1 CLUB NEWS 2012

LGB CLUB

Exklusiv für Mitglieder
Clubreise durch die Schweiz
Tipp: Die ideale LGB-Anlage

Premiere: Top-Modelle 2012
RhB-Triebwagen „Allegra“
Schnellzuglegende E 10

Top-Modelle: Die neue Generation der RhB-Triebzüge ABe 8/12 „Allegra“ heißt die Reisenden willkommen. LGB stellt gleich zwei der rassig roten Triebzüge auf die Schienen – die beiden Neukonstruktionen sind ihren dreiteiligen Vorbildern originalgetreu nachempfunden.

Inhalt Ausgabe 01/2012

Detail

News: Alle Clubleistungen 2012 im Überblick/Museumswagen 2012 beim Fachhändler bestellen 4

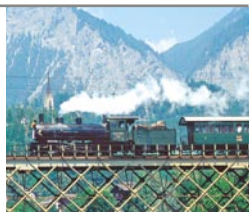
Top-Modelle 2012: RhB-Triebwagen ABe 8/12 „Allegra“ in zweifacher Ausführung und die legendäre E 10 der Deutschen Bundesbahn ..... 6 ►

Jetzt im Fachhandel: Aktuelle LGB-Modelle 10

Szene

Clubreise: Kultur, Vielfalt und Natur – Clubmitglieder kommen im Sommer in den Genuss, die schöne Ferienregion Graubünden in der Schweiz kennenzulernen ..... 12 ►

Anlagenporträt: Die außergewöhnliche Indoor-LGB-Anlage der Berliner Spur II Freunde bietet Anregungen zum Nachbauen 14



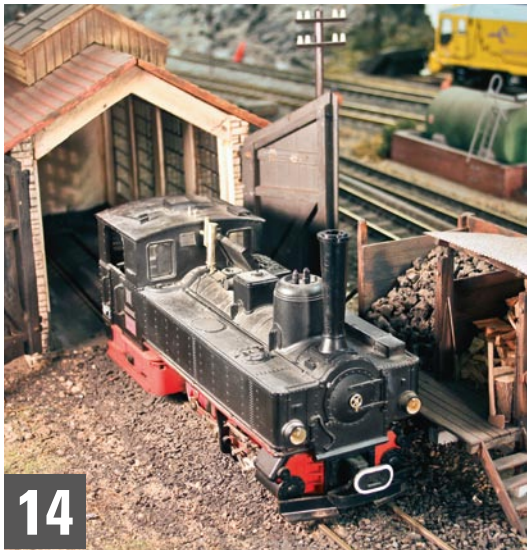
Service

Anlagenbau: Pünktlich zum neuen Jahr startet die neue Serie –„Die ideale LGB-Anlage“/Bahnhof, Brücken, Wasser – wir geben Ideen und Tipps, wie man eine Gartenbahnanlage gestalten kann 20

LGB-Neuheit: Die legendäre RhB-Dampflok G 3/4 „Thusis“ begeistert mit toller Optik und vielfältigen Soundfunktionen ..... 24 ►

Editorial/Impressum 3

In der Club-Aussendung 01/2012 finden Sie folgende Beilagen: LGB-News 01/2012, Märklin Magazin 01/2012, LGB Neuheiten-Prospekt 2012, Bestellcoupon Museumswagen 2012, DVD Märklin TV „Best of 2010/2011“.



LGB im Untergrund: Die Hobbybahner aus Berlin haben ihre Indoor-Anlage in einem ehemaligen U-Bahn-Tunnel gebaut.

Lebendiger Garten: Ein Bahnhof bildet auf vielen Gartenbahnanlagen den Mittelpunkt – mit Empfangsgebäude, Bahnsteig und Figuren lassen sich realistische Szenen nachstellen.

Ihr direkter Draht zu uns

Kundenbetreuung

Clubhotline:
Telefonisch Montag – Freitag
von 10.00 – 18.30 Uhr
Telefon: +49 (0) 71 61/6 08-2 13 • Fax: -3 08
E-Mail: club@lgb.de

Produkte und Technik
Reparaturen und Reklamationen, Ersatzteile:
Telefonisch Montag – Freitag
von 10.00 – 18.30 Uhr
Telefon **Inland**: 0 90 01/6 08-2 22 (49 Ct./Min. aus dem deutschen Festnetz, Mobiltarife abweichend)
Telefon **Ausland**: +49 (0) 71 61/6 08-2 22
Fax: +49 (0) 71 61/6 08-2 25
E-Mail: service@maerklin.de

Internet
www.lgb.de
club.maerklin.de

Ziehen Sie 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,

in der aktuellen Ausgabe stellen wir Ihnen die Modell-Highlights für 2012 vor. Besonders stolz sind wir auf unsere neuen LGB-Top-Modelle: Der moderne RhB-Triebzug ABe 8/12 mit dem klangvollen Namen „Allegra“ kommt als Neukonstruktion gleich in zweifacher Ausführung, unter anderem mit einer Sonderlackierung „100 Jahre Berninabahn“. Begeistern wird auch das dritte Top-Modell im Bunde: Die Schnellzuglegende E 10 der Deutschen Bundesbahn, die sogenannte Kasten-E-Lok. Außerdem bieten wir Ihnen in dieser Ausgabe eine ausführliche Übersicht auf das Clubjahr 2012.
Wir verkürzen die Wartezeit auf die Freiluftsaison und stellen die Berliner Spur II Freunde samt außergewöhnlicher Indoor-Anlage vor – dort treffen gleich drei Spurweiten aufeinander. Und als neuen Kooperationspartner begrüßen wir die Dresdner Parkeisenbahn. Für jeden Gartenbahner gibt es eine andere Vorstellung von der individuellen Anlage – wir geben Tipps und zeigen, wie eine LGB-Anlage aussehen kann. Im Serviceteil starten wir deshalb die neue Bauserie „Die ideale Anlage“. Als weiteres Highlight präsentieren wir Ihnen eine Clubreise in die Schweiz: Die Reise führt im legendären „Rhätischen Krokodil“ in das malerische Graubünden, einen der schönsten Kantone der Schweiz. Wir freuen uns auf ein spannendes neues Clubjahr und wünschen Ihnen viel Freude mit den LGB-News.

Ihr LGB-Clubteam

Impressum

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

Märklin-Kundenclubs
Silvia Römpp (verantwortlich)

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

Gestaltung
Gerhard Baumann GmbH & Co. KG

Fotos
Soweit nicht anders angegeben: LGB-Club.
Alle Terminangaben ohne Gewähr.
D 181753 – 01 2012 © 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.

LGB-Clubjahr 2012

LGB-Clubmitgliedschaft lohnt sich

Mehr wissen als andere – für Clubmitglieder kein Problem: Zum Leistungspaket gehört das **Märklin Magazin**, das sechsmal im Jahr den LGB-Aussendungen beiliegt – ebenso die **Clubnews**, die vertiefend berichten über Modelle, die Marke LGB und die Clubgemeinschaft. Aktuelle Informationen sendet Märklin TV – nur Clubmitglieder haben Zugriff auf das **Märklin TV-Archiv**. Und für den Rückblick erhält jedes Clubmitglied zweimal im Jahr auf **DVD** eine Chronik der wichtigsten Ereignisse rund um LGB und die Eisenbahnwelt. Die Premiumkundschaft zahlt sich also aus. Mit der Aussendung im April erhalten Clubmitglieder einen Coupon, mit dem sie den fotografisch opulent gestalteten **LGB-Katalog** bei ihrem Händler bestellen können. Die **Clubkarte** geht den Mitgliedern mit der Bestätigung für das neue Clubjahr zu. Das Passwort zum Einloggen auf die Clubseiten unter http://club.maerklin.de ist für alle neuen Mitglieder auf dem Begleitschreiben aufgedruckt. Mitglieder aus den Vorjahren müssen ihr Passwort nicht ändern. Mit der Clubkarte erhalten sie **Vergünstigungen** bei Veranstaltungen und zahlreichen Kooperationspartnern des Clubs – die Übersicht erscheint in den LGB-Clubnews 02/2012.

„Fahrplan" 2012*

Ausgabe	Erscheinungstermin	Beilagen
1	Anfang Februar	DVD Märklin TV „Best of 2010/11" Bestellcoupon für: Museumswagen 2012
2	Anfang April	Bestellcoupon Katalog 2012
3	Anfang Juni	DVD „Ein Jahr mit LGB" I
4	Anfang August	
5	Anfang Oktober	
6	Anfang Dezember	DVD „Ein Jahr mit LGB" II

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

Und so erhalten Sie die Leistungen:

Unsere „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 auf den Clubseiten unter http://club.maerklin.de.
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 bitte rechtzeitig mit. Unsere Sendungen werden als Pressepost versandt – ein Nachsendeauftrag reicht daher nicht aus.

Inhalt der Postsendungen.
Wenn Ihnen unsere Sendungen vorliegen, prüfen Sie bitte als Erstes den Inhalt. Auf Seite 2 in den Clubnews finden Sie alle Beilagen aufgeführt, die enthalten sein müssten. Werfen Sie den Briefumschlag vorher nicht weg, da eventuell im Inneren Beilagen haften bleiben. Falls etwas fehlen sollte, melden Sie sich umgehend. Bei Reklamationen, die teilweise erst Monate später eingehen, sind sonst die meisten Bestandteile vergriffen oder wichtige Termine (Produkt-Bestellfristen etc.) verstrichen.

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

Märklin Magazin
PressUp GmbH
Postfach 70 13 11
22013 Hamburg
Deutschland

Telefon: +49 (0) 40 / 4 14 48 - 467
Fax: +49 (0) 40 / 4 14 48 - 499
E-Mail: maerklin-magazin@pressup.de

Exklusiv: Museumswagen 2012

Traditionell sind Firmen aus Göppingen und der Region Partner der Museumswagen. In diesem Jahr ist das die Firma Mink Bürsten – einer der bedeutendsten Hersteller für Industriebürsten in Deutschland. Das Unternehmen stellt jährlich mehr als sechs Millionen Bürsten her. Transportiert werden diese auch per Bahn. Wie das funktioniert, zeigen die Museumswagen 2012. **Zwar gibt es keinen LGB-Museumswagen 2012, jedoch können Clubmitglieder in diesem Jahr die Museumswagen von Märklin und Trix erstmalig sogar direkt über ihren Fachhändler beziehen – der Bestellcoupon liegt dieser Aussendung bei.**
In Märklin-H0 erscheint ein Rungenwagen Kklm 433 mit abgedeckten Gütern der Firma Mink Bürsten (Art. 48112) sowie ein LKW-Modell aus Metall. Ähnlich gestaltet und ohne LKW ist der Wagen in Spur 1 (Art. 58499). Z-Freunde können sich auf einen Rungenwagen mit 20-Fuß-Container und VW-Pritschenwagen mit der Werbebeschriftung der Firma „Mink-Bürsten“ freuen (Art. 80023). Das Lieferfahrzeug, ein VW-Bus aus Metall, ist in realistischer Farbgebung gestaltet. Das Set ist in einer Blechdose verpackt. In Trix-H0 erscheint der Rungenwagen Kklm 430 der Deutschen Bundesbahn mit einer Transportkiste und einem LKW-Modell aus Metall (Art. 24093). Das Minitrix-Modell zeigt ebenfalls einen Rungenwagen Klms 440 mit Transportkiste (Art. 15366) im Zustand um 1966. Die Kiste ist aus echtem Holz und mit der Werbebeschriftung „Mink-Bürsten“ versehen.

Museumswagen-Set H0 2012 (Art. 48112)

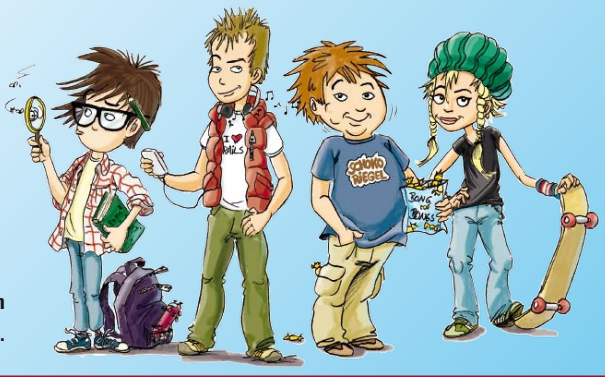
Museumswagen-Set Trix H0 2012 (Art. 24093)

Museumswagen Spur 1 2012 (Art. 58499)

Neu in 2012: „Kids – der Märklin Fanclub“

Unterhaltung im neuen Design: Die Kidsclub-News erscheinen 12-mal im Jahr

Seit Anfang der 90er-Jahre begeistert der Märklin Kinderclub „1.FC Märklin“ mit seinen Berichten, Spielen, Comics, Veranstaltungen und seinen vielseitigen Leistungen die jüngere Generation. Im Laufe der Jahre gab es einige Änderungen, die alle dazu beigetragen haben, die wunderbare Welt der Modelleisenbahn in die Herzen der Kinder zu tragen. Doch nun ist es Zeit, ein neues Kapitel beim Märklin Kinderclub aufzuschlagen. Der Start der neuen Produktserie Märklin my world gab den Anstoß für ein neues Konzept. Der Einstieg in die Modellbahnwelt wird nun noch attraktiver. Der ehemalige „1.FC Märklin“ heißt jetzt „Kids – der Märklin Fanclub“. Er bietet Kindern pädagogisch wertvolle Unterhaltung und überzeugt mit klarem, frischem Design und bunter Themenvielfalt. Neben den bisherigen Unterhaltungs- und Informationswerten kommen neue, attraktive Inhalte auch außerhalb der Eisen- und Modellbahnwelt hinzu. Für spannende Abenteuer sorgen beim Kidsclub künftig vier neue Helden – die coolen Comicfiguren nehmen die Kids-Mitglieder mit auf ihre tollen Abenteuer im Fanclub. Nicht nur das Magazin erscheint im neuen Design, sondern auch die Webseite. Unter **www.maerklinfanclub.de** gibt es ab Februar 2012 die neuen Inhalte des Clubs: Spiele, Information, Unterhaltung, Interaktion – alles in einer übersichtlichen und verständlichen Darstellung. Für Mitglieder gibt es einen geschützten Bereich. Das neue Clubheft erscheint **12-mal im Jahr,** also doppelt so häufig wie bisher, und umfasst jeweils 20 Seiten. Jedes Mitglied erhält eine neue **Clubkarte**. Diese kann bei den Kooperationspartnern genutzt werden, um Vergünstigungen zu erhalten. Beim Magazin gibt es interessante Beilagen und einmal im Jahr kann jedes Mitglied einen **Jahreswagen** erwerben. Der Märklin **H0-Jahreskatalog** rundet das Paket ab. Der Jahresbeitrag für den neuen Kidsclub beträgt 12 Euro.



Neues Konzept, neue Inhalte: „Kids – der Märklin Fanclub“ erobert in diesem Jahr die Kinderzimmer mit vier neuen Helden und tollen Abenteuern.

LGB Top-Modelle

Rote Hingucker: Seit 2010 fahren die modernen Triebwagen ABe 8/12 der RhB – das Graubündener Wappen ziert den Triebkopf der „Allegra"-Fahrzeuge.

Foto: David Gubler

LGB-Top-Modelle 2012: RhB-Triebwagen ABe 8/12 „Allegra"

„Grüezi" aus der Schweiz

„Allegra" – so heißt die Rhätische Bahn ihre Bernina-Express-Fahrgäste mit der neuesten Generation von Triebzügen willkommen. Die rassigen Roten bereichern gleich in zweifacher Ausführung als Top-Modelle das LGB-Sortiment.

Produkt-Highlights:

- Komplette Neukonstruktion – vorbildgetreue Beschriftung und Lackierung
- Vorbildgerecht nachgebildeter, beleuchteter Führerstand, Fahrpult und Inneneinrichtung – digital schaltbar
- Triebköpfe verfügen jeweils über einen eingebauten Bühler-Motor (zwei Motoren pro Modell)
- Türen am Triebwagen lassen sich öffnen; LED-Spitzenbeleuchtung wechselt mit Fahrtrichtung
- Treibwagen verfügen über zwei Mehrzwecksteckdosen, Haftreifen, Federpuffer, Schneeräumer und mehrstufigen Betriebsartenwahl-Schalter
- Beigelegte Infobroschüre über die Bernina-Linie und das Jubiläum 2010

Besser kann ein Jubiläum nicht gefeiert werden: Pünktlich zum 100-jährigen Bestehen der Berninabahn starteten die RhB-Triebzüge „Allegra" im Frühjahr 2010 ihren Dienst. Die Triebwagen der Bauart ABe 8/12 wurden speziell konzipiert für den Einsatz auf der Gleichstromlinie über den berühmten Berninapass sowie für das mit Wechselstrom elektrifizierte Stammnetz der RhB. Der erste von der Firma Stadler Rail entwickelte „Allegra", übersetzt „die Fröhliche", wurde im Oktober 2009 ausgeliefert. Die formschönen Triebwagen gelten schon jetzt als Meilenstein für die Personenbeförderung der Rhätischen Bahn.
Die „Allegra"-Triebzüge verkehren als Bernina-Express zwischen Chur und Tirano, im Churer Rheintal, aber auch auf der Arosa-Linie und sorgen für pures Reisevergnügen. Die Triebzüge mit dem wohlklingenden Namen besitzen

komfortabel eingerichtete und klimatisierte 1.- und 2.-Klasse-Abteile mit insgesamt 100 Sitzplätzen. Die Dauerleistung der Triebwagen liegt mit 2.400 kW im Gleichstrom- und 2.600 kW im Wechselstromnetz annähernd so hoch wie bei der GE 4/4 III, der stärksten Lokomotive der RhB. 2010 erzielte der Triebwagen mit der Betriebsnummer 3502 im Vereinatunnel mit 145 km/h sogar einen Geschwindigkeitsweltrekord auf der Meterspur.

Top-Modell 100 Jahre Bernina

Bei den beiden jeweils dreiteiligen LGB-Top-Modellen (Art. 20220 und Art. 20225) handelt es sich um komplette Neukonstruktionen. Für eine hohe Zugkraft sorgen zwei Bühler-Motoren – einer ist in jedem Triebkopf verbaut. Das LGB-Top-Modell mit der Artikelnummer 20225 ist mit einem Sonderlogo „100 Jahre Bernina“ versehen. Zudem verfügt das Modell über umfangreiche Soundfunktionen und ein MZS-Decoder. Absolutes Highlight: Die Pantographen heben und senken sich automatisch in Fahrtrichtung. Weitere Details sind Spiegel, Scheibenwischer, Antennen und Bremsschläuche – alles vorbildgerecht nachempfunden, genau wie die Farbgebung und Beschriftung der Triebwagen.

Foto: Rhätische Bahn/Jürgen Boegelsbacher

Detailgetreu: Die LGB-Top-Modelle sind dem dreiteiligen Vorbild der „Allegra“-Triebzüge präzise nachempfunden.

Das zweite Top-Modell (Art. 20220) verfügt ebenfalls über interessante Ausstattungsmerkmale: DCC-Schnittstelle, zwei Mehrzwecksteckdosen, Haftreifen sowie Schneeräumer. Zudem sind alle Fahrzeugteile mit Metallrädern versehen.

Text: L. Wiegand

Wahnsinnsaussicht: Im Bernina-Express geht es mit dem „Allegra“ durch die schönsten Naturlandschaften der Schweiz.

Foto: Hansueli Krapf

Gelungene Konstruktion: Die Kasten-E 10 in Blau der Epoche III – die Stirnlampen und Griffstangen weisen auf die frühe Bauserie hin. Die Betriebsnummer sitzt unter der Zierlinie.

LGB-Top-Modell 2012: Die Elektrolok E 10 der DB

Viel auf dem Kasten

Robust, schnörkellos, anpassungsfähig: Die Elektrolok E 10 der Deutschen Bundesbahn gilt als Rückgrat des Zugverkehrs in der Nachkriegszeit – die Schnellzuglegende kommt nun als LGB-Top-Modell.

Die gelungene Konstruktion der E 10 prägte mehr als 50 Jahre den Eisenbahnverkehr in Deutschland. Ihren großen Erfolg hatte die Schnellzuglok nicht nur im Nachkriegs-Deutschland, auch heute noch sind die verbliebenen E 10-Lokomotiven im Regionaldienst unterwegs. Insgesamt 379 Maschinen in fünf verschiedenen Serien wurden gebaut – eine von ihnen die sogenannte Kasten-E 10. Die 85 t schwere und 3.700 kW starke Lok änderte während ihrer Amtszeit ihr Erscheinungsbild durch zahlreiche Umbauten und Modernisierungen, ebenso wie durch Lackierungen sowie der Umbenennung der Baureihe – ab 1968 hieß die E 10 dann BR 110.

Beim LGB-Top-Modell (Art. 20750) handelt es sich um eine komplette Neukonstruktion in stahlblauer Farbgebung der Epoche III – der Lieferzustand ist um ca. 1958. Die sogenannte Kasten-E 10 verfügt über eine umlaufende Regenrinne, Schweiger-Lüfter und drei Stirnlampen. Doch nicht nur ihr Äußeres überzeugt, auch die technische Ausstattung ist bemerkenswert: Zwei Motoren, beide Drehgestelle und alle Achsen sind angetrieben, eine DCC-Schnittstelle und Haftreifen gehören ebenso dazu wie die Spitzenbeleuchtung, die natürlich mit Fahrtrichtung wechselt.

Unverwechselbares Gesicht: Die tiefsitzenden Lampen verleihen der Kasten-E 10 ihr markantes Äußeres.

Text: L. Wiegand / Fotos: A. Schöppner, GNU: Benedictus

Neue Kooperationspartner

LGB-Clubmitglieder erhalten bei unseren Kooperationspartnern ganz besondere Vergünstigungen. Hier stellen wir Ihnen unsere Partner vor.

Dresdner Parkeisenbahn

Staatliche Schlösser, Burgen und Gärten Sachsen
Großer Garten, 01219 Dresden
Telefon: +49 (0) 3 51/44 56-795
E-Mail: parkeisenbahn@schloesserland-sachsen.de
Homepage: www.dresdner-parkeisenbahn.de

Betriebszeiten 2012: Saisoneröffnung am 5. April, 15–18 Uhr. 6. April bis 30. September, Dienstag bis Sonntag und an Feiertagen von 10–18 Uhr geöffnet. 1. bis 28. Oktober Sa., So. und an Feiertagen von 10–18 Uhr. Weitere Infos auch im Internet.

Schienengeräusche, laute Lokomotivsignale und dichte Rauchwolken unter den Baumkronen: Besucher des Großen Gartens in Dresden horchen verwundert auf, wenn sich die Dresdner Parkeisenbahn von Weitem ankündigt. Der Liliputzug von 381 mm Spurweite nimmt in den Sommermonaten Tausende kleiner und großer Passagiere auf eine Rundreise durch den Park mit. Das Besondere daran: Der Fahrbetrieb bei der Dresdner Parkeisenbahn wird von Kindern und Jugendlichen in ihrer Freizeit geleistet. So wie bei den einstigen Pioniereisenbahnen üblich, sind Kinder und Jugendliche als Aufsicht, Fahrdienstleiter oder Zugbegleiter im Einsatz – lediglich Lokführer und Bahnhofsleiter sind Erwachsene. Seit mehr als 60 Jahren befahren die Dampfloks „Lisa“ und „Moritz“ und zwei EA-Loks die 5,6 km lange und erlebnisreiche Strecke im Stadtzentrum. Unterwegs halten sie an fünf Bahnhöfen, darunter auch am Tiergehege am Zoologischen Garten, am eindrucksvollen Palais und am Carolsee, der nach der Rundfahrt zu einer romantischen Gondelfahrt einlädt.

» **Ihr Clubvorteil:** Clubmitglieder erhalten gegen Vorlage ihrer Clubkarte 10 Prozent Ermäßigung auf alle Fahrpreise.

Fotos: Dresdner Parkeisenbahn

Die LGB-Highlights

Neu im Fachgeschäft

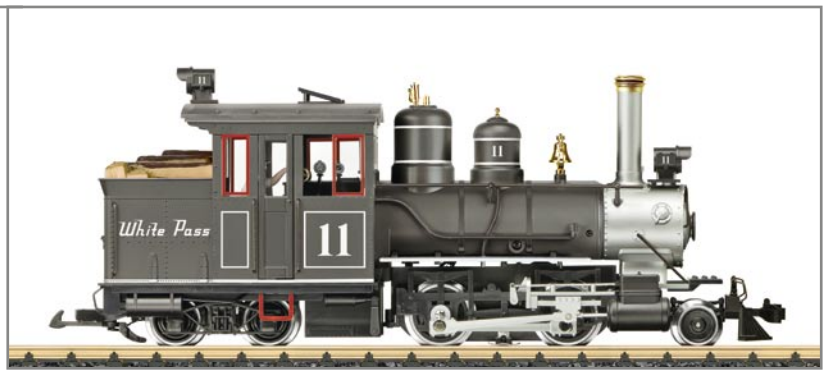
Eine US-Dampflok, deutsche Kleinlok und Rangierlok – das sind die ersten Highlights, auf die sich LGB-Freunde im neuen Jahr freuen können. Zwei amerikanische Tankcars ergänzen das bunte Sortiment – darunter auch das exklusive LGB-Clubmodell 2011 in „Baker's Chocolate"-Ausführung.

23930 DB Köf

Die Kleinloks der Gattung Köf übernahmen vielfältige Aufgaben auf Bahnhöfen bzw. Bahnbetriebswerken. Bei diesem Modell handelt es sich um eine teilweise Neukonstruktion. Die Lok der Baureihe Köf II der Deutschen Bundesbahn (DB) hat ein offenes Führerhaus. Das Modell ist ausgerüstet mit Speichenrädern und verfügt über eine vorbildgerechte Lackierung und Bedruckung sowie Lichtwechsel in Fahrtrichtung und MZS-Decoder onboard. Länge über Puffer: 26 cm.

26253 Forney Dampflok der White Pass und Yukon Railroad

Die Forney Dampflok in der Ausführung der White Pass hat die Loknummer 11. Das Modell verfügt über einen zugkräftigen Motor, Lichtwechsel in Fahrtrichtung, eine Mehrzwecksteckdose und eine Digital-Schnittstelle. Eine Nachrüstung mit einem MZS-Decoder ist problemlos möglich. Die Lok ist vorne mit einem Kuhfänger ausgerüstet. Länge über Puffer: 45 cm.

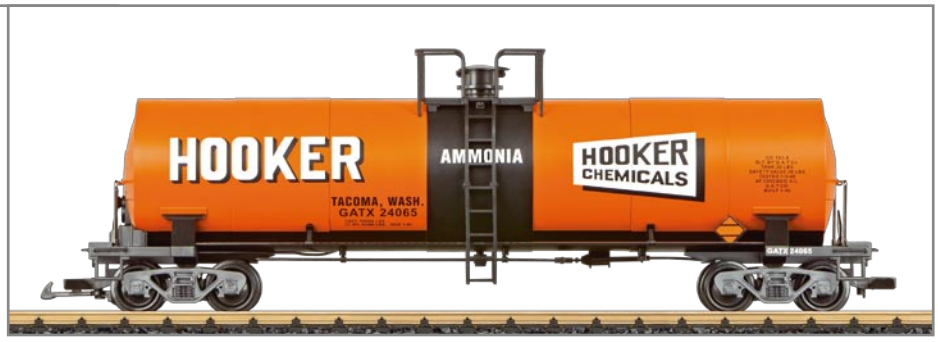


42919 LGB-Club Tankcar

Das typische amerikanische Tankcar in der Gestaltung „Baker´s Chocolate" ist exklusiv nur für LGB-Clubmitglieder erhältlich. Das Modell ist mit Metallradsätzen ausgestattet. Länge über Puffer: ca. 51 cm.

45870 Kesselwagen „Hooker Chemicals“

Moderner Tankwagentyp der amerikanischen Leasinggesellschaft für Schienenfahrzeuge GATX. Ausgeführt als vierachsiger Kesselwagen mit der Beschriftung der „Hooker Chemicals Plastics“. Gesamtlänge über Puffer: 50,5 cm.



21930 HSB Kö 199 012-6

Jetzt wieder im Handel: die Rangierlok 199 012-6 der HSB in der Ausführung der Epoche V. Die ursprünglich normalspurige Kö wurde in den 1980er-Jahren auf 1.000 mm Spurweite umgebaut und dient noch heute bei der HSB als Rangierlok. Vorbildgerechte Lackierung und Bedruckung. Beim Modell handelt es sich um eine komplette Formneuheit. Länge über Puffer: 26 cm.

Jetzt wieder lieferbar!

7. – 11. Juli 2012

Foto: Adrian Michael

Nostalgiereise für Clubmitglieder: Volldampf durch die Schweiz

Mit dem „Krokodil“ nach Graubünden

Kultur, Vielfalt und Natur: Graubünden ist die Schweizer Ferienregion Nummer eins. Die Kurorte Davos und St. Moritz machten den größten Schweizer Kanton auf der ganzen Welt berühmt. Clubmitglieder kommen in diesem Sommer auf einer exklusiven Reise in den Genuss seiner landschaftlichen Schönheit.

Ein einmaliges Bahn- und Landschaftserlebnis in den Schweizer Alpen können alle Clubmitglieder in diesem Jahr buchen: Die Rhätische Bahn ist nicht nur für den Erhalt schöner Nostalgiefahrzeuge bekannt, sondern auch für ihre traumhaften Zugstrecken, darunter durch Graubünden – einem der landschaftlich schönsten Kantone der Schweiz. Dort gibt es einiges zu entdecken: 615 Seen, mehr als 900 Berggipfel und 150 Täler. Graubünden ist flächenmäßig der größte, mit knapp 192.000 Einwohnern jedoch zugleich der am dünnsten besiedelte Kanton. Seine Hauptstadt Chur ist gleichzeitig die älteste Stadt der Schweiz. Clubmitglieder können sich also auf eine erlebnisreiche fünftägige Reise mit dem legendären „Krokodil“ der Rhätischen Bahn freuen. Die berühmte Lok wird vor einen Sonderzug gespannt, der sich quer durch Prättigau hinauf bis nach Davos schlängelt. Die nächste Zugfahrt im Nostalgiewagen führt an malerischen Landschaften vorbei und entlang der steilen Bahnstrecke nach Arosa. Mit ordentlichem Volldampf zieht die Dampflok dann den Zug weiter durch die beeindruckende Kulisse des „Schweizer Grand Canyons“, der eindrucksvollen Vorderrheinschlucht. Während der Dampfzugfahrt geht es auch eng am Rheinufer entlang zu den weißen Felsen der Rheinschlucht, eine der spannendsten und schönsten Bahnstrecken in Graubünden. Damit alle

Landwasserviadukt: Die 65 m hohe und 136 m lange Eisenbahnbrücke (links) im Netz der Rhätischen Bahn gilt als ein Wahrzeichen der Bahngesellschaft.

Natur pur: Der malerische Palpuognasee liegt in der Nähe des berühmten Albulapasses im Schweizer Kanton Graubünden.

Reiseleistungen

- Bahnfahrt ab Ihrem DB-Bahnhof nach Maienfeld und zurück in der 2. Klasse
- Platzreservierung in Fernzügen
- 4 x Halbpension im ***-Hotel in Maienfeld
- Alle Transferbahnfahrten ab/bis Maienfeld
- Nostalgiesonderzugfahrt Landquart–Davos und zurück
- Bahnfahrt im Sonderwagen Chur–Arosa und zurück
- Nostalgiesonderzugfahrt durchs Rheintal und zurück
- Führung im Depot der RhB in Landquart
- Reiseleitung durch Bahnreisen Sutter, vorgesehen Gregor Sutter
- Informationsmaterial

Preise pro Person
DZ 1.560 Euro/EZ 1.680 Euro
Aufpreis Bahnfahrt 1. Klasse für Hin- und Rückreise 110 Euro

Clubmitglieder erhalten unter Angabe ihrer Mitgliedsnummer 5 % Ermäßigung auf den Reisepreis (Mitgliedsnummer bitte auf dem Anmeldeformular angeben). Die Ermäßigung gilt nur für die Mitglieder selbst.

Teilnehmerzahl:
Mindestens 30, maximal 40 Personen
(Bei Nichterreichen der Mindestteilnehmerzahl: Absage der Reise bis 1 Monat vor Reisebeginn, siehe unsere AGB.)

Teilnehmer die malerische Aussicht während der Fahrt genießen können, befördert der gemütlich eingerichtete Sonderzug maximal 40 Personen. Somit haben alle Clubmitglieder garantiert jeweils einen Fensterplatz und können nach Belieben filmen und fotografieren. Passende Motive gibt es allemal: Die Rückfahrt von Davos nach Maienfeld führt beispielsweise über den weltbekannten Landwasserviadukt und durch die enge Schynschlucht hinunter ins Rheintal. Die Clubmitglieder kommen aber nicht nur in den Genuss der landschaftlich so vielseitigen Schweiz, sondern erhalten abschließend auch Einblicke in die Werkstätten der Rhätischen Bahn.
Während der Reise steht Reiseleiter Gregor Sutter für Fragen zur Verfügung. Die Reiseteilnehmer sind im 3-Sterne-Hotel Maienfeld inklusive Halbpension untergebracht.

Foto: Rhätische Bahn

Absolut sehenswert: Entlang des Rheintals gibt es neben grandiosen Alpenpanoramen auch wildromantische Täler zu entdecken.

Infos zur Buchung:

Bahnreisen Sutter
Sickingerstraße 24
79856 Hinterzarten

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

Bahnhof Müllerburg: Die Mitglieder der Berliner Spur II Freunde e. V. gestalten seit 1990 ihre große Modulanlage – diese wächst Stück für Stück.

Anlagenporträt: LGB-Bahnhof der Berliner Spur II Freunde e. V.

Hobbybahn im Tunnel

Die Berliner Spur II Freunde e. V. bauen schon seit elf Jahren im Anhalter Bahnhof an ihrer Anlage – dort treffen gleich drei Spurweiten aufeinander: die 1.435 mm der Berliner S-Bahn sowie Regel- und Schmalspur im Maßstab 1:22,5.

Im Jahr 1985 erfolgte die Gründung der Interessengemeinschaft Spur II (IG Spur II). Wie es der Name schon sagt, kamen hier Gleichgesinnte zusammen, die gemeinsam dem Hobby in dieser Modellbahngröße nachgehen und Erfahrungen austauschen wollten. Bundesweit gibt es bereits mehrere Regionalgruppen, die sich auch an verschiedenen Modellbahnausstellungen beteiligen. In Berlin gründete sich im Februar 1987 eine Untergruppe der IG Spur II. Schnell war dann klar, dass man gemeinsam eine Modellbahnanlage bauen wollte. Und schon kam die erste Herausforderung: Bei den Größenverhältnissen des Maßstabs 1:22,5 mussten die benötigten Räume eine entsprechende Fläche aufweisen und trotzdem preisgünstig sein. Die LGB-Bahner wurden im Untergrund fündig. In den unterirdischen Anlagen des Anhalter Bahnhofs im damaligen Westteil Berlins wurde schließlich ein Versorgungstunnel das „Zuhause“ der Hobbybahner – der Tunnel wurde nicht länger von den Berliner

Für den Kreuzungsbahnhof Müllerburg wurde eigens ein Stellwerk gebaut, das fast wie in Stein gehauen wirkt.

„Was mag da wohl in der Kiste sein?", fragt sich dieser Bahnbeamte, der in seiner Freizeit die Oldtimer auf Schienen repariert. (Bild links)

Verkehrsbetrieben (BVG) genutzt. Im November 1987 wurde der Mietvertrag mit einem symbolischen Preis von 1,- DM im Jahr, zuzüglich 500,- DM für Strom, abgeschlossen. Bevor nun aber die Modellbahnanlage gebaut werden konnte, gingen etwas über zwei Jahre ins Land. Zunächst musste der Tunnel gründlich gereinigt, Licht verlegt und ca. 600 Quadratmeter Wände samt Decke gestrichen werden.

Die Anlage entsteht

Die ersten beiden Quadratmeter der Anlage wurden schließlich im Januar 1990 aufgestellt. Es dauerte ganze weitere sieben Jahre, bis Juli 1997, bis die Modellbahnanlage ihre kompletten Ausmaße erreicht hatte. Sie ist mittlerweile zwischen 2 und 2,40 m breit und stolze 54,6 m lang. Für den Unterbau wurden 120 m² Spanplatte, rund 1.100 Schrauben, 2.100 Holzdübel und etwa 2,5 kg Holzleim verarbeitet. Parallel dazu begann der Aufbau der Gleise und die Landschaftsgestaltung. Darüber hinaus entstanden viele Gebäude im Selbstbau konsequent im Maßstab 1:22,5. Vorhanden sind eine Normalspurstrecke (Spur II) und eine Schmalspurstrecke (LGB, Ilm). Während für die Spur II viele Loks und Wagen im Selbstbau entstanden sind, wird die Schmalspurstrecke mit handelsüblichen LGB-Modellen betrieben. Gefahren wird hier

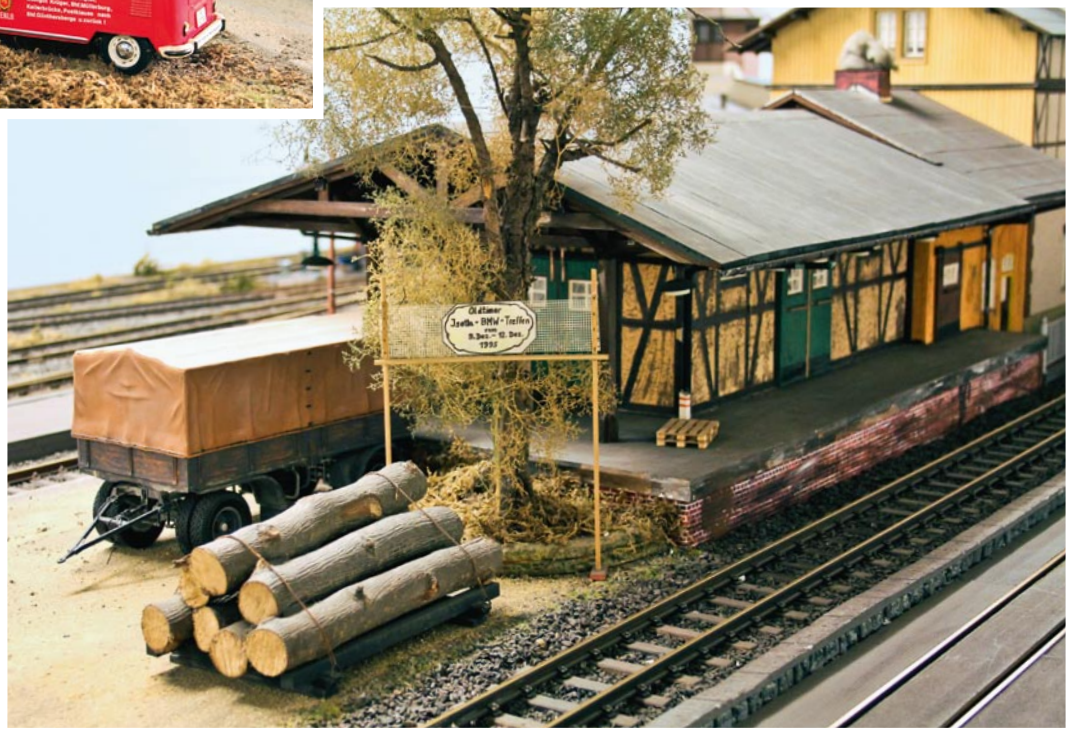
übrigens nicht im Kreis, sondern klassisch „von A nach B“.

Bahnbetrieb in Krahnheim

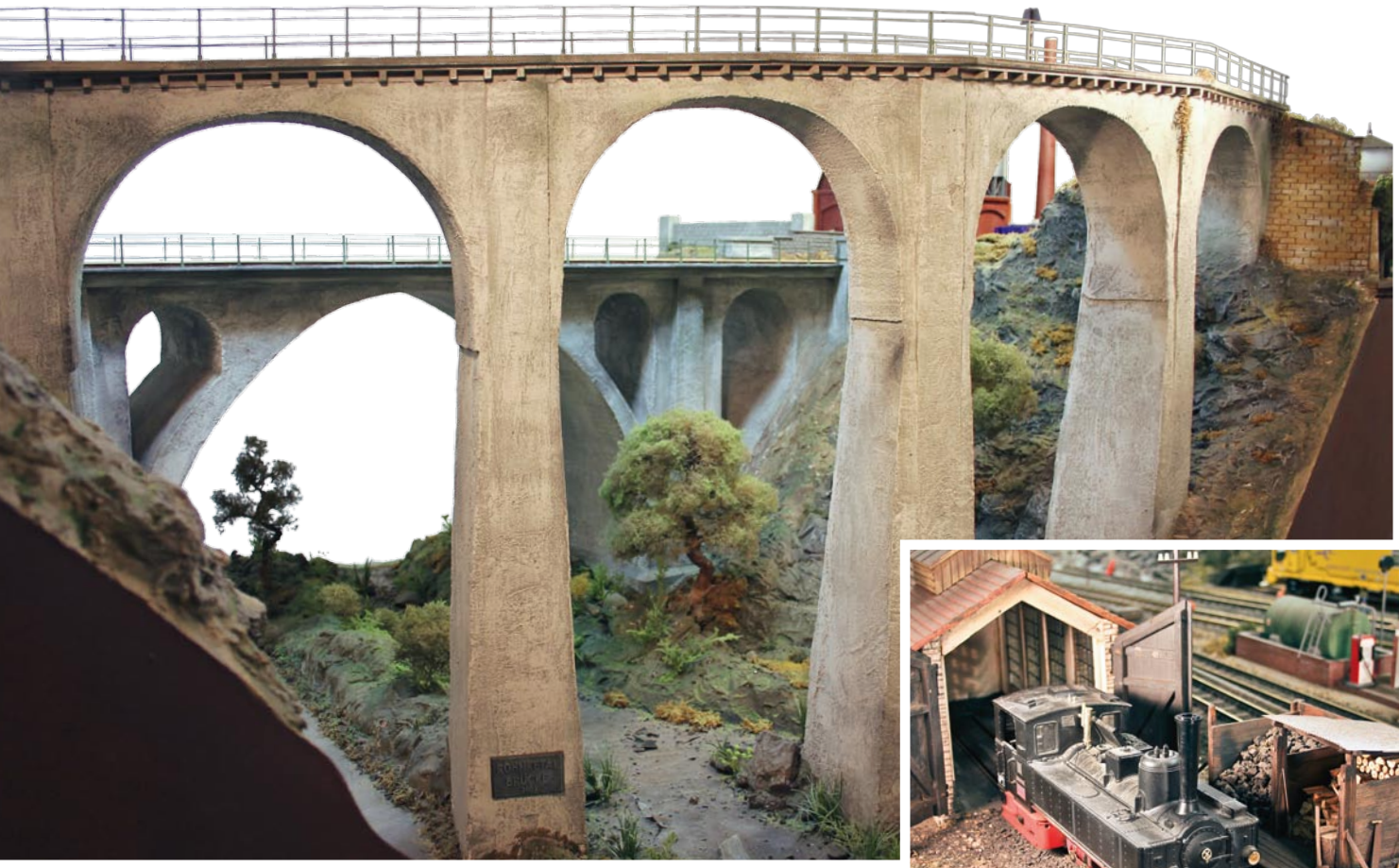
Wir sind mit einem Personenzug der Hauptbahn in Krahnheim angekommen und wollen von hier aus eine Fahrt mit der Schmalspurbahn unternehmen. Die Platzverhältnisse sind in Krahnheim für das kleine Bähnlein nicht optimal, und so gibt es einige betriebliche Besonderheiten. Die Züge, die aus Günthersberge kommend in Krahnheim einfahren, passieren zunächst die eigentlichen Bahnanlagen, danach die Rückseiten des Güterschuppens und des Bahnhofsgebäudes der Normalspurbahn, um schließlich an einem Stumpfgleis unmittelbar neben einer kleinen Straße zu enden.
Für die Reisenden ergeben sich dort gute Umsteigemöglichkeiten in die Züge der Normalspurbahn. Für das Zugpersonal des kleinen Personenzugs hingegen bedeutet das zusätzlichen Rangieraufwand. Nachdem alle Reisenden ausgestiegen sind, drückt die Lok den Zug zurück zum Umsetzgleis. Danach wird abgekuppelt und die Dampflok im Bereich des kleinen Bahnbetriebswerks restauriert. Hier gibt es alles, was so eine Maschine braucht – Kohle, Holz, Wasser und Schmierstoffe. Danach haben Lokführer und Heizer erst einmal Pause. Für die Eisenbahnfreunde ergibt sich

Über Stock und Stein: Wildromantisch geht es in diesem Abschnitt der Anlage zu (Bild oben).

Das Tal rund um die Müllerburg ist ein beliebtes Ausflugsziel. Neben der Bahn bieten auch Busunternehmer Ausflüge an.



An diesem Güterschuppen können Waren zwischen Schmalspur- und Normalspurbahn sowie dem Kraftverkehr umgeschlagen werden.



Die Rohnketalbrücke, ein für eine Schmalspurbahn gewaltiger Viadukt, überspannt ein weites Tal.

Nachdem die Dampflok ihre Reserven wieder aufgefüllt hat, bleibt noch etwas Zeit, bevor die nächste Zugleistung ansteht.

so die Möglichkeit, die Lok und auch das Bahnhofsumfeld ausgiebig zu fotografieren. Nach geraumer Zeit rückt die Abfahrt unseres Zuges näher. Die kleine Dampflok setzt sich vor den Zug und drückt die Wagen vorsichtig an Güterschuppen und Empfangsgebäude vorbei in das Stumpfgleis am Bahnsteig. Die Reisenden steigen ein und warten auf die Abfahrt des Zuges.

Eine Fahrt mit der Schmalspurbahn

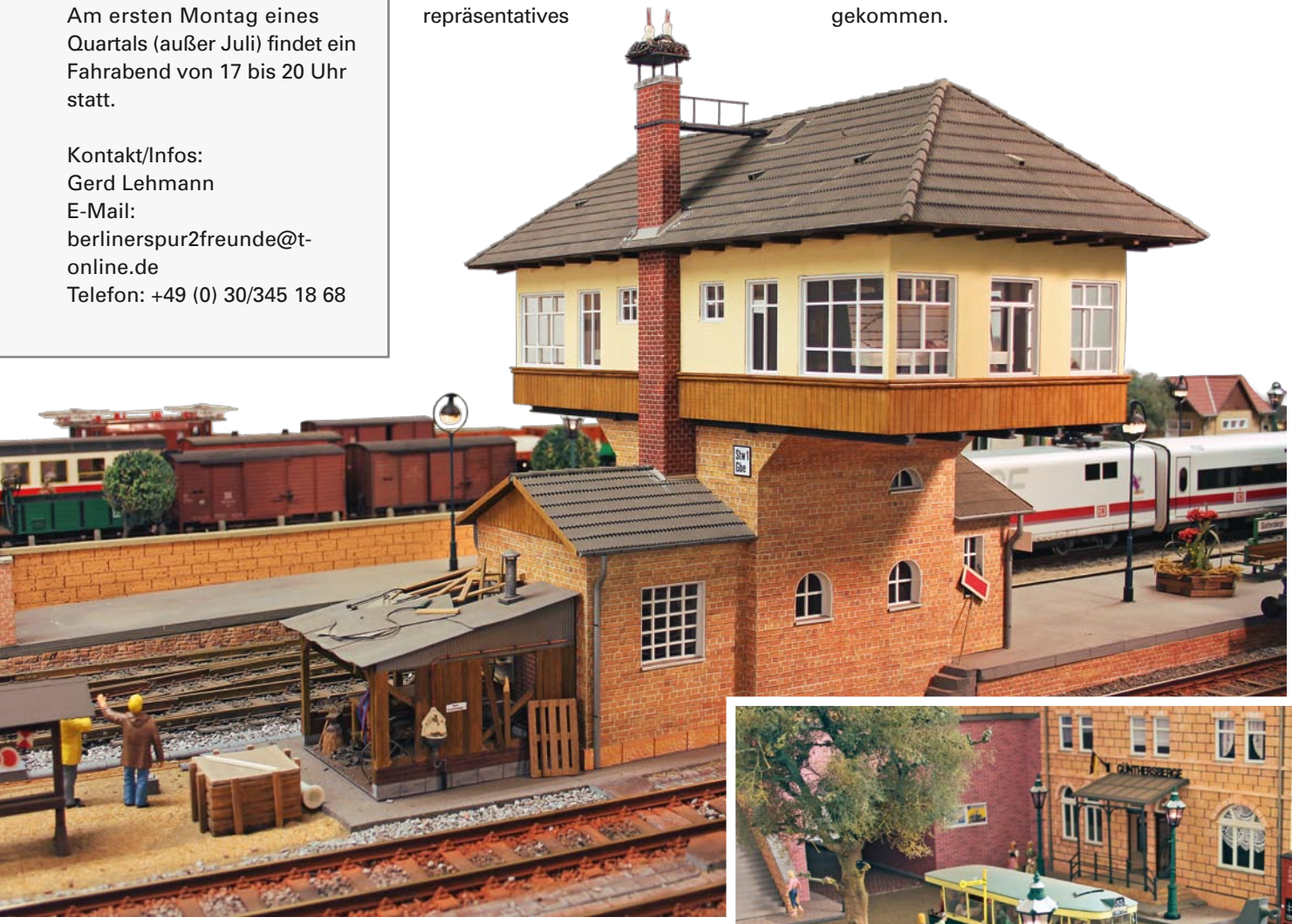
Der Heizer hat ein ordentliches Feuerbett in der Feuerbüchse aufgebaut, sodass der Dampfdruck die Sicherheitsventile zum Säuseln bringt. Dicker Qualm strömt aus dem Schornstein der kleinen Dampflok und verkündet die baldige Abfahrt des Zuges. Die Bahnaufsicht mit roter Mütze und der typischen Kelle steht schon bereit, um den Abfahrauftrag zu erteilen. Der prüfende Blick zur großen Bahnsteiguhr zeigt, dass es in einer Minute losgeht. Dann ist es endlich so weit: Mit einem Pfiff aus der Trillerpfeife und mit erhobener Kelle gibt die Aufsichtsbeamtin dem Zugpersonal das Zeichen zur Abfahrt. Der Lokführer quittiert den Auftrag mit einem kurzen Pfiff der Lokomotive – unter ständigem Bimmeln setzt sich der Zug langsam in Bewegung. Zunächst geht die Fahrt nur im Schritttempo voran, denn die Gleise liegen in diesem Abschnitt mitten auf der Bahnhofsstraße. Nach der Vorbeifahrt am Güterschuppen geht die Reise auf eigenem Bahnkörper weiter. Die Fahrgäste passieren nun die eigentlichen Gleisanlagen des Schmalspurteils von Krahnheim. An der Ladestraße wird gerade ein Güterwagen entladen, während in der Abstellgruppe weitere Güterwagen und einige Personenwagen auf die nächsten Einsätze warten. Nach der Vorbeifahrt am kleinen Lokschuppen nebst Kohlebansen und Wasserkran erreicht der Zug auch die Ausfahrweiche des Bahnhofs Krahnheim. Jetzt wird er deutlich schneller. Die Lok macht ordentlich Dampf und nimmt Anlauf für die starke Steigung, die nun vor ihr liegt. Aus dem Abteilfenster fällt der Blick hinunter auf die Gleise der Haupt-

LGB-Anlage live erleben:

Wenn auch Sie diese Bahn erleben möchten, haben Sie mehrere Möglichkeiten dazu. Die Berliner Spur II-Freunde e. V., die im Februar dieses Jahres ihr 25-jähriges Bestehen feiern können, treffen sich regelmäßig montags zum Clubabend. Dabei bauen die Mitglieder kontinuierlich die Anlage und Modelle weiter. Am ersten Montag eines Quartals (außer Juli) findet ein Fahrabend von 17 bis 20 Uhr statt.

Kontakt/Infos:
Gerd Lehmann
E-Mail:
berlinerspur2freunde@t-online.de
Telefon: +49 (0) 30/345 18 68

strecke, die bald in einem Tunnel verschwinden. Stark qualmend erklimmt die Lok den kleinen Gebirgskamm. Plötzlich ist der Scheitelpunkt der Strecke erreicht. Lokführer und Heizer haben den schwierigsten Teil der Fahrt bravourös gemeistert. Nun heißt es, den Regler zurücknehmen und den Zug langsam ausrollen lassen.
Zunächst wird noch eine große Brücke passiert und dann ist auch schon der Bahnhof Müllerburg erreicht. Die Station verfügt über zwei durchgehende Gleise, ein repräsentatives Empfangsgebäude, Ladestraße und Güterschuppen sowie einen einständigen Lokschuppen. Betrieblich dient sie als Kreuzungsbahnhof. In Müllerburg verlassen zahlreiche Reisende den Zug, die von hier aus Wanderungen unternehmen wollen.
Wir bringen uns am Bahnsteig mit unseren Fotoapparaten in Position, denn gleich wird ein Güterzug aus der Gegenrichtung einfahren. Nach dem letzten Unwetter hatte es viel Holzbruch gegeben, der nun mit der Bahn abgefahren wird. Ein willkommenes Transportgut, ist doch sonst der Güterverkehr inzwischen schon weitgehend zum Erliegen gekommen.



Das Stellwerk von Günthersberge entstand wie fast alle Gebäude der Anlage im Selbstbau.

In Günthersberge endet die Schmalspurstrecke vor dem imposanten Bahnhofsgebäude – hier können die Fahrgäste in die Hauptbahn umsteigen.

Der Lokschuppen in Müllerburg wird für den Betriebsdienst nicht mehr benötigt. Der Bereich rund um das Lokschuppengleis dient inzwischen als Lagerplatz für Baumaterial.

Die Fahrgäste stärken sich nach einer gelungenen Ausflugsfahrt auf dem Bahnhofsfest in Müllerburg.

Nachdem alle Fotos im Kasten sind, setzt der Zug seine Fahrt fort. Unmittelbar nach Verlassen des Bahnhofs überquert er einen großen Steinviadukt. Den Reisenden bietet sich von hier aus ein grandioser Blick über das weite, grüne Tal. Schnell wird klar, weshalb Müllerburg als Ausflugsziel so beliebt ist. Aber das ist auch gut so, denn durch die vielen Erholungsuchenden hat auch die Schmalspurbahn ein gesichertes Fahrgastaufkommen. Die Fahrgäste genießen die schöne Landschaft auf der allmählich abfallenden Strecke, der Zug nähert sich dem Ziel der Reise.

Der ICE hält in Günthersberge

Der Ortsname Günthersberge lässt nicht unbedingt vermuten, dass es sich hier um eine Stadt handelt, die über einen großen Bahnhof verfügt, an dem auch ein ICE hält. Die Schmalspurbahn macht um die Stadt allerdings einen Bogen und nähert sich dem Bahnhof einmal mehr von der Rückseite. Der umfangreiche Schmalspurteil ist dieses Mal durch einen Bahnhofsvorplatz vom Normalspurteil getrennt. Das Empfangsgebäude der Hauptbahn ist ein repräsentativer Bau, der einst in mühevoller Handarbeit entstanden ist. Die Reisenden verlassen den Zug und fotografieren ausführlich die Bahnanlagen. Auf mehreren Gleisen findet sich so manche Rarität, die sie ablichten können. Und so fahren die meisten mit vielen Fotos, schönen Erinnerungen und auch etwas Ruß auf den Jacken, nun mit dem ICE, zurück nach Hause.

Und weil die Reise so schön war, entstand auch dieser Beitrag darüber, samt Fotos. Ein großer Dank gebührt dem Betriebsleiter sowie den Fahrdienstleitern und dem Lokpersonal der Berliner Spur II Freunde e. V. dafür, dass so manche Frage für die LGB-Clubnews geduldig beantwortet und einige Loks extra für den Fotografen ins rechte Licht gerückt wurden.

Text und Fotos: Thomas Bradler

Serienstart: Die ideale LGB-Anlage – Planungsideen

Miniaturwelt im Grünen

Der Bau einer LGB-Anlage im Garten ist ein größeres Vorhaben. Eine gute Vorplanung und konkrete Vorstellungen sorgen dafür, dass der LGB-Bahner lange Zeit noch Spaß daran hat. In unserer neuen Serie zeigen wir, welche Elemente so eine Anlage haben kann, und geben Tipps zum Nachbau.

Zunächst sollte die Frage geklärt werden, ob es eine ideale LGB-Anlage überhaupt geben kann. Das lässt sich ganz klar mit Nein beantworten. Zu unterschiedlich sind die Vorstellungen, die jeder Modellbahner hat. Hinzu kommen die Platzverhältnisse im Garten, das Umfeld des Grundstücks und die Beschaffenheit des Geländes. So bietet ein recht ebener Garten andere Voraussetzungen als ein eher hügeliges Grundstück oder gar eine Hanglage. Dennoch gibt es eine Reihe von Eigenschaften, die für jede Modellbahn im Freien gleichermaßen von Bedeutung sind. Dazu gehört ein abwechslungsreicher und sicherer Fahrbetrieb. Ebenso eine einrahmende Modellwelt aus Gebäuden und Figuren sowie natürliche „Landschaftsbaumaterialien“ wie Pflanzen und Steine. Wir wollen mit diesem Beitrag einige Aspekte näher beleuchten, die maßgeblich dafür sind, dass der eigene Anlagenentwurf als gelungen bezeichnet werden kann. Wie schon gesagt, gibt es die ideale LGB-Anlage zwar nicht, dennoch besteht die Herausforderung darin, unter den vorhandenen Rahmenbedingungen eine möglichst ideale Modellbahn zu bauen.

Pflanzen bieten eine natürliche Kulisse für die Gartenbahn. Die Brücke als gestalterisches Element bildet einen gelungenen Blickfang.

Wasser belebt eine Gartenbahnanlage ungemein.

Gleisoval versus Pendelstrecke

In den vielen Jahren, in denen sich die LGB-Clubnews mit Anlagenbau beschäftigen, gab es viele Gartenbahnanlagen, die als offenes oder auch verschlungenes Gleisoval angelegt sind. Es gibt nur einige wenige Freilandanlagen, auf denen von A nach B und wieder zurück gefahren wird. Die Gründe dafür sind vielfältig. Sicherlich ist eine Strecke, bei der von A nach B gefahren wird, vorbildgerechter. Hier lässt sich der Bahnbetrieb wie bei der großen Bahn nachvollziehen. Der Zug wird für den Einsatz vorbereitet und im Bahnhof bereitgestellt. Nun geht es auf Streckenfahrt, um dann irgendwann im Zielbahnhof zu enden. Die Lok setzt für die Rückfahrt um oder fährt alternativ ins Bahnbetriebswerk, während im Bahnhof mit einer Rangierlok fleißig rangiert wird. Diese Betriebsart hat aber zwei Nachteile: Zum einen reicht bei vielen die Gartenfläche nicht aus, um zwei komplette Bahnhöfe nachzubilden und noch dazu eine genügend lange Strecke zwischen den beiden Stationen zu schaffen. Zum anderen ist der Rangieraufwand recht hoch, muss doch nach jeder Fahrt die Lok umgesetzt werden. Diese beiden Gründe sind dann für die meisten LGB-Freunde ausschlaggebend, um doch lieber ein Gleisoval als Streckenführung zu wählen. Unter bestimmten Voraussetzungen lässt sich im „Kreisverkehr“ sogar mehr Betrieb realisieren, wie wir in der nächsten Folge noch zeigen werden. Rangieren lässt sich ebenfalls, und auch die Fahrt ins Bahnbetriebswerk oder das Umsetzen der Lok können nachgestellt werden. Das Oval bietet einen wesentlichen Vorteil: Hat der LGB-Freund als Fahrdienstleiter und Lokführer genug gespielt, kann er problemlos in die Rolle des Betrachters wechseln. Der Zug dreht seine Runden, während der Anlagenbesitzer vom Gartenstuhl aus das Treiben beobachten kann.

◄ **Ein Grundstück in Hanglage bietet andere Möglichkeiten als eine ebene Fläche, erfordert aber auch mehr Aufwand beim Anlagenbau.**

Liebevoll arrangierte Szenen schaffen die perfekte Kulisse für die LGB-Modelle.

Eine Pendelstrecke wie die hier zu sehende Zahnradbahn sorgt für zusätzlichen Betrieb auf der LGB-Anlage.

Übrigens muss bei einer Anlage, die als Oval angelegt ist, nicht zwangsläufig nur im Kreis gefahren werden. So ist der Bau einer zusätzlichen Pendelstrecke möglich. Besonders populär sind hierbei die Zahnradbahnen aus dem LGB-Sortiment. Ohne großen Aufwand pendelt so ein Zug zwischen Tal- und Bergstation hin und her, auch mit der LGB-Pendelautomatik. Und das Umsetzen der Lok entfällt, da bei steilen Bergstrecken das Triebfahrzeug stets talseitig am Zug ist. Wer kein geeignetes Grundstück für die Nachbildung einer Zahnradbahn hat und den Aufwand scheut, extra einen imposanten Berg auf dem Grundstück zu errichten, kann eine andere Variante wählen. So könnte eine Pendelstrecke vom Bahnhof zu einem imaginären Ort führen. Die Strecke würde dabei ausschließlich von einem Triebwagen befahren werden. Ein geeignetes Modell dafür wäre der Schienenbus aus dem LGB-Sortiment. Straßenbahnfreunde verlegen einfach eine Straßenbahnstrecke vom Bahnhofsvorplatz aus zum Stadtzentrum. Die Pendelstrecke sorgt für mehr Bewegung, Leben und Betrieb auf der Anlage, ohne dass der Modellbahner den Zugbetrieb dort selber steuern muss.
Eine ausgefallene Idee: die Unterwegsstation, in der Zugkreuzungen möglich sind bzw. weitere Züge für eine Weile abgestellt werden können. Dieser zusätzliche Bahnhof ermöglicht den Einsatz von noch mehr Zügen und sorgt somit für Abwechslung. Liegt diese Station etwas verdeckt, kann der Bahnhof als reine Betriebsstelle deklariert werden. In einem gut sichtbaren Bereich kann ein Bahnhofsgebäude aufgestellt werden.

Bahnhof und Gebäude

Gartenbahnfreunde haben den Vorteil, dass ihre Züge in einer natürlichen Landschaft verkehren. Pflanzen und Gräser, aber auch Steine, Sand oder Wasser schaffen die Illusion einer „richtigen“ Eisenbahnwelt. Nach Lust und Laune kann der LGB-Freund entscheiden, inwieweit auch Gebäude aufgestellt werden sollen. Hier gehen die Meinungen wieder auseinander. Während die einen lieber die Bahn in der Landschaft betrachten, gehört für andere die Nachbildung eines kleinen Ortes unbedingt mit dazu. Letztendlich bleibt das aber dem Anlagenbauer selbst überlassen. Der Mittelpunkt fast jeder LGB-Anlage ist jedoch der Bahnhof. Damit ein realistischer Eindruck der Miniaturwelt entstehen kann, sollten in diesem Bereich auch einige Gebäude stehen. Wichtigstes Element ist dabei das Empfangsgebäude, das umgangssprachlich als „Bahnhof“ bezeichnet wird. Je nach Größe und gewähltem Thema kommen noch ein Güterschuppen, Lokbehandlungsanlagen einschließlich Lokschuppen sowie Stellwerke oder Nebengebäude dazu. Und nicht zuletzt sollten auch die Bahnsteige dargestellt werden. Mit zwei bis drei Gebäuden, Bahnsteigen sowie Figuren und einigen Leuchten lässt sich auf einfache Weise bereits ein stimmiges Bild erzeugen. Der eigentliche Ort wird in diesem

Der Bahnhof bildet den Mittelpunkt der meisten Gartenbahnanlagen. Zur Ausgestaltung gehören neben dem Empfangsgebäude auch Bahnsteige und natürlich Figuren.

Fall nicht nachgebildet. Er liegt in unserer Fantasie dann etwas abseits der Station. Vorbildsituationen dafür findet man bei verschiedenen Schmalspurbahnen.

Lebendige Details

Wer ausreichend Platz im Garten hat, sollte den Streckenverlauf des Gleisovals ein wenig kaschieren. Es ist für den Betrachter durchaus spannend, wenn nicht die gesamte Streckenführung auf einen Blick überschaut werden kann. Ein Tunnel, eine Stützmauer, ein Einschnitt oder auch eine kleine Hecke bzw. kleine Sträucher helfen dabei, einen kurzen Streckenabschnitt zu verdecken: Der Zug ist an einer Stelle nicht mehr zu sehen und taucht an einer anderen plötzlich wieder auf. Eine etwas verschlungene Gleisführung sorgt ebenfalls dafür, dass der „Kreisverkehr“ nicht auf den ersten Blick auszumachen ist. So könnte die Strecke durch eine Brücke gekreuzt werden, wodurch der Eindruck von zwei Bahnlinien entsteht. Wichtig dabei, dass man sich von der Betrachterseite aus einige Sichtachsen mit besonders schönen Motiven schafft. So macht es jedes Mal aufs Neue Spaß, die Züge bei ihrer Fahrt durch die Landschaft zu beobachten.
Dass Pflanzen zu jeder Gartenbahn einfach dazugehören, ist sicher eine Binsenweisheit. Doch auch hier ist die Vielfalt weit größer, als man manchmal denkt. Der eine bevorzugt kleine Sträucher, der andere wiederum Blumen und der Dritte schafft sich vielleicht eher eine raue Gebirgslandschaft, die aus Felsen und einigen Gräsern besteht. Doch Geschmäcker sind verschieden und der Gestaltungsspielraum groß. Ein ungeschriebenes Gesetz sollte aber immer beachtet werden: die Landschaft rund um die Bahn immer mitgestalten. Jeder, der schon einmal Gleise in seinem Garten provisorisch auf einer Wiese ausgelegt hat, wird bestätigen, dass dabei ein wirkliches Gartenbahngefühl noch nicht aufkommen will. Ein kleines Gewässer ist ein belebendes Element in jedem Garten und wirkt auch auf den Betrachter faszinierend. Die Nachbildung ist sicher ein etwas aufwendigeres Thema. Dennoch sollte man erwägen, einen kleinen Bachlauf oder Teich anzulegen. Bei den Details eignen sich kleine Szenarien, die als Blickfang dienen. So ließe sich etwa eine Burgruine mit Wanderern gestalten oder auch eine Baustelle mit den entsprechenden Baufahrzeugen, ebenso wie die Signale. In der nächsten Folge widmen wir uns konkret den einzelnen Schwerpunktthemen.

Text: Thomas Bradler
Fotos: Thomas Bradler, Helge Scholz

Mit wenigen Figuren lassen sich kleine Szenen arrangieren, die die Fantasie des Betrachters anregen.

LGB-Neuheit: RhB-Dampflok G 3/4 Nr. 8 „Thusis“

Schweizer Leichtgewicht als LGB-Modell (Art. 21272)

Ob leichter Personen- und Güterverkehr oder im Baudienst: 1896 begann die RhB-Dampflok G 3/4 mit der Nummer 8 ihren Einsatz auf der neu eröffneten Strecke Landquart – Thusis. Dieser Fahrroute verdankt die Schmalspurlok auch ihren Namen: „Thusis“. Die Maschine kommt trotz großer Wasser- und Kohlevorräte auf eine Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h. Bis 1923 war die leichte Dampflok in der Schweiz unterwegs. Das LGB-Modell (Art. 21272) ist eine vorbildgetreue Nachbildung der RhB-Tenderlok in der Epoche I. Ausgestattet mit MZS-Decoder onboard sind viele Soundfunktionen wie Dampflokgeräusch, Kohleschaufeln, Glocke und Pfeife sowie das Quietschen der Bremsen abrufbar. Länge über Puffer 37 cm.