DAS MAGAZIN MIT DER SPURWEITE G

EUR 7,50 (D), EUR 7,50 (A),
CHF 13,50 (CH), $ 15,00 (US)
www.lgb.de

03
4 148380 307503
D 198526

Big

NEU

Ausgabe 3
Herbst
2013

Schweizer Bergsteiger

dampfbahnfurka bergstrecke

Realp – Gletsch – Oberwald (und umgekehrt)

Unsere Dampfzüge verkehren Freitag, Samstag und Sonntag vom 21. Juni bis 28. September 2014

Tägliche Fahrten vom 7. Juli bis 17. August 2014

Neu in Gletsch:
Geführter Rundgang
AudioGuide in Deutsch

Abenteuer Rottenschlucht
Oberwald – Gletsch – Oberwald

Freitag, Samstag und Sonntag vom 4. Juli bis 28. September 2014

Historischer Reisezug mit Diesellokomotive, Nostalgie-Personenwagen und offenen Aussichtswagen

Besuchen Sie Gletsch !

- Anglikanische Kapelle (1908)
- Ausstellung „Landschaft am Rhonegletscher“
- Kleinwasserkraftwerke Baujahre 1899 und 1942
- Naturlehrpfad am Rhonegletscher
- Alpkäserei
- Neu restaurierte Wetterstation
- Historisches Hotel und Restaurant „Glacier du Rhône“
- InfoPoint und Souvenir-Verkauf

Infos: www.infopoint-gletsch.ch

Reservation obligatorisch: www.dfb.ch/reisedienst

Kinder in Begleitung ihrer Eltern fahren gratis.

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Postfach 141 , CH-6490 Andermatt
Telefon: 0848 000 144 +41 848 000 144
Internet: www.dfb.ch vom Ausland
E-Mail: reisedienst@dfb.ch

Ihre Ansprechpartner bei LGB (v. li.): Silvia Römpp (LGB-Club) und Jürgen Faulhaber (Produktmanager LGB).

Liebe Leserin, lieber Leser,

wir sind mitten in einer tollen Gartenbahn-Saison: Auf einen makellosen Sommer folgt nun ein goldener Herbst. Genau richtig, um neues Rollmaterial auf die Anlage zu setzen.

Schweizer Modelle sind das Highlight für alle LGB'ler. Das Portfolio von LGB ist in diesem Jahr perfekt darauf abgestimmt. Allein 16 Produkte und Sets drehen sich rund um die eidgenössischen Bahnen. Daher ist in diesem Heft die Schweiz das Top-Thema. Das Personenwagenset Furka-Oberalp-Bahn mitsamt der zugehörigen Zahnrad-Elektrolokomotive HGe 2/2 sowie das Blaue Krokodil der Rhätischen Bahn stellen wir Ihnen in dieser Ausgabe ausführlich vor – und im Herbst rollt als Krönung der Allegra zu den Händlern.

Ein weiteres Highlight in diesem Herbst ist natürlich die Internationale Modellbahnausstellung IMA mit den Märklintagen vom 13. bis 15. September 2013. Drei Tage lang steht Göppingen ganz im Zeichen der großen und kleinen Loks. Neben den großen Vorbildern und zahlreichen technischen Vorführungen sind viele Schauanlagen zu sehen – natürlich auch in Spur G. Die IMA ist traditionell ein großes Fest für die ganze Familie und wir freuen uns sehr, Sie bei uns in Göppingen begrüßen zu dürfen.

Positive Nachrichten gibt es zudem aus Rathen zu vermelden. Kurz vor Auslieferung unserer Sommerausgabe wurden die dortigen Eisenbahnwelten – eine der größten LGB-Anlagen der Welt – von der Unwetterkatastrophe heimgesucht. Zahlreiche Gebäude und ein Großteil der Strecke standen unter Wasser oder waren durch Hagel beschädigt. Da kam unsere Top-Story über dieses einzigartige LGB-Paradies als Mutmacher gerade recht – die Züge drehen dort längst wieder ihre Runden.

In diesem Sinne: Genießen Sie die schönen Spätsommertage – und die aktuelle Ausgabe Ihres LGB Big Magazins.

Silvia Römpp **Jürgen Faulhaber**

INHALT

Schweizer Bergsteiger

Steile Trassen, lange Tunnel: die Rhätische Top-Anlage. **06**

Neuheit HGe 2/2: Einst bezwang das Original der Zahnrad-E-Lok das Gotthard-Massiv. **14**

Enge Täler, steile Berge: Schweizer Modelle sind hart im Nehmen. **28**

Top-Anlage	06
Neuheit HGe 2/2	14
Wallis	22
Schweizer Modelle	28
Wettbewerb	30
Clubnews	31
Rhätisches Krokodil	36
Praxis Anlagenbau	42

Echte Rarität: Das „Blaue Krokodil“ der Rhätischen Bahn kehrt zurück. **36**

DER ALLEGRA

Die Produktion läuft: Ab Herbst 2013 steht der Allegra beim Händler. **50**

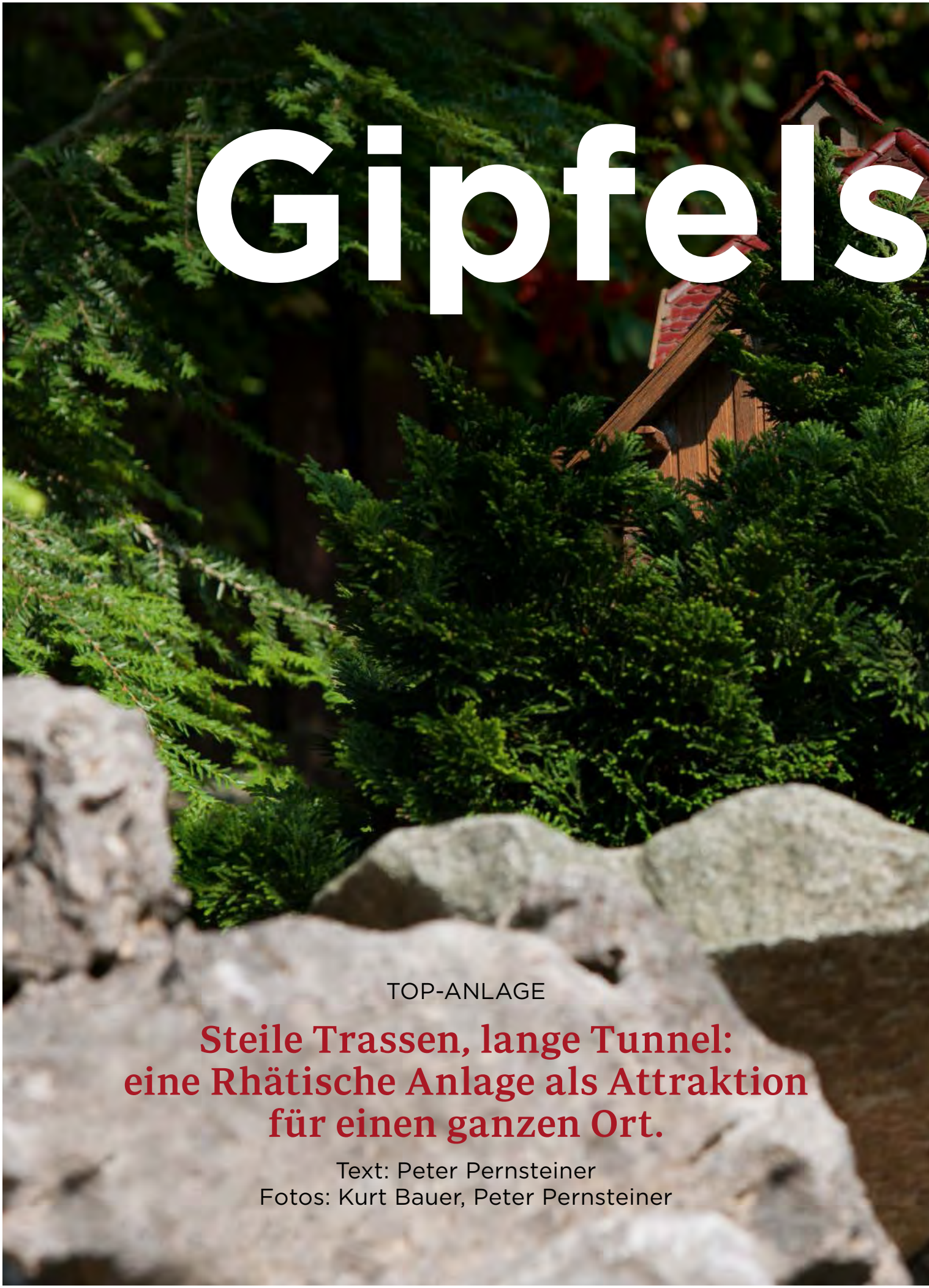
Das große Abenteuer kann beginnen: Mit Toytrain fällt Kindern der Einstieg leicht. **46**

Nachrüsten: So gelingt der Einbau eines Soundmoduls. **54**

Die Gartenanlage lebendig gestalten: Wir zeigen, wie einfach das geht. **42**

Toytrain	46
Aktuell	50
Fachhandel	52
Soundmodule	54
Vereine	57
Kalender	58
Händler/Impressum	60
Kultgespräch	62

Neu im Fachhandel: die Dampflokomotive 99 222 der Harzer Schmalspurbahn (HSB). **52**



Gipfels

TOP-ANLAGE

Steile Trassen, lange Tunnel: eine Rhätische Anlage als Attraktion für einen ganzen Ort.

Text: Peter Pernsteiner
Fotos: Kurt Bauer, Peter Pernsteiner

türmer

„Unmittelbar nach der Geburt meines Sohnes beschloss ich: Jetzt muss eine Eisenbahn mit einer großen Spiel-Lok her.“

Die Schweizer Berge liebt er seit seiner Kindheit. Später dann erklomm P. Müller so manchen Alpenpass per Rennrad, und selbst beruflich hatte er schon des Öfteren mit der Schweiz zu tun, etwa in St. Moritz. Da verwundert es kaum, dass ihm zu Hause die Berge fehlen, obwohl er sie an seinem Wohnort südlich der Bayerischen Landeshauptstadt schon fast zum Greifen nah hat. Auch die Liebe zur Modelleisenbahn begann für den gebürtigen Münchner bereits in jungen Jahren. „Damals hatte ich natürlich eine Märklin-Eisenbahn im Keller“, erinnert sich Müller, „und verbrachte dort so manche Nächte mit der Landschaftsgestaltung.“ Doch dann wurde es, wie bei vielen anderen jungen Erwachsenen auch, sehr ruhig ums Hobby. Selbst Jahre später – nach dem Bau seines Hauses und der Geburt seiner Tochter – fand er keine Muße zur Reaktivierung seines Hobbys.

Dennoch gesteht er: „Da ich abends und am Wochenende gerne auch mal zu Hause ausspanne und mich leidenschaftlich um unseren Garten kümmere, träumte ich schon vor 20 Jahren von einer LGB-Eisenbahn.“ Allerdings fehlt immer der letzte Impuls. Erst vor neun Jahren war es dann soweit, der Funke sprang über. „Unmittelbar nach der Geburt meines Sohnes beschloss ich direkt im Krankenhaus: Jetzt muss eine Eisenbahn mit einer richtig großen Spiel-Lok her.“ Gemeinsam mit seiner Tochter ging er gleich von der Klinik aus in ein großes Spielwarengeschäft in der Münchner Innenstadt und erwarb eine LGB-Startpackung für den Hobbykeller.

Vom Kellerdasein raus in die Natur

Aus der Startpackung wurde schnell mehr – Müller kaufte Weichen, Gleise, den ersten Bausatz für ein Bahnhofsgebäude und natürlich auch noch einen zweiten Zug. Im Keller währte die Freude aber nicht lange. „Warum im Keller hocken, wenn doch die LGB-Eisenbahn so robust und gartentauglich ist,“ dachte er sich. Und der ideale Platz war auch gleich gefunden. Am Hauseingang im Norden liegt ein kleiner Vorgarten zwischen Haus und Gehweg in Form eines langgezogenen Dreiecks mit einer Hemlocktanne in der Mitte. Neben dem Eingang ist dieses Gärtchen etwa 50 Zentimeter breit und beim etwa acht Meter entfernten Gartentor sind es dann rund vier Meter. Ganz wichtig: Auch seine Ehefrau konnte sich mit dieser Idee anfreunden. Schon war also eine ideale Basis für die Gartenbahn bei Familie Müller gefunden. Den Anfang machte ein zweigleisiges Oval rund um den Baum. Vor diesem Oval war dann noch Platz für den Bahnhof Reichenbach, in Richtung Hauseingang folgte eine Stichstrecke zu einem Sägewerk.

Nachdem der weitere Teil des Vorgartens jenseits des Gehwegs mit einer Fläche von etwa 100 Quadratmetern seit jeher mit der teilweise darunter befindlichen Garage und Rampe nicht vernünftig als Garten nutzbar war, träumte Müller dann lange von einer Ausdehnung seiner LGB-Anlage auf diesen Bereich. Das Problem war aber der Gehweg dazwischen. „Obwohl ja die LGB-Gleise wetter- und trittfest sind, wollte ich meiner Familie keine Gleise über den Gehweg antun“, erinnert sich Müller. Dann aber half der Zufall respektive ein Starkregen, der zutage brachte, dass der Keller an der Nordwand undicht war und deshalb vor dem Haus abgegraben werden musste. Plötzlich offenbarte sich für Müller die Möglichkeit, den Gehweg mithilfe eines 25 Zentimeter großen Wasserrohrs zu untertunneln, um so mit der Eisenbahn vom kleinen zum großen Vorgarten zu fahren.

Mit einem Gleisniveau von 38 Zentimetern unter dem Gehweg ist die daraus resultierende Steigung allerdings für normale Loks nicht zu bewältigen. Jetzt erwies sich Müllers Liebe zur Schweiz und das LGB-Katalogwissen als äußerst nützlich. „Dann baue ich eben einfach eine Schweizer Zahnradbahn“, beschloss der findige Tüftler. Daraufhin entstand gemeinsam mit der bisherigen Anlage eine fast 40 Meter lange (inzwischen automatisierte) Pendelstrecke mit je zwei Abstellgleisen an den Enden und zwei eindrucksvollen Zahnstangenabschnitten mit jeweils rund 20 Prozent Steigung.

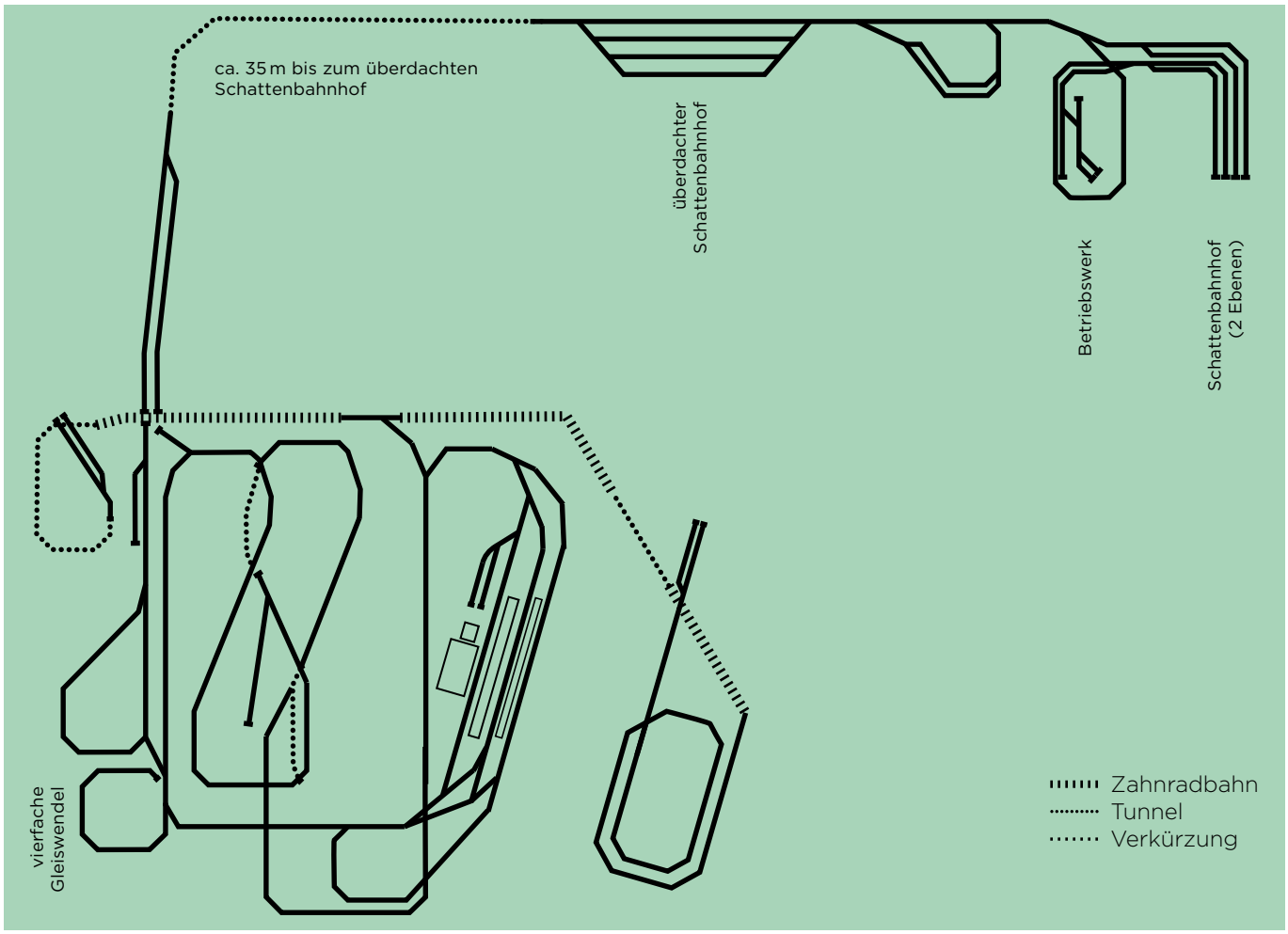
Kaum war dieser Teil in Betrieb, zeichnete sich das nächste Projekt schon ab: Die noch verbleibenden 70 Quadratmeter des Vorgartens mit zum Teil darunter liegender Tiefgarage und etwa 120 Zentimeter Niveauunterschied vom Gehweg bis zur Garagenabfahrt mussten für den Betrieb mit normalen Züge erschlossen werden. Damit die Züge hier auch tatsächlich fahren konnten, sollte dieser Anlagenteil auch nur maximal drei Prozent Steigung und immer wieder mal ebene Gleisabschnitte aufweisen. „Zum Glück habe ich damals in einer Fachzeitschrift eine Information über die großen, stabilen Brücken der Firma Easygleis entdeckt“, berichtet Müller. Diese Brücken aus wetterfes-

Große Gleiswendel als Problemlöser

ten und äußerst stabilen PVC-Profilen werden in Deutschland mit individueller Höhe und Länge gefertigt. „Bereits bei der ersten Kontaktaufnahme mit Michael Neidhardt von Easygleis offenbarte sich zu meiner Überraschung eine raffinierte Möglichkeit, aus der geschlängelten Bergstrecke einen richtigen Rundkurs zu realisieren“, freut sich Müller heute noch. Fürs untere linke Ende der Strecke (siehe Streckenplan auf Seite 12) ließ er sich eine vierfache Gleiswendel bauen, die zum Gehweg hin durch ein Gebirgsrelief kaschiert wurde. Die daraus trotz beengter Platzverhältnisse erwachsende Berglandschaft mit großem Bahnhof direkt neben Gehweg und idyllischem Teich kann sich wirklich sehen lassen. Eine Kröte muss Müller allerdings schlucken – seine vielen E-Loks können

Liebevolle Details wie die wartenden Streckenarbeiter oder der Abtransport des verletzten Wanderers finden sich zuhauf auf der Anlage. Eindrucksvoll sind zudem die Brückenkonstruktionen, über die hier ein Zug mit dem roten Steuerwagen ABt 1702 der RhB rattert.

Manchmal muss es eine Zahnstange sein: Der Höhenunterschied zwischen den einzelnen Gartenteilen ist für den herkömmlichen Antrieb zu groß.



ANLAGEN-STECKBRIEF

Baubeginn:	2004
Gelände:	Vorgarten, Rampe unter einer Tiefgaragenzufahrt und am Zaun entlang auf 120 cm Höhe
Gleise:	ca. 300 m (davon ca. 16 m Zahnradbereich mit 20 % Steigung)
Weichen:	36 (R1 und R2 gemischt)
Zentrale:	Massoth DiMAX (12 Ampere) mit 3 Funkhandreglern DiMAX Navigator
Bahnhöfe:	3 richtige Bahhöfe + 2 kleine Pendel-Bahnhöfe für Zahnradbahn + Betriebswerk + 2 Schattenbahnhöfe
Tunnel/Brücken:	6 Brücken bis ca. 5 m Länge) + 4-lagige Gleiswendel (als Berg kaschiert) + 4 Tunnels (einer davon unter dem Gehweg hindurch) + auf ca. 40 m überdachte L-förmige Stichstrecke am Zaun entlang hinter einer Hecke
Fahrzeuge:	20 Loks (3 davon mit zusätzlichem Zahnradantrieb), mehr als 70 Waggons
Bepflanzung:	Übliche Gartenpflanzen, Sträucher, Hecken

Gleispflege mit rotierender Bürste

nur mit eingefahrenen Pantographen fahren: „Durch den massiven Höhenunterschied des Geländes musste ich die Tunnels leider extrem niedrig ausführen."

Als nächste Bauetappe wurde dann eine eingleisige L-förmige Stichstrecke am Grundstückszaun entlang zum anderen Ende des Gartens geführt. Dort befindet sich auch ein kleines Gartenhäuschen, in dem Müller die Digitalzentrale, einen Arbeitsplatz zur Lokwartung und ein paar Abstellgleise für Züge untergebracht hat. Die Stichstrecke verläuft hinter einer Hecke und ist komplett überdacht, damit nicht ganz so viel Grünzeug aufs Gleis fällt.

Generell erwies sich die Gleispflege bei einer so großen Gartenanlage schnell als massives Problem. Mit einem Schleifklotz oder einer normalen Reinigungslok zum Polieren der Messing-Gleisprofile allein ist es leider nicht getan. „Ich brauchte unbedingt ein Gerät, das mir auch das Gleisbett säubert," erklärt Müller. Auch hier hatte Easygleis eine patente Lösung: Ein von Müller angelieferter LGB-Güterwagen

wurde mit einer rotierenden Bürste mit fünf Zentimeter Durchmesser ausgestattet. Sie erhält ihren Strom wahlweise von den Gleisen oder vom eingebauten Akku und ist immer unmittelbar vor dem Spielbetrieb gemeinsam mit einer Lok im Einsatz.

Und noch ein Problem bringt der Freiland-Gartenbahnalltag laut Müller mit sich: „Meine Gebäudedächer werden regelmäßig von Amseln und anderem Gefieder angeflogen – da bricht immer wieder mal was ab. Auch die Figuren leiden nicht nur durch Sonne, Wind und Wetter, sondern insbesondere durch in der Balzzeit herumtollende Amseln. Aber mit diesen Problemen lebe ich gerne, denn durch die Gartenbahn bin ich oftmals den ganzen langen Tag an der Luft und auch mein Sohn hat inzwischen viel Freude an den per Funk-Handreglern steuerbaren LGB-Loks.“ Und deshalb ist die Anlage von Familie Müller inzwischen auch zu einer kleinen Attraktion im örtlichen Ferienprogramm für Kinder geworden.

Wetterfeste Brücken, individuell angefertigt: Auf der Müllerschen Anlage finden sich viele solcher Speziallösungen – unter anderem eine pfiffige Vorrichtung zum Reinigen der Schienen.

Hoch hinaus

FO-ZAHNRAD-ELEKTROLOKOMOTIVE HGE 2/2

Leuchtend rot auf grauem Fels: 60 Jahre lang bezwang die FO HGe 2/2 die Berge am Gotthardmassiv – jetzt auch als LGB-Modell.

Text: Sebastian Herbstreuth
Fotos: Kötzle, Peter Pfeiffer, Swiss Image/
Robert Boesch/Max Schmid

Der Gotthard: Mittelpunkt Europas, Heimat der FO HGe 2/2.

Im Süden der Schweiz, an den Grenzen der Kantone Graubünden, Tessin, Uri und Wallis, türmt sich der nackte Fels des Gotthardmassivs in den Himmel. Als ewiger Wellenkamm aus grauem Gestein thront er über den stillen, grünen Matten. Nicht der höchste Gebirgszug der Schweiz sei dieser Gotthard, schrieb einst der junge Goethe, und „doch behauptet er den Rang eines königlichen Gebirges über alle andere“. Aus seinen Tiefen entspringt der Rhein, aus einem seiner Gletscher die Rhone. Jahrhundertelang öffnete der Aufstieg über die Passstraße das Tor zum Mittelmeer. Auf dem Weg nach Ost und West überquerten Reisende den Oberalppass und die Furka. Der Gotthard: Mittelpunkt Europas, Heimat der FO HGe 2/2.

Mit der Bahnstrecke von Immensee nach Chiasso hatten die Schweizer dem gewaltigen Zentralmassiv bereits im Jahr 1882 eine wichtige Nord-Süd-Verbindung abgerungen und sich dabei 15 Kilometer weit durch den massiven Fels gegraben. Bis heute meidet der Fernverkehr so die Fahrt über die Dächer Europas, wo sich der Winter nur für wenige Wochen zurückzieht und Lawinen mitunter 25 Meter Schnee auf die Landschaft werfen.

Allen Widrigkeiten zum Trotz gibt es hier oben auch Regionalverkehr – seit zehn Jahren unter dem Namen Matterhorn Gotthard Bahn (MGB). Was sich den jährlich sechs Millionen Fahrgästen der MGB heute als einheitliches Schienennetz präsentiert, ist das Produkt von über 100 Jahren kalkulierter Waghalsigkeit, Schweizer Ingenieurskunst und sturer Beharrlichkeit. Von Zermatt im Schatten des Matterhorns führt die Strecke nach Visp, dann entlang der jungen Rhone hinauf zur Furka, über den Pass, durch das Urserental und schließlich über den 2.033 Meter hohen Oberalppass nach Disentis im Kanton Graubünden – 144 Kilometer Schiene über 3.300 Höhenmeter. Durchgängig wintersicher ist die Strecke erst seit 1982. In diesem Jahr eröffnete der 15,4 Kilometer lange Furka-Basistunnel, der den Aufstieg zum Furkapass überflüssig macht. Hier fährt heute die Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB).

Durch diese hohe Trasse muss sie kommen: Auf dem Weg von Göschenen nach Andermatt fuhr die HGe 2/2 auch durch die wilde Schöllenenschlucht. Unten: Panorama-Blick vom Oberalppass.

2
B' 4201

1

Streckennetz

Matterhorn Gotthard Bahn (MGB)

Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB)

zusätzliche Bergbahnen

Göschenen
Andermatt
Hospental
Realp
Furka-Bergstrecke
Furka-Basistunnel
Oberwald
Obergesteln
Ulrichen
Geschinen
Münster
Reckingen
Gluringen
Biel
Blitzingen
Niederwaldstation
Fürgangen-Bellwald
Talstation
Bellwald
Fiescheralp
Fiesch
Sport- und Feriencenter Fiesch
Lax
Grengiols
Betten Talstation
Mörel
Bettmeralp
Riederalp
Brig
Eyholz
Visp
Stalden
Saas
Embd
Kalpetran
St. Nikolaus
Herbriggen
Randa
Täsch
Zermatt
Staldenried/Gspon

Streckenkarte Realp – Gletsch – Oberwald

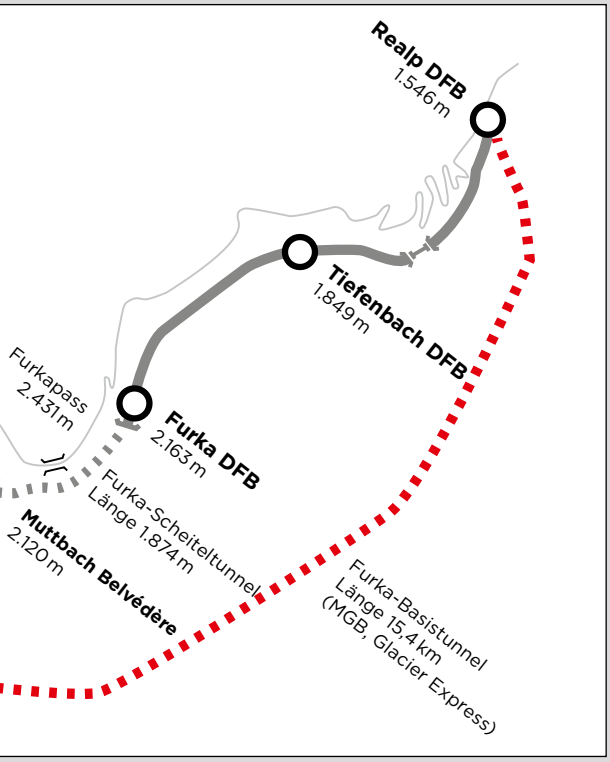
Furka-Bergstrecke (DFB)

Furkastraße

Furka-Basistunnel

Gletsch DFB
1.762 m

Oberwald DFB
1.366 m



1 Das Streckennetz der ehemaligen Furka-Oberalp-Bahn (FO) und Brig-Visp-Zermatt-Bahn (BVZ). Auch heute herrscht hier noch viel Verkehr.
2 Schon seit 1930 verbindet der Glacier Express die noblen Wintersport- und Kurorte St. Moritz und Zermatt.
3 Aus der FO und der BVZ ging im Jahr 2003 die Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) hervor. Sie befördert rund sechs Millionen Passagiere pro Jahr.
4 In der Sommersaison verkehrt die Dampfbahn Furka-Bergstrecke mit historischen Zügen zwischen Realp und Oberwald.

Die FO HGe 2/2 ist Teil dieser großen Eisenbahngeschichte. Ihren ersten Auftritt hatte die Lok im Juli 1917 bei der Eröffnung der Schöllenenbahn (SchB), die sich ihren Namen von der wilden Schöllenenschlucht lieh. Durch diese führte die Strecke auf dem Weg von Göschenen – dem Südportal des Gotthardtunnels – hinauf nach Andermatt. 3,7 kurze Kilometer nur, aber mit einer Steigung von bis zu 181 Promille. Für den Betrieb auf der von Anfang an elektrifizierten Zahnradstrecke lieferten die SLM und BBC im Jahr 1916 vier Triebwagen, die von der SchB als HGe 2/2 Nr. 1 bis 4 geführt wurden. Die kompakten, in Hellblau und Creme lackierten Loks fuhren mit 1.200 Volt Gleichstrom. So konnte auf einen schweren Transformator verzichtet werden – ein echter Vorteil auf der steilen Rampe.

Nur eine Zahnradbahn konnte die extremen Steigungen meistern.

Ab 1926 bestand in Andermatt Anschluss an die Stammstrecke der Furka-Oberalp-Bahn (FO). Schon im Jahr 1910 hatte die Bahngesellschaft Brig-Furka-Disentis (BFD) den Bau der fast 100 Kilometer langen Strecke von Brig bis Disentis in Angriff genommen. Um die extremen Steigungen und engen Kurven zu meistern, entschieden sich die Planer für eine meterspurige Zahnradbahn nach dem System Abt. Eigentlich sollte die Strecke bereits 1915 fertig werden, aber daraus wurde nichts. Vom ersten Spatenstich im Jahr 1911 bis zur Eröffnung der Gesamtstrecke sollten 15 Jahre vergehen. Zu lange für die BFD, die 1923 zwangsliquidiert wurde und als Furka-Oberalp-Bahn im Besitz der Kantone Uri, Wallis und Graubünden neu entstand. Anlässlich der feierlichen Einweihung der Gesamtstrecke am 4. Juli 1926 schrieb der Walliser Bote: „Es ergreift einen unwillkürlich ein Gefühl stolzer Freude, wenn man sieht, wie der Menschen Geist und Tatkraft immer mehr und mehr die Natur beherrscht, ihre Hindernisse überwindet, ihre Kräfte sich dienstbar macht.“

Während des Zweiten Weltkrieges stellte die FO auf Betreiben des Schweizer Militärs von Dampfbetrieb auf Wechselstrom (11.000 Volt, 16 2/3 Hz) um. Die Schöllenenbahn, die bis dato mit Gleichstrom fuhr, zog nach. 1941 stattete die BBC deshalb die vier HGe 2/2 mit neuen Einphasen-Wechselstrom-Motoren aus. Die Lok wurde dadurch drei Tonnen schwerer, dafür stieg aber die Höchstgeschwindigkeit im Zahnradbetrieb von 9 auf 20 Kilometer pro Stunde. Die maximale Anhänglast erhöhte sich auf 48 Tonnen.

1961 ging die SchB in der FO auf. Die vier HGe 2/2 erhielten nicht nur die neuen Betriebsnummern 21 bis 24, sondern auch eine schicke neue Lackierung im leuchtenden Rot der Furka-Oberalp-Bahn. Für die neuen Betreiber blieb die Zugkraft der HGe 2/2 noch lange unverzichtbar. Erst die Inbetriebnahme von neuen Triebwagen des Typs Deh 4/4 läutete das Ende der HGe 2/2 ein. Zunächst wurde sie vermehrt im Gütertransport eingesetzt, später dann nur

Zugstark: Mit einem kräftigen Bühler-Motor bestückt, fährt das LGB-Modell sowohl mit Zahnstangen- als auch mit Adhäsionsantrieb. Passend zur legendären Elektrolokomotive gibt es das Wagenset „Roter Zug“ mit einem Güter- und zwei Personenwagen.

RUND UM DIE HGE 2/2

Vorbild:
Insgesamt vier HGe 2/2 waren seit 1917 im Einsatz zwischen Göschenen und Andermatt. Mit ihrem kombinierten Adhäsions- und Zahnradbetrieb und maximal 48 Tonnen Anhänglast war sie für die anspruchsvolle Zahnradstrecke bestens ausgerüstet. Die Lok mit der Betriebsnummer 22 war bis zu ihrem Abbruch im Jahr 1976 im Einsatz.

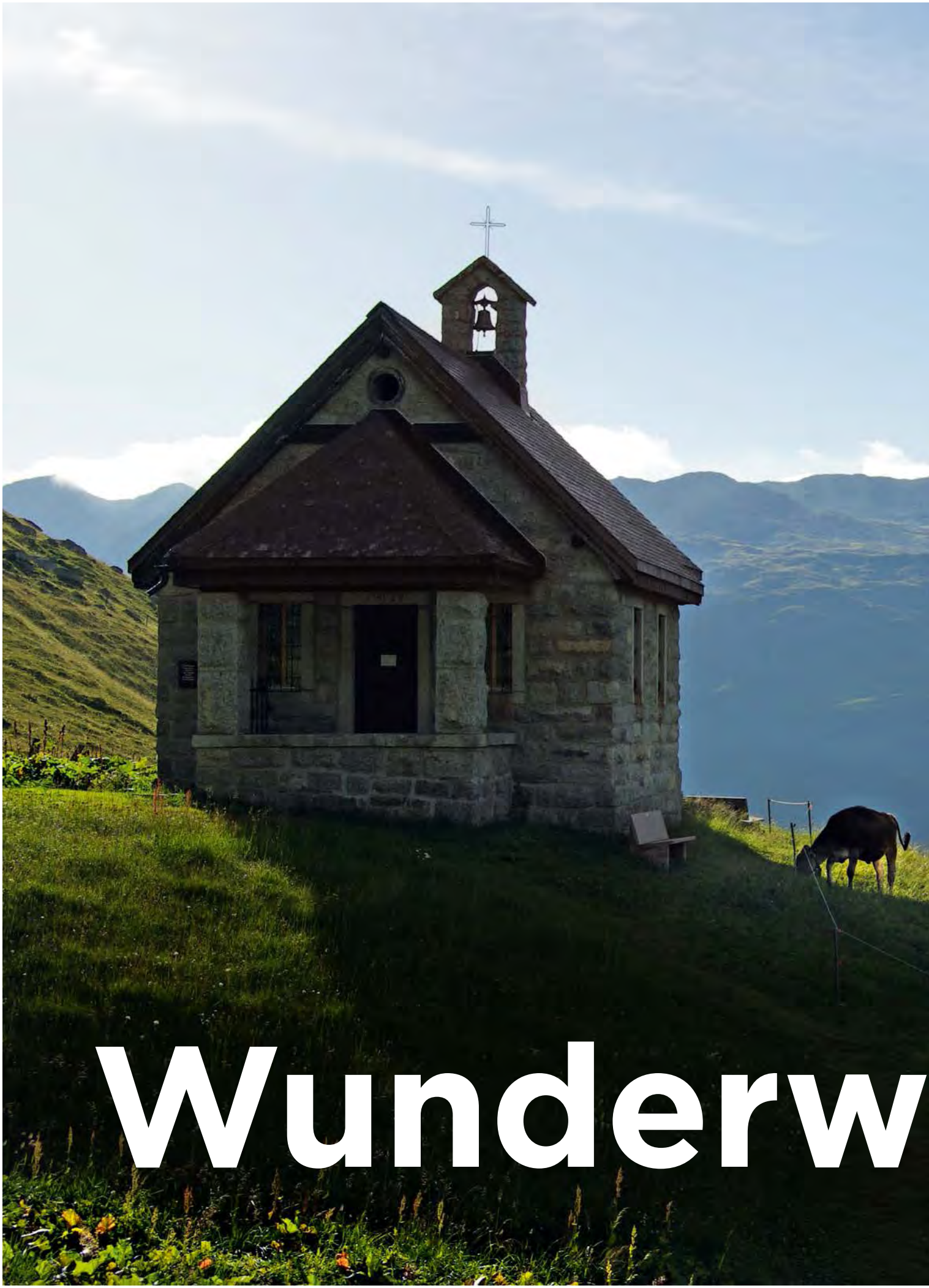
Modell:
Die mit einem Bühler-Motor kräftig bestückte Lok kann sowohl mit Zahnstangen- als auch Adhäsionsantrieb fahren. Ausgestattet mit MZS-Decoder, Betriebsartenwahlschalter, Lichtwechsel in Fahrtrichtung bzw. Führerstandsbeleuchtung, funktionierendem Oberleitungsbetrieb und Spannungsbegrenzungssystem. 2 Mehrzwecksteckdosen mit Sicherung und 8 Stromabnehmer.

Artikelnummer Lokomotive: 23460
Artikelnummer vorbildgerechtes Wagenset: 36641

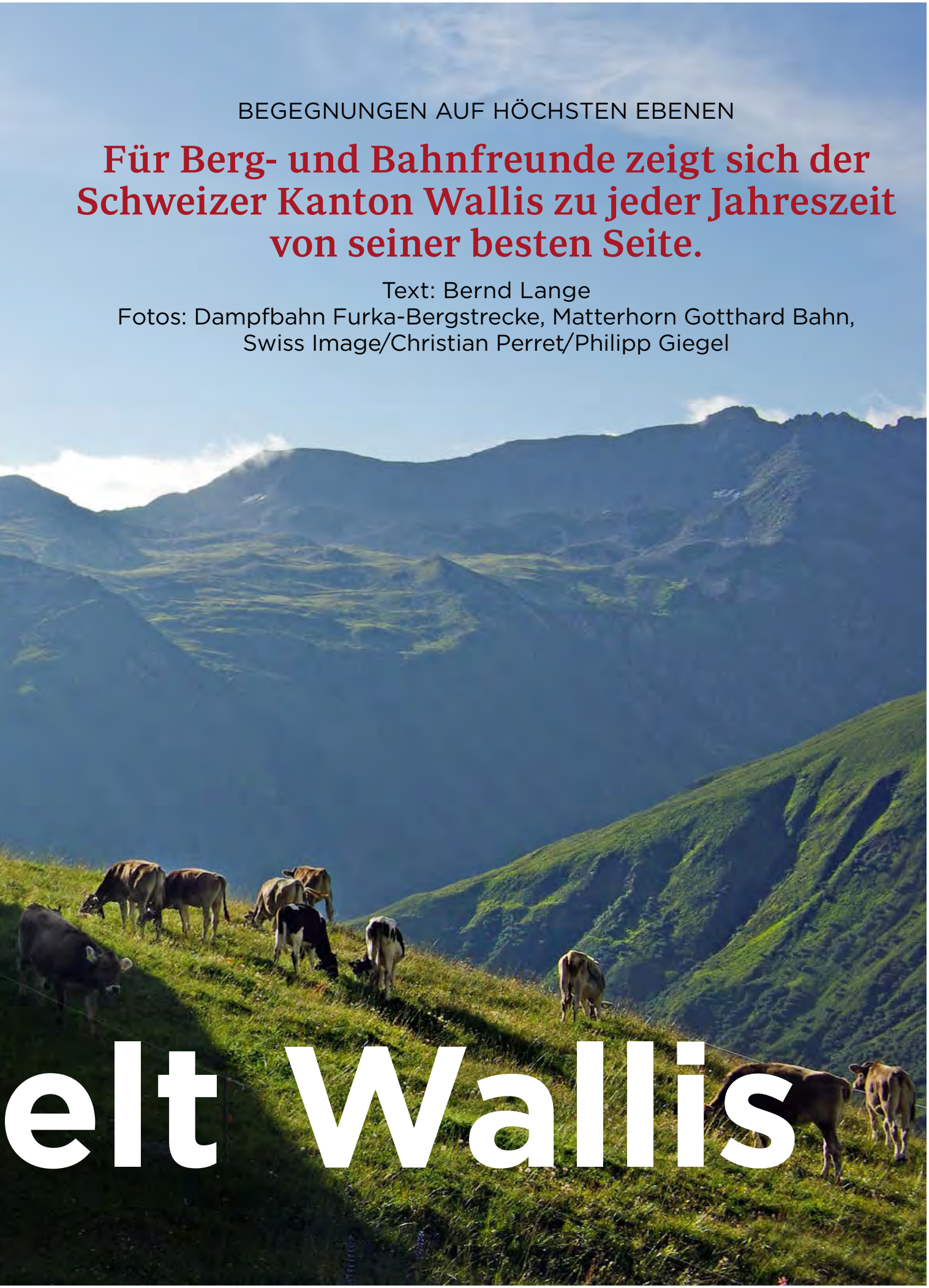
Weitere Infos unter www.lgb.de

noch als Rangierlok im Bahnhof Göschenen. 1976 kam für die Lok mit der Betriebsnummer 22 das Aus: Sie wurde verschrottet, die übrigen folgten nach und nach. 1985 beendete ein Rahmenbruch der letzten verbliebenen Maschine die Ära der FO HGe 2/2. Als vorbildgetreues LGB-Modell ist sie jetzt wiederauferstanden. Auch die Lackierung dieser urtümlichen E-Lok stimmt mit dem Farb- und Beschriftungsschema der FO überein. Vorbildgerecht ergänzt wird die interessante Maschine mit dem dreiteiligen Wagenset „Roter Zug“, das neben zwei verschiedenen karminroten Personenwagen auch einen gedeckten Güterwagen enthält.

Trotzte jahrzehntelang den zum Teil extremen Herausforderungen am Gotthard: die Zahnrad-Elektrolokomotive HGe 2/2 der Furka-Oberalp-Bahn.



Wunderw



BEGEGNUNGEN AUF HÖCHSTEN EBENEN

Für Berg- und Bahnfreunde zeigt sich der Schweizer Kanton Wallis zu jeder Jahreszeit von seiner besten Seite.

Text: Bernd Lange
Fotos: Dampfbahn Furka-Bergstrecke, Matterhorn Gotthard Bahn, Swiss Image/Christian Perret/Philipp Giegel

elt Wallis

Die Mischung der schöpferischen Kraft ist es, die das Wallis zu einer Vielzahl von Superlativen herausfordert.

Das Wallis – ein Land der Eisenbahnen, mit denen jeder Reisende, jeder Urlauber nach seinem Geschmack zu den faszinierendsten und reizvollsten Zielen geführt wird.

Jeder Augen-Blick ist ein anderer. Wer Wege durch das Wallis beschreitet, erlebt eine Landschaft, die nur ein göttlicher Meister erschaffen konnte. Doch nicht alles, was uns einer der bilderreichsten Schweizer Kantone zeigt, stammt aus des Schöpfers Händen selbst. In Jahrtausenden gewachsene Natur findet heute ihr Gleichgewicht in bewegenden Gegensätzen, die ein Gesamtschauspiel traditioneller und moderner Prägung ausmachen. Das Wallis versteckt sich nicht hinter Superlativen – sie zeigen vielmehr das Gewaltige und Unermessliche einer Landschaft und seiner Leute. Und doch erleben wir eine Stille, die schon ewig hier ihre Heimat gefunden hat – so scheint es.

Der wohl bekannteste, aber auch berüchtigtste Berg der Schweiz thront über dem Wallis: das Matterhorn. Und doch ist es nicht der Spitzenreiter: Mit 4.634 Metern ist vielmehr die Dufourspitze der höchste Gipfel der Schweiz. Auch sie liegt im Wallis, wie allein 45 von 48 Viertausendern der Schweiz hier herausragen. Und auch weitere „Spitzenleistungen“ passen ins Walliser Land: die auf 4.554 Metern höchstgelegene bewirtschaftete Alpenhütte (wenn auch knapp hinter der Grenze zu Italien), die höchstgelegene Eisgrotte der Welt, mit dem Aletsch-, Gorner- und Fieschergletscher die größten Vergletscherungen der Alpen, und – das überrascht – auf fast 1.200 Metern Höhe der höchstgelegene Weinberg Europas. Chroniken berichten, dass hier seit mehr als 2.500 Jahren Wein angebaut wird, vor Felsen, die sich sonnen und die Wärme den Reben zurückgeben. Wenn wir schon bei kulinarischen Krönungen sind: In der Gemeinde Mund liegt oberhalb der Rhône das nördlichste Safrananbaugebiet Europas. Der Safran-Krokus, der sonst nur im Iran und im Mittelmeerraum gedeiht, hat hier seit dem 14. Jahrhundert eine neue Heimat gefunden – zwei Wochen im Herbst steht das Schwertliliengewächs in voller Blüte, in Lila und mit den schmalen roten Fäden, die so wertvoll sind.

Mit großartigen Pioniertaten kann der Kanton auch für Eisenbahnfreunde aufwarten. Bietet die gesamte Schweiz schon eine Vielzahl von bemerkenswerten Zugstrecken, muss sich das Wallis wahrlich nicht dahinter verstecken. Der längste Eisenbahntunnel der Welt, der Lötschberg-Basistunnel mit 34,6 Kilometern Länge, verläuft auf der Strecke von Brig und

Frutigen im Berner Oberland einen Teil unter Walliser Erde. Und der zweitlängste Eisenbahntunnel Kontinentaleuropas, der 1906 eröffnete, knapp 20 Kilometer lange Simplontunnel, zieht sich von Brig durchs Wallis nach Italien. Doch mit Fertigstellung des neuen Gotthard-Basistunnels werden die Größenordnungen neu verteilt – er wird in einigen Jahren mit mehr als 57 Kilometern Länge zum längsten Eisenbahntunnel der Welt.

Zugegeben, das sind Zahlen, die mehr statistischen Wert haben. Wer das Wallis auf und über der Erde erleben will, möchte anderes sehen als nur Tunnelwände. Und das kann er mit dem langsamsten Schnellzug der Welt, dem berühmten Glacier-Express, auf eine ganz beeindruckende Art und Weise. Auf seiner rund achtstündigen Fahrt von Zermatt am Fuße des Matterhorns nach St. Moritz im Engadin fährt er die 291 Kilometer mit maximal 40 Stundenkilometern; davon fast die Hälfte der Zeit im Wallis. Seit 1982 rollt dieser Schmalspurzug auch ganzjährig: Mit der Eröffnung des 15 Kilometer langen Furka-Basistunnels konnte die Bergstrecke, deren Gleise im Winter meterhoch zugeschneit sind, unterfahren werden. Seit dem Sommer 2010 schnaufen die Loks der „Dampfbahn Furka-Bergstrecke“ über die gesamten 18 Kilometer zwischen Realp und Oberwald im Uri hoch auf den 2.163 Meter hohen Furkapass – für Dampfbahn-Enthusiasten ein einzigartiges Erlebnis.

Doch das ist längst nicht alles – der Kanton hat noch weitere Perlen des Eisenbahnbaus zu bieten. So befindet sich der höchstgelegene Bahnhof der Schweiz genau auf der Grenze zwischen dem Wallis und dem Berner Oberland. Die 1912 erbaute Zahnradbahn der Jungfraubahn überwindet rund 1.400 Höhenmeter, um von Grindelwald auf das 3.454 Meter hohe Jungfraujoch zu kommen. Einen weiteren Höhepunkt bietet die Metro Alpin bei Saas Fee: Die höchstgelegene Standseilbahn Europas, auch als weltweit höchstgelegene U-Bahn bezeichnet, befördert stündlich rund 1.500 Fahrgäste ins Sommerskigebiet auf den Feegletscher. Und noch ein Highlight rundet das Superlativ-Bild des Wallis ab: Die Zahnradbahn auf den Gornergrat führt seit 1898 von Zermatt über knapp 1.500 Höhenmeter ins Monte-Rosa-Massiv und bietet von dort einen atemberaubenden Rundblick auf Matterhorn und Co.. Neben dieser hinter der

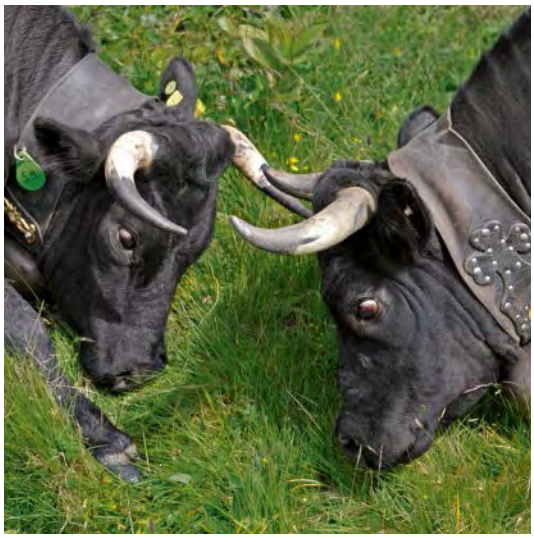
Die Kraft der Natur: Ob Arnika, Enzian, Bergkiefer oder die gemeine Schafgarbe, ob hochalpine Latsche, Silberdistel oder Alpenrose – die Pflanzen des Wallis haben sich seit Jahrhunderten als Heilkräuter bewährt. Viele von ihnen kommen in der Homöopathie oder als Tinkturen und Salben zur Anwendung.

Neben all den Naturwundern zeigt das Wallis eine Vielzahl von traditionell geprägten Schauspielen.

Bergwanderer, Kletterer, Skifahrer, Tier- und Eisenbahnfreunde, die entweder nostalgisch oder zeitgemäß reisen möchten, finden hinter jedem Gipfel, in jedem Tal eine bunte Palette von Ursprünglichem und Originellem.

Jungfraubahn zweithöchsten Bergbahn Europas soll noch ein letzter „Höhenrausch“ erwähnt werden – weg von der Schiene, hin zum Seil: Die Pendelbahn auf das Klein Matterhorn ist die höchstgelegene Seilbahn Europas.

Zurück in die Tiefen – auch das ist einzigartig. Nicht nur den höchsten Punkt der Schweiz, auch den tiefsten bieten die Walliser Alpen: mit 253 Meter im Tal der Dora Baltea. Neben all den großartigen Naturwundern und von Menschenhand erschaffenen Wunderwerken zeigt das Wallis eine Vielzahl von traditionell geprägten Schauspielen, die einzigartig sind. Sei es als Heimat der Bernhardinerhunde, die mit Barry ihren legendären Anfang nahm; seien es die typischen Walliserhütten, die auf Stelzen gebaut sind, damit die Mäuse bei ihrer Futtersuche nicht in die Vorratsräume eindringen können. Oder seien es die dort verwurzelten Ringkuhkämpfe, die nur von den heimischen Kühen der Herens-Rasse ausgetragen werden – in der „Zeit der Königinnen“, im Frühjahr, wenn es gilt, die Leitkuh als Alpkönigin zu küren. Und wer das Wallis von seiner ursprünglichsten Seite kennenlernen möchte, der macht sich auf den Weg nach Grimentz. Bereits im 11. Jahrhundert erwähnt, stehen heute noch im alten Ortskern die historischen, sonnenverbrannten Holzhäuser mit den leuchtend roten Geranien vor den Fenstern. Ein paradiesisches Stück heile Welt, so scheint es fast – und das mitten im Herzen Europas.



RACLETTE AM OFFENEN KAMIN

Im Wallis erzählt man sich die Geschichte von zwei Bergbauern, denen, irgendwann im 19. Jahrhundert, an einem kalten Herbsttag im Weinberg der Käselaib zu nahe ans offene Feuer geraten war. Kurzerhand schabten sie den geschmolzenen Käse mit dem Rebmesser auf ein Stück Brot. Et voilà: Das Raclette war erfunden.

Für ein echtes Walliser Raclette am offenen Holzfeuer braucht man:

- Einen halben Laib Walliser Vollfettkäse (Raclette du Valais AOC)
- Gekochte Salzkartoffeln – weich, heiß und so klein wie möglich
- Silberzwiebeln
- Essiggurken

Dazu passt ein Walliser Fendant AOC.

Zubereitung: Den Käse auf eine kalte Platte legen und mit der Schnittfläche voran an die Glut des Holzfeuers stellen. Sobald der Käse schmilzt, den Laib vom Feuer entfernen und kurz abwarten. Dann die geschmolzene Schicht mit einem flachen Messer auf einen warmen Teller streichen. Die Platte regelmäßig mit Wasser kühlen.

Tipp: Wenn kein offenes Feuer möglich ist, lässt sich der Käse zu Hause auch mit einem Raclette-Grill zubereiten. Den Käse dazu in Scheiben schneiden.

Wer das Walliser Original in stilvoller Umgebung genießen möchte, fährt am besten nach Grimentz im Val d'Anniviers. Im urigen Speisesaal des Hôtel de Moiry wird der Käse vor den Augen der Gäste am offenen Kamin zubereitet und serviert.

Bon appétit!

Hôtel-Restaurant
de Moiry
CH-3961 Grimentz
www.hotel-grimentz.ch

Dauer-Läufer

MODELLÜBERBLICK

Enge Täler, steile Bergstrecken: Schweizer Züge sind hart im Nehmen. Diese Modelle stehen ihnen in nichts nach.

Fotos: Kötzle, Märklin

Die Schweiz ist ohne Zweifel ein spannendes Eisenbahnland.

Ohne Kraft geht bei Schweizer Lokomotiven gar nichts. Denn Bergmassive wie Bernina oder Gotthard stellen an die Maschinen zum Teil abenteuerliche Anforderungen: steile Trassen, unwegsame Rampenstrecken, enge Täler, Steigungen bis zu 27 Promille. Und doch – oder gerade deshalb – ist die Schweiz ein ausgewiesenes Bahnland, das faszinierende und einzigartige Lokomotiven und Züge hervorgebracht hat.

Etwa die E-Lok Gea 2/4 der Rhätischen Bahn: Um einen dampflosen Rangierbetrieb in den Bahnhöfen Chur und Landquart zu ermöglichen, wurden zwischen 1943 und 1946 drei Loks des Typs Ge 2/4 auf Mittelführerstand (sog. Bügeleisen) umgebaut und auch umgezeichnet. Durch die Gewichtsersparnis konnte bei Lok 211 sogar eine Akku-Batterieanlage eingebaut werden. Die Lok wurde dann als Gea 2/4 bezeichnet. Das LGB-Modell (Art. 24440) gibt diese Maschine vorbildgerecht wieder und verfügt über einen zugstarken Bühler-Motor, MZS-Decoder, funktionierende Oberleitung und vieles mehr.

Ebenfalls ein Highlight: die E-Lok Ge 4/4 II Nummer 613 Domat/Ems der Rhätischen Bahn (siehe Foto links). Das LGB-Modell (Art. 28436) unterscheidet sich dank optimierter und realistischerer Farbgebung deutlich von den früher gelieferten roten Modellen der Ge 4/4 II. MZS-Decoder, Spannungsbegrenzungssystem, umfangreiche Sound-Funktionen, heb- und senkbare Stromabnehmer sowie zwei zugkräftige Bühler-Elektromotoren und Haftreifen lassen die Lokomotive auf jeder Gartenbahn gut aussehen.

Im Volksmund „Bügeleisen“ genannt: die Gea 2/4 der Rhätischen Bahn als LGB-Modell.

Zweiachsiger Niederbordwagen der Gattung Kkw der Rhätischen Bahn in der Ausführung der Epoche V/VI. Authentisch lackiertes Modell, beladen mit einem funktionsfähigen Einholmstromabnehmer (Art. 40099).

Behältertragwagen-Set bestehend aus 2 Tragwagen Typ Lbk der 2. Serie, beladen mit je zwei Containern. Die Fahrzeuge wurden bei der RhB universell verwendet (Art. 49140).

Der Speisewagen WR 3810 stand bei der RhB für die gastronomische Versorgung der Reisenden im Glacier Express im Einsatz. Mit Inneneinrichtung und Türen zum Öffnen (Art. 30523).

Die Traktoren der Reihe Tm 2/2 sind auf vielen Bahnhöfen der RhB stationiert. Dieses Modell in Ausführung der Epoche IV verfügt über einen MZS-Decoder (Art. 21410).

LESERWETTBEWERB

Panorama-Blick

Mit Volldampf über die Furka-Bergstrecke

Bis zu 80.000 Kubikmeter Schnee fallen jedes Jahr auf die Furka-Bergstrecke – an mancher Stelle türmt er sich zwölf Meter hoch. Seit es den 15 Kilometer langen Furka-Basistunnel gibt, bleibt der Regionalverkehr von diesen Extremen verschont. Nicht so die Dampfbahn auf der alten Bergstrecke. Bevor die historische Bahn Mitte Juni den Betrieb aufnehmen kann, leisten rund 700 Freiwillige Bemerkenswertes: Schnee räumen, Bahnanlagen und Gebäude freilegen, Signale, Lampen und Geländer montieren, Elektroinstallationen prüfen und Rollmaterial instand setzen. Viel Arbeit, aber es lohnt sich: Wo sonst dampfen 100 Jahre alte Lokomotiven durch eine der spektakulärsten Berglandschaften der Welt? Lösen Sie unsere Preisfrage und erleben Sie es selbst.

MITMACHEN IST GANZ EINFACH:

Frage: Nach der Vollendung des Furka-Basistunnels sollte die nur im Sommer befahrbare Furka-Bergstrecke eigentlich zurückgebaut werden. Stattdessen übernahm der Verein Furka-Bergstrecke die historische Bahnlinie. In welchem Jahr wurde der Furka-Basistunnel für den Verkehr freigegeben?

Adresse: Das Lösungswort senden Sie bitte per Mail an big@3g-media.de oder per Post an: LGB Big Magazin, c/o Gebr. Märklin & Cie. GmbH, Stuttgarter Straße 55–57, 73033 Göppingen.

Einsendeschluss: 31. Oktober 2013.

Preise: Hauptpreis ist eine Erlebnisfahrt über den Furka-Pass mit der historischen Dampfbahn Furka-Bergstrecke zwischen Realp und Oberwald. Sie bestimmen: eine Fahrt 1. Klasse oder Hin- und Rückfahrt in der 2. Klasse, jeweils für zwei Personen. Weitere Infos unter www.dfb.ch. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Treffen der Extra-klasse

Mehr Eisenbahn geht nicht: Bei der Internationalen Modellbahn Ausstellung (IMA) mit Märklintagen in Göppingen dreht sich vom 13. bis 15. September alles um die große und kleine Bahn. Drei Festtage also für alle, die ihr Hobby Eisenbahn lieben – ob im Maßstab 1:1 oder als Gartenbahn in Spur G: Tausende Bahnbegeisterte aus aller Welt werden wieder nach Göppingen kommen.

Traditionell ist die Veranstaltung ein Fest für die ganze Familie, bei dem jede Menge geboten wird. Die fauchenden, dampfenden Loks am Bahnhof begeistern ebenso wie die zahlreichen Schauanlagen oder die Technik-Vorführungen bei Leonhard Weiss. Gleich an vier Orten, die ein Buspendelverkehr verknüpft, spielt sich die Eisenbahnschau ab: am Bahnhof Göppingen, im Gleisbauunternehmen Leonhard Weiss, im Märklin-Museum und im Stauferpark. Clubmitglieder werden in einem eigenen VIP-Zelt im Stauferpark willkommen geheißen. Das ist noch nicht alles: Vergünstigte Eintrittspreise, eine eigene VIP-Kasse und ein Messepräsent warten ebenso auf alle Clubmitglieder wie eine Reihe von interessanten Vorträgen rund um die Modellbahn.

EXKLUSIV: DIE CLUB-VIP-LOUNGE IM STAUFERPARK

Zutritt ausschließlich für Clubmitglieder: Den Eingang in das VIP-Zelt des Clubs am Stauferpark dürfen nur Mitglieder passieren. Also die **Clubkarte nicht vergessen.** Die Lounge ist der Treffpunkt für alle Clubmitglieder, Anlaufstelle für Verschnaufpausen und ein guter Ausgangspunkt für die Rundreise zu den vier Spielorten von IMA und den Märklintagen. Auch für das leibliche Wohl der Clubmitglieder ist hier gesorgt.

Doch selbstverständlich gibt es auch geistige Nahrung. Exklusiv für die Mitglieder geben Fachleute aus dem Hause Märklin Einblicke in ihre Arbeit und besprechen Trends, wie beispielsweise die Feinheiten des Digital-Systems mfx und des neuen Standards mfx+, der mit seinen Funktionen völlig neue Spielwelten erschließt. Ein ganz besonderes Ereignis findet am Samstag, dem 14. September, in der Club-Lounge statt: Der bekannte „Eisenbahn-Romantik"-Moderator Hagen von Ortloff (Foto Mitte links) kommt exklusiv zur Autogrammstunde in den Club.

Der Erlebnisparcours zur

Fakten
- Über 20 Lokomotiven und Züge werden im Bahnhof Station machen
- Acht historische Loks stehen unter Dampf, auf der 01 150 sind Führerstandsmitfahrten möglich
- Es finden zahlreiche Sonderfahrten statt

Zu erleben
Fahrten über die Geislinger Steige, mehrere Pendelfahrten mit dem „Roten Heuler“ und der BR 75

Bahnhof Göppingen

Die große Lokparade: Sie ist wieder als Stargast dabei, die 01 150, die gerade erst umgebaut wurde. Auch eine preußische P8, die 38 3199, steht unter Dampf. Aber auch Freunde der Dieselloks kommen beim Anblick einer V 200 auf ihre Kosten, ebenso E-Lok-Fans, wenn etwa die schweizerische Ae 6/6 im Bahnhof haltmacht. Verschiedene Triebwagen und zahlreiche Sonderfahrten komplettieren das einmalige Schaulaufen.

Fakten
- Einzigartige Märklin-Exponate, die es sonst nirgendwo zu sehen gibt
- Sonderverkauf mit Paketservice (Sie lassen sich Ihre Einkäufe bequem nach Hause schicken)
- Kreativer Kinderbereich

Zu erleben
Ausstellung historischer Feuerwehrfahrzeuge, LGB-Schauanlage Wildwest, Märklin-H0-Anlage, Steingartenanlage, Dioramenseminare, alles rund um Märklin my world

Märklin-Museum

Der Name ist Programm: Einblicke in die Welt der historischen Märklin-Spielzeuge lassen nicht nur Kinderaugen glänzen, die Großen kommen zusätzlich bei kurzen Seminaren zum Dioramenbau auf ihre Kosten. Spannend verspricht die große Steingartenanlage zu werden. Im eigenen Kinderbereich kann der Nachwuchs nach Herzenslust basteln und seiner Kreativität freien Lauf lassen.

IMA 2013 in Göppingen

Fakten
- Über 9.000 Quadratmeter Ausstellungsfläche in der Halle und in verschiedenen Zelten
- Über 100 Aussteller zeigen ihr umfangreiches Zubehörsortiment
- Schauanlage auch in Spur G

Zu erleben
Zubehör von A bis Z, Märklin-Stand mit aktuellen Neuheiten, Dioramenwettbewerb, große Show-Bühne, Lok und Wagen können selbst montiert werden, Bobby-Car-Parcours

Stauferpark Göppingen

Auf über 9.000 Quadratmetern zeigen hier die Aussteller, was momentan State of the Art im Zubehörbereich ist. Zahlreiche Schauanlagen werden in einem Extrazelt zu sehen sein. Dort wird auch der Dioramenwettbewerb stattfinden, dessen Preisverleihung für Sonntagnachmittag geplant ist. In der Werfthalle geben Märklin-Mitarbeiter einen Einblick in die Wagen- und Lokmontage, Besucher können auch selbst montieren.

Fakten
- Die Leonhard-Weiss-Gruppe gehört mit über 3.750 Mitarbeitern zu den wichtigsten Bauunternehmen in Deutschland
- Die Fahrzeuggruben sind 70 bzw. 50 Meter lang
- Zahlreiche Aktionen auch vor der Halle

Zu erleben
Zugang zu den Fahrzeuggruben, Pendelfahrten zum Bahnhof mit dem Schienenbus, Web-Team, LGB-Infostand, Präsentation der LGB-Neuheiten

Leonhard-Weiss-Areal

Hier sind wieder Giganten am Start: Neben zahlreichen Wagen und Loks, die alle von unten bestaunt werden können, ist in diesem Jahr auch eine Gleisstopfmaschine in Aktion zu sehen. Wer mag, kann zudem beim Magnesiumschweißen zuschauen. Ein besonderes Schmankerl ist die Gartenbahnanlage der LGB Freunde Rhein/Sieg: Auf einer Fläche von 16 x 6 Metern werden hier auch aktuelle LGB-Modelle fahren.

Neue Kooperationspartner

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

Feldbahnmuseum Herrenleite

Feldbahnmuseum Herrenleite
Herrenleithe 10, 01847 Lohmen
Telefon: +49 (0)3 51/8 80 40 63 (Herr Sommer, abends und Anrufbeantworter)
E-Mail: hfd@mw.htw-dresden.de
Homepage: www.feldbahnmuseum-herrenleite.de

Öffnungszeiten:
Zu Pfingsten und rund um den 3. Oktober 2013 findet die traditionelle Feldbahnschau mit einem umfangreichen Programm statt. Darüber hinaus ist das Museum von Mai bis Oktober immer samstags am Nachmittag sowie an einzelnen weiteren Fahrtagen geöffnet. Veranstaltungstermine erfragen Sie bitte telefonisch oder entnehmen Sie der Homepage.
Die Erhaltung der Feldbahn haben sich die Mitglieder des Vereins Historische Feldbahn Dresden zum Ziel gemacht. Seit der Jahrtausendwende baut der Verein am Rande der wunderschönen Sächsischen Schweiz das Feldbahnmuseum Herrenleite auf und präsentiert die restaurierten Bahnen in authentischer Umgebung. Besucher können hier zahlreiche Loks und Wagen anschauen, Fahrten auf der 600-mm-Strecke durch das Museum unternehmen und echte Feldbahnzüge im Einsatz erleben. Seit den 1870er-Jahren dienen Feldbahnen dem innerbetrieblichen Transport in allen Bereichen der Land- und Forstwirtschaft, der Industrie, des Bauwesens und beim Militär. Da sie im Gegensatz zum Staatsbahnsystem nicht vereinheitlicht waren, weisen sie eine unvorstellbare Vielfalt an Technologien, Fahrzeugbauarten und Spurweiten auf. Diesem besonderen Reiz der Feldbahnen können die Besucher in Herrenleite auf den Grund gehen und sich in frühere Zeiten versetzen lassen.

Ihr Clubvorteil:
Clubmitglieder bezahlen statt 3 Euro nur 2 Euro Eintritt. Die Mitfahrt auf dem Besucherzug ist inklusive.

Jubiläum: Bahnreisen Sutter

Bahnreisen Sutter – Gregor Sutter
Sickingerstraße 24, 79856 Hinterzarten
Telefon: +49 (0) 76 52/91 75 81
E-Mail: eisen@bahnen.info
Homepage: www.bahnen.info

Auf diesen Messen können Sie Bahnreisen Sutter besuchen:
1. bis 3. November 2013: Die Modellbahn – München, 21. bis 24. November 2013: Modell Süd Stuttgart, 11. bis 19. Januar 2014: CMT Stuttgart, 14. bis 16. Februar 2014: Basler Ferienmesse, 5. bis 9. März 2014: ITB Berlin, 9. bis 13. April 2014: Intermodellbau Dortmund
Mit dem Zug durch ein fremdes Land fahren oder auch nur die eigene Heimat auf Schienen besser kennenlernen – das erfreut das Herz eines jeden Bahnliebhabers. Zum 15-jährigen Jubiläum ist bei Bahnreisen Sutter wieder für jeden Geschmack etwas dabei. Im Reiseprogramm sind Klassiker wie der Glacier Express oder der Bernina Express in der Schweiz ebenso zu finden wie die besondere Reise auf der Transsibirischen Eisenbahn. Die Waldbahnen in Ungarn verwöhnen das Auge im Herbst mit besonders schönen Landschaften. Wer sich in den wärmeren Gefilden wohler fühlt, erlebt bei der Bahnreise durch Spanien maurische Kulturschätze und vieles mehr. Eine der spannendsten Bahnstrecken der Welt erwartet Reisende im April 2014 – die Darjeeling-Himalaja-Bahn. Bei den meisten Gruppenreisen werden Sonderzüge gebucht, die mehr Plätze als Reiseteilnehmer haben. So kann jeder am Fenster sitzen, abschalten und die Bahnfahrt genießen. Viele Clubmitglieder kennen das schon, denn Bahnreisen Sutter organisiert seit 2006 immer wieder Clubreisen für Märklin.

Ihr Clubvorteil:
Clubmitglieder erhalten 5 Prozent Ermäßigung auf den Reisepreis.

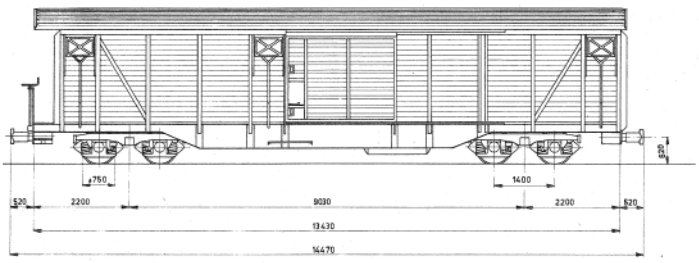
Clubmodell 2014

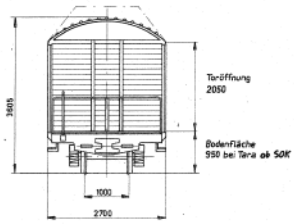
DAS LGB-CLUBMODELL 2014

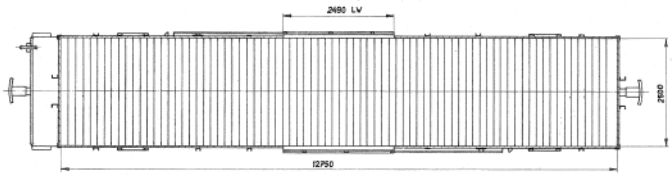
Exklusiv für Clubmitglieder

Um nässeempfindliche Güter wie Industrie- oder Kaufmanngüter transportieren zu können, ließ sich die Rhätische Bahn (RhB) 20 dieser gedeckten Güterwagen vom Typ Gak-v bauen. Hersteller war das Unternehmen Josef Meyer mit Sitz in Rheinfelden. Einer dieser Waggons trug eine Zeit lang die Werbebeschriftung „Kuoni" – ein in Graubünden ansässiges Transportunternehmen. Genau dieser Wagen wird 2014 exklusiv für die Mitglieder des LGB-Clubs gefertigt. Die Seitentüren des vierachsigen Modells (Art. 40081) lassen sich öffnen. Es ist aufwendig und fein bedruckt und mit Metallscheibenrädern ausgerüstet, die Gesamtlänge über Puffer beträgt 62 Zentimeter. Bei dem Wagen handelt es sich um eine komplette Neukonstruktion.

Jedes LGB-Clubmitglied kann mit dem beiliegenden Bestellschein – oder der Clubkarte – über den LGB-MHI-Fachhändler je ein Exemplar des Clubmodells bestellen. Bitte beachten: Bestellscheine sind nicht übertragbar. Ob per Bestellcoupon oder mit Clubkarte – Bestellschluss ist der 31. März 2014. Voraussichtlicher Lieferbeginn ist das 3. Quartal 2014.







Ob palletiert, in Säcken, Harassen, Kisten, Fässern, Boxen oder Rollcontainer: In diesen Wagen werden die Güter mit dem Gabelstapler oder Handhubwagen durch die Seitentür verladen.

HIGHLIGHTS (Art. 40081)

- **komplette Neukonstruktion**
- **Metall-Scheibenräder**
- **Seitentüren zum Öffnen**

Blaues

Wunder

ALPIN CLASSIC KROKODIL

Eine der berühmtesten und beliebtesten Schmalspurlokomotiven der Schweiz feiert Wiederauferstehung.

Text: Christoph Klawitter
Fotos: Kötzle, RhB/Peter Pfeiffer

Das Blaue Krokodil kehrt zurück: LGB legt die RhB Ge 6/6 I in einer einmaligen Sonderserie neu auf.

Doppeltraktion: Zwei Rhätische Krokodile – hier im Vorbild – in trauter Eintracht.
Das Spur-G-Modell ist bei LGB unter der Artikelnummer 25409 zu haben.

„Diese Lok ist etwas Besonderes. Das Blaue Krokodil ist eine echte Rarität und passt wunderbar in meine Gartenbahn.“ Spur-G-Freund Heinz Knodel ist schon jetzt ein Fan der neuen LGB-Lokomotive, die wie kaum ein anderes Schienenfahrzeug die LGB-Modellgeschichte prägt. So wie Heinz Knodel denken viele Gartenbahner: „Auf Wunsch vieler unserer Kunden haben wir uns entschlossen, das Alpin Classic Krokodil noch einmal aufzulegen“, bestätigt LGB-Produktmanager Jürgen Faulhaber.

Bereits 2001 und 2005 drehte eine blaue RhB Ge 6/6 I ihre Runden auf den Gartenbahnen – jetzt kehrt das Blaue Krokodil also noch einmal zurück. Und wie bereits damals wird das „Alpin Classic Krokodil“ wieder in einer exklusiven Sammleredition aufgelegt. „Die neue Lok ist somit ein absolutes Sammlerstück“, unterstreicht der Produktmanager. Kaufen oder nicht kaufen – für Heinz Knodel stellt sich diese Frage nicht: „Es wäre wirklich schade, wenn ich diese einmalige Gelegenheit, ein neues Blaues Krokodil zu erwerben, verpassen würde.“

Das große Vorbild kletterte erstmals vor 92 Jahren die Graubündener Steilstrecken empor: Es war im Jahr 1921, als die Rhätische Bahn (RhB) zunächst sechs Exemplare mit der Bezeichnung Ge 6/6 I 401 bis 406 anschaffte. Hintergrund war die Elektrifizierung der Albulabahn im Schweizer Kanton Graubünden, die neue Loks notwendig machte. Auch auf der Strecke Landquart–Davos waren neue Lokomotiven gefragt, die stärker als die bis dato vorhandenen Ge 2/4 und Ge 4/6 waren. Und genau das leisteten die neuen Krokodile: Mit einer beeindruckenden Stundenleistung von 1.076 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 55 Stundenkilometern galten sie als wahre Kraftpakete.

Schiere Kraft war nötig, um die steilen Streckenabschnitte am Gotthard fahren zu können. Motoren und Transformator mussten für diese Strecke entsprechemd leistungsstark ausgelegt werden. Damit die Lok die engen Kurven passieren konnte, bestand das Krokodil im Wesentlichen aus einer gelenkigen, dreiteiligen Konstruktion. Die Kraftübertragung vom Motor auf die Räder erfolgte über Blindwellen und Schrägstangen. Die Verteilung des Lokgewichts auf sechs Achsen reduzierte die Achslast auf ca. elf Tonnen. Insgesamt 15 Loks stellte die RhB bis 1929 in Dienst: Nach den ersten sechs Exemplaren 1921 folgten 1922 die 407 bis 410, 1925 die 411 und 412 sowie 1929 die Ge 6/6 I 413 bis 415. Gebaut wurden die Lokomotiven gemeinsam von den drei Schweizer Unternehmen SLM, BBC und MFO. Mit diesen neuen Elektroloks konnte die Rhätische Bahn endgültig ihre alten Dampflokomotiven ersetzen. Die neuen E-Loks – auch Rhätische Krokodile genannt – zogen schwere und hochwertige Züge, beispiels-

415

Zum standesgemäßen Auftritt gehören zwei edle Salonwagen.

weise den Glacier Express. Noch heute sind die Exemplare 414 und 415 für Charterfahrten im Einsatz.

Dennoch wurden die mächtigen Maschinen zwischen 1974 und 2008 Stück für Stück ausrangiert. Bis dahin fuhren sie über ein halbes Jahrhundert lang unfallfrei – und stellten damit ihre Zuverlässigkeit eindrucksvoll unter Beweis. Doch schon ab 1958 verdrängten die neuen Loks der Reihe Ge 6/6 II langsam die Rhätischen Krokodile aus dem prestigeträchtigen Personenverkehr. Ab Mitte der 1960er-Jahre wurden sie hauptsächlich im Güterverkehr gebraucht.

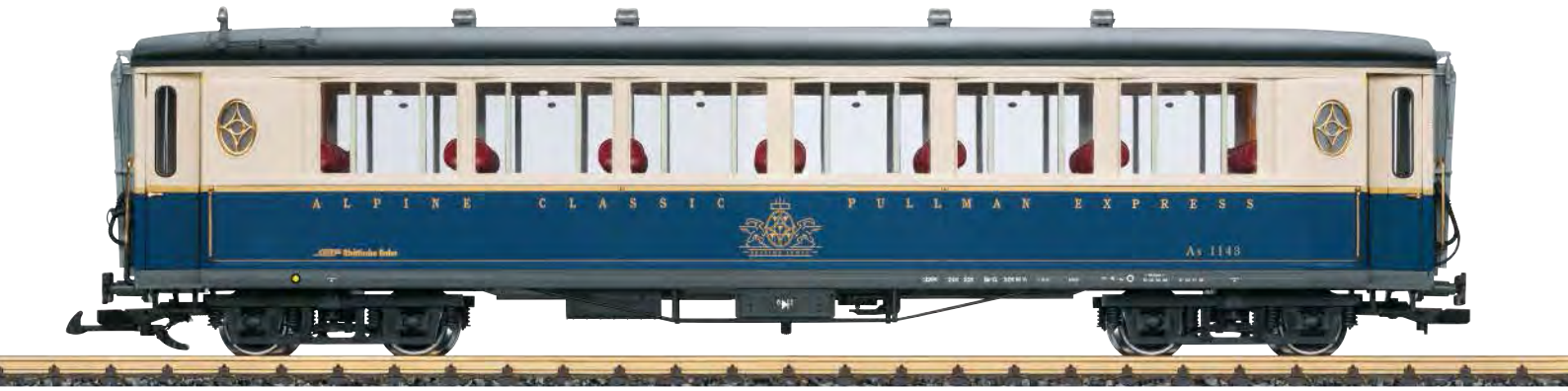
Die letzte Fahrt führte die Krokodile ins Museum.

Die Einführung der Ge 4/4 II ab 1973 beschleunigte die Verdrängung deutlich. So wurden 1984 gleich sechs Rhätische Krokodile ausrangiert. Trotzdem: Die Krokodile bildeten über Jahrzehnte das Rückgrat des Zugverkehrs in Graubünden. Heute existieren neben den bereits erwähnten 414 und 415 noch weitere vier Fahrzeuge, die allerdings nicht mehr betriebsfähig sind und als reine Ausstellungsstücke fungieren. Die 411 beispielsweise steht im Deutschen Museum in München: Sie wurde im Jahr 2000 nach 75 Betriebsjahren und rund 4,5 Millionen Kilometern Laufleistung außer Dienst gestellt und 2001 ins Museum nach München gebracht. Die 402 dagegen hat ihre letzte Ruhestätte im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern, die 406 im Bahnmuseum Kerzers und die 407 im Bahnmuseum Albula in Bergün gefunden. Verschrottet wurden bislang neun Krokodile: Die 401 nach einem Unfall im Jahr 1975, sechs weitere nach 1984 sowie die Exemplare 412 und 413 in den Jahren 1996 und 2008 nach Getriebeschäden. Bevor die beiden Letztgenannten abgebaut wurden, leisteten sie einen letzten Dienst als Ersatzteilspender.

Auf die Gleise der Gartenbahn kehrt das Blaue Krokodil jetzt als LGB-Modell zurück (Art. 25409) – detailliert und wetterfest. Das Sammlerstück ist reichhaltig ausgestattet: Digitale Geräuschelektronik sorgt für Motoren- und Bremsgeräusche, die Pfeife wird magnetgesteuert ausgelöst, mit einer Fernbedienung können die Sound-Funktionen eingeschaltet werden. Zwei gekapselte Getriebe mit Bühler-Motoren, Antrieb auf allen Achsen, Haftreifen und acht Stromabnehmer – all das und noch manches mehr bietet das neue LGB-Modell. Die Länge über Puffer beträgt 56 Zentimeter.

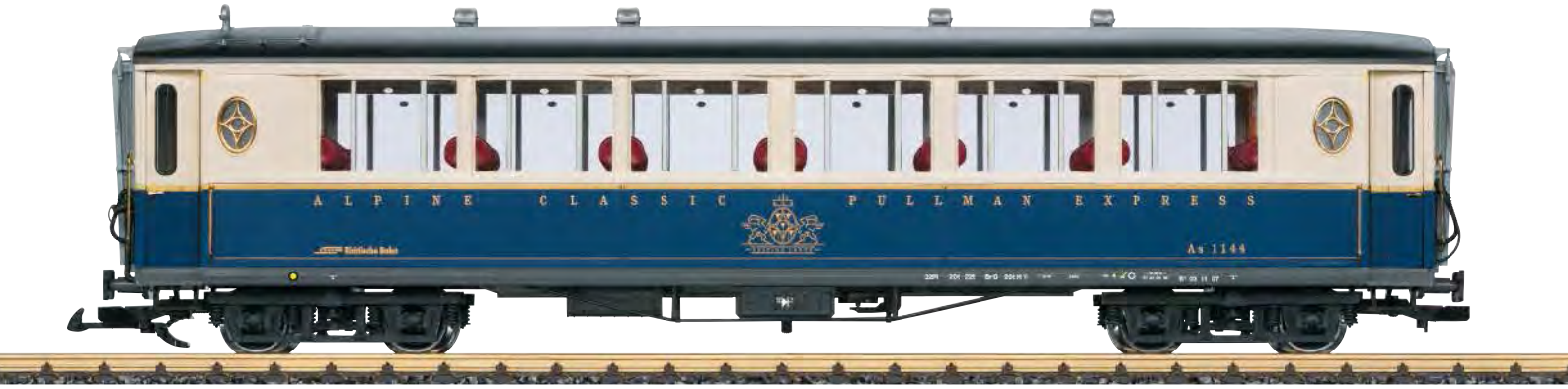
Wer sein Krokodil standesgemäß durch den Garten fahren lassen möchte, greift zu zwei LGB-Salonwagen. Dieses LGB-Personenwagenset (Art. 36659) bildet die beiden Salonwagen As 1143 und As 1144 der Rhätischen Bahn nach. Die Wagen sind vorbildgerecht beschriftet und lackiert und verfügen über eine komplette Inneneinrichtung und -beleuchtung. Darüber hinaus lassen sich die Türen öffnen. Die Wagenlänge über Puffer beträgt jeweils 66 Zentimeter. Die Rhätische Bahn besitzt übrigens noch heute vier der historischen Salonwagen. Diese elegant und luxuriös im Art-déco-Stil des frühen 20. Jahrhunderts eingerichteten Wagen sind als „Alpin Classic Pullman Express“ im Einsatz.

Auch als LGB-Modell zu haben: die eleganten Salonwagen im Art-déco-Stil. Die Vorbilder gehören zum „Alpin Classic Pullman Express“ und fahren noch heute.



KROKODILE UND LGB

LGB hat noch ein weiteres Reptil in petto: Die RhB E-Lok Ge 6/6 (Art. 23405). Sie ist eine authentische Nachbildung der Ge 6/6 mit der Betriebsnummer 404. Dieses Rhätische Krokodil – im ursprünglichen Braun gehalten – war eine der Sommerneuheiten im Jahr 2012. Das Orginal wurde 1921 von der RhB in Betrieb genommen und erst 1984 – nach über 60-jähriger Einsatzzeit – ausrangiert und später verschrottet. Im Vorbild war die Lokomotive 13,3 Meter lang und wog 66 Tonnen, ihre Höchstgeschwindigkeit betrug 55 Kilometer pro Stunde. Beim LGB-Modell stellen zwei kräftige Bühler-Motoren eine hohe Zugkraft sicher. Dazu gibt es zwei Mehrzweck-Steckdosen und Haftreifen. Die Länge über Puffer des neuen LGB-Modells beträgt 56 Zentimeter, das Gewicht etwa 3.450 Gramm. Das Modell lässt sich vorbildgerecht mit Wagen aus den Epochen I bis IV kombinieren.



Feste feiern

ANLAGEN AUSGESTALTEN – TEIL 2

Ob Markttag, Biergarten oder Bahnhofsfest: Liebevoll gestaltete Szenen machen jede Gartenanlage zu einem Unikat.

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

So eine Gartenbahn ist etwas ganz Besonderes und mit herkömmlichen Modellbahnen eigentlich nicht zu vergleichen. Das zeigt sich schon am Maßstab und an der Größe der Modelle. Wer so eine Lok oder einen Wagen auf das Gleis stellt, hat auch als Erwachsener richtig etwas zu greifen. Doch neben der Größe gibt es noch weitere Unterschiede: Der Sound ist da zu nennen, der in den LGB-Loks so laut eingestellt werden kann, dass auch die Nachbarn etwas davon haben. Die zu bauenden Anlagen sind naturgemäß größer als beispielsweise bei H0. Und spätestens hier kommen wir an die Grenzen der Landschaftsgestaltung. Das gilt übrigens nicht nur für die LGB im Garten, sondern mindestens genauso für Innenanlagen im G-Maßstab. Wir müssen bei unserer Anlagengestaltung zwangsläufig andere Wege gehen als Modellbahner der kleineren Baugrößen. Aber gerade das macht für viele LGB-Freunde – neben der faszinierenden Größe der Modelle – den besonderen Reiz der Gartenbahn aus. Und der große Maßstab überzeugt mit weiteren Vorteilen: Wo sonst kann man einen Lokschuppen komplett mit Spind, Werkbank und Werkzeugen ausrüsten, die man auch ohne Lupe sehen kann? Wo sonst gibt es Figuren, auf deren Gesichtern die Mimik erkennbar ist? Das sind alles Pluspunkte, die sich für eine Gestaltung der Gartenbahnanlage nutzen lassen. Und sicher können viele LGB-Freunde bestätigen, dass Besucher der eigenen Anlage von dieser fasziniert waren, selbst wenn diese sonst eher wenig Interesse für Eisen- oder Modellbahn haben. Wie schon in der vorherigen Ausgabe beschrieben, sind Figuren und gestaltete Szenen erst das Salz in der Suppe der Anlagengestaltung. Wir möchten mit diesem Beitrag beispielhaft zeigen, was sich alles realisieren lässt, und haben dafür einmal mehr in unseren Figurenfundus gegriffen.

Das pralle Leben auf kleinstem Raum: An den Marktständen wird geschaut und diskutiert, während eine Parade an bunten Schienendrahteseln vorbeizieht.

Ein umfangreiches Sortiment an Figuren setzt der Kreativität keine Grenzen mehr.

Obstkisten, Bierbänke, selbst eine Grillstation: im Maßstab 1:22,5 ist heute fast alles zu haben. Umgeben von kleinen Koniferen – eingebettet in das Gartengrün – wirken die Szenen absolut authentisch.

Markttag

Ein Wochenmarkt ist ein wunderschöner Blickfang auf der Gartenbahnanlage. Hier lassen sich herrliche Szenen gestalten, wetterfestes Zubehör gibt es dafür reichlich: Tische, Bänke, Verkaufstresen samt Waage oder Kasse, Obststiegen, Gemüsekisten, Getränkekisten, Bierfässer und noch vieles mehr. Dank des umfangreichen Figurensortimentes kann sich jeder LGB-Freund nach Lust und Laune die unterschiedlichsten Szenen ausdenken. Vieles lässt sich bereits in der kalten Jahreszeit am Basteltisch zusammenstellen. So wurde ein Unterstand für ein Holzlager oder landwirtschaftliche Geräte in unserem Fall als Überdachung für den Wochenmarkt umgewidmet. Dazu wurde dieser auf einer Grundplatte aus Styrodur befestigt. Wer möchte, kann alle Figuren, Bänke und Tische sowie Obst- und Gemüsekisten auf dieser Platte anbringen. Das hat den Vorteil, dass am Fahrtag lediglich das fertige Ensemble an den dafür vorbestimmten Platz gesetzt werden muss. Und das spart richtig Zeit. Am Ende des Tages wird die Platte samt Wochenmarkt wieder eingesammelt und an einem geschützten Ort eingelagert. Schauen wir uns die Szenen einmal etwas genauer an. Während einige Händler hinter ihren Verkaufstresen auf Kundschaft warten, sind andere noch mit der Anlieferung von Waren beschäftigt. Derweil kommen schon die ersten Interessenten vorbei, um sich das Angebot genauer anzusehen. Da sind eine Frau mit Hund und junge Mütter mit ihren Kindern. Eine ältere, recht korpulente Dame kauft indessen etwas Gemüse ein. Auf den Fotos dieser Seite sind die Details recht gut zu erkennen. Unmittelbar vor dem gepflasterten Marktplatz wurde eine asphaltierte Straße angelegt. Hier lassen sich bei Bedarf einige Fahrzeuge platzieren. Herr Meyer, Inhaber von „Obst & Gemüse Meyer“ fährt mit seinem Goliath-Dreirad vor und liefert frische Ware an. Das Dreirad ist inzwischen ein Klassiker auf den LGB-Anlagen. Wir haben die Ladefläche des Lieferwagens mit einigen Gemüsekisten beladen, was für zusätzliche Farbtupfer sorgt.

Biergarten

In der Nähe von Märkten jeglicher Art findet man meistens auch Stände, die sich dem leiblichen Wohl der Besucher widmen. Da an diesem Tag ein kleines Bahnhofsfest in unmittelbarer Nähe stattfindet, wurde ein kleiner Biergarten aufgebaut. Auch diese Szenerie kann auf einer Grundplatte bereits vorher fertiggestellt werden. Hier gibt es kleine Leckereien, wie sie in unseren Breiten wohl überall anzutreffen sind: Bratwurst, Eintopf, Bier und alkoholfreie Getränke und natürlich Eis. Für jeden Geschmack ist etwas dabei. Nur die Vegetarier gehen einmal mehr bei derartigen Festen leer aus. Es scheint gerade Mittagszeit zu sein, denn unser kleiner Biergarten ist gut gefüllt. Und da der Durst der Besucher groß ist, schafft Hans Pichler vorsorglich zwei neue Bierfässer und eine große Thermoskanne mit Kaffee auf seinem Handwagen heran. Frisch eingepflastert präsentiert sich der Weg, der zum Biergarten führt. Hierbei handelt es sich um kleine Natursteinplatten, die auf einem Vlies befestigt sind. Ein entsprechend zugeschnittenes Stück in passender Größe lässt sich für diese Szene also schnell verlegen.

„Bitte einsteigen!“: Die Fahrt im offenen Wagen ist ein herrliches Erlebnis und das Bahnhofsfest ein „Heimspiel“ für jeden Gartenbahner. Kein Wunder, dass der Kameramann die Szene festhält.

Bahnhofsfest

Auf unserer kleinen Schmalspurbahn finden heute Sonderfahrten statt. Die sonst eher unbedeutende Station „Eibenow“ hat deshalb ihren großen Auftritt. Der Markt und der Biergarten sind Bestandteil eines kleinen Bahnhofsfestes. So starten von hier aus auch Draisinenfahrten, zudem halten zahlreiche Sonderzüge. Dieser Anlass hat sich bei den Medien herumgesprochen, und so ist der bekannte Moderator einer ebenso bekannten Eisenbahnsendung extra mit seinem Kamerateam angereist.

Sonderfahrten im offenen Wagen

Bei den Szenen rund um den Bahnsteig lässt sich in unserem Fall das Prinzip der vorbereiteten Grundplatten nicht anwenden, da immer nur einzelne Figuren beziehungsweise kleinere Figurengruppen aufgestellt wurden. Wer die Figurensockel, mit denen manche Figuren ausgeliefert werden, nicht mag, kann diese vorsichtig entfernen. Dabei ist aber Sorgfalt an den Tag zu legen – schließlich sollen die Figuren anschließend noch im Vollbesitz ihrer Füße sein. Ein stabiler Drahtstift, der in ein Bein gesteckt wird und etwa einen Zentimeter nach unten herausschaut, reicht aus, um die Figur auf dem Erdboden sicher zu befestigen. Was man allerdings vorbereiten kann und sollte, ist das Bestücken der Reisezugwagen mit Fahrgästen und einem oder mehreren Schaffnern. Denn was ist eine Sonderfahrt ohne Fahrgäste? Besonders gut eignen sich natürlich offene Wagen für diesen Zweck. Auf unseren Fotos wurde dafür ein RhB-Aussichtswagen etwas modifiziert. Ein zweiachsiger Flachwagen aus dem LGB-Sortiment ist zum Fahrradtransportwagen umgestaltet worden. Diese Szene lässt sich mit einigen wenigen Drahteseln ganz wunderbar beleben. Die umgebauten Feldbahnloren nach Vorbildern aus Feldbahnmuseen, die ihren Besuchern Rundfahrten anbieten, mögen als weitere Ideen für eigene Kreationen dienen.

Neben den Gleisen spielen die Eisenbahnfreunde, besagtes Fernsehteam und ein Verein, der sich um die historischen Fahrzeuge der Schmalspurbahn kümmert, die Hauptrollen. Deshalb ist heute viel „Bahnpersonal“ anzutreffen. Eine Aufsicht und Frauen der Vereinsmitglieder helfen als Schaffner und betreuen die Besucher sowie die Fahrgäste. Während der Moderator quasi hinter den Kulissen seine Interviews vorbereitet, ist der Kameramann bereits damit beschäftigt, die ersten Szenen einzufangen. Und es gibt viel zu entdecken: Neben dem bunten Treiben rund um das Bahnhofsfest gilt es einen historischen Triebwagen, die Sonderfahrten und zwei Fotogüterzüge zu filmen.

Dies alles soll als Anregung für die eigene Kreativität dienen. Natürlich ist der Aufbau so einer komplexen Szenerie für den Normalbetrieb sehr aufwendig. Die Vorbereitung einzelner Szenen auf Grundplatten und das Bestücken von Reisezugwagen mit Figuren sowie von Güterwagen mit Beladung kann aber bereits im Vorfeld geschehen und erleichtert die Anlagengestaltung ungemein.

BZ1
TT

Entdeckungsreise mit Toytrain

START IN EINE NEUE EPOCHE

Auspacken, Schienen zusammenstecken, Zug aufgleisen – und schon beginnt das große Abenteuer.

Text: Bernd Lange
Fotos: Andreas Dalferth

Mit dem vielfältigen Toytrain-Sortiment von LGB wird das Eisenbahnfahren zum Kinderspiel.

Sanft lässt Vivienne den mächtigen Güterzug anfahren. Es ruckelt nur ein kleines bisschen, und schon zieht die Dampflok die schwer beladenen Wagen über die Strecke. Während Vivienne am Bahnhof den Zug problemlos auf die Reise schickt, wartet ihr Bruder Tim bereits an der Gleisbaustelle. Es dauert nicht lange, und der Zug wird die Langsamfahrstrecke passieren, dort, wo die Bauarbeiten in vollem Gange sind. Die Gleise müssen ausgebessert werden, und Tim wartet bereits auf neues Material, auf Sand und Schotter. Ein lauter Pfiff – da kommt ja schon der Güterzug. Tim hat als Bauleiter alles im Griff, zielstrebig werden die Wagen entladen und das neue Baumaterial neben der Strecke deponiert. Und bei Vivienne läuft ebenfalls alles nach Fahrplan; souverän setzt sie den nun entladenen Güterzug wieder in Bewegung und fährt – aus Sicherheitsgründen im Schrittempo – aus der Baustelle heraus.

Tims Schwester ist ganz vertieft in ihr Spiel mit der großen kleinen Welt der Eisenbahn. Vivienne liebt ihre Puppen, sie verschlingt ein Buch nach dem anderen. Doch wenn draußen schönes Wetter ist, hält sie nichts mehr in der Wohnung. Da braucht ihr Bruder nicht lange betteln – klar wird die Gartenbahn zusammen aufgebaut. Und dann geht's auch schon los: Lokführer, Stationsvorsteher, Signal- und Weichensteller ... alles übernimmt Vivienne gerne – sie mag es, wenn's rundum gut läuft. Tim hingegen liebt mehr Action; ständig gibt es für ihn zu tun: Güterzüge müssen beladen und wieder entladen werden. Schließlich gehören Bauarbeiten am Gleis zu den ganz wichtigen Aufgaben; Baumaterial muss vom Bagger an die richtigen Stellen transportiert werden. Und: In Kürze werden Baucontainer angefahren, da ist perfekte Logistik gefragt. Zwischendrin kommt auch mal ein Reisezug, von Vivienne aufmerksam gelenkt. Das heißt, dann müssen die Schienen dafür wieder freigeräumt sein. So macht Kindern das Eisenbahnfahren unendlich viel Spaß. Dabei wird doch glatt schon mal überhört, dass Mutter die Essenszeit signalisiert.

Spiel ohne Grenzen – die Kinder sind nicht zu bremsen

Damit für Kinder aller Anfang auch tatsächlich leicht ist, können sie auch klein anfangen – im doppelten Sinne: in ihren jungen Jahren, und mit einem Startset von Toytrain, das mitwächst. Das Startset (Art. 90470) hat es allerdings schon in sich – nicht von ungefähr heißt das große Paket „Toytrain Startset Großbahn".

Das neue Set lässt keine Wünsche offen, wenn es darauf ankommt, Kinder spielerisch an den Modellbahnbetrieb der Gartenbahn heranzuführen. Dafür sorgt zunächst die zugstarke

Alles dabei, was zu einem Güterzug gehört: Mit einem Toytrain-Startset können die Kinder sofort loslegen. Auspacken, Schienen zusammenstecken, Zug aufgleisen – und schon steht der Reise ins Abenteuerland nichts mehr im Wege.

Dampflokomotive, die natürlich locker einen voll beladenen Güterzug zur Gleisbaustelle ziehen kann. Und damit es an der Baustelle auch ordentlich vorwärtsgeht, bringen zwei Niederbordwagen das Baumaterial an Ort und Stelle. Der eine Waggon ist mit einem Volvo-Bagger beladen, mit dem anderen lassen sich Sand, Schotter, Steine oder Holzbretter transportieren. Da kommt der Bagger so richtig ins Spiel, der mit einem Friktionsantrieb ausgerüstet ist. Wie im richtigen Einsatz lässt sich die Führerkabine drehen, der Baggerarm und die Schaufel sind beweglich. Sogar die Motorhaube ist zu öffnen, falls es mal vor lauter Arbeitseinsatz zu heiß hergeht. Zu diesem Startset gehören für den laufenden Zugverkehr ein kompletter Gleiskreis sowie Stromversorgung mit Fahrregler und Anschlusskabel.

Kinder möchten immer mehr erleben – die Fantasie ist dabei unerschöpflich. Das gilt auch für das Spielen mit der Toytrain-Gartenbahn. Problemlos kann dieses oder auch ein anderes Startset aus dem LGB-Programm erweitert und kombiniert werden – mit Schienen, durch Weichen, mit weiteren Zügen oder einzelnen Waggons. Das „Toytrain Startset Großbahn“ bietet also die ideale Vervollständigung eines Güterzuges, der dem Vorbild in nichts nachsteht und auch stark den spielerischen Aspekt berücksichtigt.

Eine prima Ergänzung ist ein weiterer Niederbordwagen, der mit einem noch stärkeren Bagger, dem Volvo Mini-Loader MC 70, bestückt ist (Art. 94309). Ebenfalls mit Friktionsantrieb ausgestattet, ist der Baggerarm darüber hinaus voll beweglich. Die Schaufel lässt sich heben, senken und klappen, sodass der zweite Wagen be- und entladen werden kann. Gut zur Baustelle passt auch der Containertragwagen der TT Cargo (Art. 90964), der bei einem Baugüterzug nicht fehlen darf. Der Container kann vorbildgerecht abgenommen werden und die beiden stirnseitigen Türen lassen sich öffnen. Logisch, dass damit so allerhand transportiert werden kann, was auf eine Baustelle gehört. Und zu einem richtigen Güterzug gehört natürlich auch ein Kesselwagen (Art. 94141), der sich leicht befüllen oder entleeren lässt. Schließlich brauchen die Bagger ja Benzin, damit sie arbeiten können. Und vielleicht braucht es ja auch noch einen zweiten Kesselwagen, mit Saft gefüllt und Strohhalm bestückt – damit die Kinder nicht schlapp machen …

Der Fantasie sind keine Grenzen gesetzt: Ob Lok, Wagen oder Zubehör – die robusten Toytrain-Modelle lassen sich individuell einsetzen.

LGB bei KaDeWe und Dehner

Ob im Dehner Blumenpark in Rain am Lech oder im KaDeWe in Berlin: Die Kunden staunten nicht schlecht, als sie plötzlich vor einer großen LGB-Schauanlage standen. Im Dehner Blumenpark lud eine 20 Quadratmeter große LGB-Eisenbahnlandschaft zum Besuch ein, die mit echten Blumen und Pflanzen dekoriert war.

Eine waschechte Westernanlage mit der legendären Diesellok F7 „Santa Fe“ war im KaDeWe zu sehen (Foto rechts). Die ebenfalls 20 Quadratmeter große Anlage begeisterte nicht nur die Kinder, sondern vor allem auch die internationalen Gäste des Kaufhauses. „Wir werden solch eine Ausstellung wiederholen, denn sie war etwas Besonderes und wirklich nicht alltäglich“, zieht Frank Lorenz vom KaDeWe zufrieden Bilanz.

E 10 fährt los

Sie ist ein Klassiker unter den Elektrolokomotiven und dazu noch eine komplette Neukonstruktion: die E 10 in Spur G. Da bei einigen der ersten ausgelieferten Modellen Probleme im Dauerbetrieb auftauchten, hat LGB schnell reagiert und die Modelle zu einer gründlichen Überprüfung zurückgerufen. Mittlerweile ist diese Überprüfung abgeschlossen, das betroffene Bauteil wurde vorsorglich ersetzt.

Mit dem schnellen Eingreifen wollte LGB sicherstellen, dass tatsächlich nur qualitativ einwandfreie Loks in den Handel kommen. Die abschließenden Tests haben’s bestätigt: Die überarbeitete E 10 zieht völlig problemlos ihre Kreise auf den Gartenbahnen und steht ihrem legendären Vorbild in nichts nach.

Gelungenes Sommerfest

Toller Erfolg: Besucher aus allen Teilen Deutschlands, der Schweiz, den USA, aus Tschechien, den Beneluxländern und auch aus China waren beim Sommerfest von Champex-Linden zu Gast. Einer der Höhepunkte war die extra für das Sommerfest realisierte LGB-Schauanlage nach dem Vorbild der Rhätischen Bahn. LGB-Produktmanager Jürgen Faulhaber informierte die interessierten Gartenbahner am LGB-Stand über den Produktionsfortschritt des Allegra und konnte bereits ein recht detailliertes Handmuster präsentieren.

Nicht nur die rund 3.500 Besucher, auch die Veranstalter waren mit dem Verlauf des Festes sehr zufrieden – eine Wiederholung ist geplant.

AB HERBST 2013 IST DAS ALLEGRA-MODELL IM HANDEL

Auf der Zielgeraden

Der Allegra: für Eisenbahnfreunde einer der schönsten Schweizer Züge. Ab Herbst 2013 rollt das LGB-Modell (Art. 20225) zu den Händlern – die Produktion läuft bereits auf Hochtouren.

Der Allegra ist auf die Zielgerade eingebogen: Im Werk im ungarischen Györ geht es mit großen Schritten der Fertigstellung entgegen.

Produziert sind mittlerweile die aus hochwertigem Kunststoff gefertigten Wagenkästen. Deren Spritzgussform mit einem Gewicht von rund fünf Tonnen war auch für die Spezialisten eine echte Herausforderung. Ebenso sind diese Wagenkästen lackiert und momentan in der Malerei, wo die unterschiedlichen Beschriftungen und die Zierstreifen aufgedruckt werden.

In der Kunststoffspritzerei werden parallel die anderen Teile, etwa Sitze oder Fenster, hergestellt. Eine logistische Herausforderung ob der vielen angesetzten Details – schließlich muss jedes Teil rechtzeitig in der richtigen Menge bereitgestellt werden.

Letzte Tests an der Elektronik sollen sicherstellen, dass die vielen verschiedenen Funktionen unter allen Bedingungen ordnungsgemäß laufen. So werden die unterschiedlichen Lichtfunktionen – vom Fahrlicht über Fernlicht, Führerpultbeleuchtung und Innenbeleuchtung bis hin zu den beleuchteten Zugzielanzeigen – getestet und freigegeben. Auch die bei der Digitalversion motorisch heb- und senkbaren Pantographen werden auf Herz und Nieren geprüft.

Einige Züge sind seit Längerem im Probebetrieb unter Dauerbelastung. Zusätzlich werden laufend Fahrversuche gemacht, um Fahrwerte wie Geschwindigkeit, Zugkraft oder die notwendigen Decodereinstellungen zu ermitteln.

Derzeit werden bereits die Bauteile geliefert, die fertig eingekauft werden. Dazu gehören beispielsweise Motoren, Leuchtdioden, Verbindungskabel oder Kontaktfedern. Auch diese müssen ja rechtzeitig zur Endmontage im Werk vorhanden sein.

STARKE LOKS UND TOLLE WAGEN

Neu im Fachhandel

37731 HSB-Reisezugwagen

Um den Reisekomfort auf der Harzquer- und Selketalbahn zu verbessern, wurden viele Personenwagen rekonstruiert. Das Modell gibt die aktuelle Ausführung der Wagen in der Epoche VI wieder.

Sitzwagen Typ KB mit vier Radsätzen und offenen Übergängen ohne Toilette. Das Modell ist mit neuer, vorbildgerechter dunkelroter HSB-Lackierung und feiner Bedruckung versehen. Außerdem hat es eine neue, bislang nicht verwendete Betriebsnummer. Der Epoche-VI-Wagen ist mit Metall-Scheibenrädern ausgestattet. Länge über Puffer 49,5 cm.

21011 Weihnachts-Draisine

Auch der Weihnachtsmann fährt eine Draisine. Beim LGB-Modell sorgt ein kräftiger Motor für den Antrieb des Gefährts. Es ist liebevoll weihnachtlich gestaltet mit Details wie Geschenken, Präsentsack, Schneeschuhen etc. Wenn man den Fahrregler aufdreht, sieht man, wie der Weihnachtsmann am Hebel der Draisine pumpt. Länge über Puffer 14 cm.

42792 Güterzugbegleitwagen Caboose

Die amerikanischen Caboose sind die wohl bekanntesten Begleitwagen überhaupt. Bis Mitte der 80er-Jahre waren sie am Schluss jedes Güterzuges zu finden.

Das Modell des White Pass Caboose ist authentisch dem Original Nr. 903 nachempfunden. Der Wagen ist vollständig eingerichtet, u. a. mit Kochherd und Aufenthaltsraum. Innenbeleuchtung und Metallräder (zwei Stück mit Kugellager) gehören ebenfalls zur Ausstattung. Die stirnseitigen Türen lassen sich öffnen. Länge über Puffer 49 cm.

42264 Gedeckter Güterwagen

Dieser 2-achsige, schmalspurige gedeckte Güterwagen rollte mit der Werbebeschriftung „Miele“ über die Gleise. Das Modell wird exklusiv für die Märklin-Händler-Initiative (MHI) gefertigt. Es ist fein bedruckt und aufwendig lackiert, die Türen sind zum Öffnen, der Wagen ist mit Metall-Speichenrädern ausgerüstet. Länge über Puffer 33,5 cm.

36659 Pullman-Wagen

Diese elegant und luxuriös eingerichteten Wagen sind als „Alpine Classic Pullman Express“ für die Rhätische Bahn (RhB) im Einsatz. Das LGB-Set bildet die Salonwagen As 1143 und As 1144 korrekt nach. Die Wagen sind vorbildgerecht beschriftet und lackiert und verfügen über eine komplette Inneneinrichtung. Länge über Puffer jeweils 66 cm.

92080 Dampflokomotive Nr. 11

Kleine Toytrain-Dampflokomotive Nr. 11 der TT-Bahn. Mit dieser kleinen Lok lässt sich ebenso professionell spielen wie mit einer großen Maschine. Sie ergänzt zum Beispiel eine LGB-Startpackung in perfekter Weise. Sie hat vorne ebenso Beleuchtung wie im Führerstand. Länge über Puffer ca. 25 cm.

94268 Gedeckter Güterwagen

Hier kommt ein Güterwagen in der Gestaltung des tollen Märklin „Kids Club". Die Türen des Wagens lassen sich öffnen, der Wagen kann vorbildgerecht beladen werden. Dieses Modell lässt sich natürlich problemlos mit weiteren Produkten von Toytrain und LGB ergänzen und kombinieren. Länge über Puffer ca. 25,5 cm.

26850 Mallet-Dampflok 99.20

Auf vielfachen Kundenwunsch legt LGB die Dampflok 99 201 in der Ausführung der Epoche II der Deutschen Reichsbahn (DR) wieder auf. Jedoch kommt die Lok in einer gegenüber dem früheren Modell deutlich verbesserten und realistischer ausgeführten Farbgestaltung. Eine üppige Ausstattung rundet die Maschine ab. Länge über Puffer 51 cm.

Ein Hingucker auf jeder Gartenanlage: Die große Meterspur-Gelenklokomotive der Bauart Mallet mit ihren sechs Achsen. Ausführung als DR-Lok mit der Betriebsnummer 99 201.

47893 RhB Containertragwagen

2-achsiger Containertragwagen der Räthischen Bahn (RhB) mit neuer Betriebsnummer 867, in der Ausführung der Epoche VI. Beladen ist das Modell mit einem vorbildgerechten „La Posta"-Container, der den Werbeschriftzug „per pacchi esigenti" trägt. Auch die Containeroberseite ist aufwendig bedruckt. Länge über Puffer 41 cm.

45897 RhB Containerwagen

Der Containertragwagen der RhB ist mit einem abnehmbaren Kühlcontainer der Handelskette coop® beladen. Der Wagen hat eine neue Wagennummer, der Container ist mit coop®-Schriftzug und Zitronen bedruckt. Die Schiebetür ist ebenfalls aufgedruckt. Vorbildgerechtes Modell der Epoche V. Länge über Puffer 41 cm.

WEITERE MODELLE

20225
RhB Triebzug „Allegra", Jubiläumsmodell „100 Jahre Bernina", Epoche V

43811
RhB Güterwagen, authentische Lackierung, Epoche IV

26812 HSB-Dampflok 99 222

Einmalige, auf 300 Stück limitierte Serie des Modells der Einheitsfünfkuppler-Schmalspurdampflok 99 222 der Harzer Schmalspurbahn (HSB). Die Umkonstruktion gibt das Original völlig vorbildrichtig in der Epoche VI wieder. Das Fahrzeug ist aufwendig lackiert, detailreich bedruckt und mit feinen Alterungsspuren versehen. Länge über Puffer 55 cm.

PRAXIS: NACHRÜSTEN

Fahren mit Pfiff

Text: Arnulf Schäfer
Fotos: Kötzle

Ob Bremsgeräusch oder Bahnsteigansage: Mit dem passenden Soundmodul kommt Leben auf die Anlage.

Damit LGB-Loks nicht nur wie ihre Vorbilder aussehen, sondern auch so klingen, gehört der passende Sound eigentlich auch in jede LGB-Lokomotive. Doch neben dem rollenden Material, das bereits ab Werk mit einem Geräuschmodul ausgestattet wurde, gibt es immer noch viele Maschinen die (noch) nicht mit Betriebsgeräuschen auf der Gartenanlage aufwarten können. Dem kann abgeholfen werden: LGB bietet zum Nachrüsten ein kompaktes, gerade mal 60 x 83 x 23 Millimeter großes Soundmodul an. Es enthält die komplette Geräuschelektronik, dazu Lautsprecher sowie einen separaten Lautstärkeregler.

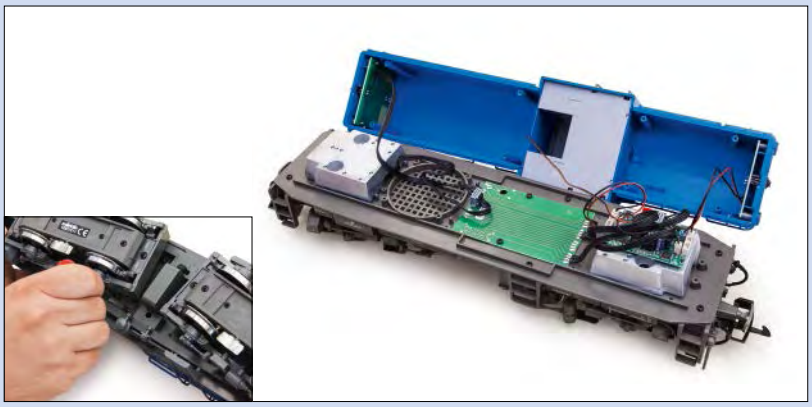
Die LGB-Soundmodule sind mit einem MZS-Sound-Decoder ausgestattet. Sie sind also für den Betrieb im Mehrzugsystem vorbereitet, können aber auch analog problemlos betrieben werden. Wird eine mit dem Soundmodul ausgestattete Lok im LGB-Mehrzugsystem eingesetzt, beherrscht sie neben dem geschwindigkeitsabhängigen Fahrgeräusch, Auf- und Abrüsten der Lok, der Glocke und Pfeife (je nach Loktyp) sowie dem Standgeräusch zusätzlich auch Bremsgeräusche und die Ansage am Bahnsteig. Praktisch: Die meisten Sound-Funktionen werden über die Fernbedienung aktiviert.

Wie einfach das Nachrüsten einer LGB-Lok mit dem LGB-Soundmodul ist, zeigt nebenstehender Beitrag am Beispiel der Schmalspur-Diesellok 251 901-5. Die Lok der Pressnitztalbahn hat einen MZS-Decoder, sie kann also analog und digital betrieben werden. Sie wird mit dem Soundmodul LGB 65002 ausgerüstet, das die typischen Geräusche einer europäischen Diesellokomotive bietet.

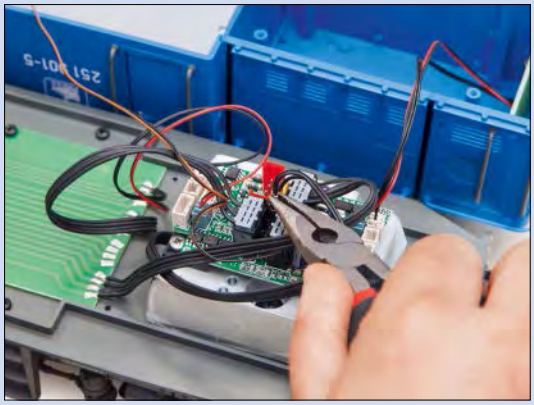
Mit ein paar Handgriffen lassen sich alle Loks – soweit das Soundmodul nicht schon werkseitig integriert ist – „aufmotzen". Das Ergebnis ist beeindruckend und erhöht die Vorbildtreue enorm.

Nachrüsten leicht gemacht

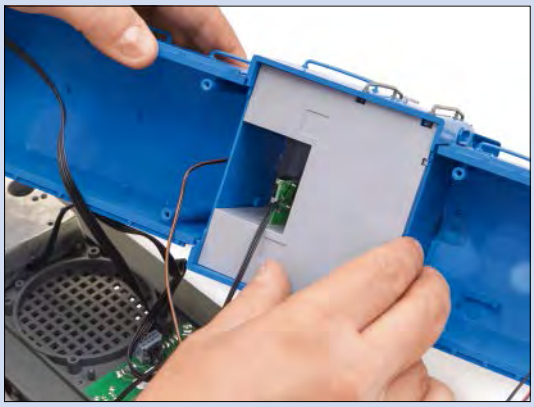
Gehäuse der Diesellok auseinanderbauen.
Acht Schrauben halten das Gehäuse der Diesellok. Zunächst müssen diese vier Schraubenpaare auf der Unterseite des Fahrgestellrahmens gelöst werden, wobei sich einige unter den Drehgestellen verstecken. Durch entsprechendes Bewegen der Drehgestelle lassen sich die Schrauben entfernen. Dabei sollten Sie einen langen dünnen Schraubendreher einsetzen, da dieser teilweise durch den Drehgestellrahmen hindurchgeführt werden muss. Nachdem alle acht Schrauben entfernt wurden, lässt sich das Gehäuse abnehmen – aber bitte vorsichtig, da Ober- und Unterteil der Lok noch durch Kabel verbunden sind.



Vorbereiten des Soundmoduls für den Einbau.
Zuerst wird das beiliegende lose Stromkabel für den Einbau vorbereitet. Dazu wird der graue Stecker abgeschnitten und an den abgeschnittenen Kabelenden die Isolierung entfernt. Diese blanken Kabelenden werden an die beiden Schraubklemmen des Soundmoduls angeschlossen (Polung beliebig). Die beiden Flachstecker am anderen Ende des Kabels werden auf die beiden Stifte mit der Beschriftung Tr. (Track) auf dem MZS-Decoder gesteckt. Der Steckplatz befindet sich etwas eingeengt in der Mitte auf der Decoder-Platine zwischen vier weiteren Steckplätzen. Mithilfe einer spitzen Zange kann das zweiadrige Kabel eingesteckt werden.



Den Lautstärkeregler des Soundmoduls einbauen.
Die Diesellok besitzt in der Bodenplatte eine Vorbereitung für den Lautstärkeregler des Original-Soundmoduls. Der Regler der Nachrüstlösung passt leider nicht hinein. Ein anderer Einbauort ist schnell gefunden: Bei der Pressnitztal-Diesellok empfiehlt sich der Führerstand. Um den Regler zu befestigen, ist zunächst die Kabine aus dem Führerstand nach unten herauszuziehen. In das Steuerpult wird ein 6 mm großes Loch gebohrt, durch das der Lautstärkeregler gesteckt wird. Mit einer kleinen Schraube anschließend die Platine des Lautstärkereglers von der Rückseite fixieren. Jetzt kann die Kabine wieder eingesetzt werden.



Soundmodul in der Lok befestigen.
Mithilfe des mitgelieferten doppelseitigen Klebebands wird das Soundmodul jetzt im Gehäuse der Diesellok befestigt. Zunächst wird das Klebeband auf dem Soundmodul fixiert, anschließend wird das Modul mit dem Klebestreifen auf die Innenseite der Motorhaube geklebt. Dabei ist darauf zu achten, dass das Modul auf der Höhe der Lautsprecheröffnung in der Bodengruppe angebracht wird, sodass es Richtung Führerstand an den beiden Zapfen anliegt.

Probelauf und Endmontage
Bevor die Lok zusammengeschraubt wird, sollten Sie einen Testlauf starten. Dazu ist das Gehäuse vorsichtig auf das Fahrgestell zu setzen und darauf zu achten, dass dabei keine Kabel eingeklemmt werden. Wenn alles klappt, beginnt die Endmontage. Die Bodengruppe kann jetzt wieder mit dem Gehäuse verschraubt werden. Vorher nochmals überprüfen, ob das Gehäuse auch richtig auf der Fahrgestellgruppe sitzt und dabei keine Kabel eingeklemmt worden sind. Die Kabel im Bereich des Führerstands sollten möglichst flach angeordnet werden.

Einstellung der Sound-Lautstärke.
Abschließend wird mit dem im Führerhaus erreichbaren Lautstärkeregler die Lautstärke des Soundmoduls angepasst. Dazu wird die Tür des Führerhauses geöffnet und der schlanke Regler mithilfe von Daumen und Zeigefinger in die gewünschte Richtung gedreht – und ab sofort klingt unsere Diesellok wie ihr großes Vorbild.

DIESE SOUNDMODULE GIBT ES ZUM NACHRÜSTEN

LGB bietet fünf verschiedene Soundmodul-Varianten zum nachträglichen Einbau an: Neben dem europäischen Dampf-Soundmodul (Art. 65000) gibt es das amerikanische Dampf-Soundmodul (Art. 65001), das europäische Diesel-Soundmodul (Art. 65002), das amerikanische Diesel-Soundmodul (Art. 65003) sowie das europäische E-Lok-Soundmodul (Art. 65004) an. Der kompakte Aufbau ist bei allen Modulen ebenso wie ihre Ausstattung gleich. Sie unterscheiden sich lediglich durch die abgespeicherten Loksounds.

Beim Einsatz im Mehrzugbetrieb entfaltet das LGB-Soundmodul seine volle Leistungsfähigkeit. Im Analogbetrieb steht das Geräuschrepertoire der Soundbox zunächst nur eingeschränkt zur Verfügung. So funktionieren nur das Aufrüsten und die Fahrgeräusche der Lok. Weitere Klänge wie etwa Standgeräusche, Glocke oder Pfeife lassen sich jedoch durch kleine Ergänzungen aus der kompakten Box herausholen. Um sie zu aktivieren, muss die Lok zusätzlich mit der Soundmodul-Funktionsauslösung (Art. 65012) ausgestattet sein. Diese Zusatzplatine wird am Drehgestell der Lok befestigt. Zudem ist das Einsetzen eines Sound-Schaltmagnets (Art. 17050) in den Gleisen notwendig. Je nachdem in welche Richtung der Magnet eingelegt wird, werden entweder Glocke (etwa vor einem Bahnsteig) oder Pfeife (vor einem Tunnel oder Bahnübergang) ausgelöst. Diese Funktion steht dann auch im Digital-Betrieb zur Verfügung.

SONNE, FAHRSPASS UND GARTENBAHNEN GEMEINSAM GENIESSEN

In guter Gesellschaft

Zusammen macht's einfach mehr Laune: Immer mehr LGB-Freunde treffen sich in Deutschland und über die Grenzen hinaus, um die Begeisterung für ihr schönes Großbahn-Hobby mit anderen zu teilen – spannender Erfahrungsaustausch inklusive. Viele kommen dabei mittlerweile sogar regelmäßig zu Events zusammen.

Damit auch neue LGB-Begeisterte dazukommen und ein reger Austausch untereinander möglich ist, finden Sie auf dieser Seite die Kontaktdaten der LGB-Freundeskreise.

Prima Freundeskreis: LGB-Fans treffen sich gerne, um Anlagen zu gestalten, schöne Modelle und Bahnen gemeinsam zu bestaunen und um wertvolle Erfahrungen auszutauschen.

Deutschland

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

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

21077 Hamburg, LGB-Freunde Nord, Roland Gast, Tel.: +49 (0) 40/7 60 01 78, E-Mail: lgb-freunde-nord@hotmail.de, Homepage: www.lgb-freunde-nord.de

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

75177 Pforzheim, LGB-Freunde Pforzheim, Werner Just, Tel.: +49 (0)1 71/6 24 23 35, E-Mail: lgb-freunde-pforzheim@gmx.de, Homepage: www.lgb-freunde-pforzheim.gmxhome.de

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

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

90559 Burgthann, Die Lustige Grimm Bahn, Rolf Grimm, E-Mail: lugriba@gmx.de, Homepage: www.dielustigegrimmbahn.de

95030 Hof (Saale), LGB-Freunde Hof, Heinz Montag, Tel.: +49 (0) 92 81/5 28 75, E-Mail: lgb-freunde-hof@t-online.de, Homepage: www.lgb-freunde-hof.de

95503 Hummeltal, BBVRRLGB Bumblebee-Valley, Stefan M. Kühnlein, Tel.: +49 (0)1 70/4 23 11 27, E-Mail: stefan@bernina-express.de, Homepage: www.bumblebee-valley.de

International

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

DK-5700 Svendborg, LGB Gruppen Svendborg, E-Mail: dira@get2net.dk, Homepage: www.lgb-bigtrains.dk

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

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

USA-Plantsville, Connecticut, Big Train Operator Club, E-Mail: david.e.snow@snet.net, Homepage: www.bigtrainoperator.com

Sie möchten Ihre Adresse veröffentlichen? Schreiben Sie per Mail an club@lgb.de

WICHTIGE SPUR-G-TERMINE SEPTEMBER BIS DEZEMBER 2013

Kalender

Zum Ende der Sommersaison wird es noch einmal bunt auf Deutschlands Schienen. Wir haben eine Auswahl an Messen und Events im Herbst für Sie zusammengestellt.

28. – 29.09.

Herbst- und Erntedankfest der Selfkantbahn

Wenn das Kleinbahnmuseum Selfkantbahn zum Herbst- und Erntedankfest lädt, stehen historische Bahnen und gutes Essen im Mittelpunkt. Ab 11 Uhr herrscht Betrieb mit zwei Dampfzügen zwischen Schierwaldenrath und Gillrath. Dazu gibt es verschiedene historische Inszenierungen des rheinischen Güter- und Personenverkehrs zu bestaunen. Für das leibliche Wohl sorgen unter anderem ein Herbstmarkt mit regionalen Produkten und Deutschlands einziger fahrender Bonbonmacher.

Bahnhof Schierwaldenrath
Am Bahnhof 13 a
52538 Gangelt
www.selfkantbahn.de

03. – 06.10.

Modell-Hobby-Spiel 2013 in Leipzig

Die beliebte Messe in Leipzig wird auch 2013 wieder Händler, Hersteller und viele begeisterte Modellbahner anziehen. Auf 90.000 Quadratmetern findet sich alles, was junge und alte Modellbahnerherzen höherschlagen lässt: Ausstellungen und Anlagen, Neuheiten, Bastelaktionen, Wettbewerbe, Workshops und vieles mehr.

Leipziger Messe
Halle 2, 3, 4 und 5
Messe-Allee 1
04356 Leipzig
www.modell-hobby-spiel.de

10. – 12.10.

Herbstfahrtage des LGB Club Rhein/Sieg

Einiges zu entdecken gibt es bei den Herbstfahrtagen der LGB Freunde Rhein/Sieg. Neben der großen Spur-G-Innenanlage wird eine neue Anlage nach dem Vorbild der Rhätischen Bahn gezeigt. Im Freien ziehen eine Feldbahn und eine 7 1/4-Zoll-Bahn ihre Runden. Juniorbahner können eigene Waggons entwerfen oder selbst zum Lokführer werden. Los geht es ab 10 Uhr.

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

11. – 13.10.

23. Internationales Feldbahntreffen

Die Parkeisenbahn Chemnitz ist dieses Jahr Ausrichter des 23. Internationalen Feldbahntreffens. Für die Großveranstaltung reisen Bahnbegeisterte aus ganz Europa mit ihren Fahrzeugen an. Im prall gefüllten Rahmenprogramm findet sich für LGBler ein besonderes Highlight: die große Fahrzeugparade der Gartenbahn am Samstag ab 14 Uhr, für die LGB extra einige besondere Modelle zur Verfügung stellen wird.

Parkeisenbahn Chemnitz GmbH
Küchwaldring 24
09113 Chemnitz
www.parkeisenbahn-chemnitz.de

13.10.

5. Griesheimer Gartenbahnfest

Schon zum fünften Mal laden die Griesheimer Gartenbahner zum großen Gartenbahnfest. Dieses Jahr mit von der Partie: die LGB-Freunde Niederrhein mit einer großen Modulanlage und ihrem original amerikanischen Schoolbus. Dazu bieten die Griesheimer Gutes vom Grill und Anlagenfahrspaß für Jung und Alt. Toll: Auf einer Fünf-Zoll-Bahn dürfen die Gäste eine Runde mitfahren.

Haus Waldeck
Eichendorffstraße 50
64347 Griesheim
www.iggev.de

19. – 20.10.

Herbstausstellung im Eisenbahnmuseum

Faszinierende Exponate rund um das Thema Eisenbahntechnik zeigen in diesem Herbst die Eisenbahnfreunde Hadmersleben im Museum Feldmann. Ein Highlight der Ausstellung ist die wohl größte Modul-Innenanlage der Spurweite G in Sachsen-Anhalt, die sich mit einer Länge von über 30 Metern über den gesamten ersten Stock des Museums erstreckt.

Museum Feldmann
Am Bahnhof 22 a
39387 Oschersleben
www.eisenbahnfreunde-hadmersleben.de

01. – 03.11.

Faszination Modellbau 2013 in Friedrichshafen

Fliegen, schwimmen, fahren – die Faszination Modellbau ist die „All in one"-Messe für Modellbau. Gerade die Vielfältigkeit zeichnet die Messe aus: Exponate aus allen Modellbaubereichen gibt es in Friedrichshafen zu bestaunen. Auch LGB wird sich wieder auf einem eigenen Stand präsentieren. Ganz nach dem Motto: Mitmachen und Erleben auf Europas beliebtester Modellbaumesse.

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

Big

Für Schnellentschlossene: Das Big-Magazin-Abo!

Ja, ich möchte LGB Big abonnieren!

Ich bestelle Big im Jahresabonnement für Euro 26,00 (4 Ausgaben; Auslandsbezugspreis: Euro 30,80). Mein Abonnement verlängert sich nur dann um ein weiteres Bezugsjahr, wenn ich nicht spätestens 6 Wochen vor Bezugszeitraumende kündige.

Meine Kontaktdaten

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Wohnort

Land

Telefon

E-Mail

Den Rechnungsbetrag zahle ich per

Bankeinzug (nur in Deutschland möglich)

Kontoinhaber (Name, Vorname) | Kontonummer

Bankleitzahl | Kreditinstitut

Rechnung

Kreditkarte

Karteninhaber (Name, Vorname) | Kreditkarte (VISA Card oder Mastercard)

Kartennummer

Karte gültig bis | 3-stellige Prüfnummer

Datum | Unterschrift

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

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

In 3 Schritten zu Ihrem Händler

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

1

Startseite aufrufen

www.lgb.de

Menüpunkt Händler anklicken

2 **Postleitzahl eingeben**

3 **Händler auswählen und Adresse ausdrucken**

30. Internationale Modellbahnausstellung und 9. Märklintage 2013

Das Mega-Familienevent in Göppingen vom 13. bis 15.9.2013

Wir freuen uns auf Ihren Besuch:

Auhagen, Halle 1.A04
Liliput, Halle 1.C02
Sommerfeldt, Halle 1.B04
System-Vitrinen-Paape, Halle 1.A03
Noch, Halle 1.C01
Brawa, Halle 1.C03
Märklin MHI, Halle 1.B06
LGB, Zelt 1.B06
Brima Modellanlagenbau, Zelt 1.B05 + C12
Bogobit, Zelt 1.A17
Conrad, Zelt 1.A04
Ritter Restaurationen, Halle 1.A05
Heki, Zelt 1.A07+08
Heris Modelleisenbahn, Zelt 1.B02
Rolfs-Laedchen, Z Bereich-Halle 1.D04
Seuthe, Zelt 1.A05
Busch, Halle 1.B01
Massoth, Zelt 1.A11
Messe Westfalenhallen Dortmund, Zelt 1.C10
Trix, Zelt 1.B06
Faller, Halle 1.A01
HLS Berg GmbH & Co. KG, Zelt 1.A02
Messe Sinsheim, Zelt 1.C10
Schuco, Zelt 1.C14
Märklin, Halle 1.B05
Uhlenbrock, Zelt 1.A01
Modellplan, Halle 1.B02
Weichen Walter, Zelt 1.A15a
Viessmann Kibri, Halle 1.A02
Herpa, Zelt 1.A09
Vollmer, Halle 1.B03
LUX-Modellbau, Zelt 1.C06

Modellbahn 30. Internationale Modellbahn Ausstellung

Alles rund um die große und kleine Eisenbahn: Spiel und Spaß – drei Tage lang!

DAS MAGAZIN MIT DER SPURWEITE G
Big

IMPRESSUM

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

Konzept/Creative Direction
CLAUS KOCH™, Hamburg

Redaktion/Autoren
Thomas Bradler, Frank Erdle, Lars Harnisch, Sebastian Herbstreuth, Stefanie Hirrle, Christoph Klawitter, Bernd Lange, Peter Pernsteiner, Rochus Rademacher, Arnulf Schäfer, Oliver Seibold, V. i. S. d. P.: Peter Waldleitner

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

Fotos
Kurt Bauer, Thomas Bradler, Andreas Dalferth, Dampfbahn Furka-Bergstrecke, Claus Dick, Fotolia, Kötzle, Bernd Lammel, Märklin, Matterhorn Gotthard Bahn, Manfred Möldner, Peter Pernsteiner, Peter Pfeiffer, Swiss Image (Robert Boesch/Philipp Giegel/Christian Perret/Max Schmid)

Grafische Gestaltung/Layout/DTP/Produktion
CLAUS KOCH™, Hamburg

Zentrales Marketing
Babette Torno (verantwortlich)

Vertrieb
Press Up GmbH, Big Magazin Leserservice, Postfach 70 13 11, 22013 Hamburg

Nachbestellung/Abonnement/Leserservice
Tel.: +49 (0) 40/4 14 48-4 67

Druck
Gmähle-Scheel Print-Medien GmbH, Waiblingen

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

Herstellernachweis
Figuren: Prehm-Miniaturen, Paul M. Preiser GmbH

Das Big Magazin erscheint viermal im Jahr. Mitglieder des LGB-Clubs erhalten das Magazin im Rahmen ihrer Mitgliedschaft. Das Einzelheft kostet 7,50 Euro und kann über Press Up (siehe links) bestellt werden. Änderung und Liefermöglichkeiten aller erwähnten Produkte vorbehalten. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Einwilligung. Dies gilt auch für die Aufnahme in elektronische Datenbanken und Vervielfältigungen auf CD-ROM. Die Redaktion übernimmt keine Haftung für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos und Illustrationen.
Den Clubausgaben liegt der Bestellcoupon für das Clubmodell 2014 bei.

D 198526

AUSSERGEWÖHNLICHES GOURMET-EVENT

Wenn das Essen mit dem Zug kommt

Dinieren im Zug gab es schon zu Zeiten des legendären Orient-Express. Doch ein Menü von einem Zug serviert zu bekommen, das ist neu?
Ja, auch für uns ist dieses Projekt sehr spannend. Nach der ersten Idee und einer Testphase haben wir am 11. Mai 2013 die Premiere des Dampflok-Dinners gefeiert – mit überwältigendem Erfolg.

Wie darf man sich das vorstellen?
In unserer denkmalgeschützten Dampflokhalle stehen mit der 44 606 und der 64 446 zwei gewaltige Lokomotiven, die den Rahmen für eine stimmungsvolle Kulisse unseres Dampflok-Dinners bilden. An besonderen Tagen nehmen in diesem Ambiente bis zu 130 Gäste an festlich gedeckten Tischen Platz und werden mit einem speziellen Fünf-Gänge-Menü kulinarisch verwöhnt ...

... das auf eine sehr spektakuläre Art serviert wird.
Genau. Das Außergewöhnliche ist, dass LGB-Züge mit einzelnen Menüfolgen in die Mitte der Halle fahren. Unter anderem zieht eine schwere Mallett-Lokomotive amerikanischer Bauart mit lautem Zischen, Pfeifen und Läuten einen langen Güterzug und transportiert die Speisen, die dann von unserem Serviceteam verteilt werden. Insgesamt sind dabei fünf Züge auf einem 150 Meter langen Rundkurs im Einsatz.

„Vorsicht! Auf Gleis 1 fährt Ihr Menü ein."

Küchenchef Jürgen Drexler und sein Team des „Blue Star Train" stellen exklusiv für ihre Gäste ein ganz besonderes Menü zusammen, das frisch zubereitet wird und monatlich wechselt. Als krönender Abschluss des Dinners wird ein Cocktail angeboten – im Lounge-Bereich neben der alten 64er-Dampflok und der RhB-Ausstellung mit LGB-Modellen. Weitere Informationen unter www.bahnpark-augsburg.eu

Die Faszination der LGB-Welt. Werden Sie Clubmitglied!

Profitieren Sie von diesen Vorteilen:

4 x jährlich das neue Big Magazin

Im neuen LGB-Magazin erfahren Sie auf 64 Seiten und viermal im Jahr alles über die gesamte LGB-Welt. Einzigartige Reportagen und eindrucksvolle Fotos wecken die Lust an der Gartenbahn.

Exklusives Clubmodell

Ihre Mitgliedschaft im LGB-Club berechtigt Sie zum Erwerb eines exklusiven Clubmodells, das nur für Sie als Clubmitglied entwickelt und gefertigt wird. Sammeln Sie die jährlich wechselnden Modelle.

2 x jährlich die Jahres-Chronik

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

Katalog

Den jährlich verfügbaren Hauptkatalog erhalten Clubmitglieder gratis. Er kann im Fachhandel gegen Vorlage eines Gutscheins abgeholt werden.

LGB-Clubkarte

Ihre persönliche, jährlich neu gestaltete Clubkarte weist Sie als Clubmitglied aus und gewährt Ihnen viele Vorteile.

club.lgb.de
club@lgb.de
+ 49 (0) 71 61/608-213

Jetzt Mitglied werden. Bis bald im LGB-Club!

Clubmodell 2013 „Feldschlösschen“

NEU

POLA G

Neuheiten und Aktionen

Gartenträume 2013

Wohnhaus

Stahlträgerbrücke

Lanz »Eilbulldog«

Fachwerk-Festscheune
- mit großem Flügeltor
- gemauerte Fenster-einfassungen im EG
- viel Inventar

Der **Neuheitenprospekt 2013** ist ab sofort im Fachhandel oder direkt über FALLER erhältlich. Fragen Sie Ihren Fachhändler.

Gebr. FALLER GmbH
Kreuzstraße 9 · 78148 Gütenbach

www.faller.de · info@faller.de