2 CLUB NEWS 2010

LGB CLUB

Großer Überblick
Alles über die neuen LGB-Modelle

Endlich Frühling: Die besten Tipps und Tricks
Mehr Spielspaß auf der eigenen Anlage

Faszination LGB-Gartenbahn: In dieser Ausgabe stellen wir Ihnen eine mit viel Liebe zum Detail gestaltete Anlage des Modellbahnclubs Radebeul-Kötzschenbroda vor – mit viel Grün und toller Architektur.

Inhalt Ausgabe 02/2010

Detail

News: Die Messe Intermodellbau in Dortmund im März ist ein Pflichttermin für alle Modellbahnfans/Neue Clubkarte 4
Service: Der tolle Boxcar ist für Clubmitglieder noch zu haben 5
Modellneuheit: Der rote Speisewagen der Rhätischen Bahn ..... 6 ►

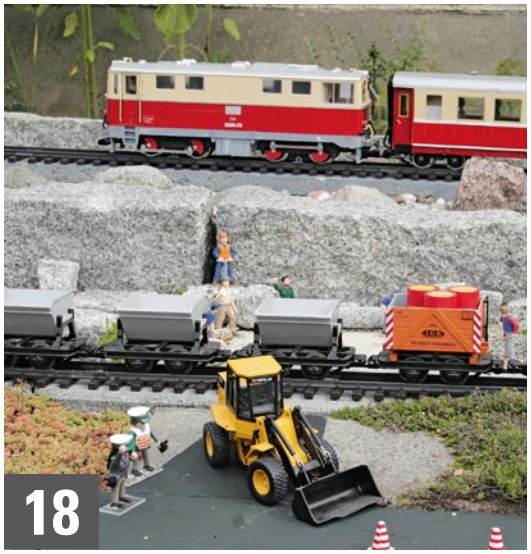
Szene

Anlagenporträt: Eine kurzweilige Fahrt über Berg und Tal ..... 12 ►
Tipps und Tricks: Steigungen sind für jeden Modellbahner eine Herausforderung. Wir zeigen Ihnen den besten Weg nach oben 18

Service

Anlagenbau: In Teil zwei unserer Serie kümmern wir uns um die Verlegung der Gleise. Lesen Sie, wie Sie mit geschotterten Gleisen für die richtige Eisenbahnatmosphäre sorgen ..... 20 ►

In der Club-Aussendung 02/2010 finden Sie folgende Beilagen: Clubnews 02/2010, Märklin Magazin 02/2010, Bestellcoupon Katalog.



Ratgeber: So planen und bauen Sie Steigungen.

Modellneuheit: Den schönen Speisewagen der RhB gibt's jetzt als LGB-Modell.

Ihr direkter Draht zu uns

Kundenbetreuung

Clubhotline:
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. www.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

die Nürnberger Spielwarenmesse war für Märklin ein voller Erfolg. Besonders positiv fiel die Resonanz auf die Neuheiten 2010 aus. Eines der Highlights in Nürnberg war die große LGB-Anlage, die ständig von Schaulustigen umringt war. Sie machte so richtig Lust auf den Frühling. Sie als LGB-Clubmitglied können es sicher kaum erwarten, bis Sie endlich wieder Ihrem Hobby frönen können. Dazu bietet Ihnen die vorliegenden Ausgabe der Clubnews eine Fülle von Anregungen. So zeigen wir Ihnen, wie Sie Ihrer LGB-Anlage mit geschotterten Gleisen eine originalgetreue Optik geben, im Anlagenporträt nehmen wir Sie mit auf eine abwechslungsreiche Reise über Berg und Tal, und wir stellen Ihnen den herrlichen roten Speisewagen der Rhätischen Bahn vor, der jetzt als LGB-Modell erhältlich ist. Noch ein Tipp: Begrüßen Sie die neue Saison doch auf der Intermodellbau in Dortmund, zu der Sie als Clubmitglied vergünstigten Eintritt haben! Nun wünsche ich Ihnen aber erst mal viel Vergnügen 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 158160 – 02 2010 © by Gebr. Märklin

Die Clubnews sind ein exklusiver Bestandteil dieser Aussendung für LGB-Clubmitglieder. 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.

Großer Andrang garantiert: Bei der Intermodellbau in Dortmund kommen Eisenbahnfans auf ihre Kosten.

Auf zur Intermodellbau!

Alles rund um ihr schönes Hobby lockt Modellbahnfans auch in diesem Jahr auf die Intermodellbau nach Dortmund. Vom 14. bis 18. April 2010 verwandeln sich die Westfalenhallen (Rheinlanddamm 200) in ein Paradies für Hobbybahner. Natürlich präsentiert sich auch LGB mit den aktuellen Neuheiten. Ein weiterer Publikumsmagnet in Halle 8 wird sicherlich wieder der Loungebereich mit dem Café Lokschuppen und der Aktionsarena. Öffnungszeiten sind Mittwoch bis Samstag von 9.00 bis 18.00 Uhr und Sonntag 9.00 bis 17.00 Uhr. Mehr Infos gibt's unter der Rufnummer 02 31/12 04 521 oder unter www.intermodellbau.de im Internet. Der reguläre Eintrittspreis für Erwachsene beträgt 11 Euro, Kinder von 6 bis 13 Jahren zahlen 4,50 Euro, Jugendliche (14 bis 16 Jahre) 8,50 Euro. Das Familienticket kostet 23 Euro, eine Dauerkarte 30,50 Euro.

Ermäßigungen für Clubmitglieder

Clubmitglieder erhalten bei der Intermodellbau in Dortmund eine Eintrittsermäßigung von 1,50 Euro. Legen Sie einfach an der Tageskasse Ihre Clubkarte vor, und schon kommen Sie in den Genuss der Vergünstigung. Für Erwachsene kostet der Eintritt damit nur noch 9,50 Euro. Für Jugendliche (14 bis 16 Jahre), Studenten, Auszubildende sowie Schwerbehinderte reduziert sich der Preis auf 7 Euro.

Die neue Jahres-DVD

Viele LGB-Clubmitglieder warten schon auf die erste von insgesamt zwei DVD-Chroniken 2010 mit den aktuellen Neuheiten und vielen spannenden Berichten – zum Beispiel über Gartenbahnanlagen, die Nürnberger Spielwarenmesse oder den Besuch eines LGB-Clubs. Leider müssen wir den Versand auf die nächsten Clubnews verschieben, aber dafür gibt's dann ein extra pralles Infopaket!

Bald im Briefkasten: die Clubkarte 2010

Der Versand der neuen Ausweise für LGB-Clubmitglieder wird mit der Bestätigung für das neue Clubjahr erfolgen. Neumitglieder beziehungsweise Mitglieder, deren Clubjahr bereits begonnen hat, erhalten ihre Clubkarte voraussichtlich bis Ende März 2010. Die attraktive Karte weist Sie nicht nur als echten LGB-Kenner aus, sondern berechtigt auch zu Rabatten bei verschiedenen Veranstaltungen und Kooperationspartnern.Näheres geben wir noch bekannt.

Neuer Boxcar – LGB-Clubmodell 2010

Zeitloser Klassiker

Bestellannahme verlängert bis 30. April 2010!

Kaum ein Waggon in der Eisenbahngeschichte ist so sehr mit Assoziationen von Freiheit, weiten Landschaften und Lagerfeuerromantik verbunden wie der amerikanische Boxcar.

Beim Wort „Boxcar“ entstehen vor dem geistigen Auge fast zwangsläufig eindrucksvolle Bilder: endlose Züge bis zum Horizont, atemberaubende Landschaften. Schon früh prägten Boxcars das Bild der amerikanischen Eisenbahn. Um 1850 war der gedeckte Güterwagen etabliert. Dieser bestand jedoch noch aus Holz – und ein Bremser, der auf dem Dach balancierte, musste aufpassen, dass die Wagen punktgenau zum Stehen kamen. Ein gefährlicher Beruf, der zahlreiche Menschen das Leben kostete. Die um 1900 eingeführten Druckluftbremsen waren da schon ein probateres Mittel, um Menschenleben und Fracht heil ans Ziel zu bringen. Nach und nach wurde auch Stahl als Baumaterial verwendet und ersetzte das witterungsanfällige Holz vor allem im Bereich des Unterbaus. Um 1950 löste der Stahl das Holz ganz ab. Die Größe der Boxcars hatte sich zudem auf das Standardmaß 40 Fuß (zwölf Meter) eingependelt. Die 60er Jahre waren eine harte Zeit für die Boxcars, da die Dampfloks so langsam von Dieselloks ersetzt wurden und die Fracht nun immer öfter von Trichterwagen transportiert wurde. Gerade bei Getreideladungen sparte dies viel Zeit und damit Geld. Dennoch starb der Boxcar nicht ganz aus. Um in modernen Zeiten zu überleben, wurden die Wagen auf 50 bis 60 Fuß (15 bis 18 Meter) erweitert und außerdem erhöht. So braucht man weniger Boxcars für dieselbe Fracht, was die Effizienz steigert. Seinen festen Platz in der amerikanischen Eisenbahnflotte hat der Wagen deshalb nie verloren. Und es ist immer wieder beeindruckend, wenn sich ein Zug, gefolgt von einer Armada Boxcars, um einen Bergkamm im Südwesten der USA schlängelt.

So kommen Sie an Ihr Clubmodell

Bestellen können Sie den legendären Boxcar mit dem Coupon, der in Ausgabe 01/2010 der LGB-Clubnews beigelegt war. Sehen Sie dafür bitte die Club-Aussendung 01/2010 durch. **Bestellungen sind noch bis zum 30. April 2010 möglich**. Wichtig: Die Bestellscheine sind nicht übertragbar. Das Modell wird im Jahr 2010 in einer einmaligen Serie exklusiv für LGB-Clubmitglieder gefertigt. Die Auslieferung beginnt voraussichtlich im dritten Quartal 2010.

Typischer RhB-Schnellzug mit grüner Lok, grünen Reisezugwagen und einem roten Speisewagen.

Modellneuheit: Der rote Speisewagen der Rhätischen Bahn

Nostalgische Restaurants auf Schienen

Als die Rhätische Bahn 1990 ihre Speisewagen WR 3810, WR 3811 und WR 3812 außer Dienst stellen wollte, wehrte sich die Kundschaft. Zu viele schöne Stunden hatten die Passagiere seit 1929 an Bord der rollenden Restaurants verbracht. Um die Nostalgie am Leben zu erhalten, blieben bis ins Jahr 2000 einige Wagen im klassischen Rot in Betrieb. Jetzt gibt's den WR 3810 für LGB-Freunde als Modell.

Die drei schmalspurigen Speisewagen wurden zwischen 1929 und 1930 von der Schweizerischen Waggonfabrik in Schlieren (SWS) an die Mitropa geliefert und kamen auf der Albula-Linie und insbesondere im Engadin-Express zum Einsatz. Sie gehören zur Familie der gleichzeitig gebauten schweren Stahlwagen, wogen 26 Tonnen und verfügten erstmals in Europa über elektrische Kochherde. Die Rhätische Bahn (RhB) übernahm die weinrot gestrichenen Fahrzeuge im Jahr 1949 und setzt sie zusammen mit der Schweizerischen Speisewagen Gesellschaft (SSG) nach wie vor auf der Achse Chur – St. Moritz ein.

Der Zug 355 führt hinter der Lok einen roten Altbauspeisewagen. Die Aufnahme entstand im Bahnhof Samedan.

Modernisierung der Speisewagen

Nach 1965 begann eine Modernisierungswelle beim Rollmaterial der RhB. Die Stahlwagen wurden in untergeordnete Dienste versetzt und schließlich bis 1990 bis auf wenige Exemplare ausrangiert. Dabei stellte sich auch die Frage, was mit den gleich alten „Restaurants auf Schienen“ passieren sollte, die in der Zwischenzeit die Bezeichnung WR mit den Nummern 3810, 3811 und 3812 erhalten hatten. 1974 wurde versuchsweise der WR 3812 innen und außen überholt und die Küche mit einem Mikrowellenherd ausgerüstet, damit die angelieferten Fertiggerichte nur noch aufgewärmt werden mussten (Catering-System). Doch die Kundschaft nahm das Angebot nicht an, und so entschieden die Verantwortlichen, die beiden anderen Wagen im

Das neue Modell im Überblick: 30523 RhB Speisewagen WR 3810

N IV

Modell: Dieser Speisewagen war bei der RhB für die gastronomische Versorgung der Reisenden im berühmten „Glacier Express“ im Einsatz. Vorbildgerecht lackiertes und beschriftetes Modell der Epoche IV. Inklusive Inneneinrichtung und Türen zum Öffnen. Länge über Puffer 66 cm.

Kurz vor Samedan konnte Zug 355 am 10. Juni 1984 fotografiert werden. Bis auf die Lok Ge 4/4 II 625 präsentiert sich der elektrifizierte Klassiker noch in der alten Farbgebung der Rhätischen Bahn.

nostalgischen Stil der 20er Jahre zu renovieren – zum Glück für alle Liebhaber der Wagen. Die Küche wurde nach modernsten Kriterien eingerichtet, sodass alle Speisen weiterhin frisch zubereitet werden können. In dieser Form gingen die Wagen 1982/83 erneut in Betrieb und erfreuen sich seither größter Beliebtheit beim Publikum. Auch der „Mikrowellenwagen“ wurde später angepasst.
In der roten Farbgebung, in der das LGB-Modell Nr. 30523 geliefert wird, waren die Wagen schließlich bis kurz vor der Jahrtausendwende in Betrieb. In den grünen Kompositionen waren sie ein Farbtupfer und sofort als Speisewagen zu erkennen. Als dann die RhB immer mehr „errötete“ (Lokomotiven und Reisezugwagen wurden nach und nach in roter Farbgebung lackiert), entschloss man sich, die Farbgebung der Speisewagen in Königsblau zu ändern und sie unter der Bezeichnung „Gourmino Graubünden“ zu vermarkten.

Zugkompositionen mit den roten Speisewagen

Der rote Speisewagen passt zu den grünen Reisezugwagen, wie Märklin sie bis vor Kurzem im LGB-Sortiment mit den Artikelnummern 31675, 33690, 32520 und 35650 anbot. Dazu gehört natürlich auch eine grüne Lokomotive wie die Ge 4/4 II (LGB-Nr. 28434),

die von Märklin jüngst zur Spielwarenmesse 2010 angekündigt wurde. Ideal passt natürlich auch der neue RhB-Stahlwagen (LGB 32520) in grüner Farbgebung.
Wie die Fotos dokumentieren, waren die roten Speisewagen aber auch mit den bekannten Bernina- und Glacier-Expresszügen unterwegs. Eine besondere Farbnote waren die 1983 gelieferten Einheitswagen III für den Bernina-Express, die von Anfang an ein rotes Farbkleid mit einem braunen Fensterband trugen. Die entsprechenden Modelle waren unter der Artikelnummer 3067 (1. Klasse) und 33670 (2. Klasse) erst vor einigen Jahren lieferbar. Die roten Speisewagen wurden in diesem Zug abends zur Verpflegung der Reisenden zwischen Pontresina und Chur eingesetzt. In der Übergangszeit von der grünen zur roten RhB kann man den Speisewagen dann auch mit einer roten Ge 4/4 II einsetzen.

Vom 16. September 1990 datiert diese Aufnahme von einer Ge 4/4 II mit Zug 904 hinter Trin. Die komplette Zuggarnitur inklusive des Speisewagens an vierter Stelle trägt ein rotes Farbkleid.

Der Speisewagen im Modell

Der Speisewagen gehört zu den jüngsten Formneuheiten, die im LGB-Sortiment erschienen sind. Der Wagen ist nicht nur eine überaus zeitgemäße Konstruktion, sondern stellt hinsichtlich seines Detailreichtums eine neue Qualität bei LGB-Modellen dar. So ist auch die Inneneinrichtung beeindruckend ausgefallen. Es lohnt sich, einen Blick durch die Fenster zu wagen oder einmal das Dach vorsichtig abzunehmen.
Besonders die Kücheneinrichtung verrät, mit wie viel Liebe und Vorbildkenntnis hier gearbeitet wurde. Als erste Variante war zunächst der WR 3812 in der blauen Farbgebung als „Gourmino“ der Epoche V lieferbar. Nun folgt der RhB-Speisewagen in der roten Farbgebung der Epoche IV. Schön ist, dass die Verantwortlichen bei Märklin dabei auch eine andere Wagennummer wählten. So ist der Wagen nun als WR 3810 beschriftet. Mit der Auslieferung der roten Speisewagenvariante macht Märklin einen weiteren wunderschönen Schritt, allen Gartenbahnliebhabern komplette Zugkompositionen aus vergangenen Zeiten anzubieten.

Text: Peter Pfeiffer/TB

Mit einem vergleichsweise kurzen Zug 911 ist Ge 4/4 II 616 in der Nähe von Trin unterwegs. Der Speisewagen befindet sich am Zugschluss.

Der RhB-Speisewagen WR 3811 präsentiert sich hier noch in der roten Farbgebung in einem Schnellzug nach Chur.

Die neuen LGB-Modelle

Neu im Fachgeschäft

Eine interessante Mischung aus Dampflokomotiven, Klassikern der Rhätischen Bahn sowie amerikanischen Boxcars ist jetzt für LGB-Freunde im Fachhandel verfügbar.

25811 DR Dampflok 99 7245-6

Auf der Harzquerbahn bildeten die DR-Neubaudampfloks über Jahrzehnte das Rückgrat bei der Zugbeförderung. Erstmals erscheint nun ein LGB-Modell dieser Baureihe in der Ausführung der DR für die Epoche IV. Vorbildgerechte Lackierung und Bedruckung. Das Modell verfügt über eine DCC-Schnittstelle, einen nachgebildeten Führerstand und Lichtwechsel in Fahrtrichtung, zwei Motoren, eine Mehrzweck-Steckdose, Dampfentwickler mit Dampfausstoß synchron zur Radumdrehung. Länge über Puffer 55 cm.

31553 RhB Werkstattwagen X9079

Einige der im Betriebsdienst nicht mehr benötigten Wagen wurden bei der RhB zu Bahndienstwagen umgebaut. Der Werkstattwagen X9079 entstand aus einem Personenwagen. Vorbildgerechtes Modell der Epoche IV. Länge über Puffer 44,5 cm.

47830 Mineralöl-Kesselwagen

Vierachsiger Kesselwagen, eingestellt bei der Deutschen Bundesbahn (DB). Privatwagen der Kesselwagen-Vermietgesellschaft Hamburg (KVG). Füllklappe und Entleerungshahn mit Öffnungsfunktion.
Länge über Puffer 48 cm.

30523 RhB Speisewagen WR 3810

Dieser Speisewagen Epoche IV stand bei der RhB für die gastronomische Versorgung der Reisenden im Glacier Express im Einsatz. Vorbildgerecht lackiertes und beschriftetes Modell der Epoche IV. Mit Inneneinrichtung und Türen zum Öffnen. Länge über Puffer 66,0 cm.

47723 NYC Kühlwagen #16566

Bevor es moderne Kühlwagen gab, wurden verderbliche Lebensmittel in eisgekühlten „Reefer Cars“ transportiert. Das LGB-Modell gibt einen Wagen der New York Central wieder. Neuauflage mit neuer Wagennummer. Türen zum Öffnen. Länge über Puffer 41,5 cm.

41803 C&S Tankwagen Conoco #9

Güterzüge befördern oft gleich mehrere Kesselwagen. Mit diesem LGB-Modell steht Ihnen ein weiterer Wagen der C&S mit grünem Kessel und geänderter Wagennummer zur Verfügung. Der Kessel lässt sich befüllen und entleeren. Länge über Puffer 41,5 cm.

48680 SP Viehwagen #168

Typischer Viehwagen in der Ausführung der Southern Pacific. Mit diesem Wagen können Pferde, Rinder und Schafe zu den Märkten transportiert werden. Die Türen des Modells lassen sich öffnen. Länge über Puffer 41,5 cm.

Folgende LGB-Startpackungen sind ab April für Sie im Fachhandel verfügbar: 74400 Startset Großbahn 240V, 77400 Startset Großbahn Japan, 78400 Startset Großbahn 240V GB.

Anlagenporträt

Hoch hinauf zum Schreckenstein

Die hier gezeigte LGB-Anlage ist von den Freunden des Modellbahnclubs Radebeul-Kötzschenbroda aufgebaut worden. 32 Modellbahnfreunde sind zurzeit in diesem Verein angemeldet.

Die LGB-Anlage

Im Mai 2007 erfolgten die ersten Handgriffe des Anlagenbaus. Bis heute haben die sechs Modellbauer viel an der auf 65 Quadratmeter angewachsenen Anlagenfläche zu tun. Auch hier gilt der Grundsatz: Eine Modellbahnanlage wird nie fertig! Erst im letzten Jahr ist die obere Ebene mit der Wendeschleife in Betrieb gegangen. Dort findet sich eines der spektakulärsten Eigenbaumodelle, ein Viadukt. Seit Kurzem sind auch weitere Abstellgleise nutzbar. Für das Jahr 2010 haben sich die Freunde um die Herren Pallmann, Hänsch und Kargus schon konkrete Ziele gestellt. Man denkt daran, einen Wasserfall einzubauen, und der Nachbau des Empfangsgebäudes Radeburg soll zum Ziel geführt werden. Zur kommenden Weihnachtsausstellung möchte man binnen einer Woche die neuen Elemente in die Anlage integrieren.

Kernstück der LGB-Clubanlage ist ein mehrgleisiger Durchgangsbahnhof. Hier zweigt die Strecke ins Gebirge ab. Das Empfangsgebäude wird manchem Eisenbahnfreund bekannt vorkommen. Als Vorbild seines Eigenbaus

Am Telegrafenmast müssen einige Isolatoren erneuert werden. Der Kutscher versucht, sein Pferd zu beruhigen, das durch den von hinten herannahenden Zug aufgeschreckt wurde.

wählte Wolfgang Paul das Gebäude vom Bahnhof Moritzburg im Stil der 1970er Jahre. Er stellt es als Leihgabe zur Verfügung. Damit ist er nicht allein. Nur durch die Unterstützung der sechs Anlagenbetreuer werden der Fahrbetrieb und die Ausstattung der Anlage so interessant. Neben ihren Fahrzeugen bringen die Freunde weitere Gebäude, Figuren, Automodelle und viele kleine Ausstattungsdetails zu den Ausstellungstagen mit.

Streckenbeschreibung

Beidseitig gehen die Gleise der Rundstrecke wenige Modellmeter nach den Weichenstraßen in den Bahnhofsköpfen in den verdeckten Anlagenbereich über. Sehr schön gearbeitete Tunnelportale sind dort zu sehen. Im Berg teilt sich das Streckengleis sofort in die Abstellgleise auf. Kurz bevor das Streckengleis auf der rechten Seite im Berg verschwindet, zweigt eine weitere Nebenstrecke ab. Mitten durch ein Wohngebiet, vorbei an einem Swimmingpool kommt der Reisende am Haltepunkt Lößnitzgrund an. Das Gebäudemodell stammt noch aus der Zeit um 1985, als an die große Clubanlage noch nicht zu denken war. Gleich danach verschwindet die Strecke im Berg, auf dem der Schreckenstein thront. Dort hinauf führt die schon angesprochene Nebenstrecke. Im äußeren Bahnhofsbereich von Moritzburg beginnt die Fahrt hinauf in rund 60 Zentimetern Höhe. Am Lokschuppen geht

Im Bereich der oberen Ebene der LGB-Anlage wirkt die künstliche Vegetation recht urwüchsig.

die Fahrt in ständiger Steigung vorbei. Die Maschinen müssen hier ihre Zugkraft beweisen. Nach etwa 18 Metern beständiger Steigungsfahrt ist die obere Ebene erreicht. Das Gleis umrundet eine Ruine. Hier haben die Modellbahnfreunde eine nette Szene gestaltet. Scheinbar finden dort gerade Ritterspiele statt. Es geht gar heftig zur Sache, und die Reisenden erhalten aus der Loge ihres Fensterplatzes den besten Ausblick auf die verwegenen Darsteller. Schnell ist aber der Ausblick schon wieder vorbei. Der Zug rollt in den Haltepunkt und bleibt einige Sekunden stehen. Über die Wendeschleife geht es wieder zurück ins Tal. Nun können die Reisenden auf der anderen Fensterseite die Ritterspiele verfolgen. Speziell in diesem Bogen erblickt man etwas, was für eine LGB-Anlage nicht unbedingt selbstverständlich ist – eine gekonnte Landschaftsgestaltung bis ins Detail. Bäume aus Draht und Foliage stehen hier dicht an dicht. Kein Baum gleicht dem anderen. Über der Szenerie erhebt sich die Ruine. Aus Styropor und Gips gefertigt, ist das Modell ein Blickfang, keine Frage, und wird vom Publikum bestaunt. Von den Zinnen blickt der Sensenmann herunter.

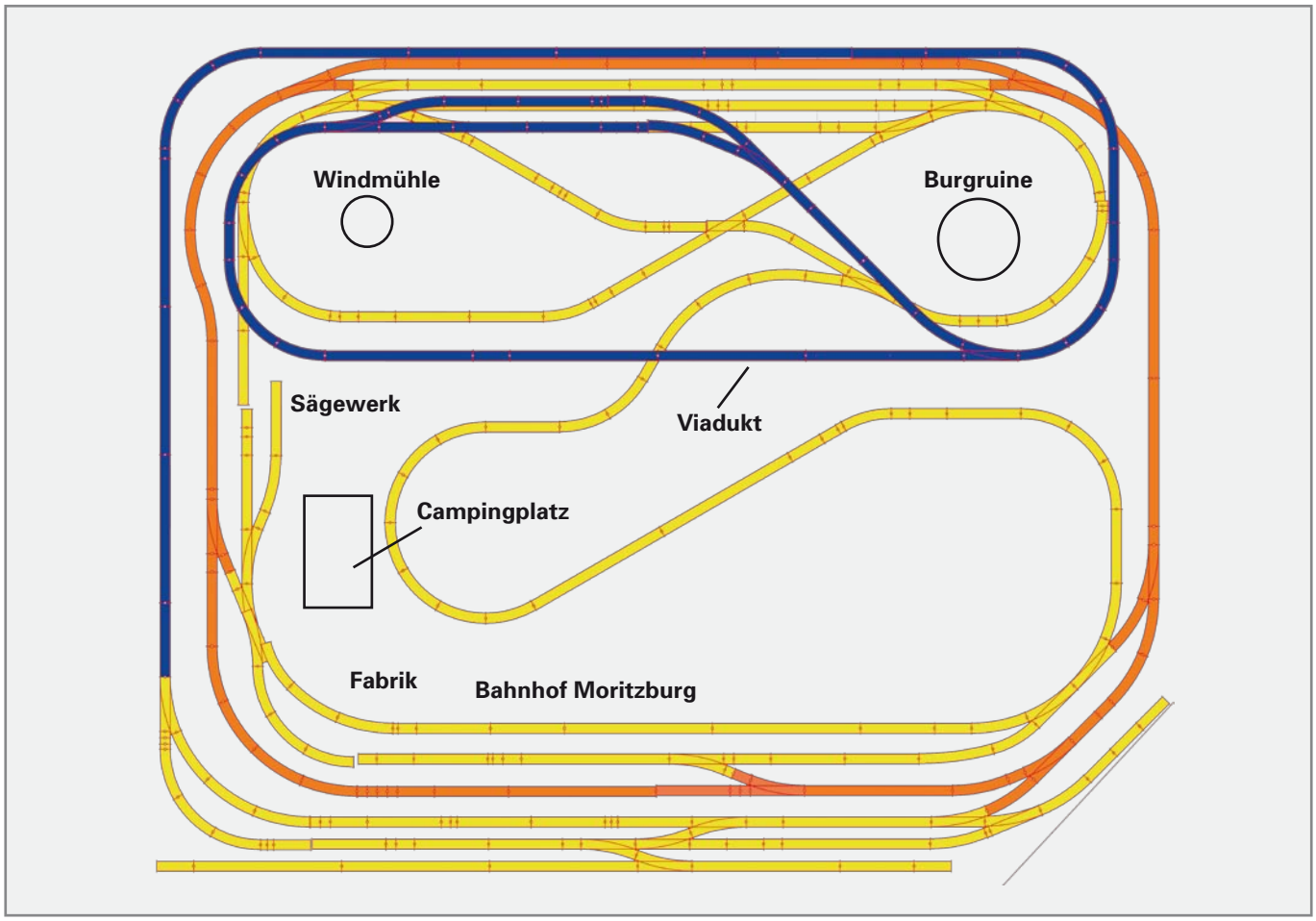
Details und Technik

Es wimmelt regelrecht vor Szenen auf der Anlage. Forsche Fahrzeugführer werden am Bahnübergang ohne Vorwarnung durch den Verkehrsfunk „geblitzt“.

Unterhalb der Burgruine finden Ritterspiele statt. Die Reisenden können bei der Vorbeifahrt das Spektakel genießen.

Die recht große Clubanlage ist teilweise recht üppig begrünt und mit vielen kleinen Details ausgestaltet.

Kurz nach der Ausfahrt aus dem Bahnhof Moritzburg passiert der Zug ein kleines Sägewerk mit Bahnanschluss für die Holzverladung.



Schematischer Gleisplan der LGB-Anlage
Zeichnung: MEC Radebeul-Kötzschenbroda

Überblick über die Gleisanlagen des Bahnhofs Moritzburg.
In unmittelbarer Nähe hat sich auch eine Fabrik angesiedelt.

Unmittelbar neben der Bahnstrecke befindet sich ein kleiner Campingplatz. Hier verbringen fast ausschließlich Eisenbahnfreunde einige freie Tage.

Der Freileitungsmonteur am Telegrafenmast kann die Fahrzeugführer nicht warnen. Zusätzlich mit seiner schweren Werkzeugtasche am Gürtel hat er mit sich und seiner Arbeit zu tun. In den Wäldern tapst der Bär durchs Gestrüpp – der hier nicht geschossen wird. Die Vielfalt der Szenen wurde durch das umfangreiche Figurenangebot erst möglich. Beleibt oder gertenschlank – alles ist dabei.
Nach der Reise über die Anlage noch einige Worte zur Technik. Die LGB-Gleise sind mit feinem Filterkies eingeschottert. Dieser ist nur aufgelegt. Die Anlage ist dauerhaft aufgebaut und verlangt somit nicht unbedingt nach einer Verklebung der Steine. Die Standplatten der Figuren lassen sich so ganz praktisch mit Steinchen tarnen. Im Modellschotter sind auch die Schläuche der pneumatischen Weichensteuerung versteckt, denn die Weichen auf der Clubanlage werden mittels Luftdruck gestellt. Gefahren wird auf der Clubanlage im Digitalbetrieb. Alle eingesetzten Fahrzeuge werden vor Betriebsbeginn angemeldet. Dabei erfolgt auch die Programmierung der Anfahr- und Bremsparameter. Ein einziger Modellbahnfreund kann so den gesamten Anlagenbetrieb regeln. Dafür wurde im Bereich der oberen Anlagenebene ein Gleisbild-Stellpult installiert. Über Start-Ziel-Tasten werden die Relaisgruppen zur Fahrtstraßenfestlegung geschalten. An drei Seiten der quadratischen Anlagenfläche hat der Besucher den direkten Blick auf das Geschehen. Ein Grund, dass mancher nicht so schnell weitergeht und die nächste Ausstellungsanlage bewundert.

Text und Fotos: Helge Scholz/Thomas Bradler

Der Güterzug erhält im Bahnhof Moritzburg seinen Abfahrauftrag. Derweil warten einige Reisende auf den nächsten Personenzug.

Nur noch wenige Meter, dann hat der Harzbahn-Personenzug den Bahnhof Moritzburg erreicht.

Während die Feldbahn auf ebener Strecke angelegt ist, befährt der Personenzug eine sanfte Steigung. Viel stärker als hier im Bild sollte sie nicht ausfallen, wenn man die Strecke mit längeren Zügen befahren möchte.

Tipps und Tricks: Steigungen

Der Weg nach oben

Steigungen sind auf Bahnstrecken häufig anzutreffen. Vielerorts gibt es ganz natürliche Geländeerhebungen. Manchmal müssen sie aber auch künstlich angelegt werden, um Hindernisse wie Flüsse oder Straßen zu überwinden. Wir zeigen, was bei Steigungen auf der Anlage zu beachten ist.

Tipps für Ihre Anlage

- **Legen Sie Steigungen in der Geraden an oder verwenden Sie möglichst große Radien.**
- **Reinigen Sie Ihre Gleise im Bereich der Steigungen regelmäßig.**
- **Tauschen Sie die Radsätze Ihrer Waggons gegen die reibungsarmen Kugellager-Radsätze (67403) aus.**

Bei Anlagen, die im Garten aufgebaut sind, kommt es durch das vorhandene Gelände mitunter zu ganz schönen Steigungen. Doch auch wer einen ebenen Garten besitzt, sollte einige Erhebungen einplanen. Das sieht einfach vorbildgerechter aus, und die Gartenbahnanlage bekommt eine bessere räumliche Tiefe. Steigungen erfordern eine besondere Sorgfalt bei der Planung und der Bauausführung. Sie dürfen nicht zu steil oder zu ungleichmäßig werden, da sonst der Fahrbetrieb der LGB-Züge beeinträchtigt wird.

Maximale Steigungen

Beim Vorbild werden Steigungen wo immer möglich vermieden. Oder die Trasse wird so angelegt, dass die Steigung abgemildert wird. Man findet bei der großen Eisenbahn nur selten Steigungen, die steiler als zwei Prozent sind. Eine Ausnahme bildet hier zum Beispiel die Bernina-Linie der RhB mit einer Steigung von 7,2 Prozent (72 Promille). Bei der LGB können theoretisch Steigungen von vier Prozent bewältigt werden. Eine solche Bergaufstrecke ist jedoch nicht zu

empfehlen, da bereits bei einem Prozent die Zugkraft der Loks für deutlich weniger Wagen ausreicht als in der Ebene. Steigungen in Kurven verringern die Zugkraft weiter, weil sich die Reibung zwischen den Rädern und den Schienen erhöht. Grundsätzlich gilt, dass Steigungen in Kurven nicht so steil sein dürfen wie in der Geraden. Für den Betrieb mit LGB-Modellen auf den LGB-Gleisen werden folgende Maximalwerte in Kurven empfohlen:

Radius	Maximale Steigung
R1	2,00 %
R2	2,25 %
R3	2,50 %

Diese Werte dürfen nicht überschritten werden. Wenn Sie längere Züge auf Ihrer Anlage fahren möchten, sollten Sie deutlich unter den angegebenen Prozentzahlen bleiben.

Was beim Gleisbau zu beachten ist

Verlegen Sie die Gleise bei Steigungen besonders sorgfältig. Steigungen sollten sanft beginnen und ebenso sanft enden. Dieses Ziel erreichen Sie, indem Sie beim Übergang von der Ebene in die Steigung kurze Gleisstücke einsetzen, um den Übergang „auszurunden". Wenn Sie längere Gleisstücke verwenden möchten, biegen Sie diese vorsichtig in die entsprechende Form. Der Rest der Steigung sollte eine konstante Neigung aufweisen. Vermeiden Sie bei den Gleisen Knicke oder Ähnliches, da sonst die Räder Ihrer Loks durchdrehen könnten. Sanfte Übergänge sind auch nötig, damit es keine ungewollten Zugtrennungen gibt.

Wenn Sie eine künstliche Steigung anlegen möchten, können Sie den optimalen Wert auch durch Probieren ermitteln. Beispiel: Sie möchten eine Lok und vier Wagen auf Ihrer gesamten Anlage verkehren lassen, also auch im Bereich der Steigung. Bauen Sie die Steigung zunächst nur provisorisch und probieren Sie, bei welcher Neigung Ihr Zug diese Bergauffahrt noch meistert. Bitte planen Sie aber Reserven ein, denn nicht an jedem Tag herrschen optimale Bedingungen: Regen oder Verschmutzung der Gleise beeinflussen die Zugkraft unmittelbar.

Text und Fotos: Thomas Bradler

Steigung im Vorbild: In Poschiavo beginnt die Neigung unmittelbar hinter der Ausfahrweiche des Bahnhofs. Gut ist auf diesem Bild die Ausrundung der Gleise beim Übergang von der Ebene in die Steigung zu sehen.

Auf diesem Foto liegt das zweite Gleis von rechts in einer Steigung und verläuft oberhalb einer Autostraße über eine Brücke.

So ermitteln Sie den Wert einer Steigung

Steigungen werden bei einer Modellbahn in Prozenten nach der Formel S = (H/L) x 100 gemessen. Dabei ist S die Steigung in Prozent, H der Höhenunterschied von Anfang bis Ende der Steigung und L die Länge der Steigung. Ein Beispiel: Ihre Steigung ist 200 cm lang, und die Strecke steigt dabei um 4 cm an. Wie groß ist die Steigung in Prozent? S = (4/200) x 100, S = 0,02 x 100, S = 2 %. Um eine Steigung von zwei Prozent nicht zu überschreiten, darf Ihre Strecke bei zwei Metern Länge also nur um 4 cm ansteigen.

Erzehlendorf – Eine Anlage entsteht/Folge 2

Gleisverlegung

Im ersten Teil der Serie haben wir uns mit der Anlagenplanung und dem Unterbau beschäftigt. Nun folgen die Gleisverlegung und die ersten Arbeiten an der Elektrik.

Geschotterte Gleise wirken vorbildgerecht und sorgen für die richtige Eisenbahnatmosphäre.

Parallel zur Fertigstellung des Unterbaus wurden die Gleise bereits provisorisch verlegt. Jetzt gilt es, den Gleisen einen sicheren Halt zu geben. Durch die Fahrbewegungen des Zuges, aber auch durch das Ausdehnen der Gleise bei Hitze beziehungsweise das Zusammenziehen bei Kälte würde es ohne eine Befestigung schnell zu Gleisverwerfungen oder zu einer Trennung der Gleise kommen. Beim großen Vorbild hat man übrigens das gleiche Problem. Deshalb wurden hier die Gleisenden mechanisch mit Laschen verschraubt oder thermisch durch Schweißen verbunden.
Gegen das Verrutschen der Gleise hilft die Verlegung in einem Schotterbett. Bei mancher Schmalspurbahn reicht hier aber auch schon eine Kiesbettung.
Wir wollen beim Gleisbau analog zur großen Bahn vorgehen und wenden die Methode der Gleisverlegung Stoß an Stoß an. Dies ist erforderlich, da die LGB-Schienen aus Messing bestehen. Dieses Metall dehnt sich um einiges stärker aus als der bei der richtigen Bahn verwendete Stahl. Für eine sichere Verbindung der Gleise und Weichen untereinander sorgen schraubbare Schienenverbinder. Da wir im Modell eine Museumsbahn der heutigen Zeit darstellen, werden die Gleise unserer Bahn in Schotter gebettet. Das Schotterbett bietet eine Reihe von Vorteilen. So bekommt das Gleis einen festen Halt und hat dennoch genügend Flexibilität bei Ausdehnung. Der Schotter bietet zudem eine gute Drainage, da Wasser ungehindert abfließen kann. Zudem gibt es kaum Wildwuchs im Bereich geschotterter Gleise, was die Pflege der Gleisanlagen erleichtert. Und nicht zuletzt sieht unser Gleis durch das Schotterbett einfach vorbildgerecht aus und bietet uns auch optisch ein authentisches Bahnerlebnis.
Tipp: Einige Gartenbahner versenken Dübel im Gleisunterbau und schrauben ihre Gleise darauf fest. Das ist von Vorteil, wenn man sein Gleismaterial vor Diebstahl schützen will; vor Vandalismus schützt diese Maßnahme nicht. Ein Nachteil ist allerdings, dass sich die Gleise nicht so gut ausdehnen können wie bei dem von uns favorisierten Schotterbett.
Die Methode ist aber an allen Stellen sinnvoll, an denen das Gleis nicht ganz so will wie wir. Grundsätzlich ist ein Dübeln und Festschrauben der Gleise allerdings nicht erforderlich, wenn diese eingeschottert werden.

Vorgehensweise

Zunächst wird die Gleislage kontrolliert und gegebenenfalls nochmals etwas korrigiert. Jetzt erfolgt das Einschottern. Als Schotter verwenden wir Edelsplitt „Schiefer“, grau, in einer Körnung von zwei bis fünf Millimetern. Am preiswertesten erhältlich ist der Splitt bereits gesiebt im Schotterwerk. Einige Gartenbahnfachhändler bieten den Splitt auch schon abgefüllt im Beutel an. Für die Arbeiten nimmt man sich

am besten einen kleinen Eimer, in den man etwas Schotter gibt. Eine Menge von etwa vier vollen Händen sollte reichen, denn der Eimer darf nicht zu schwer werden, damit man das Einschottern gut handhaben kann, und auch nicht zu viel Inhalt haben, falls einem der Behälter mal umfällt. Nun wird etwas Schotter mitten in das Gleis geschüttet, das eingeschottert werden soll. Mit einem großen Handfeger wird der Schotter dann im Gleis verteilt und zwar sowohl mittig zwischen den Schienen als auch rechts und links daneben als Bahndamm. Dabei ist zu beachten, dass die Schwellenoberfläche grundsätzlich sichtbar bleibt. Der Schotter sollte sich um die Schwellen legen. Es empfiehlt sich, eine Fahrprobe mit einem Wagen zu machen ,um zu sehen, ob der Schotter im Bereich der Radsätze oder der Kupplung nicht zu hoch ist.
Nun wird der Schotter unter Zuhilfenahme einer Sprühflasche mit Wasser benetzt, dem einige Tropfen Spülmittel beigegeben werden. Dies geschieht, um die Flüssigkeit der danach folgenden Klebermischung zu entspannen, damit sich diese gleichmäßig um die Schotterkörner verteilen kann. Nun folgt das Aufbringen des Klebers. Wir verwenden wetterfesten, klar aushärtenden Leim aus dem Baumarkt. Dieser wird in einer Spritzflasche mit Wasser im Verhältnis 1:5 gut durchmischt und mit zügigen Hin- und Herbewegungen über dem Schotterbett und den Schwellen verteilt.
Wenn diese Arbeiten erledigt sind, lässt man das Leimgemisch in Ruhe durchtrocknen. Das dauert etwa vier bis fünf Tage. Danach sollte man sich den eingeschotterten Abschnitt nochmals in Ruhe ansehen.
Es kann vorkommen, dass an einigen Stellen nicht genügend Schotter aufgetragen wurde oder der Schotter durch Verdichtung etwas in sich zusammengefallen ist. Hier kann man dann nach der beschriebenen Methode ein wenig nachschottern. Das wird bei einem Betrieb über Jahre ohnehin immer wieder einmal an einigen Stellen erforderlich werden. Bei der großen Bahn ist das nicht anders. Auch hier werden Schotterbetten nach einer bestimmten Zeit durchgearbeitet. Und unsere LGB-Bahn zeigt einmal mehr, wie nahe sie dem Vorbild kommt.
Tipp: Ist an einigen Stellen der Schotter etwas zu hoch aufgebracht, wodurch die Fahrt der Modelle behindert wird, kann man den Splitt dort mit einem Schraubenzieher vorsichtig, aber mit etwas Nachdruck entfernen.

Zunächst werden nur die Gleise eingeschottert. Gut zu sehen sind die schraubbaren Schienenverbinder, die den problemlosen Ausbau der Weichen ermöglichen.

Gleisabschlüsse werden nicht so stark eingeschottert. Hier kann dann mit Kies gearbeitet werden. Das Schottern der Weichen erfolgt erst später.

Weichen werden nicht so stark eingeschottert wie die Gleise. Die Zungen müssen auf jeden Fall beweglich bleiben.

Sonderfall Weichen

Weichen mit ihren beweglichen Zungen sind mit besonderer Sorgfalt zu behandeln und werden zunächst nicht eingeschottert. Das ist notwendig, um sie später, etwa bei Wartungsarbeiten, problemlos nach oben aus dem Gleis

Schritt 1: Mithilfe eines kleinen Eimers wird der Splitt auf die Gleise geschüttet.

Schritt 2: Mit einem Handfeger wird der Schotter im und neben dem Gleis möglichst gleichmäßig verteilt.

Schritt 3: Die Feinverteilung des Schotters kann auch mit der Hand erfolgen.

Schritt 4: Der Schotter wird mittels einer Sprühflasche mit dem Gemisch aus Wasser und Spülmittel benetzt.

Schritt 5: Aus einer Spritzflasche wird der Kleber großzügig über dem Schotterbett verteilt.

heben zu können. Bitte beachten Sie, dass auch hier schraubbare Schienenverbinder verwendet werden. Unter die Weiche wird eine Klarsichtfolie gelegt. Das Einschottern erfolgt erst dann, wenn alle übrigen Gleise geschottert sind. Beim Einschottern bitte mit äußerster Vorsicht im Bereich der Weichenzungen arbeiten. Diese müssen beweglich bleiben. Grundsätzlich gilt: Weichen nicht so hoch einschottern wie die Gleise.

Kabelverlegung

Obwohl wir der Elektrik ein eigenes Kapitel widmen, müssen wir uns bereits jetzt der Verlegung der Kabel zuwenden. Es ist ratsam, bei der Gleisverlegung gleich zwei zweiadrige Kabel links oder rechts neben dem Bahndamm mitzuführen. Ein Kabel liefert uns den benötigten Fahrstrom. Für den MZS-Betrieb benötigen wir ein zweiadriges Kabel mit einem Querschnitt von 1,5 Millimetern, für den Analogbetrieb reichen 0,75 Millimeter. In bestimmten Abständen sollte eine Einspeisung des Fahrstroms an den Gleisen erfolgen. Bei Verlegung langer Flexgleise geschieht das etwa alle vier Meter, bei kürzeren Gleisstücken werden auch kürzere Abschnitte empfohlen. Unmittelbar vor und nach Weichen sollte grundsätzlich eine Einspeisung von Fahrstrom erfolgen. LGBler, die ihre Anlage analog betreiben und die Weichen elektrisch schalten wollen, müssen außerdem pro Weiche jeweils ein weiteres zweiadriges Kabel vom Schaltpult bis zur jeweiligen Weiche verlegen. Sparen kann man sich diesen Aufwand, wenn man die Weichen manuell bedient oder Federweichen verwendet, bei denen die Weichenzungen in eine Richtung festgelegt sind und in der Gegenrichtung aufgeschnitten werden. Beim Digitalbetrieb mit dem MZS gibt es dieses Problem nicht. Hier werden keine zusätzlichen Kabel für das Schalten der Weichen benötigt. Das zweite zweiadrige Kabel, das neben dem Bahndamm mitgeführt werden sollte, dient der Versorgung von Leuchten und anderem Zubehör mit Wechselstrom.

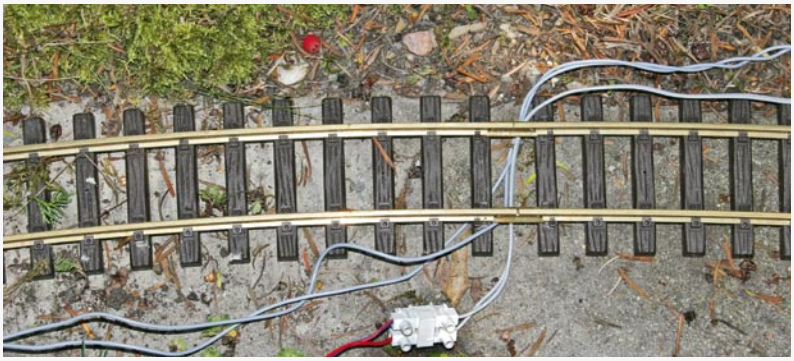
Tipp: Die LGB-Kabel aus dem Märklin-Sortiment sind sehr gut gegen Feuchtigkeit isoliert. Um sie vor Nagetieren und Mardern zu schützen, sollten die Kabel in Kunststoffrohren verlegt werden, die es preiswert im Baumarkt gibt. Diese Rohre sollten so beschaffen sein, dass man sie problemlos aufschneiden kann, wenn später zusätzliche Kabelabgriffe nötig werden.

Als Verteilerstellen eignen sich perfekt Röhrchen von Brausetabletten, da diese feuchtigkeitsgeschützt sind und die richtige Größe für die Aufnahme der Lüsterklemme haben. Bitte verwenden Sie ausschließlich Lüsterklemmen mit einem Innenleben aus V2A-Edelstahl. Anderes Metall verrostet im Garten schon nach kürzester Zeit.

Bahndamm und Böschung

In diesem kleinen Abschnitt greifen wir der Landschaftsgestaltung etwas vor. Dass wir uns diesem Thema zuwenden, mag zunächst etwas verwunderlich erscheinen; schließlich ist die LGB-Bahn in unserem Beispiel in die natürliche Landschaft eingebettet. Durch die vorhandene Geländeformation ist an einigen Stellen im Garten die Anlegung von Bahndämmen erforderlich. Diese Dämme entstehen links und rechts neben dem Gleis und manchmal auch gleichzeitig an beiden Seiten.
In unserem Beispiel wird das Anlegen eines Bahndammes im Bereich der Brücken notwendig. Auch hier ähnelt unsere Modellbahn der großen Eisenbahn. Der Bahndamm erfüllt mehrere Aufgaben: Zunächst hebt er die Gleislage auf das erforderliche Niveau über dem natürlichen Gelände. Die An- oder Aufschüttung bietet der Gleislage die erforderliche Stabilität gegen ein Verrutschen beim Bahnbetrieb. Anders als beim Vorbild hat unser Bahndamm gleichzeitig noch die Aufgabe, den Unterbau zu kaschieren, denn die unter dem Gleis und dem Schotter sichtbaren Rasenkantensteine würden sehr schnell die Illusion einer naturgetreuen Eisenbahn zerstören.
Bis zu einer Neigung von 45 Grad kann man den Bahndamm auf natürliche Weise durch Begrünen sichern. Ist die Böschung stärker, sollte der Untergrund zunächst mit Beton gesichert beziehungsweise gestaltet werden. Die restliche Gestaltung erfolgt mit Kies. Auch hier wird der Untergrund wieder mit Wasser besprüht, das mit Spülmittel versetzt wurde, bevor unser Leim-Wasser-gemisch (analog zur Vorgehensweise beim Einschottern) über den Kies verteilt wird. Durch die Hanglage rutscht überflüssiger Kies nach unten und kann wieder verwendet werden.
Tipp: Schauen Sie sich im Baustoff- und Natursteinhandel oder in Gartencentern mit Mustergärten um. Sie werden staunen, wie viele Anregungen Sie dort für die kreative Arbeit an Ihrer Anlage erhalten.

Text und Fotos: Thomas Bradler



Lüsterklemmen mit Edelstahl-Innenleben werden an Verteilstellen benötigt – oder wenn zwei Kabel miteinander zu verbinden sind.

Die Kabel werden unmittelbar neben dem Schotterbett verlegt.

Zum Schutz vor Nagetieren oder Mardern dienen Kunststoffrohre.

Abschnitt Bahndamm: Nun wird Leim in ausreichender Menge über den Kies gegossen.

LGB-Highlight 2010: Ge 4/4 II

Die wichtigsten Daten der Ge 4/4 II (Artikelnr. 28434):

- Elektrolokomotive der Rhätischen Bahn in der grünen Farbgebung der Epoche IV.
- Umfangreiche Ausstattung wie Mehrzugsteuerung.
- Umfangreiche Soundfunktionen.
- Elektrisch heb- und senkbare Stromabnehmer und Führerstandbeleuchtung.
- Ausgestattet mit zwei zugkräftigen Elektromotoren.
- Haftreifen.
- Modellgewicht ca. 4200 g. Länge über Puffer ca. 57 cm.