1 CLUB NEWS 2010

LGB CLUB

Mehr Leistungen – Das Clubjahr 2010 im Überblick

RhB Krokodil, Diesellok F7, Club-Modell
Alles über die wichtigsten Neuheiten 2010

Mehr als ein Transportvehikel: Die Boxcars sind ein Stück amerikanische Eisenbahngeschichte. Ein besonders schönes Exemplar gibt's in diesem Jahr für alle LGB-Clubmitglieder.

Inhalt Ausgabe 01/2010

Detail

News: Der LGB-Club startet 2010 mit noch mehr Leistungen durch, Club-Karte mit vielen Vergünstigungen, neues Märklin Magazin 4
Exclusiv: Ein limitiertes Sammlermodell für LGB-Clubmitglieder erzählt die bewegende Geschichte der amerikanischen Boxcars ..... 6 ►
Jetzt im Märklin-Fachgeschäft: alle interessanten LGB-Neuheiten 10

Szene

Interview: LGB-Produktmanager Jürgen Faulhaber verrät, was die LGB-Fans in diesem Jahr an Modell-Highlights erwarten können .... 12 ►
Ein Besuch im Märklin-Werk in der ungarischen Stadt Györ 15
Anlagenporträt: eine tolle Augenweide für Groß und Klein
Größe ist nicht alles: An dieser kleinen LGB-Gartenanlage haben garantiert auch die Nachbarn ihre Freude 16

Service

Anlagenbau: So entsteht eine traumhafte LGB-Anlage ..... 20 ►
Teil 1 unserer neuen Service-Serie: Schritt für Schritt zeigen wir Ihnen die einzelnen Bauabschnitte für Ihre Gartenbahn – mit vielen wertvollen Tipps und Tricks

In der Club-Aussendung 01/2010 finden Sie folgende Beilagen: Club-News 01/2010, Märklin Magazin 01/2010, LGB Neuheiten-Prospekt 2010, Bestellcoupon Clubmodell Boxcar

15

Kurzweilig: LGB-Freunde besichtigen die Fertigung in Györ.

16

Eine Augenweide für Groß und Klein: die Gartenanlage der Familie Iljinskij in Dresden.

Ihre Servicenummern

Kundenbetreuung

Club-Hotline:
Telefonisch Montag – Freitag
von 10.00 – 18.30 Uhr
Telefon: +49 (0) 7161 / 608 - 213 • Fax: - 308
E-Mail: club@lgb.de

Produkte und Technik
Reparaturen und Reklamationen, Ersatzteile:
Telefonisch Montag – Freitag
von 10.00 – 18.30 Uhr
Telefon: +49 (0) 7161 / 608 - 222 • Fax: - 225
E-Mail: service@maerklin.de

Internet

www.maerklin.com bzw. lgb.de

Ziehen Sie demnächst um?

Bitte teilen Sie uns rechtzeitig Ihre neue Anschrift mit, damit wir wissen, wo wir Sie erreichen. Ein reiner Nachsendeantrag bei der Post reicht leider nicht aus.

Vielen Dank für Ihr Verständnis!

Liebe LGB-Freunde,

Dietmar Kötzle, Leiter Kundenclubs

mit dieser Ausgabe erscheinen die LGB Club-News mit mehr Umfang und in einem neuen Layout. Als Clubmitglied bieten wir Ihnen damit ab diesem Jahr noch mehr Informationen und Leistungen. Sie erhalten das komplette Märklin Magazin mit 140 Seiten nun sechsmal (!) im Jahr. Das Magazin gibt Ihnen einen umfassenden Überblick über Technik, Anlagentipps und Vorbildgeschichten aus der ganzen Modellbahnwelt. Die Club-News erhalten Sie statt viermal jetzt ebenfalls sechsmal im Jahr. Als Clubmitglied erfahren Sie so alles Wissenswerte aus der großen LGB-Welt: Details über neue Modelle, und in der Rubrik Szene kommen LGB-Freunde direkt zu Wort. Zweimal im Jahr bekommen Sie zusätzlich noch die Jahreschronik auf DVD. Alle anderen Leistungen vom attraktiven Club-Modell (siehe großen Bericht ab Seite 6) bis zu verschiedenen Vergünstigungen bei Kooperationspartnern bleiben natürlich weiterhin zentrale Säulen des Clubs. Wir freuen uns auf ein neues, spannendes Clubjahr und wünschen viel Spaß beim Lesen.

Dietmar Kötzle

Impressum

Herausgeber
Gebr. Märklin & Cie. GmbH
Stuttgarter Str. 55 – 57
73033 Göppingen, Deutschland

Märklin Kundenclubs
Dietmar Kötzle (verantwortlich)
Silvia Römpp

Redaktion
3G Media GmbH: Peter Waldleitner (Chefredakteur), Frank Erdle, Lars Harnisch, Tobias Bumm

Gestaltung
Gerhard Baumann GmbH & Co. KG

Fotos
Soweit nicht anders angegeben: LGB-Club.
Alle Terminangaben ohne Gewähr.

D 157301 – 01 2010 © by Gebr. Märklin

Die Club-News sind ein exklusiver Bestandteil dieser Aussendung für LGB-Club-Mitglieder. Änderungen 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.

LGB-Club Jahr 2010

Unser pralles Paket für Sie!

Club-News sechsmal im Jahr, ein Magazin mit 140 Seiten, zweimal im Jahr die exklusive DVD-Chronik: Das neue Jahr wird spannend für LGB-Freunde und hält jede Menge Highlights parat. Hier ein Ausblick auf 2010.

Die Leistungen im Überblick

- **Exklusives Club-Modell**
- **6 x Club-News im Jahr (statt bisher nur 4 x)**
- **6 x komplettes Märklin Magazin mit 140 Seiten (statt bisher 4 x LGB-Magazin)**
- **2 x DVD- Jahreschronik**
- **Club-Karte**
- **Aktueller Jahreskatalog**

Mehr Infos, mehr Modellbahn

Eine faszinierende Eisenbahnwelt, viele interessante Informationen: Märklin hat das Leistungsangebot seiner Kundenclubs stark erweitert. Ab 2010 erhalten LGB-Freunde wie alle Club-Mitglieder bei Märklin sechsmal im Jahr das Märklin Magazin. Mit seinen 140 Seiten bietet das Magazin nicht nur jede Menge Infos, sondern ist auch das auflagenstärkste Heft der gesamten Modellbahnwelt. Im Magazin finden Sie alle Themen rund um die Modellbahn. So erhalten Sie auch einen guten Einblick in andere Spurenweiten und in das Angebot der Zubehörfirmen. Ob Spielwarenmesse, Faszination Modellbau oder Intermodellbau: Natürlich berichten wir ausführlich von allen großen Messen. Neben dem Märklin Magazin wurden auch die Club-Zeitschriften ausgebaut (siehe Beitrag unten). Sukzessive erweitert Märklin ebenfalls das Angebot im Internet. Jeder Club erhält einen eigenen Bereich, der zum Gedankenaustausch einlädt. Als Teil des Internets ist zudem „Märklin-TV“ geplant, das regelmäßig über Neuigkeiten aus der Märklin-Modellwelt berichtet. Hier bitten wir allerdings noch um etwas Geduld.

LGB Club-News

Ihre Club-News werden ab sofort nochmals deutlich aufgewertet: mit topaktuellen Informationen, einem neuen, übersichtlicheren Layout und mehr Hintergrundberichten. Als Clubmitglied erfahren Sie alles Wissenswerte aus der großen LGB-Welt. Dazu wollen wir künftig auch regelmäßig einzelne LGB-Freunde und ihre Anlagen vorstellen. Den Anfang macht in dieser Ausgabe die Familie Iljinskij aus Dresden. Dazu gibt es viele Tipps, zum Beispiel zum Bau einer eigenen Gartenbahn. Das Magazin für LGB-Liebhaber ist in den Sprachen Deutsch und Englisch erhältlich.

Mit der Aussendung im Juni erhalten alle Clubmitglieder einen Gutschein, mit dem sie ihren Katalog kostenlos beim Händler abholen können.

LGB-Modell 2010: Boxcar aus den USA

Sie sind echte Legenden des industriellen Zeitalters: Ohne Boxcars hätte sich der amerikanische Traum womöglich niemals erfüllt. Seit Mitte des 19. Jahrhunderts trotzen die gedeckten Güterwagen auf dem amerikanischen Kontinent den Elementen (ausführlicher Bericht in dieser Ausgabe ab Seite 6). Als Mitglied des LGB-Clubs können Sie die Boxcar-Legende wieder aufleben lassen: mit einer exklusiven und liebevoll gestalteten Nachbildung, die als Club-Modell 2010 erscheint. Um dieses exklusive Modell zu erwerben, geben Sie bitte das Bestellformular, das den Club-News beiliegt, bis zum Bestellschluss bei einem LGB-Händler Ihrer Wahl ab. Märklin produziert dann für die Händler (und damit für Sie) die exakte Stückzahl des Boxcars. Pro Mitglied und Modellangebot ist aber nur ein Exemplar bestellbar.

Das Märklin Magazin für alle

Schon seit vier Jahrzehnten ist das Märklin Magazin eine Institution in der Modellbahnszene. Heute ist es mit einer Verkaufsauflage von über 80.000 Exemplaren pro Ausgabe eines der meistgelesenen Technikmagazine überhaupt. 98 Prozent aller Leser sind Männer, die sich nicht nur für die Modellbahn, sondern auch generell für neue technische Entwicklungen interessieren und auch selbst gerne Hand anlegen, wenn es ums Bauen geht. Als LGB-Clubmitglied kommen Sie sechsmal im Jahr in den Genuss des Märklin Magazins. Es erscheint auf Deutsch, Englisch, Französisch und Niederländisch – und ab sofort auch noch mit deutlich mehr Umfang: Von nun an gibt es aktuelle Infos zum Anlagenbau und vieles mehr auf 140 prall gefüllten Seiten.

»Fahrplan« 2010*

Ausgabe	Erscheinungstermin	Beilagen
1	Anfang Februar	Bestellcoupon Club-Modell Boxcar
2	Anfang April	DVD »Ein Jahr mit LGB« I
3	Anfang Juni	Bestellcoupon aktueller Katalog
4	Anfang August	
5	Anfang Oktober	DVD »Ein Jahr mit LGB« II
6	Anfang Dezember	

*Änderungen bleiben vorbehalten. Bitte beachten Sie die genauen Terminangaben in der jeweils aktuellen Ausgabe.

Zweimal pro Jahr: die exklusive DVD-Chronik

Ob der Tag der offenen Tür in Göppingen, neue Produkte oder der Auftritt bei Messen und Ausstellungen: Zweimal im Jahr erhält jedes Clubmitglied eine Chronik der wichtigsten Ereignisse rund um LGB auf DVD. Die exklusive Scheibe erhalten alle Club-Mitglieder als kostenlose Club-Leistung. Das Sammlerstück liegt den Aussendungen bei, die Anfang April und Oktober erscheinen.

Club-Karte

Den Club-Ausweis erhalten alle Mitglieder des LGB-Clubs zusammen mit der Bestätigung für das neue Club-Jahr. Das Passwort zum Einloggen in den geschützten Bereich auf der deutschen Märklin-Homepage ist für alle neuen Mitglieder auf dem Begleitschreiben aufgedruckt. Bitte beachten Sie, dass der Benutzername Ihr Nachname ist – und zwar genau in der Schreibweise, wie er auf der Club-Karte steht. Mit der Karte erhalten Sie außerdem interessante Vergünstigungen bei verschiedenen Veranstaltungen oder Kooperationspartnern. Weitere Informationen zu den einzelnen Kooperationspartnern erfahren Sie jeweils in den nächsten Ausgaben.

So erhalten Sie alle Leistungen

Unsere „LGB-Club-Post“ geht Ihnen regelmäßig jeweils zum Monatsanfang im Februar, April, Juni, August, Oktober und Dezember zu. Der Versand wird immer gleichzeitig an alle Mitglieder vorgenommen; dadurch wird niemand benachteiligt oder bevorzugt.
Das genaue Versanddatum finden Sie im Club-Bereich auf der Märklin-Homepage. Beachten Sie, dass die Post zwei bis fünf Arbeitstage ab Versanddatum braucht (innerhalb Deutschlands). Reklamationen wegen fehlender Ausgaben oder Inhaltsteile können nur bis zur Mitte des Folgemonats bearbeitet werden. Sollten Sie umziehen, teilen Sie uns das rechtzeitig mit. Unsere Sendungen werden als Pressepost versandt – ein Nachsendeauftrag reicht daher nicht aus.

Prüfung des Inhalts der Sendungen
Wenn Sie Post von Märklin bekommen, prüfen Sie bitte zuerst den Inhalt. Auf Seite 2 der Club-News finden Sie alle Beilagen aufgeführt, die enthalten sein sollten. Werfen Sie den Briefumschlag nicht voreilig weg, da möglicherweise im Inneren Beilagen haften bleiben. Falls etwas fehlen sollte, melden Sie sich bitte umgehend. Bei Reklamationen, die erst Monate später eingehen, sind die Bestandteile häufig vergriffen oder wichtige Termine (Bestellfristen etc.) bereits verstrichen.

Wenn Sie ältere Märklin Magazine nachbestellen oder Stehsammler möchten, wenden Sie sich bitte direkt an:

Märklin Magazin
Press Up GmbH
Postfach 701311
22013 Hamburg
Deutschland

Telefon: +49 (0) 40 / 414 48 - 467
Fax: +49 (0) 40 / 414 48 - 499
E-Mail: maerklin-magazin@pressup.de

100 Meilen nördlich von Los Angeles CA befindet sich der bekannte Tehachapi Loop. Am 12.07.2005 entstand dort die Aufnahme eines Güterzuges mit Boxcars, die unmittelbar hinter den Lokomotiven eingereiht sind.

Neuer Boxcar – LGB-Club-Modell 2010

Klassiker unter den Güterwagen

Als Club-Modell 2010 erscheint ein neuer Boxcar. Dieser wunderschön dekorierte Güterzugwagen ist ein Blickfang in jeder Sammlung und natürlich auch in jedem nordamerikanischen Güterzug auf der LGB-Anlage.

Technische Details der Boxcars

- 9 Meter (30 Fuß) langer Holzwagen
- Auf beiden Seiten eine mittige Schiebetür
- Leitern in jeder Ecke
- Laufsteg auf der Dachmitte
- Kurbelrad mit Kette am Ende jedes Wagens, um die Bremsklötze zu ziehen
- Druckluftbremsen ersetzten um 1900 das alte System

Wer sich amerikanische Güterzüge vorstellt, denkt unwillkürlich an eine lange Reihe gedeckter Güterwagen, die sogenannten Boxcars. Andere Wagenarten kommen einem allenfalls nur vereinzelt in den Sinn. Die einen stellen sich eine schier endlose Aneinanderreihung von Stahlwagen vor, mit Dutzenden von Eigentümerkennzeichnungen versehen und mit mehreren mächtigen F-Units oder vielleicht einer Mikado davor, für die anderen ist es eher ein kurzer Zug aus hölzernen Wagen, der auf sich schlängelnden Schmalspurgleisen von einer Mogul gezogen wird. Allen kommt aber das vertraute kastenförmige Fahrzeug immer zuerst in den Sinn. So weit die klassische Vorstellung. Das Wesen des Eisenbahngeschäftes hat sich aber im späten 20. und frühen 21. Jahrhundert grundlegend gewandelt und damit auch die Rolle und die Konstruktion des Boxcars.

Die ersten Boxcars

Schon sehr früh in der Eisenbahngeschichte entstand ein Bedarf an Güterwagen, die die Fracht vor den Elementen schützt. So war die Grundkonstruktion des gedeckten Güterwagens bereits Mitte des 19. Jahrhunderts etabliert. Diese Konstruktion sah einen Holzwagen vor, der 30 Fuß (9 Meter) lang ist und auf jeder

Bestellschluss:
31. März 2010

2010 gibt es den neuen LGB-Club-Boxcar exklusiv für Clubmitglieder. Der Wagen ist aufwendig bedruckt und ein Blickfang in jeder Sammlung.

Seite eine mittig angeordnete Schiebetür aufweist. Jeweils in der Ecke angebrachte Leitern führten hinauf zu einem Laufsteg, der auf der Dachmitte den Wagen entlang verlief. An einem Ende des Wagens gab es oben ein Kurbelrad, mit dem eine Kette anzogen werden konnte, die die Bremsklötze gegen die Räder drückt, um den Zug zu verlangsamen. Der Zugführer gab Pfeifzeichen als Signal für die Bremser, die Bremsen anzuziehen oder zu lösen. Jeder Bremser war für mehrere Wagen verantwortlich. Die Bremser führten eine gefährliches Leben: Viele starben, weil sie vom Dach fielen oder bei nahenden Brücken und Tunneln nicht aufpassten.

Druckluftbremsen

Anfang des 20. Jahrhunderts hatten Gesetze, die den Einsatz von Druckluftbremsen in Zügen vorschrieben, es überflüssig gemacht, Bremser zwischen den Bahnhöfen aufs Dach hinaufzuschicken. Technische Fortschritte, wie zum Beispiel Untergestelle aus Stahl, ließen die Wagen auf 40-Fuß-(12-Meter)-Länge anwachsen und auch höher werden als ihre Vorgänger. Die Grundkonstruktion blieb aber gleich. Sogar der Dach-Laufsteg war noch vorhanden. Bevor die Kommunikation per Funk möglich war, mussten nämlich die Rangierarbeiter noch auf fahrende Wagen klettern. So konnten sie tagsüber Handzeichen und bei Nacht Laternenzeichen geben, um die Verständigung zwischen dem Rangierarbeiter am Schluss einer Wagengruppe mit dem Lokführer zu ermöglichen. Mitte des 20. Jahrhunderts begannen Stahlwagen die Boxcars aus Holz abzulösen, und 40 Fuß (12 Meter) war für Boxcars zum Standardmaß geworden. Boxcars wurden für jede Frachtkategorie eingesetzt, vom Rundholz bis zu Autos und sogar für Schüttgut. Ihre Grundkonstruktion blieb dabei weiterhin unverändert.
Die 50er- und 60er-Jahre waren eine Zeit großer Umwälzungen für die amerikanischen Eisenbahnen. Ende der 50er-Jahre hatten Dieselloks die Dampflokomotiven verdrängt. Gedeckte Trichterwagen lösten die Boxcars nun beim Transport großer Mengen an Schüttgut, wie zum Beispiel Getreide, ab. Damit verbunden waren erhebliche Zeit- und Kosteneinsparungen beim Be- und Entladen. Durch

42918 LGB-Club-Boxcar 2010

Typischer amerikanischer Boxcar mit großflächiger Werbung. Besonders aufwendige mehrfarbige Bedruckung in amerikanischer Gestaltung. Exklusiv für die Mitglieder des LGB-Clubs erhältlich.

Bestellhinweis

Jedes LGB-Clubmitglied kann mit dem beiliegenden Bestellschein über den LGB-Fachhändler je ein Exemplar des Club-Modells bestellen. Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass Club-Bestellscheine nicht übertragbar sind. Das Modell wird im Jahr 2010 in einer einmaligen Serie exklusiv für LGB-Clubmitglieder gefertigt.

Wichtig: Bitte beachten Sie den auf dem Bestellschein genannten Bestellschluss: **31. März 2010**. Voraussichtlicher Lieferbeginn ist das **3. Quartal 2010**.

Der Aufbau dieses alten Boxcars besteht noch komplett aus Holz. Mit den Stahlstäben unter dem Boden konnte der Holzrahmen des Wagens nachgespannt werden.

Dieser gekühlte Boxcar ist ein Beispiel für einen Holzwagen mit einem Untergestell und Stirnwänden aus Stahl. Die stählernen Stirnwände hielten den Kräften besser stand.

Der Boxcar # 708 der White Pass and Yukon Railroad stammt ursprünglich von der Colorado & Southern Railway und dient heute als Werkzeugwagen. Das Foto entstand am 06.07.2008 in der Nähe von Skagway in Alaska.

die Konkurrenz mit dem zunehmenden Gütertransport durch Lkw wurde der Bedarf an Boxcar weiter vermindert. Mit der Erfindung des Autotransportwagens konnten die Bahnunternehmen immerhin wieder etwas vom Transportgeschäft zurückgewinnen. Neben dem Einsatz neuer Güterwagenarten ergriffen die Bahngesellschaften auch andere Maßnahmen, um ihre Wirtschaftlichkeit zu erhöhen. Mit verbesserten Handfunkgeräten wurde beim Rangieren der direkte Sichtkontakt mit dem Lokführer überflüssig. Der Rangierer am Ende einer Wagenkolonne konnte einfach mit dem Lokführer über Funk sprechen, ohne dass der eine Kollege seine Nachricht per Handzeichen übermitteln musste. Dies führte zu einer der sichtbarsten Veränderungen bei den Boxcars. Da es nicht mehr notwendig war, auf das Dach eines fahrenden Wagens zu klettern, wurde dies auch gesetzlich verboten.

Moderne Boxcars

Das Bestreben nach weiteren Effizienzsteigerungen brachte noch längere Boxcars hervor. Heute misst ein typischer Boxcar nicht mehr 40 sondern 50 oder 60 Fuß (15/18 Meter). Die Wagen sind auch höher geworden. Mit der verbesserten Größe und Ladekapazität werden weniger Boxcars gebraucht, um die gleiche Frachtmenge zu befördern. Weitere Effizienzsteigerungen konnten durch neue Regelungen für den Güterwagenverkehr erzielt werden. Früher bestanden Eisenbahnunternehmen darauf, dass leere Boxcars unverzüglich zu den jeweiligen Eigentümern zurückgebracht werden sollten. Einen leeren Wagen konnte man nur dann wieder beladen, wenn die Fracht für einen Zielort im Netz des Eigentümers bestimmt war. In den 70er-Jahren trat ein Übereinkommen in Kraft, das einen weit freieren Umgang mit den meisten Boxcars ermöglichte. Dies verminderte die Anzahl der Leerfahrten, sodass noch weniger Boxcars benötigt wurden. Andere Boxcars wurden durch den kombinierten Ladungsverkehr mit Containern oder auch durch den Huckepacktransport abgelöst, bei dem Sattelauflieger auf Flachwagen bis zu einem Güterbahnhof nahe dem Endziel befördert werden. So muss die Fracht nicht mehr zwischen dem Lkw und den Güterwagen umgeladen werden. All diese Veränderungen ließen die Anzahl der Boxcars in amerikanischen Fahrzeugparks noch einmal schrumpfen. Der einst vorherrschende Wagentyp macht heute nur etwa zehn Prozent der Flotte aus. Fusionen der

Boxcars unterschiedlicher Bauweise der Canadian National and Canadian Pacific Railway sind auf diesem Bild zu sehen. Die Aufnahme datiert vom 12.07.2008 in der Region um Vancouver, Kanada.

Eisenbahngesellschaften in den letzten 20 Jahren haben des Weiteren die Vielfalt der Eigentümerkennzeichnungen an den Wagenseiten verringert. Trotz all dieser Veränderungen nimmt der Boxcar immer noch einen festen Platz im amerikanischen Güterwagenbestand ein. Auch heute kann man beobachten, wie solche Wagen größere, schwere Gegenstände wie Papierrollen, Elektrogeräte oder Autoteile befördern. Zudem sind sie für größere Lebensmittellieferungen, etwa von einem Verarbeitungswerk direkt zu einem regionalen Verteilungszentrum, bestens geeignet. Die Zusammensetzung eines typischen amerikanischen Güterzuges hat sich über die letzten 30 Jahre grundlegend gewandelt. Obwohl der Boxcar nicht mehr vorherrschend ist, spielt er immer noch eine große Rolle in der Frachtbeförderungund wird dies noch über viele Jahre tun.

Boxcars im Modell

Im LGB-Programm finden sich sowohl der klassische Boxcar in Holzbauweise als auch verschiedene moderne Boxcar-Typen. Mit dem neuen LGB-Club-Boxcar 2010 gibt es nun eine weitere Variante eines Boxcars mit einer aufwendigen Bedruckung. Das Modell ist exklusiv für die Mitglieder des LGB-Clubs erhältlich.

Text: Gerry Geisler/TB
Fotos: Gerry Geisler, John Rogers

TTX-Wagen sind in Kanada und den USA fast überall anzutreffen. Der TTX-Boxcar wartet hier zusammen mit weiteren Boxcars der CN auf neue Einsätze.

An der heute noch betriebenen Strecke der White Pass and Yukon Railroad leistet dieser alte Boxcar-Wagenkasten den Bahnarbeitern gute Dienste. Die Aufnahme entstand am 05.07.2008.

Die neuen Boxcars

Neu im Märklin-Fachgeschäft

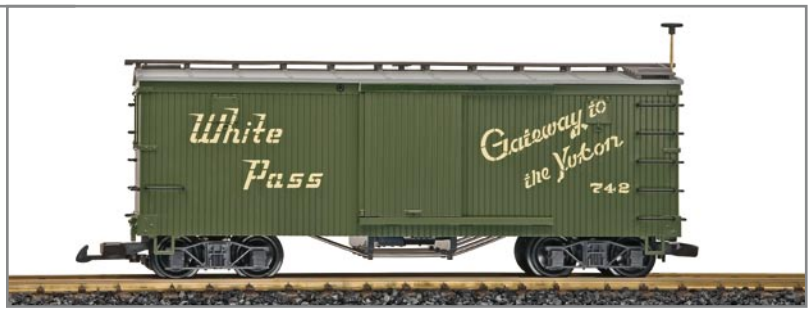
Den Mythos amerikanischer Güterwagen können sich LGB-Fans nun in den Garten holen. Die Modelle sind ab jetzt im Fachhandel erhältlich.

25253 Rio Grande Forney Dampflok #252

Forney Dampflok in der Ausführung der Denver & Rio Grande Western. Das Modell verfügt über einen zugkräftigen Motor, Lichtwechsel in Fahrtrichtung, eine Mehrzwecksteckdose und eine Digitalschnittstelle. Eine Nachrüstung mit einem MZS-Decoder ist problemlos möglich. Neuauflage mit neuer Loknummer und großem Schneepflug. Länge über Puffer 45,0 cm.

41675 White Pass Güterwagen #742

Für den Güterverkehr setzte die White Pass & Yukon zahlreiche Boxcar ein. Das LGB-Modell gibt einen Wagen in authentischer Lackierung und Bedruckung wieder. Türen zum Öffnen. Länge über Puffer 41,5 cm.



23390 RhB Triebwagen ABe 4/4 33

Triebwagen der RhB-Berninabahn in der Ausführung der Epoche III. Das vorbildgerecht lackierte und bedruckte Modell verfügt über zwei zugstarke Motoren und eine DCC-Schnittstelle. Dieser Triebwagen kann solo verkehren, aber auch RhB-Personen- und Güterwagen befördern. Modell mit Inneneinrichtung und Türen zum Öffnen. Länge über Puffer 64 cm.

40675 Uintah Güterwagen #206

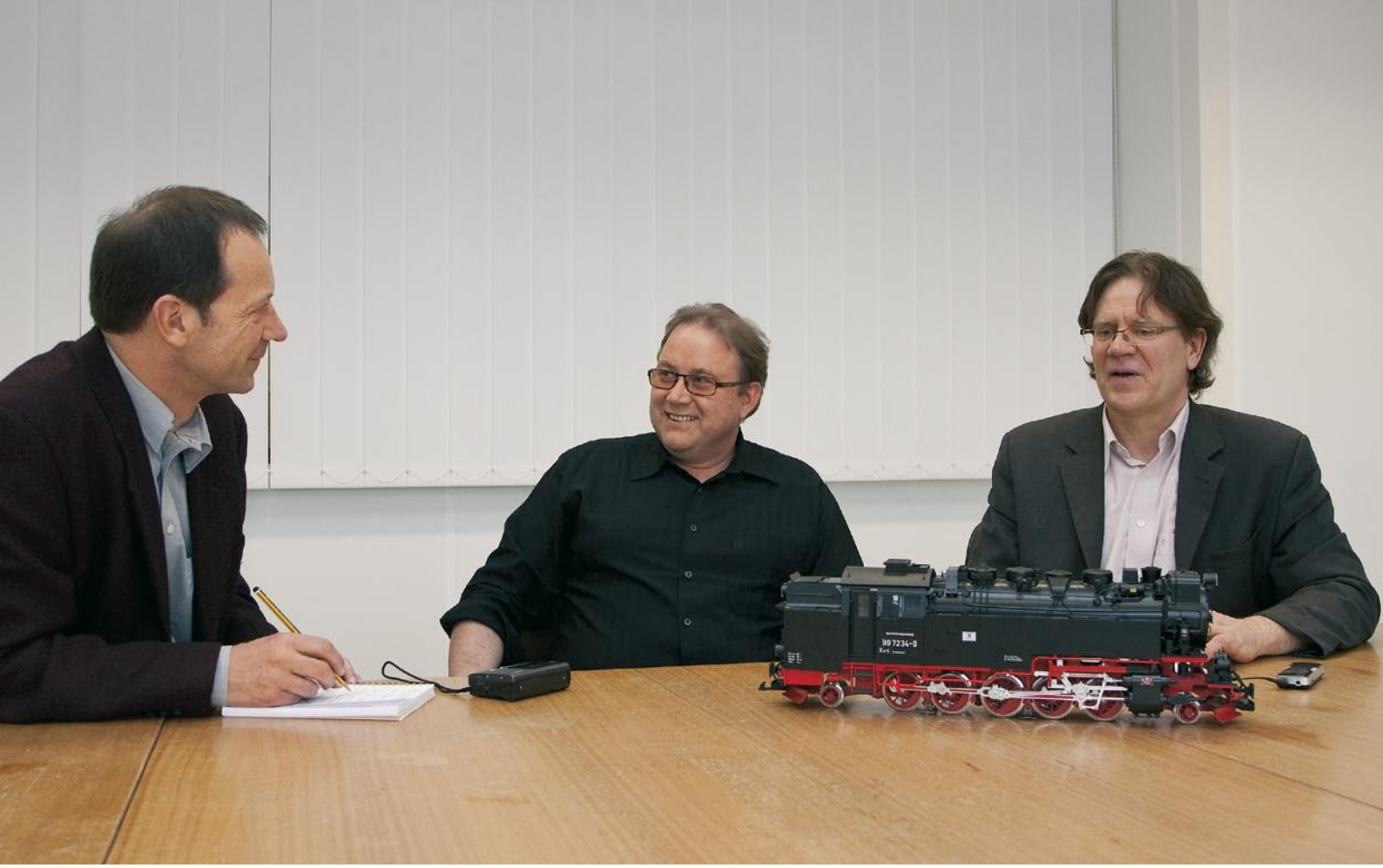
Typischer amerikanischer Boxcar in der Ausführung der Uintah Railway. Das LGB-Modell ist mit dem großen Schriftzug der Uintah Railway und der Wagennummer 206 bedruckt. Die großen Schiebetüren des Wagens lassen sich öffnen. Länge über Puffer 41,5 cm.

40806 C&S Tankwagen Conoco #5

Bereits in der Frühzeit der Eisenbahnen entstand ein Bedarf an Spezialgüterwagen zum Transport flüssiger Stoffe. Kesselwagen der Colorado & Southern mit silbernem Kessel und authentischem Conoco-Schriftzug. Länge über Puffer 41,5 cm.

45683 C&S Viehwagen #7048

Viehwagen waren bei den Schmalspurbahnen Nordamerikas einst weitverbreitet. Das LGB-Modell gibt einen typischen Wagen der Colorado & Southern wieder. Die Türen des Modells lassen sich öffnen. Länge über Puffer 41,5 cm.



Modellbahn-Meeting: LGB-Produktmanager Jürgen Faulhaber (Mitte) stellt sich den Fragen von Arnulf Schäfer (links) und Peter Waldleitner.

Gespräch mit Jürgen Faulhaber, Produktmanager LGB

Jede Menge Potenzial

Robuste Technik, guter Antrieb und toller Sound: Die Produkte von LGB passen in hervorragender Weise zum Produktsortiment der Firma Märklin.

LGB-News: Bevor wir uns den Produkten 2010 zuwenden, ein kurzer Blick zurück – einige der für 2009 angekündigten Neuheiten sind noch nicht auf dem Markt. Wann werden diese Modelle ausgeliefert?
Faulhaber: Bei einigen Produkten kam es zu Verzögerungen bei der Markteinführung. Zu diesen Modellen gehörten leider auch Sammler-Highlights wie die beiden Köf-Modelle. Mit Hochdruck bemühen wir uns, diese Überhänge abzuarbeiten. Ich bin sehr optimistisch, dass wir die noch ausstehenden Fahrzeuge – das gilt auch für die HSB Köf und die DB Köf – im Frühjahr ausliefern können. Ich darf Ihnen also versichern, dass zum Beginn der Gartensaison alle Überhänge abgearbeitet sein werden.

LGB-News: Was sind aus Ihrer Sicht die Highlights bei den Loks im Produktjahr 2010?
Faulhaber: In diesem Jahr nehmen wir mehrere begehrte Klassiker wieder in das LGB-Programm auf. Schwerpunkte sind Lokomotiven aus den USA und der Schweiz. Die bekannte F7 von General Motors wird beispielsweise kommen. Auch eine der beliebtesten Schweizer Loks – das Krokodil der Rhätischen Bahn mit der Bezeichnung Ge 6/6 415 – gehört zu den Modellen, die in diesem Jahr erhältlich sein werden.

LGB-News: Welche neuen Wagensets bereiten Sie für den Verkauf vor?
Faulhaber: Wir werden einige bekannte Modelle in neuen Farbvarianten auf den Markt bringen. Darunter werden beispielsweise Stahlwerkswagen mit Alterungsspuren und Betriebsnummern-Varianten der Santa-Fé-Streamline-Wagen sein.

Die Kö kommt: Rechtzeitig zur Gartensaison rollt die 2009 angekündigte HSB Kö in der Epoche-V-Ausführung in den Handel.

Frage: Wie sieht es mit Zubehörneuheiten in den nächsten Jahren aus?
Faulhaber: Für das laufende Jahr und auch für das Jahr 2011 sind keine Neuheiten im Zubehörbereich geplant. Wir wollen auf jeden Fall zuerst das rollende Material wieder richtig auf die Spur bringen und tatkräftig weiterentwickeln, bevor wir im Zubehörbereich aktiv werden. Aus momentaner Sicht tendieren wir dazu, keine eigenen Entwicklungen für den Zubehörsektor auf den Markt zu bringen. Dennoch möchte ich nicht ausschließen, dass wir in Zukunft wieder eine Startpackung mit einem Bahnhofsbausatz anbieten werden.

Frage: Welche LGB-Neuheiten zeichnen sich bereits für 2011 ab?
Faulhaber: Im nächsten Jahr wollen wir wieder Formvarianten von Loks und Wagen ins Programm nehmen. Welchen genauen Schwerpunkt das Programm haben wird, steht heute allerdings noch nicht fest. Wir sind noch in der Entscheidungsfindung. So viel darf ich aber verraten: Es werden mit Sicherheit interessante Modelle sein.

Frage: Wo wollen Sie den Schwerpunkt setzen? Bei der Schmalspur oder Regelspur?
Faulhaber: Auch was diese Frage angeht, ist noch keine Entscheidung gefallen. Ob wir den Schwerpunkt bei LGB zukünftig auf die Schmalspur oder die Regelspur legen oder ob wir beide Varianten gleichberechtigt fortführen werden, ist im Moment noch völlig offen. Für alle denkbaren Varianten gibt es gute Argumente.

Legende: Das Krokodil Ge 6/6 415 der Rhätischen Bahn wird von vielen LGB-Fans mit Spannung erwartet.

Steckbrief Jürgen Faulhaber

Frage: Beschreiben Sie bitte Ihren Werdegang.
Faulhaber: Ich bin ausgebildeter Werkzeugmacher, mit Zusatzausbildungen als Refa-Techniker und Betriebsinformatiker. Ich habe als Werkzeugmacher, als Fertigungsplaner und viele Jahre als Controller gearbeitet. Anschließend war ich im Einkauf tätig. Seit 2007 arbeite ich im Produktmanagement – und seit Mitte 2009 als Produktmanager von LGB.

Frage: Wie lange sind Sie bei Märklin?
Faulhaber: Ich arbeite seit 27 Jahren für das Unternehmen.

Frage: Seit wann sind Sie Modelleisenbahnfan?
Faulhaber: Inzwischen sind das schon 29 Jahre.

Frage: Wie hieß Ihre erste Lokomotive?
Faulhaber: Das war die 8891, eine Spur-Z-Lok von Märklin.

Frage: Haben Sie eine Lieblingslok?
Faulhaber: Ich habe zwei Lieblingsmodelle: Die Stainz ist für mich einfach Kult. Und dann die Sumpter Valley Mallet, deren Größe mir sehr imponiert.

Frage: Der neue LGB-Katalog kam im September heraus. Dieser Termin ist von einigen Fans kritisch aufgenommen worden. Bleibt es bei diesem Datum?
Faulhaber: Der Gesamtkatalog wird auch künftig immer im September erscheinen. Damit schließen wir uns den bewährten Erscheinungsterminen bei Märklin an. Im Februar kommt dann zusätzlich ein umfangreicher Neuheitenprospekt heraus, der brandaktuell neue Loks, neue Wagen und neue Sets vorstellt. Rechtzeitig zum Start der Gartensaison soll diese Übersicht die neuesten Informationen bieten. Der große Vorteil dieser Lösung: Alle LGB-Freunde erhalten jetzt zweimal pro Jahr die Möglichkeit, sich aktuell über ihr Hobby zu informieren. Früher mussten sich die Gartenbahner mit einer einmal jährlichen Erscheinungsweise zufriedengeben.

LGB-News: Die Frage nach der Ersatzteilversorgung hat in verschiedenen Foren für Diskussionsstoff gesorgt. Wie sieht hier das exakte Vorgehen aus?
Faulhaber: Für Märklin ist die Versorgung der Kunden mit Ersatzteilen ein sehr wichtiges Thema. Als wir LGB 2008 übernommen haben, war die Ersatzteilversorgung sehr unübersichtlich geregelt. Wir haben nun eine sehr klare und gute Lösung gefunden. Ersatzteile für Loks und Wagen, die älter als fünf Jahre sind, erhalten unsere Kunden bei der Firma Modell-Land in Bad Bodenteich. Ersatzteile für alle Loks, die jünger sind, kann man direkt in der Serviceabteilung von Märklin bestellen.

Frage: Welche Bedeutung hat der amerikanische Markt für LGB?
Faulhaber: Amerika ist für uns ein äußerst wichtiger Markt, auf dem wir in jedem Fall präsent sein wollen. Die Nachfrage nach unseren Produkten in den USA ist nicht zu unterschätzen. Wir werden in Zukunft auch wieder Neuheiten für die amerikanischen Kunden entwickeln. Perspektivisch wollen wir unsere Rolle auf diesem interessanten Markt weiter ausbauen.

Frage: Welche Rolle soll LGB künftig im Gesamtsortiment von Märklin spielen?
Faulhaber: LGB-Produkte sind wirklich super. Die Loks haben einen guten Antrieb, einen tollen Sound, und außerdem sind sie sehr robust. Mit diesen Eigenschaften passen sie exzellent zum Konzept von Märklin. Dieses Unternehmen steht ja generell für hochwertige Modellbahnen. Wir sind daher froh, die Marke LGB in unserem Sortiment zu haben. Sie bietet eine hervorragende Plattform, auf der wir künftig die Marke und ihre Produkte weiterentwickeln können.

Besuch in Györ

Toller Blick hinter die Kulissen

Anlässlich des Modellbahn-Treffs in Göppingen startete eine internationale Gruppe von LGB-Freunden zu einer Rundreise durch Deutschland, Österreich und Ungarn.

Wolfrad Bächle, Produktionsleiter von Märklin Göppingen und Ungarn, ließ es sich nicht nehmen, die Gruppe selbst durch das moderne Werk zu führen und den Besuchern alle Fertigungsabläufe zu zeigen und zu erklären. Naturgemäß interessierten sich fast alle Besucher für die dortige LGB-Fertigung. Anhand des Straßenbahntriebwagens (Artikelnummer 23355) veranschaulichte Bächle den komplexen Montageablauf in allen Details. Viele Fragen wurden gestellt und zur vollsten Zufriedenheit der Besucher beantwortet.

Doch auch die anderen Produkte, die in Györ entstehen, zogen die Besucher in ihren Bann. Besonders eindrucksvoll war die Herstellung des Schraubendampfers „Jolanda“. Wie hier die Wiederauflage eines berühmten Märklin-Modells aus dem Jahre 1910 in fast kompletter Handarbeit und mit teilweise alten Techniken entsteht, faszinierte die Gartenbahnfreunde mindestens genauso wie die LGB-Produktion.

Nach mehreren kurzweiligen Stunden endete die Führung an der großen, auf dem Werkgelände aufgebauten LGB-Anlage, die sich auch hervorragend für ein Gruppenfoto zur Erinnerung eignete. Nach der Verabschiedung der LGB-Delegation stiegen alle Teilnehmer hochzufrieden in den bereitstehenden Reisebus und fuhren weiter nach Budapest.

Maßarbeit: In Györ konnten die LGB-Freunde unter anderem die komplette Montage des Oldtimer-Straßenbahntriebwagens (Artikelnummer 23355) bestaunen.

Anke und René Iljinskij haben viel Freude an ihrem Hobby als Modelleisenbahner.

Das Anlagenporträt

Eine echte Augenweide für Groß und Klein

Es müssen nicht immer große LGB-Anlagen sein, die den Garten schmücken. Thomas Bradler stellt eine kleine Fahranlage vor, an der auch Nachbarn ihre Freude haben.

Hobby Modellbahn

René Iljinskij aus Dresden ist schon seit früher Kindheit Modellbahner. Den Grundstein dafür legten in diesem Fall neben dem Vater auch der Opa und vor allem sein Onkel Frank, der selbst eine N-Anlage besaß. Somit war auch die Richtung der Modellbahnerei bei René Iljinskij vorgegeben. Es entstand eine N-Anlage mit den recht imposanten Maßen von 2 mal 1,50 Meter. Jeder, der sich mit dem Maßstab 1:160 auskennt, weiß, dass man bei diesen Abmessungen schon sehr großzügig bauen kann. Doch für einen ständigen Betrieb reichte der Platz in der Wohnung nicht. So wurde die N-Anlage jeweils rechtzeitig zu Weihnachten aufgebaut und im Januar wieder auf dem Dachboden eingelagert. Der Modellbahnspaß währte so bis zum 18. Lebensjahr. Die Anlage existiert noch heute und döst im Dornröschenschlaf.

Garten in der Großstadt

Mit der LGB kam René Iljinskij im Jahr 2000 eher zufällig in Berührung. So gab es in Dresden einen Garten mit einer LGB-Anlage, der direkt an einer Straße lag. Ehefrau Anke war auf

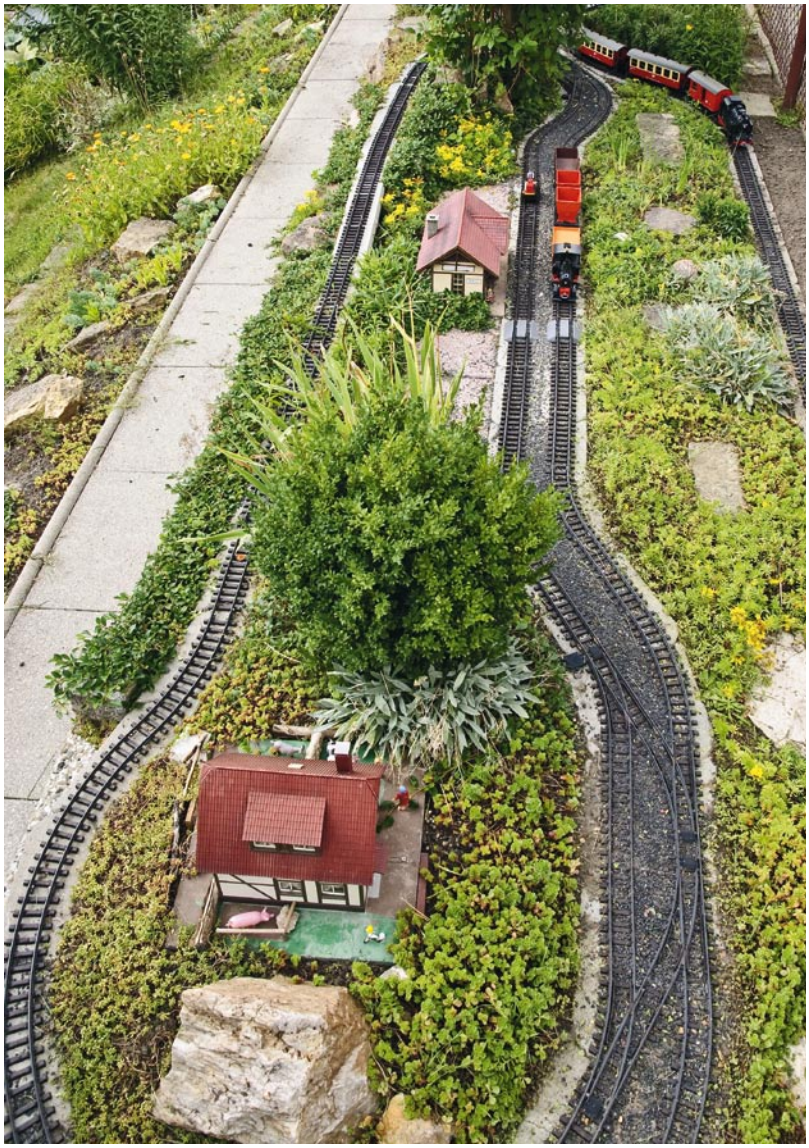
diese Augenweide aufmerksam geworden und nahm ihren Mann auf Besichtigungstour dorthin mit. Der zweite LGB-Kontakt ergab sich bei einem Wochenendausflug. In einer Gaststätte wurden die Getränke mit LGB-Modellen serviert. Das war ein ganz besonderes Erlebnis für die ganze Familie.

Ehefrau Anke wünschte sich für die Familie einen Garten. Direkt vor der Wohnungstür war eine Kleingartenanlage. Was lag da näher, als sich dort zu melden? Das Glück hatte ein Einsehen mit den Iljinskijs. Eine Parzelle war frei und befand sich obendrein auch noch direkt vor der Haustür. Das war 2001. Fortan konnten René, Anke und die beiden Töchter Melanie und Elisa ihre Freizeit im Grünen verbringen. Schnell fand man Kontakt zu den Nachbarn, und anders als in mancher Fernsehdokumentation hatten es die Iljinskijs mit netten Zeitgenossen zu tun. Der Garten grenzt an einer Seite direkt an eine kleine Wohnstraße. Klar, dass man sich angesichts der ständigen Begutachtung des Gartens durch Passanten bei der Gestaltung besonders viel Mühe gibt. Ein Anwohner hatte da eine wirklich schöne Idee: Er schmückte seinen Garten zu Ostern und Weihnachten mit Märchenfiguren. Das kam in der Nachbarschaft sehr gut an. Besonders Kinder waren regelmäßig Zaungäste, um die Figuren zu bewundern. Deshalb überlegten auch die Iljinskijs, wie sie ihren Garten interessanter machen könnten. In dieser Situation kamen René Iljinskij die LGB-Anlagen in den Sinn, die er in seiner Freizeit besichtigt hatte. Warum also nicht mit dem Modellbahnhobby von der Wohnung in den Garten umziehen?

Gartenbahn ist ein Hobby in der Natur: Insekten, Schmetterlinge oder Vögel kommen zu Besuch – und manchmal auch eine Katze.

Unterhalb der Brücke verzweigt sich die Strecke. Das saftige Grün sorgt für eine lebensechte Miniaturumgebung.

Bahnmeister Gustav wartet im Bahnhof den Güterzug ab, bevor er mit seiner Draisine weiter auf Inspektionsfahrt geht.



Überblick über einen Teil der LGB-Anlage.

Modellbahn im Garten

Gesagt, getan: Der Anfang war leichter als gedacht. Als Erstinvestition wurde 2002 eine preiswerte Startpackung gekauft. Sie enthielt neben der Lok und zwei Güterwagen einen Trafo und den sicherheitsgeprüften Regler sowie einen Gleiskreis. Mit dieser Erstausstattung konnte der Spaß sofort losgehen. Auspacken, Gleiskreis aufbauen, Trafo und Regler anschließen und den Zug fahren lassen – so einfach war die erste Begegnung mit dem Gartenbahnhobby. Ausprobiert wurde das Starterset bei einer Familienfeier. Der Gleiskreis wurde dabei einfach lose auf dem Boden verlegt. Die Idee kam gut an, und so gab es schließlich auch die Zustimmung der Ehefrau, ein etwas größeres Gleisoval im Garten fest aufzubauen.

Zu Weihnachten konnte dann der erste Zug auf dieser Strecke seine Runden drehen. Die kleine LGB-Anlage wurde nun fortlaufend erweitert. Als Nächstes wurden einige Weichen eingebaut, um einen abwechslungsreicheren Zugbetrieb zu ermöglichen. Das Endstadium, das mit diesem kleinen Anlagenbericht dokumentiert werden soll, war im Jahr 2005 erreicht. Verbaut wurden 55 Meter Schienen und insgesamt neun Weichen auf einer Fläche von 16,50 mal 2,50 Meter. Vorhanden sind zwei Fahrkreise (zwei eingleisige Strecken), auf denen zwei Züge unabhängig voneinander gleichzeitig verkehren können. Gefahren wird wahlweise analog oder digital. Es verkehren Modelle sächsischer Schmalspurbahnen sowie der DR-Harzquerbahn. Doch ganz so eng wird die Teilung nicht gesehen. Auch

Ein Harzbahnzug und ein sächsischer Personenzug an der Brücke.

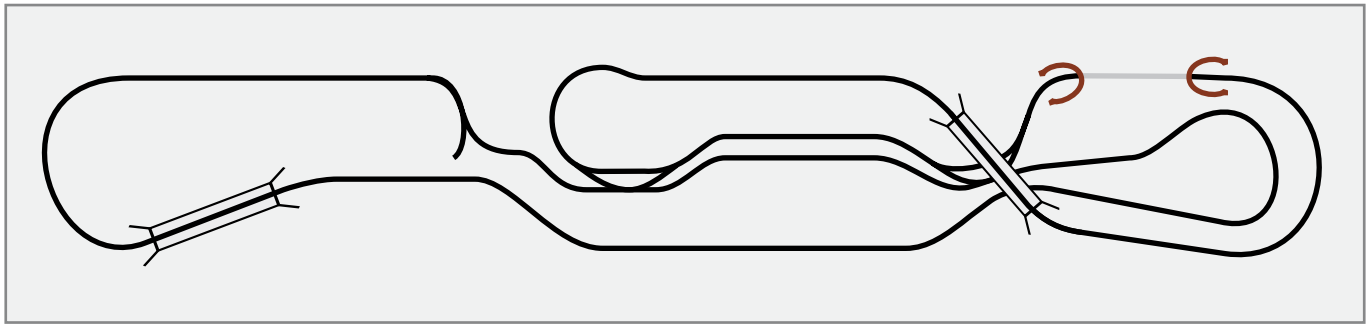
Die Brücke über den Teich wurde im Selbstbau aus Stahlprofilen gefertigt.

die Stainz aus der Anfangspackung mit ihren kurzen Güterwagen darf natürlich nach wie vor die Gartenbahnanlage befahren. Zudem gibt es noch eine Stainz in DR-Ausführung und eine Schöma-Rangierlok. Und speziell für die Kinder wurde auch ein Set mit Zirkuswagen angeschafft. Für besonders viel Vergnügen bei Jung und Alt sorgt Bahnmeister Gustav, wenn er mit seiner Handhebel-Draisine auf Exkursionsfahrt durch den Garten geht.
An dieser LGB-Anlage hat die ganze Familie ihre Freude. Jedes Mal, wenn ein Zug fährt, bleiben zudem Leute am Gartenzaun stehen, um dem bunten Treiben zuzuschauen. So kommt man mit Menschen in Kontakt und ins Gespräch, die man sonst nie kennenlernen würde. Zwei- bis dreimal im Jahr gibt es sogar „öffentliche Fahrtage“, die per Aushang am Gartenzaun angekündigt werden. Vor allem zu Weihnachten bereitet das allen Beteiligten viel Vergnügen.
Eine Besonderheit der Anlage muss hier noch erwähnt werden. Das Angebot eines großen Elektronikanbieters brachte den Tüftler Iljinskij auf die Idee, die Gebäude seiner Modellbahn mit umweltfreundlichen Solarmodulen zu beleuchten. Am Tag gibt die Sonne die Energie an die Module zur Speicherung ab, und bei Einbruch der Dunkelheit beginnen die Lampen zu leuchten. Nach einiger Zeit geht das Licht von allein wieder aus. Dann ist der umweltfreundliche Energievorrat aufgebraucht.
Im Winter, wenn die Sonneneinstrahlung weniger intensiv ausfällt, reicht die Energie allerdings nur für eine halbe Stunde.
Die hier gezeigte Anlage soll demnächst Geschichte sein. Die Iljinskijs ziehen in eine andere Wohnung. Doch auch dort gibt es einen Garten – und schon jede Menge Pläne für eine neue Bahn unter freiem Himmel.

Üppig grünt es rund um die Strecke. Neben Pflanzen dienen auch größere Steine der Landschaftsgestaltung.

Text: Thomas Bradler
Fotos: Detlef Zille / Zeichnung: Rainer Ippen

Im Überblick: der Gleisplan der LGB-Anlage



Zugbegegnung in „Eibenow“. Vor dem Fahrspaß steht jedoch der Anlagenbau.

Erzehlendorf/Folge 1

Eine Anlage entsteht

Mit diesem Beitrag beginnen wir eine Artikelserie rund um den Bau einer LGB-Gartenbahnanlage. Schritt für Schritt zeigen wir Ihnen die einzelnen Bauabschnitte und geben Ihnen wertvolle Anregungen, wie Sie Ihre Anlage am besten bauen.

Die Vorgeschichte

Bevor es mit dem Anlagenbau losgeht, möchten wir Ihnen verraten, wie es zu dieser neuen Serie kam. Um anderen LGBlern Wissen vermitteln zu können, muss man sich eigene Erfahrungen aneignen. Frank-Michael Pohl hat bereits eine Vielzahl von LGB-Anlagen gebaut. In seinem eigenen Garten entsteht seit 2009 eine neue.

An selber Stelle gab es bereits zwei Anlagen. Die erste entstand im Zeitraum 1986 bis 1987. Auslöser war der Wunsch, die beiden Hobbys Modellbahn und Gartenbau sinnvoll miteinander zu kombinieren. Los ging es mit dem Kauf von zwei LGB-Startpackungen. Die Dampflok Stainz und die kurzen zweiachsigen Personen- und Güterwagen bildeten den Ausgangspunkt der Planungen. Die Gleisgeometrie war durch die in der Startpackung enthaltenen Gleisbögen im Radius R1 vorgegeben. Gebaut wurde eine Anlage im Hundeknochen-Prinzip mit zwei Bahnhöfen, die über jeweils drei kurze Bahnhofsgleise verfügten. Der Fahrbetrieb erfolgte analog, und die Züge bestanden aus der Lok und jeweils drei Wagen.

In den Jahren 1993/94 wurde die Anlage abgebaut und durch eine neue ersetzt. Der ursprüngliche Gleisplan blieb erhalten, jedoch wurden nun R3-Weichen verbaut, die wesentlich schlanker sind als die R1-Weichen. Um keine Einbußen bei den Zuglängen hinnehmen zu müssen, wurde aus Platzgründen auf je ein Bahnhofsgleis verzichtet. War die erste Anlage noch eine reine Fahranlage, erhielt die zweite bereits zahlreiche Gebäudemodelle und eine komplette Beleuchtung für den Betrieb in den Abendstunden. Zahlreiche

Figuren, viele Details und gestaltete Szenen brachten Leben auf die Anlage. Doch nach acht Jahren Betrieb hatte sich das ursprüngliche Konzept überholt. Da eine Erweiterung nicht möglich war, folgte 2001 dann der Abbau dieser zweiten Anlage.

Die Anlagenplanung

Im Laufe der Jahre hatten sich viele LGB-Modelle angesammelt, die darauf warteten, wieder im Garten zum Einsatz zu kommen. Frank-Michael Pohl kam nun zu einer ganz neuen Erkenntnis: Fahrbetrieb macht Spaß, doch auch das Sammeln von Modellen und das Planen einer neuen Anlage kann zu einer interessanten Freizeitbeschäftigung werden. Dass die Planungen gleich mehrere Jahre in Anspruch nehmen können, steht dabei auf einem ganz anderen Blatt. Nun wurden zahlreiche Ideen entwickelt und Betriebskonzepte entworfen. Die neue Anlage sollte weiter in den Garten führen. Zudem kam der Wunsch auf, nicht mehr im Kreis, sondern wie beim Vorbild von A nach B zu fahren. Diverse Besuche bei verschiedenen schmalspurigen Museumsbahnen, wie dem DEV in Bruchhausen-Vilsen oder der heutigen MPSB in Schwichtenberg, brachten zahlreiche Anregungen für das neue Gartenbahn-Projekt. Sie gaben letztendlich den Ausschlag für die favorisierte Variante der neuen LGB-Anlage. Nach vielen Überlegungen wurde der Bau der Anlage mit folgenden Prämissen in Angriff genommen:

- Führung der Strecke vom Bereich rund um die Terrasse weiter in den Garten
- Bahnhöfe mit nur wenigen Gleisen („Weniger ist mehr.“)
- Anlage muss pflegeleicht sein
- Kein „Kreisverkehr“, also Verzicht auf Gleisovale
- Bahn muss sich dem Garten anpassen und nicht umgekehrt
- Keine Teilung der Rasenfläche (wichtig beim Rasenmähen)
- Genügend Platz zum Schneiden von Hecken und Sträuchern
- Verwendung großzügiger Radien
- Maximale Steigung bzw. maximales Gefälle von zwei Prozent

Mit dem Erscheinen der großen schlanken R5-Weichen im LGB-Sortiment wurde zudem festgelegt, dass alle Hauptgleise mit diesen Weichen ausgerüstet werden und die Nebengleise R3-Weichen erhalten sollen.

Die Gleise werden zunächst lose auf den Rasenkantensteinen verlegt.

Die Bahnhofsgleise von „Eibenow“ liegen im Bogen. Auch hier eignen sich Rasenkantensteine vorzüglich für den Unterbau.

Im Bereich der Weichen müssen kleine Flächen mit Betonestrich ausgegossen werden.

Die Gleise für die Ausweichanschlussstelle „Holzenow“ wurden komplett auf Beton-U-Steinen verlegt.

Unebenheiten im Bereich der Stoßkanten der Beton-U-Steine können durch die Unterlage von Styropor unter den Gleisen ausgeglichen werden.

Natursteinreste vom Bau der Terrasse bilden den Unterbau für das an einem Prellbock endende Streckengleis in „Spitzbergen“.

Für bereits vormontierte Teile wie den Bahnübergang wird die Verlegung der Rasenkantensteine unterbrochen und Betonestrich gegossen.

Der Bahnübergang ist über schraubbare Schienenverbinder mit den übrigen Gleisen verbunden und lässt sich vor der kalten Jahreszeit ausbauen.

Das Anlagenkonzept

Dargestellt wird eine fiktive Museumsbahn mit Ausflugsverkehr. Dies hat den Vorteil, dass so ziemlich alle vorhandenen LGB-Modelle eingesetzt werden können. Betriebsmittelpunkt der Anlage ist „Erzehlendorf“. In diesem Ort hat der fiktive Museumsbahnverein sein Domizil. Außerdem befinden sich hier die kleine Betriebswerkstatt sowie Behandlungsanlagen für Diesel- und Dampfloks. Besucher der Museumsbahn reisen mit Zügen der normalspurigen Bahn oder mit dem Bus an. Der Bahnhof „Erzehlendorf“ liegt links neben der Terrasse. Die Strecke führt zunächst auf der Trasse der alten LGB-Anlage durch einen Tunnel unter der Terrasse hindurch, kommt wieder ans Tageslicht und beschreibt dann eine große Rechtskurve. Von hier geht es weiter zum Bahnhof „Eibenow“, der in einer großzügig bemessenen Rechtskurve liegt. Vorhanden sind zwei durchgehende Bahnhofsgleise, was das Kreuzen von Zügen bzw. das Umsetzen der Zuglok ermöglicht. Unmittelbar hinter der Ausfahrweiche folgen zwei große, herausnehmbare Brücken, die ein Tal überspannen. Dieses „Tal“ ist eigentlich ein Wirtschaftsweg, der vom Garten zum Gerätehaus führt.
Die Strecke endet wenig später in „Holzenow“. Hier kann eine Zuggarnitur abgestellt werden. „Holzenow“ dient als Schattenbahnhof und ist im bahnamtlichen Sinne kein Bahnhof, sondern eine Ausweichanschlussstelle („Awanst“ – so die offizielle Bezeichnung). Von „Holzenow“ führt eine Stichstrecke nach „Spitzbergen“, einem Aussichts- und Freizeitparadies. Die Endstation verfügt nur über das stumpf endende Streckengleis. Ob sich der Anlagenbauer da ein Hintertürchen für eine spätere Erweiterung offen gelassen hat? Die Stichstrecke kann von Triebwagen befahren werden. Alternativ lassen sich aber auch Kurswagen mit einer Rangierlok in einer Sperrfahrt nach „Spitzbergen“ schieben. Das sorgt dann jedes Mal für zusätzlichen Rangierspaß in der Awanst „Holzenow“. Doch vor dem Fahrspaß steht bekanntlich der Fleiß.

Der Trassenverlauf

Nachdem die Gleispläne grob erstellt sind und das Konzept feststeht, geht es an die Realisierung des Projekts. Zu beachten sind die Gegebenheiten des Gartens. Obwohl sich das Grundstück in Berlin befindet und die Stadt bekanntlich im Flachland liegt, weist

selbst dieser Garten ein Gefälle auf, das für LGB-Lokomotiven schon einen alpinen Charakter annehmen kann. Die Geländeerhebungen lassen sich mit einer Laserwasserwaage ermitteln, die es preiswert im Baumarkt gibt. Diese wird im Mittelpunkt des Gartens aufgestellt. Danach können die Höhen mit einer selbst angefertigten Messlatte ermittelt werden.
Der Garten von Frank-Michael Pohl fällt von der Terrasse aus gesehen auf 15 Meter Länge rund einen Meter ab. „Erzehlendorf“ und der folgende Tunnel liegen in der „0“-Ebene, der Bahnhof „Eibenow“ dann auf plus 15 Zentimetern Höhe oberhalb der Rasenfläche. Das anschließende Gefälle wäre nicht einmal mit einer Zahnradstrecke zu bewältigen, weshalb nun ein kleiner Damm und die beiden Brücken folgen. „Holzenow“ liegt komplett auf Beton-U-Steinen, die extra verlegt wurden, in einer Höhe von plus 32 Zentimetern. Nach Querung einer Schüttung und eines weiteren Tals mit einer Brücke befindet sich schließlich „Spitzbergen“ in plus 18 Zentimeter über dem Rasenniveau auf aufgeschüttetem Gelände.

Der Unterbau

Mit dem Gleisplan im Kopf oder mit einer entsprechenden Zeichnung sowie zahlreichen Gleisen (gerade Gleise, Weichen und gebogene Gleisstücke mit verschiedenen Radien) geht’s nun hinaus in den Garten. Hier werden die Gleise unter Berücksichtigung der Geländebeschaffenheit und der Bepflanzung ausgelegt. Wer vorher einen exakt geplanten Gleisplan angefertigt hat, kann diesen spätestens jetzt zur Seite legen, denn die Natur und das vorhandene Gelände sorgen für viele Überraschungen. Wichtig ist, dass Sie bei der Festlegung der Gleistrasse regelmäßig Gefälle und Steigungen überprüfen.
Nachdem der Streckenverlauf markiert ist, erfolgt das sogenannte Auskoffern. Hierbei wird das Erdreich des Gartens an den vorgesehen Stellen ca. 20 Zentimeter tief ausgeschachtet. Dieses geschieht mit einem normalen Spaten, den man ohnehin zur Gartenarbeit vorrätig hat. Bei einer eingleisigen Strecke reicht für die Trasse eine Spatenbreite aus. In den so entstandenen Graben wird eine Recycling-Tragschicht eingestreut. Es handelt sich dabei um Betonbruch, der eine hohe Tragfähigkeit aufweist, wasserdurchlässig und somit frostsicher ist. Dieses Material ist relativ preiswert in Baustoff-Recyclingbetrieben erhältlich.

So sieht es im Bahnhof „Erzehlendorf“ im Bereich des Bahnübergangs nach dem Einschottern der Gleise aus. Mehr dazu in der nächsten Folge.

Anschließend wird der Betonbruch mit einem Stampfer verdichtet, den man selbst bauen kann. Darauf wird Sand gestreut. Dieser gleicht Unebenheiten der verdichteten Unterschicht aus und bietet eine gute Auflagefläche für die Rasenkantensteine. Diese Steine mit Kehle und Bogen gibt es in Baumärkten und Gartencentern. In der beschriebenen Ausführung mit Kehle und Bogen lassen sich die Steine ideal der Strecke anpassen. Nach dem Verlegen von drei bis vier Steinen sollte man jeweils die entsprechenden Gleisstücke lose auf die Steine legen. So lässt sich die Gleislage sofort überprüfen und kann korrigiert werden. Spätere Änderungen wären nur mit sehr großem Aufwand möglich.
Dort, wo sich die Strecke teilt, also zum Beispiel im Bereich von Weichen, müssen kleine Flächen mit Betonestrich ausgegossen werden. Für den Unterbau des Gleises eignen sich ebenso die bereits erwähnten Beton-U-Steine oder auch Natursteinreste. Letztere sollte man aber nicht extra für diesen Zweck kaufen, da sie relativ teuer sind. Es spricht aber nichts dagegen, Reste zu verwenden, die vom Bau des eigenen Hauses oder einer Terrasse übrig sind.
Manchem Leser mag der Aufwand, der hier für den Unterbau betrieben wird, vielleicht etwas hoch erscheinen. Doch im Gegensatz zu Zimmeranlagen bauen wir in der Natur. Wasser und Frost sind die größten Probleme. Aber auch Pflanzen, Tiere und Mikroorganismen sorgen für reichlich Bewegung im Erdreich. Soll die Trasse lange betriebssicher bleiben, ist es erforderlich, dass die Gleise auch nach einigen Jahren noch in dem Niveau liegen, auf dem sie verlegt worden sind.
Wer also in diesem Bereich mit der nötigen Sorgfalt arbeitet, wird lange Spaß an seiner LGB-Anlage haben.

Text: Thomas Bradler
Fotos: Thomas Bradler, Frank-Michael Pohl

LGB-Highlight 2010: Am 4/4 der SBB

Die wichtigsten Daten der Am 4/4 im Überblick:

- Ausführung in der Epoche V.
- Modell gibt die Betriebsnummer 18467 wieder, die letzte dieser Maschinen.
- Vorbildgerechte Lackierung und Bedruckung.
- Antrieb erfolgt durch zwei zugstarke Motoren.
- Vorbildgerechter Schweizer Lichtwechsel mit der Fahrtrichtung wechselnd, zwei Mehrzwecksteckdosen.
- DCC-Schnittstelle.
- Länge über Puffer 670 mm.