

6 CLUB
NEWS
2011

L.G.B. CLUB

Neuheiten im Überblick
Top-Modell Sächsische II K
„Santa Fe“-Diesellok F7



Fahrspaß pur:
Rhätische Bahn
Anlage Juratunnel



16

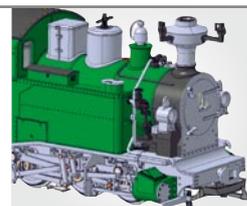
Ab in die Prärie: Gebäude, Figuren und Pferdegespanne – auf der LGB-Anlage von Peter Klebsch lebt der Wilde Westen. Zwischen Cowboys und Indianern drehen lange Züge ihre Runden in der Westernstadt.

Inhalt Ausgabe 06/2011



Detail

News: Umfrage Märklintage – die Gewinner/Schweiz-Reise – Clubmitglieder unterwegs/Jahres-DVD Teil 2	4
Top-Modell: Die Technik der IiK im Modell	6 ▶
Kooperationspartner: Die Staatsgalerie Stuttgart präsentiert Eisenbahnzeichnungen des Impressionisten Hermann Pleuer	9



Szene

Neu im Handel: Highlight – „Santa Fe“ als A-B-A-Einheit / Wieder lieferbar: RhB Rungenwagen Rp-w und Containerwagen	10
Anlagenplanung: Der Berg ruft – Endspurt beim Bauprojekt Juratunnel/ Pflanzen und Bäume sowie diverse Figuren beleben die Szenerie auf dem LGB-Steckdiorama	12 ▶

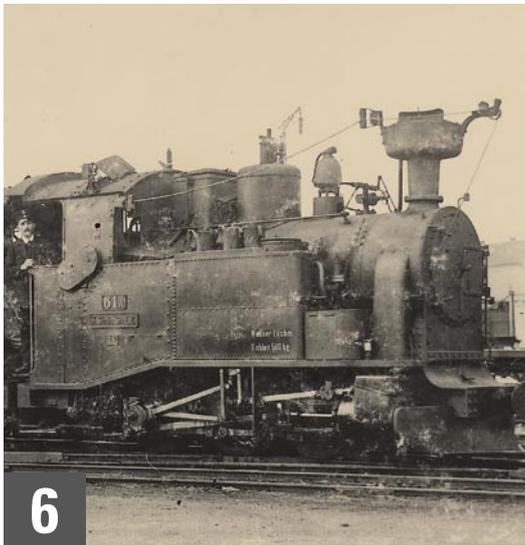


Service

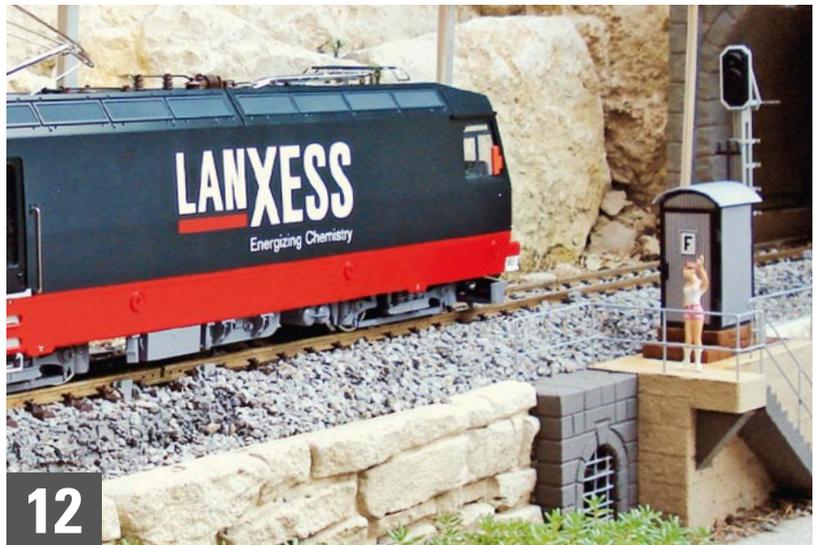
Anlagenporträt: Faszination Wilder Westen – amerikanische Dampfloks begeistern LGB-Bahner nahe Berlin	16
Tipps und Tricks: Hingucker in Rot – der RhB Triebwagen ABe 4/4 31 als LGB-Modell	22 ▶
Editorial/Impressum	3



In der Club-Aussendung 06/2011 finden Sie folgende Beilagen: LGB-News 06/2011 Märklin Magazin 06/2011, Jahres-DVD (Teil 2), Märklin my world Katalog 2011.



Sächsische Rarität: Die Schmalspurlokomotive IIK begeistert als LGB-Modell mit pfiffiger Technik.



Alpenpanorama im Garten: Die Gebirgslandschaft samt Juratunnel ist fertig, der Zugverkehr kann rollen. Das Steckdiorama kann für immer neue Arrangements genutzt werden.

Ihr direkter Draht zu uns

Kundenbetreuung

Clubhotline:

Telefonisch Montag–Freitag
von 10.00–18.30 Uhr

Telefon: +49(0)71 61/6 08-2 13 • Fax: -3 08
E-Mail: club@lgb.de

Produkte und Technik

Reparaturen und Reklamationen, Ersatzteile:

Telefonisch Montag–Freitag
von 10.00–18.30 Uhr

Telefon **Inland:** 0 90 01/6 08-2 22 (49 Ct./Min.
aus dem deutschen Festnetz, Mobiltarife
abweichend)

Telefon **Ausland:** +49(0)71 61/6 08-2 22

Fax: +49(0)71 61/6 08-2 25

E-Mail: service@maerklin.de

Internet

www.lgb.de
club.maerklin.de

Ziehen Sie um?

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

Vielen Dank für Ihr Verständnis!

Liebe LGB-Freunde,

für einen spannungsreichen Jahresausklang schüren wir in der aktuellen Ausgabe die Vorfreude auf das zweite LGB-Top-Modell: Die sächsische IIK wird derzeit in Győr konstruiert. Im exklusiven Gespräch verraten LGB-Produktmanager Jürgen Faulhaber und LGB-Konstrukteur Andreas Schumann Details zur Entstehung des Modells im Maßstab 1:22,5 und berichten über die technischen Raffinessen der Doppellok. Im vierten und gleichzeitig auch letzten Teil unseres Bauprojekts Juratunnel geht es an die Details: Das Gartendiorama wird mit Figuren belebt und erhält mit diversen Pflanzen und Bäumen den letzten Schliff. Eine große Freude ist es uns, den LGB-Fan Peter Klebsch und seine Wildwestanlage vorzustellen. Der Vollblut-Gartenbahner holte sich seine Ideen aus Westernfilmen und von seiner Amerikareise. Im Serviceteil präsentieren wir neue LGB-Modelle, die ab sofort im Handel erhältlich sind – besonders Fans der amerikanischen Eisenbahn kommen auf ihre Kosten. Abschließend setzen wir noch zwei Kooperationspartner ins Bild: Im Bahnpark Augsburg gibt es Legenden der Eisbahngeschichte zu sehen sowie eine Sonderausstellung zum Trans Europ Express. Die Staatsgalerie Stuttgart setzt die detaillierten und außergewöhnlichen Eisenbahnzeichnungen des schwäbischen Impressionisten Hermann Pleuer in Szene – Clubmitglieder erhalten auf den Eintrittspreis der Ausstellung Rabatt. Viel Freude beim Lesen der aktuellen Clubnews wünscht

Ihr LGB-Clubteam

Impressum

Herausgeber

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

Märklin-Kundenclubs

Silvia Römpp (verantwortlich)

Redaktion

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

Gestaltung

Gerhard Baumann GmbH & Co. KG

Fotos

Soweit nicht anders angegeben: LGB-Club.

Alle Terminangaben ohne Gewähr.

D 173481 – 06 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.



Tolle Preise: Auf den Märklintagen konnten alle Clubmitglieder an einer Umfrage teilnehmen und hochwertige Modelle gewinnen.



Hauptgewinn: das legendäre „Spur-1-Krokodil“ (Art. 55563).

Die Gewinner stehen fest

Auf den diesjährigen Märklintagen in Göppingen haben zahlreiche Clubmitglieder in der VIP-Lounge an der Clubumfrage teilgenommen – und es gab auch etwas zu gewinnen. Unter allen Teilnehmern wurden hochwertige Preise verlost. Wir bedanken uns bei allen Clubmitgliedern – die Auswertung der Clubumfrage ist im vollen Gange. Der 1. Preis, das „Spur-1-Krokodil“, geht an Sascha Henniges aus Neuhausen. Gewonnen haben auch: Simone Stepanek

aus Grub am Forst, Michael Mann aus Aschaffenburg, Hans Ermshaus aus Langenfeld, Leo Rosbender aus Wijchen (Niederlande), Jürgen Krupczynski aus Ravensburg, Kurt Tüscher aus Kirchliedach (Schweiz), Werner Lang aus Maissau (Österreich), Ulrich Hinrichsmeyer aus Jesteburg und Bernd Schmickler aus Saulheim. Herzlichen Glückwunsch! Alle Gewinner wurden schriftlich benachrichtigt und die Gewinne per Post zugeschickt.

Veranstaltungstipps

Clubmitglieder profitieren: Die Staatsgalerie Stuttgart zeigt zum 100. Todestag des Impressionisten Hermann Pleuer einige seiner faszinierenden Eisenbahnzeichnungen. **Clubmitglieder erhalten gegen Vorlage ihrer Clubkarte einen Rabatt auf den Eintritt der Ausstellung „Ruß, Kohle, Bleistift. Hermann Pleuers Eisenbahnzeichnungen“.** Die Ausstellung ist noch bis zum 12. Februar 2012 zu sehen. Infos dazu gibt es unter www.staatsgalerie.de oder auf S. 9 in dieser Ausgabe.

Nur für Clubmitglieder: Märklin TV auf DVD

Spannende Dokumentationen aus der Märklin- und Eisenbahnwelt, interessante Reportagen und Interviews, Vorstellung der neuesten Produkte und der Menschen dahinter sowie viele unterhaltsame Beiträge aus der Modellbahnszene – mit seinen abwechslungsreichen Filmen begeistert Märklin TV die Zuschauer immer wieder aufs Neue. Auf vielfachen Wunsch unserer Clubmitglieder nach einer kompletten Sammlung der spannendsten Folgen von Märklin TV, kommen wir dieser Bitte nun nach: Der nächsten Club-Aussendung (01/2012) wird eine DVD mit den interessantesten Beiträgen von Märklin TV aus den Jahren 2010 und 2011 statt des Neuheiten-Videos beiliegen.

Vorteile für LGB-Clubmitglieder

Als Clubmitglied erhalten Sie Einlass zu außergewöhnlichen Veranstaltungen. Zudem profitieren Clubmitglieder auch von tollen Rabatten. Zum Beispiel gibt es die beliebten Märklin-Kalender unter <http://kalender.maerklin.de> jetzt zum Aktionspreis (Versand nur innerhalb Deutschlands).



Jahres-DVD Teil 2

Aktuelle Infos rund um den Club, Highlights und Trends: Der zweite Teil der Jahres-DVD 2011 gewährt spannende Einblicke in die Welt der Modellbahn.

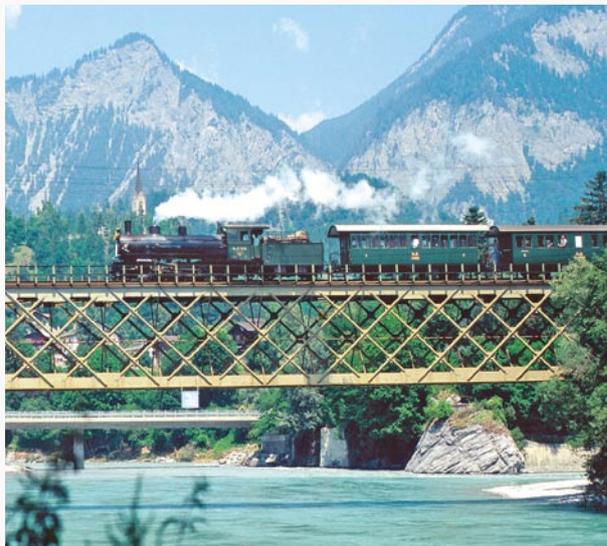
Diesmal dürfen sich die Clubmitglieder auf exklusive Aufnahmen vom Mega-event des Jahres in Göppingen

– die IMA und Märklintage unter

einem Dach – sowie unterhaltsame Beiträge über das Eisenbahnmuseum mit Dampflok in Carson City in den USA und eine Gartenbahn mit Kohlenmine und Westernstadt freuen. Die Jahres-DVD Teil 2 liegt dieser Clubaussendung bei. Das passende DVD-Cover steht im Clubbereich zum Download bereit.

Mit Volldampf durch die Schweiz: Nostalgierreise für Clubmitglieder

Mit dem RhB „Krokodil“ und der RhB Dampflokomotive im Sonderzug durch den landschaftlich schönsten Kanton der Schweiz – die exklusive Reise vom 7. bis 12. Juli 2012 bietet Clubmitgliedern ein unvergessliches Erlebnis. Die fünftägige Reise führt nach Davos, Arosa und ins Rheintal. Ob exklusive Weinprobe, bezaubernde Landschaften und wilde Zugschluchten – es gibt viel zu sehen und zu erleben. Besonderer Höhepunkt: die Überquerung des Landwasserviadukts, ein UNESCO-Welterbe, und die Dampfzugfahrt durch den Schweizer Grand Canyon. Zum Abschluss erwartet die Teilnehmer ein Besuch in der RhB-Werkstatt in Landquart. Preis pro Person: 1.560 Euro im DZ, 1.680 Euro im EZ, inkl. Halbpension im Drei-Sterne-Hotel. **Clubmitglieder erhalten fünf Prozent Rabatt auf den Reisepreis.** Mind. 25, max. Teilnehmerzahl 40 Personen. Infos unter www.bahnen.info. Das genaue Reiseprogramm finden Sie in der nächsten Ausgabe.



Spannende Aussicht: Die Reise durch das Schweizer Panorama führt auch über die Rheinbrücke Reichenau.

Foto: Rhätische Bahn



Foto: Bernexpo AG

Suisse Toy

Die beliebtesten Spielklassiker der führenden Hersteller, viele Neuheiten und Premieren: Das größte Spielevent der Schweiz, die Suisse Toy, lockte Anfang Oktober 2011 rund 50.000 Besucher nach Bern. Zum 12. Mal öffnete das Mega-Spielevent seine Tore. Die Spielpalette reichte von Gesellschaftsspielen über Modellbau, von Puppen über Plüsch bis hin zu elektronischen Spielen. Die Schweizer Messe wurde zum Treffpunkt für Spielfreunde aus der ganzen Welt. Vor Ort konnten Besucher neue Spiele ausprobieren und die Trends im Kinderzimmer mitverfolgen – mit dabei auch die innovative und neue Produktlinie Märklin my world. Absoluter Renner am Märklin-Stand bei Kindern und Erwachsenen war der batteriebetriebene ICE von Märklin my world für Kinder ab drei Jahren. Dieser wurde sogleich auf dem Weihnachtswunschzettel notiert.

Spiel, Spaß und Faszination



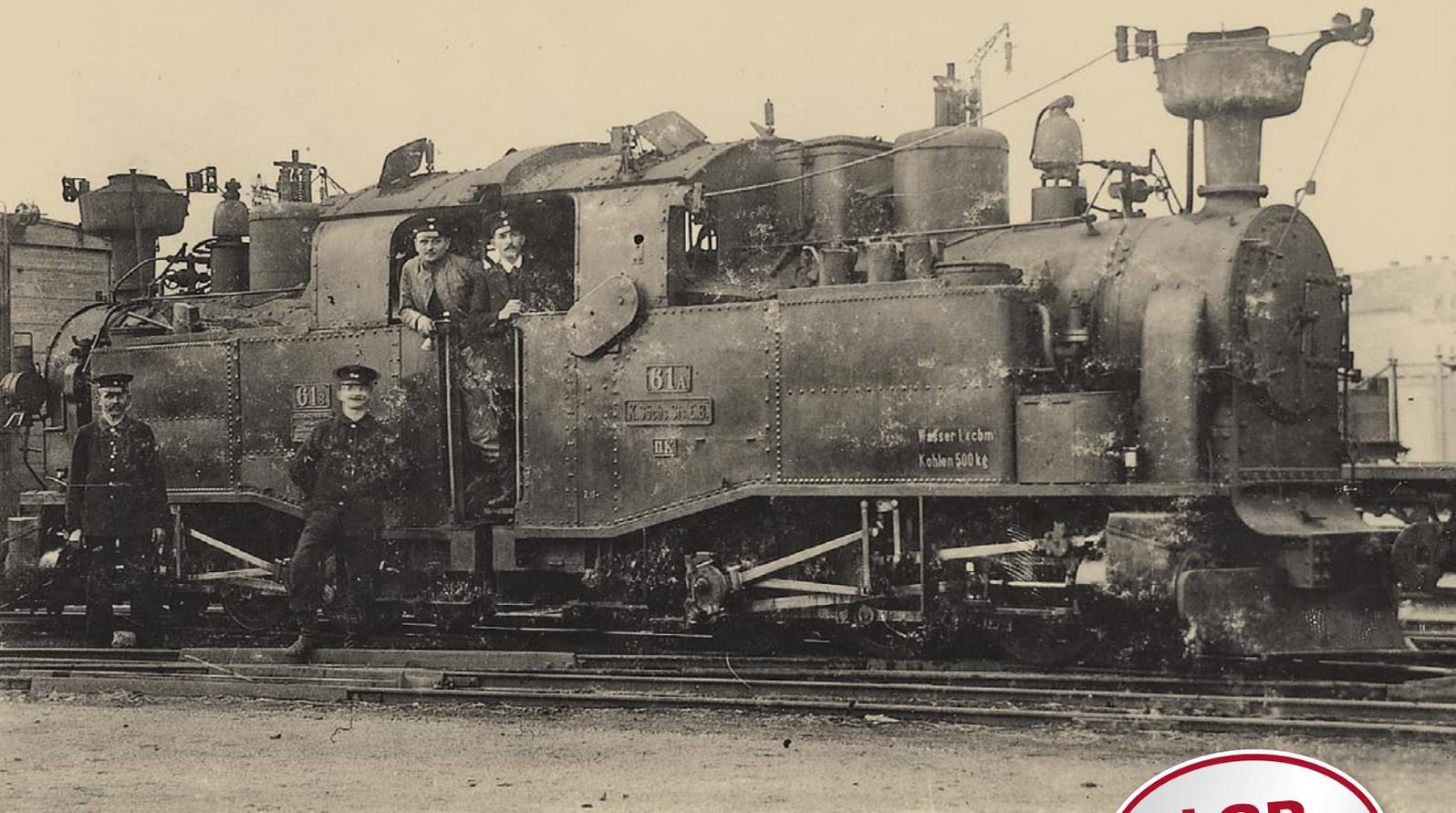
Ob Anlagenbau, technische Hintergründe, Basteln oder einfach nur Freude am Spielen – die Modelleisenbahn ist für Kinder ein spannendes und abwechslungsreiches Hobby. Hier können sie ihrer Fantasie freien Lauf lassen, ausgelassen spielen und auch das technische Verständnis sowie das räumliche Vorstellungsvermögen schulen. Die faszinierende Welt der Spielzeugeisenbahn kann man auch wunderbar zu Weihnachten verschenken, zum Beispiel in Form einer Club-Mitgliedschaft im **1.FC Märklin**. Der **1.FC Märklin** ist der Club für alle eisenbahnbegeisterten Kinder. Es ist der einzige Club, der kindgerecht und informativ das Thema Modelleisenbahn näherbringt und seine Clubmitglieder in diese fantastische Welt

eintauchen lässt. Der Club berichtet immer aktuell über das Thema Modelleisenbahn und alles, was damit zu tun hat – und bezieht auch die reale Eisenbahnwelt mit ein. Das 24-seitige 1.FC Märklin Magazin ist auf Deutsch, Englisch, Französisch und Niederländisch erhältlich. Dieses umfangreiche Paket ist für einen Jahresbeitrag von nur 10 Euro/15 CHF/10 US \$ zu haben. Anmeldeformulare finden Sie unter www.fcmaerklin.com oder wir senden Ihnen auch gerne eines zu. Weitere Infos unter: Tel. + 49 (0) 71 61/60 82 13.



Die Leistungen des Clubs:

- 6 Mal im Jahr das 1.FC Märklin Magazin
- Gutschein für den Märklin-H0-Katalog
- Clubkarte: Ermäßigungen bei verschiedenen Veranstaltungen, Messen und in Museen
- Möglichkeit des Erwerbs des 1.FC-Jahreswagens
- Gewinnspiele und Preisausschreiben online und im Magazin
- Interaktive Clubinternetseite



Stolze Equipe: Würdevoll postiert sich die Lokmannschaft der IIK – schließlich gab es nur zwei Lokomotiven dieser Gattung.

LGB-Topmodelle Teil 2: Konstruktion der IIK

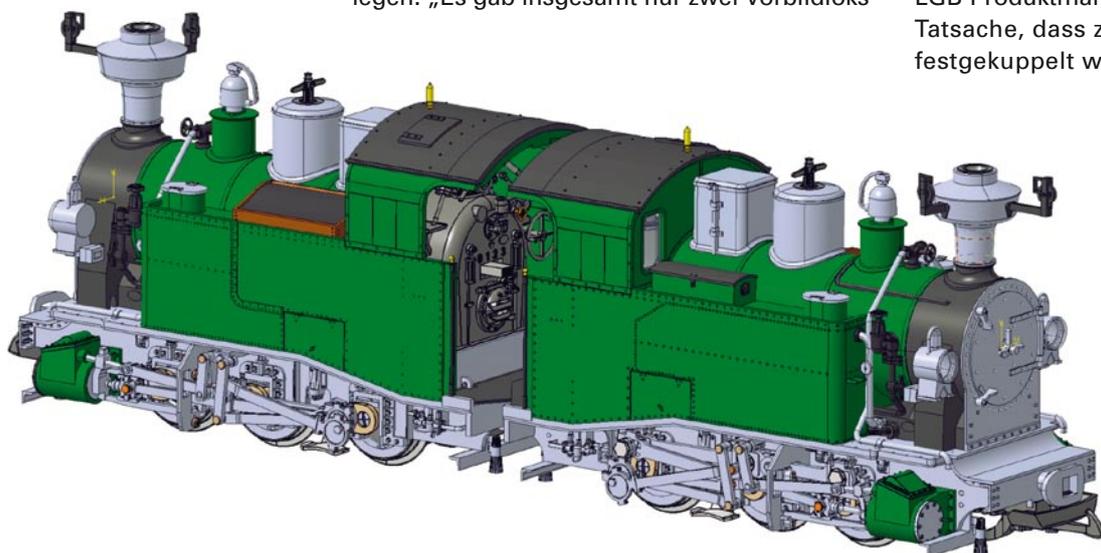
Zwei auf einen Streich

In Sachsen zu Hause, auf der ganzen Welt berühmt: Die Schmalspurlokomotive IIK begeistert als attraktives LGB-Modell mit pfiffiger Technik.

Dem Charme der zugstarken Schmalspurlokomotive IIK sind schon viele Eisenbahner erlegen. „Es gab insgesamt nur zwei Vorbildloks

dieser Baureihe – das macht die IIK besonders interessant“, erläutert Jürgen Faulhaber, LGB-Produktmanager im Hause Märklin. Die Tatsache, dass zwei Lokomotiven rückseitig festgekuppelt wurden, um mehr Leistung

zu erzeugen, fasziniert auch Andreas Schumann, Leiter der Konstruktion am LGB-Standort Győr. „Bei der Planung und Entstehung der IIK im Modell konnten wir unsere Daten und Kenntnisse voll

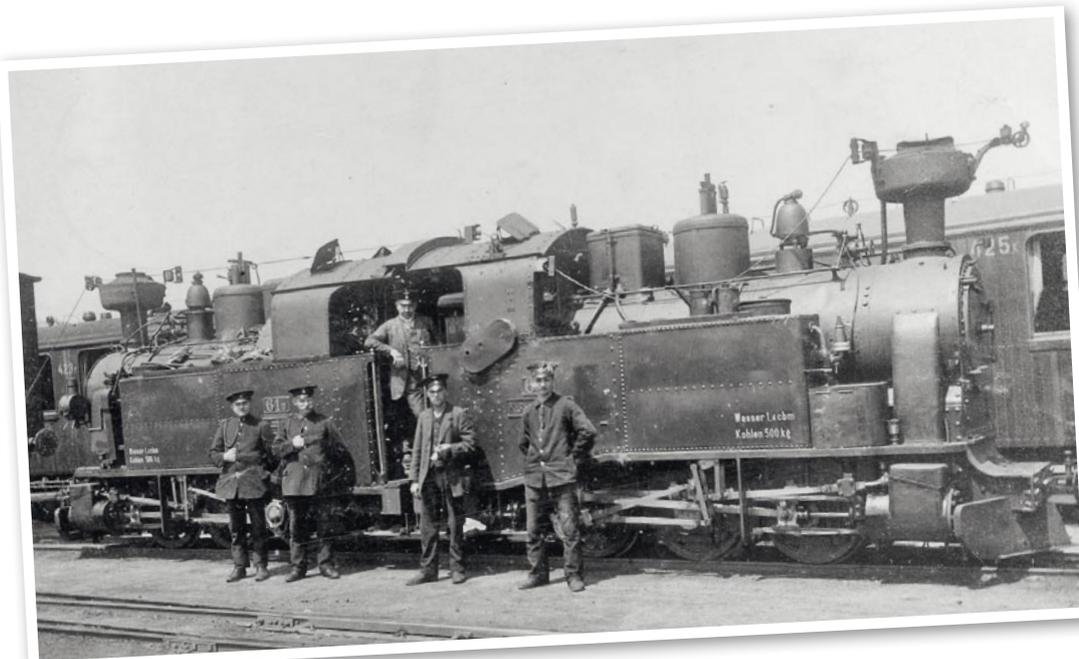


CAD-Modell der IIK: Simulationen im Computer stellen sicher, dass die Lok(s) sich in Kurven nicht berühren.

ausnutzen, die wir bereits während der Konstruktion der IK gesammelt haben.“ Besonders stolz ist Schumann auf die Tatsache, dass es sich hierbei um eine Neubau-Schmalspurlokomotive handelt. „Das ist ein wirklich seltenes Ereignis und wir konnten es realisieren.“ Für die IIK müssen die LGB-Konstrukteure zunächst die Basiskomponenten schaffen, darunter eine komplett neue Kupplung, diverse Bauteile am Führerhaus sowie eine neue Elektrik. Dafür geht laut Konstrukteur Schumann alles nach Plan: „Die Vorgänge unterscheiden sich kaum von der Entstehung der IK – wir arbeiten die Detaillierung der Einzelteile aus, bestimmen Baugruppen und die Zusammenstellung der einzelnen Formteile. Dann erstellen wir Vorlagen zur Bedruckung, bevor wir den Bogenlauf prüfen und somit Einzel- und Bauteile entstehen können.“ Doch ganz so leicht, wie sich das anhört, ist es nicht: Da es fast kein Bildmaterial von der sächsischen IIK gibt, mussten sich die Konstrukteure an Zeichnungen, Fotos und Skizzen der IK orientieren. Und was ist die technische Herausforderung beim Bau der Doppellok? „Die gleiche wie beim Vorbild, zwei Modelle der IK zu einer IIK zusammenzufügen“, erklärt Produktmanager Faulhaber. „Die beiden Lokomotiven dürfen in engen Kurven auf den Anlagen nicht zusammenstoßen, es muss außerdem genügend Platz für Leitungen und Kabel vorhanden sein. Auf jeden Fall gewährleisten wir eine einfache Handhabung der Kurzkupplung



Im Mittelpunkt: Die sächsische IK diente als Vorbild und gleichzeitige Komponente für den Bau der Doppellok. Als echter Publikumsfavorite erwies sich die schicke IK Nr. 54 neu bei den Märklintagen 2011 in Göppingen.



Rarität: Aufzeichnungen und Bildmaterial zur IIK sind kaum vorhanden, die LGB-Konstrukteure mussten sich bei Ausarbeitung der Details an der IK orientieren.



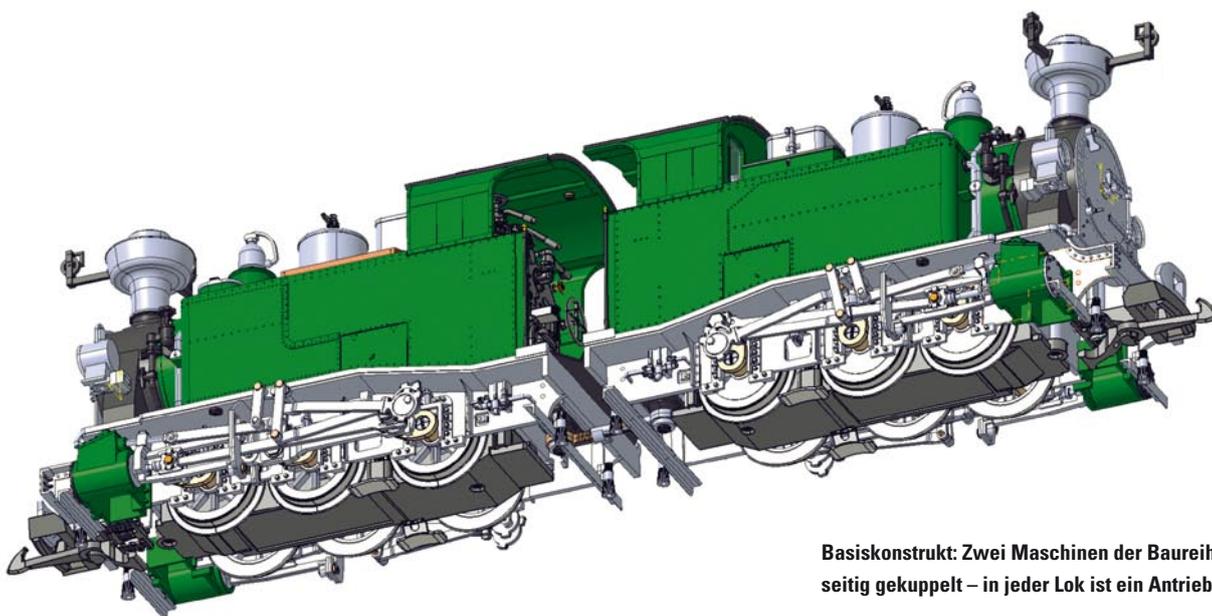
Große Bühne: Der Zittauer Bahnhof gehörte zu den attraktiven Haltepunkten der IK und IIK.

für den Hobbybahner.“ Die beiden IK werden mit einer Kuppelstange zusammengefügt, die Mindeststradien lassen sich dann individuell nach der Beschaffenheit der heimischen LGB-Anlage einstellen. Das Modell hat auch ordentlich Power: In jeder IIK sind zwei Motoren verbaut – in jedem Fahrwerk der einzelnen IK-Loks jeweils einer. „Das heißt, man kann die Doppellok nach Belieben auf die Gleise stellen, eine Synchronisierung der Motoren

ist nicht notwendig – die Loks fahren automatisch in eine Richtung“, betont Andreas Schumann. Durch die Doppelmotorisierung kann die IIK auch vor längere und schwerere Züge gespannt werden – passende sächsische Wagen aus der Epoche I gibt es im LGB-Sortiment zur Genüge.

Text: L. Wiegand

Fotos: Schmalspur-Album-Sachsen/Neidhardt, Märklin, C. Dick



Basiskonstrukt: Zwei Maschinen der Baureihe IK werden rückseitig gekuppelt – in jeder Lok ist ein Antriebsmotor verbaut.

Neue Kooperationspartner

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



Bahnpark Augsburg

Bahnpark Augsburg
Im ehemaligen Betriebswerk der Deutschen Bahn AG
Firnhaberstraße 22c, 86159 Augsburg (Stadtteil Hochfeld)
Telefon: +49 (0) 8 21/45 04 47-100
E-Mail: service@bahnpark-augsburg.eu
Homepage: www.bahnpark-augsburg.eu

Öffnungszeiten 2012:

Der Bahnpark ist an allen Sonn- und Feiertagen, vom 9. April bis zum 28. Oktober, jeweils von 10–18 Uhr geöffnet.

Historische Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven: Der Bahnpark Augsburg bietet beeindruckende Einblicke in die wunderbare Welt der Eisenbahnen. In der gläsernen Dampflokwerkstatt erleben Besucher, wie geschichtsträchtige Dampflok repariert und gewartet werden. Die neue Sonderschau „Eisenbahn-Träume und Traum-Eisenbahnen“ ist den großen Eisenbahnreisen weltweit gewidmet. Die Schau wird von der IGE-Bahntouristik gefördert und berichtet auf eindrucksvollen Fotos von Abenteuern auf Schienen – vom Glacier-Express bis zum IGE-Dampfzug nach Istanbul. Die Ausstellung ist von Mai bis Dezember 2012 in der denkmalgeschützten Dampflokhalle zu sehen. Vom Bahnpark aus fahren auch Nostalgie- und Sonderzüge durch faszinierende Eisenbahnlandschaften Europas. Auf dem Areal des Bahnbetriebswerks gibt es viel zu sehen und zu entdecken, wie die Dauerausstellung über den legendären Trans Europ Express (TEE). Fotos, Modelle, eine Modelleisenbahn sowie Filme und Exponate dokumentieren die glorreiche Zeit dieses Dieseltriebzugs.



» **Ihr Clubvorteil:** Clubmitglieder erhalten auf alle regulären Eintrittspreise 2 Euro Rabatt.

Fotos: Bahnpark Augsburg



Staatsgalerie Stuttgart

Staatsgalerie Stuttgart
Konrad-Adenauer-Straße 30–32,
70173 Stuttgart
Telefon: +49 (0) 7 11/47 04 04 52
E-Mail: www.fuehrungsservice@staatsgalerie.de
Homepage: www.staatsgalerie.de

Öffnungszeiten:

Mittwoch, Freitag, Samstag und Sonntag zwischen 10–18 Uhr sowie Dienstag und Donnerstag von 10–20 Uhr geöffnet.

Züge und Zeichnen waren seine Leidenschaft: Der Impressionist Hermann Pleuer (1863–1911) hielt in zahlreichen Werken die Welt der Eisenbahnen auf einzigartige Weise fest. Zu seinem 100. Todes-tag präsentiert die Staatsgalerie Stuttgart eine Auswahl seiner Eisenbahnzeichnungen im Grafikkabinett. Neben Eindrücken aus den Reparaturwerkstätten, fahrenden Zügen in der Landschaft und Abfahrtshalten am Stuttgarter Bahnhof sind auch zahlreiche detaillierte Studien und präzise Entwurfszeichnungen zu Lokomotiven vom Künstler zu sehen. Hermann Pleuer gilt als einer der Hauptvertreter des Schwäbischen Impressionismus und als „Eisenbahnmaler“ schlechthin. Er dokumentierte die Eisenbahn als moderne Innovation mit all ihren Folgen für Stadt und Landschaft. Die Ausstellung „Ruß, Kohle, Bleistift. Hermann Pleuers Eisenbahnzeichnungen“ ist noch bis zum 12. Februar 2012 in der Staatsgalerie Stuttgart zu besichtigen. Clubmitglieder erhalten Rabatt auf den Eintrittspreis.



Fotos: Staatsgalerie Stuttgart/Sammlung Schloss Fachsenfeld

» **Ihr Clubvorteil:** Clubmitglieder zahlen gegen Vorlage ihrer Clubkarte nur 4,50 Euro statt 5,50 Euro Eintritt für die Ausstellung „Ruß, Kohle, Bleistift“ in der Staatsgalerie Stuttgart.

Die LGB-Highlights

Neu im Fachgeschäft

Der Winter wird bunt: Die kraftvolle, amerikanische Diesellok „Santa Fe“ sorgt als vorbildgerechte A-B-A-Einheit für Fahrspaß. Ab sofort sind der vierachsige RhB Rungenwagen der Gattung Rp-w und der RhB Containerwagen wieder lieferbar.

20576 Diesellok F7 A-Unit „Santa Fe“ 330



20577 Diesellok F7 A-Unit „Santa Fe“ 333



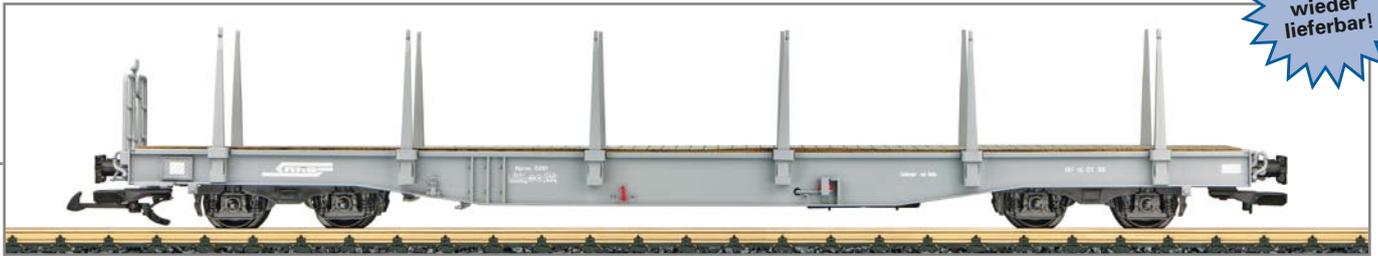
20586 Diesellok F7 B-Unit „Santa Fe“, Sound, unmotorisiert



Die detaillierten und wetterfesten Modelle tragen die Betriebsnummern 330 und 333 und verfügen über Führerstandstüren zum Öffnen und einen dreistufigen Betriebsartenschalter. Zwei gekapselte Getriebeeinheiten mit je einem kräftigen Motor sorgen für eine außergewöhnliche Zugkraft. Vier angetriebene Achsen, ein Haftreifen, zwölf Stromabnehmer, ein MZS-Decoder, ein eingebauter Lautsprecher und das Spannungsbegrenzungssystem vervollständigen die Ausstattung. Die Loks verfügen über in Fahrtrichtung wechselnde Beleuchtung und zwei Mehrzwecksteckdosen mit Sicherung. Länge über Puffer: 61 cm. Gewicht: 4.000 g. Dazu gibt es noch das passende LGB-Modell „Santa-Fe“ B-Unit mit Sound, Art. 20586 zur Bildung einer vorbildgerechten A-B-A-Einheit.

40920 RhB Runnenwagen Rp-w

Jetzt wieder lieferbar!



Der vierachsige RhB Runnenwagen der Gattung Rp-w ist einsetzbar in den Epochen IV und V. Derartige Wagen wurden in großer Anzahl beschafft und dienen vorrangig dem Holztransport. Das LGB-Modell ist eine vollständige Neukonstruktion. Vorbildgerechte Lackierung und Bedruckung. Länge über Puffer: 66 cm.

47890 RhB Containerwagen

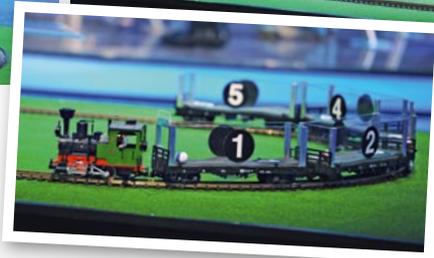
Zweiachsiger Containerwagen der RhB in der Ausführung der Epoche V. Dieses LGB-Modell ist mit einem vorbildgerecht lackierten und beschrifteten Container beladen. Der Container ist eine Formneuheit. Länge über Puffer: ca. 40,8 cm.

Jetzt wieder lieferbar!



LGB bei „Schlag den Raab“

Erlebnisreicher Einsatz im TV: „Unsere Modelle schaffen das“, lautete die Antwort von LGB-Produktmanager Jürgen Faulhaber, als sich der Fernsehsender Pro 7 bei ihm mit einer Spielidee für eine Sendung meldete. „Eine LGB-Lok sollte bei ‚Schlag den Raab‘ mit dem bekannten Entertainer Stefan Raab zum Einsatz kommen“, erklärt sein Kollege Claus Ballsieper, Produktmanager für Minitrix und Märklin Digital. Er schnürte ein passendes Paket für die Spielmacher zusammen, darin enthalten die legendäre Stainz-Lokomotive (Art. 70403) samt passenden Runnenwagen und Gleisen. Am Sendetag konnten die beiden Produktmanager im Kölner Studio den spannenden Wettkampf live mitverfolgen. Die LGB-Modelle wurden für das 13. Spiel mit dem Namen „Eisenbahn“ auf ein Podest auf-



Spannung pur: Beim „Eisenbahnspiel“ zählt Technik und richtiges Timing, um die Wagen der fahrenden Bahn zu treffen.

gebaut. Das Spiel hatte es in sich: Mit Holzbällen mussten fünf Container auf der permanent fahrenden Eisenbahn zielgenau getroffen werden. Konzentriert versuchten nacheinander der Herausforderer Klaus Hermann und Stefan Raab die Bälle über eine Kugelbahn in die fünf Waggon der LGB-Bahn zu platzieren. Zum Schluss hatte der Kandidat beim spannenden Duell die bessere Technik und entschied das Spiel für sich. „Es war eine tolle Erfahrung“, so Produktmanager Faulhaber. „Die Idee ist großartig und zeigt, dass unsere Modelle nicht nur beim Fahrbetrieb im Garten und auf Anlagen, sondern auch im Fernsehen eine gute Figur machen.“

Fotos: Willi Weber, ProSieben



Das Steckdiorama kann für immer neue Arrangements genutzt werden. Hier oben winkt Heidi ihrem Freund zu, der als Lokführer bei der RhB arbeitet.

Anlagenplanung: Juratunnel – Teil 4

Der Berg ruft

Endspurt: Im letzten Teil unseres Anlagenbaus geht es um die Schlussarbeiten an unserem Gartenbahndiorama und um die Gestaltung von Details.

Der fünfte ist zugleich der letzte Bautag für unser Diorama. Bei der sorgfältigen Planung sollte das Vorhaben durchaus zu bewerkstelligen sein. Nicht als Bauzeit gezählt werden natürlich all die Stunden, an denen das Diorama begutachtet, neue Ideen durchdacht und die einzelnen Baustapen geplant werden. Mit jedem Baufortschritt ergeben sich neue Ideen, aber bisweilen auch neue Herausforderungen. Manches funktioniert in der Realität manchmal nicht ganz so, wie man es sich in Gedanken vorgestellt hat. Doch wir befinden uns hier in guter Gesellschaft, denn auch bei der großen Eisenbahn sind derartige Probleme bekannt. Da das Diorama inzwischen fast fertig ist, sollten unliebsame Überraschungen allerdings nicht mehr oder wenn nur in geringem Umfang auftauchen. Ebenfalls nicht als Bauzeit gerechnet werden auch die Stunden, die mit

Aus Bruchsteinen entstand eine kleine Treppe, die der Keiler gekonnt zur Flucht benutzt.





der Wahl des benötigten Zubehörs verbracht werden. Hier gilt es vorsichtig zu agieren. Die Wünsche sind oft größer als der zur Verfügung stehende Platz. Vor eventuellen Fehlkäufen sollte man die Grundflächen der geplanten Zubehörartikel auf ein Stück Pappe oder Papier übertragen und auf dem Diorama auslegen. Die Ernüchterung ist dann oft groß. Aber vielleicht hat man im Hobbykeller ja eine große Kiste mit über den Jahren angeschafften Produkten. Wer derart aus dem Vollen schöpfen kann, ist ganz sicher im Vorteil.

Einpassung der vorgefertigten Gleissegmente

In den vorhergehenden Bautagen haben wir bereits den Gleiskörper, bestehend aus Bahndamm, Schwellen und Schienen, in der Hobbywerkstatt gebaut und fertig geschottert. Für unser Diorama entstanden zwei Gleiskörper mit je 1,20 m Länge. Diese Aufteilung wurde erforderlich, um die Gleiskörper zum Diorama transportieren zu können. An unserem letzten Bautag werden diese auf die Trassensteine gelegt und anschließend ausgerichtet. Eine separate Befestigung des Gleiskörpers ist nicht erforderlich. Da es sich beim Schotter um echten Stein (Edelsplitt Schiefer) handelt, hat unser Gleis nebst Bahndamm ein enormes Eigengewicht und kann sich allein schon dadurch nicht

Vogelperspektive: Der Blick von oben auf das fertige Diorama offenbart, dass auf der Terrasse Kunstrasen verlegt wurde.





Die Kalksandsteine schaffen das ideale Umfeld für das Tunnelportal und vermitteln den Eindruck einer Gebirgslandschaft.

verschieben. Zudem wird der Bahndamm an der Vorderseite des Dioramas durch die geringfügig höher liegenden Kanten der Steinverblender gesichert. Nach hinten bieten die Verblender der Terrasse ebenfalls einen gewissen Halt. Wir müssen also beide Gleisstücke mit Bahndamm nur etwas hin und her schieben, bis diese gerade liegen. Sie können dann noch geringfügig ausgerichtet werden. Die Zweiteilung des Bahndamms erfordert auch bei der Gestaltung der Oberleitung einen Kompromiss. So stehen zwei Oberleitungsmasten, wie auf dem Foto erkennbar, dicht beieinander. Grund dafür ist die nötige Stabilität für die Oberleitung bzw. die Fahrdrahtaufhängung. Auf der rechten Seite im Tunnel wird kein Tragseil benötigt. Dieses

endet am letzten Mast vor dem Tunnelportal. Es wird lediglich der Fahrdraht durch die Tunnelröhre gezogen. Das ist wichtig, da sich sonst die Pantografen im Tunnel verhaken würden.

Tipp: Oberhalb des Tragseils kann noch eine Freileitung dargestellt werden. Dafür eignet sich Runddraht mit 1,5 mm Durchmesser. Das sieht vorbildgerecht aus und sorgt für eine höhere Stabilität. Die Runddrähte werden durch die Isolatoren geführt. Die Löcher dafür sind handelsüblich schon vorhanden.

Profi-Tipp: Wer will, kann die Leitungen auch mit einer Funktion versehen, zum Beispiel für Beleuchtung.

Idylle pur – von seiner Bank aus kann Freddy die vorbeifahrenden Züge sehen.



Prominent arrangiert bieten die beiden Wanderer einen kleinen Blickfang auf dem Diorama.

Ist unser Gleisbett nebst Oberleitung ausgerichtet, kann die Profilverfreiheit des Fahrwegs überprüft werden. Hierbei wird auch gleich der Kontakt zwischen Pantograf und Oberleitung gecheckt.

Bepflanzung

Die Fundamentsteine hatten wir so verbaut, dass die Löcher nach oben zeigen. Diese dienen uns nun als Pflanzschalen. In die „Pflanzsteine“ geben wir langsam wachsende Miniaturbäume, in unserem Fall kleine Muschelzypressen, und Erde. Die restliche Fläche wird ebenfalls mit Erde befüllt und mit Sternmoos bedeckt. Die Fläche der obersten Terrasse haben wir mit Kunstrasen ausgelegt. Ziel war es, die optische Wirkung und die Freilandverträglichkeit von Kunstrasen zu testen. Unser Fazit nach einigen Testmonaten: Der Kunstrasen ist zwar freilandverträglich, aber beim nächsten Mal wählen wir eine andere Faserart, die vorbildgerechter aussieht.

Tip: Informieren Sie sich im Baumarkt über das umfangreiche Kunstrasenangebot. Es gibt inzwischen verblüffend echt wirkende Sorten.

Im Vordergrund lassen wir ganz normalen „Scharfen Mauerpfefter“ anwachsen. Dieser füllt die Bodenfläche komplett aus, weshalb dort weniger Unkraut wachsen kann. Die Bepflanzung wird im Laufe der Zeit auf natürliche Weise komplettiert. So bilden sich an feuchten Stellen Moose von ganz alleine, was optisch durchaus gewollt ist.

Korrekturen und Details

Die Bruchsteinverfüllungen zwischen den großen Steinen sind durch Witterungseinflüsse abgesackt und müssen neu verfüllt werden. Dabei werden die Spalten gleich für neue Bepflanzungen genutzt. Daumendicke Pflanzlöcher



Insbesondere vor dem Tunnel muss die Profilverfreiheit kontrolliert werden.

werden mit Erde aufgefüllt und kleine selbst gezogene Eiben gepflanzt. Diese sind schnittverträglich und können im Maßstab passend klein gehalten werden. Mit kleinen Bruchsteinen wurde ein Wanderweg für Figuren angelegt und eine kleine Treppe eingefügt. Das Steckdiorama eignet sich für verschiedene Figuren. Zudem gibt es bei uns zwei Wanderer, einen Jäger nebst Hund und davoneilendem Wildschwein sowie unseren „Aussteiger“ Freddy, der einen ausrangierten Bauwagen zum Wohnwagen umgebaut hat. Er und sein Hund Twingo genießen die vorbeifahrenden Züge. Nur hin und wieder wird die Idylle gestört, wenn Bauer Früngli mit seinem alten Traktor vorbeituckert.

Text und Fotos: Thomas Bradler/Frank-Michael Pohl

Die Strecke ist fertig und der Zugverkehr kann rollen – in unserem Fall ein Holztransportzug mit vorbildgerechter Sicherung der Ladung.





Mitten in der „Prärie“ liegt diese kleine Station. Ein ausrangierter Wagenkasten dient als Bahnhofsgebäude, Güterstation, Telegrafenturm und Postoffice.

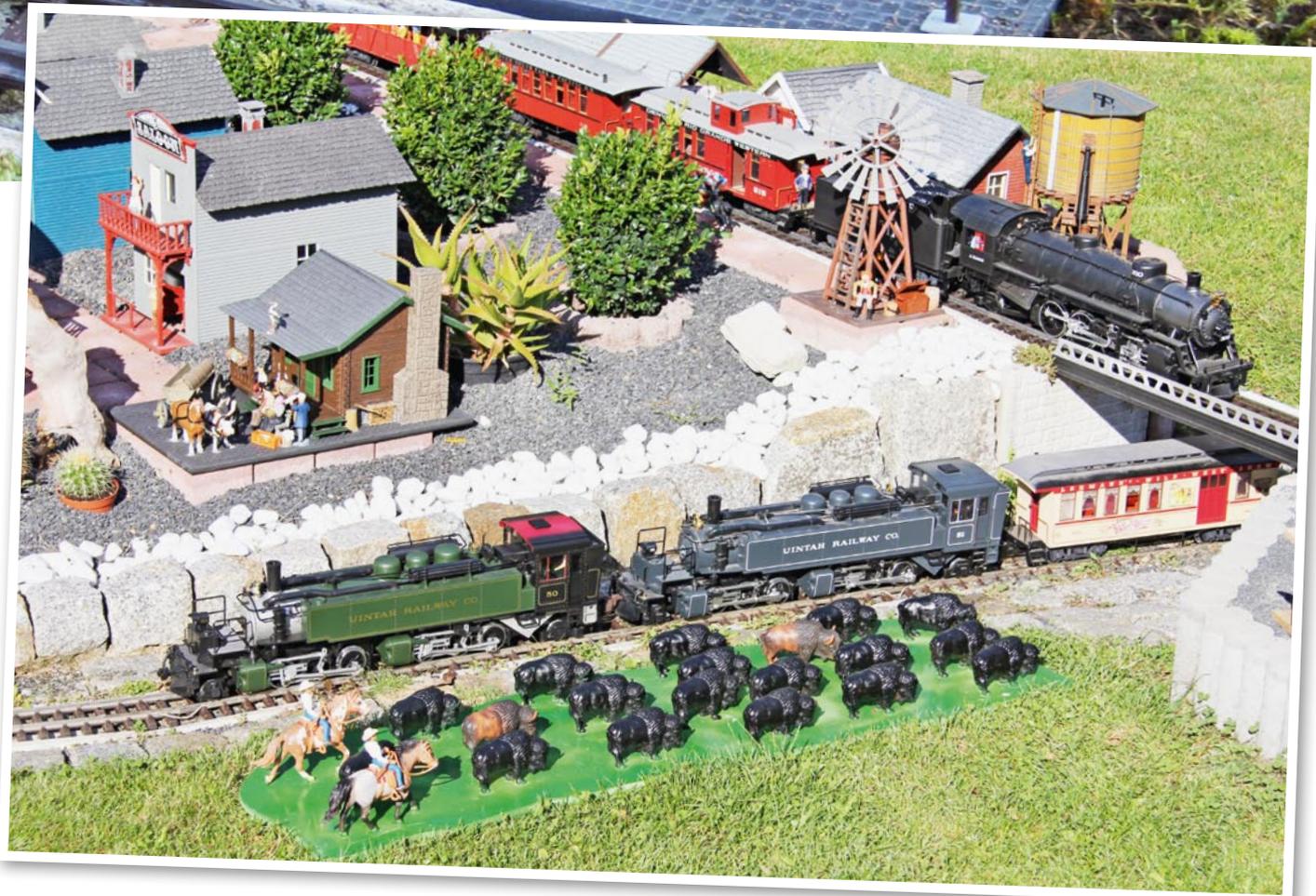
Anlagenporträt: Wilder Westen nahe Berlin

Fahrspaß zwischen Cowboys und Indianern

Ob Gebäude, Pferdegespanne oder Büffelherden – LGB-Freund Peter Klebsch lebt den Traum vom Wilden Westen im eigenen Garten. Seine Anregungen für die LGB-Anlage holt er sich aus Filmen oder von seiner Reise zu den US-Schmalspurbahnen.

Peter Klebsch ist LGBler mit Leib und Seele. Und das bedeutet, dass er sein Gartenbahn-hobby ausschließlich mit LGB-Modellen betreibt. Seine Vorlieben liegen ganz klar bei der Rhätischen Bahn und bei amerikanischen Modellen. Hin und wieder allerdings gibt es doch ein Modell, das eigentlich nicht in die eigene Sammlung passt und dennoch gefällt. Was tun? Peter Klebsch sieht es pragmatisch

und lässt das Gefühl entscheiden: „Ich mag eigentlich alles, was schön ist. Wenn ich eine Lok dann in die Hand nehme, merke ich, ob sie zu mir passt.“ So gibt es inzwischen auch einen Zug, der aus sage und schreibe zehn langen DB-Schnellzugwagen besteht. Platz dafür ist auf der riesigen Anlage genug. Hier können bis zu 20 m lange Züge gefahren werden. Weitere „Ausreißer“ im Fuhrpark sind



Begegnung von zwei Reisezügen im Bereich der Stadt. Überall beleben Figuren die Szenerie.



Blick über die Westernstadt mit Bahnstation, Büro des Sheriffs, Wohnhäusern und Geschäften.

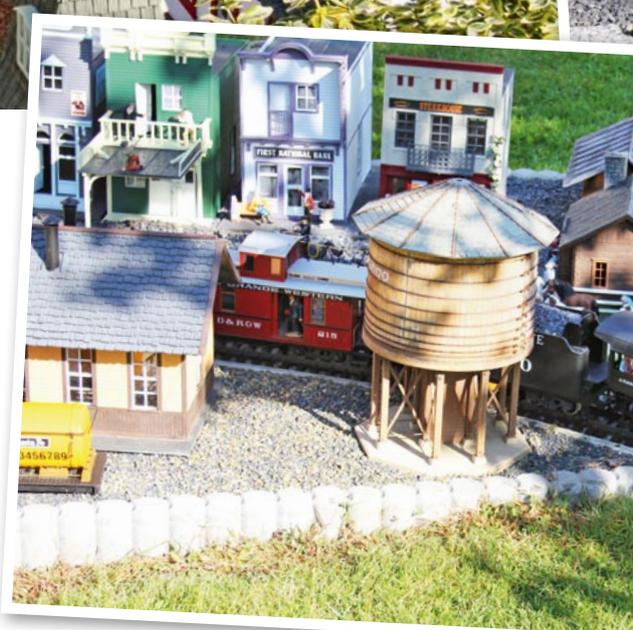


LGB-Freund Peter Klebsch faszinieren besonders die amerikanischen Dampfloks.

u. a. ein langer LCE und ein Zirkuszug. Beides wurde speziell für Kinder angeschafft, die hin und wieder als Gäste die große LGB-Anlage bestaunen. Doch die eigentlichen Schwerpunkte bleiben die Rhätische Bahn und die amerikanischen Eisenbahnen.

Dynamik der Bewegung

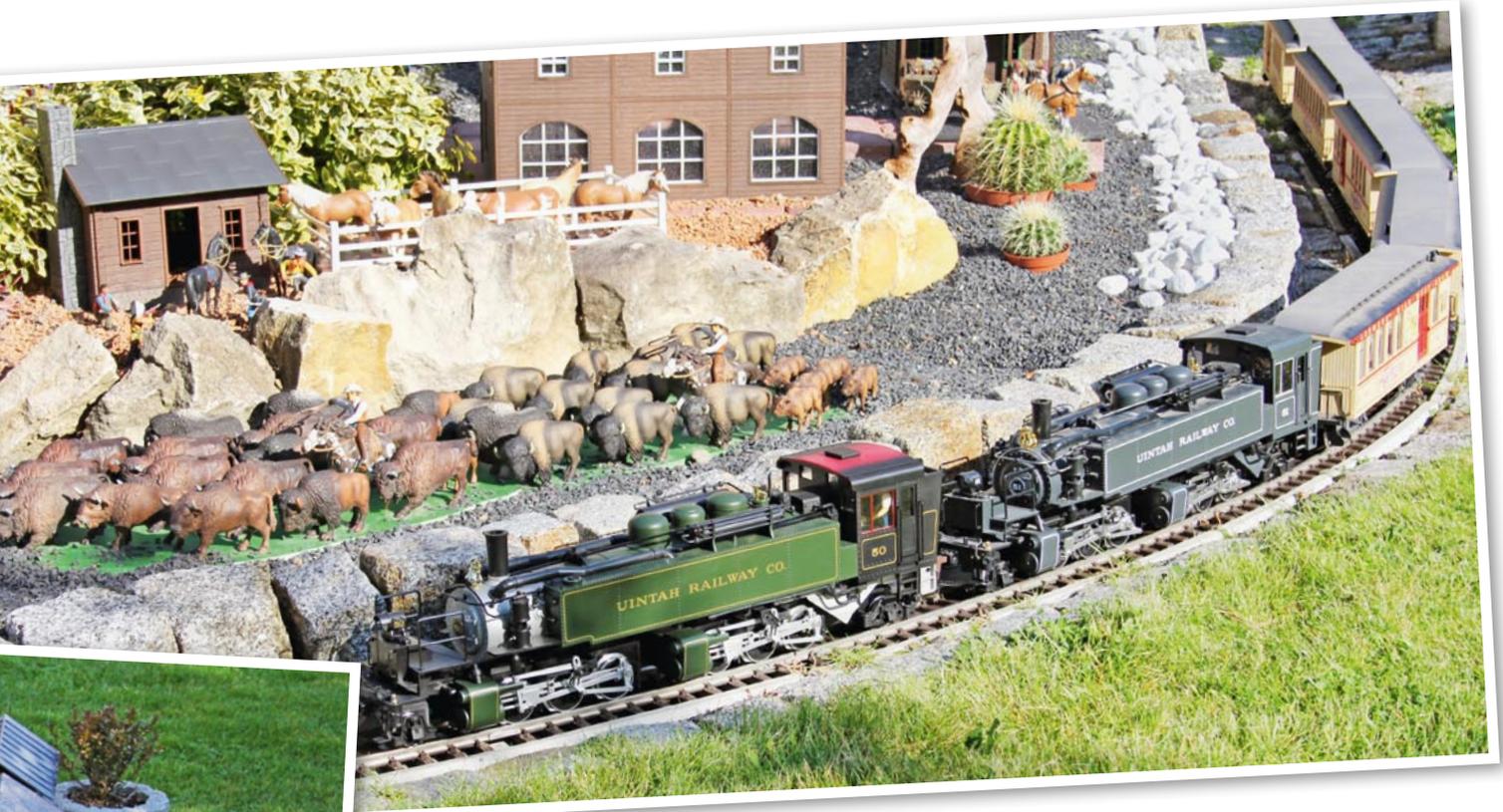
Bei Peter Klebsch gewinnen die amerikanischen Schmalspurbahnen immer mehr an Bedeutung. Hauptgrund dafür sind die wunderschönen Dampflokmotoren. Diese sehen nicht nur interessanter als Diesel- oder Elloks aus, sondern üben durch die Bewegung der Treibstangen eine ganz besondere Faszination aus. Gefahren wird hier alles, was gefällt. Und da gab und gibt es bei LGB durchaus Modelle verschiedenster Bahnen bis hin zu eigenen Kreationen von LGB, wie etwa den Wild West®-Zügen. Doch Modelle sind das eine, die dazu passende Kulisse etwas anderes. Neben der eigentlichen Fahranlage liegt etwas abseits eine Rasenfläche, auf der bei einer der vielen Erweiterungen eine Kehrschleife errichtet wurde. Diese war notwendig, um die riesig langen Züge wenden zu können. Dabei entstand ein Loop, der bereits mehrfach von amerikanischen Güterzügen durchfahren wurde. Ein F7-Gespänn in Fünffachtraktion mit einem ellenlangen Zug ließ dabei die Illusion aufkommen, als wäre man



beim Original. Natürlich blieb es nicht bei der Kehrschleife und es kamen weitere Gleise hinzu.

Eine Westernstadt entsteht

Lange Züge sind das eine. Doch ein simpler Rasen schafft noch lange keine amerikanische Landschaft. Hier musste Abhilfe her. Viele LGB-Freunde hätten an dieser Stelle sicherlich versucht, mithilfe von Felsgestein eine Naturkulisse zu bauen. Peter Klebsch hatte da eine ganz andere Idee. Seien es nun Anregungen aus Westernfilmen oder auch eine Reise zu den US-Schmalspurbahnen, die hier die Initialzündung gaben. Wie auch immer, unser



Mehrmals am Tag kommt Bewegung in die Bahnstation: Die langen Güterzüge versorgen die Stadt mit allerelei Waren und die Personenzüge bringen neue Besucher in den Westen.



Am Rande der Stadt befinden sich eine kleine Lokwerkstatt und ein weiterer Wasserturm.

LGBler aus dem Berliner Umland entschied sich zum Bau einer typischen Westernstadt. Zahlreiche Gebäude der bekannten Zubehörhersteller wurden dafür angeschafft und in der Freizeit zusammengebaut. Wo immer möglich, wurden dabei auch gleich Figuren angeordnet und kleine Szenen geschaffen. Die feste Anordnung der Miniaturmenschen hat da durchaus einen Sinn. Jeder Gartenbahner wird das wissen, denn man kann nicht immer alles im

Freien stehen lassen, selbst wenn das Zubehör wetterfest ist. Seien es Äste oder andere Teile, die bei Wind und Wetter Schaden anrichten können, Nachbars Katze oder auch die diebische Elster – die Westernkulisse kann man nur hin und wieder bestaunen. Eigens für die Clubnews haben Peter Klebsch und sein LGB-Freund Marco Blumenhart die Westernstadt aus den Regalen im Keller geholt und sie auf der dafür vorhandenen Fläche aufgebaut.

Das Sägewerk versorgt die nahe gelegene Westernstadt mit Bohlen und Brettern. Die dafür benötigten Baumstämme kommen mit der Bahn.





Es vergeht schon etwas Zeit, bis alle Gebäude, Figuren, Pferdegespanne und Büffelherden an ihren Plätzen stehen. Doch der Aufwand lohnt sich: Auf der abwechslungsreichen Szenerie gibt es dann immer wieder Neues zu entdecken.

Zeitreise durch die Geschichte

Es ist nicht so richtig klar, wie es zur Gründung dieser Westernstadt gekommen ist. Vielleicht lag es am berühmten Goldrausch oder aber an der Besiedlung durch Einwanderer aus Europa. Die ungezähmte Zeit des „Wilden Westens“ scheint jedenfalls inzwischen vorbei zu sein. In der Stadt gibt es schöne Bürgerhäuser, einen Saloon und allerlei Handwerker. Einige wenige Indianer leben meist friedlich etwas abseits der Gemeinde des „weißen Mannes“. Unruhe stiften da schon eher bewaffnete Banden. Doch außer dem Sheriff der Stadt gibt es in der Nähe auch ein Fort der Armee. Die Kavallerie ist dann auch recht schnell zur Stelle, wenn sie

Sauber und gepflegt sind die Anlagen der Bahnstation. Das gepflegte Grün rundet diesen Eindruck ab.

Fahrtage 2012

LGB-Anlage Peter Klebsch
Platanenallee 31–32
15345 Eggersdorf

Donnerstag	17. Mai 2012
Samstag	2. Juni 2012
Samstag	7. Juli 2012
Samstag	4. August 2012
Samstag	1. September 2012



Im Bereich der großen LGB-Anlage entstand dieses Motiv eines Zugs, der mit vier Alco-Dieselloks der White Pass bespannt ist.

gebraucht wird. Pech für die bewaffneten Räuber, die ausgerechnet in der Stadt die Postkutsche überfallen wollen. Des einen Leid ist bekanntlich des anderen Freud: Jedenfalls haben der Bestatter und auch der Sargtischler genügend Arbeit. Etwas abseits der Stadt befindet sich ein großes Sägewerk. Die Bretter, die hier geschnitten werden, dienen allerdings in erster Linie dem Bau von Gebäuden. Und davon gibt es in der Stadt schon eine ganze Menge. Da das Umfeld der Ortschaft inzwischen abgeholzt ist, kommt der Nachschub mit der Eisenbahn. Riesige Baumstämme werden herangeschafft und zu Brettern und Bohlen verarbeitet. Doch nicht nur der Holzverkehr ist von Bedeutung.

Mit den Güterzügen kommen viele weitere Waren für die Bürger in die Stadt. Landwirtschaftliche Produkte werden ebenfalls per Bahn transportiert. Und so mancher Viehtreck durchquert inzwischen nicht mehr die Prärie, sondern ist ebenfalls auf Schienen unterwegs. Mehrmals am Tag kommt Bewegung in die Bahnstation – neben Güterzügen halten hier auch Reisezüge. Unmittelbar neben dem Bahnsteig befindet sich ein riesiger Wassertank, aus dem die Loks ihre Wasservorräte während des Halts aufstocken können. Im Ort befindet sich auch eine kleine Lokwerkstatt, die Züge können hier also auch repariert werden. Dort ist ein weiterer Wasserbehälter aufgestellt. Das ist in so einer trockenen Wüstengegend auch notwendig.

Die LGB-Stadt stellt also unterschiedliche Facetten der amerikanischen Geschichte nach. Neben einem Indianerdorf gibt es den typischen Viehtrieb, dem die Cowboys ihren Namen zu verdanken haben. An anderer Stelle hingegen steht eine Autowerkstatt mit typischen Wagen der 30er-Jahre. Peter Klebsch geht es darum, Vielfalt zu zeigen. Das gilt auch für die eingesetzten Züge. Auf seiner Anlage fährt fast alles, was das Herz des LGB-Fans begehrt, in erster Linie aber große Dampfloks. Hin und wieder kommen auch die typischen amerikanischen Dieselloks auf den Strecken zum Einsatz.

Sehen und staunen

Peter Klebsch teilt sein Hobby gerne mit Freunden. Zu bestimmten Tagen im Jahr sind Gäste herzlich willkommen. So finden fünf Mal pro Jahr Fahrtage statt. Zu diesen Fahrtagen kommen manchmal bis zu 200 Gäste vorbei. Der erste Fahrtag findet traditionell zu Christi Himmelfahrt statt. Zu diesem Termin



Ein Personenzug verlässt die Station. Inzwischen hat das Automobil einen Teil der Gütertransporte übernommen.

kommen dann auch die meisten Zuschauer, allerdings hängt das auch immer vom Wetter ab. Inzwischen gibt es ein richtiges Stammpublikum, das regelmäßig zu den Fahrtagen vorbeischaud. Wer seine eigene digitalisierte Lok mitbringt, darf diese manchmal auch auf der Anlage fahren lassen. Das hängt immer davon ab, wie groß der Andrang vor der Westernstadt ist. Und dann heißt es nur noch Fahrspaß pur zwischen Cowboys und Indianern.

Text und Fotos: Thomas Bradler



Der Regionalzug nach St. Moritz, bespannt mit den Triebwagen 31 und 32 der RhB, fährt im Juli 2004 über Pontresina.

Tipps und Tricks: Zugbildung Rhätische Bahn

Bernina-Triebwagen der ersten Generation

Ein echter Hingucker ist der Triebwagen ABe 4/4 31 der Rhätischen Bahn in Rot mit silbernen Streifen. In dieser Lackierung stand er bis zu seiner Ausmusterung im Dienst und wird nun zur Freude der Gartenbahner als LGB-Modell ausgeliefert.

Bei den RhB-Freunden stehen die beiden gelben Nostalgietriebwagen ABe 4/4 30 und 34 hoch im Kurs. Diese Fahrzeuge können auch heute noch anlässlich von Sonderfahrten bewundert werden. Die letzten drei Altbautriebwagen in roter Lackierung waren noch bis 2009 im Einsatz. Die beiden oft als Pärchen verkehrenden Triebwagen mit den Nummern 31 und 32 wurden im selben Jahr ausgemustert

und abgebrochen. Der Tw 35 hingegen blieb erhalten und kam 2010 zur Museumsbahn Blonay-Chamby. Die roten Altbau-Triebwagen erreichten bei der RhB ein hohes Alter. Mit Baujahr 1908 gehörten sie zur Erstausrüstung der Bahn und waren knapp über 100 Jahre im Einsatz. Während die Tw 31 und 32 bis zuletzt auch dem Reiseverkehr dienten, war der Tw 35 überwiegend im Rangierdienst tätig. Hier u. a.

im Güterverkehrszentrum in Campocologno. Darüber hinaus machten sich alle drei Triebwagen auch für Bahndienstzwecke nützlich. Die Bilder erinnern an diese interessanten Triebwagen und geben gleichzeitig neue Anregungen für künftige Zugbildungen auf der heimischen LGB-Anlage.

Doppeltes Lottchen und solo
Wie die beiden gelben Tw 30 und 34 erhielten auch die Tw 31





und 32 eine Vielfachsteuerung und konnten so als Pärchen von nur einem Lokführer gefahren werden. Zu ihren Aufgaben gehörte quasi bis zuletzt die Bespannung der Regionalzüge von St. Moritz nach Alp Grüm. Die Züge führten zwei bis drei Reisezugwagen mit, denen zur Auslastung gelegentlich noch ein oder zwei Güterwagen mitgegeben wurden. Doch die Altbau-Triebwagen waren auch solo unterwegs. Das Einsatzgebiet reichte mit Überführungsfahrten von Reisezugwagen bis hin zum Einsatz vor Bau- oder Schneeräumzügen. Im Modell passen die roten Einheitswagen sehr gut zum Tw 31. Für Bauzugdienste eignen sich Zementsilowagen sowie Schotter- und Kiestransportwagen ebenso wie Rungen- oder Niederbordwagen. Für die Nachbildung eines Schneeräumzugs werden Niederbordwagen benötigt.

Tipp:

Das Modell des ABe 4/4 31 verfügt über eine DCC-Schnittstelle und ist somit auf analog gesteuerten Anlagen einsetzbar. Wer den Triebwagen mit dem Mehrzugsystem (MZS) von LGB fahren möchte, kann einen MZS-Decoder problemlos nachrüsten. Eine Doppeltraktion der Bernina-Triebwagen sollte im Analogbetrieb nicht erfolgen, da es hierbei zu Schäden der Getriebe bzw. Motoren kommen kann. Beim MZS-System hingegen steht dem Einsatz in Doppeltraktion nichts entgegen. Bitte beachten Sie dabei aber die Informationen aus den Bedienungsanleitungen.

Text und Fotos: Thomas Bradler



Im Einsatz: Der Arbeitszug, bestehend aus dem ABe 4/4 32 und einem Niederbordwagen, dient zum Abtransport der Schneemassen aus dem Bahnhofsbereich.



Einmal nicht als Pärchen, sondern solo warten die beiden Triebwagen 31 und 32 zusammen mit dem Bahndienst-Tw 9922 in Poschiavo auf neue Aufgaben.



**Die Redaktion und das Team des LGB-Clubs
wünschen allen Clubmitgliedern frohe Feiertage
und ein gesundes Jahr 2012!**