dokumentation der Verkehrsgeschichte anzuschauen: **Für die Tunnelausstellungen gewährt das Historische Museum Olten 2016 eine Eintrittsermäßigung von 2 Schweizer Franken – der Eintrittspreis beträgt also lediglich 3 Schweizer Franken.**
Kontakt: Historisches Museum Olten, Konradstrasse 7, CH-4600 Olten, Telefon: +41 (0) 62/2 12 89 89;
E-Mail: info@ historischesmuseum-olten.ch,
www.historischesmuseum-olten.ch, Öffnungszeiten: Dienstag bis Samstag 14 bis 17 Uhr, Sonntag 10 bis 17 Uhr.

Wegbereiter: Das Historische Museum Olten dokumentiert die historische Dimension des Tunnelbaus. Clubmitglieder erhalten eine Eintrittsermäßigung.

CLUBKOOPERATIONSPARTNER OSNING-BAHN E. V.

Spaß mit Schienenbus

Mit drei bildschönen historischen MAN-Schienenbus-Fahrzeugen aus den 1960er-Jahren unternimmt der Verein Osning-Bahn e. V. von Bielefeld aus unterhaltsame Themenfahrten. So geht es etwa zum Fest der 1.000 Fackeln in Laer, zur Zeche Zollverein oder zu diversen Weihnachtsmärkten. Hinzu kommen Ausflugklassiker mit Zielen wie Wernigerode, Königswinter oder die Grünkohlfahrt nach Minden. Der Zug ist zudem regelmäßig auf der Teutoburger-Wald-Eisenbahn zwischen Bad Laer, Gütersloh und Hövelhof unterwegs. Der Motorwagen 302 027 der Osning-Bahn wurde als VT 4.27 für die Mittelbadischen Eisenbahnen gebaut und dient dem Verein als Zuglok für den Steuer- und Beiwagen. Als neuer Clubkooperationspartner gewährt der Osning-Bahn e. V. Clubmitgliedern eine Ermäßigung: **Mitglieder erhalten den um circa 15 Prozent günstigeren Gruppenfahrpreis – auch wenn sie nicht in Sechsergruppen mitfahren. Der genaue Preis ist aus dem Programmheft ersichtlich. Bei einer Online-Buchung einfach die Kategorie Erwachsener (Märklin-Club) auswählen.**
Kontakt: Osning-Bahn e.V., Hauptstr. 21, 33790 Halle, Telefon: +49 (0)5 21/3 27 46 01, E-Mail: kontakt@osningbahn.de, www.osningbahn.de, Fahrscheine können telefonisch gebucht werden oder über die Homepage der Osning-Bahn – alternativ bei Agenturen wie etwa der DB-Agentur Halle oder dem Modellbahn Modellbau Sester in Paderborn.

Echte Alternative für Ausflugs- und Charterfahrten: Der historische MAN-Schienenbus (Baujahr 1964/1966) ist unterwegs zu seinen Fahrten durch die Region und darüber hinaus.

FOTOS: HISTORISCHES MUSEUM OLTEN, OSNING-BAHN E. V.

In Wort und Bild komplett überarbeitet:

Das LGB-Kompendium 2. Auflage

- wesentlich mehr Bilder, aktuelle Beschreibungen.

Mit über 1.600 Seiten ist das Kompendium für LGB-Sammler und LGB-Freunde in der 2ten Auflage ein richtig „dicker Brocken"!

Es sind alle Artikel der Marken „LGB®", „TOY TRAIN®" und Primus erfasst, sofern diese eine Original-Artikelnummer haben und zwar von 1968 bis zum Auslieferzeitpunkt August 2015.

Weitere Infos und bestellen unter: www.gartenbahn-store.de

Der erweiterte Umfang erforderte zur besseren Handhabung die Aufteilung auf zwei Bände:
Band I beinhaltet Triebfahrzeuge (+ „TOY TRAIN®" Triebfahrzeuge), Zugpackungen (+ „TOY TRAIN®" Zugpackungen), Primus, Kataloge, Depeschen „CLUB News" und „BIG".
Band II enthält auf rund 328 Seiten die Kapitel „Personenwagen" (+ „TOY TRAIN®" Personenwagen) und auf 644 Seiten „Güterwagen" (+ „TOY TRAIN®" Güterwagen), sowie als Anhang ein Artikelverzeichnis, aufsteigend nach Artikelnummern mit Kurzbeschreibung.

Gebundener Ladenpreis: € 78,50

Zinkdruckguss

Gussnachbearbeitung

Galvanik

Stanzerei/Vormontage

Druckerei/Lackiererei

Automatendreherei

Lokmontage

märklin

Tag der offenen Tür

am 16. und 17. September 2016
von 9.00 bis 16.00 Uhr
Einlass ins Werk

Aktuelle Programminfos:
www.maerklin.de

- **Werksbesichtigung** durch die laufende Produktion
- **Ausstellung** von Modellbahnanlagen
- **Sonderwagen in H0** Abt. „Kunststoffspritzguss"
- **Buntes Rahmenprogramm** für Groß und Klein

Werk 1

Stuttgarter Straße 55-57
73033 Göppingen
9.00 bis 17.00 Uhr

- große Werksbesichtigung
- Modellbahnanlagen
- Hüpfburg und Spielwagen
- Lokmontage für unsere Besucher
- Verpflegung
- Buntes Unterhaltungsprogramm
- Verkauf eines Sonderwagens in H0

Märklin Tag der offenen Tür

Märklin Museum

Reutlinger Straße 2
73037 Göppingen
9.00 bis 18.00 Uhr

- Großes Kinderprogramm
- Attraktive Angebote in den Shops
- Verkauf von Zubehörartikeln
- Märklin Museum

Weltweites Web-TV und Web-Radio
Großes Live-Unterhaltungsprogramm, gemeinsam gestaltet von Radiofips und Filstalwelle Göppingen.
www.radiofips.de / www.filstalwelle.de

filstalwelle

Kostenlose Parkplätze
Über 2.500 Parkplätze an der EWS-Arena (Ecke Lorcherstraße/Nördl. Ringstraße).
In Göppingen der Ausschilderung nach.

Kostenloser Buspendelverkehr
EWS-Arena • Werk 1 • Märklin Museum
Freitag und Samstag von 8.30 Uhr – 18.00 Uhr

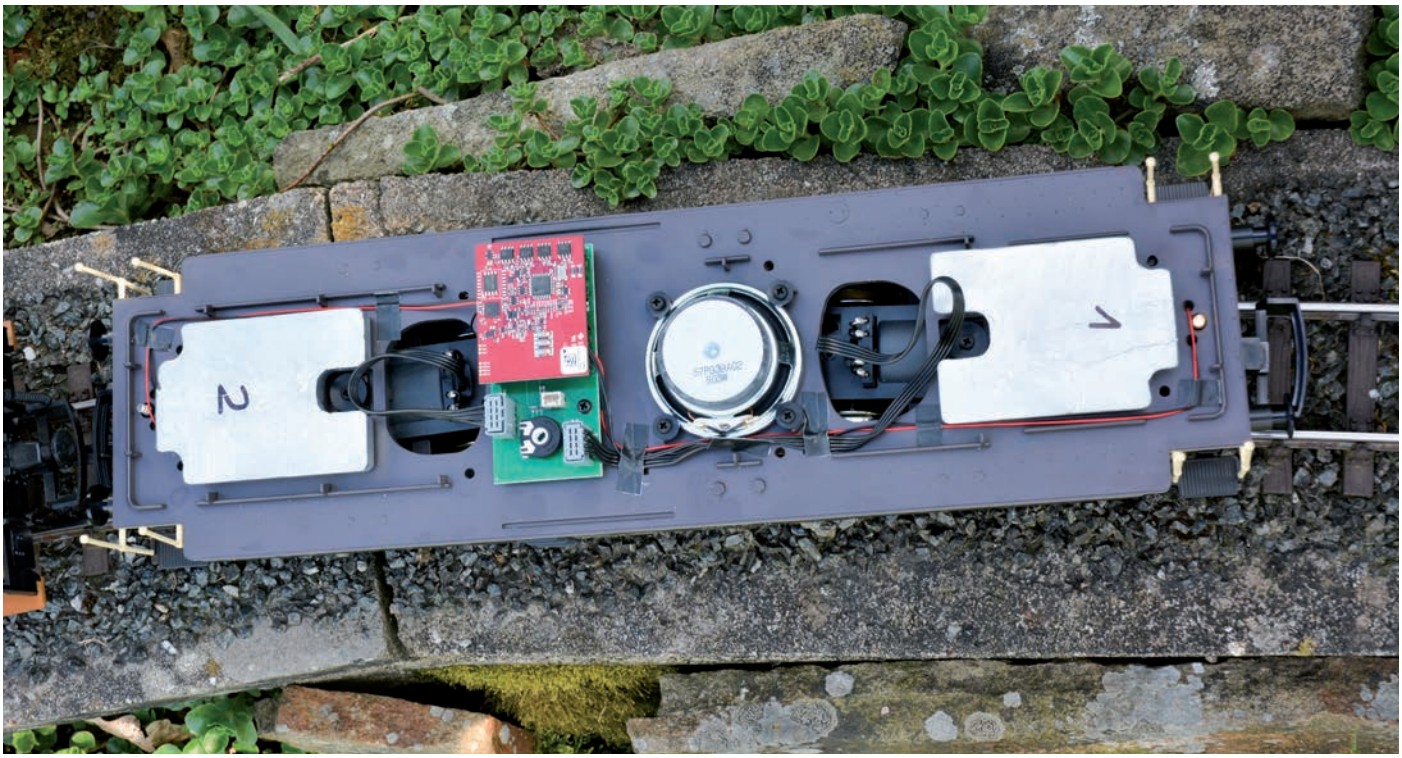
Jetzt schon vormerken!

Änderungen vorbehalten

Keine Angst vor mfx-Decodern

Früher wurden LGB Fahrzeuge mit DCC-Decodern ausgerüstet. Nun baut man einen modernen mfx/DCC-Decoder in die Loks ein. Klaus Himmelreich erläutert: Was ist nun anders und was gleich?

Die LGB Bahner waren es bisher gewohnt, dass eine LGB Lok mit einem DCC-Decoder on Board ausgerüstet wird und sich mit der hauseigenen DCC-Zentrale versteht. Auch bei der Verwendung eines fremden DCC-Systems gab es in der Regel keine Probleme, da nach der Norm die DCC-Datensignale einheitlich sind und somit jeder DCC-Decoder mit jeder DCC-Zentrale gesteuert werden kann. Die schon betagteren LGB MZS-Zentralen basieren auf dem DCC-System, sind aber technisch überholt und werden nicht mehr produziert. Märklin hat ein eigenes modernes Digital-System – es heißt „mfx“ – entwickelt, das für alle Spurweiten und damit natürlich auch für G verwendet werden soll und kann. Das mfx-Datenprotokoll, das von der Zentrale über die Schiene zu den Fahrzeugen übertragen wird, unterscheidet sich vom DCC-Datenprotokoll vor allem, weil es beim mfx-System auch möglich ist, Informationen von einem Decoder



So sieht das Innenleben der BR 212 mit dem mfx/DCC-Großbahndecoder aus. Auf der Grundplatine kann man das Potentiometer für die Lautstärke gut erkennen.

zurück an die Zentrale zu schicken (ähnlich wie RailCom). Auf der Schiene ist im Digital-Betrieb immer ein hochfrequentes Rechtecksignal vorhanden. Sonst unterscheiden sich die mfx-Signale von ihren DCC-Kollegen durch eine andere Kombination von kurzen und langen Impulsen. So können verschiedene Datensignale auf der Schiene nacheinander übertragen werden und nur der entsprechend eingestellte Decoder versteht seine Adresse und seine Digital-Sprache und führt die entsprechenden Befehle aus. Die Befehle von einer Zentrale zu den Fahrzeugen werden immer hintereinander gesendet. Da spielt es allerdings keine Rolle, in welchem Datenformat (Digital-Sprache) das geschieht.

Nun hat die Firma Märklin beschlossen, alle LGB Lokomotiven zukünftig mit einem mfx-Sounddecoder auszurüsten. Genau genommen handelt es sich um einen Multiprotokoll-Decoder für mfx, DCC, Motorola und Analogbetrieb. Großer Vorteil: Wird eine mfx-Zentrale verwendet, wird eine neue Lok mit dem mfx-Decoder auf dem Gleis sofort erkannt, im System gespeichert und der Fahrbetrieb kann sofort losgehen. Aber was machen die vielen LGB Bahner, die noch analog fahren oder eine MZS-Zentrale oder ein anderes DCC-System verwenden? Natürlich haben die Entwickler bei Märklin auch daran gedacht. Der mfx-Decoder ist, wie schon erwähnt, ein Multiprotokoll-Decoder, der in der Lage ist, mehrere Digital-Sprachen zu verstehen. Das geht sogar automatisch. Ein Analogbahner kann also auch sofort mit der Lok auf seiner Anlage fahren und der Betreiber einer DCC-Zentrale stellt die Standardadresse 3 ein und schon fährt auch die mfx-Lok mit der DCC-Zentrale und alle Funktionen können geschaltet werden. Übrigens werden von fast allen Mitbewerbern Multiprotokoll-Decoder angeboten, das ist Stand der Technik.

Nun gibt es aber für den praktischen Einsatz ein paar Dinge, die man wissen sollte, und deshalb haben wir eine LGB Lok mit eingebautem mfx-Decoder ausprobiert und getestet. Parallel dazu hatten wir noch einen Nachrüstdecoder zur Verfügung. Der Nachrüstdecoder ist baugleich mit dem eingebauten mfx-Decoder, lediglich eine Soundfunktion ist nicht aufgespielt und einige CVs sind anders programmiert. Wie sich ein mfx-Decoder bei einer analogen Spannung und mit einem DCC-System verhält, wird nachfolgend erläutert.

Analogbetrieb

Werkseitig wird eine Lok mit mfx-Decoder so ausgeliefert, dass im Analogbetrieb die Stirnbeleuchtung eingeschaltet ist und mit der Fahrtrichtung wechselt, auch das Betriebsgeräusch ist aktiv. Weil der Decoder für seine Funktion eine Versorgungsspannung braucht, fängt die Lok erst bei ca. 9 Volt an zu fahren und auch das Fahrgeräusch ist erst dann zu hören. Die Endgeschwindigkeit liegt daher etwas unter dem Wert, der bei einer direkten Ansteuerung der Motoren erreichbar wäre. Dennoch ist sie aber noch hoch genug. Bei einer direkten Ansteuerung der Motoren (ohne Decoder, mit Drahtbrücken auf der Platine) setzt sich die Lok bei 2 Volt in Bewegung. Im Vergleich sind die Fahreigenschaften mit und ohne Decoder völlig identisch. Im Decoder gibt es einige CVs die den Analogbetrieb beeinflussen. Diese CVs lassen sich nur mit einem Digital-System verstellen und auslesen. So sollte die Minimalgeschwindigkeit „analog DC“ auf den Wert 15 (war beim Nachrüstdecoder auf 50) eingestellt werden. Bei der Lautstärke gibt es zwei Möglichkeiten. Die Lautstärke im CV 63 ist im Auslieferungsstand auf 255 (max) eingestellt und kann verändert werden. Alternativ kann man auch mit dem Poti auf der Grundplatine die gewünschte Lautstärke von Hand einstellen. Dazu muss allerdings das Lokgehäuse abgenommen werden.

DCC-Betrieb

Mit verschiedenen DCC-Digitalzentralen haben wir die beiden Märklin-Großbahndecoder angesteuert. Im Auslieferungszustand waren beide auf die Adresse 3 eingestellt. Die Umstellung auf eine andere Adresse ging problemlos. So ist es möglich, eine Adresse bis 10239 auf dem Programmiergleis einzustellen. Auch die Einstellung und das Auslesen der verschiedenen CVs auf dem Programmiergleis konnten wir mit den unterschiedlichen Digital-Zentralen ohne Probleme ▶

TEXT UND FOTOS: KLAUS HIMMELREICH

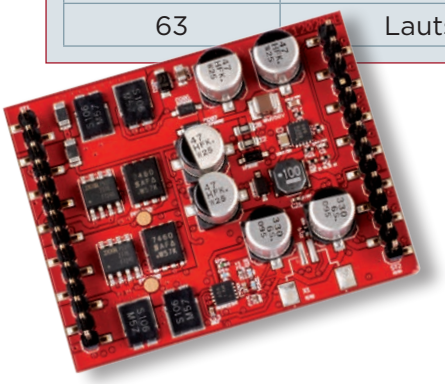
Auf der Strecke mit drei Prozent Steigung und einer Last mit 24 Achsen sorgte die Lastregelung in beiden Richtungen für ein gutes und ausgeglichenes Fahrverhalten.

durchführen. Die Decoder haben sich beim Service wie alle anderen bekannten DCC-Decoder verhalten. Die Einstellungen konnten auf dem Programmiergleis vorgenommen werden (CV schreiben und lesen), aber auch die CV-Programmierung auf dem Hauptgleis (POM), um z. B. die Lautstärke zu verstellen, funktionierte einwandfrei. Im CV 29 wird neben der Fahrtrichtung die Anzahl der Fahrstufen 14/28/128, der Analogbetrieb an/aus und die lange Adresse aktiv geschaltet. Die alten MZS-Zentralen beherrschen leider nur den 14-Fahrstufen-Modus, sonst sollte der Fahrstufen-Modus auf 28/128 im Bit 1 verwendet werden. Im CV 50 kann ausgewählt werden, ob der Analogbetrieb und/oder der mfx-Betrieb aktiviert sein soll. Da der Multiprotokoll-Decoder stets auf der Suche nach dem richtigen Programm ist, ist es sinnvoll, bei einem reinen DCC-Betrieb den Analogmodus und den mfx-Betrieb auszuschalten. Mit den CVs 52 bis 56 lässt sich die Motorregelung einstellen. Für eine optimale Langsamfahreigenschaft und eine gute Lastregelung können die werkseitigen Einstellungen übernommen werden. Bei unserer Musterlok haben wir ein paar kleine Änderungen vorgenommen. Das hängt aber auch von der jeweiligen Loktype ab, eine einheitliche Einstellung kann es da ebensowenig geben wie bei allen anderen DCC-Decodern der Fremdanbieter. In den Bedienungsanleitungen sind nur einige CVs aufgelistet, eine komplette CV-Liste mit Erklärung steht auf der Märklin Hompage als PDF zur Verfügung.

Auf einer Außenanlage mit einer Steigung von bis zu drei Prozent haben wir Testfahrten durchgeführt. Die Lok alleine und auch mit einer Last am Zughaken zeigte ein sehr gutes Fahrverhalten. Der Leser mag es uns nachsehen, dass wir für die BR 212 keine passenden Wagen für die Testfahrten zur Verfügung hatten, aber die acht Wagen mit 24 Achsen (Grenzlast) sorgten im Test für die nötige Anhängelast. Die Langsamfahreigenschaften und das Regelverhalten auf den Steigungen waren ohne Beanstandung. Die Lok war auf der Steigung bergauf und bergab mit fast gleicher Geschwindigkeit unterwegs. Alle Funktionen ließen sich einwandfrei schalten und auch die Lautstärke war über POM auf dem Hauptgleis zu regeln. So konnte absolut kein Unterschied zu den früheren MZS-Decodern onboard oder zu DCC-Decodern verschiedener Fremdfabrikate festgestellt werden.

CVs für mfx-Decoder im DCC-Betrieb bei der BR 212

CV	Belegung	Wert
2	Minimal-geschwindigkeit	1
3	Anfahrverzögerung	8
4	Bremsverzögerung	6
29	28/128 Fahrstufen, Analog aus	2
50	Analog aus, mfx aus	0
52	Motortyp	3
53	Motorregelung – Regelreferenz	255
54	Motorregelung – Parameter K	16
55	Motorregelung – Parameter I	32
56	Motorregelung – Regeleinfluss	48
63	Lautstärke gesamt	0 – 255



Der LGB mfx/DCC-Decoder ist beidseitig mit Bauteilen bestückt. An der rechten Stiftleiste ist der abgetrennte Stift für den Verpolungsschutz zu erkennen.

Fazit

Der mfx/DCC-Decoder für Großbahnen ist für einen Motorstrom von drei Ampere ausgelegt und daher auch für alle zweimotorigen LGB Fahrzeuge geeignet. Werkseitig eingebaut ist bei den Lokomotiven der passende Sound aufgespielt und lässt sich sowohl mit der CS2 oder CS3 komfortabel mit mfx als auch mit einem vorhandenen DCC-System betreiben. Mit jeder beliebigen DCC-Zentrale können alle Funktionen des Decoders geschaltet werden. Auch der Analogbetrieb ist möglich, sogar mit Sound, allerdings systembedingt sehr eingeschränkt. Es ist sinnvoll, die Betriebsarten zu deaktivieren, die nicht benötigt werden. So kann z. B. bei DCC-Betrieb der mfx- und der Analogmodus im CV 50 ausgeschaltet werden, lässt sich aber jederzeit wieder aktivieren. Vorhandene Fahrzeuge mit der 28-poligen Schnittstelle digitalisiert man mit dem Nachrüstdecoder 55028 durch einfaches Einstecken. Durch den Verpolungsschutz sind Fehler dabei ausgeschlossen. Der Nachrüst-Decoder ist völlig baugleich mit dem werkseitig eingebauten Sounddecoder, aber im Auslieferungszustand ist kein Sound aufgespielt. Mit einer mfx-Zentrale ist es aber möglich, einen gewünschten Sound zu laden. Ein versierter Fachhändler sollte auch in der Lage sein, dem Kunden den gewünschten Sound aufspielen zu können.
Nun sind auf der Gartenbahn im Außenbetrieb die Schienen nicht so sauber wie auf einer Innenanlage. Um Kontaktunterbrechungen zu überbrücken, ist es mittlerweile üblich, an den Decodern Speicherkondensatoren anzuschließen, um eine Spannungsunterbrechung zu überbrücken. Der Hersteller plant, für den Märklin Großbahndecoder einen Speicherbaustein anzubieten, der extern am Decoder angeschlossen werden kann.
Also: Keine Angst vor dem mfx/DCC-Decoder!

Ob mit Dampf oder Borgwardmotor: Der Spätsommer wird heiß

Neu im Fachhandel

WEITERE NEUHEITEN

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

ART. 30261 D&S OBSERVATION CAR
ART. 30322 SÄCHS. GEPÄCKWAGEN DR
ART. 32351 ANHÄNGER WEIHNACHTS-STRASSENBAHN 2016
ART. 36073 WEIHNACHTSWAGEN 2016
ART. 40872 TANK CAR „RAILCARE“ EP. V
ART. 41038 SET FLACHWAGEN MUSEUMSBAHN SCHÖNHEIDE
ART. 42931/32 BNSF BOX CAR EP. V
ART. 48671/72 SP BOXCAR (AUSLIEFERUNG AB AUGUST)
ART. 49172 SUGAR TRAIN CARS

M.T.V. DAMPFLOK 030T
Art. 20781

- Antrieb auf alle drei Radsätze
- Schnittstelle für Nachrüstdecoder
- Raucheinsatz eingebaut
- Länge über Puffer: 31 Zentimeter

1909 von Corpet-Louvet in Paris gebaut, ist der Dreikuppler die letzte noch heute in Betrieb befindliche der ursprünglich 41 an die T.I.V. (Tramways d´Ille-et-Vilaine) gelieferten Loks. Das Modell entspricht in Farbgebung und Beschriftung der Ausführung der Epoche VI, so wie die Lok heute noch bei der französischen Museumsbahn Museé des Tramways à Vapeur im Einsatz ist.

SYLT SCHIENENBUS T 25 Art. 24660

- Antrieb auf beide Radsätze
- Digital-Decoder mit Sound- und Lichtfunktionen
- Schaltbare Innenbeleuchtung
- Türen zum Öffnen
- Länge über Puffer: 45 Zentimeter

Als Ersatz für unwirtschaftliche, dampflokbespannte Personenzüge wurden um 1928 Schienenbusse auf der Basis von KFZ-Serienteilen entwickelt. Ein solches Konzept setzte man bei der Waggonfabrik Wismar mit Ford-Teilen um. Als die Sylter Inselbahn 1954 in der S.V.G. aufging, wurde auch ein solcher Schienenbus mit der Bezeichnung T 25 übernommen. Einer seiner Ford-Motoren musste mit Fremdmaterial ersetzt werden. Das Modell kommt in genau dieser außergewöhnlichen Ausführung: eine Ford- und eine Borgward-Schnauze.

SÄCHSISCHER GEPÄCKWAGEN DR, Epoche III, Art. 30321

- Komplette Neukonstruktion
- Schiebetüren zum Öffnen
- Länge über Puffer: 50 Zentimeter

Die Neukonstruktion des Modells Sächsischer Gepäckwagen der Bauart KD4 der DR präsentiert sich wie ihr Vorbild mit Blechwänden, Schiebetüren zum Öffnen und einem Sprengwerk am Wagenboden. Farbgebung und Beschriftung entsprechen der Epoche III.

DR-LÖSCHWASSERWAGEN, Epoche IV, Art. 48401

- Vorbildgetreue Beschriftung
- Metallradsätze
- Länge über Puffer: 41,5 Zentimeter

Ein echtes Schmuckstück für Harzbahner: vierachsiger Rungenwagen mit einzeln eingesetzten Rungen und neuen Stirnwänden mit Bretterstruktur. Farbgebung und Beschriftung entsprechen einem Löschwasserwagen der DR der Epoche IV im Einsatz auf dem Meterspurnetz im Harz .

FOTOS: DIDIER DUFOREST, LGB; TEXT: ALEXANDER STROBEL

SOUTHERN PACIFIC DIESELLOK
Epoche V, Art. 25555

- Zwei zugkräftige Bühler-Motoren
- Antrieb auf beide Drehgestelle
- mfx/DCC-Sounddecoder
- Länge über Puffer: 63 Zentimeter

Ein Zugpferd für amerikanische Langstrecken: das Modell einer schweren amerikanischen Diesellok in Gestaltung einer SD 40 der SP (Southern Pacific Railroad). Zwei kugelgelagerte Bühler-Motoren sorgen in Zusammenarbeit mit Haftreifen für standesgemäßen Vortrieb, viele angesetzte Details und Führerhaustüren zum Öffnen für originales US-Feeling.

MNJ-BOXCAR
Epoche V, Art. 42933/34

- Seitliche Schiebetüren zum Öffnen
- Metallradsätze
- Länge über Puffer: 57 Zentimeter

Dieses typisch amerikanische Boxcar, ein Güterwagen mit vornehmlich seitlichen Schiebetüren, präsentiert sich in originalgetreuer Farbgebung und Beschriftung der MNJ (Middleton & New Jersey Railroad) der Epoche V. Das Modell vertritt eine Eisenbahngesellschaft, die im Laufe ihrer Geschichte mehrfach den Besitzer wechselte.

AMTRAK-MATERIALWAGEN
Phase III, Art. 44931

- Seitliche Schiebetüren zum Öffnen
- Metallradsätze
- Länge über Puffer: 57 Zentimeter

Hinter dem Markennamen Amtrak verbirgt sich das Unternehmen „National Railroad Passenger Corporation“, das den größten Teil des schienengebundenen Personenverkehrs der USA bewältigt. Dieses moderne „Steel-Boxcar“ entspricht in Lackierung und Beschriftung der Phase III zu Beginn der 80er-Jahre.

PORTER-DAMPFLOK LEHMANN SUGAR COMPANY, ART. 24772

- Beide Radsätze angetrieben
- mfx/DCC-Decoder
- Amerikanische Kupplungen beigelegt
- Länge über Kupplung: 25 Zentimeter

Innerhalb von zwölf bis 18 Stunden muss geerntetes Zuckerrohr von der Plantage in die Zuckermühle. Bis 1945 übernahmen Dampfloks den Großteil des weltweiten Zuckerbahnbetriebes. Das Modell einer Porter-Lok der fiktiven Lehmann Sugar Company begeistert mit besonders feiner Farbgebung und Beschriftung. Es ist betriebsgerecht gealtert und kommt mit Führerstandsbeleuchtung und Raucheinsatz.

RHB-CONTAINERWAGEN Epoche VI, ART. 46891

- Originalgetreu lackiert
- Metall-Scheibenradsätze
- Länge über Puffer: 41 Zentimeter

Schmalspur-Hamburger? Mitnichten! Dieser Containerwagen steht nachhaltig für umweltfreundlichen Zutatentransport für McDonald's-Produkte per Bahn. Das Modell dieses zweiachsigen Containerwagens mit Kühlcontainer der Rhätischen Bahn entspricht in Farbgebung, Beschriftung und Gestaltung dem heute in der Schweiz eingesetzten Vorbild.

RHB-KESSELWAGEN Epoche VI, ART. 41701

- Federpuffer und Metallradsätze
- Betriebsgerecht gealtert
- Länge über Puffer: 62 Zentimeter

Ein beeindruckendes Stück Güterverkehr: Mit diesem Wagen kann der Zug aus dem Wagenset 49700 um einen weiteren Wagen mit unterschiedlicher Betriebsnummer ergänzt werden. Das Modell eines Kesselwagens der Bauart Za der RhB entspricht in Farbgebung und Beschriftung der Epoche VI. Der Wagen kann wie beim Vorbild befüllt und entleert werden.

FOTOS: LGB; TEXT: ALEXANDER STROBEL

FALLER

Landlust und Stadtleben

Schöne Landszenen sind eine Wonne für's Auge und ein Ruhepol für die Seele. Faller stillt die Landlust jetzt mit einem herrlichen Bergbauernhof (Art. 331785) im bayerisch-österreichischen Stil. Mit der gemütlichen Veranda, den urigen Holzverkleidungen und Fensterläden sowie einem typischen Schindeldach passt er wunderbar in alpine Szenen. Historisch zur Epoche I zugehörig, ist dieses limitierte Modell aber noch prächtig in Schuss – ganz so wie ein rüstiger, gut gepflegter Bauernhof im Chiemgau oder im Berchtesgadener Land eben. Als Zugabe gibt es viele Dekorationselemente. Aber so schön die Almidylle auch anmutet: Dort wird natürlich auch feste gearbeitet – zum Beispiel mit einem Lanz-Traktor (Art. 331901). Das Modell in einem kräftigen Grünton zitiert den Lanz-„Eilbulldog“ und verfügt über einen abnehmbaren Messerschutz sowie über ein angebautes Mähwerk, das für den Fahrbetrieb senkrecht gestellt werden kann. Hochbetrieb herrscht auch an der alten Wassermühle im Wehrkanal (Art. 331786). Das Reliefhaus „Zweirad-Schmidt“ (Art. 331776) ist ein typisch kleinstädtisches Fachwerkhaus mit kleinem Fahrradladen und einer Reparaturwerkstatt. Mit diesen halbiert baubaren Häusern lassen sich übrigens kostengünstig und platzsparend Häuserzeilen an der Anlagen-Rückwand bzw. im Freien am Grundstücksrand errichten. Das Fahrradgeschäft macht mit seinem Angebot an Drahteseln auch eine Gruppe von sechs Passanten neugierig (Art. 331898). Oft im Bereich zwischen Bahnanlagen und Kleingartensiedlung anzutreffen: eine kleine Schrebergartenlaube (Art. 331788), hübsch geschmückt mit Blumenkästen und vielen Außenelementen. Nur gut, dass der gesamte Bereich zum Revier der benachbarten Polizeiwache gehört. Fahrraddiebe oder Randalierer haben also keine Chance, denn zwei Ordnungshüter (Art. 331897) laufen hier regelmäßig Streife.
www.faller.de

BERGBAUERNHOF (ART. 331785)

WASSERMÜHLE (ART. 331786).

LANZ-TRAKTOR (ART. 331901)

RELIEFHAUS „ZWEIRAD-SCHMIDT“ (ART. 331776)

SCHREBERGARTENLAUBE (ART. 331788)

ORDNUNGSHÜTER (ART. 331897)

PREHM

Traktoren, Camping und tolle Lichtquellen

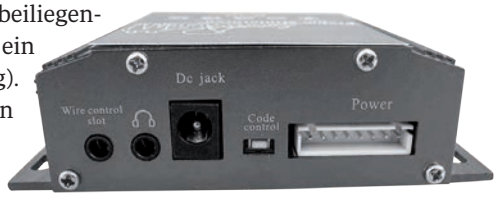
Zur Abrundung von Campingplatz-Szenen gibt es bei Prehm noch einige neue Elemente: Mit einem Steilwandzelt (Art. 550128) und einem normalen Campingzelt (Art. 550127) sorgen gleich zwei Zelttypen für optische Vielfalt. Beliebtester Aufenthaltsort, wenn's dunkel wird: ein Platz am Lagerfeuer (Art. 550126). Tolles Zusatzelement: ein Brandflackern mit Rauchgenerator (Art. 520305). Drum herum lässt es sich eine Grillgesellschaft gut gehen: Ein Camper (Art. 500212), ein Gitarrespieler (Art. 500211) und Frauen mit (Art. 500213) und ohne Umhang (Art. 500214) sitzen gemütlich auf Baumstümpfen und braten ihre Wurst, ein Stockbrot oder Marshmallows. Ein Zubehörset mit Tisch, Lampe Schemel und Schlafsack (Art. 500202) macht das Idyll komplett. Wenn's um bahntypische Figuren geht, dann ist der stehende Triebwagenfahrer erste Wahl. Zu haben ist er entweder in RhB-Uniform (Art. 500061B) oder in neutralem Outfit (Art. 500061A) – so lässt er sich in allen anderen Zügen einsetzen.

Schöne Lichtquellen kann man gar nicht genug haben. Praktisch (weil auch außenbereichstauglich, technisch hochwertig, (da mit LEDs bestückt) und zudem formschön: eine normale (Art. 510524) und eine große Gaslaterne (Art. 510525), eine Pilzkopfleuchte (Art. 510511) und eine Bogenleuchte (Art. 510512). Unscheinbar, aber verdammt schlau schließlich: das Prehm-Soundmodul. Die frisch überarbeitete Version (Art. 530000 mit Micro-SD-Karte mit verschiedenen Kirchensounds und Adapter; Art. 530001 ohne Multi-SD-Karte) besitzt jetzt ein stabileres und lackiertes Aluminiumgehäuse, das die Elektronik vor Staub und Spritzwasser schützt. Zudem funktioniert die Fernbedienung nun nicht mehr per Infrarot, sondern per Funk, was den Einbau in Gebäude und Waggons erlaubt. Die Reichweite beträgt ca. 100 Meter. Eine eingebaute Antenne holt Musiksender an die Bahn – zwei Lautsprecher gehören jetzt auch gleich zum Lieferumfang. Aber auch ein Kopfhörer lässt sich anschließen. Der Betrieb erfolgt wahlweise über einen beiliegenden 12-Volt-Spannungsbegrenzer oder ein 12-Volt-Netzteil (nicht im Lieferumfang). Wer statt des Lanz-„Eilbulldog“ lieber den Lanz-Traktor vom Typ D 9506 bevorzugt, der wird ebenfalls bei den Duisburgern fündig. Das Modell (Art. 331902) besitzt einen kapitalen Schornstein, Kotflügel und ein abnehmbares Verdeck und gefällt mit einem erdig-roten Farbton. Und überall, ob in der Stadt oder auf dem Land einsetzbar: ein Set mit vier Parkbänken (Art. 333221) und ein Garnitur an Bierbänken (Art. 333222).
www.prehm-miniaturen.com

PLATZ AM LAGERFEUER (ART. 550126)

TRIEBWAGENFAHRER IN RHB-UNIFORM (ART. 500061B)

TRIEBWAGENFAHRER IN NEUTRALEM OUTFIT (ART. 500061A)



PREHM-SOUNDMODUL. (ART. 530000).

EMEK

Transporter für drinnen und draußen

Wie sollte ein Lkw gebaut sein, der auch im Outdoor-Einsatz bestehen kann? So wie der neue Scania-Rundmuldenkipper zum Beispiel (Art. EM22524): Die dreiachsige Zugmaschine vom Typ Hauber mit dem Kippauflieger Szm ist schlag- und witterungsfest und damit sogar für den Sandkastenbetrieb geeignet. Das schwarz-gelbe Modell ist dank auffälliger CAT-Ausführung ein echter Hingucker und besitzt eine Kippmulde mit schwenkbarer Heckklappe; auch die weiteren Kippfunktionen sind dem Originalfahrzeug nachempfunden. Praktisch: Die Zugmaschine lässt sich auch mit allen anderen EMEK-Aufliegern kombinieren – und ein Satz Außenspiegel liegt auch gleich bei. Für noch mehr Transportvielfalt im Maßstab 1:25 sorgt ein MAN-Kipper vom Typ TGS (Art. EM21666). Der Vierachser, erhältlich wahlweise „pur“ oder mit Aufdruck der Spedition „Max Engl“, ist ebenfalls mit allen Kippfunktionen des Vorbildes ausgestattet, beliebig kombinierbar, wird mit Spiegeln geliefert und gefällt mit schick türkisgrünem Farbton. www.lkwmodelle.de

MAN-KIPPER VOM TYP TGS (ART. EM21666)

SCANIA-RUNDMULDENKIPPER (ART. EM22524)

FOTOS: HERSTELLER; TEXT: CHRISTOF HAMMER

Tuning-Tipps nicht nur für US-Fans

Reinhold Braun ist bekennender US-Bahn-Fan. Viele seiner LGB Loks und Wagen im US-Stil hat er nachträglich optimiert oder komplett umgebaut. Einige seiner interessantesten Tuningarbeiten stellen wir vor. Teil I.

TUNING 1: Aus dem Santa-Fe-Streamliner-Panorama-Wagen wird ein Streamliner-Speisewagen (Dining Car).

Beim Nachrüsten seiner Santa-Fe-Streamliner-Wagen mit den von LGB angebotenen Einrichtungs- und Beleuchtungsbausätzen fiel Reinhold Braun beim Aufreibe-Beschriftungsbogen die Option „DINING CAR“ in die Hände – was ihn auf die Idee brachte, einen Streamliner-Wagen zum Speisewagen umzubauen.

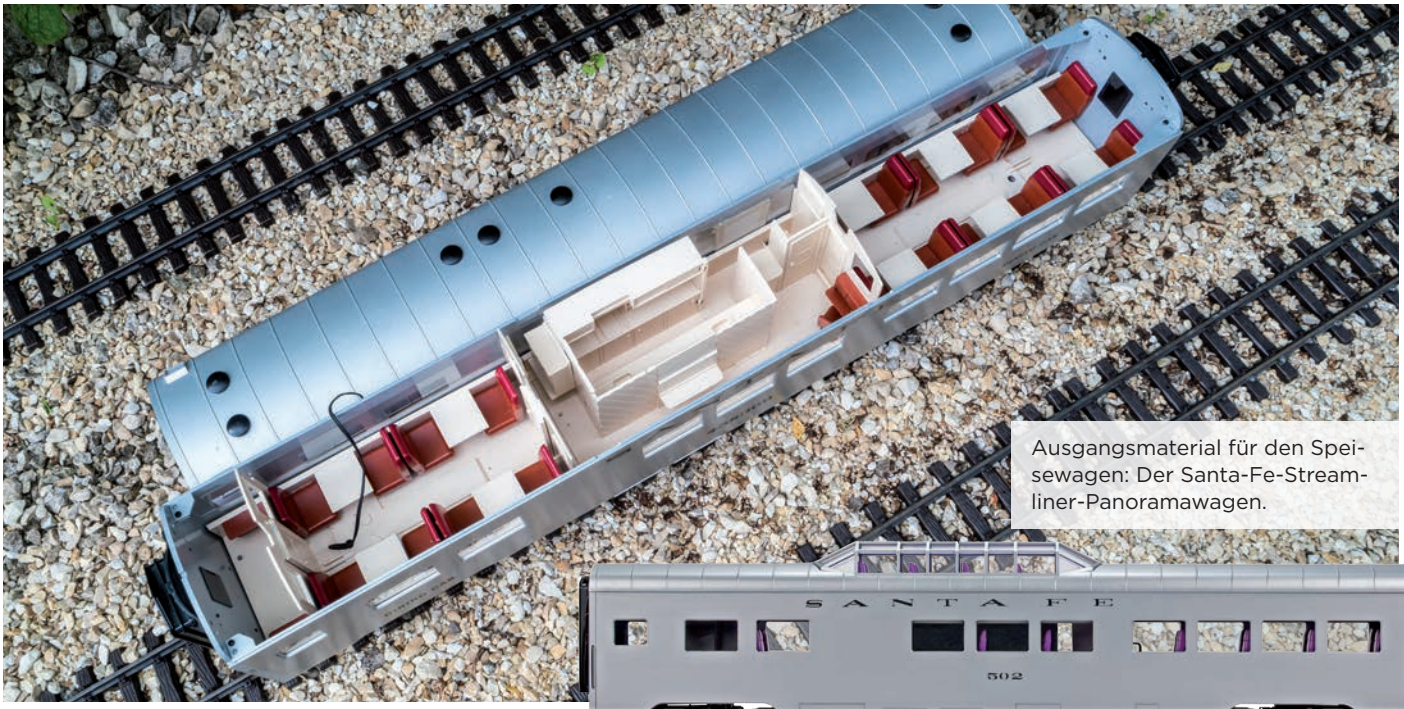
Ausgangsmaterial für den Wagenumbau war ein Streamliner-Panoramawagen ohne Inneneinrichtung. Das Modell mit unterschiedlichen Seitenteilen eignet sich am besten für den Speisewagen, da nur dieses die für Sonderwagen typischen Unterbrechungen im Fensterband besitzt. Die auffälligste äußerliche Veränderung beim Umbau des Panorama-Wagens in einen Speisewagen war der Wegfall des Glaskanzeldachs. Braun ersetzte das Panorama-Dach durch das flache Dach des Streamliner-Reisezugwagens (Art. 30570), das er als Ersatzteil erwarb. Das Dach passte perfekt auf dem Korpus des Wagens, sodass Umbauarbeiten am Wagenkasten entfallen konnten. In der Mitte des neuen Dachs – in dem Bereich, wo er später die Küche einbauen wollte – montierte Braun zusätzliche Lüfteraufsätze, die er sich bei LGB besorgt hatte. Über den Achsen brachte er auf beiden Seiten des Wagens den Schriftzug „DINING CAR“ aus dem LGB Aufreibe-Beschriftungsbogen an.

Umbauarbeiten im Inneren

Deutlich umfangreicher waren die Umbauarbeiten im Inneren des Streamliner-Wagens. Braun wollte eine kleine Küche einrichten, außerdem einen Restaurantbereich mit Tischen und Sitzen. Tische und Stühle ordnete Braun schwerpunktmäßig im Fensterbereich an. Er wollte eine möglichst große Zahl von außen einsehbarer Gastplätze errichten. Die Stühle stammten aus dem Einrichtungs- und Beleuchtungskit für den Streamliner-Reisezugwagen (Art. 66357). Die Tische baute er aus den übrig gebliebenen Plattenstreifen aus diesem Kit. Sie hatten die gleiche Farbe (beige) wie die Bodeneinsätze bzw. Trennwände. Insgesamt verteilte er zehn Tische und zwanzig Sitze in dem Wagen. Auf den Einsatz von Figuren verzichtete er wegen der Enge der Möblierung im Innenraum, wie auch in den übrigen Streamliner-Wagen seines Fuhrparks. Zum Bau des Küchenbereichs, den er in der Wagenmitte errichtete, verwendete Braun Bodenplatten und Wandelemente aus dem Einrichtungskit für den Streamliner-Reisezugwagen. Er stückelte sie und gestaltete daraus eine Küchenabgrenzung zum Gang. Die Kücheneinrichtung übernahm er aus dem RhB-Speisewagen (Art. 30680). Ein dem Küchenbereich zugeordnetes Außenfenster verklebte er mit mattem Papier als Sichtblende in diesen Arbeitsbereich.

Das wurde für den Umbau benötigt:
Santa-Fe-Streamliner-Panorama-Wagen (Art. 30580), Dach des Santa-Fe-Streamliner-Reisezugwagens (Art. 30570), Einrichtungs- und Beleuchtungs-Bausatz für den Passenger Car (Art. 66357), Inneneinrichtung der Küche des RhB-Speisewagens (Art. 30680).

Santa-Fe-Dining-Car nach dem Umbau: Der Wagen besitzt auf beiden Seiten unterschiedliche Fensterbänder.



Ausgangsmaterial für den Speisewagen: Der Santa-Fe-Streamliner-Panoramawagen.

Dining Car: Blick auf die Inneneinrichtung.

TUNING 2: Gelber Caboose-Wagen mit Schiebetüren.

Basismaterial für den geplanten Begleitwagen (Caboose) mit Schiebetür waren zwei gelbe LGB Wagen: Der Caboose (LGB 43650) der Colorado and Southern sowie ein gedeckter Toytrain-Güterwagen mit Schiebetüren der Lake George & Boulder RR Nr. 94067. Da beide Wagen eine identische Farbe haben, waren zusätzliche Lackierarbeiten nicht notwendig.

Die Umbauarbeiten begann Braun mit dem Zerlegen des Toytrain-Güterwagens, von dem er vor allem die beiden Wagenseiten mit den Schiebetüren benötigte. Dann startete er die Umbauarbeiten am Caboose. Reinhold Braun wollte unbedingt den Bereich der Aussichtskanzel erhalten, um den inneren Grundriss des Wagens beizubehalten. Da die Wagenkästen des LGB Caboose und des Toytrain-Güterwagens die gleiche Höhe aufwiesen, konnte er dies problemlos umsetzen. Die Stirnwand des LGB Caboose trennte er mit einer Säge mit ganz feinem Blatt genau an der Ecke – präzise entlang dem Verlauf der Bretterlinien. Dann setzte er die beiden Seitenteile des Toytrain-Wagens mit Schiebetüren ein, die er zuvor in passender Länge herausgesägt hatte. Diese Baugruppen verklebte er mit dem restlichen Wagenkasten des Caboose. Braun verwendet dafür den Klebstoff Technicoll 8008, der sich für diese Arbeiten besonders gut eignet.

Rastnasen und Türführungen

Da der Caboose-Kasten außen tiefer verläuft als innen, musste er den Wagen im Schiebetürbereich um eine zusätzliche Stufe ergänzen. Braun baute diese Stufe aus Materialresten der entfernten Teilwände des Caboose. Die Rastnasen des sonst komplett im Originalzustand verwendbaren Dachs feilte er etwas zurück, da die Türführungen der Schiebetür beim Toytrain Wagen breiter nach innen ragen als die Wände des Caboose. Nach dem Abfeilen konnte er das Dach problemlos festklemmen.

Die Schiebetür ergänzte er an beiden Seiten um einen Auftritt, den er vom Toytrain Boxcar abtrennte und beim Caboose anklebte. Anschließend brachte er die Rangierergriffe an der neu eingesetzten Außenwand an. Er übernahm sie vom LGB Caboose, wo er sie vorsichtig abgezogen hatte. Am Ende der Wagenseite montierte er eine senkrechte, selbst hergestellte Griffstange aus Messing. Er montierte sie nahe der Wagenkante, damit sie die Schiebetüre nicht behindert. Die Inneneinrichtung für den Kanzelausguck sowie den Bereich Arbeitsplatz und Ofen des Caboose verblendete Braun mit gelben „Bretter"-Platten, die er aus dem Toytrain-Güterwagen herausgeschnitten hatte. Zuletzt brachte ▸ er das

FOTOS: KÖZLE, LGB; TEXT: REINHOLD BRAUN, ARNULF SCHÄFER

„Lake George & Boulder"-Logo und den Schriftzug via Aufreibetechnik auf den Wagenseiten an. Anschließend überarbeitete er den Unterbau. Er entfernte die einachsigen Drehgestelle, schraubte einen 30-Zentimeter-Fahrrahmen für US-Wagen ein und befestigte zwei zweiachsige Drehgestelle daran. Aus optischen Gründen ergänzte er das Chassis mit Spanndrähten. Außerdem tauschte er die mitgelieferten Plastikradsätze durch kugelgelagerte Radsatzpaare mit Stromabnahme. Sie übernehmen die Beleuchtung in der Kanzel und der Schlusslichter.

Caboose nach Braun-Umbau, Begleitwagen im „Lake George & Boulder"-Design.

Ausgangsmaterial: Gelber C & S-Caboose 1003 der Colorado and Southern.

Das wurde für den Umbau benötigt: Gelber Caboose Colorado and Southern (Art. 43650), gelber gedeckter Güterwagen mit Schiebetür der Lake George & Boulder RR, Toytrain 94067, 30-cm-Fahrrahmen für US-Wagen von LGB, doppelachsige Drehgestelle (Art. 67402), zwei kugelgelagerte Radsatzpaare mit Stromabnahme (Art. 67403), Teile aus der Braun'schen LGB Bastelkiste (Griffstange), Spanndraht für US-Wagen, Aufreibebeschriftung.

TUNING 3: Innenausbau des roten „Lake George & Boulder"-Gepäckwagens mit zusätzlichem Fenster, Arbeitsplatz und Kamin.

Mit Detailtuning im Innenbereich wollte Reinhold Braun dem roten „Lake George & Boulder"-Packwagen (Art. 30040) mehr Leben einhauchen. Zusätzlich zu den üblichen Tuningmaßnahmen wie dem Austausch der Originalkupplungen durch die bei US-Wagen gängigen Klauenvarianten sowie der Montage von kugelgelagerten Metallachsen mit Stromabnehmer zur Stromversorgung der ergänzten Innenbeleuchtung des Wagens plante Braun weitere Ergänzungen im Inneren. Einen Arbeitsplatz wollte er im Wagen einrichten, natürlich einschließlich eines arbeitenden Bahnmitarbeiters. Ein Kanonenofen mit Kohlekasten und Rauchabzug auf dem Dach sollte für angenehme Wärme sorgen und ein zusätzliches Fenster in der Seitenwand den Arbeitsplatz etwas heller gestalten. Außerdem wollte Braun den Wagen mit Frachtgut füllen, das beim Türöffnen sichtbar sein sollte. Zunächst entfernte er das Dach und schnitt in eine Seitenwand eine Öffnung. In diese Öffnung klebte er ein Fenster mit gelbem Fensterrahmen aus dem LGB Einheitspersonenwagen, damit er perfekt zu den Fenstern der Personenwagen

des Zuges passt. Anschließend folgte der Innenausbau. Am neu entstandenen Fensterbereich baute er den Arbeitsplatz. Dabei verwendete er die Tisch-Sitzbank-Kombination, die auch im DB-Reisezuggepäckwagen (Art. 30710) anzutreffen ist. Am anderen Ende des Wagens setzte er einen Kanonenofen mit Kohlekasten ein, den er als Ersatzteil für den vierachsigen US-Personenwagen (Art. 30800) erwarb. Die Beleuchtung: Braun verwendete eine digitale LED-Beleuchtungselektronik (Massoth 8122001), die er auf Petroleumflackern programmierte.

Kanonenofen und Rauchabzug

Zum Schluss füllte er den Innenraum in der Nähe der Schiebetüren mit Gepäckstücken und anderem Frachtgut aus dem Zubehörprogramm auf. Anschließend folgte eine kleine Ergänzung am Wagendach. Der Kanonenofen brauchte ja einen Rauchabzug. Zum Einsatz kam der Kamin aus dem braunen Rio-Grande-Caboose (Art. 40650), den Reinhold Braun sich ebenfalls als Ersatzteil besorgte. Er bohrte ein Loch in das Dach und fixierte den Rauchabzug mit Klebstoff.

Auf Einsatz von doppelachsigen Drehgestellen verzichtete Braun. Der Grund war optischer Natur: Sämtliche Wagen dieses Zuges rollen auf Einzelachsen. Die Veränderungen in Unterbau beschränkten sich folglich auf den Austausch der Radsätze und der Kupplungen.

Der rote Packwagen LGB 30040: Blick auf Inneneinrichtung.

Der rote Packwagen LGB 30040 nach dem Ausbau.

Das wurde für den Umbau benötigt: „Lake George & Boulder"-Packwagen (Art. 30040), Klauenkupplungen (Art. 64193), ein kugelgelagertes Radsatzpaar (Art. 67403), gelbes Fenster aus einem LGB Einheitspersonenwagen, Arbeitsplatz aus dem DB-Reisezug/Gepäckwagen (Art. 30710), Rauchabzug aus dem Rio-Grande-Caboose (Art. 40650), Kanonenofen mit Kohlekasten (Ersatzteil für Art. 30800), Frachtstücke aus dem Zubehörhandel, Beleuchtung nach Wahl (hier: Massoth 8122001).

FOTOS: KÖZLE; TEXT: REINHOLD BRAUN, ARNULF SCHÄFER

WICHTIGE SPUR-G-TERMINE VON AUGUST BIS OKTOBER 2016

Hereinspaziert!

Drei Monate Gartenbahnspaß: RhB-Feuerwerk im Bahnpark Augsburg, Fahrtage in Eschershausen und Nürnberg, Tag der offenen Tür bei Märklin und zwei Modellbaumessen zum Saisonschluss.

01.05.–30.10.

Rhätische Bahn im Bahnpark Augsburg

Im Bahnpark Augsburg stand die berühmte Rhätische Bahn Modell – nun ist die weltgrößte Modellsammlung in Spur G auf der großen Showanlage des Bahnparks zu bestaunen. Gut 550 Meter Schienenstrecke bieten ausreichend Platz für eine stattliche Anzahl von Zuggarnituren, die sich aus rund 100 Loks und Triebwagen sowie 350 Personen- und Güterwagen zusammensetzen. In Betrieb ist die Anlage jeden Sonntag von Mai bis Oktober jeweils von 11 bis 17 Uhr.

Bahnpark Augsburg GmbH
Firnhaberstraße 22 c
86159 Augsburg
www.bahnpark-augsburg.de

13./14.08.

Sommerfest fränkischer Gartenbahner

Der Gartenbahn-Stammtisch Nürnberg e. V. lädt Groß und Klein zum „1. Sommerfest der fränkischen Gartenbahner“ ein. Im Mittelpunkt des Festes stehen der Betrieb, das Spiel und die Freude an der Gartenbahn. Darüber hinaus sorgt der Verein für's leibliche Wohl und stellt ausreichend Parkplätze zur Verfügung.

Gartenbahn-Stammtisch Nürnberg e. V.
Lampersdorf 45
90584 Allersberg-Lampersdorf
www.gartenbahn-stammtisch.de

14./15.08.

Gartenbahntreffen Ith

Zu ihrem „kleinen“ Jubiläum – das Treffen findet dieses Jahr zum 15. Mal statt – erwarten die LGB Freunde Ith wieder viele Gäste aus nah und fern. Rund 50 Aussteller zeigen an zwei Tagen tolle Produkte und Neuheiten rund um die LGB und entlang der 1.000 Quadratmeter großen Anlage lockt eine wahre Bahnerlebniswelt. Zum zweiten Mal findet ein Lok- und Wagen-Modellwettbewerb mit attraktiven Gewinnen statt. Auch aus Göppingen reist eine LGB Delegation an und zeigt an einem eigenen Stand Neuheiten und Modelle aus dem LGB Programm.

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

16./17.09.

Tag der offenen Tür

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

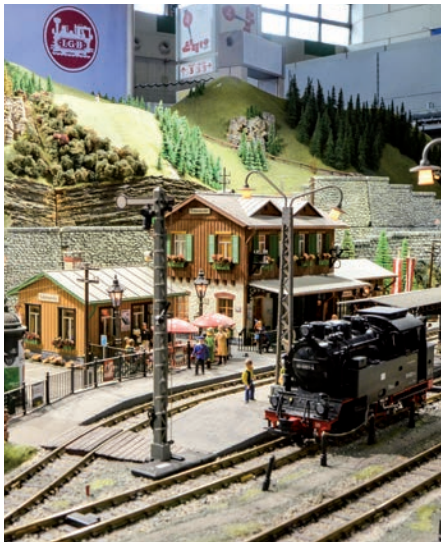
Gebr. Märklin & Cie. GmbH
Stuttgarter Str. 55–57
73033 Göppingen
www.maerklin.de

30.09.–03.10.

Modell-Hobby-Spiel Leipzig

Ende September öffnet Deutschlands besucherstärkste Modellbaumesse wieder ihre Pforten. An insgesamt vier Veranstaltungstagen dreht sich auf der Modell-Hobby-Spiel Leipzig alles um die Themen Modellbau, Modelleisenbahn, kreatives Gestalten und Spiel. Neben zahlreichen Ausstellern und Produktangeboten lädt ein umfangreiches Rahmenprogramm zum Mitmachen und Ausprobieren ein.

Leipziger Messe GmbH
Messe-Allee 1
04356 Leipzig
www.modell-hobby-spiel.de



28.10.–30.10.

Faszination Modellbau Friedrichshafen

Von Flug- bis Schiffsmodellbau – die Faszination Modellbau Friedrichshafen bringt sämtliche Themen des Modellbaus unter ein Dach. Selbstverständlich wird hierbei auch den Modelleisenbahnen wieder ein eigener Themenbereich gewidmet sein. Neben informativen Vorträgen und Workshops präsentieren namhafte Aussteller ihr Sortiment und Anlagen verschiedener Spurweiten laden dazu ein, die Faszination Modellbahn hautnah zu erleben.

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

FOTOS: LGB FREUNDE ITH, MÄRKLIN, PARKEISENBAHN CHEMNITZ GMBH; TEXT: CHRISTOF HAMMER

GARTENBAHN INTERNATIONAL

LGB vor Ort

Wussten Sie, dass nicht nur Schweizer und Deutsche auf die Rhätische Bahn „abfahren"? Auch die Briten lieben alpine Zugreisen in Spur G.

Gartenbahntreff Wollerau

Den Schweizern wurde es zu eng in Freienbach. Deshalb zog der Gartenbahntreff 2016 um und fand erstmalig in der Mehrzweck- und Gymnastikhalle in Wollerau (wie Freienbach im Kanton Schwyz) statt. Vom 15. bis 17. April präsentierten namhafte Gartenbahnhersteller im Herzen der Schweiz Liebhabern der großen Spur ihre Neuheiten. Dazu zeigten Fachleute und Spezialisten welche neuen Trends es bei der großen Spur gibt, und standen wissbegierigen Hobbyisten für Fragen zur Verfügung. Schon zum neunten Mal fand der Gartenbahntreff statt und es lässt sich mit Fug und Recht behaupten, dass er sich etabliert hat. Auch die LGB Mannschaft war mit einem eigenen Stand vertreten und war stolz, dem interessierten Publikum aus dem diesjährigen Neuheitenprogramm vor allem die wunderschönen RhB-Modelle präsentieren zu dürfen.

G-Rail in Stafford

Nördlich von Birmingham in den West Midlands liegt Stafford. Die von 63.681 Einwohnern belebte Stadt ist nicht nur Verwaltungssitz der Grafschaft Staffordshire, sondern auch Gastgeber der größten Spur-G-Ausstellung Englands. Bei der „G-Rail" versammeln sich vor allem Hersteller von Gartenbahnprodukten und Vereine und pflegen rege Kommunikation, treiben intensiv Handel und stellen sich – very british – Wettbewerben. Ende März 2016 maß man sich in Sachen Dioramen (!) und verglich sich bei einem Fotowettbewerb. Britische Gartenbahner lieben übrigens neben den Dampfzugklassikern ihres Eilands die Faszination der Alpen und damit die Rhätische Bahn. Ein echtes Heimspiel für die LGB Mannen, die im Heimatland der Bahn natürlich mit einem Stand und den Messeneuheiten 2016 dabei waren ... und die Fish-and-Chips-Stände plünderten.

Alle Achtung!

Der Öhringer Eisenbahnclub ECÖ präsentierte bislang große Modulanlagen im H0- und N-Format. Zur baden-württembergischen Landesgartenschau 2016 wagte man sich erstmals an eine Gartenbahn.

Zwischen Gartenschauen und der Eisenbahn scheint es auf den ersten Blick keine engeren Beziehungen zu geben. Außer dass die Bahn dem Großereignis einen Teil der Besucher zuführt (oder ist es etwa umgekehrt?). Das trifft auch auf die baden-württembergische Landesgartenschau zu, die am 22. April 2016 im hohenlohischen Öhringen eröffnet wurde. Hier hat man zwischen traumhaften Gartenanlagen und der Bahn eine intensive Verknüpfung hergestellt: mit einer Gartenbahn. Und die beiden LGB Züge, die durch eine hübsch gestaltete Minilandschaft rollen, beweisen eindeutig, dass Natur und Technik nicht nur harmonieren, sondern attraktive Blickfänge bilden können.

Geländevorbereitung und Streckenbau

Eine Freiland-Modellbahnanlage im Rahmen einer Landesgartenschau zu bauen und diese ein halbes Jahr lang der Öffentlichkeit zu präsentieren, stellt sicherlich für jede Modellbahnvereinigung eine spannende Herausforderung dar. Also wurde beim Öhringer Eisenbahnclub (ECÖ) auch nicht lange überlegt, als die örtlichen Vereine von den Gartenschau-Verantwortlichen zum Mitmachen aufgefordert wurden.

Zu Baubeginn verhinderte ein total verregneter Februar 2016 die eigentlich vorgesehene sanfte Modellierung des etwa 100 Quadratmeter messenden Geländes, weil die wassergetränkten Erdmassen keine größeren Umschichtungen mehr zuließen. Deshalb musste die Strecke überwiegend in der Ebene angelegt und mithilfe von Dämmen zu den etwas erhöht gelegenen beiden Tunnels

geführt werden. Die Schienen liegen auf Betonsteinen, die in den Steigungen durch angefülltes Substrat mit Böschungen versehen wurden. Das Substrat aus Ziegelsplitt und Humuserde bedeckt das gesamte Areal, sorgt für eine einheitliche Optik und ermöglicht wegen seiner Wasserdurchlässigkeit ein Betreten der Anlage bei jedem Wetter. Die hell eingeschotterten Gleise bilden dazu einen deutlichen Kontrast. Ihr attraktives Aussehen verdankt die Anlage auch ihrer niedrigen und abwechslungsreichen Bepflanzung, zu der zwei Landschaftsgärtner-Azubis ihren Teil beigetragen haben. Strom- und Wasseranschlüsse wurden von Stadtbediensteten installiert.

Betriebskonzept

Im Gegensatz zu einer privaten Gartenbahn, die auf dem eigenen Grundstück und abgeschirmt von fremden Einflüssen ihre Runden dreht, ist so eine Ausstellungsanlage frei zugänglich. Lediglich ein niedriger Zaun trennt das Publikum von den fahrenden Zügen. Weil man aber nicht 171 Tage lang eine Aufsichtsperson stellen kann, ging man das Risiko eines vollautomatischen Betriebes notgedrungen ein.

Wenn Modellzüge ein halbes Jahr lang Tag für Tag und ohne Aufsicht bei jedem Wetter unterwegs sein sollen, muss der Betriebsablauf so einfach wie möglich konzipiert sein. Dem haben die Planer vom Eisenbahnclub Rechnung getragen und mit rund 70 Metern Schienen einen eingleisigen Kreisverkehr nebst etlichen Ausbuchtungen und zwei Tunnels angelegt. Zwei Bahnhöfe mit Ausweichgleis dienen als ▶

TEXT UND FOTOS: GERHARD GUTBROD

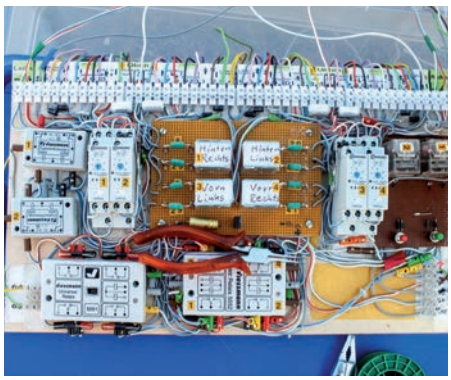
Haltepunkte und Schaltzentralen für lediglich zwei Züge. Einer davon, mit der Jubiläumslok von 2012, Ge 4/4 II Chur–Disentis und einigen Güterwagen, wurde von der Firma Märklin zur Verfügung gestellt. Das Fahrprogramm sieht vor, dass der auf der Strecke befindliche Zug bei seiner Ankunft in einem Bahnhof die Abfahrt des anderen auslöst, der dann die Strecke befährt und beim Bahnhofstopp wieder den ersteren auf die Reise schickt. Somit ist den ganzen Tag über immer ein Zug auf der Strecke bis zur abendlichen Betriebsruhe und Übernachtung in den beiden Tunnels.

Bahnbetrieb ohne Personal?

Ein halbes Jahr lang ganztägiger Zugverkehr vor Publikum, ohne dass Aufsichtspersonen vor Ort sind, ist zunächst einmal nicht vorstellbar. „Rein technisch gesehen lässt sich ein vollautomatischer Betrieb mit zwei Zügen auf der Anlage durchaus verwirklichen“, ist ECÖ-Mitglied Harry Dreier von der Machbarkeit aber überzeugt. „Schwieriger wird es, wenn die Züge abends selbstständig die beiden Tunnels anfahren und morgens wieder auf die Strecke gehen sollen.“ Mit insgesamt vier Trafos, fünf Zeitschaltuhren, vier Reedkontakten, zahlreichen Relais und insgesamt 700 Metern Kabel verwirklichte Dreier dieses für Laien verwirrende Konzept und siehe da – es funktioniert. Noch ein Highlight: Wenn keine Zuschauer da sind, fährt auch kein Zug. Mithilfe von zwei Lichtschranken wird den Zügen signalisiert, ob Publikum da ist oder nicht. „Auf diese Weise können wir unnötige Fahrten vermeiden“, freut sich der Hobby-Elektroniker. Und was passiert, wenn ein Zug mal ausfallen sollte? „Dann wird eben nur mit einer Garnitur Betrieb gemacht, das habe ich ebenfalls berücksichtigt.“

Erfahrungen (Stand Ende Mai 2016)

Im Prinzip funktioniert das Projekt bisher so, wie es geplant und eingerichtet worden ist. Zu kleinen Betriebsstörungen kam es einige Male durch schlechte Gleislage, weil der Untergrund abgesunken war. Das gelegentliche Abhängen von Wagen wäre zu vermeiden gewesen, wenn man an den Kupplungen einen zweiten Haken angebracht hätte. Verschmutzungen am Gleis und eindringendes Wasser verursachen hin und wieder Pannen, die behoben werden müssen. Die ursprüngliche Hoffnung, die Anlage weitgehend sich selbst zu überlassen, hat sich also nicht erfüllt. Bei ihren täglichen Kontrollen erfahren die Betreuer aber so viel Lob und Anerkennung von den Besuchern, dass ihnen diese Mühe eher zum Vergnügen wird.



Versteckt: In einer wasserdichten Kunststoffbox, die von großen Sträuchern abgeschirmt wird, brachten die Erbauer Stromversorgung und Schaltelemente unter.

LANDESGARTENSCHAU ÖHRINGEN 2016

Der Limes blüht auf

22. April bis 9. Oktober täglich von 9 bis 19 Uhr
Tageskarte 16,50 Euro, ermäßigt 13,50 Euro, Kinder/Jugendliche (6 bis 17 Jahre) 4,50 Euro, Familie klein/groß 20/36 Euro
Anreise mit dem Auto: A 6, Ausfahrt Öhringen, mit der Bahn: Öhringen Hauptbahnhof

Bis zu den Knöcheln im Matsch: Wüst, leer, schmutzig und nass bot sich das Gelände zu Baubeginn Ende Februar den Planern vom ECÖ dar.

Dach überm Kopf: Die beiden Tunnel sind im Rohbau fertig. Hier finden die Züge Schutz vor schlechtem Wetter und verbringen die Nacht.

Landesgartenbahn: Durch eine abwechslungsreiche Bepflanzung mit niedriger Vegetation bekam die Anlage schlagartig ein freundliches und ausgesprochen attraktives Aussehen.

Depesche
WWW.LGB.DE
DAS MAGAZIN FÜR LGB-FREUNDE
AUSGABE 3/2016

IMPRESSUM

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

Redaktion / Autoren
Gerhard Gutbrod, Christof Hammer, Rainer Haufe, Klaus Himmelreich, Stefan Kühnlein, Rochus Rademacher, Arnulf Schäfer, Andreas Schumann, Alexander Strobel, V. i. S. d. P.: Peter Waldleitner

Grafische Gestaltung/Layout/DTP
JatDesign José Tejada, Rottenburg

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

Fotos
Bahnpark Augsburg GmbH, Dr Neil Clifton, DEV, Didier Duforest, Eisenbahnclub Öhringen, 1909 von unbekannt/EK-Verlag, Gebr. Faller GmbH, Christian Gebhardt, GMTS Brinkmeier GmbH, Gerhard Gutbrod, Harzer Schmalspurbahnen, Klaus Himmelreich, Historisches Museum Olten, Heinz Hofmann, J.-H. Janßen, Sammlung Elmar Koch, Koelnmesse GmbH, Kötzle Design, Stefan Kühnlein, LGB, LGB Freunde Ith, Osning Bahn e. V., Prehm Miniaturen, RaBoe, Rolf-Dresden, Sammler- und Hobbywelt, Mirko Schmidt, Andreas Schumann, Alexander Strobel, trams aux fils, Wassen

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

Nachbestellung/Abonnement/Leserservice
Tel.: +49 (0) 40 38 66 66–313
Fax +49 (0)40/38 66 66–299

Druck
Gmähle-Scheel Print-Medien GmbH, Waiblingen

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

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 269749

Dieser Ausgabe liegt ein Prospekt zum „LGB-Kompendium 2. Auflage“ bei.

Meine Innenanlage soll auf digitalen Fahrbetrieb umgestellt werden. Ich habe aber einen Teil der Anlage mit einer funktionstüchtigen Oberleitung ausgestattet. Kann ich diese weiter verwenden?

Eine solche Kombination stellt normalerweise kein Problem dar, doch müssen bestimmte Bedingungen erfüllt sein. Beide Betriebssysteme (analog/digital) verwenden in Ihrem Fall eine der beiden Schienen als gemeinsamen Rückleiter. Dieser Zustand wird auch als gemeinsame Masse bezeichnet und stellt so lange kein Problem dar, so lange die Hinleiter in Form der Oberleitung für den analogen Fahrbetrieb und der zweiten Schiene für den Digital-Betrieb nie miteinander verbunden sind. Achten Sie daher darauf, dass die Umschalter von Schienen- auf Oberleitungsversorgung nie eine Verbindung zwischen beiden Systemen herstellen. Umschalter müssen sich daher immer eindeutig in einer der beiden Endpositionen befinden. Die Lok, die über die Oberleitung versorgt wird, darf auch nie um 180 Grad gedreht auf dem Gleis stehen. Sonst sind die beiden Steuerungssysteme in Reihe zueinander geschaltet.
Ein letztes Risiko ist noch ein eventueller Unfall, bei dem die Oberleitung beschädigt und heruntergerissen wird. Sollte hier die Oberleitung auf die Schiene fallen, die als Hinleiter für das Digital-System fungiert, wären auch in diesem Fall beide Systeme miteinander verbunden und die Endstufe in dem Digital-Gerät würde höchstwahrscheinlich dabei kaputtgehen. Daher auch immer Vorsicht bei der Montage: nur im stromlosen Zustand!

Kann der aktuelle Decoder auch mit der MZS I gesteuert werden?

Das „alte“ Mehrzugsystem und zugleich „ganz alte“ LGB Digital-System mit der Bezeichnung MZS I kann mit den aktuellen DCC/mfx-Decodern nicht kombiniert bzw. gesteuert werden. Dieses müssten Sie dann doch austauschen – entweder gegen MZS II oder III oder noch besser direkt CS2 oder CS3. Die aktuell verkaufte Variante des Mehrzugsystems hat die Typenbezeichnung III. Central Station 2 oder 3 oder die MZS-Steuergeräte II und III garantieren einen komfortablen Digital-Betrieb mit den neuen Decodern (siehe auch Beitrag auf den Seiten 36 bis 39).

Bei der Central Station von Märklin soll man eigene Funktionen definieren können. Wie funktioniert dies?

Möglich ist dies entweder mit der Central Station 2 oder 3 und einem LGB Modell mit DCC/mfx-Decoder. Hier wird ausgenutzt, dass bei den Fahrstraßen auch Fahr- und Schaltbefehle integriert werden können. Beispiel: Spielen Sie in einer Fahrstraße den Dienstbeginn einer Lok ein. Zuerst hört man die Tür des Führerstands, wie sie geöffnet und geschlossen wird. Dann wird die Führerstandbeleuchtung eingeschaltet. Der Dieselmotor wird angeworfen. Die Stirnbeleuchtung wird wenig später eingeschaltet. Die Führerstandbeleuchtung wird wieder ausgeschaltet und zuletzt ertönt noch ein Achtungspfiff. Die Fahrstraße mit diesem Ablauf kann jetzt als Funktion von dieser Lok immer wieder aufgerufen werden. Damit steht

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.

dieser Ablauf jederzeit als Lokfunktion zur Verfügung. Ein anderes Beispiel ist die Abfahrt in einem Bahnhof mit der Durchsage, dass der Zug losfährt, dem Geräusch der schließenden Türen und final noch dem Schaffnerpfiff. Diese Möglichkeit, Betriebssequenzen einmal aufzunehmen und dann immer wieder auf Wunsch einspielen zu können, kann daher den Betrieb auf der Anlage perfekt ergänzen.

Bei meiner neuen Freilandanlage plane ich für eine bessere Stromverbindung die Gleise miteinander zu verlöten. Was spricht gegen diese Vorgehensweise?

Zunächst ist es so, dass man Messing nur bei höheren Temperaturen verlöten kann. Dieses Hartlöten ohne Beschädigung des Schienenbetts werden wohl nur wenige Spezialisten beherrschen. Aber bedenken Sie auch, dass sich die Schienenstränge bei Temperaturunterschieden zusammenziehen oder ausdehnen. Haben Sie hier entsprechend lange Schienenstränge hergestellt, können diese Kräfte zu Verwerfungen der Schienenstränge führen, da eine Kompensation der Ausdehnung in Längsrichtung mangels der dafür eigentlich vorgesehenen Lücken an jedem Schienenübergang nicht mehr funktionieren kann. Im Hinblick darauf können wir von diesem Vorhaben nur abraten.

Wie kann ich die Geschwindigkeit meiner Modelle ermitteln?

Dazu müssen wir unser Schulwissen bemühen, in dem wir gelernt haben, dass die Geschwindigkeit in Meter pro Sekunde gemessen wird. Der Standard-Startkreis einer LGB Startpackung hat einen Radius von 600 Millimetern, was nach der Formel für den Umfang (U = 2*Pi*r) eine Länge von 3,77 Metern ergibt. Jetzt benötigen wir nur noch eine Stoppuhr oder eine Uhr mit Sekundenanzeige. Wir lassen die Lok jetzt laufen, merken uns einen markanten Punkt und beginnen die Zeitmessung, wenn die Lok diesen Punkt passiert. Tipp: Lassen Siedie Lok während der Messung mehrere Runden laufen. Dies verringert den Messfehler. In unserem Beispiel lassen wir das Modell 5 Runden laufen und messen eine Zeit von 19,2 Sekunden, bis das Modell zum 5. Mal den Startpunkt wieder erreicht hat. Das Modell hat somit eine Strecke zurückgelegt von 3,77 m x 5 = 18,85 m. Die Geschwindigkeit errechnet sich daher zu 18,85 m/19,2 s = 0,982 m/s. Aufgerundet ergeben sich somit ca. 1 m/s, was 3,6 km/h entspricht. Im Vorbild wäre dies eine Geschwindigkeit von 81 km/h (22,5 x 3,6 km/h).

Tipp: Ermitteln Sie ruhig einmal die Geschwindigkeit Ihrer Modelle mit dieser Methode und notieren Sie die Werte. Bei späteren Messungen können Sie so feststellen, ob sich die Leistungsfähigkeit des Modells verändert hat. Auch unterschiedliche Betriebszustände (kalter Motor, warmgefahrener Motor) können hier individuell ermittelt und festgehalten werden.

FOTOS: KÖTZLE, LGB; TEXT: FRANK MAYER, PETER WALDLEITNER

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

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

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

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

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

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

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

95503 Hummeltal, 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, Jürg Blaser, E-Mail: lgb@dampflok51.ch, Homepage: www.dampflok51.ch

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

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

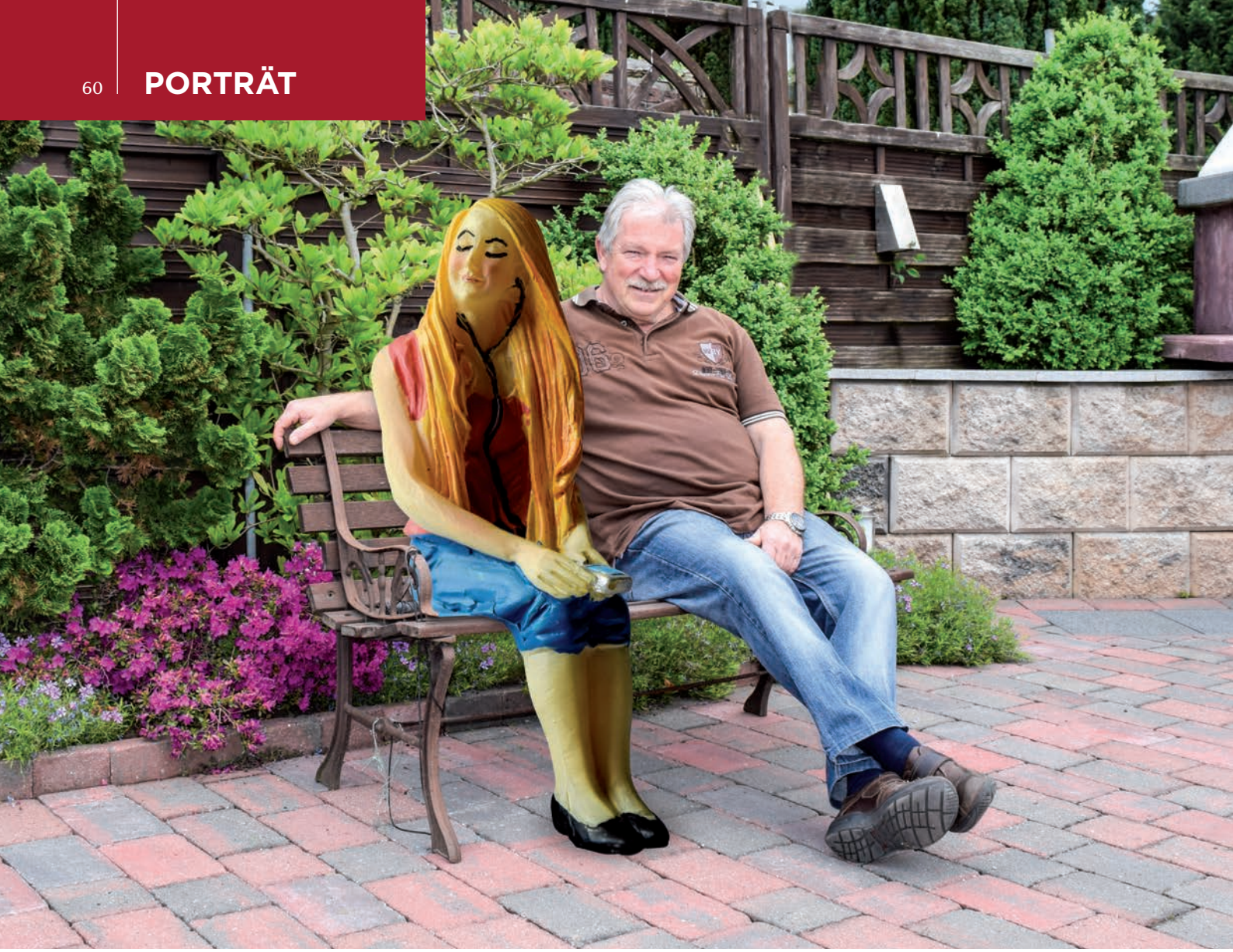
NL-6671 Zetten, GrootSpoorGroep Nederland, E-Mail: redactie@grootspoorgroep.com, Homepage: www.grootspoorgroep.nl

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

USA-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



„Unsere Figuren haben Gesichter“

Gerade lebensnahe Gestaltung macht eine gelungene Gartenbahn aus. Siegfried Prehm hat ein Händchen und Herz dafür. Er kann einfach gut mit Pflanzen ... und er liebt seine Figuren.

Auch wenn Siegfried Prehm heute die meiste Zeit mit dem Erdenken, Gestalten und der Produktionssteuerung seiner Modellbahnfiguren verbringt, so ist er doch im Ursprung Gartenbauer. Nun ist Prehm einer, der gerne das tut, was andere nicht machen – was die beste Voraussetzung dafür bietet, auf natürliche Art und Weise Marktlücken zu besetzen. So spezialisierte er sich einerseits auf Gartenteiche, „Gärtner lernen das nicht, das Teichbauen“, und entschied sich anlässlich einer eigenen Ausstellung für eine Gartenbahn als außergewöhnliches Dekorationselement: „Da sollte was rein, was kein anderer hat ... und dann ging's um die Gartenbahn, die passte ja in (den) Garten.“ Aus der Gartenbahn wurde ein Hobby und aus dieser Fusion von Herz und Hand entstand wie von selbst ein Geschäftsmodell: „Ich hab Garten gebaut und dann haben mir die Leute gesagt, dann kannste mir die Gartenbahn auch gleich einbauen, oder umgekehrt: Ich hab eine Gartenbahn gebaut und dann musste der Garten gleich mit umgestaltet werden.“ Aber keiner wird jünger und schließlich reduzierte Prehm den Garten- und Teichbauanteil und die große Ausstellung auf dem Firmengelände hinter seinem Wohnhaus gestaltete er „ ... im Hinblick auf Rente ... sagen wir mal pflegeleichter“.

Wer heute in Duisburg, Am Hühnerort 35, zwischen Siegfried Prehms Wohnhaus und seinem Gartenbahn-Ladengeschäft das Grundstück betritt, wechselt von der schnöden Welt in ein paradiesisches Refugium und flaniert staunend durch einen Gartenbahn-Park, dessen Bepflanzung aus allen Klimazonen der Welt besteht. Die riesige Gartenbahn, die zweispurig rund um einen Teich, viel eher einen See führt, beginnt mit der städtischen Modelllandschaft eines Zechengeländes. Kein Wunder, wir befinden uns im Herz des Ruhrgebietes, wo nicht nur Götz George seinen ersten Schimanski-Tatort drehte, sondern ziemlich viele Leute ihren Lebensunterhalt noch unter Tage verdienten.

Aber von wegen Rente: Zeit hat Siegfried Prehm noch immer nicht. Auf die Frage Spielen oder Geld verdienen gibt er die Antwort, die Selbstständige naturgemäß geben: Geld verdienen. Seit etwa 10 Jahren heißt sein neues Lieblingsthema Figuren, und das ist zeitraubend. Warum hat er denn dann damit angefangen? „Ich bin Schweiz-Fan. Mich hat immer geärgert, dass es keine Schweiz-Figuren gibt. Den Gedanken die mal zu machen,

hatte ich schon länger. Und dann hab ich einen gefunden, der mir das macht und das funktioniert. Deshalb fahr ich einmal im Jahr nach China.“ Prehm begann mit der Figur eines Alphornbläsers. Heute sind seine Lokschlosser der absolute Renner. Was die verwendeten Werkstoffe angeht, erzählt Prehm eine Anekdote: „Mein Nachbar hat eine alte Kiefer gefällt und da gab's ein Elsternnest. Da lagen vierzig Figuren drin. Kunden erzählen mir, dass die Marder den Figuren die Köpfe abbeißen. Da hab ich gedacht, wenn du jetzt Figuren machst, dann müssen das welche sein, die die Elstern nicht wegschleppen und die Marder nicht kaputtbeißen können.“ Dann

Duisburg, Am Hühnerort 35: Der Gartenbahnpark von Prehm Modellbau haut einen schlicht um. Wenn ein auf Teichbau spezialisierter Gartenbauer anfängt zu arbeiten, glaubt man wieder an Wunder.

kam eben nur Metall infrage. Zinnfiguren gelten wegen des hohen Bleianteils schlicht als ungesund, deshalb wählte er Zink-Magnesium als Legierung. „Das ist zwar ein bisschen teurer, aber die Kunden honorieren es.“ Ein breites Sortiment an Kunststofffiguren hat Prehm ebenfalls zu bieten – gerade wenn's um Menschen geht, die auf Gartenbänken sitzen. Das Wichtigste für ihn ist ihre liebevolle Gestaltung. Deshalb wird auch jede einzelne von Hand bemalt. Prehms Figuren sind Individuen: „Sie haben eigene Gesichter, einfach eigenen Charakter!“ – eben so wie er selbst.

Und genau deshalb bleibt Prehm auch Gärtner: Er bietet Bonsais zur Bepflanzung der Gartenbahn an, was aber nach seiner Ansicht ein nicht ganz einfach zu bestellendes Feld darstellt: „Es ist schwierig, passende und robuste Bäume zu finden. Jeder Bonsai stellt bestimmte Ansprüche an Standort, Erde und Dünger.“ Seine Tipps lauten: „Die geeignetsten sind die, die kleine Blätter haben und nicht zu teuer sind. Die Ulme, der Mammutbaum, ist ziemlich robust. Dann gibt's ne kleine Lindensorte und die Zeder.“ Wenn Sie Fragen rund um die Gartenbahn, Ihren Garten(-teich) oder ganz spezielle zu Figuren haben – besuchen Sie ihn einfach mal. Vielleicht zeigt er Ihnen sogar sein begehbares Bergwerk. Das bedient allerdings Fans des Maßstabs 1:1. Auch was die Figuren angeht.

Modellspielwaren und LGB Station: In Prehms Ladengeschäft wird Auswahl großgeschrieben – vor allem auch, wenn Sie außergewöhnliche Figuren suchen.

FOTOS: STEFAN KÜHNLEIN, ALEXANDER STROBEL; TEXT: ALEXANDER STROBEL

Überblick: US-Neuheiten 2016

Ein großartiges Jahr für US-Bahnfans: Schwere Dieselloks verschiedener Bahngesellschaften, Güter- und Personenwagen von hochmodern bis nostalgisch, Gang-Cars der White Pass & Yukon in verschiedenen Ausführungen. Freuen Sie sich auf eine umfassende Vorstellung mit Details und Hintergründen zu den Modellneuheiten in der nächsten Ausgabe der LGB Depesche.

Schönste Gartenbahn 2016?

LGB Freunde stecken über Jahre ungeheure Energie in ihre Anlagen und machen aus ihnen ein ganz persönliches Schaustück. Deshalb hat sich – wie nicht anders zu erwarten – für unseren Wettbewerb zur schönsten Gartenbahn eine große Zahl von Gartenbahnern der Mühe unterzogen, umfangreiche Teilnahmeunterlagen auszufüllen und samt Fotos an die Redaktion zu senden. Wir stellen die Gewinner-Bahnen vor.

Top-Anlage

Gartenbahn in der Heimat des Rasenden Roland: Der Modellbahnclub Sassnitz e. V. betreibt eine formidable Indoor-Bahn. Seine Spezialität: viel echtes Wasser. Wir haben Mitglieder und Bahn besucht.

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

Die nächste LGB Depesche erscheint Anfang November 2016

FOTOS: HEINZ HOFMANN, KÖTZLE; TEXT: ALEXANDER STROBEL

NEU!

Depesche

WWW.LGB.DE

DAS MAGAZIN FÜR LGB FREUNDE

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

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

Das Magazin erscheint in den Sprachen Deutsch und Englisch.

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

Meine Kontaktdaten:

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Wohnort

Land

Telefon

E-Mail

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

Den Rechnungsbetrag zahle ich per

☐ **Bankeinzug** ☐ **Rechnung**

Kontoinhaber (Name, Vorname)

BIC

IBAN

Datum Unterschrift

Schicken Sie den Coupon an:
LGB Depesche Leserservice, PressUp GmbH, Postfach 70 13 11, 22013 Hamburg, Telefax: +49 (0) 40/38 66 66-299, E-Mail: LGB-Depesche@pressup.de
Service-Telefon Abonnement: +49 (0) 40/38 66 66-313

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

NEU

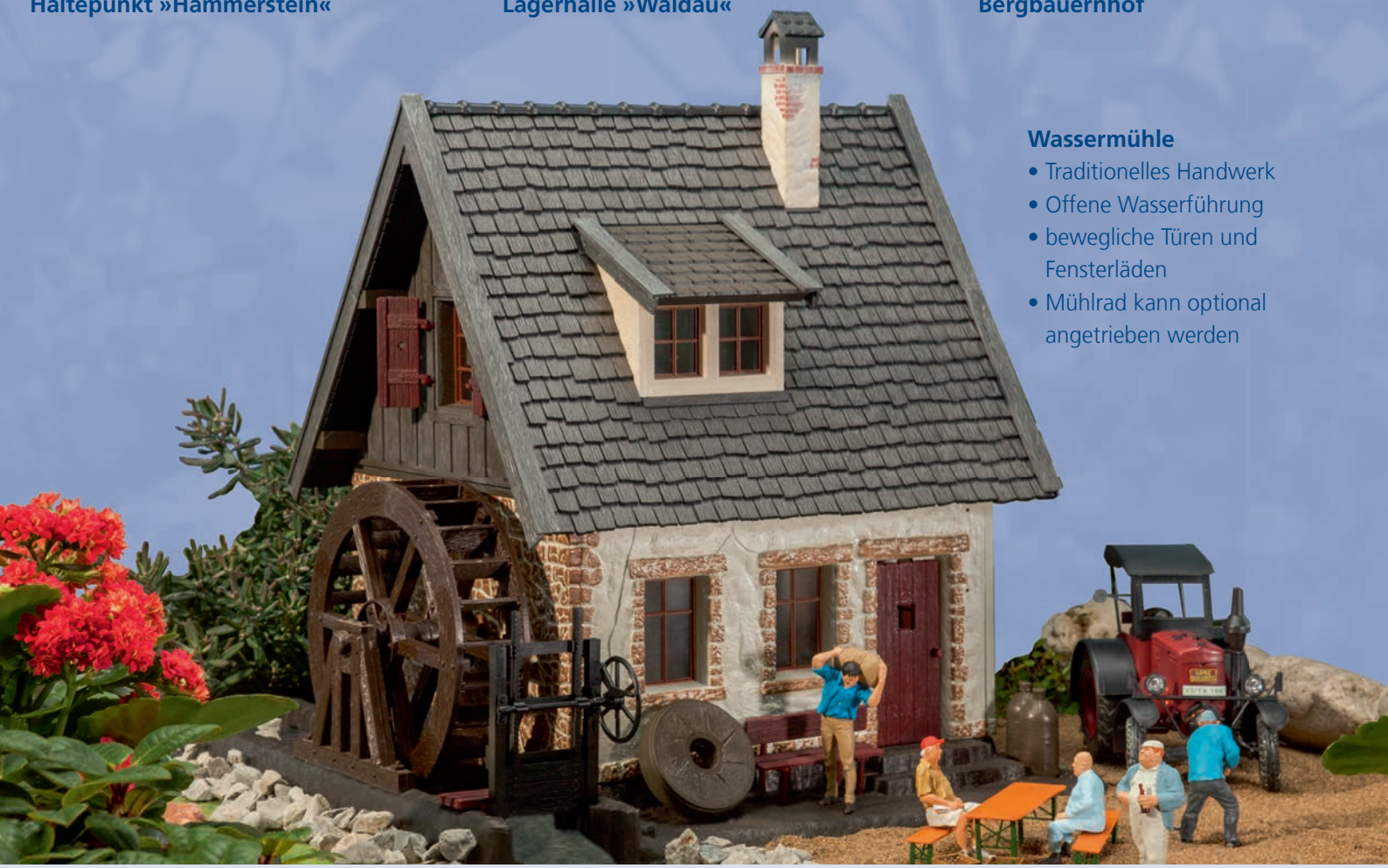
POLA G

Neuheiten und Aktionen
Gartensaison 2016

Haltepunkt »Hammerstein«

Lagerhalle »Waldau«

Bergbauernhof



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

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

Gebr. FALLER GmbH
Kreuzstraße 9 · 78148 Gütenbach

www.faller.de · info@faller.de