

Mehr Wissen – Mehr Tipps
Das Spitzenmodell I K im Vorbild
Report: Pfiffige Alpenanlage



Anlagenbau der Extraklasse
Serienstart: Juratunnel



Ein Stück sächsische Identität als LGB-Modell: Die legendäre Dampflokomotive 1K und ihre Schwesternlokomotive 1IK stehen vor einer Wiedergeburt im Maßstab 1:22,5. Mit der Konstruktion nach dem Vorbild der einstigen Nr. 54 wurde bereits begonnen.

Inhalt Ausgabe 03/2011



Detail

News: Trends auf Frühjahrsmessen Karlsruhe und Dortmund / Teil 1
der Jahres-DVD 2011 und der neue LGB-Katalog 2011 / 2012 sind da ... 4 ►
Beeindruckende LGB-Topmodelle: Die Konstruktion der legendären
Sächsischen 1K und 1IK ist erfolgreich angelaufen 6
Übersicht: Neue LGB-Modelle im Fachhandel 10



Szene

Porträt: Sehenswerte Brücken, Viadukte und Streckenschlingen – Garten-
bahnroulinier Alfred Hasel baut gern am Hang 12
Neue Kooperationspartner: Im Lokpark Ampflwang warten Klassiker
der Dampftradition auf Clubmitglieder / Der Miniaturpark die „Kleine
Sächsische Schweiz“ bietet faszinierende Sandsteinlandschaften .. 17 ►



Service

Anlagenbau: Im ersten Teil unserer neuen Serie „Juratunnel“ entsteht
ein Steindiorama im heimischen Gartenbeet 18
Tipps und Tricks für den Anlageneinstieg: Museumsbahnen eignen
sich auch für kleine Nachbildungen im Modell 22 ►
Editorial/Impressum 3



In der Club-Aussendung 03/2011 finden Sie folgende Beilagen: LGB-News 03/2011, Märklin Magazin 03/2011, Jahres-DVD (Teil1).



18
Baustelle Vorgarten: In unserer Anlagenbauserie „Juratunnel“ entsteht ein Steindiorama.



12
Über Stock und Stein: Alfred Hasels ausgedehnte LGB-Anlage glänzt durch eine intelligente Streckenführung im Garten – die Folge sind außergewöhnliche Zugbegegnungen.

Ihr direkter Draht zu uns

Kundenbetreuung

Clubhotline:

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

Produkte und Technik

Reparaturen und Reklamationen, Ersatzteile:

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

Internet

www.lgb.de
www.maerklin.de/de/service/erlebnis/clubs

Ziehen Sie um?

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

Vielen Dank für Ihr Verständnis!

Liebe LGB-Freunde,

die Resonanz auf die LGB-Produkte war in Karlsruhe und Dortmund, den beiden wichtigsten Frühjahrsmessen, hervorragend. Das spornt uns an – und wir denken schon weiter: Die Konstruktion der Sächsischen IK und IIK als künftige LGB-Top-Modelle hat begonnen und deshalb berichten wir exklusiv in den Clubnews über den spektakulären Nachbau der IK nach der Vorbildlokomotive Nr. 54 in Sachsen. In der Modellparade erfahren Sie, welche neuen LGB-Loks und -Wagen nun im Fachgeschäft auf Sie warten. Eine besondere Freude ist es uns, die außergewöhnliche LGB-Anlage von Alfred Hasel vorzustellen. Im Serviceteil starten wir für Sie eine neue Anlagenbauserie: „Juratunnel“. In der ersten Folge entsteht die Basis für ein Diorama im heimischen Garten. In Tipps und Tricks erfahren LGB-Fans, wie aus einer Museumsbahn eine hübsche Anlage entsteht. Zudem warten zwei neue Kooperationspartner auf die Clubmitglieder – und passend zur Reisesaison stimmen wir Sie schon ein auf das Eisenbahn-Event des Jahres schlechthin: die IMA und die Märklintage in Göppingen. Viel Freude beim Lesen wünscht



Silvia Römpf,
Leiterin Kundenclubs

S. Römpf
Silvia Römpf

Impressum

Herausgeber

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

Märklin-Kundenclubs

Silvia Römpf (verantwortlich)

Redaktion

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

Gestaltung

Gerhard Baumann GmbH & Co. KG

Fotos

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

D 173401 – 03 2011 © by Gebr. Märklin

Die Clubnews sind ein exklusiver Bestandteil dieser Aussendung für LGB-Clubmitglieder. Änderungen und Liefermöglichkeiten aller erwähnten Produkte vorbehalten. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Einwilligung. Dies gilt auch für die Aufnahme in elektronische Datenbanken und Vervielfältigungen auf CD-ROM. Die Redaktion übernimmt keine Haftung für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos und Illustrationen.



El Dorado für Modellbahner: Auf den Messen in Karlsruhe und Dortmund sind die Anlagen der Marken Märklin, Trix und LGB wahre Besuchermagnete.

Wilder Westen in miniature: Die Schauanlage von LGB begeistert die Messebesucher mit ihrer lebendigen Szenerie.

Frühjahrmessen 2011: Dortmund und Karlsruhe

Lebendige LGB-Anlage begeistert Besucher

Schauanlagen, Top-Modelle und Produktneuheiten: auf den Frühjahrmessen Faszination Modellbau in Karlsruhe und der Intermodellbau Dortmund 2011 standen LGB und Märklin im Fokus der Besuchermassen. So haben viele LGB-Clubmitglieder die Gelegenheit ge-

nutzt, die neuesten Loks und Wagen live in Augenschein zu nehmen und mit Experten zu diskutieren. Mehr als 52.000 Besucher pilgerten allein zur 17. Modellbau nach Karlsruhe. Besondere Aufmerksamkeit galt hier vor allem dem gemeinsamen Messestand der Marken Märklin, Trix und LGB. Große Dampfloks, Rangiertraktoren und amerikanische Güterwagen, darunter auch das Clubmodell 2011, der GATX-Tankcar „Baker's Chocolate“, standen für die Besucher Spalier. Ebenso erfolgreich verlief die Intermodellbau in Dortmund. Das Angebot für die Modellbahnfreunde lässt in den Westfalenhallen keine Wünsche offen: Neben rollendem Material und technischem Zubehör zeigten rund 450 Aussteller ihre Neuheiten aus den Bereichen Gebäude- und Fahrzeugminiaturen, Landschaftsgestaltung und Zubehör. Zudem stellten mehrere Modellbahnvereine mit sehenswerten Anlagen ihr Können unter Beweis. Für Begeisterung sorgte auch die lebendige LGB-Schauanlage: im Wilden Westen drehten schwere Mogul-Dampfloks ihre Runden.



Jahres-DVD – Teil 1

Zweimal pro Jahr können sich Clubmitglieder auf eine besondere DVD mit den wichtigsten Ereignissen rund um LGB und das Gartenbahnhobby freuen. Pünktlich zum Frühlingsstart liegt nun der erste Teil der Jahres-DVD 2011 vor und erweitert die bisherige Sammlung. LGB-Clubmitglieder können sich auf einen spannenden Bericht zu Produktneuheiten von der Nürnberger Spielwarenmesse 2011 freuen. Zum Start der Gartenbahnsaison gibt es wichtige Tipps, wie man beispielsweise die heimische LGB-Anlage nach dem Winter wieder fit macht. Präsentiert werden herrliche Gartenbahnanlagen mit schönen Outdoorlandschaften, die nach dem Vorbild Harz und der Rhätischen Bahn gestaltet wurden. Als besonderes Schmankerl gibt es auf der DVD noch einen Blick in die Bastelwerkstatt, diesmal mit wertvollen Tipps für den Bau eines offenen Aussichtswagens. Die Jahres-DVD Teil 1 liegt der aktuellen Aussendung bei. Ein Cover steht im Internet zum Herunterladen bereit.



Runde Sache: Der erste Teil der Jahres-DVD 2011 ist da. Clubmitglieder können sich auf spannende Dokumentationen rund um das Thema „Gartenbahn“ freuen. Die DVD liegt der aktuellen Ausgabe bei.

Katalog 2011

Pünktlich zum Start in die Frühjahrssaison erscheint das Nachschlagewerk schlechthin für alle Gartenbahnfreunde: der neue LGB-Gesamtkatalog 2011 ist da, den Clubmitglieder natürlich gratis erhalten. Den Bestellcoupon, mit welchem Sie den Katalog bei Ihrem Händler bestellen konnten, lag bereits der Aussendung 01/2011 bei. Die Neuauflage des Katalogs liefert für das Gartenbahnhobby einen vollständigen Überblick über das umfangreiche LGB-Sortiment und natürlich auch über die Neuheiten des Jahres, einschließlich dem passenden Zubehör. Seine attraktive optische Aufmachung mit großformatigen Farbfotos von Modellen und Vorbildern macht den Katalog zu einem echten Hingucker. Ob anmutig, filigran oder detailreich – unter den Gartenbahnen gibt

es dank der großen Produktvielfalt von LGB immer wieder neue Schätze zu entdecken. Mit dieser umfangreichen Lektüre wird der Start in die Gartenbahnsaison ein voller Erfolg.



Nachschlagewerk deluxe: Im neuen LGB-Gesamtkatalog 2011 sind alle Produktneuheiten sowie das gesamte LGB-Sortiment einschließlich passendem Zubehör zu finden.



Bildschön: Die Dampflokomotive verkörpert ein Stück sächsische Identität – als LGB-Modell genießen sie und die Schwester IIK weltweiten Applaus.

LGB-Topmodelle: I K- und II K-Nachbau im Maßstab 1:22,5

Renaissance einer Legende

Die zierliche Dampflokomotive Sächsische IK steht vor der zweiten Auferstehung: Das LGB-Modell des Nachbaus von 2009 befindet sich momentan in der Konstruktionsphase – Gleiches gilt für die IIK. Spannend ist auch die Geschichte der ersten Wiedergeburt.

Die LGB-Modelle

Gartenbahner können sich freuen: Die Arbeiten zur Produktkonstruktion der Sächsischen IK und IIK wurden bereits aufgenommen. Die beiden LGB-Topmodelle sind Neukonstruktionen und besitzen eine DCC-Schnittstelle für die digitale Modellsteuerung und einen Rauchgenerator.



Die legendären Lokomotiven der sächsischen Gattung IK waren schon seit der Eröffnung der ersten Schmalspurstrecken ab 1881 auf Sachsens Bahnstrecken unterwegs – und dann weit über die Jahrhundertwende hinaus. Die prächtige Lok fuhr vom Westerzgebirge über das Mügeln-Wilsdruffer-Netz, auf den Stichstrecken in den Erzgebirgstälern, in der Oberlausitz und den Zittauer Streckenteilen. Damals galt der Dreischachser als ein Ingenieurskunstwerk – 1964 aber wurde die letzte verbliebene Originallok der Serie IK eingeschmolzen. Doch Modellbahnfreunde dürfen sich jetzt auf eine Neuauflage der schönen Sächsin freuen: Das Göppinger Traditionsunternehmen Märklin wird in Zusammenarbeit mit dem Verein zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen (VSSB) eine Nachbil-

dung der Lok im Maßstab 1:22,5 fabrizieren, im Gleichschritt wird ein LGB-Modell der Schwestern-Lok IIK neu entwickelt. Die Vertragsunterzeichnung mit dem VSSB erfolgte während der Nürnberger Spielwarenmesse im Februar – inzwischen ist die Konstruktion der Modelle nach dem Vorbild der einstigen Nr. 54 angelaufen.

Zwei IK ergeben eine IIK

Schmalspurstrecken waren ihr Revier, mit ordentlich Dampf im Kessel drehte die IK ab Ende des 19. Jahrhunderts ihre Runden. Um ihr Leistungspotenzial zu steigern, wagten die Ingenieure ein Experiment: Mit der Verbindung von zwei am Führerstand verkürzten und dort verbundenen IK-Lokomotiven schickten sie gleich die doppelte Power auf Sachsens

Schmalspurstrecken. Durch den gelungenen Umbau kreierten sie die Gattung I K. Die I K ebnete auch weiteren Schmalspurloks den Weg. Zu ihrer wohl erfolgreichsten Nachfolgerin avancierte die IV K – sie wurde durch die moderneren Gattungen VI K und VII K abgelöst. Der Fortschritt überholt auch die Hartmann-Maschinen der Gattung I K: Die letzte Vertreterin im Dienst der Deutschen Reichsbahngesellschaft (DRG) quittierte im Jahre 1927 ihren Dienst. Bis auf die Lokomotive Nr. 12 wanderten alle 44 Maschinen aufs Abstellgleis – freigegeben zum Zerlegen. Die Nr. 12 wurde zur Werklok in der Gießerei Schmiedeberg im Weißeritztal abkommandiert und am 6. Juni 1923 von der DRG an das Unternehmen verkauft. 1964 ereilte die letzte noch verbliebene I K-Lok jedoch das gleiche Schicksal wie ihre Schwesternloks: Sie wurde zerlegt und verschrottet. Ein kulturhistorischer Schatz wanderte in den Hochofen – in Sachsen war die I K ausgestorben.

Die ersten Pläne zur Rekonstruktion

Doch vergessen war sie nicht: In den 1980er-Jahren wurde die Idee ventiliert, eine I K originalgetreu nachzubauen – und damit die Lücke in der Sammlung von Schmalspurfahrzeugen wieder zu füllen. Mitglieder der Traditionsbahn Radebeul unter Leitung von



Claus Burkhardt besaßen Teile einer nicht mehr betriebsfähigen IV K-Lokomotive. Nun wollten sie das hintere Triebdrehgestell, Stehkessel, Ventile, Rauchkammer und Kleinteile zu einer nicht betriebsfähigen Maschine zusammenbauen. Der Nachbau sollte vor dem Museumszug aufgestellt werden. Doch die Initiative scheiterte bald an der Finanzierung und dem zu erwartenden Zeitaufwand. Das Blatt wendet sich mit der Wiedervereinigung 1989. Zwar gibt es auch in Sachsen Wichtiges, als mit einem gewagten Projekt Sehnsüchte zu erfüllen, doch warum sollte nicht neben dem Wiederaufbau weltbekannter

Vollgepackt: Einfallsreich erweitert das Personal 1893 die Vorräte der I K Nr. 30 (oder 31?), die in Kirchberg nahe Zwickau steht – die Kohle häuft sich auf dem Wasserkasten bis hoch zum Führerhausdach. Die Rückfahrt nach Wilkau geht dann rückwärts vonstatten.

Radsatzgruppe der I K Nr. 54 in der Meininger Radsatzwerkstatt: Reifen und Sterne sind in Gröditz gegossen worden – als Ersatzteil existiert noch ein vierter Radsatz, der niemals gebraucht werden soll.





Hochzeit im Frühjahr 2009: Vereinigt harren Rahmen und Kessel in der Richthalle des Meininger Dampflokwerks auf die Komplettierung.



Montage des heizerseitigen Wasserkastens: Zur Darstellung der ursprünglichen Niettechnik sind die Nietköpfe einzeln aufgeschweißt.



Bewegend: Für die Ingenieure um André Dörfel (rechts vorne) ist es ein Highlight des Loknachbaus, die in 3-D konstruierte und eigens gefertigte Allan-Steuerung per Hand auf der Werkbank zu bewegen.

Kulturdenkmäler auch eine Technikinstanz Kontur gewinnen, die den Freistaat in seiner geschichtlichen Entwicklung prägte? Zaghast tasten sich deshalb einige IK-Freunde an den Neubau einer sächsischen IK heran. Im vereinten Deutschland ist es nun deutlich leichter möglich, die Wiedergeburt der Legende zu verwirklichen – schließlich stehen nun Präzisionswerkzeuge und State-of-the-art-Konstruktionstechniken zur Verfügung, außerdem zusätzliche Expertise von erfahrenen Bahn- und Maschinenbauern. Im Stillen durchdacht wird das Vorhaben 2005 von einer verschworenen Gruppe aus dem Dampflokwerk Meiningen, jungen Ingenieuren sowie Unternehmen der sächsischen Metall- und Elektroindustrie – ein Lenkungsteam und mehrere Arbeitsgruppen sind schließlich bereit, professionell das Projekt zu stemmen.

Loktaufe wird deutschlandweit publik

Zwar versetzen Know-how und Willen Berge, doch eine solide Finanzierung ist unumgänglich. Tatsächlich finden sich schnell Unternehmen und Privatpersonen aus Sachsen als Projektmäzene, die mit Sachspenden und Geldbeträgen helfen, aber auch die unentgeltliche Übernahme von Aufträgen leisten und Fachwissen beitragen. Der perfekte Schulterschluss bringt überdeutlich zum Ausdruck: Die Sachsen wollen wieder ihre Lokomotive haben. Am 16. Januar 2006 wird das Wiederaufbauprojekt publik und das Medieninteresse erwacht. Bis zur feierlichen Übergabe und

der Taufe der Lok am 4. Juli 2009 in Radebeul ist die IK Nr. 54 in Sachsen und ganz Deutschland in aller Munde.

Als Basis des Nachbauprojekts dient die letzte erhaltene 1:10-Zeichnung der Chemnitzer Hartmann-Werke. In der Konstruktionszeichnung nachvollziehen die Ingenieure und Mitarbeiter des Dampflokwerks die Ideen und Lösungen ihrer Berufskollegen vor mehr als 100 Jahren. Durchaus ein kleines Abenteuer für die Lokbauer, schließlich müssen sie den Nachbau mit heutigem Wissen und modernen Technologien verbinden. So entsteht der Kessel in einem Unterpulver-Schweißverfahren, das erstmals im Dampflokwerk eingesetzt wird. Nietarbeiten werden durch Schweißen ersetzt, gefolgt von Röntgenuntersuchungen der Nähte. Bei der Konstruktion, der Teilefertigung und Funktionsprobe der Allan-Steuerung folgen die Ingenieure direkt ihren Altvorden: Die erste Funktionsprobe der überkommenen Allan-Steuerung auf dem Werkstisch sorgt für pure Emotionen bei den Konstrukteuren. Ebenso respektvoll verläuft die Fertigung des Führerhauses: Ein Team ehrenamtlicher Helfer baut altehrwürdiges Eichenholz in das geschweißte Rahmengerüst auf Nut und Fuge ein. Über 80 Unternehmen sind involviert – ob Spezialisten, Privatpersonen oder Auszubildende: Alle sind mit Feuer und Flamme bei dem gesamtsächsischen Projekt dabei.

Willkommenstour durch Sachsen

Am 16. Juni 2009 folgt der große Moment: Um 11.05 Uhr wird im Führerhaus der Lok die Steuerung betätigt und der Regler geöffnet zur Jungfernfahrt auf einem Gleisstück im Dampflokwerk Meiningen. Ein lautes Schnaufen, gefolgt von einer riesigen Dampfwolke – und die neue IK Nr. 54 rollt unter dem Jubel der Zuschauer erstmals aus eigener Kraft. Nach ihrer Ablieferung am 26. Juni 2009 startet die 54 als Werbeträger der Dampfbahnroute Sachsen zur großen Willkommenstour durch den Freistaat. Höhepunkt ist die Taufe der Lokomotive durch den Ministerpräsidenten und die Übernahme der populären Maschine in den Museumsbetrieb. Der VSSB stationiert die Maschine in Jöhstadt und schließt mit



Juni 2010: Betriebshalt in Naundorf mit Kontrolle des Fahrwerks.



der IG Preßnitztalbahn ein Vertrag über Betreuung und Einsatzkoordination der Lok. Von Jöhstadt aus ist die Dampflok auf der Museumsbahn nach Steinbach unterwegs und zu Gastauftritten bei Messen, Veranstaltungen sowie Betriebseinsätzen auf anderen Strecken. So beehrt die IK Nr. 54 im Juni 2010 ein Epoche-I-Festival der Döllnitzbahn, mehrfach gastiert die Lok auf den Strecken der Zittauer Schmalpurbahn – und präsentiert sich auf der Innotrans in Berlin. Vom 16. bis 18. September 2011 macht die Schmalspurlok der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen ihre Honneurs bei dem Modellbahnereignis des Jahres: Die Nr. 54 ist fest eingeplant als Gast bei den Märklintagen und der Internationalen Modellbahnausstellung in Göppingen.

Dienstschluss am Heizhaus Mügeln: Die IK Nr. 54 rollt zur Kohle und lässt sich die Abendsonne auf die Rauchkammertür scheinen – im Beisein der Dampflok-Geschwister 99 1574, 99 1561 und 99 1584.

Text: Helge Scholz

Fotos: Müller/Slg. VSSB, Helge Scholz

Die LGB-Highlights

Neu im Fachgeschäft

Kesselwagen, Boxcar, Trichterwagen – allein schon die Vielfalt nordamerikanischer Güterzüge begeistert. Weil auch die ganze Farbpalette mit im Spiel ist, können sich LGB-Freunde ab sofort spektakuläre Zugkompositionen auf ihre Gartenbahnanlage stellen.

23881 Uintah Dampflok #50



Von der Mallet Dampflok Nr. 50 gab es bei der Uintah Railway nur zwei Exemplare. Die Neuauflage des LGB-Modells ist mit grün lackierten Wasserkästen und Zylindern ausgestattet. Das Modell verfügt zudem über eine DCC-Schnittstelle und eine Mehrzwecksteckdose. Eine Nachrüstung mit einem MZS-Decoder ist ebenfalls möglich. Länge über Puffer 62 cm.

47820 Baltimore & Ohio Center Flow Hopper Car



Die Baltimore & Ohio Railway verband die Häfen an der US-Atlantikküste mit den westlichen Binnenstapelplätzen. In den beeindruckend langen Güterzügen reihte die B&O natürlich auch Schüttgutwagen ein. Mit dem authentischen LGB-Modell eines Center Flow Hopper Car steht ein weiteres Fahrzeug zur Verfügung, um einen höchst abwechslungsreichen Güterzug nachzubilden. Die Dachluken und Entladeklappen lassen sich öffnen. Gesamtlänge über Puffer 54 cm.

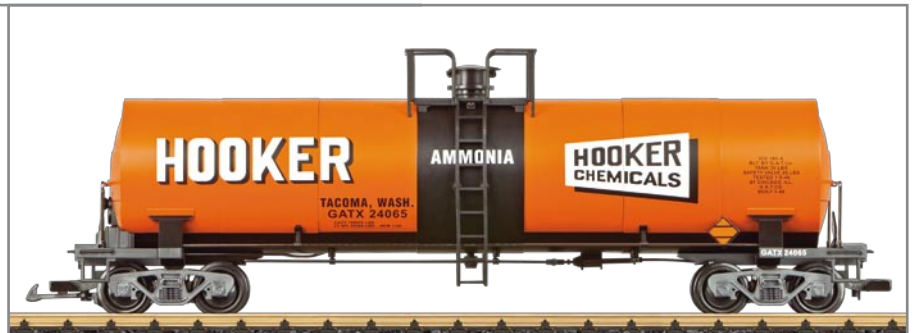
46919 PRR Single Door Boxcar



Boxcars kommen in Nordamerika in Güterzügen bei praktisch allen Bahngesellschaften zum Einsatz. Das LGB-Modell gibt ein vierachsiges Boxcar in der Ausführung der Pennsylvania Railroad (PRR) wieder. Die Schiebetüren des Wagens lassen sich öffnen. Länge über Puffer 46 cm.

45870 Kesselwagen „Hooker Chemicals“

Der moderne Tankwagentyp der GATX, einer nordamerikanischen Leasing-Gesellschaft für Schienenfahrzeuge, wird als orange leuchtender, vierachsiger Kesselwagen mit der Beschriftung „Hooker Chemicals“ der Hooker Chemicals & Plastics Corporation aus Niagara Falls ausgeliefert. Gesamtlänge über Puffer 50,5 cm.



49250 RhB Zementsilo-Wagenset



Das RhB Zementsilowagen-Set in Epoche-IV-Ausführung besteht aus zwei individuell, authentisch beschrifteten sowie einzeln verpackten Wagen. Diese aufgrund ihrer Form sogenannten Mohrenköpfe sind auf dem gesamten Streckennetz der Rhätischen Bahn anzutreffen. Länge über Puffer jeweils 33,5 cm.



Original oder Modell? Die Ge 4/4 III 652 pirscht sich mit ihrem Expresszug durch die gebirgige Landschaft.

Anlagenporträt: Pfiffiges Alpenszenario

Die hängenden LGB-Gärten Rhätiens

Seit 40 Jahren ist Alfred Hasel begeisterter Gartenbahner – und entsprechend ausgereift ist die ausgedehnte Anlage des LGB-Freunds. Nicht nur Gleisplan und Fahrmaterial sind sehenswert: Zur Anlagengestaltung gehören auch viele Eigenbauten.

Gekonnte Terrassierung: Die Hanglage hat Alfred Hasel für sehenswerte Brücken, Viadukte und Streckenschlingen ausgenutzt. Betriebsmittelpunkt ist der Bahnhof Hasliberg.



Bei meinen Aktivitäten in mehreren Modellbahnvereinen (siehe Kasten Seite 16) spielte stets auch die LGB eine Rolle. Es begann vor rund 35 Jahren, als ich mit meinem Verein bei einem Stadtfest zum ersten Mal eine LGB-Anlage aufbaute – und ab dann wurde bei jeder Modellbahnschau, an der wir teilnahmen, LGB präsentiert: Die große Modellbahn ist eben etwas ganz Besonderes. Mein Lehrmeister in Sachen LGB war übrigens kein Geringerer als Eugen Landerer, sicherlich vielen LGB-Freunden durch die Zeichnungen aus den LGB-Katalogen ein Begriff. Wie üblich, startete ich mit einer Anfangspackung, nach und nach kamen immer mehr Modelle hinzu. So ist

meine Diesellok der ÖBB-Reihe 2095 inzwischen schon 40 Jahre alt – und dieses Schmuckstück fährt immer noch zuverlässig auf meiner LGB-Anlage.

LGB-Modelle brauchen Auslauf

Für den Bau einer eigenen LGB-Anlage hatte ich mehrere gute Gründe. Natürlich sollten die eigenen Modelle nicht nur zu Ausstellungen ihre Runden drehen. Dann bot der eigene Garten ideale Voraussetzung für die Verwirklichung meiner Pläne – schließlich hatte ich die Alpenregion als Vorbild im Sinn. Und es gab einen pragmatischen Grund: Die steile Hanglage an der einen Grundstücksgrenze machte



Schnittstelle: Die intelligente Streckenführung provoziert außergewöhnliche Zugbegegnungen.



Bauherrenstolz: Viele Gebäude sind Eigenbau – wie der Gasthof „Zum Gmeinder“.

Entwässerungsarbeiten erforderlich, da bei starkem Regen die Wassermassen Schäden verursachten. Warum also den Anlagenbau nicht mit der Sicherung des Hangs und der Kanalisierung des abfließenden Wassers verbinden? Gesagt, getan: Parallel zum Anlagenbau entstanden also auch Wasserinnen – mitten auf der Anlage befindet sich, für den Betrachter nicht sofort sichtbar, ein Gully für den Wasserabfluss. Zusätzlich waren für die Gartenbahn aber auch Neutrassierungen notwendig.

Anlage vereint Allgäu und Schweiz

Als Vorbild für meine Anlage dienten die Schweizer Gebirgsbahnen, hier speziell die Rhätische Bahn. Aus diesem Grund sind teilweise Loks und Wagenmaterial nach dem Farbschema dieser Bahn umlackiert worden. Gleichzeitig wollte ich aber eine Verbindung zu meiner Heimat im Allgäu herstellen – deshalb verkehrt bei mir nicht der Bernina-Express, sondern der Mittagbahn-Express. Der Bahnhof Flurstraße wurde maßstabsgetreu dem Bahnhof Solis nachgebaut. Das Vorbild, der Bahnhof Solis liegt kurz nach Thusis in Richtung Bergün, ist einen Abstecher wert: Er wird auch als der Blumenbahnhof der Schweiz bezeichnet.

Baubeginn meiner LGB-Anlage war vor rund 25 Jahren. Sie entstand nicht von heute auf morgen, sondern wurde vielmehr Jahr für Jahr erweitert. Um die Schwierigkeit der steilen Hangbebauung zu meistern, verbaute ich Unmengen von Beton und Kies. Das Oberflächenwasser vom Kronehang am Mittag wird



Planvoll: Der Blick auf das neue Stellpult gibt einen guten Überblick über die gesamte Gleislage.



Über Stock und Stein: Der Bahnhof Flurstraße begrenzt die Anlage – elegant fügt sich eine kleine Steintreppe in die Gartenbahn ein.

durch die Gleistrassen quasi abgebremst und gelangt beispielsweise über den Mittagobel in einen Abfluss am Gartenrand. Aufgrund der Steilstrecken wurden die Ge 4/4 III 652 und Ge 6/6 I 412, das „Blaue Krokodil“, mit Gewichten beschwert – die Schmalspur-Ellok 652 wiegt nun satte zehn Kilogramm, was das LGB-Modell dank seiner Qualität mit Leichtigkeit wegsteckt. Die obere Strecke wird mit LGB-Digital gefahren, auf dem Gleis liegen 24 V/6 A an. Die untere Strecke Flurstraße/Hasliberg wird analog betrieben, da viele Eigenbauten nicht digital umzustellen sind.

LGB-Qualität trotz jedem Unwetter

Bisher haben selbst Unwetter keinen erkennbaren Schaden an der Anlage angerichtet – nur ein bayerischer Polizeihubschrauber wirbelte beim Landeanflug oberhalb des Grundstücks am Kronehang drei der Anlagenhäuser in die Höhe und ließ sie unsanft landen. Die Häuser sind bis auf die Gärtnerei Eigenbauten – sobald der erste Schnee kommt, dürfen Gebäude, Figuren, Loks und Waggon in ihr Winterquartier. Die Schienen bleiben. Manche der LGB-Gleise sind nun schon über



Hübsch begrünt: Reizvolle Motive ergeben sich im Bereich der Seilbahn.



Gleisimpression: Auf langen Strecken kommen die LGB-Modelle zur Geltung. Die Schienen werden mit der LGB-Gleisreinigungslok in Schuss gehalten.



Zeitgeschichte: Die zur Mittagbahn gehörende Seilbahn ist modernisiert worden – die Szene fängt die Anlieferung der alten Gondeln per LKW für die Bahnverladung ein.

20 Jahre in meinem Garten verlegt – LGB-Qualität ist eben sprichwörtlich. Natürlich wird die Anlage weiter optimiert und technisch instand gehalten. So wird etwa das Gleisbild-Stellpult derzeit mithilfe der Firma Dusch-Modellbau neu gebaut. Auch bei den Fahrzeugen gibt es Ergänzungen – neueste Errungenschaft ist die „Gleisreinigungslok“ von LGB. Dieses Pflegefahrzeug ist absolut empfehlenswert bei größeren Anlagen, besonders wenn Tunnel oder andere schwer zugängliche Streckenabschnitte vorhanden sind.

Gebäude entstehen im Eigenbau

Fast alle Gebäude sind im Selbstbau entstanden – meine bevorzugten Materialien sind dabei Holz und Styrodur, gebaut wird massiv mit echtem Putz. Die Häuser halten Regen durchaus stand, lediglich im Winter nehme ich sie von der Anlage. Einige Gebäude haben reale Vorbilder, andere entstanden in Anlehnung an Häuser verschiedener Regionen. Die Kapelle beispielsweise ist ein Eigenbau mit Styrodur. Hier dienen Haftputz beziehungsweise Fliesenkleber als Putz, für die Dachschindeln lassen sich Furnierabfälle aus einer Tischlerei verwenden, versiegelt mit Klarlack. Ein weiterer Selbstbau ist eine Waldhütte mit Dachsteinen – tatsächlich bestehen diese „Steine“ aus Styrodurabfällen. Diese Streifen habe ich aufgeklebt, mit Bleistift steingerecht eingekerbt, mit grauer Farbe eingetupft und anschließend mit Klarlack überstrichen. Als Unterbau dient wiederum eine Styrodurplatte. Den Überblick über meine ausgedehnte Gartenbahnanlage zu halten ist nicht schwer: Nur 100 Meter neben dem Grundstück befindet sich einer der größten Sessellifte Deutschlands. Aus der Höhe haben die Passagiere eine ausgezeichnete Sicht auf meine allgäuer-schweizerische Gebirgsbahn – und so macht die Anlage elegant auch jede Menge Werbung für das LGB-Gartenbahn-Hobby.

Text und Fotos: Alfred Hasel

Ein Polizist wird zum Gartenbahner

Anlagenarchitekt Alfred Hasel bekommt schon früh Kontakt zur Modellbahn: Bereits 1954 nennt er ein Märklin Krokodil und eine Santa Fe sein Eigen. Leider weiß er nicht, dass die legendären Modelle später einmal hohen Wert haben werden – er zerlegt sie im jugendlichen Übermut zu „Sonderfahrzeugen“. Während der Ausbildung bei der Polizei schläft das Hobby Modellbahn ein – bis er Kontakt zum ehemaligen H0-Club MEC Oberallgäu in Sonthofen bekommt. Hasel

gründet später selber einen Verein, den MEC Immenstadt, und kauft sich einen Bahnpostwagen. „Seit über 40 Jahren bin ich vom ‚LGB-Virus‘ befallen“, berichtet Hasel, der sein Hobby mit vielen Freunden geteilt hat: Die LGB-Freunde bestritten Eisenbahn-feste und -ausstellungen in ganz Europa. Inzwischen hat sich Hasel zurückgezogen und widmet sich nur noch seiner Gartenbahn. In die hat er nun seine 25 Jahre LGB-Erfahrung einfließen lassen.

Neue Kooperationspartner

Als Mitglied im LGB-Club erhalten Sie bei Kooperationspartnern Vergünstigungen. Auf dieser Seite stellen wir Ihnen unsere neuen Partner vor.



Lokpark Ampflwang

Oberösterreichisches Eisenbahn- und Bergbaumuseum
Bahnhofstraße 29, 4843 Ampflwang im Hausruckwald, Österreich
Tel.: +43 (0)66 45 08 76 64 (10–17 Uhr), www.oegeg.at
E-Mail: ampflwang@oegeg.at

Öffnungszeiten:

Von 1. Mai bis 26. Oktober jeweils Mittwoch bis Sonntag und an Feiertagen von 10–17 Uhr. Termine für Gruppen nach Vereinbarung.

Viel Dampf und Nostalgie pur: Besucher des Lokparks Ampflwang erwartet ein abwechslungsreiches Angebot. Herzstück der Anlage ist der neu errichtete Ringlokschuppen. In ihm ruhen mächtige Dampflokomotiven wie die 12.14 mit 2.940 PS und 120 km/h Höchstgeschwindigkeit. Zum Teil sind einige noch heute auf der Museumsbahnstrecke Ampflwang–Timelkam unterwegs. Besucher des Lokparks erfahren bei einer Führung allerlei Wissenswertes aus Eisenbahn und Bergbau. Neben den Dampfloksriesen aus längst vergangenen Zeiten können zudem Personen- und Güterwaggons aus früheren Epochen besichtigt werden. In der ehemaligen Kohlen-sortierung werden bergbauspezifische Exponate gezeigt: Dort sind eine große Eisenbahnausstellung mit Original- und Modell-exponaten sowie eine große Modelleisenbahnanlage mit Motiven aus Oberösterreich zu finden. Im Bergbauteil des Museums wird die Geschichte des Hausruckbergbaus mit Hintergrundinformationen gezeigt. Auch der Nachwuchs kann seiner spielerischen Ader freien Lauf lassen: Auf dem großen Abenteuerspielplatz wartet eine aufregende Eisenbahn- und Bergbauwelt. Im schönen Garten des Museumscafés können die Besucher nach einem erlebnisreichen Tag einen Zwischenstopp einlegen.



» **Ihr Clubvorteil:** Clubmitglieder zahlen beim Besuch des Lokparks Ampflwang statt 7 nur 6 Euro Eintritt und bei Kombikarten (Lokpark + Museumsbahn Ampflwang – Timelkam) statt 16 nur 14 Euro.

Fotos: Sammlung ÖGEG



Miniaturpark „Die Kleine Sächsische Schweiz“

Schustergasse 8, Ortsteil Dorf Wehlen, 01829 Stadt Wehlen
Tel.: 03 50 24/7 06 31
E-mail: info@kleine-saechsische-schweiz.de
www.kleine-saechsische-schweiz.de

Öffnungszeiten:

Von 1. April bis 6. November täglich zwischen 10–18 Uhr geöffnet. Weitere Termine nach vorheriger Absprache.

Bizarre Sandsteinfelsen, romantische Täler und Schluchten: ein Ausflug in die Sächsische Schweiz ist ein Erlebnis. Im Miniaturpark in Wehlen können Besucher die Region in miniature genießen. Dampfer plätschern über die nachgebildete Elbe, Schlösser und Burgen der Region ergänzen das Landschaftsbild des Miniaturparks. Darunter auch die Burg Hohnstein, ein eleganter Koloss: sie ist mehr als fünf Tonnen schwer, wurde aus mehreren Einzelteilen zusammengefügt und in nur vier Monaten Bauzeit errichtet. Betreiberfamilie Lorenz hat auf mehr als 8.000 Quadratmetern fast die gesamte Sächsische Schweiz im Maßstab 1:100 verewigt. Die Straßenbahn im Kirnitzschtal sowie die erste deutsche Miniaturbergbahn beleben die Mini-Sandstein-Anlage. Ein Hingucker ist die Basteibrücke vom Wehlgrund. Im Park können die Besucher auch sehen, wie in Handarbeit aus einheimischem Sandstein für die Region typische Andenken gefertigt werden. Auf den gut ausgebauten Wegen geht es zu immer neuen, faszinierenden Schauplätzen. An einem Teich können Besucher sogar ein funkferngesteuertes Boot selbst fahren lassen. Das neu erbaute Kassenhaus beherbergt zudem ein Heimatkino und einen Souvenirshop mit kleinen Erinnerungstücken aus der Miniatur-Sandsteinwelt.



» **Ihr Clubvorteil:** Clubmitglieder erhalten einen Rabatt von 1 Euro auf den Eintrittspreis eines Erwachsenen und 2,50 Euro auf die Familienkarte.

Fotos: Miniaturpark



Anlagenplanung: Jura-Tunnel – Teil 1

Alpen-Diorama im Grünen

Ein Freiland-Diorama im LGB-Maßstab zu bauen ist eher außergewöhnlich. Gleichzeitig bietet es eine willkommene Herausforderung für den Gartenbahner. Welche Idee dahintersteckt und wie ein LGB-Diorama entsteht, verrät unsere neue Folge.

Steht man am Anfang der Beschäftigung mit dem Gartenbahnhobby, ist der Wunsch nach einer eigenen LGB-Anlage groß. In Gedanken sieht man bereits die Züge im Garten fahren. Doch vor der Kür steht bekanntlich die Pflicht. Gerade wenn man das erste Mal den Schritt mit der Modellbahn heraus ins Grüne wagt, gilt es viel Neuland zu entdecken. Der Freilandbetrieb stellt nun einmal ganz spezielle Anforderungen. Hier eignet sich ein größeres Diorama, um die verschiedenen Techniken des Anlagenbaus und unterschiedliche Baumaterialien an einem überschaubaren Geländestück auszuprobieren. Man kann dabei nicht nur die Arbeitstechniken erlernen, sondern man bekommt ein Gefühl für die zu verbauenden Materialien je Meter Strecke. Dass man gleich eine Vorstellung für den Zeitaufwand und die anfallenden Kosten erhält, ist ein weiterer, durchaus gewollter Nebeneffekt. Lohnt es sich deswegen aber, ein Diorama zu bauen, das danach nicht mehr benötigt wird? Das ist eine Frage, die jeder für sich selbst entscheiden muss. In unserem Fall ist es so, dass das Diorama nach Fertigstellung erhalten bleibt und noch weitere wichtige Aufgaben erfüllen wird.

Der Standort

Bekanntlich kann ein echter LGB-Freund nie genug von seinem Hobby bekommen. Bei schönem Wetter auf der Terrasse sitzend, schlich sich so eine Idee ein: Wie wäre es, wenn man hier beim Kaffeetrinken auf eines seiner Lieblingsmodelle schauen könnte, und das in einer modellgerechten Landschaft?

Die linke Seite der Terrasse grenzt an das Nachbargrundstück. Hier fehlte eigentlich schon immer ein hübscher Blickfang. Das gilt nicht nur für sonnige Tage, sondern natürlich auch für laue Nächte. Wer möchte, kann das Diorama samt Fahrzeugen zusätzlich noch beleuchten. Bei der zur Verfügung stehenden Fläche von 2,80 Meter mal ein Meter wäre auch das Pendeln eines kleinen Trieb-



Auf dieser Fläche wird das Diorama entstehen, der Untergrund ist bereits verdichtet.



Die Fläche ist vermessen und abgesteckt. Nun erfolgt das Setzen der Steine.

wagens möglich. Obendrein eignet sich unser Schaustück noch als Foto-Diorama, um unsere LGB-Schmuckstücke ins rechte Licht zu rücken. Es gibt also viele gute Gründe für ein derartiges Bauvorhaben.

Planung

Eine Grundfläche von 2,80 Meter mal ein Meter ist nicht gerade viel, wenn man bedenkt, dass zum Beispiel ein Bernina-Triebwagen eine Länge von 63,5 Zentimetern über Puffer aufweist. Dennoch sollte man sich, bevor es an die Arbeit geht, einige Gedanken zur Gestaltung des Dioramas machen. Soll

Benötigte Materialien

Zum Bau des Dioramas sollen alle Materialien verwendet werden, die auch später für den Bau der Gartenbahnanlage gedacht sind:

- verschiedene handelsübliche Kalksandsteine (verschiedene Typen und Formen)
- Beton
- Verblender (dreidimensionale Strukturfliesen aus dem Fliesenhandel)
- Fliesenkleber
- Natursteine aus Juramarmor
- Bauschaum
- Styrodurplatten
- Gleisschotter (Edelsplit Schiefer, grau)
- Ponal, wetterfest, klar aushärtend
- verschiedene Dispersionsfarben
- Erde
- Pflanzen



Alles auf einen Blick: die verwendeten Materialien.

Diese Auflistung zeigt schon, dass es sich bei diesem Diorama um ein größeres Bauvorhaben handelt, bei dem zahlreiche Materialien verwendet werden. Noch nicht enthalten ist Modellbahnzubehör wie etwa Schienen, Lämpchen, kleinere Gebäude, Straßenfahrzeuge oder Figuren.



Der erste Grundstock sitzt, der helle „Stein“ dazwischen ist ein Block aus Styrodur.



Die Vorderseite der Kalksandsteine wird mit Verblendern verkleidet.

die Strecke gerade oder im Bogen angelegt werden? Möchte ich eine Brücke, einen Tunnel, einen Bahnübergang oder auch einen Haltepunkt gestalten? Schließlich sollte man sich eine Reihe von Gedanken zur Tiefenwirkung des Dioramas machen. Das ist besonders in unserem Fall wichtig, da das Schaustück später als Fotokulisse für Modelle und als Abschluss der Terrasse gedacht ist.

Erster Bautag

Sind die Vorplanungen erledigt und alle benötigten Materialien vorhanden, kann es an die erste Bauphase gehen. An der Stelle, an der unser Diorama entstehen soll, erfolgt zunächst das Einmessen des Streifenfundaments. Es wird also der Bereich, den das Fundament einnehmen soll, vermessen und abgesteckt. Anschließend wird das Planum erstellt und der Unterbau verdichtet. Nun kann die erste Schicht Kalksandsteine in Beton gesetzt werden. In unserem Fall wurden dafür Kalksandsteine des Typs 5 DF verwendet. Die Fläche für einen Stein wurde frei gehalten, da an dieser Stelle ein anderer Werkstoff eingesetzt werden soll, den es ebenfalls auszuprobieren gilt. Ein Styrodurblock in der Größe eines der hier verbauten Kalksandsteine wird probeweise an der Stelle eingesetzt, jedoch nicht befestigt. Die erste Steinreihe nebst dem Styrodur wird später unser Bahndamm beziehungsweise die Trasse für die Gleise. Nach dem Aushärten des Betons geht es an die Verschönerung des Bahndamms. Hierzu werden die Kalksandsteine an der dem Betrachter zugewandten Seite mit Verblendern verkleidet. Dabei handelt es sich um Verblendplatten aus künstlichem Bruchstein, die im Fliesenfachhandel erhältlich sind. Die Befestigung an den Kalksandsteinen erfolgt mittels Fliesenkleber. Vielleicht werden Sie es uns nicht glauben, aber bis zu dieser Stelle haben wir bereits einen ganzen Arbeitstag benötigt. Zeit für den wohlverdienten Feierabend.



Der erste Arbeitstag war erfolgreich. Während die Vermessungsingenieure nochmals alles überprüfen, genießen alle anderen bereits ihren verdienten Feierabend.

Zweiter Bautag

Hinter der Bahntrasse wird nun eine weitere Reihe Kalksandsteine gesetzt, auf die an einigen Stellen weitere Steine folgen. Es geht hier darum, Höhe zu gewinnen, um einen realistischen Hintergrund für den Bahndamm herzustellen. Dafür wurden Kalksandsteine verwendet, die innen große Löcher haben. Das ist wichtig, damit die noch zu setzenden Pflanzen später mit den Wurzeln bis in das Erdreich unterhalb des Dioramas wachsen können. Hier gilt es, vor dem Setzen der Steine zu überlegen, wo später eine Pflanze stehen soll. An den Stellen, wo die hinteren Kalksandsteine höher sind als die Bahntrasse, werden die vorderen Seiten wiederum mit Verblendern verkleidet. Damit nun aber nicht nur Stützmauern entstehen, kommen jetzt unsere Natursteine aus Juramarmor ins Spiel. Diesem Material nebst dem Tunnel, über den wir gleich noch sprechen werden, verdankt dieses Diorama seinen Namen. Die Arbeit mit den Steinen nimmt einige Zeit in Anspruch. Hier gilt es, verschiedene Steine nebeneinander zu stellen und so lange zu probieren, bis sich ein stimmiges Bild ergibt. Es empfiehlt sich, den optischen Eindruck auch von weiter weg und aus verschiedenen Perspektiven zu überprüfen. Das sollte vor allem von dort aus geschehen, wo Sie später sitzen und sich Ihr Kunstwerk bei einem Gläschen Wein und bei schönem Wetter betrachten.

Tip: Es ist sinnvoll, stets mehr Steine vorrätig zu haben, als später wirklich verbaut werden. So haben Sie eine größere Auswahl und können so lange experimentieren, bis Ihnen die Szene wirklich gefällt.

Die Steine werden also zuerst nur lose aufgestellt. Wenn die Platzierung ein gefälliges Bild ergibt, können auch diese mittels Beton einen festen Halt bekommen. Das Diorama erhält in unserem Fall noch einen Abschluss in Form eines Tunnels. Für die Tunnelröhre gibt es eine einfache, aber effektive Lösung. Es handelt sich um eine Entwässerungsrinne, die verkehrt herum auf den Bahndamm aufgesetzt wird. So eine Entwässerungsrinne kennen viele gar nicht, obwohl sie wahrscheinlich oft im Alltag darüber gelaufen sind. Wir sehen diese Rinnen nicht, da sie in der Erde verbaut sind. Das Einzige, was wir wahrnehmen, ist das Abdeckgitter darüber. Achten Sie einmal an Auffahrten von Garagen auf diese Gitterstreifen. Die Entwässerungsrinne ist so geformt, dass sie im oberen Bereich dieses Gitter aufnehmen kann. Das kommt uns im Modellbau natürlich zugute. Zwei Steinplatten werden so auf den Kalksandsteinen fixiert, dass sie der Rinne einen sicheren Halt bieten.

An dieser Stelle ist ein weiterer Bautag zu Ende, doch wir sind mit unserem Diorama noch lange nicht fertig. Wie es weitergeht, erfahren Sie in der nächsten Folge. Dann beraten wir auch, wofür wir den Styrodurblock benötigen.

Text und Fotos: Thomas Bradler/Frank-Michael Pohl



Mauern der Aufstockung zum Höhengewinn. Die hinteren Reihen Kalksandstein bilden selbst die Kulisse oder dienen als Basis für die Natursteine.



Die Tunnelröhre wird als optischer Abschluss des Outdoor-Dioramas aufgesetzt. Es ist eine verkehrt herum verbaute Entwässerungsrinne.



Erste Stellprobe für die Natursteine, die später das Bergmassiv rund um den Tunnel darstellen sollen.



Im linken Bereich werden terrassenartige Stützmauern angelegt. Hier kommen erneut Verblender zum Einsatz.



Bitte einsteigen: Der Personenzug in Asendorf besteht nur aus Dampflokomotive und zwei Wagen.

Tipps und Tricks für den Anlageneinstieg

Eine Museumsbahn wird zur hübschen LGB-Anlage



Abgestellt: Das Schweinschnäuzchen des DEV pausiert im einständigen Lokschuppen.

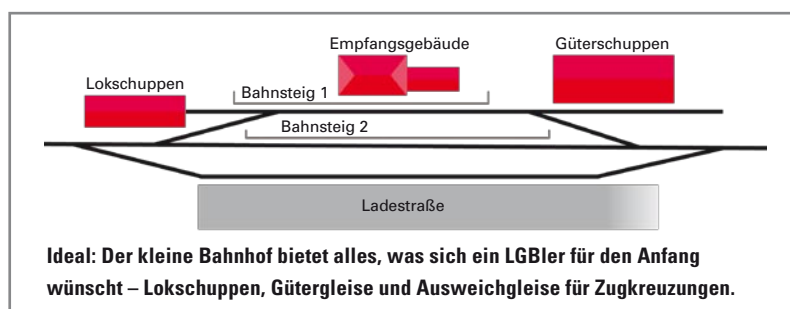
Museumsbahnen bieten bei der Nachbildung im Modell viele Freiheiten – und schon ein kleiner Anlagenentwurf zeitigt einen mehr als ansehnlichen Erfolg.

Anlagenberichte großer LGB-Gartenbahnanlagen faszinieren – Betreiber dieser Anlagen erscheinen dabei als wahre Alleskönner. Dabei wird übersehen, dass auch diese LGBler einst klein angefangen haben: Bis eine mächtige Anlage entsteht, muss ein enormer Erfahrungsschatz angehäuft werden – und das geht am besten mit überschaubaren Anlagen. Sie bieten jedem Einsteiger in das Gartenbahn hobby zahlreiche Vorteile: Der Platzbedarf ist nicht groß und die Erstinvestitionen in Fahrzeuge, Gleise, Elektrik und Zubehör halten sich in überschaubaren Grenzen. Außerdem bleibt die Bauzeit für eine kleinere Anlage im Rahmen. Das ist immens wichtig, denn vielen Gartenbahnfreunden geht es auch um den Fahrspaß – und dieser stellt sich umso eher ein, je kleiner eine LGB-Anlage ist. Deshalb ist es sinnvoll, sich für den Beginn des neuen Hobbys moderate Ziele zu stecken. Steht dann die erste kleine LGB-Anlage, so lassen

sich mit den gewonnenen Erfahrungen größere Projekte in Angriff nehmen – etwa die Erweiterung der Premieren-Gartenbahnanlage. Tatsache ist, dass schon wenig Platz genügt, um einen abwechslungsreichen Zugbetrieb zu gestalten.

Kleiner Endbahnhof als Vorbild

Nahezu ideal ist die Nachbildung einer Museumsbahn, die im Modell freie Hand lässt bei der Anlagengestaltung. Für den LGB-Freund sind die unterschiedlichen Fahrzeuge besonders interessant, die von Vereinen typischerweise für den Betrieb zusammengetragen werden. Diese stammen oftmals von verschiedenen Strecken und Bahnen – das sorgt auch im Modell für einen abwechslungsreichen Fuhrpark. Zudem kann der Bauherr dabei nach Lust und Laune aus dem LGB-Modellangebot wählen, ohne Rücksicht auf Bahnverwaltung oder Epoche zu nehmen.



Ein hinreißendes Beispiel beim Vorbild ist der Deutsche Eisenbahn Verein Bruchhausen-Vilsen (DEV). Neben Fahrzeugen, die auch ursprünglich auf dieser Strecke im Einsatz standen, erhält der DEV heute museal zahlreiche Loks und Wagen anderer Bahnverwaltungen und setzt sie auf der Museumsbahn ein. Für die Modellnachbildung ist der Bahnhof Bruchhausen-Vilsen mit seinen umfangreichen Gleisanlagen aber zu ausgedehnt. Doch dafür ist der kleine Endbahnhof Asendorf der Museumsbahn in etwas abgewandelter Form ein idealer Bahnhof für das LGB-Museumsbahnprojekt. Hier gibt es sogar einen einständigen Lokschuppen, in dem eines der legendären Schweineschnäuzchen abgestellt ist, der Wismarer Schienenbus „Typ Hannover“.

Fuhrpark mit hinreißenden Modellen

Beim Gleisplan und bei den eingesetzten Fahrzeugen braucht sich der LGB-Freund nicht an das Vorbild halten. Denn auch die Museumseisenbahner haben die Gleislage des Bahnhofs Asendorf nicht originalgetreu wieder in Betrieb genommen – er ist den Bedürfnissen der Museumsbahn angepasst. Für den Betrieb sind zunächst drei Triebfahrzeuge vorgesehen. Es handelt sich dabei übrigens ausschließlich um Fahrzeuge, die beim DEV anzutreffen sind, wenn auch in anderer Lackierung respektive Beschriftung: Da sind das „Schweineschnäuzchen“ als DR-Triebwagen (LGB 22660 oder 23660), die Dampflokomotive „Spreewald“ als DB-Lok (LGB 23741) und die Kastendampflokomotive „Plettenberg“ als DRG-Lok (LGB 24500) oder Lok der OEG (LGB 25500).

Der Lokschuppen bleibt vorbildgetreu dem Triebwagen vorbehalten. Die beiden Dampfloks teilen sich die Beförderung eines Personenzugs für die Besucher der Museumsbahn beziehungsweise eines Fotogüterzugs für Eisenbahnfreunde. Geeignete Wagen finden sich im aktuellen LGB-Sortiment: So könnte der Personenzug aus zwei vierachsigen Personenwagen mit Oberlichtdach bestehen, davon einer mit Traglastenabteil und einem passenden zweiachsigen Gepäckwagen (LGB 33610, 33613 und 31040). Beim Güterzug kommt mehr Farbe ins Spiel, indem ein Zug komponiert wird, der aus aufwendig bedruckten Bierwerbewagen besteht. Infrage kommen dafür zum Beispiel die Modelle Herforder Bier (LGB 43263), Bierwagen Schwanenbräu (LGB 42266), Görlitzer Aktien Brauerei



Beachtliches Ensemble: Die auf die Weiterfahrt wartende Kastendampflokomotive hat mehr Zugkraft, als ihr zuzutragen ist – entsprechend lang ist der Zug.



Vielfältig: In Bruchhausen-Vilsen werden verschiedene Personenwagen rangiert – im Modell ist also auch der Einsatz einer kleinen Diesellokomotive vertretbar.

(LGB 43355) oder Aktien Brauerei Wulle Stuttgart (LGB 42268). Doch die genannten Modelle sind lediglich als Anregungen zu verstehen – der Fantasie sind keine Grenzen gesetzt, fahren darf, was gefällt. Dieser hohe Freiheitsgrad gilt auch für den Gleisplanentwurf, der für den Triebwagen und die beiden Züge völlig ausreicht. Doch ohne Weiteres lässt sich auch ein zweiständiger Lokschuppen bevorzugen, bei dem eine Bekohlungsanlage für die Dampfloks angesiedelt ist. In jedem Fall bietet der kleine Bahnhof Asendorf bereits in seiner Grundausstattung viele Ansätze für einen abwechslungsreichen Fahrbetrieb. Und wie angestrebt, bleiben für den LGB-Freund Zeitaufwand und Kosten für den Bau überschaubar.

Text und Fotos: Thomas Bradler
Zeichnung: Rainer Ippen



Auslese: Für den Betrieb auf der Museumsbahnanlage werden die LGB-Fahrzeuge ausgewählt, die auch beim Museumsbahnverein DEV anzutreffen sind.

SBB-Brünigbahn Dampflokomotive HG 3/3



Das Schweizer Kraftpaket und das LGB-Modell:

Ob Berg oder Tal – dank ihrer Leistungsstärke wurden die Dampflokomotiven des Typs HG 3/3 ab 1905 von den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) auf der Brünigbahn zwischen Luzern und Interlaken eingesetzt. Insgesamt 18 der dreiachsigen Loks wurden für den Zahnradbetrieb gebaut. Die SBB beförderte mit den Nassdampfloks wie der HG 3/3 1058 alle Züge über den Brünigpass (Höhe: 1.008 Meter) – auch auf Gefällstrecken zeigte das Kraftpaket seine Stärken. Die Berner Oberland-Bahn besaß ebenfalls vier Maschinen. Die letzten HG 3/3 waren bis 1965

im Einsatz. Das LGB-Modell (Art. 22470) der HG 3/3 1058 besitzt einen voll funktionsfähigen Zahnradantrieb und kann auf ebenen Strecken ohne Zahnstange eingesetzt werden. Vorbildgerecht laufen das Gestänge und die Steuerung für den Zahnstangenantrieb, wenn sich das Modell auf einem Zahnstangenabschnitt befindet. Das Modell verfügt über einen fahrtrichtungsabhängigen Lichtwechsel, einen Dampfentwickler, eine DCC-Schnittstelle, ein gekapseltes Getriebe mit Bühler-Motor sowie einen Betriebsartenwahl-Schalter. Länge über Puffer ca. 33 cm.