



# DEPESCHE

Heft Nr. 109



**ÖBB-Diesellok-Reihe 2091  
Ruheständlers Gartenbahn  
Anlagen und Basteleien unserer Leser**

## Impressum

Redaktion:  
Wolfgang Zeunert,  
Postfach 1407,  
D 38504 Gifhorn,  
Telefon (05371) 3542  
Telefax (05371) 15114  
Abonnentenverwaltung:  
Sichtig Direktwerbung  
Frau de Lange  
Gießener Str. 10, 90427 Nürnberg  
Telefon: 0911-9366943  
Telefax: 0911-9366920  
Herausgeber und Verlag:  
Ernst Paul Lehmann Patentwerk,  
Saganer Straße 1-5  
D 90475 Nürnberg  
Internet: www.lgb.de

Bezugsmöglichkeiten: Die Zeitschrift erscheint viermal im Jahr jeweils im Laufe eines Quartals. Sie ist erhältlich in Modellbahn- und Spielwarengeschäften sowie im Jahresabonnement bei der Firma Sichtig Abonnentenverwaltung. Jahresabonnements verlängern sich stillschweigend um ein Jahr, sofern sie nicht bis zum 31.10. des laufenden Abonnementsjahres schriftlich gekündigt werden.  
Copyright 2002  
by Wolfgang Zeunert

Alle in jeder Ausgabe dieser Zeitschrift veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Übersetzung, Nachdruck von Text und Bildern, Vervielfältigung auf fotomechanischen oder ähnlichem Wege oder in Magnettonverfahren, Vortrag, Funk und Fernsehsendungen sowie Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen (auch auszugsweise) bleiben vorbehalten.

Gerichtsstand ist Nürnberg. Die in dieser Zeitschrift veröffentlichten Beiträge stellen nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers oder der Redaktion dar. Alle Angaben ohne Gewähr. Für Manuskripte oder Abbildungen keine Haftung. Die Einsender von Leserbriefen erklären sich mit der Veröffentlichung ihrer Schreiben, auch auszugsweise, einverstanden. Texte und Abbildungen werden bei der Herstellung der Zeitschrift in Datenanlagen gespeichert.

Zeichnungen, Schaltungen und Konstruktionsbeschreibungen in dieser Zeitschrift sind nur für Amateurzwecke bestimmt und dürfen gewerblich nicht genutzt werden. Da Fehler in Daten und Abbildungen trotz aller Sorgfalt nicht auszuschließen sind, weisen wir ausdrücklich darauf hin, daß weder eine Garantie noch eine juristische Verantwortung oder irgendeine Haftung für Folgen, die auf fehlerhafte Angaben zurückgehen, von der Firma Lehmann, der Redaktion oder einzelnen Autoren übernommen werden können.

Alle genannten Produkt- und Firmennamen sind eingetragene Warenzeichen der erwähnten Unternehmen und nicht frei verfügbar.

Druck:  
W. Pfahler GmbH,  
Hans-Bunte-Straße 43,  
D 90431 Nürnberg.



**Brohltal:** HSB-Mallet-Leihlok 99 5902 am 5.5.2002 in Brohl. Foto: Sven Linden

### Interessengemeinschaft Brohltal Schmalspureisenbahn

Die Ehrenamtlichen haben es durch ihren unermüdlichen Einsatz erneut geschafft, Arbeitsplätze zu erhalten und die Loks, Wagen und Gleise aufzuarbeiten, damit die Züge der Brohltal Schmalspureisenbahn wie bisher auch in diesem Jahr wieder in vollem Umfang fahren können. Auch der öffentliche Güterverkehr rollt weiter auf der Schiene.

Die Interessengemeinschaft Brohltal Schmalspureisenbahn (IBS) fährt

- an jedem Sonn und Feiertag ab 29. März 2002
- an jedem Samstag ab 27. April 2002
- an jedem Dienstag und Donnerstag ab 7. Mai 2002

Abfahrzeiten: 9. 45 und 14.00 Uhr ab Bahnhof Brohl BE

Eine Dampflok wird voraussichtlich erst wieder ab September 2002 zwischen Brohl und Oberzissen eingesetzt werden können, und zwar am 22.9. sowie am 3., 20. und 27. Okt. 2002. Abfahrzeiten an diesen Tagen: 9.30 Uhr (Dampf); 12.00 Uhr (Diesel); 14.00 Uhr (Dampf). Auf der Steilstrecke von Oberzissen nach Engeln wird immer nur mit Dieselantrieb gefahren.

Fahrtreise: (Engeln hin und zurück): EUR 10,00 für Erwachsene; Dampfzuschlag 2x2 EUR 4,00; Kinder (6/11 Jahre): Halber Preis.

Familienkarten (2 Erw. + 3 Kinder bis 15 Jahre): EUR 23,00 EURO; mit Dampfzuschlag: EUR 27,00

Vielleicht haben sich die Leser der LGB DEPESCHE schon gefragt, weshalb in diesem Jahr der Dampflokeneinsatz deutlich anders ist als in den vorangegangenen Jahren. Nach dem Bahnfest im September 2001 mußte die Dampflok V wegen einer größeren Kesselrevision aus dem Betrieb genommen werden. Der Arbeitsaufwand ist so groß, daß eine Reparatur in der IBS-Werkstatt nicht möglich war. Der Lokkessel mußte in eine Fachwerkstatt gegeben werden, was nicht nur finanziell sondern auch zeitlich nicht einfach zu überblicken ist. Nach gehöriger Planung können die Arbeiten an Lok V im August 2002 abgeschlossen sein, so daß zum Bahnhofsfest im September 2002 der Einsatz vorgesehen ist. Damit das erste Halbjahr 2002 nicht ganz dampflos war, kam im Mai eine Gastlok von den Harzbahnen zum Einsatz. Die Reparatur der Dampflok V wird eine Menge Geld kosten, was die ISB zusätzlich belasten wird. Vielleicht ist dies für die Schmalspurbahnfreunde ein Anlaß, um der ISB eine Spende zukommen zu lassen. Zahlungsvordrucke bekommt man im Bahnhof. Zur Absetzung beim Finanzamt gibt es eine Zuwendungsbestätigung. Infos im Verkehrsbüro Brohltal, Niederzissen. Telefon: 02636-80303 oder direkt im Bahnhof. Ortwin Wildemann/pr.

## Inhalt 2/2002

### Berichte von Schmalspurbahnen

Aktuelles aus der Schmalspurszene . . . . .02

#### ÖBB-Reihe 2091

Das Vorbild des neuen LGB-Modells . . . . .12

#### Ruheständlers Gartenbahn

Erfüllung eines Traums . . . . .24

#### Kleinbahn

##### Rellinghausen-Hemmerhofen

Kleinbahnidylle im Garten . . . . .27

#### Neu im Handel erhältlich

Wolfgang Zeunert stellt neue LGB-Modelle und neues Zubehör für die LGB vor . . . . .30

#### Anlagen unserer Leser

Kurzberichte von LGB-Anlagen . . . . .38

#### Basteleien unserer Leser

Viel Selbstgebautes für die LGB . . . . .46

#### LGB-Aktivitäten

Was sich in der Szene tat . . . . .54

#### Literaturhinweise

Neue Eisenbahnbücher und Eisenbahnvideos . . . . .58

#### Titelbild:

ÖBB-Ybbstalbahn: ÖBB-Dieselloks 2091 011, 2091 010 und 2091 004 am 12.4.1988 in Waidhofen. Foto: Dr. Markus Strässle

#### Rücktitelbild:

Drei Dieselloks der Santa Fe Railroad ziehen einen langen Güterzug durch die Wüste von Nevada.

In unserer Bahnaquarell-Galerie ist das ein weiteres Werk von Franz Weinert.

### LGB DEPESCHE

im Internet:

[www.lgb.de](http://www.lgb.de)



**Brohltal:** Die zu einer aufwendigen Revision anstehende Dampflok V rangiert auf unserer Aufnahme am 20.5.2002 in Brohltal.

Foto: Sven Linden

## Zillertaler Verkehrsbetriebe AG (Zillertalbahn)

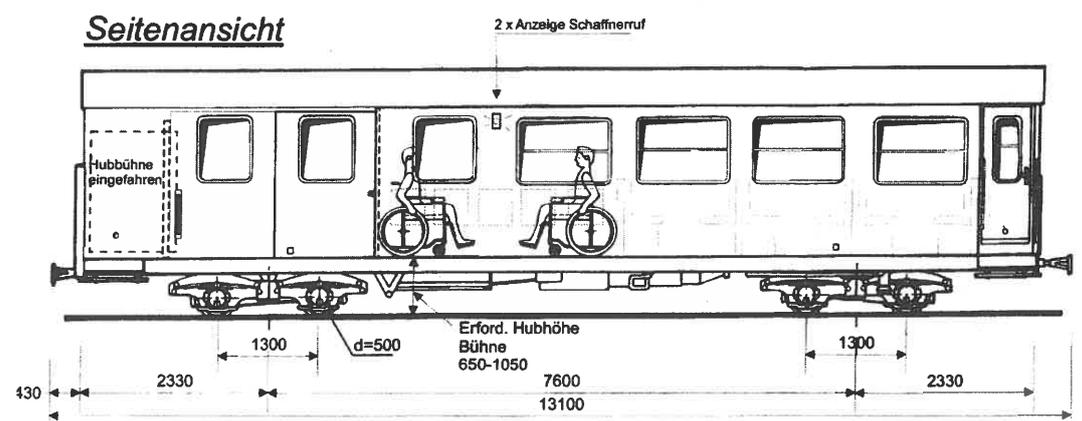
»Tue Gutes, und sprich darüber«, hat schon Erich Kästner gesagt. Wir möchten aber nicht nur Sympathie oder Werbegags einkassieren. Anlässlich unserer Benefizweihnachtszüge haben wir uns mit den Problemen der Behinderten intensiv beschäftigt und auseinandergesetzt. Die Lebenshilfe Ramsau hat unsere Mitarbeiter zu einem Grillfest in ihr Heim in Ramsau eingeladen. Dabei konnten wir hautnah die Arbeit der Betreuer und den Tagesablauf unserer behinderten Mitmenschen beobachten. Diese Kontakte haben Früchte getragen. Wir werden unseren ursprünglich nur für den Radtransport konzipierten Wagon, behindertengerecht umbauen. Wieder einmal wird dabei die Zillertalbahn, wie schon seinerzeit beim Zugfunk und neuerdings bei unseren funkelektrischen Weichen, ein Pilotprojekt entwickeln. Wir werden den Wagon mit zwei Hebebühnen ausstatten. Bisher wurden Rollstuhlfahrer vom Lokführer, Heizer, Schaffner und Zugführer

in den Dienstwagen gehoben. Moderne elektrische Rollstühle sind inzwischen so schwer, daß sie nicht mehr »händisch« gehievt werden können. In Zusammenarbeit mit der Firma Fahrzeugbau Empl in Kaltenbach haben wir Hebebühnen entwickelt die es erlauben, möglichst rasch den Rollstuhl samt Insassen in den Wagen zu heben, damit er dort eventuell mit anderen Rollstuhlfahrern und Begleitern die

Fahrt genießen kann. Wir dürfen uns an dieser Stelle besonders beim Vorstand der Bank für Tirol und Vorarlberg bedanken, der dieses Pilotprojekt finanziell gesponsert hat und bei der Fa. Empl, Fahrzeugbau in Kaltenbach, die den kostenlosen Einbau einer Hebebühne vornimmt.

Ein weiteres Projekt in Zusammenarbeit mit der Lebenshilfe Tirol wird der Umbau des Bahnhofes in Uderns sein. Die

Station in nur 2 km Entfernung vom Bahnhof Fügen ist durch ihr geringes Fahrgastaufkommen nicht wirtschaftlich zu führen. Das heißt, ein Bahnhofsbeamter würde sich nicht rechnen. Wir standen daher vor der Alternative, den Bahnhof zu schließen oder ihn zur Bedarfshaltestelle umzubauen. Die letzten beiden Jahre haben gezeigt, daß der Bahnhof nicht nur verdreckt und verwahrlost sondern auch zum Treffpunkt

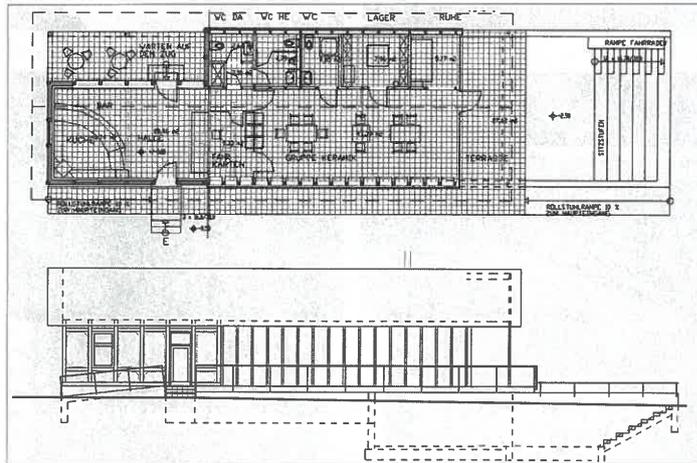


**Zillertalbahn:** Für Behinderte umgebauter Personenwagen.

Skizze: ZB/pr.



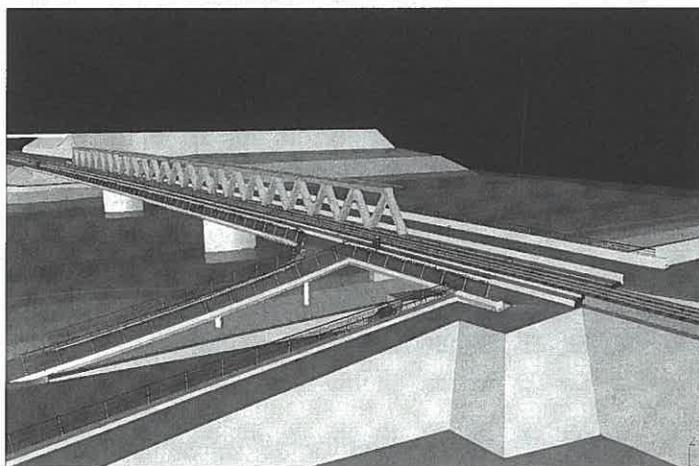
**Zillertalbahn:** Ältere Aufnahme vom Bahnhofsgebäude in Uderns.



**Zillertalbahn:** Architekturplan für den Umbau des Bahnhofsgebäudes in Uderns. ZB/pr

unerwünschter Personen wird. Eine weitere Möglichkeit wäre, den Bahnhof zu vermieten. Abgesehen davon, daß wir keinen unseren Vorstellungen entsprechenden Mieter gefunden haben, würde der schöne Bahnhof, der noch aus der Gründerzeit stammt, umgebaut werden müssen. Als dritte Möglichkeit, und das ist in Österreich bisher einzigartig, werden wir den Bahnhof gemeinsam mit der Lebenshilfe adaptieren und ihn der Lebenshilfe kostenlos zur Verfügung stellen. Die Lebenshilfe wird mit ihren Mitarbeitern eine Keramikwerkstätte mit abgeschlossenem Verkaufsraum und kleiner Cafeteria betreiben und im Gegenzug die Agenden eines Bahnhofes sowie die Reparatur unserer 130 Leihräder übernehmen. Wenn alles gut geht, soll die Eröffnung des neuen Bahnhofes sowie die Einweihung des Behindertenwagens ein wichtiger Programmpunkt unserer 100-Jahr-Feier sein. Die Schüler Michael Rissbacher (ein Zillertaler) und Christian Walder, beide aus der Maturaklasse der Höheren technischen Bundeslehranstalt Imst, Abt. Innenraumgestaltung, haben als Maturaprojekt unter Leitung des Herrn Arch. D.I. Martin Mende, der auch das ganze Bauprojekt betreut, entsprechende Entwürfe gemacht.

Die Verhandlungen über den Bau der neuen Innbrücke sind abgeschlossen. Die Bauaufträge wurden vergeben. Erste Vorarbeiten haben bereits im November 2001 begonnen, und wenn alles nach Plan verläuft, sollte Einweihung im September 2001 erfolgen.



**Zillertalbahn:** Modell der neuen kombinierten Bahn/Straßenbrücke über den Inn.ZB/pr

Wie vielleicht erinnerlich (wir berichteten über den »Geiger-Wagen« in LGB DEPESCHE 106) ist die Firma Geiger von der Qualität ihres in Schwaz erzeugten feinen Walkstoffes so überzeugt, daß sie die Sitze eines Triebwagen-Beiwagens in modisch abgestimmten Stoffen überziehen ließ. Erschwerend zu diesem Experiment kam dazu, daß ausgerechnet dieser Wagen ein »Raucherwagen« war. Eine Entfernung der Aschenbecher hätte nicht nur Aufruhr bei den Fahrgästen gebracht, sondern auch das optische Bild des Wagens zerstört. Ergebnis dieser Prüfung: Der »Geiger-Wagen« ist inzwischen nicht nur der meistbesetzte Wagen, weil der Sitzkomfort durch den feinen Walkstoff auch im Hochsommer sehr angenehm ist, sondern die Sitze schauen auch aus wie neu. Keine Flecken, keine Brandlöcher, keine Abnützungen! Unsere Reinigungsfeen sind sehr zufrieden. Lediglich die »Geiger-Etiketten« werden

immer wieder abmontiert. Schleichwerbung? Nein! Wären wir nicht zufrieden, würde das Experiment Geiger stillschweigend sterben. Selbstverständlich werden wir im neuen Espresso-Wagen die Sitze mit Geigerstoffen ([www.geiger-fashion.com](http://www.geiger-fashion.com)) ausstatten.

Gegen große internationale Anbieterkonkurrenz ist es der Europahaus Geschäftsführung gelungen, den Zuschlag für das Microsoft Company Meeting 2001 zu erhalten. Es handelte sich dabei um eine der größten echten Tagungen mit

ca. 1.200 Teilnehmern, die im vergangenen Jahr in Österreich stattfanden. Ein besonderes »Zuckerl« war die Fahrt mit dem Nachtdampfzug von Mayrhofen nach Zell a.Z. Acht-hundert Teilnehmer wurden mit dem Dampfzug, der Rest mit Triebwagenzügen befördert. Wie heißt es so schön bei der Zillertalbahn: »Alles ist möglich!«

Wir suchen für unseren Hobbyzug einen kleinen, zweiachsigen Güterwagen, den wir umbauen und mit einem Sonnendach versehen möchten. Sie wissen ja, daß alle Kinder in unserem Hobbyzug gratis mitfahren dürfen. Und ehrlich, wäre solch ein Wagen in diesem Züglein nicht ein Fest für Kinder und für Junggebliebene? Es ergeht daher ein Aufruf an alle Eisenbahnfreunde und Eisenbahnclubs: Vielleicht haben Sie so einen kleinen Güterwagen im Schuppen oder wer weiß, vielleicht steht einer in Ihrem Garten schon lange im Wege. Wir wären sehr daran interessiert.

Bitte setzen Sie sich mit uns in Verbindung.

Zillertaler Verkehrsbetriebe,  
A-6200 Jenbach.

e-mail: [office@zillertalbahn.at](mailto:office@zillertalbahn.at)

ZB/pr.

## Historische Entscheidung pro Jagsttalbahn

In seiner Sitzung vom 26.3.2002 hat der Gemeinderat Dörzbach die Weichen für den Baubeginn der Jagsttalbahn (1. Bauabschnitt Dörzbach-Krautheim) und die endgültige Gründung der Jagsttalbahn AG gestellt. Nachdem seitens des Landes Baden-

Württemberg alle politischen Signale für eine weitere Förderung des Projekts positiv sind und der Bescheid des Landes über die Fachförderung des Projekts Jagsttalbahn aus dem ELR-Programm seit Anfang Januar vorliegt, hat der Gemeinderat in Dörzbach die



Jagsttal: Das war einmal - V 22 rangiert in Bieringen. Foto: Jagsttalbahn AG/pr.

restlichen Beschlüsse zum Abschluß der Gründung der Jagsttalbahn AG und der Freigabe der Baumaßnahme gefaßt.

Damit hat die Gemeinde Dörzbach zusammen mit der Stadt Krautheim (die in derselben Sache am 11.4.2002 entscheiden wollte) einen deutlichen Zeichen für die Jagsttalbahn gesetzt. Mit den nun gefaßten Beschlüssen kann nicht nur der Weg zum Verkehrsministerium zwecks Erlangung der Genehmigung als Eisenbahnunternehmen besritten werden, auch die Voraussetzungen zur Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister zur Erlangung der vollständigen Handlungsfähigkeit sind dann geschaffen.

Am 3.5.2002 haben sich der Bauausschuss der beiden Gemeinden Dörzbach und Krautheim erstmals getroffen. Nachdem die Mitglieder sich mit dem Thema Bahnbau Jagsttalbahn doch erst einmal grundlegend befassen müssen, wurde die Sitzung nach kurzer Zeit auf dem 29.5.2002 vertagt. An diesem Tag wollen sich die Mitglieder von den beteiligten Sachverständigen die Maßnahme erläutern und vor Ort darstellen lassen. Als Sachergebnis ist zu vermelden, daß der Auftrag erteilt wurde, die Vermessung nach vorliegendem Angebot umgehend zu beauftragen, damit die Grunddaten für den kommenden Bau erhoben werden.

Die über 400 Mitglieder des Jagsttalbahnfreunde e.V. ebenso wie alle an der Jagsttalbahn AG beteiligten sehen sich so kurz vor dem Erreichen ihrer Ziele wie nie zuvor. Sie bedanken sich, auch auf die-

sem Wege, bei den Gemeinderäten und öffentlichen Vertretern der Gemeinde Dörzbach für die vertrauensvolle und nachhaltige Entscheidung. In der weiterhin gemeinsamen Durchführung des Projekts und einer engen, vertrauensvollen Zusammenarbeit lag bislang die Quelle der erzielten Erfolge, auf derselben Basis werden auch die auf alle beteiligten zu kommenden Aufgaben zu bewältigen sein.

Nachdem der Jagsttalbahnfreunde e.V. bereits seit einiger Zeit durch die Bergung verschiedener Fahrzeuge der SWEG im Zuge des Rückbaus des Bf. Möckmühl mit dem Willen der SWEG Eigentümer der geborgenen Fahrzeuge wurde und zudem einige weitere, seit langem abgestellte Fahrzeuge der SWEG für die Jagsttalbahn durch Kauf sichern konnten, ist mit dem 1.5.2002 der gesamte Restbestand der Jagsttalbahn-Fahrzeuge auf die Jagsttalbahn AG auf der Basis eines zwischen SWEG und Jagsttalbahn AG ausgehandelten und abgeschlossenen Vertrages übergegangen. Damit ist die materielle Basis für die Aufnahme eines Fahrbetriebs nicht mehr nur greifbar nahe sondern de facto gegeben. Die Jagsttalbahn AG sowie alle am Projekt Beteiligten, allen voran der Jagsttalbahnfreunde e.V. und seine Aktiven, bedanken sich bei der SWEG und allen, die den Überleitungsprozess in vorderster Front oder im Hintergrund ermöglicht und positiv begleitet haben. Mit der einvernehmlich zwischen SWEG und Jagsttalbahn gefundenen Lösung drücken die Beteiligten den Willen aus, der Jagsttal-

bahn als herausragendem Kulturdenkmal mit landesweitem, wenn nicht bundesweitem Rang alle Wege zu einer erfolgreichen Wiederinbetriebnahme zu ebnen. Nach der langen Zeit des Bemühens um die Bahn ist dies vor allem für die altgedienten Mitarbeiter des Jagsttalbahnfreunde e.V., eine Genugtuung, daß ihre Arbeit und ihr Bemühen in all den Jahren seit 1988 nicht umsonst war sondern in der Zwischenzeit ein weiteres Mal Früchte trägt. Zugleich beweist dieser wichtige Schritt hin zur Wiederaufnahme der Jagsttalbahn, daß mit seriöser, ruhiger

und unaufgeregter Sacharbeit und einer sicheren und standfesten Unterstützung durch die lokale und regionale Politik bis hinein in den Landtag auch in einer strukturschwachen Region, wie Hohenlohe sie darstellt, Projekte wie die Jagsttalbahn möglich und nachhaltig umsetzbar sind. Nähere Informationen zu den nunmehr im Bestand der Jagsttalbahn geführten Fahrzeuge sind in näherer Zukunft wie gewohnt tagesaktuell auf der Homepage der Jagsttalbahn unter [www.jagsttalbahn.de](http://www.jagsttalbahn.de) zu finden.

Jagsttalbahn AG,  
Jörg Woker, Vorstand/pr.



Bebra: Lok 2 mit Grubenpersonenwagen auf der Fahrt nach Weiterode West. pr.

## Eisenbahnfreunde Bebra e.V.

Am 7.4.2002 nahmen die Eisenbahnfreunde Bebra nach fünfjähriger Bauzeit feierlich ihre neunhundert Meter lange Neubaustrecke zum Haltepunkt Weiterode West in Betrieb. Der Bebraer Bürgermeister, Herr Horst Groß, und der Landrat des Landkreises Hersfeld-Rotenburg, Herr Roland Hühn, schickten nach einer kleinen Feierstunde den ersten Zug auf die neue Strecke. Die Gesamtlänge der 600 mm-Museumsfeldeisenbahn vom Bebraer Wasserturm nach Weiterode und zurück beträgt nunmehr 1.600 Meter. Die kleine Bahn verkehrt an jedem ersten Sonntag von April bis September sowie am 3. Oktober jeweils zwischen 10 und 17 Uhr und am Nikolaustag (6. De-

zember) von 14.30 bis 17.30 Uhr. Im Einsatz sind in der Regel zwei Züge, damit ein Siebeneinhalbminutentakt gewährleistet ist. Eine Fahrt über die Gesamtstrecke dauert etwa 13 Minuten und kostet EUR 1,50, drei Fahrten kosten nur EUR 3,00. Gleichzeitig öffnet bei freiem Eintritt das im historischen Wasserturm untergebrachte Eisenbahnmuseum seine Pforten. An Öffnungs- und Betriebstagen ist für das leibliche Wohl gesorgt. Für Gruppen ab 10 Personen, die sich rechtzeitig angemeldet haben, öffnet das Eisenbahnmuseum und fährt der Museumszug auch an allen anderen Tagen. Infos: Telefon 06623-17964 oder [www.ef-bebra.de](http://www.ef-bebra.de)

Manfred Schreiner

## MPSB-Museum in Schwichtenberg

Ein kleiner Artikel im »Modell-eisenbahner« gab den Anstoß, daß wir anläßlich unseres Ur-

laubes in Mecklenburg-Vorpommern einen Tagesausflug zu diesem Museum geplant



**Schwichtenberg:** Diesellok mit Güterzug.

Fotos (2): Siegfried Kieselbach

haben. Es hat sich gelohnt. Eine alte Kopfsteinpflasterstraße führt aus dem Ort heraus. Im



Anfahrt nach Schwichtenberg.

Bereich des Eingangs zum Museum gleich die erste freu-

dige Entdeckung: Ein alter Bahnübergang ist im Kopfsteinpflaster erhalten geblieben! Ein Prospekt des Vereins, Infomaterial zur Geschichte, zu technischen Daten, Streckenübersicht und einige Bilder erinnern an diesen Tag. Das Museum ist selbstverständlich auf »historischem« Boden errichtet worden. Ein paar Meter des alten MPSB-Gleises sind noch in der Landschaft zu finden.

Siegfried Kieselbach MPSB-Freunde e.V., Zur Kleinbahn 8, 17099 Schwichtenberg. Internet: [www.mpsb.de](http://www.mpsb.de)

## Salzkammergut-Lokalbahn Museum

Das Museum liegt in Mondsee (an der Autobahn von Salzburg nach Wien) beim Alpenseebad am Ende des großen Parkplatzes (früheres Areal des Endbahnhofs der SKGLB). Das Museum ist im beispielhaft restaurierten und letzten noch erhaltenen Heizhaus untergebracht. Neben zahlreichen

Fototafeln, welche die Geschichte der Bahn zeigen, wird eine große H0e-Anlage geboten, die eine exakte Nachbildung der ehemaligen SKGLB-Flügelstrecke St. Lorenz-Mondsee ist. In Vitrinen werden mehrere Modelle von Triebfahrzeugen der SKGLB in der LGB-Größe 1:22,5 gezeigt.



**Schwichtenberg:** Fahrzeughalle der Museumsbahn.

Der Lokschuppen beherbergt Dampflokomotiven. In einer neu angebauten Wagenremise sind restaurierte Waggon abgestellt, u.a. der Kaiser-Salonwagen und ein Flachwagen, auf dem ein LGB-Gleisanlage montiert wurde. Ein Besuch lohnt sich. Wolfgang Zeunert

### Öffnungszeiten

18. Mai bis 15. September 2002: Samstag, Sonn- und Feiertag von 10.00 bis 12.00 Uhr und 14.00 bis 17.00 Uhr

28. Juni bis 13. September 2002: Zusätzlich Freitag von 14.00 bis 17.00 Uhr

Gruppenführung auch außerhalb der Öffnungszeiten gegen Voranmeldung möglich!

### Einladung zur Zeichnung von Anteilscheinen für die Revitalisierung der SKGLB-Lokomotive 12

Die legendäre Salzkammergut-Lokalbahn (SKGLB) mußte am 30. September 1957 ihre letzte Fahrt antreten. Diese Lokomotive 12 hatte den letzten planmäßigen Personenzug geführt.

1958 wurde die Lok an die Steiermärkischen Landesbahnen verkauft und war bis 1966 auf der Feistritztalbahn (Weiz-Birkfeld-Ratten) im Einsatz. 1972 wurde sie nach Deutschland (Fahrzeugmuseum Marxzell) verkauft. Nach mühevollen Verhandlungen ist es gelungen, die Lok 1997 wieder in ihre Heimat zu bringen.

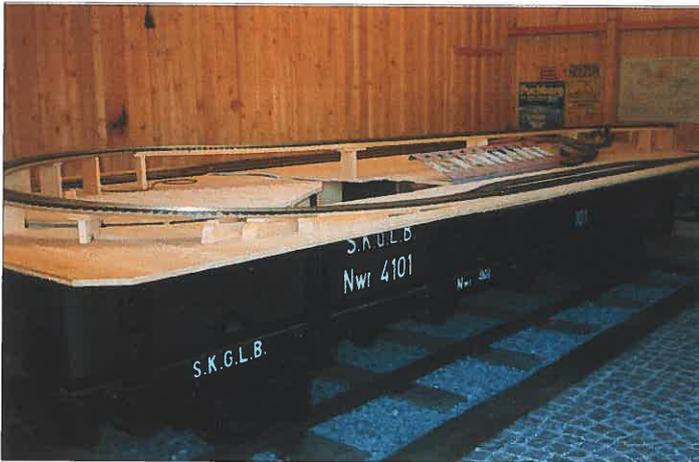


SKGLB-Anteilschein für Lokspende.

Derzeit wartet die historische SKGLB-Lokomotive in einer tschechischen Eisenbahnwerkstätte auf den Beginn ihrer Revitalisierung, die voraussichtlich nach alter Währung 1,5 Millionen Schilling kosten wird. Um diesen Betrag aufzubrin-



**Mondsee:** SKGLB-Museum im alten Heizhaus.



Mondsee: Flachwagen des SKGLB-Museums mit LGB-Anlage.



Öchsle: Vlk 99 716 ROSA kurz vor der Abfahrt mit dem Eröffnungszug.

gen, haben wir uns zur Auflage von Anteilscheinen zu 500 Schilling entschlossen. Es werden drei Serien je 1.500 Stück jenen Personen und Institutionen angeboten, denen die Schaffung einer lebendigen Erinnerung an die gute alte SKGLB Herzenssache ist.

- Serie A (rot) zeigt ein Foto der Lok 12 aus dem Jahr 1929 vor dem Umbau

- Serie B (grün) bringt eine Aufnahme vom 30.9.1957 der Lok mit Abschiedstafel in Bad Ischl Fbf

- Serie C (blau) ist mit dem Foto vom 1. Oktober 1957 versehen, das die Lok 12 im Bahnhof St.Lorenz vor der Rückführung mit eigener Kraft nach Salzburg zeigt.

Als Vorbild für die Anteilscheine diene eine Aktie der SKGLB, wie sie im Original im Mondseer Museum zu sehen ist.

Das Ausgabedatum 30. September 1997 erinnert an den 40. Jahrestag der Betriebsein-

stellung der SKGLB. Jeder Inhaber eines Anteilscheines wird bei einer Inbetriebnahme der Lokomotive persönlich eingeladen. Jedem Anteilschein liegt ein Blatt mit Informationen über die historische SKGLB-Schmalspurdampflokomotive 12 (Lokomotivfabrik Krauss, Linz/Donau 1906/5513) bei.

Die Anteilscheine können angefordert werden bei - der Raiffeisenbank Mondseeland (Kto.12500)

- Kulturelle Interessensgemeinschaft St.Lorenz

- Heimatbund Mondseeland (SKGLB-Museum)

Postanschrift für alle:

A-5310 Mondsee.

Postversand gegen Ersatz der Portokosten.

Helfen Sie bitte mit, diese wertvolle historische Schmalspurlokomotive der Nachwelt zu erhalten. Wir danken im Voraus für Ihre finanzielle Unterstützung.

Heimatbund Mondseeland  
August Zopf

## Öchsle

Seit dem 9.5.2002 fährt das Öchsle wieder. Zur Eröffnung war die Vlk 99 716 (»Rosa«) im Einsatz. Die Lok hat neue Radreifen bekommen.

Die zweite Lok Vlk 99 788 (ex Radebeul) soll zum Öchsle-Fest Anfang Juni 2002 in Betrieb gehen.

An der Strecke selbst war von zwei Gleisbaufirmen Tag und Nacht und buchstäblich bis zur letzten Minute vor der Wiedereröffnung gearbeitet worden.

So wurde unter anderem ein vier Kilometer langes Teilstück zwischen Äpfingen und Wenedach sowie der Steigungsabschnitt hinter Sulmingen komplett erneuert, neue Holzschwellen eingebaut und neu eingeschottert.

Auch die Einfahrtsweiche in Ochsenhausen ist eine komplette Neuanfertigung. Weitere Gleissanierungen sollen im Herbst 2002 folgen.

Thomas Löffler



»Wilde Erika«: Zug vor Kohlhöpen.

Foto: Carsten Recht

## Wilde Erika

Die Saison der »Wilden Erika« begann am Ostersonntag. Bis 29.9.2002 werden dann an jedem Sonn- und Feiertag die Züge verkehren. Abfahrt ab Wörme Dorf 14.30 und 15.30 Uhr, ab Alter Schafstall mit Anschluß von der Heidebahn um 14.55 Uhr.

Auf folgende Sonderveranstal-

tung sei besonders hingewiesen:

Tag der Erika – die Glockenheide (Erika) blüht, und alle weiblichen Wesen mit gleichem Vornamen haben an diesem Tag freie Fahrt! Wir bemühen uns, am 3. und 4. 8.2002 eine Dampflok einzusetzen. Abfahrtszeiten ab Wör-



Öchsle: Vlk 99 716 ROSA.

Öchsle-Fotos (2): Thomas Löffler

me Dorf: 14.30 Uhr und 15.30 Uhr. Die Gesellschaftermehrheit der Feld- und Kleinbahn Betriebs GmbH hat beschlossen, den Betrieb der »Wilden Erika« zum 29.9.2002 für dauernd einzustellen. Die Gesellschaft soll sich künftig nur noch mit Beratungs- und Pla-

nungsaufgaben im Bereich der Schienenbahnen und der Vermietung von historischen Fahrzeugen befassen. Am 28. und 29. September 2002 werden die letzten Abschiedsfahrten stattfinden, wobei Gastfahrzeuge (besonders Dampflokomotiven) herzlich willkommen sind.

Bei dieser Gelegenheit sei nochmals auf das »Dampfmodell- und Feldbahntreffen« hingewiesen, bei dem wir uns über Gastfahrzeuge ebenfalls freuen würden. Unter dem Titel »Abschied von der Wilden Erika« werden wir bis 29.9.2002 an jedem Sonn- und Feiertag-

fahren. Abfahrt Wörme Dorf ab 14.30 und 15.30 Uhr. Alter Schafstall ab 14.55 Uhr. Am 30.9. erfolgt der Abtransport der Fahrzeuge und der Abbruch der Bahnanlagen. Aufgabe der Betriebsführung bei der »Wilden Erika« zum 29.9.2002. Carsten Recht

## Rügensche Kleinbahn (RüKB)

Mit einer Reihe von Neuigkeiten wartet der »Rasende Roland«, das rollende Denkmal der Insel Rügen, im laufenden Jahr auf. Dank finanzieller Unterstützung durch das Land Mecklenburg-Vorpommern wird seit dem 4.2.2002 die Sanierung der Kleinbahnstrecke auf dem 4,5 km langen Abschnitt Garfritz-Sellin Ost vorangetrieben. Wie bei den vorgegangenen Baumaßnahmen der letzten Jahre werden nicht nur die Gleisanlagen erneuert, sondern auch die Bahnhöfe für Rollstuhlfahrer gerecht ausgebaut. Die Wiederinbetriebnahme des durchgehenden Zugverkehrs erfolgte am 18.3.2002.

Nach Abschluß der Bauarbeiten werden ca. 80 % der gesamten Kleinbahnstrecke komplett erneuert sein. Im Zuge der Baumaßnahmen wird auch der seit den Fünfzigerjahren stillgelegte Haltepunkt Sellin West wiedereröffnet. Einwohner und Gäste des Ostseebades Sellin sind auf diese Weise besser an das Schienennetz des Rasenden Rolands angebunden

Von Juli bis August verdichtet die Rügensche Kleinbahn ihren Fahrplan zwischen Binz und Göhren auf einen Stundentakt. Mit dieser Angebotserweiterung wird der erhöhten Nachfrage auf diesem Streckenabschnitt Rechnung getragen.

Ab Mai wurde in den Fuhrpark ein zweiter, historischer Buffetwagen eingestellt. Während der Sommersaison ist somit die gastronomische Versorgung der planmäßigen Züge sichergestellt. Aufgrund des gestiegenen Beförderungsaufkommens an Fahrrädern wird ein weiterer Transportwagen die Züge verstärken.

Fortgeführt werden in der kommenden Sommersaison auch die altbewährten Angebote wie touristische Themenfahrten,



Rügen: 99 4801 am 7.5.2002 im Bahnhof Göhren.

Foto: Siegfried Kieselbach

Ehrenlokführerausbildungen, Führerstandsmitfahrten, Zug- und Wagenvermietungen, Sonderzüge sowie der Verkauf von Souvenirs (auch online).

Im Rahmen einer mehrtägigen Rügen-Exkursion der IGE Bahntouristik (Hersbruck) wurde den Teilnehmern am 30.4.2002 ein umfangreiches und bisher einmaliges Dampfspektakel beim »Rasenden Roland« geboten. Für einen Tag lang kehrte auf der Gesamtstrecke zwischen Lauterbach-Mole und Göhren eine bis dato noch nicht da gewesene Betriebsamkeit ein. Insgesamt fünf Dampflokomotiven unterschiedlicher Bauarten wurden in einem aufwendigen

Umlaufplan auf die Strecke geschickt. Dabei wurden neben den 16 regulären Fahrten 14 Sonderzüge ins Programm genommen.

Bereits am frühen Morgen verließ die NICKI+FRANK S. im Zugverband mit der 99 4801 den Bahnhof Putbus. Die bekannte Naßdampfschleppenderlokomotive des Bielefelder Unternehmers Walter Seidensticker bespannte an diesem Tag einen historischen GmP (Güterzug mit Personenbeförderung), der mehrfach zwischen Binz und Göhren pendelte. Gebildet wurde der GmP aus dem Traditionszweiachser RÜKB 20 sowie drei frisch aufgearbeiteten Güterwagen.

Die Vulcan-Lokomotive 53 Mh pendelte ebenfalls mehrfach mit dem historischen RÜKB-Traditionszug zwischen Binz und Göhren. Die Planzüge des Tages wurden mit der Henschel-Lokomotive 99 4801 sowie der Babelsberger 99 782 bespannt. Zwei Regelzugpaare wurden außerplanmäßig über Putbus hinaus nach Lauterbach-Mole durchgebunden, wobei 99 4802 als Schleppklok eingesetzt wurde. Ganztätig bestanden Besichtigungsmöglichkeiten in der Betriebswerkstatt in Putbus, wo auch alle nicht eingesetzten Lokomotiven fotogerecht aufgestellt worden waren.

Bei zum Teil schönstem Frühlingswetter kamen die angereisten Teilnehmer der Gruppentour voll auf ihre Kosten. Zu dem abgerundeten und störungsfreien Volldampfprogramm gehörten neben einer morgendlichen Zugüberholung auch zahlreiche Zugbegegnungen in den selten genutzten Kreuzungsstellen Garfritz und Sellin Ost. Im Bahnhof Binz LB begegneten sich zeitweise sogar drei Dampfzüge.

Seit dem 8.3.2002 bietet die Rügensche Kleinbahn eine erweiterte und umfassende Palette an Souvenirartikeln in ihrem überarbeiteten Internet-Shop an. Unter »www.rasender-roland.de« können jetzt rund um die Uhr Bestellungen aus einem Sortiment von ca. 40 Artikeln vorgenommen werden. Dazu zählen neben den Angeboten für passionierte Lokschildsammler besonders auch Bekleidungs- und Geschenkartikel rund um das rollende Wahrzeichen der größten Insel Deutschlands. Speziell für Kinder wurde die rügentypische Kuschelock »Roli« mit Dampfgeräuschen entwickelt. Für die malbegeisterten Kleinen hält der Internet-Shop ein hochwertiges Kinderalbum vom »Rasenden Roland« samt



Rügen: Der großartig restaurierte Bahnhof Göhren.



Rügen: Haltepunkt Seelwitz.

Fotos (2): Siegfried Kieselbach

Buntstiften und Erläuterungen bereit. Aber auch die Historie kommt nicht zu kurz. Neben Broschüren zur Geschichte der Kleinbahn wurde ein umfangreiches Postkartenset mit historischen Motiven aller Kleinbahnstrecken der Insel aufgelegt. Brandneu ist ebenfalls der Ende März 2002 erschienene Wandkalender 2003, der mit wunderschönen großformatigen Farbmotiven eine Dampf- reise der heutigen Kleinbahn durch die Jahreszeiten wider-

spiegelt. Für Interessenten ohne Internet-Anschluß ist die mehrseitige Souvenir-Broschüre »Dit un Dat vom Rasenden Roland« kostenlos erhältlich, die per Telefon unter 038301-80112 angefordert werden kann. Dirk Bahnsen, Kaufmännischer Leiter RÜKB/pr. Rügenische Kleinbahn GmbH & Co., Binzer Straße 12, 18581 Putbus. Telefon: 030301-80113; Telefax: 038301-80116. e-mail: info@rasender-roland.de

## Kurzbesuch auf Rügen

Nach einer Kurzreise zum »Rasenden Roland« kann ich berichten, daß sich die RÜKB mächtig herausgeputzt hat. Das Haltepunktgebäude von Seelwitz ist wunderschön hergerichtet, ebenso das Umfeld. Der Bahnhof Göhren ist ein

Schmuckstück geworden. Gastronomie und ein Geschäft sind im Gebäude untergebracht. Die Fahrzeuge der Bahn sind gepflegt. Die Landschaft, welche die Bahn durchquert, ist einmalig schön.

Siegfried Kieselbach

## Dresdner Parkeisenbahn

Die Saison der Dresdner Parkeisenbahn begann am 28.3.2002. Die Bahn ist täglich im Einsatz. Außerdem soll nachfolgend noch auf besondere Veranstaltungen hingewiesen werden:  
**13.7.2002:** Museumssommernacht. Fahrbetrieb bis 24.00 Uhr  
**3.8.1002:** Abendfahrten bis 22.00 Uhr  
**4.8.2002:** Tag der offenen Tür

10 bis 16.00 Uhr am Bf. Zoo  
**31.8. + 1.9.2002:** Erlebniswochenende  
**27.10.2002:** Saisonende  
**6.12.2002:** Nikolausfahrten (nur auf Bestellung)  
**8.12.2002:** Nikolausfahrten  
**Staatliche Schlösser und Gärten Dresden**  
 Dresdner Parkeisenbahn, Hauptallee 5, 01219 Dresden. Telefon: 0351-14456795; Telefax: 0351-14456799 Petr Kühn

## P'tit train de la Haute Somme (C.F.C.D.)

Der »P'tit train de la Haute Somme« (C.F.C.D.) in Froissy la Neuville in der Somme (bei Bray sur Somme, 40 km östlich von Amiens gelegen) nahm seinen Dienst, dampf- und dieselbetrieben, am 28.4.2002 erneut auf. Abfahrten mit Dampflok vom Feldbahnmuseum ab dem 28. April bis 29. September an allen Sonn- und Feiertagen um 14.15, 15.15, 16.15 und 17.15 Uhr. Dienstag, Mittwoch, Donnerstag, Freitag und Samstag von 17. Juli bis 26. August Dieselbetrieb um 14.30 und 16.00 Uhr. Freier Eintritt im Museum während dieser Zeit. Ein weiteres Dampfestival findet am 29.9.2002 von 10 bis 19 Uhr statt. Vier Dampfloks werden angeheizt. Dampftrieb gibt es auf der gesamten Strecke. Ferner Modelbahnausstellung, Rahmenprogramm, schottische Musik, Bar

und Imbiß im Museum (Änderungen im Programm vorbehalten). Letztendlich kann man sich einen Kindheitstraum erfüllen, nämlich einen Tag auf einer Dampflok das Zugpersonal zu begleiten (nur an normalen Dampftriebtagen, außer Festival). Das beginnt mit dem morgendlichem Anheizen und endet mit dem abendlichem Unterstellen. Ein französisches Mittagessen gehört dazu. Es kann immer nur eine Person teilnehmen, die sich vierzehn Tage vorher anmelden muß. Die Teilnahme kostet EUR 45,00. Anmeldungen sind bei der APPEVA vorzunehmen. Auskünfte gibt: A. P. P. E.V.A., B.P. 106, F 80001 Amiens Cedex 1. Telefon: 0033-322-445540. Telefax: 0033-322-440499. Internet: www.appeva.org David Blondin/pr.



C.F.C.D.: Alco-Lok RL 157 beim Verlassen des Cappy-Tunnels.

Foto: D. Blondin

## Eisenbahnromantik im Erzgebirge

Ein, immer wieder lohnendes Ziel für Freunde der Schmalspurbahnen ist das Erzgebirge.

Für Eisenbahnliebhaber steht an erster Stelle die Fichtelbergbahn. Die Strecke führt



Fichtelbergbahn Crazzahl-Oberwiesenthal: 99 794 vor dem Bw in Oberwiesenthal.



Fichtelbergbahn: Viadukt über dem Hüttenbachtal. Im Hintergrund der Fichtelberg (1214 m hoch).  
Fotos (2): Dieter Hauschild

von Crazzahl nach Oberwiesenthal, der höchstgelegenen Stadt Deutschlands. Dabei überwindet die Bahn auf einer Länge von 17,3 km einen Höhenunterschied von 240 m. Sehr interessant auch das Viadukt mit einer Länge von 110 m und einer Höhe von 238 m, welches über das Hüttenbachtal kurz vor dem Bahnhof Oberwiesenthal hinwegführt. Fünf betriebsfähige Lokomotiven, Baujahre 1952-1956, hergestellt im »Lokomotivbau Karl Marx«, Babelsberg, erbringen eine Leistung von 600 PS.

Weitere Ziele in der näheren Umgebung ist die LGB-Gartenbahnanlage in Fohnau, die im Bau befindliche Anlage »Anna-

berger Modellbahnen« im Maßstab 1:32, das Wolkensteiner Zughotel und, nicht zu vergessen, das Sächsische Schmalspurbahn-Museum in Rittersgrün.

Daneben gibt es auch noch die Weißeritztalbahn Freital-Kipsdorf, die Löbnitzgrundbahn, die Radebeuler Traditionsbahn, die Döllnitzbahn, die Schmalspurbahnen in Oybin sowie die Parkeisenbahn in Dresden und Chemnitz.

Das Land Sachsen bietet also den Eisenbahnliebhabern neben der wunderschönen Berglandschaft eine Vielzahl von Eisenbahnerlebnissen. Sie zu besuchen lohnt sich immer.

Dieter Hauschild

## Harzer Schmalspurbahnen (HSB)

Die Harzer Schmalspurbahnen sind dabei ihr Streckennetz technisch auf den modernsten Stand zu bringen. Die Investitionen betragen etwa 4 Mio EURO, die gleiche Summe wie die des Vorjahres. Das Gros

wird in die weitere technische Absicherung des Zugleitbetriebes zum Brocken sowie in den Lückenschluss zwischen der Nordhäuser Straßenbahn und den Gleisanlagen der HSB fließen.  
Dieter Hauschild



HSB: Auch trotz der schönen Nostalgie bei Schmalspurbahnen ist die moderne Technik dort nicht mehr aufzuhalten. Noch sind die Lichtsignale der Harzer Schmalspurbahnen außer Betrieb, ihre Inbetriebnahme steht aber kurz bevor. Im Bild die Dampflok 99 7236.  
Foto: Dieter Hauschild



HSB: 99 7236 mit einem Zug auf der Fahrt zum Brocken.

Foto: Dieter Hauschild

## In diesem Jahr noch eine 2. LGB DEPESCHE - Schweiz-Reise vom 14. bis 22. September 2002

Auf vielfachen Wunsch wurde kurzfristig noch eine zweite Schweiz-Reise in das Programm aufnehmen.

### »LGB über Berg und Tal«

Vom 14. - 22. September 2002 neun Tage mit acht Übernachtungen.

#### 1. Tag: Samstag, 14.9.2002

Individuelle Anreise nach Nürnberg. Am Abend lernen wir uns gegenseitig beim gemeinsamen Willkommensabendessen im Hotel kennen bzw. freuen uns auf ein Wiedersehen mit bekannten LGB-Freunden. Drei Übernachtungen in Nürnberg im \*\*\*\*Maritim Hotel Nürnberg (Abendessen)

#### 2. Tag: Sonntag, 15.9.2002

Besuch des Spielzeugmuseums und des Verkehrsmuseums in Nürnberg. Der Nachmittag steht zur freien Verfügung.

#### 3. Tag: Montag: 16.9.2002

Fahrt per Bus zur Firma E.P. Lehmann Patentwerk, wo wir von der Familie Richter empfangen werden. Auf einer geführten VIP-Werksbesichtigung erfahren wir wie die LGB-Loks und LGB-Wagen hergestellt werden, und wir sehen eine Rarität aus dem Archiv. Der Nachmittag wird vom Besuch der LGB-Gartenanlage von Herrn Franz Grund in Schnaittach ausgefüllt. Die Anlage versetzt durch stetige Veränderungen immer wieder in Erstaunen. Ein typisch fränkisches LGB-Willkommens-Dinner mit Familie Richter, Inhaber von E.P. Lehmann Patentwerk, beendet diesen ereignisreichen Tag auf ganz besondere Weise.

#### 4. Tag: Dienstag, 17.9.2002

Fahrt mit dem ICE von Nürnberg nach Chur (1. Klasse). Beim gemütlichen Beisammensein genießen wir unser Abendessen im \*\*\*Romantik Hotel Stern, Chur (3 Übern., Frühstück + Abendessen).

#### 5. Tag: Mittwoch, 18.9.2002

Mit dem »Engadin Star« der Rhätischen Bahn gleiten wir in der 1. Klasse auf der neuen Vereinalinie entlang romantisch blühender Wiesen nach



**Rhätische Bahn (RhB):** Die Fahrt über den Landwasserviadukt hinweg macht die Bahnfahrt auf der Albula-Strecke zu einem unvergeßlichen Erlebnis.  
Foto: Dr. Egbert Nolte

St. Moritz. Dort angekommen haben Sie die Möglichkeit an einer geführten Vorstellung von diversen LGB-Prototypen auf dem Bahnhof St. Moritz teilzunehmen. Oder Sie können sich sofort auf die Erkundung des bekannten Gebirgsortes machen, bevor wir am späten Nachmittag per Schnellzug die Rückreise nach Chur auf der Albulalinie über das bekannte Landwasser Viadukt antreten.

#### 6. Tag: Do., 19.9.2002

Noch mehr Rhätische Bahn wird den heutigen Tag ausfüllen. Am Vormittag besichtigen wir weitere Vorbilder der LGB bei einer Führung durch die Bahnbetriebswerke der Rhätischen Bahn in Landquart. Im Anschluß daran besteigen wir in Chur den Panorama-Salonwagen des »Arosa-Express«. Die bekannte blaue Gebirgsbahn klettert über 1000 m hoch entlang hoch aufragender Berge, tiefer Schluchten und über das gigantische Langwieser Viadukt zum Ferienort Arosa. Rückfahrt nach Chur.

#### 7. Tag: Freitag, 20.9.2002

An Bord des »Glacier-Express« klettern wir über steile Pässe.

Schneebedeckte Gipfel, Täler, Tunnel und Brücken werden die unvergeßlichen Anblicke der heutigen Reise sein. In Chur nehmen wir im Speisewagen Platz, um unser reserviertes Mittagsmenü bis nach Disentis einzunehmen. Während unseres einstündigen Aufenthaltes in Disentis können Sie im nahegelegenen Café in Ruhe ein Stück Kuchen genießen, während über Ihnen eine kleine LGB-Bahn fährt, oder Sie bleiben am Bahnhof, um den regen Zugverkehr mit Ihren Kameras festzuhalten. Anschließend bringt uns die Furka-Oberalp-Bahn zu unserem Ziel Andermatt. Zwei Übernachtungen in Andermatt im \*\*\*Hotel Krone (Frühstück, Mittags- und Abendessen).

#### 8. Tag: Samstag, 21.9.2002

Eine kurze Bahnfahrt mit der Schweizerischen Bundesbahn bringt uns heute von Andermatt nach Realp, um dort an Bord der Dampfbahn Furka Bergstrecke zu gehen. Eine beeindruckende Fahrt beginnt im gemächlichen Tempo über die berühmte Steffenbach-Klappbrücke. Am höchstgelegenen

Bahnhof Furka ist ein kurzer Halt. Ein wunderbarer Ausblick auf den Rhonegletscher bietet sich, bevor die Bahn schnaubend bergab nach Gletsch rollt. In Gletsch, 1760 m hoch gelegen, haben wir zweieinhalb Stunden Zeit bevor wir die Rückreise antreten. Die erlebnisreiche Woche klingt mit einem gemeinsamen Abschiedsessen im Hotel in Andermatt aus.

#### 9. Tag: Sonntag, 22.9.2002

Am frühen Vormittag fahren wir per Bus von Andermatt nach Schinznach-Dorf. Nach knapp zwei Stunden erreichen wir die bekannte Schinznacher Baumschulbahn. Während einer Führung lernen wir alle Fahrzeuge kennen, darunter auch die 60 t schwere südafrikanische Garratlok. Anschließend bringt uns der Bus zum Bahnhof Basel, Ankunft ca. 13:30. Ab hier individuelle Heimreise. **Infos** bitte mit der beigehefteten Postkarte anfordern.

#### SchmalSpurParadies

Steinbach 76  
90556 Cadoizburg.  
Telefon: 09103-1697  
Telefax: 09103-717006  
mail: john.rogers@t-online.de

# Dr. Markus Strässle

# ÖBB-Reihe 2091

## Einleitung

Die zwölf Diesellokomotiven der ÖBB-Reihe 2091 bildeten über Jahrzehnte eine wesentliche Stütze der Zugförderung auf den 760 mm-Schmalspurstrecken der Österreichischen Bundesbahnen. Nachdem diese nun aus dem planmäßigen Betrieb ausgeschieden und etliche in den »Unruhestand« getreten sind, um bei Museumsbahnen und im Nostalgieverkehr weiter zum Einsatz zu kommen, bildet das Erscheinen der Lokomotive als LGB-Neuheit eine gute Gelegenheit, ein Kapitel Diesellokgeschichte Revue passieren zu lassen. Das direkte Vorbild des LGB-Modells ist beim club 760 beheimatet und kommt aktuell an einigen Betriebstagen im Sommerhalbjahr auf der Tauernbahn Mauterndorf-Tamsweg zum Einsatz.

## Entstehungsgeschichte und BBÖ-Zeit 1936-1938

In den Zwanziger- und frühen Dreißigerjahren begann man auch in Österreich damit, sich mit der Entwicklung von Schienenfahrzeugen mit Verbrennungsmotoren zu beschäftigen. So bewährte sich die 1930 gebaute dieselektrische

Prototyp-Diesellokomotive 2021.01/s relativ gut (spätere ÖBB 2090.01), und 1934 folgten mit den zweiachsigen Lokomotiven 2040.01 und 02 (spätere ÖBB 2190.01 und 02) die ersten beiden für den leichten Personenverkehr gedachten Dieselloks. Sie kamen vornehmlich auf der »Krumpe« zwischen Ober Grafendorf-Wieselburg-Gresten vor leichteren Zügen zum Einsatz und erlaubten Einsparungen an Betriebs- und Personalkosten. Eine dritte gleichartige Lok ergänzte die beiden erstgelieferten Lokomotiven und kam als 2040.03 (spätere ÖBB 2190.03) in Betrieb.

Auf den Erfahrungen, die man mit den kleinen Diesellokomotiven der Reihe 2040/s gesammelt hatte, entwickelte man bei der Waggonfabrik Simmering eine etwas größere und stärkere Diesellok mit der Achsfolge 1'Bo1'. Diese Lokomotive war mit einem Gepäckabteil im einen Vorbau und einem Dampfheizkessel für die Zugheizung ausgestattet worden. Damit hat man die Mitführung eines Dienst- oder Gepäckwagens einsparen wollen. Die beiden angeordneten Achsen wurden leicht asymmetrisch

unter dem Führerhaus und Motorvorbau angeordnet, die beiden Laufachsen sind als Bissel-Achsen an beiden Fahrzeugenden angeordnet. Die Leistung des V 8-Zylinder-Dieselmotors von ca. 210 PS wird auf zwei Elektromotoren für den Antrieb der beiden mittleren Achsen verwendet. Der Dieselmotor selbst hatte sich schon vorher bei den normalspurigen Dieseltriebwagen der Reihe VT 42 (ÖBB 5042) bewährt gehabt. Ein neunstufiger Fahr- schalter dient der Drehzahl- und damit Leistungsregelung des Dieselmotors. Als Höchstgeschwindigkeit waren 50 km/h vorgesehen, was doch eine gewisse Beschleunigung bedeutete, war bis dahin in der Regel im Dampfbetrieb eine Vmax. von 35 km/h. üblich. Ein Totmannknopf brachte neu die Möglichkeit, die Lokomotiven von Anfang an mit nur einem Mann allein zu führen.

Die Form der Lokomotive mit Ihrem Mittelführerstand und den beiden etwas schmaleren Vorbauten erlaubte ein Erreichen der Lokomotive durch das Zugbegleitpersonal vom Wagenzug aus über das Umlaufblech.



ex ÖBB-Bregenzeralpbahn: Die zwei grünen 2091.07 und 2091.05 mit Kühlerfrostschutzverkleidungen etwa 1950 im Bahnhof Bregenz. Foto: Theodor Alt f/Sammlung Markus Strässle



club 760: 2091.05 mit B4 47 und 48 als Sonderzug am 13.2.2001 auf der Taurachbahn.

Soweit nichts anderes vermerkt stammen die 2091-Fotos von Dr. Markus Strässle

Im Jahr 1936 wurden die ersten sieben Lokomotiven in dunkelgrüner Lackierung mit schwarzem Fahrwerk und silbergrauem Dach an die damalige BBÖ (Österreichische Bundesbahnen) geliefert. Die Lokomotiven mit den Nummern 01 bis 04 gingen an die Pinzgauer Lokalbahn Zell am See-Krimml und die Lokomotiven 05 bis 07 an die Bregenzerwaldbahn Bregenz-Bezau. Unterschiedlich anfänglich die Prototyplok 2041.01 in einigen Details (Dampfkessel, Scheinwerfer) von den Serienloks, wurde sie schon vor dem Krieg den anderen Lokomotiven angeglichen.

Der Einsatz der Lokomotiven war vor allem im beschleunigten, leichten Personenverkehr geplant, weshalb in der gleichen Zeit auf der Pinzgauer Lokalbahn auch die ersten, damals äußerst modernen Vierachser der sogenann-

ten »Stromlinien-Bauart« beschafft wurden. Für die schwereren Berufsfahrerzüge war nach wie vor die Bespannung der Züge mit Dampflokomotiven (oder dann mit zwei Diesellokomotiven) notwendig.

#### Reichsbahnzeit 1938-1945

Mit dem Anschluß Österreichs an das damalige Deutsche Reich wurden die BBÖ der Deutschen Reichsbahn einverleibt, und auch die sieben Schmalspurdieselloks erhielten neue Bezeichnungen: Neu wurden sie als »Gepäcktriebwagen« Pw4t 137.332-338 im DRG-Bestand geführt. Schon während des Zweiten Weltkrieges kamen im Jahr 1940 fünf weitere, noch von den BBÖ bestellte und weitgehend identische Lokomotiven zur Ablieferung. Diese wurden als 137.339 bis 343 bezeichnet. Die Nummern 137.340, 341 und 343 kamen zur

Gurktalbahn Treibach/Althofen-Klein Glödnitz und die 137.339 und 342 zu den Waldviertelbahnen nach Gmünd.

Durch kriegsbedingten Treibstoffmangel mußten die Dieselgepäcktriebwagen während der Kriegsjahre abgestellt und »eingemottet« werden, lediglich von den beiden in Gmünd stationierten Loks wird berichtet, daß diese weiterhin eingesetzt worden sind.

Während der letzten Phase des Krieges wurden die drei Lokomotiven der Bregenzerwaldbahn in einem Bahnhof im Achtal abgestellt und damit einigermaßen vor den befürchteten Luftangriffen der Alliierten versteckt. Die 137.333 der Pinzgau-Bahn (die spätere 2091.02) war sogar im Normalspur-Bw Saalfelden abseits ihrer Stammstrecke hinterstellt worden. Versuchsweise befand sich die 137.334 (spätere

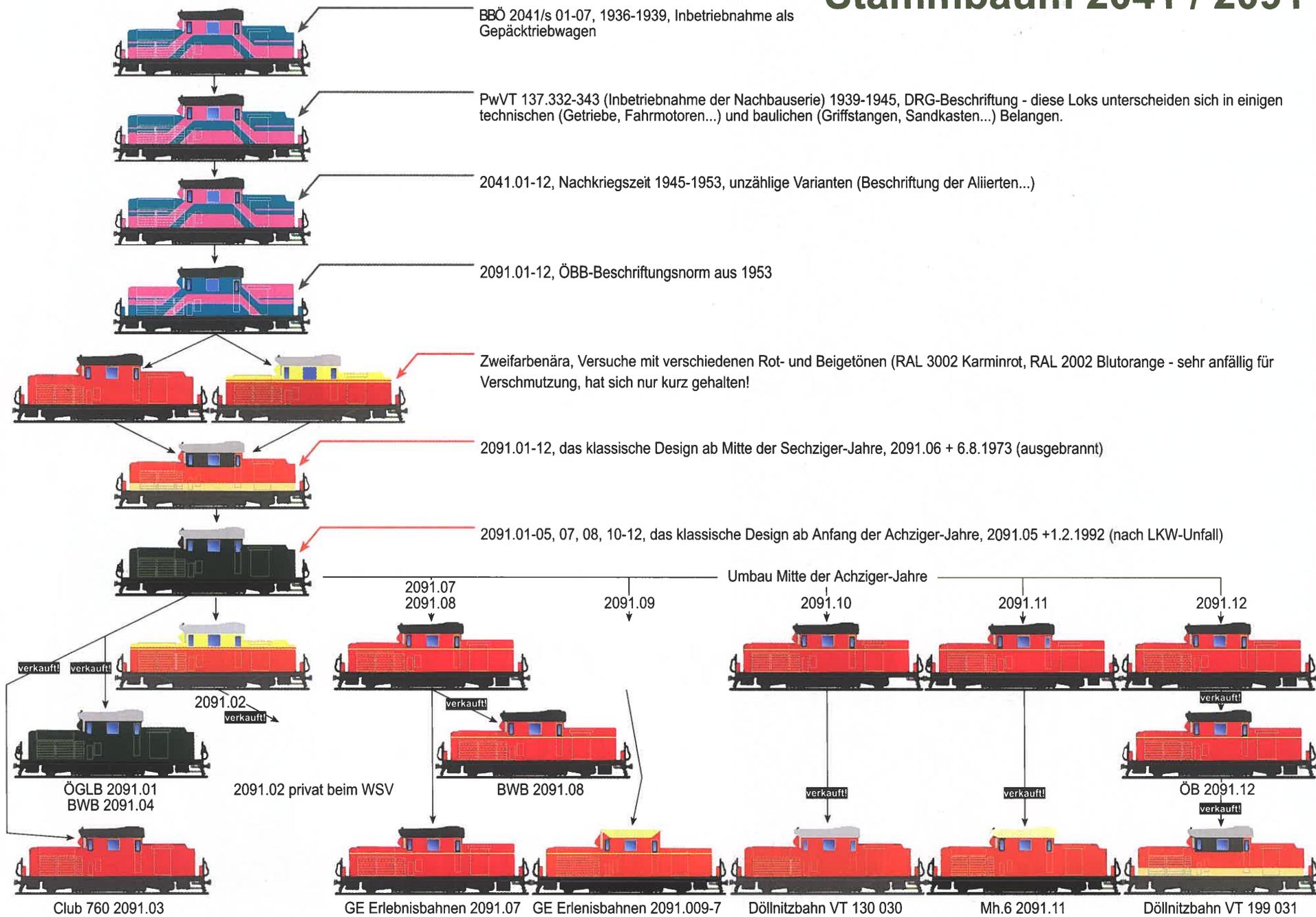


club 760: 2091.03 mit Sonderzug am 2.1.1999 bei Stuhlfelden im Pinzgau.



club 760: 2091.03 mit Sonderzug am 2.1.1999 im Bf. Neukirchen am Großvenediger.

# Stammbaum 2041 / 2091



|      |
|------|
| 1936 |
| 1939 |
| 1945 |
| 1953 |
| 1961 |
| 1966 |
| 1980 |
| 1985 |
| 2002 |



club 760: 2091.03 am 2.1.1999 als Gastlok bei der ÖBB-Pinzgauer Lokalbahn im Bahnhof Neukirchen/Pinzgau.

2091.03) in St. Pölten, wo sie einen Otto-Motor und Holzgasantrieb erhalten sollte. Wie weit die Versuche gediehen waren, ist mir nicht bekannt.

#### Alliierte Besatzungszeit 1945-1955

Bedingt durch die Aufteilung Österreichs in vier Besatzungszonen gelang es die zwölf Dieselpäcktriebwagen auf vier Zonen verteilt zu haben. Die Bregenzeralpbahn (3 Loks) lag in der französischen, die Gurktalbahn (3 Loks) in der britischen, die Pinzgauer Lokalbahn (4 Loks) in der amerikanischen und die Waldviertelbahnen (2 Loks) in der Russischen Zone. Die Loks blieben in dieser Zeit grün lackiert, hatten aber je nach Zone unterschiedliche Aufschriften und teilweise Zusatzbeschriftungen wie z. B. »U.S.-Zone Österreich« etc. Nachdem zuerst noch die Reichsbahnnummer an-

geschrieben blieb, erhielten die Lokomotiven wieder die BBÖ-Nummer (auch die erst 1940 gelieferten).

Nach der Konstituierung der ÖBB im Jahr 1953 erhielten die Lokomotiven die neuen Nummern 2091.01 bis 2091.12, welche nach und nach auf den Seitenwänden des Führerhauses aufgebracht wurden. Teilweise bestanden auch Übergangslösungen, indem zuerst noch »B.B.Österreich« anstelle von »ÖBB« angeschrieben blieb.

#### Die zweite Republik Österreich ab 1955 - die »grüne Zeit« der ÖBB-Schmalspur-Dieselloks

Die Diesellokomotiven der Reihe 2091 waren nun wieder klar als Lokomotiven bezeichnet und nicht mehr (wie bei der Deutschen Reichsbahn) als Gepäcktriebwagen. Auch hatte man

das Gepäckabteil kaum je als solches genutzt, da man den Raum eher für die Unterbringung von Werkzeug, Ersatzteilen, Schmierstoffen etc. nutzte, da auf der Lok sowieso eher zuviel Schmutz anfiel und der relativ kleine Raum nicht für viel Gepäck ausreichte.

Nach wie vor blieben die Loks bis in die frühen Sechzigerjahre dunkelgrün lackiert, doch hatte man in den Fünfzigerjahren damit begonnen, erste bauliche Veränderungen vorzunehmen. So wurden die Übergänge zum Wagenzug an den Stirnseiten sukzessive entfernt und statt der früheren Ketten nun Flach- oder Winkelleisen eingeschweißt. Die Art dieser Veränderungen war je nach Werkstätte recht unterschiedlich ausgeführt worden, so daß die Lokomotiven sich äußerlich teilweise zu unterscheiden begannen.



club 760: 2091.03 mit Postwagen F/s 954 (ex SKGLB) am 13.10.2001 in Gröbendorf.



ÖBB-Ybbstalbahn: 2091.011 am 5.11.1994 zwischen Ybbsitz und Gstadt.



ÖBB-Ybbstalbahn: Schmalspurstillleben mit 2091 010 am 30.7.80 im Flügelstrecken-Endbahnhof Ybbsitz. Die PEEZ-Süßwarenautomaten verschwanden 1994.

Ende der Vierziger- und auch in den Fünfzigerjahren kam es teilweise bereits zu weiteren Umstationierungen, wobei erste Vertreterinnen der Reihe 2091 auch in St. Pölten bzw. Ober Grafendorf für die »Krumpe« (Ober Grafendorf-Wieselburg-Gresten) und in Waidhofen an der Ybbs für die Ybbstalbahn (Waidhofen-Gstadt-Lunz-Kienberg mit Flügelstrecke Gstadt-Ybbsitz) stationiert wurden. Dafür war dann beispielsweise während Jahren auf der Gurktalbahn nur eine Diesellok (2091.10) stationiert, welche im Mischbetrieb mit Dampflokomotiven der Reihen T, U und P eingesetzt wurde.

Als bereits stark verdieselt kann man die Bregenzerwaldbahn und die Pinzgauer Lokalbahn in den Fünfzigerjahren betrachten, da auf beiden Strecken jeweils drei bis vier Lokomotiven der Reihe 2091 eingesetzt waren. Zwar verkehrten auch dort vor den Güter- und teilweise Berufsfahrerzügen noch Dampflokomotiven, doch die meisten Personenzüge wurden bereits mit Dieselloks geführt, teilweise bergwärts in Doppeltraktion, weil die Lokomotiven trotz ihrer äußeren Größe mit ihren relativ bescheidenen 210 PS nicht sehr zugstark waren. Eine Dampflok der Reihe U oder Uh war hier bereits kraftmäßig überlegen, konnte aber nicht ganz so schnell fahren.

1958 wurde dann von SGP ein erster Prototyp einer mit 600 PS für damalige Verhältnisse sehr starken Diesellokomotive an die ÖBB geliefert, die als 2095.01 bekannt werden sollte. Von der Reihe 2095 wurden dann in den Jahren 1961 und 1962 nochmals 14 weitere Lokomotiven abgeliefert, die sukzessive als 2095.02-15 die schwereren Traktionsaufgaben auf den damals noch vorhandenen ÖBB-760 mm-Strecken übernommen haben. Sie sind auch heute noch

vollzählig als 2095.001 bis 015 im ÖBB-Bestand und auf die heutigen Standorte Zell am See, Waidhofen/Ybbs, Ober Grafendorf und Gmünd verteilt.

#### Die »rote Zeit« der

#### ÖBB-Schmalspur-Dieselloks ab 1961

Im Jahr 1961 wurde beschlossen, die Diesellokomotiven am Kasten zweifarbig karminrot (RAL 3002)/creme-weiß (RAL 9001) zu spritzen. Teilweise wurde eventuell auch beige (RAL 1001) verwendet. Da man schon ab 1962 auch blutorange (RAL 2002) statt karminrot verwendete, wurden nicht alle Lokomotiven in gleicher Art zweifarbig umlackiert, und es sind durchaus Bilder von Doppelbespannungen mit blutorange/creme und karminrot/creme lackierten Lokomotiven bekannt. Jedenfalls kontrastierten die durch die neue Farbgebung sich nun jugendlich frisch präsentierenden Lokomotiven schön zu den dunkelgrünen Personen- und braunen Güterwagen der ÖBB, für die noch relativ seltenen Farbphotographen damals immerhin reizvolle Motive. Heute verkehrt die 2091.03 wieder in karminrot/beiger Farbgebung im Stil der frühen Sechzigerjahre auf der Tauernbahn des club 760.

Die Loks erhielten auch das für Eisenbahnen nun vorgeschriebene Dreilichtspitzensignal eingebaut, wobei die dritte Lampe in die Vorbauten integriert wurde.

Bereits Mitte der Sechzigerjahre bekamen die Lokomotiven erneut einen anderen Anstrich, indem sie anlässlich von Hauptausbesserungen neu nur noch einfarbig im RAL-Farbtönen 2002 blutorange umgespritzt wurden. Wahrscheinlich gab es auch einzelne Lokomotiven, die gar nie ein zweifarbiges Farbleid getragen hatten und direkt von grün auf blutorange wechselten.

Mit zunehmendem Einsatz von Personenwagen mit Webasto-Heizung wurden nach und nach auch die Dampfheizkessel aus den 2091ern entfernt, da sie nicht mehr benötigt wurden.

In den Sechzigerjahren kam es nach der Ablieferung der bereits erwähnten Lokomotiven der Reihe 2095 zu einer weiteren Umstationierungswelle. So waren die Lokomotiven zum Beispiel im Jahr 1966 an folgenden Dienststellen beheimatet:

#### St. Pölten/Ober Grafendorf

2091.01  
2091.04  
2091.05  
2091.06

#### Gmünd

2091.09

#### Waidhofen a.d. Ybbs

2091.08  
2091.11  
2091.12

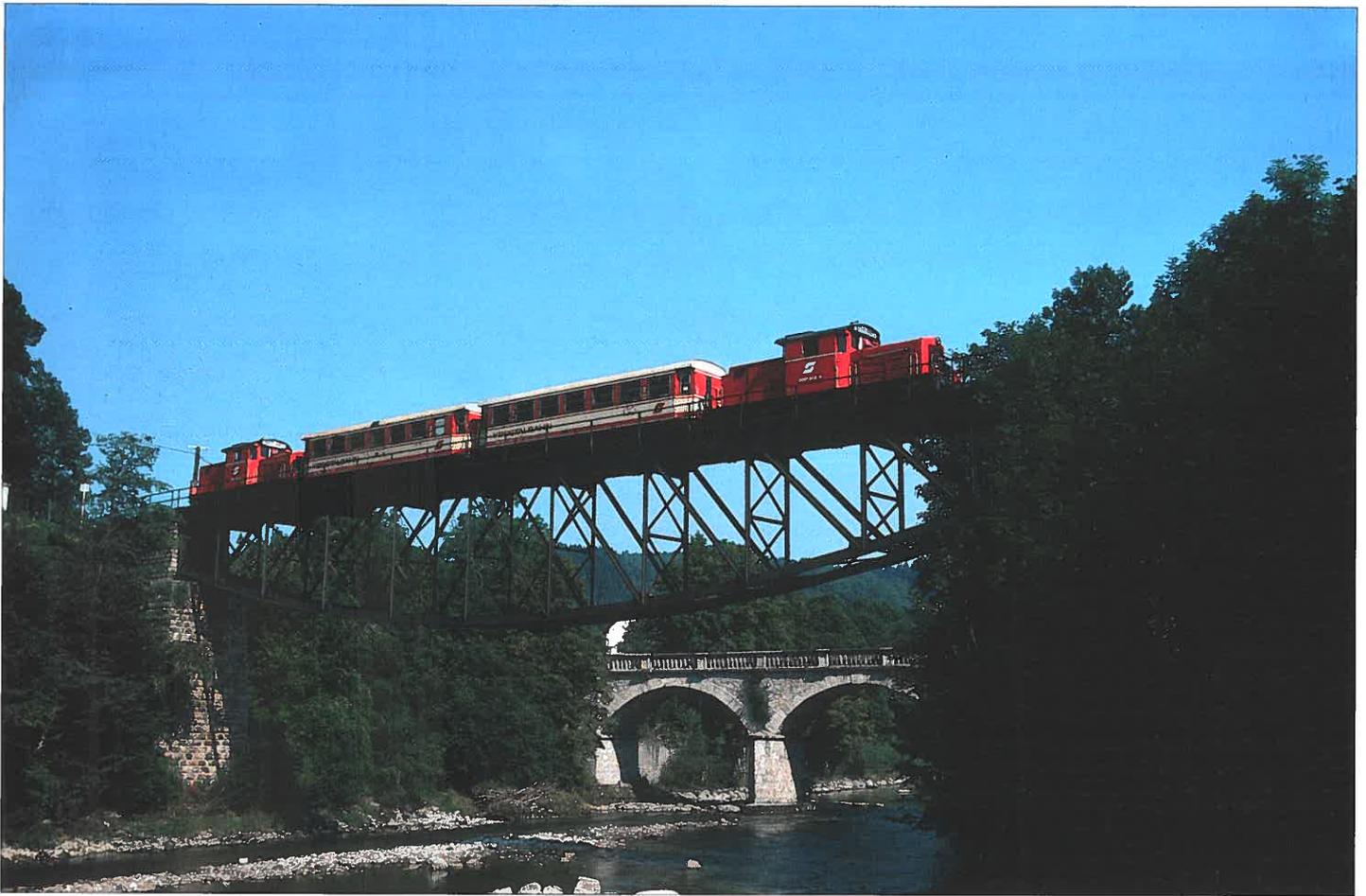
#### Treibach

2091.02  
2091.10

#### Zell am See

2091.03  
2091.07

Vereinzelt waren die Lokomotiven auch für einzelne Monate bei anderen Bahnen im Einsatz, z.B. die 2091.07 vom 5.5.1966 bis zum 21.8.1966 bei der Bregenzerwaldbahn in Bregenz, vermutlich weil eine der vier dortigen Stammdiesellokomotiven 2095.04-07 für eine Hauptausbesserung oder Unfallreparatur in St. Pölten in der Hauptwerkstätte weilte. Da auf der Bregenzerwaldbahn an Werktagen mindestens drei Dieselloks benötigt wurden, mußte man je-



ÖBB-Ybbstalbahn: 2091 005 und 2091 010 am 30.7.1990 in Gstadt.

weils eine vierte Lok als Reserve aus einem anderen Teil Österreichs nach Vorarlberg bringen, wenn eine der 2095er längere Zeit in der Hauptwerkstätte weilte. Die beiden 2091.03 und 07 auf der Pinzgauer Lokalbahn dürften sich aus dem größeren Lokomotivbedarf während der dortigen Kraftwerksbauten der Sechzigerjahre erklären, wobei man ihnen neben leichteren Verschub- vor allem Personenzugsleistungen übertrug, um Kapazitäten von 2095ern für den Güterverkehr mit Rollwagen freizubekommen. Damals befanden sich als Stammlokomotiven die 2095.01, 02, 03 und 11 in Zell am See.

Die klassische Garnitur eines von einer 2091er bespannten Personenzuges im Waldviertel oder Ybbstal bestand in der Regel aus einem Gepäck- und zwei bis drei zweiachsigen Per-

sonenwagen, auch im Gurktal, doch wurden hier in der Regel noch ein paar wenige Güterwagen mitgeführt (PmG oder GmP). Im Bregenzerwald waren die Züge in den Fünfzigerjahren noch gemischt aus Zwei- und Vierachsern zusammengestellt und teilweise mit zwei 2091ern bespannt, auf der Pinzgauer Lokalbahn wurden seit dem Zweiten Weltkrieg die Personenzüge in der Regel aus zwei bis vier Vierachsern gebildet je nach Jahres- und Tageszeit. Grenzen setzte bergwärts aber die beschränkte Zugkraft der 2091er.

Nach der Einstellung des Personenverkehrs 1958 auf der Gurktalbahn wurde die 2091.10 ins Waldviertel nach Gmünd abgegeben, für den bis 1972 bestehenden Güterverkehr verblieb allein die 2091.02 in Treibach-Althofen. Mit guter Pflege konnte sie offenbar die nicht

mehr täglich geführten Güterzüge der Reststrecke nach Strassburg im Gurktal noch alleine bewältigen.

Von Zell am See gelangte die 2091.03 ebenfalls nach Gmünd, so daß dort nun ebenfalls drei 2091er im Personenverkehr eingesetzt werden konnten, zumal man dort mit der 2095.12 zu jenem Zeitpunkt auch nur eine der großen Dieselloks für die Bedienung von drei Schmalspurstrecken zur Verfügung hatte.

Dafür war das Waldviertel bis in die heutige Zeit ein Refugium des Dampfbetriebs bei den ÖBB und daher bei Eisenbahnfreunden immer ein beliebtes Reiseziel!

Die 2091.06 war bei einem Brand in Grabenegg-Rainberg 1973 schwer beschädigt und später abgebrochen worden. Sie war die erste der 12 Loks, die damals ausgeschieden ist.



ÖBB-Ybbstalbahn: 2091 004 am 12.4.1988 im Bahnhof Blatau.



Öchsle: 137 343 (ex ÖBB 2091 012) am 29.7.1997 in Ochsenhausen.



ÖBB-Ybbstalbahn: 2091 009 am 19.5.1991 im Abzweighbahnhof Gstadt.

### Die Umbauten in der letzten Zeit im ÖBB-Einsatz ab 1980

Die Lokomotiven der Reihe 2091 wurden in den Siebziger- und Achtzigerjahren auf die Standorte Waidhofen, Ober Grafendorf und Gmünd verteilt, wobei in Waidhofen mit in der Regel fünf 2091 die grösste Flotte stationiert war. Vereinzelt kam es nach wie vor zu den bereits beschriebenen Aushilfen auf der Pinzgauer Lokalbahn und der Bregenzerwaldbahn. Die 2091.01 aus St.Pölten weilte so z.B. zwischen 1981 und 1983 längere Zeit in Bregenz, da durch die Einstellung des größten Teils der Bregenzerwaldbahn damals nur noch ein Restbetrieb auf fünf Kilometern Strecke von Bregenz bis Kennelbach abgewickelt wurde, wofür in

der Regel die 2095.07 verwendet wurde. Um die 2095.06, die eigentlich auch noch in Bregenz stationiert war, auf anderen Bahnen mit deutlich mehr Verkehr einsetzen zu können, hatte man als Reservelok die 2091.01 nach Vorarlberg gebracht. Nach der Einstellung des Gesamtverkehrs war diese Lok dann auch die allerletzte ÖBB-Schmalspurlok der BWB überhaupt und besorgte den Verlad aller noch anderswo benötigten Wagen in Bregenz-Vorkloster, bis sie sich dann selber auf einem Transportwagen verladen wieder aus Vorarlberg verabschiedete.

Als erste Lok der Reihe erhielt die 2091.09 im Jahr 1979/80 eine grundlegende Hauptausbesserung, aus welcher sie im Sommer 1980

wieder wie eine fabrikneue Lok nach Gmünd abgeliefert wurde. Ich habe die Lok damals gesehen und war über den tadellosen Zustand begeistert. Neu hatte sie einen niedrigeren, neu erstellten Gepäckraumvorbau erhalten, der von der Größe und den Hauptmaßen in etwas dem Motorvorbau entspricht und die Lokomotive symmetrischer erscheinen ließ. Ebenfalls neu hatte man beige-farbene Zierlinien auf halber Höhe des Führerhauses rund um die Lok herum angebracht, welche die Lok etwas länger erscheinen ließen.

Auch die 2091.10 und 2091.11 erhielten in der Folge einen neuen Gepäckvorbau, doch hatte man bei diesen Loks die früheren Hauptabmessungen beibehalten. In den Waidhofener

## ÖBB Diesellokomotiven 2091.01 bis 2091.12

| ÖBB     | Reichsbahn | BBÖ       | Herst./Bj./FNr.       | Aktueller Standort/Einsatz                    |
|---------|------------|-----------|-----------------------|---|
| 2091.01 | 137.332    | 2041.01/s | Simm/ÖSSW 1936/65655  | ÖGLB, Payerbach (Wrack)                       |
| 2091.02 | 137.333    | 2041.02/s | Simm/ÖSSW 1936/656566 | WSV, Heidenreichstein (HU)                    |
| 2091.03 | 137.334    | 2041.03/s | Simm/ÖSSW 1936/65689  | club 760, Mauterndorf; noch in Betrieb        |
| 2091.04 | 137.335    | 2041.04/s | Simm/ÖSSW 1936/65690  | BWB, Bezau (Ersatzteilspender)                |
| 2091.05 | 137.336    | 2041.05/s | Simm/ÖSSW 1936/65691  | verschrottet (01.02.1992)                     |
| 2091.06 | 137.337    | 2041.06/s | Simm/ÖSSW 1936/65692  | verschrottet (29.11.1973)                     |
| 2091.07 | 137.338    | 2041.07/s | Simm/ÖSSW 1936/65693  | ÖBB-Nostalgie, Waldviertel; noch in Betrieb   |
| 2091.08 | 137.339    | 2041.08/s | Simm/ÖSSW 1940/66763  | BWB, Bezau-Bersbuch; noch in Betrieb          |
| 2091.09 | 137.340    | 2041.09/s | Simm/ÖSSW 1940/66764  | ÖBB-Nostalgie, Waidhofen; noch in Betrieb     |
| 2091.10 | 137.341    | 2041.10/s | Simm/ÖSSW 1940/66765  | Döllnitztalbahn, Mügeln; noch in Betrieb      |
| 2091.11 | 137.342    | 2041.11/s | Simm/ÖSSW 1940/667660 | ÖBB-Nostalgie, Ober Grafendorf; n. in Betrieb |
| 2091.12 | 137.343    | 2041.12/s | Simm/ÖSSW 1940/66767  | Döllnitztalbahn, Mügeln; noch in Betrieb      |



**ÖBB-Krumpe (Wieselburg-Gresten):** 2091 004 am 25.10.1989 an der Halte- und Ladestelle Wolfpassing. Dieser Streckenteil wurde mittlerweile auf 1435 mm umgespurt.

Stammlokomotiven der Siebziger- und Achtzigerjahre (2091.07, 08, 10, 11, 12) wurde Warnhalteanlagen eingebaut, die auch bei abgestelltem Motor für eine konstante Mindesttemperatur der Kühlwassers sorgten. Erkennbar waren die umgebauten Loks u.a. an einem Abgaskamin zwischen den Frontscheiben an der Lokrückseite. Auch in jener Zeit wurden sogenannte Typhone zur Abgabe von Hupsignalen montiert.

Trugen die Lokomotiven bisher ein sehr gefälliges Nummernschild mit erhabenen ausgeführten Ziffern an den Seitenwänden, so wurde nun mit Einführung der Computernummern die Beschriftung auf Klebeziffern und das (damals neue) ÖBB-Symbol geändert.

Als interessante Details erwähnenswert sind die im Winter bei den meisten Loks der Reihe

2091 montierten kleinen Schneepflüge und die teilweise über den Kühlergrill übergezogenen Kühlerfrostschutzhauben. Im März 1986 konnte ich die 2091.02 und 03 mit solchen »Schutzmänteln« ausgerüstet im Winterbetrieb erleben.

Die Ablösung der 2091er aus dem Personenverkehr erfolgte auf der Ybbstalbahn und im Waldviertel u.a. durch die Lieferung der Dieseltriebwagen der Reihe 5090, von denen in den achtziger und neunziger Jahren für die verbliebenen vier ÖBB-Schmalspurbetriebe insgesamt 17 Triebwagen in drei Serien beschafft worden sind. Bei der »Krumpe« erfolgte die Abstellung in etwa zeitgleich mit der Aufgabe des Personenverkehrs zwischen Wieselburg und Gresten. Dieser Streckenteil wurde erst vor kurzem auf Normalspur umgebaut, weil es zu

einer enormen Frequenzsteigerung im Güterverkehr gekommen war, was die Investition in den Umbau offenbar rechtfertigte. Auch heute findet dort nur noch Schienengüterverkehr statt.

#### **Verbleib der ÖBB-Reihe 2091 nach deren Ausmusterung**

Die zwölf Diesellokomotiven haben inzwischen alle den planmäßigen Dienst bei den ÖBB quittiert und teilweise eine neue Aufgabe bei der ÖBB-Nostalgieabteilung oder bei Museumsbahnen gefunden. In der Tabelle werden die wichtigsten Daten der 2091.01-12 kurz zusammengefaßt, wobei neben den Herstellerangaben die verschiedenen Betriebsnummern der drei Verwaltungen und am Schluß auch der Verbleib und die Stationierung im Frühjahr 2002 angegeben wird.



**ÖGLB:** 2091 008 am 19.5.1991 im Bahnhof Kienberg-Gaming.



**Bregenzerwald-Museumsbahn:** 2091 008 + 2091 004 am 26.5.1996 in Bezau.



ÖBB-Ybbstalbahn: 2095 010 (links) und 2091 004 am 12.4.1988 im Bahnhof Lunz am See.

**2091.01:** Diese Lok war nach ihrem Gastspiel bei der Bregenzerwaldbahn wieder nach Ober Grafendorf zurückgekehrt, wo sie am 1.8.1988 ausgemustert und als Ersatzteilsponder ausgeschlachtet wurde. Die Reste (Lok ohne Motor und Getriebe) wurde als Schaustück an die »Österreichische Gesellschaft für Lokalbahnen« verkauft und steht noch heute als Wrack im Bahnhof Payerbach der Höllentalbahn.

**2091.02:** Sie war noch bis am 1.5.1998 in Gmünd auf der Waldviertelbahn beheimatet, bevor sie in St. Pölten ausgemustert und als Ersatzteilsponder an den Geschäftsbereich der ÖBB-Nostalgie abgegeben wurde. Anschließend wurde sie an den Club 760 verkauft, wo man die Lok einerseits als Ersatzteilsponder für die 2091.03 verwenden wollte, aber auch eine Aufarbeitung als betriebsfähige Lok in Erwägung zog. Die Lok verblieb aber noch in Ober Grafendorf und wurde schließlich im Herbst 2001 an einen Privatmann verkauft, der sie auf den Nordstrecken der Waldviertelbahnen aufgearbeitet wieder in Betrieb nehmen möchte.

**2091.03:** Diese Lok war nach den letzten Einsätzen auf der Waldviertelbahn und auf der »Krumpe« 1990 an den Club 760 verkauft worden, der die Lok zuerst im ÖBB-Letztszustand auf der Taurachbahn Mauterndorf-St. Andrä einsetzte. Als sich die Gelegenheit der Aufarbeitung in der ÖBB-Zugförderungsstelle Zell am See bot, wurde die Lok dorthin überstellt. In Gemeinschaftsarbeit zwischen einigen Aktiven aus dem Club 760 und Unterstützung durch einige Bundesbahner wurde sie einer gründlichen Hauptausbesserung unterzogen. Dabei wurde sie technisch revidiert und optisch in den Zustand der frühen Sechzigerjahre mit karminrot/beiger Farbgebung zurückversetzt.

Als ein wahres Schmuckstück trat sie in der Folge in den Jahren 1999/2000 eine Tour zu allen noch existierenden ÖBB-Schmalspurstrecken an und wurde durch etliche Sonderfahrten in ganz Österreich bekannt. Nun wieder auf der Taurachbahn des Club 760 stationiert, kommt sie im Sommer an einigen Tagen vor den Personenzügen der Taurachbahn zum Einsatz und dient auch als Reservelok.

**2091.04:** Diese Lokomotive wurde bis ca. 1995 auf der »Krumpe« eingesetzt und war unter anderem noch bis zur Einstellung für den planmäßigen Personenverkehr zwischen Wieselburg und Gresten in Verwendung. Danach wurde sie abgestellt und gemeinsam mit der 2091.08 an die Bregenzerwald-Museumsbahn nach Bezau verkauft, wo sie derzeit als Ersatzteilsponder abgestellt ist. Es war im Gespräch, sie als Denkmal in Kennelbach bei Bregenz aufzustellen, doch ist bislang noch nichts entschieden.

**2091.05:** Sie wurde bis 1992 auf der »Krumpe« eingesetzt, wo sie gemeinsam mit der 2091.04 zwischen Ober Grafendorf und Gresten unterwegs war. Nach einem schweren Unfall mit einem Lastrkraftwagen auf einem Bahnübergang wurde die Lok 1992 abgestellt und in der Folge ausgemustert. Sie stand noch eine Weile zusammen mit 2091.10 und 2092.01 auf dem Gelände der ÖBB-Hauptwerkstätte in St. Pölten, bis sie schließlich abgebrochen wurde. Einige Tauschteile dieser Lok dürften noch in St. Pölten oder Ober Grafendorf existieren.

**2091.06:** Dieses damals auf der »Krumpe« eingesetzte Fahrzeug fiel am 6. 8. 1973 in Grabenegg-Rainberg einem Fahrzeugbrand zum Opfer und wurde anschließend ausgemustert. Offenbar stand sie noch längere Zeit als Wrack

herum, bis sie schließlich als erste ihrer Reihe abgebrochen wurde.

**2091.07:** Diese 2091er war bis um 1990 eine der Stammlokomotiven der Ybbstalbahn und wurde in den Neunzigerjahren auf die Waldviertelbahn nach Gmünd überstellt, um als Reservelok und für leichtere Züge vor allem auf dem Südast nach Groß Gerungs zum Einsatz zu kommen. Fallweise wurde die Lok auch (bei Ausfall eines Triebwagens der Reihe 5090) zusammen mit einem Vierachspersonenwagen im Personenverkehr Verwendung. Nach Übertragung der Lok zur Geschäftseinheit ÖBB-Nostalgie war der Planverkehr eher die Ausnahme, und die Lok kam nun vor allem noch für Sonderfahrten zum Einsatz, zum Teil auch vor leichten Arbeits- und Bauzügen. Heimatbahnhof ist nach wie vor Gmünd NÖ. Aktuell ist sie an den Waldviertler Schmalspurbahnverein (WSV) verliehen und kommt hauptsächlich zwischen Heidenreichstein und Alt Nagelberg zum Einsatz. Einen letzten größeren Auftritt hatte die Lok zu Pfingsten 2001, als es auf den Waldviertler Schmalspurbahnen vor der Einstellung des Planpersonenverkehrs durch die ÖBB nochmals diverse Sonderfahrten gab.

**2091.08:** Diese Lok wurde bis 1995 auf der Ybbstalbahn eingesetzt und war zwischendurch auch an die ÖGLB auf die Ybbstalbahn-Bergstrecke nach Kienberg/Gaming vermietet und später auch an die Pinzgauer Lokalbahn nach Zell am See ausgeliehen. Dann wurde sie gemeinsam mit der 2091.04 an die Bregenzerwald-Museumsbahn nach Bezau verkauft, wo sie als die sich in besserem technischem Zustand befindliche Lok für die Aufarbeitung ausgewählt wurde. Sie steht heute nach einer Revision zwischen Bezau und Bersbuch im Bre-



ÖBB-Waldviertelbahnen: 2091 009 am 12.10.1985 in Gmünd/NÖ. Links im Bild eine ÖBB-Normalspurdraisine.

genzerwald (wechselweise mit den Dampflokomotiven U 25 und Uh 102) vor den Personenzügen im Einsatz.

**2091.09:** Nachdem die Lok seit den Sechzigerjahren bis zum Januar 1992 im Waldviertel im Einsatz stand, kam sie noch gegen Ende des Einsatzes der Reihe 2091 ins Ybbstal nach Waidhofen, wo sie inzwischen die einzige Lokomotive dieser Reihe geworden ist. Dem Geschäftsbereich ÖBB-Nostalgie zugeteilt, kommt sie fallweise bei Sonderfahrten auf der Ybbstalbahn zum Einsatz.

**2091.10:** Diese Lok ist bis 1998 als langjährige Stammlokomotive der Ybbstalbahn nach Ablösung durch die Triebwagen der Reihe 5090 auf die »Krumpe« überstellt und dort noch vereinzelt eingesetzt worden. Ende 1998 wurde sie dann von der Döllnitzbahn Oschatz-Mügeln

käuflich erworben und in St. Pölten noch einer Hauptausbesserung mit Neulackierung in einer Art »Pop-Design« in Lila und Türkis-Blau unterzogen. Dabei wurde die Lok auch von 760 auf 750 mm umgespurt und anschließend nach Mügeln überstellt. Dort kommt sie (als VT 199.030 bezeichnet) vor allem im Schüler- und nun auch im planmäßigen Personennahverkehr zum Einsatz, fallweise zusammen mit einem ehemaligen ÖBB-Mariazellerbahn Vierachspersonenwagen in Spantenbauweise. Kürzlich ist mit der 2091.12 sogar noch eine Schwesterlok in Mügeln eingetroffen.

**2091.11:** Diese ÖBB-Lok stand bis zum 1. Mai 1998 auf der Ybbstalbahn im Einsatz, bis auch sie ausgemustert und dem ÖBB-Geschäftsbereich Nostalgie zugeteilt wurde. Neu wurde sie im Rundschuppen in Ober Grafendorf sta-

tioniert, von wo aus sie für Sonderfahrten auf der Krumpe und der Mariazellerbahn eingesetzt werden kann. Ob sie irgendwann wieder in eine historische äußere Form rückgebaut und in grüner oder rot/beiger Farbe umlackiert wird, ist derzeit noch nicht klar. Immerhin steht mit dieser Lok in Ober Grafendorf eine einwandfrei funktionierende Vertreterin dieser interessanten Reihe in der zuletzt bei den ÖBB üblichen Farbgebung zur Verfügung.

**2091.12:** Die 2091.12 wurde im Mai 1995 von Waidhofen (Ybbstalbahn) nach St. Pölten Alpenbahnhof umstationiert, von wo diese Lok dann am 1. Juli 1995 zur Öchsle-Museumsbahn Warthausen-Ochsenhausen in Baden-Württemberg verkauft wurde. Auf 750 mm-Spurweite umgespurt kam sie vor leichteren Personen- und Bauzügen zum Einsatz. Sie wur-



ÖBB-Waldviertelbahnen: 2091 002 am 12.10.1985 in Groß Gerungs.



Döllnitzbahn: Seitenansicht der 199 030 (ex ÖBB 2091 010).

Foto: Walter Stramitzler



ÖBB-Ybbstalbahn: 2091 008 und 2091 010 am 30.7.1990 mit Regionalzug bei Ederlehen (Flügelstrecke Gstadt-Ybbsitz).

de dort zum »ÖBB VT 137.343« (analog ihrer einstigen Reichsbahnnummer) und traf auf zwei Spantenvierachspersonenwagen ex Mariazellerbahn und drei via Waldenburgerbahn zum Öchsle gelangten Haubendachpersonenwagen ex ÖBB. Auch etliche Güterwagen ex Brengenerwaldbahn und die Reste der ex ÖBB-Dampflok 298.14 (U 14) führten in Ochsenhausen fast schon zu einem österreichischen Familientreffen. Aufgrund von vereinsinternen Turbulenzen kam es in der Folge zur Abgabe dieser Lok an die Döllnitzbahn nach Mügeln, wo sie seither als VT 199.031 gemeinsam mit der 2091.10 im Schülerverkehr Verwendung findet. Sie ist ebenfalls in den Farben türkis-lila lackiert, allerdings gerade in umgekehrter Abfolge als die 2091.10. Über Farbenschema läßt sich streiten, doch immerhin kommen die beiden Lokomotiven in Sachsen noch zum regelmäßigen Einsatz.

Soweit die aktuelle Situation in Bezug auf den Verbleib der zwölf Lokomotiven. Abschließend noch einige interessante Details aus der Fahrzeuggeschichte.

Während der gesamten Dienstzeit kamen gemäß heutigem Wissensstand nie 2091er auf der ÖBB-Steyrtalbahn (Garsten-Klaus) und der ÖBB-Vellachtalbahn (Kühnsdorf-Eisenkappel) zum Einsatz. Diese beiden 760 mm-Strecken der ÖBB blieben bis zu ihrer Stilllegung im Februar 1982 bzw. Mai 1971 reine Dampfstrecken, sieht man vom Einsatz von HF-130-C Diesellokomotiven der Reihe 2092 beim Verschub im Bahnhof Völkermarkt/Kühnsdorf ab. Auf allen anderen sechs 760 mm-Strecken bzw. Netzen der ÖBB waren die 2091er hingegen während Jahren anzutreffen.

Vom 31.8. bis 13.10.1958 befand sich die 2091.12 der ÖBB zudem leihweise auf der eigentlich elektrischen Lokalbahn Mixnitz-St. Erhard in der Steiermark, da nach einem Hochwasser mit massiven Schäden eine Lok für Bauzugfahrten und die Neuelektrifizierungsarbeiten benötigt wurde. Anschließend ging sie an ihre damalige Heimatdienststelle St. Pölten zurück.

Die heute dem club 760 gehörende 2091.03 wiederum ist (wie bereits früher erwähnt) auf der Taurachbahn in Mauterndorf stationiert und kann daher fallweise auch auf der an die TB anschließenden Muraltalbahn der Steiermärkischen Landesbahnen vor Sonderzügen zum Einsatz kommen.

#### Einsatz der LGB-Modellneuheit auf der Gartenbahnanlage

Mit dem LGB-Modell dieser originellen und interessanten ÖBB-Diesellokreihe ist es nun nach vielen Jahren möglich, gemeinsam mit den etwas moderneren Diesellokomotiven der ÖBB-Reihe 2095 und der Dampflok der Reihe U (298.53) sowie zahlreichen (zum Teil früher produzierten) Wagenmodellen den Betrieb auf verschiedenen ÖBB-Schmalspurstrecken nachzustellen.

Der zweiachsige Personenwagen mit Tonnendach und der ÖBB Nummer 3867 ist eine weitere interessante Bereicherung des Programms und hatte lange gefehlt. Zwar gab es bereits mehrere zweiachsige Barwagen der Steyrtal-, Waldviertel- und Ybbstalbahn, doch die zur Bildung eines Zuges nötigen »normalen« Wagen sind ebenfalls wichtig. Zwar würde man sich über einen neuen, maßstäblich langen Personenwagen der ÖBB freuen, doch

diese auf dem alten (kurzen) Zillertalbahn-Wagen als Farbvariante entstandenen Wagen sind auch so eine Bereicherung des ÖBB-Wagenangebots von LGB. Vielleicht kommt ja doch irgendwann noch ein maßstäblich langer ÖBB-Wagen ins Programm? Die Fülle an Varianten, die sich zum Beispiel aus einem normalen Vierachser realisieren ließe, ist enorm! Ohne Probleme ließen sich mehr als ein Dutzend Farbkombinationen herstellen.

Bei der 2091er wurden lange gehegte Wünsche wahr, vielleicht auch einmal bei den Personenwagen. Und dann könnte man gleich einen gemischten Personen/Gepäckwagen dazu herstellen, denn ein ÖBB-Gepäckwagen fehlt bis heute auch noch!

#### Quellen/Literaturhinweise

ZEUNERT'S SCHMALSPURBAHNEN, diverse Bände. Artikel zum Thema in Band 19.

LGB DEPESCHE, diverse Ausgaben mit Artikeln zu österreichischen Schmalspurstrecken. »Schmalspurig durch Österreich«; Krobot/Slezak/Sternhart, Slezak-Verlag, Wien 1961/75/84/93

»Renaissance der Schmalspurbahn in Österreich«; Slezak/Sternhart, Slezak-Verlag, Wien 1986

»Schmalspurbahn Aktivitäten in Österreich«; Markus Strässle, Slezak-Verlag, Wien 1997

Buchreihe »Bahn im Bild«, diverse Bände; Peter Wegenstein, Pospischil-Verlag Wien

»Dokumentation zur Reihe 2091«, Arge S.-Info; Herwig Gerstner, Wels (A)

»Dokumentation/Datenblätter Reihe 2091«; Walter Stramitzer (Eigenverlag), Wien (A)

Diverse Monographien zu einzelnen Strecken/Sammlung Markus Strässle



ÖBB-Ybbstalbahn: 2091.08 mit vorgebauter Schneepflugschar und 2095.10 am 14.3.1982 in Lunz am See.



Döllnitzbahn: 199 030 (ex ÖBB 2091 010) mit Personenzug der sächsischen Schmalspurbahn.

Foto: Walter Stramitzer

# Ruheständlers Gartenbahn

Benno Fuchs

Im Jahre 1982 wurde ich Abonnement der Zeitschrift LGB DEPESCHE. Erst heute als Ruheständler in der Lage in meinem Garten eine LGB-Anlage aufzubauen. Die eingleisige Anlage für Dampfbetrieb führt vom »Schönweiler Tal« hinauf zur »St.Ritas Höhe« und von dort wieder hinab nach Schönweiler. Die Streckenlänge beträgt insgesamt ca. 38 Meter. Der Höhenunterschied beträgt von Schienenoberkante (SO) Bf. Schönweiler bis Haltepunkt Rita 320 mm. Als Bezugspunkt für die Höhe wurde eine Tunnelröhre fixiert, Länge 1050 mm, relativ kurz, weil ich die Züge nicht im Tunnel »verstecken« möchte. Der Reiz für mich liegt im Hineinfahren und Herauskommen des Zuges aus beziehungsweise in den Tunnel. Außerdem kann das Gleisstück innen problemlos gereinigt werden. Nachteil: Nur in geraden Gleisabschnitten einsetzbar, Die Tunnelröhre besteht aus einem Stück Sickerrohr aus blauem Polyester, wie es im Straßenbau für die Entwässerung verwendet wird. Aus einem beschädigten Abfallrohr konn-

te ich noch 1000 mm intakte Tunnelröhre gewinnen. Die 1 mm breiten Sickerschlitze im oberen Bereich des Rohres habe ich mit Kaltbitumen abgedichtet. Dieser Vorgang muß zweibis dreimal wiederholt werden. Der Anstrich sickert durch und gibt der Röhre im Inneren ein natürliches Aussehen (Verrußung!). Zur Erreichung des Regellichtraums für den Maßstab 1:22,5 habe ich die waagerechte Rohrsohle mit einer 30 mm starken Bohle aufgefüllert. Die Portale wurden in Beton gegossen, an den Rohrenden angefügt und mit dauerelastischer Fugendichtmasse abgedichtet.

Die Remise für Waggons besteht aus armiertem, U-förmigen Beton. Dazu wurden zuvor drei Teile gegossen, sowie einem zweiflügligen Blechtor mit EKS-Vorhängeschloß.

Die große Kehrschleife in der Mitte der Anlage verfügt über einen entsprechend der Gleisgeometrie einbetonierten Eisenkranz. Die Steigung beträgt ca. 4,3 %. Das Viadukt wurde beiderseits eingeschalt und die Bögen in verllorener Schalung aus 500 g-Konservendosen mit ein-

betoniert. Die Dosengröße paßt hervorragend zum LGB-Maßstab. Boden und Deckel wurden abgetrennt und die Dosen dann längs aufgeschnitten.

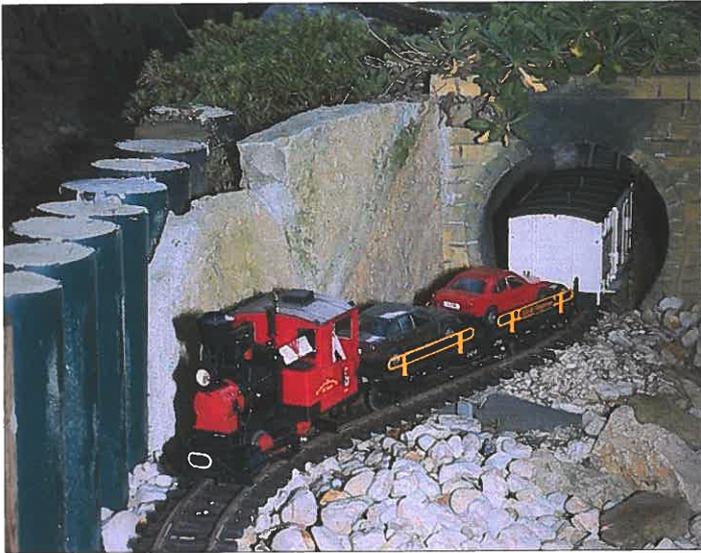
Die Strecke führt weiter über die Tunnelröhre am Bildstock St.Rita vorbei. Dort kann die Lok über Handweichen mit ihren federnden Zungen wenden. Mit Gefälle geht es dann bergab in einem 1500er Kreis über den Teich zurück zum Bahnhof Schönweiler.

Zur Überwindung des Höhenunterschiedes wurde der 1500er Kreis auf einen Rost aus doppeltem Rundeisen Ø 12 gelegt. Dieser Gleisrost wurde an sechs Stellen mit Flacheisenstützen 5/25 in Betonpfeiler einbetoniert. Als Schalung dienten Plastikentwässerungsrohre Ø 70 mm die in jedem Sanitärinstallationsgeschäft zu erhältlich sind.

Zur Entwässerung des Bahnhofsbereich Schönweiler wurde dieser Bereich auf ein ca. 15 cm starkes Kiesbett gelegt. Als vorderer Abschluß dienen Halbpalisaden, die ca. 7 cm über Wiesengrund abschließen.



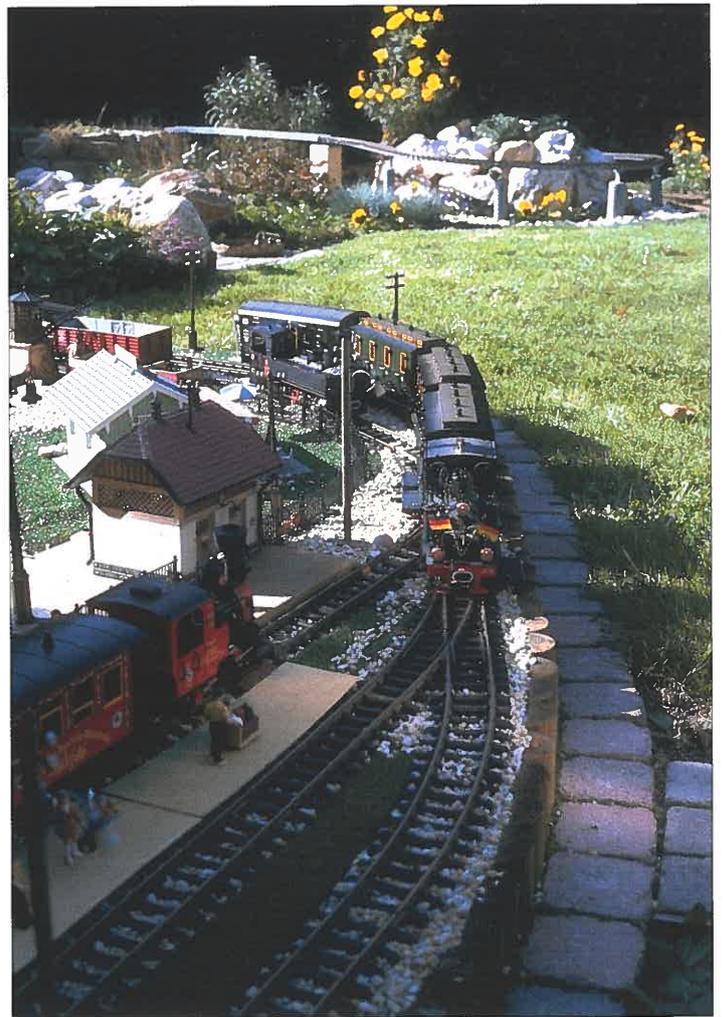
Bahnhof Schönweiler-Tal. Links unten sind die Halbpalisaden zu sehen.



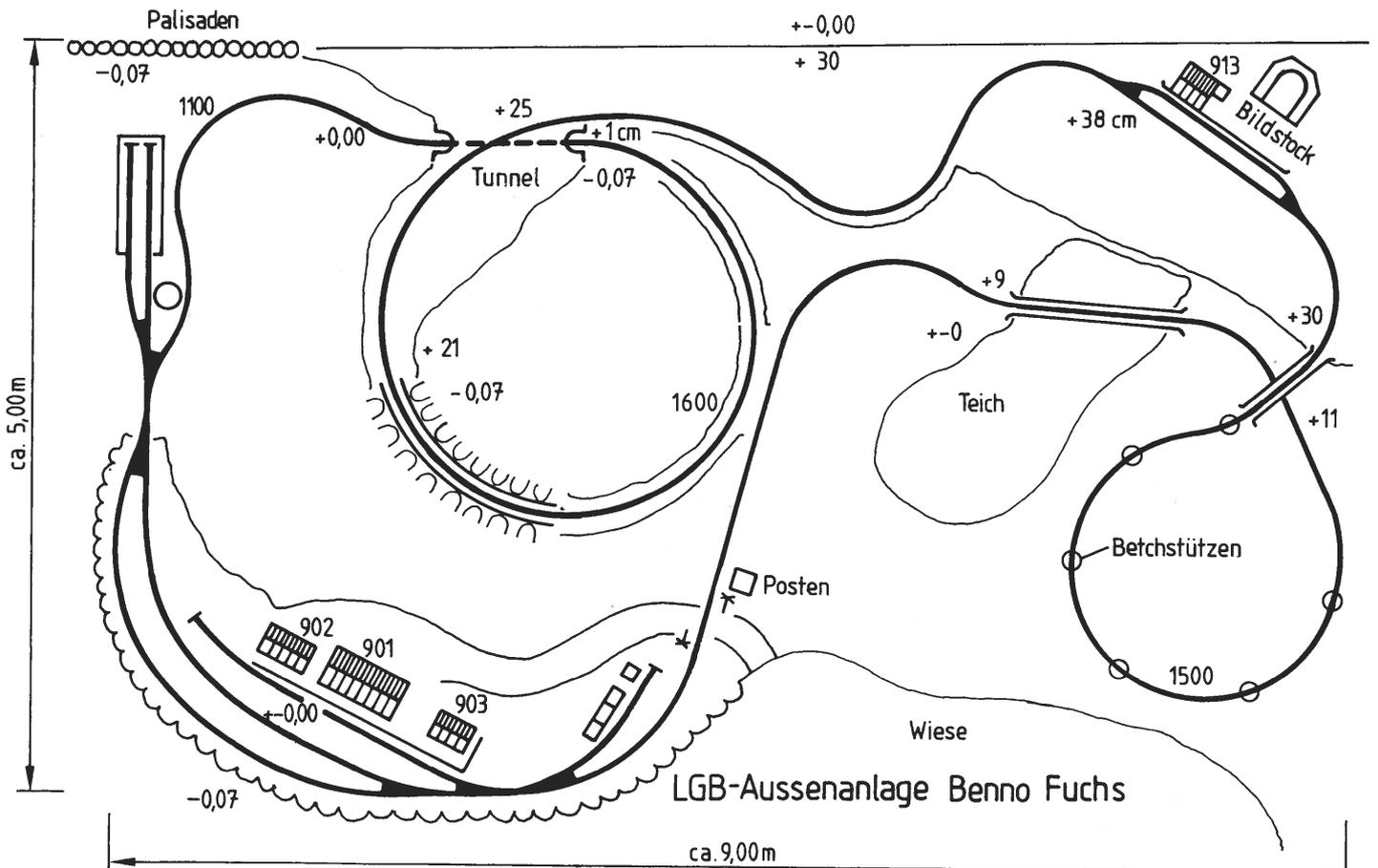
Der Zug verläßt den aus einem Sickerrohr bestehenden Tunnel.



Viadukt am Teich.



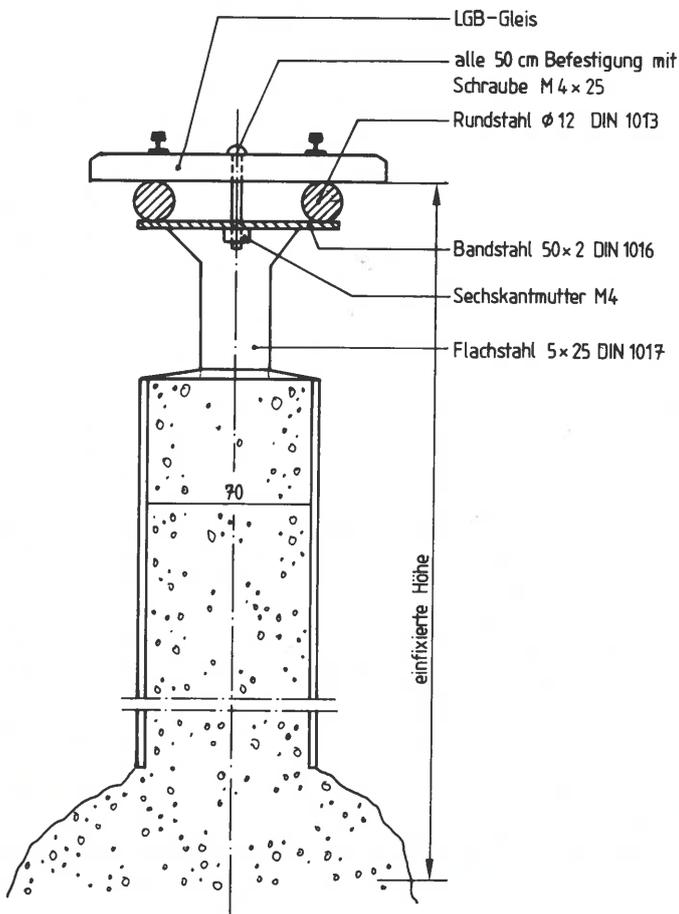
Aus St. Ritas Höhe kommender Zug bei der Einfahrt nach Schönweiler.



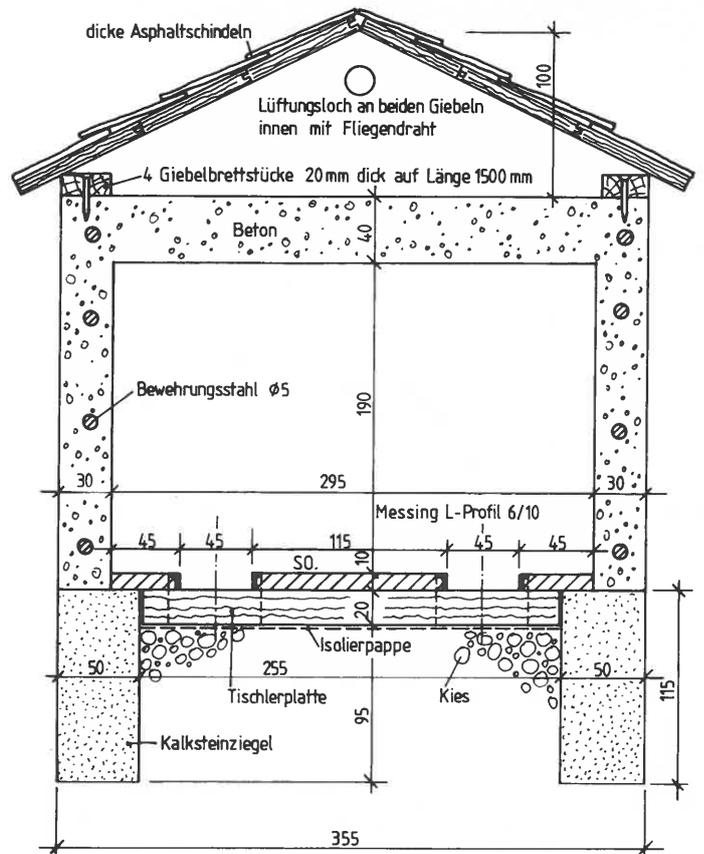


Überwindung des Höhenunterschiedes mit einer Gleisroststrecke.

### Querschnitt des Rostes für 1500 Gleisbogen



Gleisrostpfeiler für den aufgeständerten Streckenteil.



Wagonremise aus U-förmigen Beton.

Zeichnungen (3); Klaus-Joachim Schrader †

# Kleinbahn Hans-Günter Papirnik Rellinghausen- Hemmerhofen

Nach zweiundzwanzigjährigem intensiven Sammeln (ca. 20 Lokomotiven und 60 Waggonen) und vielen mobilen »Stolper über die Schienen und lasse den Zug entgleisen«-Innenanlagen, hatte ich nun endlich nach einem Umzug in ein Haus mit Garten die Möglichkeit, die LGB stationär als Außenanlage aufzubauen. Nach einer Bauzeit von nunmehr zehn Monaten möchte ich das Ergebnis meiner Arbeit in Wort und Bild vorstellen.

Zur Verfügung stand ein ca. 28 qm großes Gartenteilstück mit vorhandener Vegetation (Flieder, Ginster, Himbeere), die es zu integrieren galt. Aus Gehwegplatten und Natursteinen errichtete ich zunächst die äußere Begrenzung, da die Anlage wie ein Hochbeet gebaut werden sollte. Als Unterbau verwendete ich Dachpappe, Sand, Splitt 0,8 cm und schwere ACO-Drain-Gitterroste aus Guß, auf denen die Gleise mittels Kabelbindern fixiert und anschließend eingeschottert wurden. So liegen sie sehr fest und können sich doch den Temperaturverhältnissen anpassen.

Die Streckenführung ist ein verschlungener

Hundeknochen mit innenliegender Pendelstrecke. Vom Bahnhof Rellinghausen zweigt eine kurze Stichstrecke mit elektrisch individueller Steuerung zur zweigleisigen Abstellmöglichkeit für Ersatzzüge bzw. zum Bahnbetriebswerk ab. Von dort wäre eventuell zu einem späteren Zeitpunkt eine Anlagenerweiterung möglich. Insgesamt verlegte ich so ca. 53,5 m Gleis.

Da ich in erster Linie den fahrenden Zügen zuschauen möchte, baute mir der befreundete LGB-ler Manfred Schäper eine elektrische Steuerung mit Blockstellenschaltung und Pendelautomatik, so daß ständig vier Züge über die Strecke rollen. Dabei kommt dem Fahrbetrieb die Dauerbeleuchtung ebenso zugute wie die in jedem Blockabschnitt vorhandene Anfahr- und Bremsverzögerung.

Die Gebäude entstanden durchweg im Eigenbau nach historischen Vorbildern aus meiner Heimat Essen-Rellinghausen. Als Material kamen dabei ausschließlich 20 mm starke Styrodur-Platten und Dispersionsfarben zum Einsatz. Die Dächer schnitt ich der passenden

Struktur wegen aus 5 mm starken Parkett-Trittschall-Isolierungen. Als besonderen akustischen Gag läßt sich in die Sakristei der Stiftspfarrkirche ein Walkman einlegen. Auf diese Weise erschallt entweder original aufgenommenes Glockengeläute oder der Kirchenchor von St. Lambertus, in dem ich früher selbst Mitglied war. Da die gesamte Anlage relativ eben ist, war keine Notwendigkeit für Kunstbauten gegeben. Dennoch wollte ich nicht auf den Einsatz der Gitterbrücke verzichten, die ich vor einigen Jahren schon aus Stahlprofilen geschweißt hatte in der Hoffnung, sie irgendwann einmal auf einer Außenanlage einsetzen zu können.

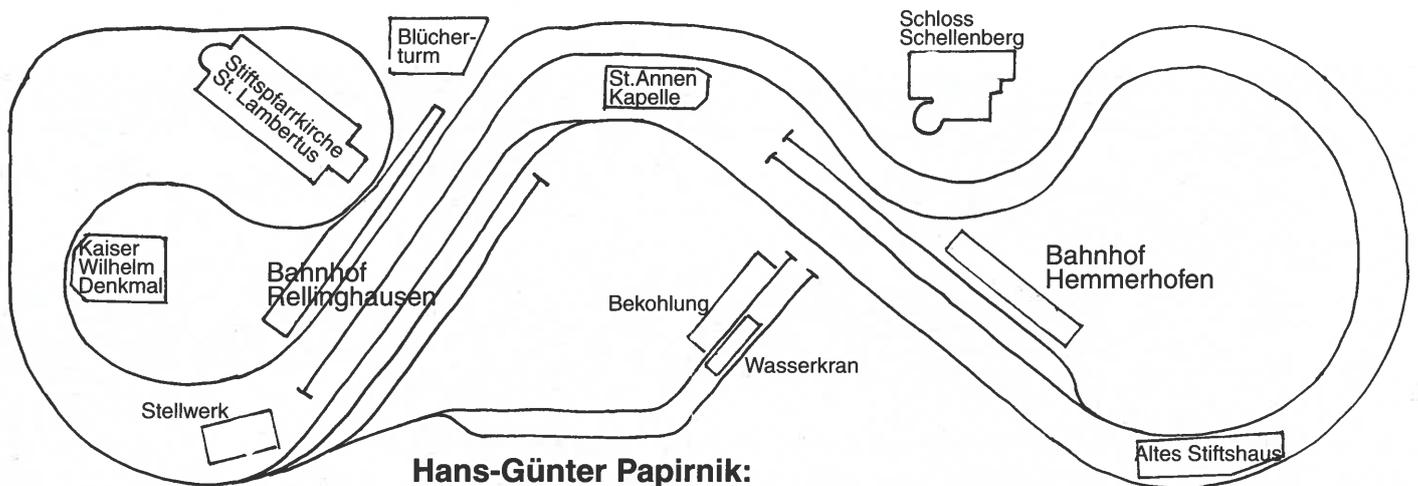
Bei den auf den Fotos erkennbaren kleineren Natursteinen handelt es sich um Originalschottersteine der ehemaligen normalspurigen Eisenbahnlinie Rütterscheid-Rellinghausen-Steele Süd, auf welcher der Personenverkehr bereits 1965 eingestellt wurde. Der endgültige Abbau erfolgte 1988. So gelangt meine Gartenanlage zu einem, wenn auch geringen, historischen Wert.



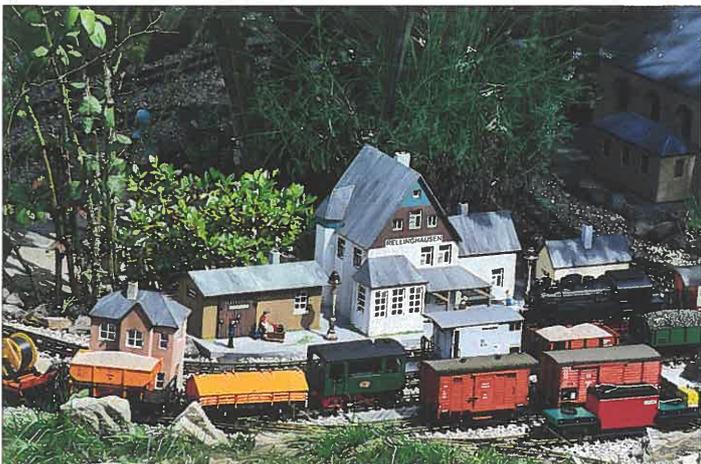
Gesamtansicht der Gartenanlage.



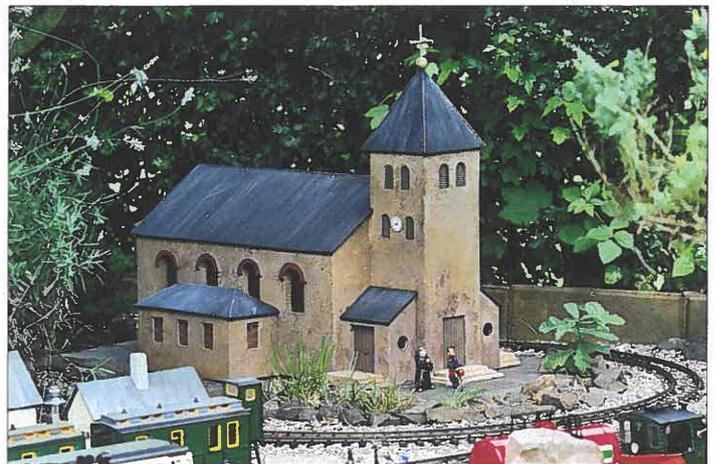
Die schon in Hinsicht auf eine zu bauende Gartenanlage vorab geschweißte Stahlbrücke.



**Hans-Günter Papirnik:  
Kleinbahn Rellinghausen-Hemmenhofen**



Bahnhof Rellinghausen zur Hauptverkehrszeit.



Stiftspfarrkirche St. Lambertus. Alle Gebäude sind selbst gebaut.



Schloß Schellenberg liegt direkt an der Bahnstrecke.

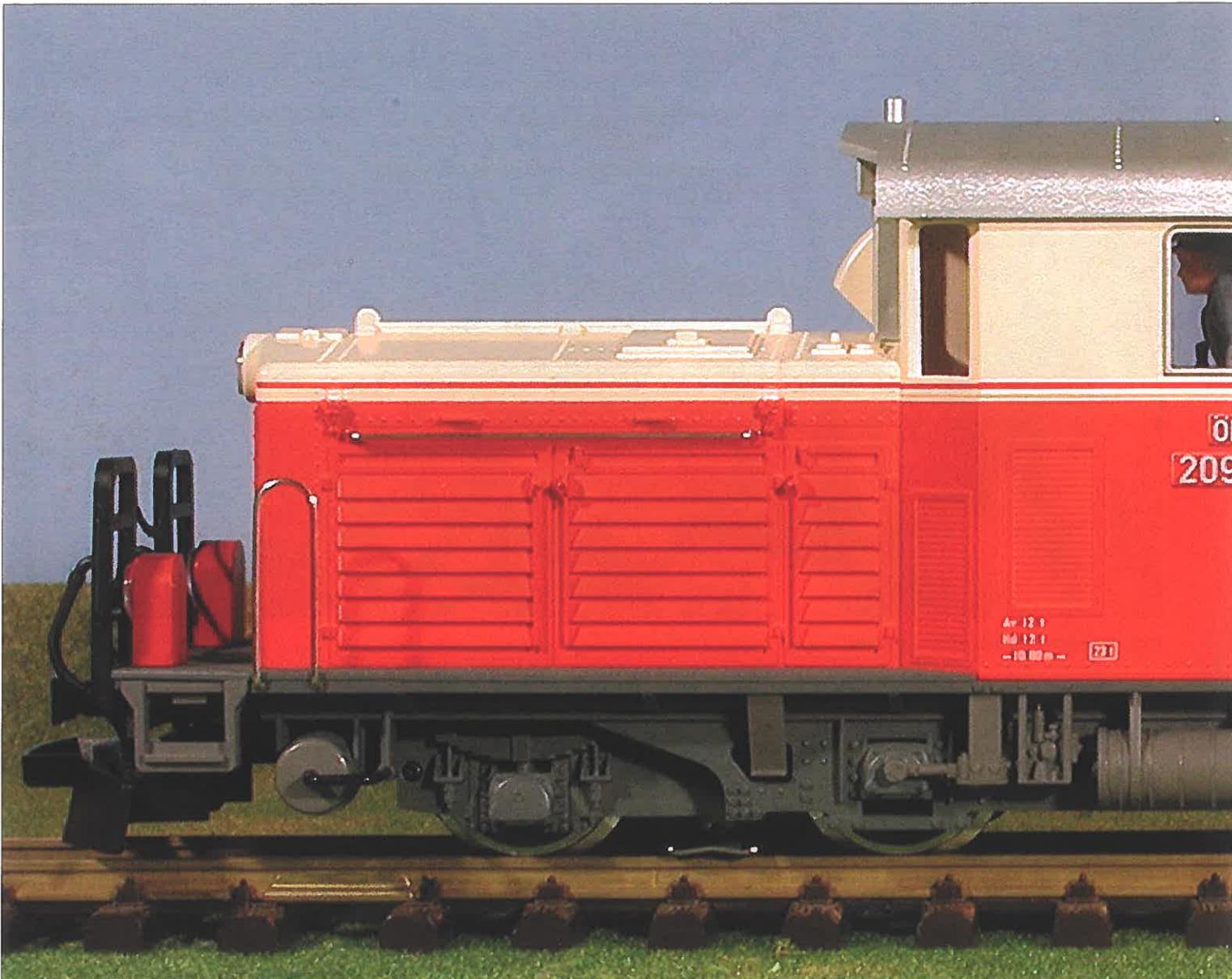
Die angepflanzten Zuckerhutfichten und Koniferenbäume passen in der Größe recht gut zu den Gebäuden und der Bahn. Der Name »Kleinbahn Rellinghausen-Hemmerhofen« ist ein reines Fantasiegebilde, da

es zwar den Bahnhof Rellinghausen, jedoch keinen mit Namen Hemmerhofen, geschweige denn eine Schienenverbindung zwischen beiden gab. Als zweiter Endpunkt der Pendelstrecke mußte ein Bahnhof her und so erklär-

te ich kurzerhand das ehemalige Restaurant »Zum Rheinischen Bahnhof« zu demselben und benannte ihn nach dem einstigen Oberhof »Hemmerhof« des Stiftes Rellinghausen und gab ihm den Namen »Hemmerhofen«.



Trassierung in Originalbahnschotter.



LGB 20520: Lange gewünscht und nun von Lehmann perfekt realisiert - die Diesellok der ÖBB-Reihe 2091.

## Ernst Paul Lehmann Patentwerk

### ÖBB-Diesellok Reihe 2091.03 (20520)

#### Modellbesprechungen von Wolfgang Zeunert

Österreich ist das Land mit vielen weithin bekannten Schmalspurdampflokomotiven, von denen einzelne Exemplare noch heute häufig in Betrieb zu sehen sind. Da ist es schon beachtlich, daß bei dieser dampfenden Konkurrenz eine Diesellok gleichberechtigt über Jahrzehnte hinweg so sehr die österreichische 750 mm-Spur-Schmalspurbahnromantik verkörpern kann - die ÖBB-Reihe 2091. Es soll hier jedoch nicht näher auf das Vorbild eingegangen werden, denn ein fundierter Vorbildartikel beschreibt die Lokreihe ab Seite 12.

Das neue LGB-Modell der 2091 fasziniert auf den ersten Blick. Dabei ist es durchaus keine kleine Lokomotive, sondern schon richtig das, was man sich als Zuglok vorstellt. Lehmann hat die Lok in der Länge exakt im Maßstab 1:22,5 gefertigt. Dadurch stimmt das äußere Erscheinungsbild perfekt.

Was fasziniert nun eigentlich so an diesem Lokdesign der dreißiger Jahre? Es sind ganz einfach die Proportionen der Lok, die Oldtimerlokanmutung

und nicht zuletzt auch die Asymmetrie der Aufbauten. Das Mittelführerhaus liegt nämlich nicht genau in der Mitte, und der Motorvorbau ist etwas länger als der Vorbau des Gepäckraums. Gepäckraum? Ja, denn zeitweilig waren diese Loks als Gepäcktriebswagen eingereicht. Der Gepäckraum ersparte die Mitführung eines Gepäckwagens. Und zum Glück hat sich Lehmann für diese Urversion entschlossen, wobei sich die beiden Schiebetüren des Gepäckraums

natürlich öffnen lassen. Lehmann hat für diese 2091 die alte beige-rote ÖBB-Lackierung gewählt, die heute noch an einer Museumsbahnlok des »club 760« im Murtal zu sehen ist. Die Reihe 2091 wurde mehrfach umlackiert, so daß weitere LGB-Modellvarianten in Zukunft zu erwarten sein dürften.

Das Äußere des Lokmodells ist auch sonst makellos gelungen. Nietreihen, angedeutete Wartungsklappen, fein ausgeführtes Stirnfrontgitter, Motorvorbauseitenwände mit Lüfterjalousien, je eine zu öffnende

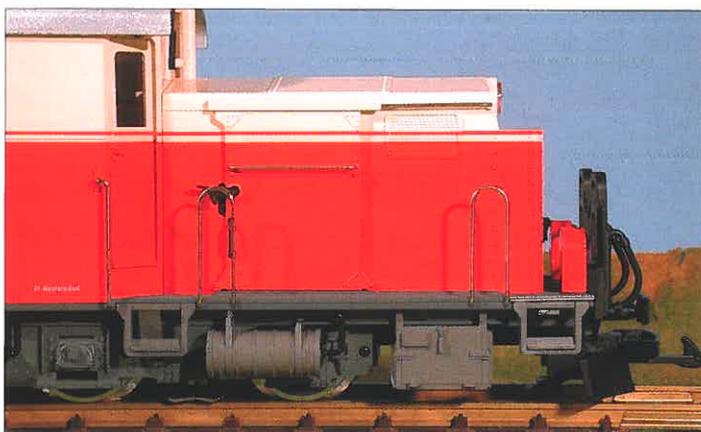


Einstiegstür zum Führerhaus an jeder Lokseite, eine Lokführerfigur und stabile, nicht gleich abbrechende Geländer aus Stahldraht an den Aufstiegen, der Kühler unter dem

Dachvorsprung des Führerhauses und die freistehenden Loklaternen ergeben einen perfekten Lokaufbau. Am grauen Lokrahmen sind zahlreiche fein gravierte De-

tails vorhanden, die von der Webasto-Führerhausheizung über feine Leitungen bis zum Luftkessel reichen. Auch die imitierten Achslager gehören dazu.

Die Reihe 2091 hat die Achsfolge 1'Bo1', also Laufachse/zweiachsiges Fahrwerk/ Laufachse. Lehmann ist bei der Konstruktion einen anderen Weg gegangen und gab der



LGB 20520: Geschlossener Gepäckraum der 2091.



LGB 20520: Geöffnete Ladetür des Gepäckraums der 2091.



**LGB 20520:** Die 2091 ist ein prachtvolles Lokmodell geworden, gleichgültig von welcher Seite man sie auch betrachtet.

Lok einen Antrieb mit zwei Motordrehgestellen, in dem je ein siebenpoliger Bühler-Motor seine Arbeit verrichtet. Ich kann die wenigen in diesem Moment vielleicht entsetzten Leser gleich beruhigen, denn man sieht die Antriebsdrehgestelle nicht. Auch auf dem engen und eigentlich von kaum jemand noch benutzten Radius R1 (1100) ist nur ein leichtes Ausschwenken der Laufachse

zu sehen, was sie ja bei Bogenfahrt auch tun soll. Das dabei die eigentlich starr gelagert sein sollende zweite Antriebsdrehgestellachse auch etwas schwenkt, kann man durch die Achslagerblende auch bei höchst genauem Hinsehen nicht erkennen. Mit dieser Antriebskonstruktion liegt Lehmann im übrigen richtig, denn die Lok hat hervorragende Laufeigenschaften.

Lehmann-typisch gibt es im Gepäckraum einen leicht greifbaren Betriebsartenschalter für stromlos abgestellt, Standlicht an und Fahrt mit Licht (ohne Licht ist nicht vorgesehen weil verboten).

Nun bleibt noch zu sagen, daß die Lok bereits werkseitig mit »Decoder on board« für das LGB-Mehrzugsystem (MZS) ausgerüstet ist. Die Lok kann unverändert sowohl auf herkömmlich analogen Anlagen als auch mit dem MZS gefahren werden. Zum MZS-Einsatz ist die Lok auf die Adresse 03 eingestellt. Informationen zum Programmieren des lastgeregelten (!) Decoders werden in

den Betriebsanleitungen von Lokhandy und Universalhandy erklärt. Bei Betrieb mit der MZS können Funktionen der Lok ferngesteuert werden, beispielsweise kann über die Beleuchtungstaste 9 der Lokhandys die Lokbeleuchtung ein- und ausgeschaltet werden. Darüber hinaus gibt es noch mehr als ein Dutzend Möglichkeiten dem Lokdecoder weitere Funktionsfeinheiten durch Programmieren beizubringen. Fazit: Die Lok der Reihe 2091 ist eine ebenso lange erwartete wie perfekt gelungene und vielseitig einsetzbare LGB-Modell mit zukunftsweisendem elektronischen Innenleben.



**LGB 20520:** Auch optisch einwandfreier Bogenlauf auf dem kleinen Radius R1 (1100).

### DEV-Lok SPREEWALD (22741)

Die Spreewaldbahn wurde schon zu DDR-Zeiten stillgelegt, aber eine ihrer Dampflok konnte vom DEV seinerzeit erworben werden. Sie fährt nun auf der »Ersten Deutschen Museumsbahn« in Bruchhausen-Vilsen unweit von Bremen. Der DEV hat die Lok preußisch

schwarz-grün mit rotem Fahrwerk lackiert (und SPREEWALD getauft), und genau in diesem Anstrich gibt es nun eine Neuauflage des entsprechenden LGB-Lokmodells. Dies 1'C-Tenderlok ist nach der Meinung fast aller LGB-Freunde im Aussehen ganz so,



LGB 22741: Das vielgeliebte Modell der DEV-Dampflok SPREEWALD ist jetzt wieder lieferbar.

wie man sich eine Dampflokomotive vorstellt und als Modell sich wünscht. Das Lokmodell besticht durch seine zahlreichen angesetzten Teile, den freien Durchblick zwischen Kessel und Rahmen, vor allem aber durch das ebenso vierteilige wie präzise nachgebildete Lokgestänge. Die Laufeigenschaften sind bei Lehmann so wie perfekt.

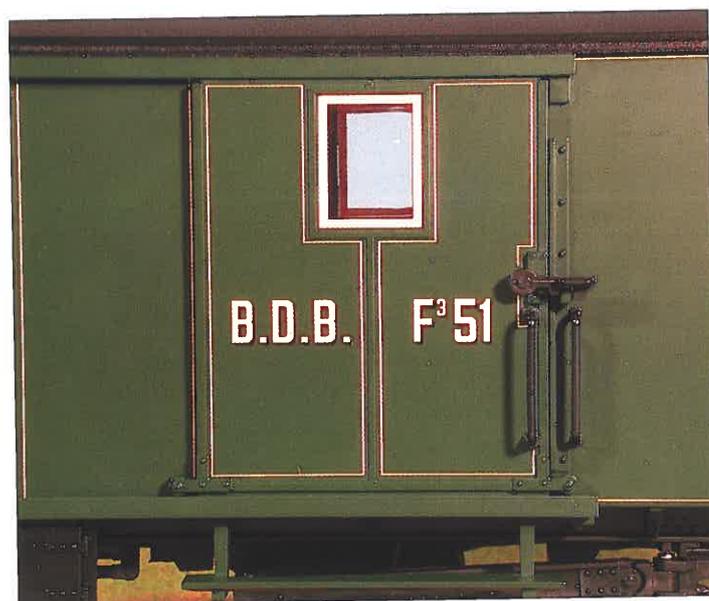
Fazit: Die SPREEWALD ist ein vom Anblick her begeisternendes, absolut schmalspuriges und ungemein vielseitig verwendbares Lokmodell.

## Balleberg-Dampf-Bahn Post/Packwagen (40330)

Lehmann hat mit dem dreiachsigen B.D.B.-Personenwagen (30330) nicht nur ein ebenso gelungenes wie nostalgisch reizvolles Waggonmodell geschaffen, sondern das Fahrzeug vor allem auch mit einer technisch meisterhaften Achsgelenkkonstruktion realisiert. Was wir bereits über die Fahrwerktechnik dieses B.D.B.-Personenwagens in LGB DEPESCHE 108 (Seiten 34-35) schrieben, gilt auch für den zum Personenwagen passenden Post/Packwagen. Seine beiden äußeren Achsen sind als Lenkgestelle mit langen Deichseln ausgeführt, welche die dreipunktgelagerte und ebenfalls in einer Deichsel aufgehängte Mittelachse entsprechend dem durchzufahrenden Bogenradius einstellen.



LGB 40330: Dreiachsiger Post/Packwagen nach einem Vorbild bei der Balleberg-Dampf-Bahn.



LGB 40330: Geschlossene Ladetür des Post/Packwagens.



LGB 40330: Freier Durchblick durch die geöffneten Ladetüren des Post/Packwagens.



LGB 22261: Schlepptenderdampflok FRANK S. in Jagsttalbahn-Lackierung.

Der Wagenkasten mit seiner großflächigen Metallbeplankung ist makellos in Kunststoff gefertigt, perfekt matt (!) lackiert und Lehmann-typisch allerfeinst mit Zierlinien, Beschriftung und helvetischem Wappen bedruckt. An beiden Wagenenden sind Einstiegsbühnen vorhanden. Die Seitenwände weisen mittig eine

große, bewegliche Laderaumschiebetür sowie zwei die kleinen Fenster des Post- und des Gepäckabteils auf.

Fazit: Dieser neue Ballenberg-Dampf-Bahn Post/Packwagen F3 51 ist, wie auch der zugehörige Personenwagen, ein sowohl von der Nachbildung als auch von der Fertigung her perfektes Modell.

### Schlepptenderdampflok FRANK S. (22261)

Viele Schmalspurbahnfreunde trauern auch heute noch der leider außer Betrieb befindlichen Jagsttalbahn von Möckmühl nach Dörzbach nach.

Diese wehmütigen Erinnerungen gelten auch Walter Seidenstickers ex Heeresfeldbahnlok FRANK S., die im Jagsttal vor Sonderzügen verkehrte. Nach Stilllegung der Bahn (Revitalisierungsbemühungen als Touristenbahn werden nun erfolgreich unternommen) wurde die FRANK S. zur Rügenischen Kleinbahn umgesetzt.

Lehmann hat das LGB-Modell der Lok in der Lackierung, so wie sie im Jagsttal fuhr, jetzt neu aufgelegt, was viele LGBler, die sie seinerzeit nicht

mehr kaufen konnten, erfreuen wird.

Mal abgesehen vom Äußeren ist dieses LGB-Modell auch deswegen so begehrt, weil sowohl in der Lok als auch im Schleptender je ein Bühler-Motor vorhanden ist, was dem Lokmodell eine hohe Zugkraft verleiht. Als Zugabe gibt es einen Dampfentwickler und den obligatorischen Betriebsartenschalter, mit dem man die Lok mit und ohne Beleuchtung abstellen sowie mit Licht fahren lassen kann.

Fazit: Begehrtes und bewährtes LGB-Lokmodell, dessen Wiedererscheinen zum baldigen Kauf genutzt werden sollte.



LGB 43030: Ein zweiachsiger Flachwagen wird jetzt mit einem Container der Firma Schöller-Eis®, Nürnberg, beladen geliefert.



LGB 22261: Malletlok 99 201 der DRG-Strecke Eichstätt-Kinding.

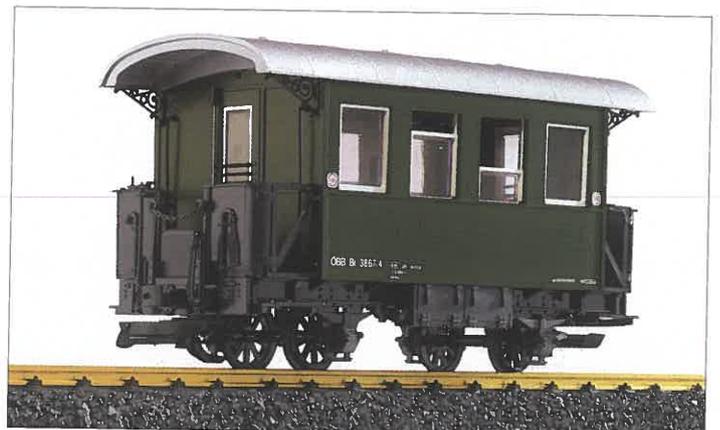
### DR-Dampflok 99 201

Es war die größte Heeresfeldbahndampflok, die gebaut wurde. Nach dem Ersten Weltkrieg fuhr die Malletlok als 99 201 auf der DRG-Meterspurstrecke Eichstätt-Kinding. Auf vielfachen Wunsch ist diese Lokomotive jetzt wieder als LGB-Modell erhältlich, jedoch ohne Geräuschelektronik. Zwei Bühler-Motoren übertra-

gen ihre Kraft auf sechs angetriebene Achsen und sorgen damit für eine außergewöhnliche Zugkraft. Das Dreilichtspitzensignal leuchtet wechselnd mit der Fahrtrichtung. Auch der detailliert nachgebildete Führerstand ist beleuchtet. Fazit: Im LGB-Programm bewährtes, leistungsstarkes Lokmodell.



LGB 33625: Schmalspurbahnen in Österreich dienen nicht nur örtlichen Verkehrsbedürfnissen sondern vor allem auch den Touristen. Und da man denen etwas bieten muß, werden mancherorts Bar- und Buffetwagen in die Züge eingereiht. Lackierung und Beschriftung wie bei einem Wagen der ÖBB-Mariazerbahn.



LGB 38078: Diese kleinen zweiachsigen Personenwagen mit Tonnendach sind auf fast allen ÖBB-Schmalspurstrecken anzutreffen. Das LGB-Modell ist mit Türen zum Öffnen und Inneneinrichtung ausgestattet.

## Feldbahndampflokomotive (23240)

Einst als »LGB-chen« herausgebracht und von den LGB-Freunden begeistert aufgenommen, ist sie nun nüchtern als »Feldbahndampflokomotive« bezeichnet wieder lieferbar.

An dem ganz goldigen Löklein kontrastieren ungemein reizvoll der kleine Kessel mit dem hohen Schornstein und dem eigentlich proportional zu grossen, aber doch gerade eben für den Lokführer ausreichenden Führerhaus. Bei Fahrt drehen sich die winzigen Räder schnell und das zwar kleine, aber doch vorbildgetreue Gestänge ist in flinker Bewegung. Der beiliegende Lokführer muß seine Maschine sehr lieben, denn die Kupferringe um den Kessel und die Dampfströmröhre vom Kessel zu den Zylindern sind blitzblank geputzt.

Die Loknummer »3« ist am Führerhaus angeschrieben, und auch das Fabrikschild von Henschel & Sohn, Kassel, aus dem Jahr 1927.

Fazit: Feldbahnen brauchen nicht viel Platz. Mit solch ei-



LGB 23240: Klassische Feldbahndampflokomotive mit hohem Schornstein.

nem großartigen Feldbahndampflokomotive-Modell läßt sich da schnell eine LGB-Anlage aufbauen. Feldbahnwagen gibt es

ja genug im LGB-Sortiment. Keine Hemmungen haben, denn die Devise bei Feldbahnen (auch im Modell) lautet:

Erlaubt ist was gefällt! Nur betriebssicher muß alles sein, genau wie bei den »großen« Bahnen.



LGB 41560: Derartige Gußstahlwagen kommen bei Stahlwerken zum Transport von geschmolzenen Metallen und Schlacken zum Einsatz. Die Pfanne des Wagens läßt sich durch Kippen von Hand entleeren. Dem Modell liegt ein Beschriftungsbogen bei. Mit diesem LGB-Modell läßt sich zusammen mit einer Feldbahndampflokomotive (23140) und einer PIKO G-Fabrik eine platzsparende, aber sehr betriebsintensive Werkseisenbahn nachbilden.



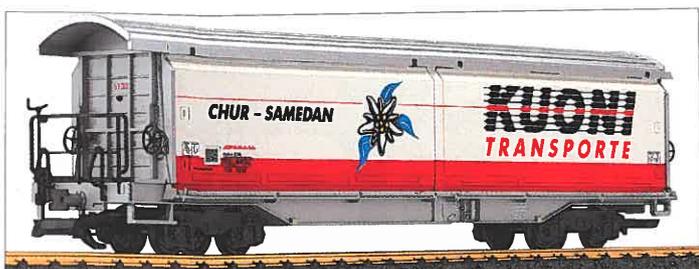
LGB 31170: Mit der Feldbahn werden nicht nur Sand und Torf und Sonstwas transportiert, sondern auch Leute. Eine Feldbahndampflokomotive (23140), zwei solcher Feldbahn-Personenwägelchen und zwei drei Güterloren dahinter ergeben schon einen ebenso echten wie reizvollen (und auch erschwinglichen) Feldbahnzug.



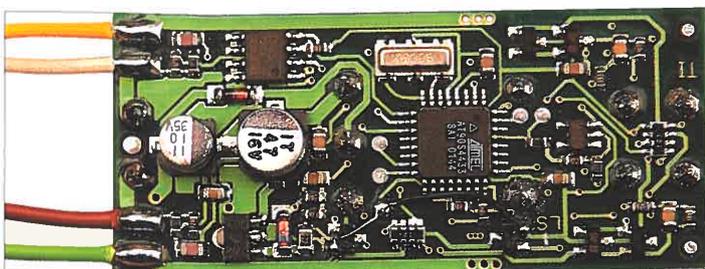
LGB 41614: Zur Abfuhr des Ausbruchs beim Bau des Vereina-Tunnels setzte die Rhätische Bahn vierachsige Spezialwagen ein. Dieser LGB-Wagen hat einen schräg ausgeführten Wagenkastenboden. Eine Seitenwand läßt sich von Hand anheben, so daß das Ladegut herausrutschen kann. RhB-konforme Lackierung und Beschriftung.



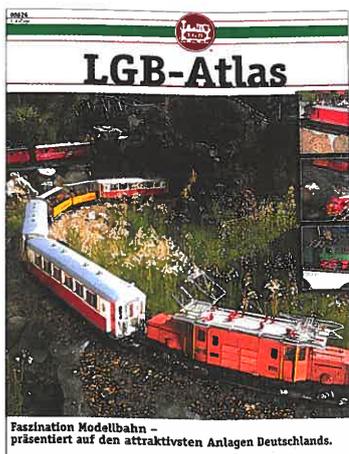
LGB 45230: Ein grün lackierter Niederbordwagen mit Rangiererbühne wird mit zwei Weinfässern beladen geliefert. Die Fässer lassen sich mit Flüssigkeit (keine Nahrungs- oder Genußmittel, bitte!) füllen und auch wieder entleeren.



**LGB 45570:** Eigentlich dürfen wir das RhB-Schiebewandwagen-Modell für die LGB wohl als bekannt voraussetzen, aber für neu hinzugekommene neue LGB-Freunde und neue Leser der LGB DEPESCHE sei wenigstens der kurze Hinweis erlaubt, daß die RhB im Rahmen des Strukturwandels im Transportwesen hin zu Behälter- und Palettentransporten im Laufe der letzten Jahre mehrere Baulose von vierachsigen Schiebewandwagen beschafft hat, die Lehmann mit einem gelungenen Modellwaggon in sein Programm aufgenommen hat. Die Schiebewände lassen sich öffnen und schließen sowie im geschlossenen Zustand verriegeln. Die RhB nutzt die großflächigen Wagen auch zur Vermietung von Werbeflächen. Eine dieser Werbebeschriftungen wirbt für die Spedition Kuoni, was Lehmann auf diesem Modell in Lackierung und Bedruckung bemerkenswert realisiert hat.

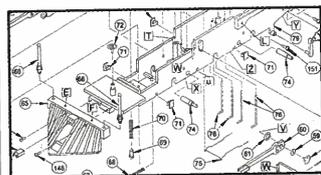


**LGB 55021:** Der neue MZS-Lokdecoder II für das digitale LGB-Mehrzugsystem bietet geräuscharmen Lauf und eine programmierbare Lastregelung, damit die Loks auch in Gleisbögen und auf Steigungstrecken mit gleichmäßiger Geschwindigkeit fahren. Im Gegensatz zu den meisten digitalen Empfängern ist der MZS-Decoder mit einer eingebauten Memory-Funktion ausgestattet, was die Betriebssicherheit auf verschmutzten Gleisen erhöht. Mit dem Universal-Handy 55015 oder dem MZS-PC-Decoderprogrammiermodul 55045 können weitere Funktionen des Decoders programmiert werden, z. B. Anfahrspannung, Beschleunigung und Bremsverzögerung. Loks mit Decodern können unverändert auf herkömmlichen, analog betriebenen Anlagen eingesetzt werden. Die Abmessungen und Anschlüsse entsprechen denen vom Lokdecoder I (55020).



**LGB-Atlas 00626:** Broschüre mit 36 Seiten 240x280 mm Umfang und zahlreichen Farbfotos. Auf einer Deutschland-Karte sind 35 Standorte von LGB-Gartenanlagen gekennzeichnet, die in dieser auf schwerem Kunstdruckpapier gedruckten Broschüre mit kurzer Anlagencharakteristik, Hinweise auf die Besitzer und jeweils zwei bis drei Farbfotos vorgestellt werden. Auch wer nicht die Absicht hat, eine oder mehrere dieser Anlagen (nach Voranmeldung) zu besuchen, wird trotzdem sicher mit Interesse die Anlagenfotos betrachten und aus dem, was andere geschaffen haben, für die eigene Anlage Anregungen zu bekommen.

**00302**  
LGB-Serviceteile, CD-ROM, II  
LGB Service, CD, II



ERNST PAUL LEHMANN  
PATENTWERK

**LGB 00302:** Diese LGB-Serviceteile CD ROM II enthält Explosionszeichnungen von mehr als 500 LGB-Artikeln (Gleisen, Lokomotiven, Waggons und Zubehör). Ferner ist ein Bestellformular auf der CD zu finden, das ausgedruckt werden kann, um damit Ersatzteile zu bestellen. Die CD ROM ist auf allen gängigen Computersystemen (Mac OS, Windows, Unix, O/S2, Linux) lesbar. Die Dateien sind im PDF-Format gespeichert und mit dem Acrobat-Reader auf den Bildschirm zu holen. Wer noch keinen Acrobat-Reader auf seinem System hat, kann ihn von der CD aus installieren. Die CD ROM II ist für die LGB-Freunde und jeden Bastler ein unentbehrliches Nachschlagewerk.

**LGB DEPESCHE**  
im Internet:  
[www.lgb.de](http://www.lgb.de)



**LGB 50023:** Im LGB-Service-Set ist enthalten, was man immer schnell zur Hand haben muß: Zwei Steckschraubendreher, ein Kreuzschlitzschraubendreher, ein Schienenreiniger sowie Dampf- und Reinigungsflüssigkeit.

## POLA G

Mit den Frühjahrsneuheiten liefert POLA G höchst nützliches Kleinzubehör für die LGB aus.

### Zwei Fahrradständer (POLA G 331756)

Im Bausatz ist ein kleiner (Grundfläche 176x93 mm) für stehende Fahrräder und ein großer (176x130 mm) Fahrradständer für hochgestellte Räder, jeweils mit Wellblechdach, enthalten. Insgesamt sind 87 Einzelteile in vier Farben zusammenzubauen. Der Bausatz enthält auch Fahrräder. Dieses feine Zubehör ist an jedem Bahnhof aufstellbar.

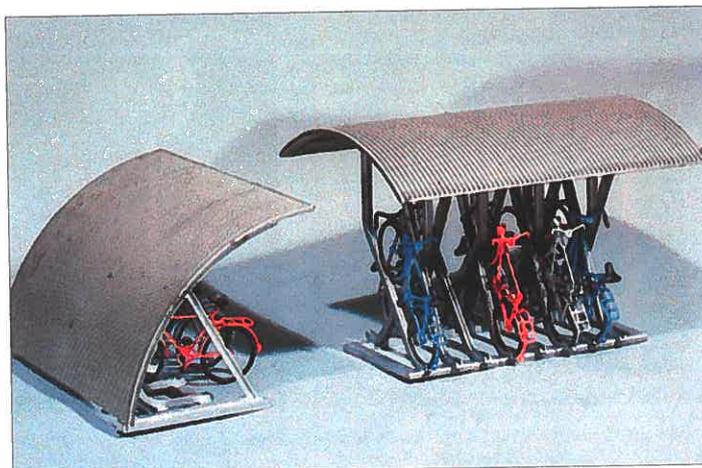
### Gelenkwasserkran mit Beleuchtung (POLA G 331757)

Im Bausatz (54 Einzelteile;

Grundfläche 220x65 mm) ist ein wirklich prachtvoller Wasserkran enthalten, dessen Gelenkausleger schwenkbar ist. Auf beiden Gelenkteilen sind weiß-rote Signallaternen angeordnet, die beleuchtbar sind. Besonders bemerkenswert ist der »Heißluftofen«, der den Wasserkran im Winter vor dem Einfrieren schützt.

### Signaltafel- und Hemmschuhständer (POLA G 331758)

Der Bausatz (27 Einzelteile; Grundfläche 123x65 mm) enthält einen mit einem Regenschutzdach versehenen Ständer, in dem Signaltafeln aufgehängt und Gleisbremschuhe eingesteckt werden können. Abgesehen davon, daß dieses



POLA G 331756: Zwei verschiedene Fahrradständer mit Fahrrädern.



**POLA G 331757:** Beleuchtbarer Gelenkwasserkran.

Zubehör im Rangierbereich unentbehrlich ist, belebt es jedes Gleisfeld ungemein.

### **POLA G-Katalog 2002/2003**

Der neue POLA G-Katalog ist an der Hand ausgeliefert worden. Auf 92 Seiten (320x230 mm) wird das gesamte zur LGB passende Zubehör einschließlich der Neuheiten 2002 vorgestellt.

Faller hat in den vergangenen Jahren in das POLA G-Programm überproportional investiert, was sich in Modellen vom imposant großen Bahnhofsgebäude bis hin zum Kleinzubehör Bierkisten widerspiegelt. Diese Produktpolitik soll auch zukünftig in dieser Form fortgesetzt werden.

## Champex-Linden

**CHAMPEX - LINDEN®**  
Modellspielwaren



Kontakt und Lieferadresse von 2004/02 117002 für den Bereich "Vertriebs"

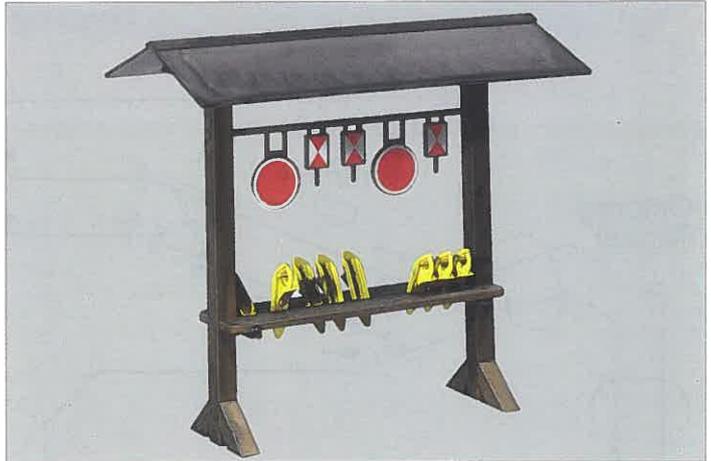
**Gesamtkatalog**  
CL11004

Beschriftungen, Elektronik und Zubehör  
passend zur Spur G

Beim Großbahnspezialisten Champex-Linden gibt es viel neues Informationsmaterial. Da ist zunächst einmal der 36-seitige, vierfarbige DIN A4-Gesamtkatalog CL11004 (EUR 7,03 frei Haus) über Beschrif-

tungen (mittlerweile sehr umfangreich), Elektronik (von der Spannungsstabilisierung über Warnblinklicht bis zu Lautsprechern) und Zubehör (Schneepflug, Glühlampen, Stecker, Kabel etc.). Zweitens ist die 84-seitige DIN A5 Gesamtpreisliste 2002 erhältlich, in der nicht nur die LGB-Artikel sondern auch Zubehör von Busch, EMEK, BRAWA, Elita, EMZ-Ladegüter, Merkur, Noch, POLA G, Preiser, Revell u.a.) aufgeführt ist. Und drittens gibt es noch die 12-seitige DIN A5-Zubehöreprisliste zum o.a. Zubehörkatalog.

Champex-Linden Modellspielwaren, Salvatorstr. 4, 41542 Dormagen (Nievenh.)  
Telefon: 02133-929877  
Telefax: 02133-929878  
e-mail: info@champex-linden.de  
Internet: www.champex-linden.de



**POLA G 331758:** Signaltafel- und Hemmschuhständer.

## Friedel Hapke

Der Kleinserienhersteller von Fahrleitungen und Modellbrücken für Gartenbahnen hat zwei neue Steinbogenbrücken im Programm. Sowohl die einbogige als auch die zweibogige Brücke sind zur Aufnahme des neuen LGB-Gleisgroßradius R5 bestimmt. Die Brückenlängen entspricht einer Gleis-

länge. Die Brückenhöhe bei Gleisunterkante beträgt 320 mm. Die sofort lieferbaren beiden Brücken können beliebig auch mit anderen Brücken des Herstellers kombiniert aufgebaut werden. Friedel Hapke, Treiberstr. 9, 30900 Wedemark. Telefon und Telefax: 05130-1432.

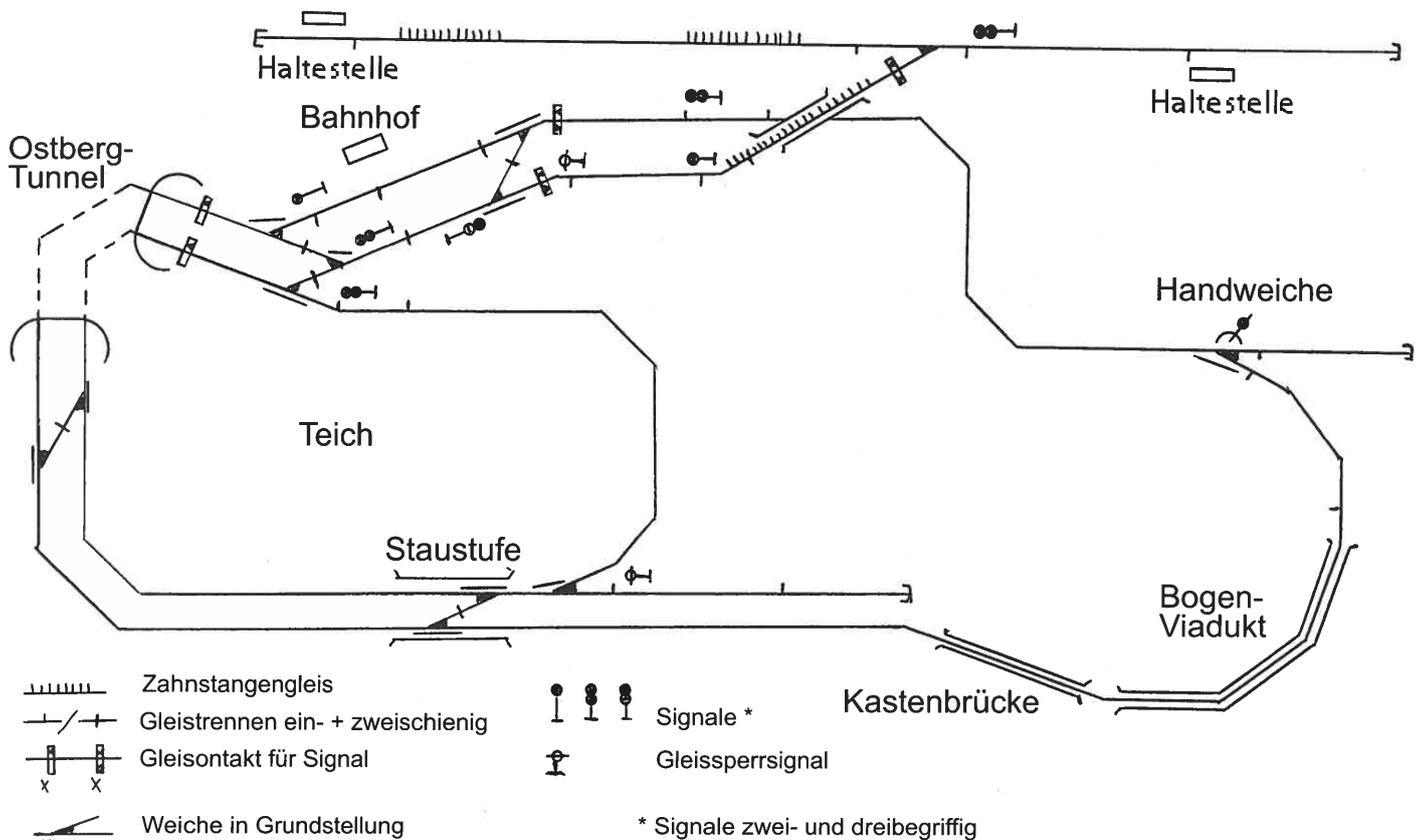


**Friedel Hapke:** Einbogige Steinbrücke für LGB-Radius R5.



**Friedel Hapke:** Zweibogige Steinbrücke für LGB-Radius R5.

## Anlage Familie Karlshaus



Viele Stadtmenschen erholen sich vom Alltag in einem Garten am Rande der Stadt. So auch die Familie Karlshaus aus Wuppertal. Da der pensionierte Großvater früher bei der Deutschen Bundesbahn beschäftigt war, und der Sohn bei den örtlichen Verkehrsbetrieben beschäftigt ist, besteht schon von daher ein Interesse an einer Modelleisenbahn. Wie in vielen anderen Familien bekommen dann die kleinen Kinder eine Eisenbahn, damit die

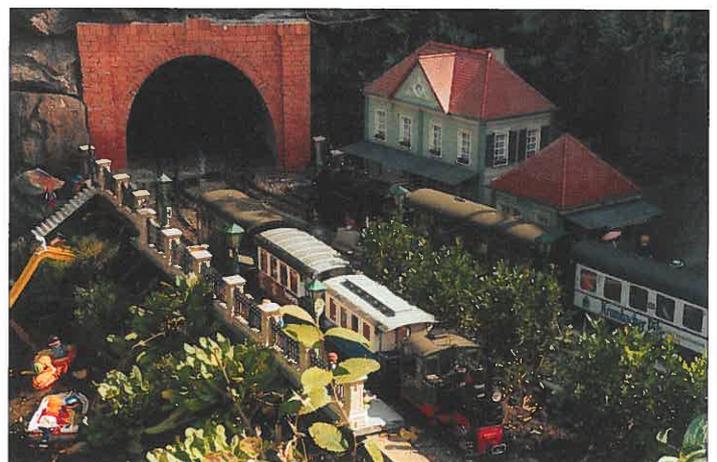
großen Kinder damit spielen können. Also wurde den beiden Enkelsöhnen (14 und 10 Jahre alt) vom Opa eine LGB-Anfangspackung geschenkt. So fing die LGB-Leidenschaft vor neun Jahren an. Bei der großen Begeisterung für die LGB bei Großvater, Vater und den beiden Enkelsöhnen wurde der Fahrzeugpark fleißig vergrößert. Mittlerweile zählen 15 Lokomotiven einschließlich der entsprechenden Wagen zum rol-

lenden Material der Familienbahn. Bei so viel Begeisterung für die LGB war es daher nur noch ein kleiner Schritt um eine feste Anlage im Garten aufzubauen. Ziel der Anlage sollte in erster Linie eine Spielbahn für die beiden Kinder sein. Mit der Hilfe eines Bekannten wurde im Herbst 1996 mit dem Bau der Gartenbahn begonnen. Bereits im Frühjahr 1997 war die Anlage schon betriebsbereit, aber erst im Spätsommer 1997 war

sie fertiggestellt. Natürlich ist auch bei dieser Anlage noch manches Detail fertigzustellen, oder die eine oder andere Änderung muß noch durchgeführt werden. Aber die Leser der LGB DEPESCHE wissen ja selbst, daß eine Modelleisenbahnanlage nie fertig wird. Das Grundkonzept der Anlage ist ein doppelter Kreis mit einer abzweigenden Zahnradbahn. Während der innere Kreis rund um den Gartenteich geht, hat der äußere Kreis eine doppelt



Fam. Karlshaus: Vorn die Zahnradstrecke, hinten die zweigleisige Streckenführung.



Fam. Karlshaus: Bahnhof am Tunnel mit Umsteigemöglichkeiten zur Zahnradbahn.



**Fam. Karlshaus:** Der HSB-Zug passiert Kastenbrücke und Bogenviadukt.



**Fam. Karlshaus:** Am Zentralstellpult teilen sich die beiden Kreise.

so lange Strecke und führt über eine Kasten- und eine große Bogenbrücke, kreuzt den Gartenweg und unterquert die steile Rampe der Zahnradbahn.

Beide Kreise sind mehrfach miteinander verbunden und gestatten somit einen interessanten und abwechslungsreichen Fahrbetrieb. Da es sich um eine Spielanlage handelt,

steht am Bahnhof gleichzeitig auch der Sandkasten.

Die Zahnradstrecke beginnt am Bahnhof. Eine LGB-HGE 2/2 zieht maximal zwei Wagen über die steile Rampe nach oben und erreicht dann einen Haltepunkt. Die weitere Fahrt, hier schiebt die Lokomotive die beiden Wagen, geht in entgegengesetzter Richtung weiter zum Endbahnhof.

In der Regel werden für den Spielbetrieb der Kinder die kleineren und preiswerteren Fahrzeuge aus dem LGB-Programm eingesetzt. Wenn die großen Kinder (Vater und Großvater) mitspielen, werden auch die LGB-Fahrzeuge der gehobenen Preisklasse auf die Gleise gestellt.

Mittlerweile sind neben den umfangreichen LGB-Original-

fahrzeugen auch Um- und Eigenbauten auf der Anlage eingesetzt.

In den Sommermonaten spielt sich das Leben der Familie Karlshaus überwiegend im Garten ab, so daß die LGB-Außenanlage fast täglich in Betrieb ist. Für die Zukunft wünschen wir weiterhin einen störungsfreien Betrieb und viel Spaß. Klaus Himmelreich

## Ralf und Klaus legen zusammen

Es ist August. Das Wetter ist spitze, der Urlaub genommen. Ralf und Klaus treffen sich am frisch angelegten Gartenteich, um für eine ganze Woche nach Herzenslust ihrem LGB-Hobby zu frönen. Zum ersten mal sollen die Züge im Freien rollen. Damit es auch rund um den Teich reicht, legen beide ihr

gesamtes Material zusammen. In die Teichanlage wurde bereits eine Trasse hinter und über dem Wasserfall eingeplant. Zwei Tunnels gibt es auch schon. Der Rest wird improvisiert. Der große, dreigleisige Hauptbahnhof mit abgeschlossenem Lokdepot (nach einem Bauplan aus der LGB

DEPESCHE gebaut) wird auf der großen Holzterrasse vor dem Wohnzimmer angelegt. Die Kinder von Ralf und Klaus lieben die Schiebebühne des Depots. Von dort geht die eine vorbereitete Strecke durch die beiden Tunnels über den Wasserfall zur Bergstation am oberen See. Schnell zeigt sich,

daß es schon ein gewaltiger Unterschied ist eine Eisenbahntrasse im Wohnzimmer oder im freien Gelände zu verlegen. Der Unterbau muß besonders bei Steigungsstrecken mit äußerster Sorgfalt ausgeführt werden, damit es kein Unglück gibt. Die ursprünglich als Kopfbahnhof geplante

## Marc Horovitz

# Gartenbahnen - heute

Von Zeit zu Zeit untersuche ich die aktuelle Lage des Gartenbahn-Hobbies. Ich tue das nicht zu oft, um mich nicht zu wiederholen. Selbst heute, nach etwas mehr als einem Jahr, stelle ich einen neuen Rekord fest. Kurz gesagt, die Lage des Gartenbahn-Hobbies ist heute, genau wie immer in seiner jungen Geschichte, sehr, sehr gut.

Das Hobby wächst ständig und stetig. Während wir natürlich Neuzugänger willkommen heißen, zeigt eine Umfrage,

daß etwa 70 % aller Gartenbahner erst fünf Jahre oder weniger dabei sind, und daß sie noch unerfahren in diesem erstaunlich vielfältigen Hobby sind. Die Gartenbahn kommt in die Jahre und wird mit zunehmendem Alter immer anspruchsvoller. Das verdanken wir der Arbeit jener Männer und Frauen, die schon seit langem aktiv waren und die fortfahren, unseren gemeinsamen Horizont zu erweitern. Die Gartenbahn ist ein tiefes, vielfältiges Thema, und man wird es

nicht ganz ausschöpfen. Wenn ich durch die Seiten der Fachliteratur blättere, dann stelle ich fest, daß bei Gartenbahnen zur Zeit, mehr Erzeugnisse angeboten werden als je zuvor. Die großen Hersteller bringen weiterhin neue Artikel heraus und steigern gleichzeitig die Qualität. Die kleinen Fabrikanten versorgen uns laufend mit den vielen kleineren Notwendigkeiten. Privatpersonen fördern und werben viel für unser Hobby. Immer mehr Schauanlagen werden bei öffentlichen Festen

und während Ausstellungen aufgebaut, auch in Botanischen Gärten, Baumschulen und anderen öffentlichen Tagungsorten. Gartenrundgänge, die von örtlichen Gartenvereinen veranstaltet werden, zeigen oft mindestens eine Garteneisenbahn. All das hilft, Außenstehende an das Hobby heranzuführen und noch mehr neue LGB-Freunde für unser Hobby zu gewinnen.

Marc Horovitz

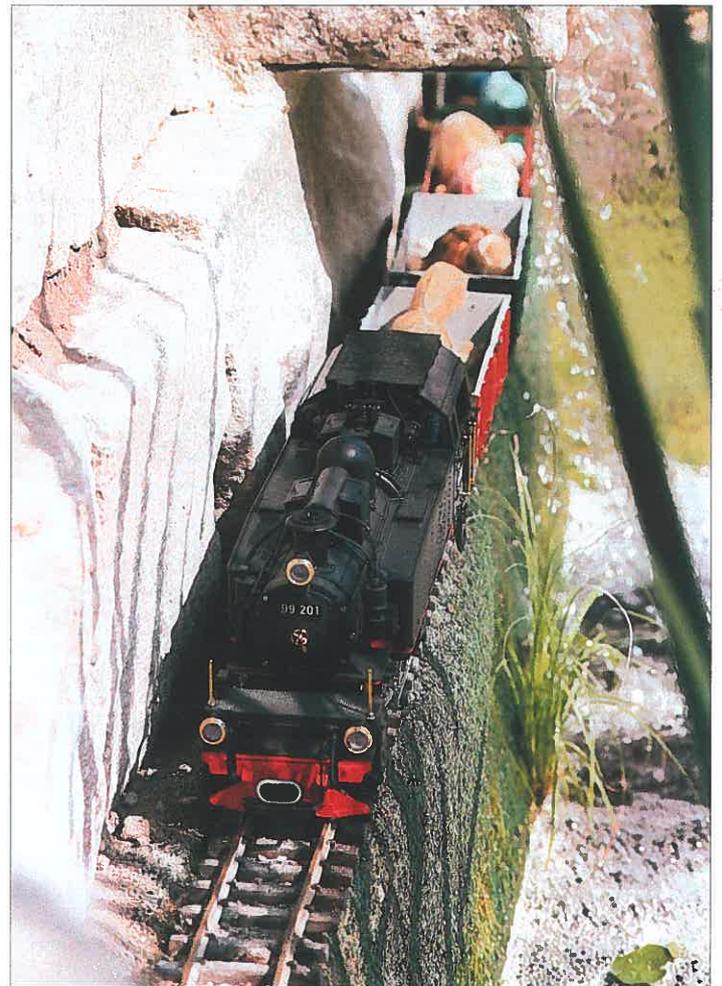
mit freundlicher Genehmigung aus  
»Garden Railways Magazine«



Renck & Otto: Felswand, Quellwasserfall und Teich bei Tageslicht.



Renck & Otto: Die gleiche Szene bei Nacht.



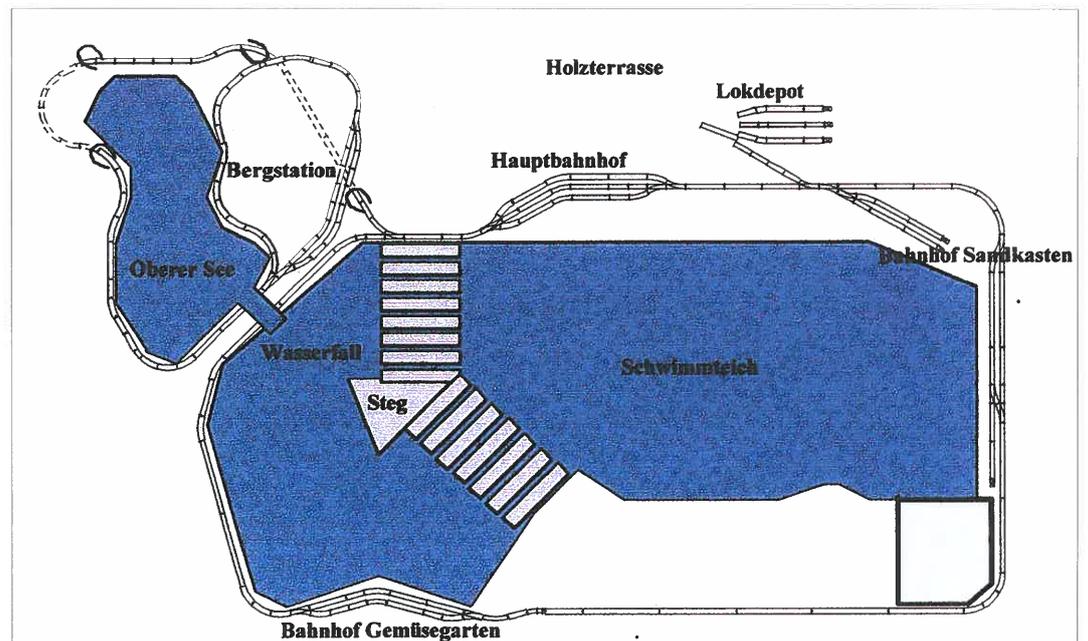
Renck & Otto: Die steile Felswand mußte für große Loks nachgearbeitet werden.

Bergstation wird mit einer Kehrschleife zur Erhöhung der Fahrfreude umgebaut. Die zweite vorbereitete Trasse verläuft entlang der Teichkante unter dem Wasserfall hindurch zum Bahnhof Gemüsegarten. Große Teile dieser Strecke müssen erst mit der Astschere befahrbar gemacht werden. Einige Probleme bereitet dabei auch das ausscherende Heck der Malletlok, weil beim Streckenbau das »Lichttraumprofil« nicht korrekt beachtet worden ist. Erst nach intensiven Steimnetzarbeiten an der Granitmauer schafft sie eine der Kurven berührungsfrei. So sind die ersten beiden Tage in Windeseile vergangen, bevor die Züge auf gewagter Strecke störungsfrei verkehren. Mancher Abschnitt ist in echter Goldgräbermanier ins Gelände gepflanzt worden, aber Hauptsache es funktioniert. Der Rest des Kreises um den Teich verläuft wegen der Geländeunebenheiten größtenteils auf Stelzen über den Rasen zum

Bahnhof Sandkasten. Dort föhnen die Kinder begeistert die Schotterwagen mit Sand und die Kesselwagen mit Wasser, um beides dann entlang der

Stecke vom Güterzug verteilen zu lassen. Ralf und Klaus müssen natürlich die Zugkraft ihrer Lokomotiven testen. In Doppeltraktion bekommen die Mallet

und das Krokodill alle vorhandenen Güterwagen angehängt. Ein wirklich imposanter Zug schlängelt sich nun durch den Garten. Der Teich liefert, vor



Ralf Schindler Renck & Klaus-Holger Otto: Gleisplan der Gartenanlage.



**Renck & Otto:** Der Quellwasserfall über der Steilwandstrecke.

allein zur Abenddämmerung, eine perfekte Kulisse, wenn sich die beleuchteten Wagons im Wasser spiegeln. Der Rest der Woche ist dann reiner Fahrspaß. Besonders die Möglichkeiten der Mehrzugsteuerung lassen die Strecke so richtig aufleben. Leider ist die Woche viel zu schnell vorüber,

und das letzte Schnaufen der Malletlok verhallt. Aber eines ist schon jetzt beschlossene Sache: Im nächsten Jahr im Sommer wird wieder zusammengelegt. Vielleicht ist die Runde um den Teich dann schon zweispurig, mal sehen.

Ralf Schindler-Renck  
und Klaus-Holger Otto



**Lutz Herrmann:** LGB-Strecke und Carrera-Autobahn auf gemeinsamer Gartenanlage.



**Lutz Herrmann:** Die LGB-Gartenbahn wird aus dem Führerstand der Tram gesteuert.

### Lutz Herrmann: Gartenbahn mit Tramführerstand

Auf »Herrmann's Gartenbahn« hat sich in den letzten zehn Jahren vieles verändert. Die Gleise wurden durch die Blumenhecke zur Wiese unterm Apfelbaum verlängert. Über einen Teil sind die Gleise abgesenkt und um eine zwölf Meter lange Carrera-Rennstrecke »Avus« herumgeführt. Die beiden Rennwagen von Autounion und Mercedes aus der Zeit vor 1945 passen gut zu den LGB-Fahrzeugen. Einige Güterstrecken kamen auch noch dazu. Das Originaltriebwagen-Teil des Tw 234 der Chemnitzer Schmalspurbahn (925 mm; Busch Bautzen/ AEG, Bj. 1929) steht weiterhin im Garten und wurde gerade saniert. Aus dem Führerstand heraus wird die LGB-Anlage gesteuert.

Im Herbst 2000 suchten Vandalen meinen Garten heim, stahlen einiges und zerstörten

die gesamte Gleis- und Kabelanlage. Im Frühjahr 2001 baute ich die Gartenbahn völlig neu auf. Rund um den Apfelbaum entstand ein 3x5 m großes Schutzdach, so daß Eisen- und Rennbahn von Regen, Laub sowie im Herbst herabfallenden Äpfeln geschützt sind. Diese Anlage wird von externen Trafos von der Bank unter dem Dach der Haltestelle »Herrmann's Gartenbahn« gesteuert.

Die neue LGB-Lok nach Vorbild der sächs. IVK ist eine Augenweide. Jetzt hoffe ich noch auf die angekündigten alten sächs. Personenwagen, die natürlich mit Herberlein-Bremseil ausgerüstet werden sollen. Ein weiterer LGB-Modellwunsch von mir ist der zweiachsige kgl.-sächs. Postwagen von 1892. In Radebeul steht das Original.

Lutz Herrmann





**Willy Beckmann:** Das in den Garten gut eingepasste künstliche Gebirge.

Stromkreise eingerichtet, die mit zwei Trafos 5006 und zwei 5012 Fahrreglern bedient wurden. Ferner war ein Trafo 5003 für eine neue Kurzstrecke vorhanden. Der Fahrstrom wurde mehrmals eingespeist. Die Größe der Anlage war 7x12 m. Außerdem überspannte eine Brücke aus sechs Brückenteilen im Garten die Rasenfläche. Beim Rasenmähen ließ sich die Brücke leicht herausnehmen. Es gab auch einen Tunnel.

Es machte jedenfalls viel Freude, einem schönen Hobby in frischer Luft nachzugehen. Nicht vergessen werden sollte beim Spiel mit der Bahn das Kinderglück der Enkelkinder. Natürlich war nicht alles von Anfang an perfekt, und nachdem die Fotos entstanden waren, gab es hinterher noch viel zu tun. Außerdem wurde man schon damals durch die LGB DEPESCHE immer wieder zu Neuem angeregt.

Willy Beckmann



**Willy Beckmann:** Talfahrt über eine Brücken-Rampen-Konstruktion.

## Thomas Reuter: Sprockhöverler Garten Bahn (GB)

Lange habe ich überlegt, ob auch ich einmal ein paar Bilder meiner LGB-Gartenanlage einschicken soll. Jetzt habe ich mich doch dazu entschlossen. Die Fotos zeigen Teile meiner Strecke, die vom »großen« Bahnhof (drei Gleise und ein Abstellgleis, Erweiterung ist geplant) über den Haltepunkt »Neustadt« und den Haltepunkt »Cherry Hill« zum amerikanischen Teil mit dem Bahn-

hof »Lake George« führt. Von dort aus geht es in zwei Pardestreckenabschnitten zurück. Die Anlage ist in der Form eines großen »L« aufgebaut und hat eine Größe von ca. (links) 10x2 m und (rechts) 12x3 m. Insgesamt können fünf Züge unabhängig voneinander fahren.

Gesteuert wird die Anlage über Weichen und Signale mit EPL-Antrieben, jedoch von Hand

vom Stellpult aus, was mir und allen anderen Beteiligten sehr viel Spaß macht. Insgesamt stehen momentan 10 Loks mit ca. 40 Güterwagen und 12 Personenwagen zur Verfügung. In der Zukunft ist noch eine Strecke über den vorhandenen Gartenteich geplant. Meine Gleistrassen habe ich übrigens auf Profilbrettern aus Fichte/Tanne verlegt, die vor

der Montage drei bis viermal mit Lasur behandelt wurden. Teilweise wurden diese Profilbretter noch in Beton verlegt (in den Bahnhofsbereichen). Bis jetzt (und das schon seit Frühjahr 1995) läuft eigentlich alles störungsfrei. Insgesamt illuminieren über sechzig Lampen die Anlage. Eine Kirmes ist auch vorhanden.

Thomas Reuter



**Thomas Reuter:** Der vor der Erweiterung stehende »große Bahnhof«.



**Thomas Reuter:** Zugkreuzung im Haltepunkt Neustadt.



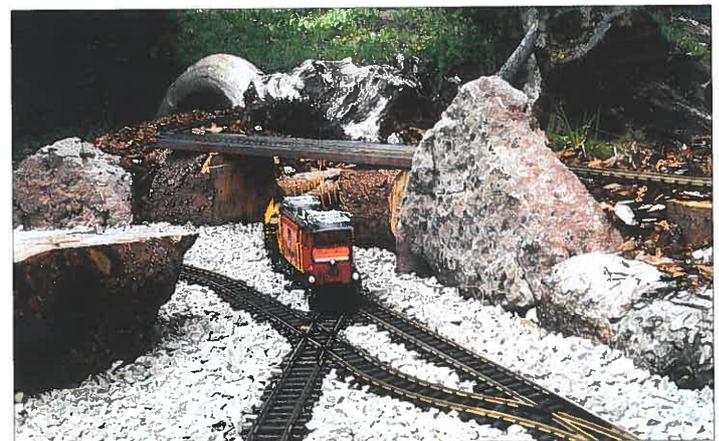
Rudolf Schiefer: Im Bahnhof abgestellte Garnitur Personenwagen.



Dietz/Hochwiesenhof: In Naturmaterial verlegte Gartenbahntrasse.



Rudolf Schiefer: Eine Szene mit echt österreichischer Lokalbahnromantik.



Dietz/Hochwiesenthal: Aus Natursteinen errichtetes Gebirge.

### Rudolf Schiefer: Kleinanlage aus Grundpackungen

Da es ein lang ersehnter Wunsch von mir war, und ich mir diesen erst im Alter von 54 Jahren in Form einer kleinen LGB-Anlage erfüllen konnte, möchte ich gerne auch anderen Anfängern einen Anreiz bieten. Es ist eine Kleinanlage in meinem Kleingarten, aufgebaut aus einer einfachen Anfangsgarnitur und zusätzlichen Gleispackungen. Mit einem

Durchmesser von ca. 1,2 m umkreist die bezaubernde Garnitur einen kleinen See, in den auch ein von einer Umwälzpumpe betriebener Wasserfall aus ca. 1,6 m Höhe fällt. Da ich schon viele Bewunderer hatte, ist es sicherlich für viele Freunde der LGB interessant zu sehen, was selbst mit nur einer Grundausstattung beginnen kann. Rudolf Schiefer

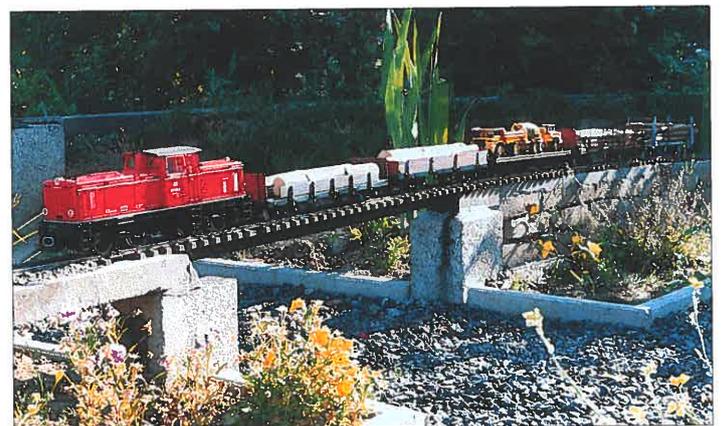
### Dietz-Modellbahntechnik: Waldcafé Hochwiesenhof

Zusammen mit dem Besitzer des Waldcafé - Restaurant Hochwiesenhof in 75323 Bad Wildbad errichteten wir eine LGB-Freilandanlage. Sie wurde mit Ausnahme der LGB-Produkte ausschließlich mit Naturmaterial aus den umliegenden Wäldern aufgebaut, was der Anlage einen ganz speziellen Reiz gibt. Die LGB-Anlage ist auf der

Gartenterrasse des Restaurant Hochwiesenhof aufgebaut und bietet den Gästen eine willkommene Abwechslung und Freude. Für die zahlreichen Hausgäste besteht darüber hinaus die Möglichkeit, daß sie ihre eigene LGB-Fahrzeuge mitzubringen und fahren zu lassen  
Dietz Modellbahntechnik,  
75339 Höfen



Rudolf Schiefer: Ruhebänk, Strecke, Talbrücke, Teich und Fußgängerbrücke.



Ramon de Smet: Das Bild zeigt die noch im Rohbau befindliche Hochbahnstrecke des belgischen LGB-Freundes. Das Brückenmittelstück ist herausnehmbar.

## Rémi Souillot: Die Schatzkammer eines LGB-Sammlers

Ich bin ein LGB-Sammler. In meinem Haus habe ich einen Raum im Erdgeschoß eingerichtet, in dem der größte Teil meiner Sammlung untergebracht ist.

Da alle Loks, Wagen und Bahnzubehör sowie die Automodelle und Fahrzeuge aller Art in ihren Originalverpackungen bleiben, brauche ich Platz und Ordnung. Der Raum ist mein Refugium, in dem ich regelmäßig lese, arbeite und baue. Das geordnete Bahnlager erspart mir viel Zeit, wenn ich das Material für eine Ausstellung zusammenstelle. Auch für einige Stunden Spiel in der Garage oder im Garten ist alles hier gut greifbar. Auf meinem Arbeitstisch schreibe ich

Berichte, wie diesen kurzen Artikel, und plane hier auch meine Bahnprojekte. Ich habe immer alles Material vor den Augen zum Planen und das ist sehr praktisch.

Mit meinen Loks kann ich viele Zugkompositionen einsetzen, denn es stehen mir 157 Wagen aller Art, davon 70 Güterwagen, zur Verfügung.

Bei der Beschaffung von LGB-Material achte ich darauf, daß sich wirklich komplette und realistische Züge zusammstellen lassen. Kinder haben wohl Spaß daran, Züge mit amerikanischen Wagen und ÖBB-Wagen zusammenzustellen, auch Erwachsene machen das häufig, aber ich mag dies gar nicht. Rémi Souillot



Rémi Souillot: Eine mit Material aus der großen Sammlung gebaute Schauanlage.



Rémi Souillot: Schreibtisch und Werkbank im Lagerraum der Sammlung.



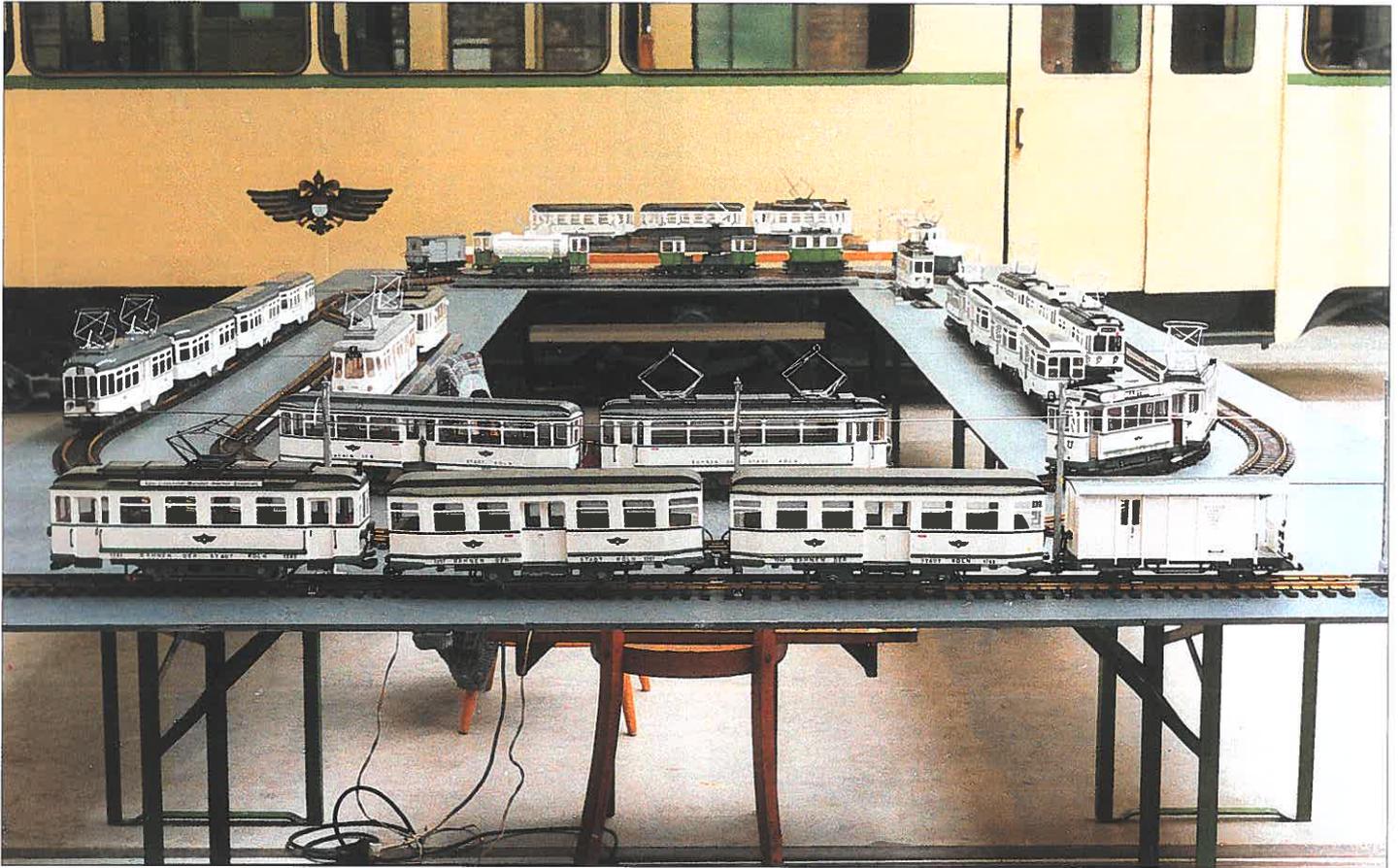
Rémi Souillot: Geordnete Lagerung der großen LGB-Sammlung.



Rémi Souillot: In der Garage lagern die Platten für Ausstellungsanlagen.



Rémi Souillot: Auch Fertighäuser für Anlagen werden in der Garage aufbewahrt.



**Theodor Pfeiffer:** Im Laufe der Jahre ist eine große, vorbildgetreue Sammlung von Straßenbahnen nach Kölner Vorbild in LGB-Größe entstanden.

### Theodor Pfeiffer: Kölner Straßenbahnen

Am 3.3.2002 führte ich im Museum der Köln-Bonner-Eisenbahnen in Wesseling Fahrbetrieb mit meinen Modellen der Rheinuferbahn durch. Es waren außer mir noch mehrere Vereine und Aussteller da. Da ließ sich wieder trefflich für die LGB Werbung machen. Mit meinen Kölner Straßenbahn-Modellen mache ich dreis bis fünfmal mal im Jahr Fahr-

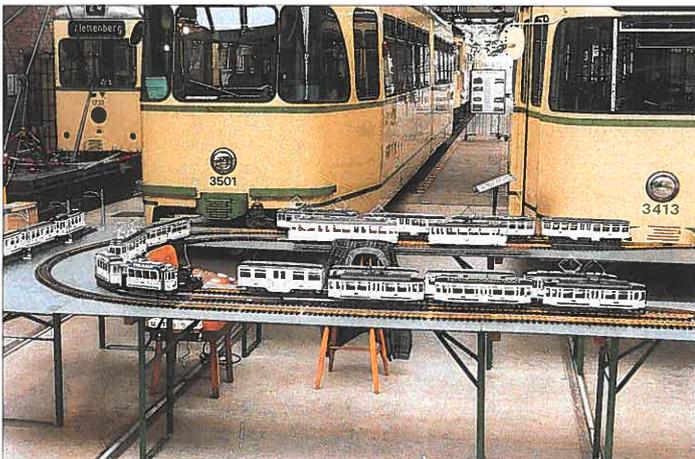
betrieb im Museum. Am 9.9.2001 entstanden aus diesem Anlaß diese Bilder. Bis auf zwei fehlende Modelle ist alles vorhanden, was so in den letzten fünfzehn Jahren entstanden ist. Es sind 35 Fahrzeuge, so daß nunmehr mit der schon mit Spannung erwarteten LGB-Neuheit 2002 drei Dutzend voll sein werden.

Theodor Pfeiffer

### Markus Seeger: SBB-Brünigbahn-Draisine Dmh 3962

Die Brünigbahn-Draisine entstand auf Grundlage einer Zeichnung in einem Buch über die Furka-Bergstrecke. Die 1941 von der Firma Asper hergestellte Draisine Dmh 3962 (Höchstgeschwindigkeit 45 km/h) ist seit einigen Jahren nicht mehr im Bestand der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB). Laut der mir zugesandten Triebfahrzeugübersicht ist

eine sehr ähnliche Draisine Baujahr 1945 noch immer in deren Fuhrpark. Das Modell ist aus finnischem Birkenperrholz gebaut, welches auch im Boomerangbau verwendet wird. Die Räder sind aus Messing, und die Fahrstromabnahme erfolgt über vier Kugellager. Die Lampen werden von drei 1,2 V-Akkus versorgt. Der Antrieb be-



**Theodor Pfeiffer:** Tram-Modell-Ausstellung im KBE-Museum in Wesseling.



**Theodor Pfeiffer:** In der Tram-Sammlung sind auch Arbeitsfahrzeuge zu finden.



**Markus Seeger:** Eigenbau-Draisine im Größenvergleich zum »Rhätischen Krokodil«.

steht aus einem 12 V-Motor, der aus einem alten CD-Player stammt, und einem Schneckengetriebe. Die Türscharniere und die Materialträger an der Seite sind aus glasfaserverstärktem Kunststoff, d.h. aus

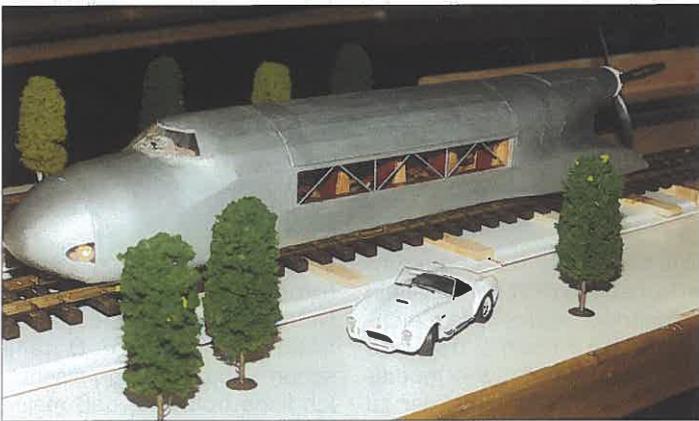
Leiterplatten herausgearbeitet und voll funktionsfähig. Die Arbeitszeit wurde hier nicht detailliert festgehalten. Die Kosten für das Material belaufen sich auf ca. EUR 25,00.

Markus Seeger

### Markus Seeger: Schienenzepelin

Den Entschluß, einen Schienenzepelin zu bauen, faßte ich 1994, als ich auf der Modellbau Süd einen Schienen-

zeppelin in Spur Eins gesehen hatte. Allerdings verwirklichte ich dieses Vorhaben erst 1997. Grundlage für den Bau waren



**Markus Seeger:** Selbstgebauter Kruckenberg-Schienenzepelin in LGB-Größe.



**Markus Seeger:** Das Äußere des Schienenzepelins wurde exakt nachgebildet.



**Markus Seeger:** Draisine nach SBB-Vorbild mit Turmwagen, beides Eigenbauten.

Zeichnungen und Bilder in der Modellbahnzeitschrift MIBA (November 1973), welche sich nach anfänglichen Zweifeln als relativ genau erweisen sollten. Das Modell ist wie das Original aus Spanten aufgebaut. Der vordere Teil aus 8, der Mittelteil aus 2, und das Heck wiederum aus 8 Spanten. Diese sind aus 4 mm dickem Birkenperrholz und mit 1,5 mm dickem Balsaholz beplankt. Die Stühle im Mittelteil sind ebenfalls aus Sperrholz und mit »Leder« gepolstert".

Die Innenbeleuchtung wird durch sechs 1,2 V-Akkus, die im Vorderteil untergebracht

sind, gespeist. Der Fahrstrom wird über je eine LGB-Kugellagerachse in jedem Drehgestell abgenommen. Als Antrieb dient ein Elektromotor Speed 400 7,2 V in Kombination mit einer Luftschaube, die eigentlich für ein Luftschaubenboot gedacht ist, beides von der Firma Graupner. Die große Stromaufnahme (bis 1 A) und die schlechte Bremsmöglichkeit machen jede Fahrt zum nervenaufreibenden Erlebnis. Die reine Bauzeit betrug ca. 120 Stunden.

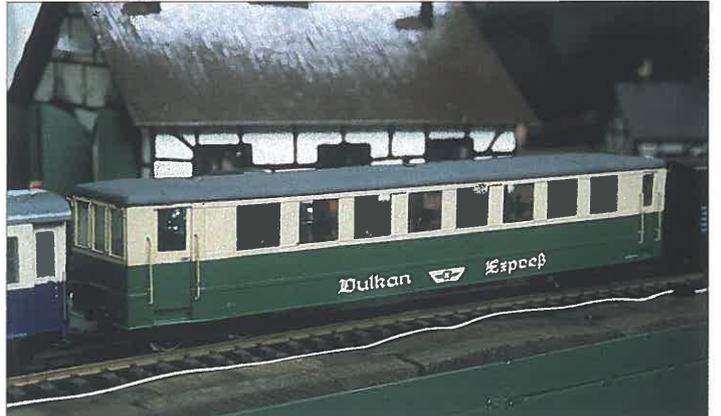
Die Materialkosten liegen bei ca. EUR 50,00. Markus Seeger

### Günter Voeller: Einhundert Jahre Brohltalbahn

Anläßlich der Feiern zum einhundertjährigen Bestehen der Brohltalbahn (BEG) am 8.+9.9.2001 kam auch die LGB »zum Zug«. Auf einem Containertragwagen war eine immerhin 12 m lange LGB-Anlage aufgebaut, die ständig von kleinen und großen Zuschauern dicht umlagert war. Unermüd-

lich zogen die Loks ihre Runden und zeigten die Brohltalbahn im Kleinen in Form einiger den Originalen nachgebauten Modellen.

Ältester Vertreter (Baujahr 1926) war VB 50 vom »Vulkan Express«, ein kompletter Selbstbau. Das Original wird derzeit aufgearbeitet.



**Günter Voeller:** Eigenbau-VB 50 nach Vorbild bei der Brohltalbahn



**Günter Voeller:** Die Brohltaldiesellok D4 entstand aus einer LGB 2151 (DB V 251), die nach einigen Umbauten am Gehäuse nun dem Original sehr ähnelt.

Lok D4, bis 1986 bei der BEG und heute RhB Gm 4/4 241, entstand aus der LGB 2151, die sich aber einige zum Teil starke Umbauten am Gehäuse, zum Beispiel dem kurzen Vorbau, gefallen lassen mußte, um dem Original ähnlich zu werden (siehe auch LGB DE-PESCHE 106, Seiten 53/54). Lok D3 ist ein kompletter Selbstbau auf einem Fahrwerksteil der 2085. Die vorgenommenen und einige andere Modelle nach älteren, aber derzeit im Betrieb stehen-

den Fahrzeugen, wurden von mir in den letzten Jahren gebaut. Die moderne BEG wird durch die neuen Containertragwagen mit den Wechselbehältern (Eigenbau von Thomas Kraft) dargestellt. Normalerweise fährt der Containerzug mit zwei Loks, weshalb ich dabei bin, eine weitere D2 zu bauen. Die Modelle wurden und werden des öfteren auf Ausstellungen zu sehen sein, wie z.B. zuletzt bei den Wuppertaler Eisenbahnfreunden.

Thomas Kraft



**Günter Voeller:** Eigenbau-D3 nach Vorbild der Brohltalbahn. Von Thomas Kraft stammen die Containertragwagen, wie sie heute im Brohltal eingesetzt werden.

## Bent Pedersen: Fahrzeuge der ehemaligen DR-Schmalspurbahnen

Vor viele Jahren bekam ich eine Zeichnung von den großen Schmalspurloks 99 221-223. Während eines Besuchs im Harz habe ich eine Fahrt nach Benneckenstein, zum Brocken

und nach Wernigerode gemacht und dort »meine Schmalspurlok«, jetzt als 99 7222-5 gesehen, aber auch mehrere andere Harzbahnloks fotografiert.

Wieder zu Hause angekommen habe ich mit dem Basteln begonnen. Meine alte Zeichnung habe nach Fotos und meinen Erinnerungen modifiziert. Dabei habe ich leider zu

spät erfahren, daß die meist fotografierten Lokomotiven Neubauloks sind. Deswegen habe ich mehrere Details schön »zusammengemischt«. Ich finde trotzdem, daß meine



**Bent Persen:** 99 7222 von rechts vorn gesehen.

**Bent Pedersen:** Rückansicht der 99 7222.



**Bent Pedersen:** Eigenbaudampflok 99 7222.

Lok ausreichend korrekt ausgefallen ist. Radsätze, Zahnräder, Rauchentwickler, Lokpersonal und zwei Motoren sind LGB-Ersatzteile. Rahmen und Gestänge wurden aus Aluminium ausgesägt. Der Kessel ist ein PVC-Rohr. Das Gehäuse

entstand aus Polystyren. Die Elektronik habe ich bei Champex-Linden gekauft. Die Motoren treiben über einen gemeinsamen Zahnriemen, eine Welle und eine Kardangelenke die 1. und 5. Treibachse an. Die Triebäder 2 bis 4 sind gefedert

und +/- 5 mm seiten- und höhenverschiebbar. Der mittlere Radsatz ist ohne Spurkränze und wird von der Kuppelstange angetrieben. Der LGB-Radius R3 und die LGB-Weichen 16000 werden problemlos durchgefahren. Die Über-

hänge vorn und hinten sind genau gleich und mäßig. Meine Güterwagen sind vorwiegend aus Polystyrenplatten gebaut, haben DR-, DB-, RhB- und Bornholmer-Vorbilder, sind aber nun »meiner DR-Bahn« angepaßt. Bent Pedersen



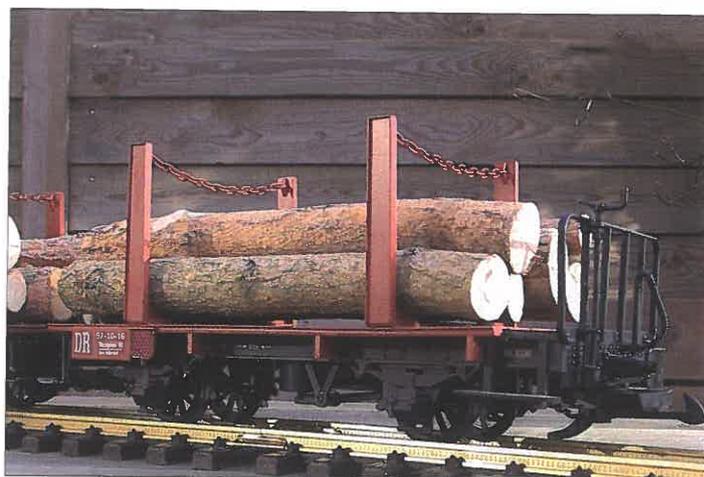
**Bent Pedersen:** Gedeckter, dreiachsiger Güterwagen.



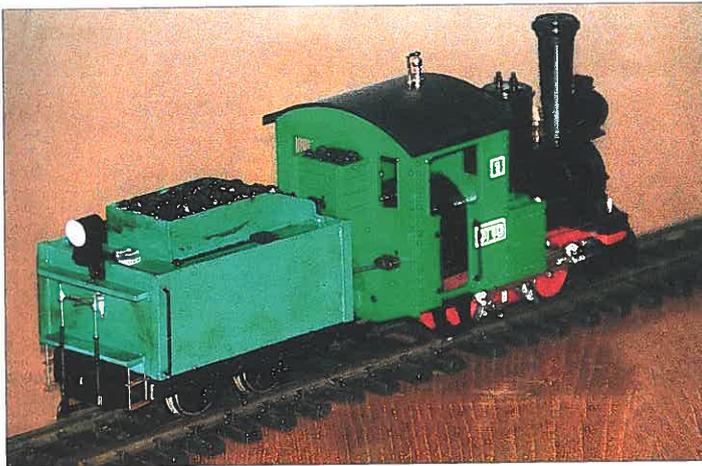
**Bent Pedersen:** Vierachsiger Kesselwage.



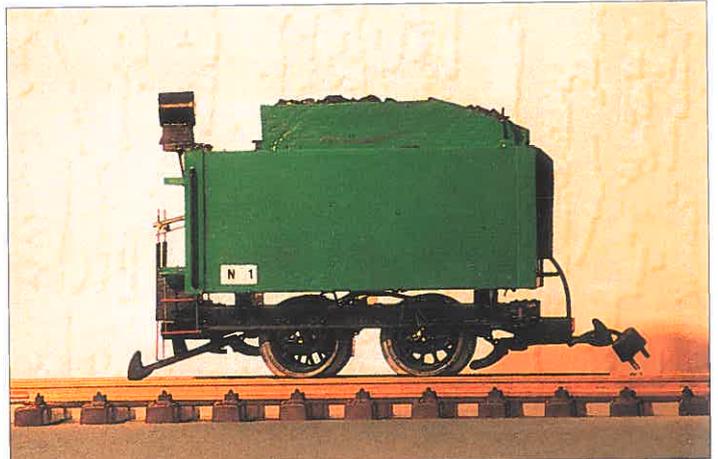
**Bent Pedersen:** Vierachsiger Klappdeckelwagen.



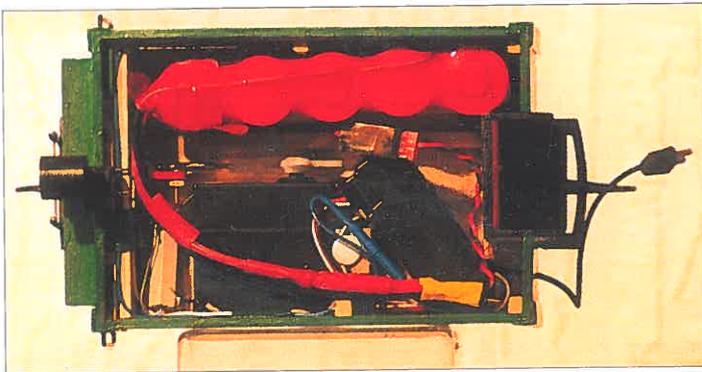
**Bent Pedersen:** Zweiachsiger Rungenwagen auf LGB-Fahrwerk.



Klaus Hahn: Dampflokom mit Entkopplungsschlepptender.



Klaus Hahn: Entkopplungstender mit (links) Kupplungsbügel in Entkuppelstellung.



Klaus Hahn: Fünf Mignonzellen, Servo und Robbe Futaba-Empfänger im Tender.

### Klaus Hahn: Entkopplungstender

Schon lange beschäftigte mich der Gedanke, per Funk gesteuert an jeder Stelle einer LGB-Anlage, eine Lok vom Zug abkuppeln zu können. Meine entsprechende Lokgarnitur besteht aus einem selbstgebauten Kohlschlepptender und der Lok 92 179. Der Tender wurde aus Holz gebaut. Das Fahrgestell, bestückt mit Metallrädern, stammt vom Hochbordwagen 4044. An der Rückseite des Tenders ist eine bewegliche Messingdrahtkonstruktion befestigt, quasi ein »U« mit oben einem Steg. Über diesen Steg greift eine offene Klammer, die durch den Servo über ein Hebelarmgelenk bewegt wird und so das Drahtgebilde nach unten drücken kann. Das Drahtgebilde selbst wird in zwei Messingröhrchen, die an die Rückwand des Tenders geklebt sind, geführt. Im Tender befindet sich eine 6-Volt-Batterie (5x 1,2 V.-Zellen 1400 mAh), ein Servo und ein Empfänger aus der Reihe Robbe-Futaba (ein Kanal genügt eigentlich). Als Sen-

der dient ein Sender der Futaba-Reihe, auch hier gilt, daß der einfachste Sender es tut. Der Steuerkanal-Knüppel ist bei mir federnd. Alle meine Wagen besitzen an beiden Enden Kupplungshaken. Man hält den Zug an, betätigt die Entkopplung und fährt gleichzeitig die Lok vom Zug und bringt dann die Entkopplung in die Nullstellung. Der Kohlentender besitzt zudem eine beleuchtete Laterne, gespeist über den hinteren Metallradsatz. Auch ist dieser Radsatz des Tenders über ein Kabel mit den Buchsen der Lok verbunden. Diese Verbindung erweitert quasi die Anzahl der stromführenden Radsätze der Lok und ist speziell wegen des geringen Radabstand der kleinen Lok beim Passieren der Weichen recht hilfreich. Diese Installation hat im Grunde genommen nichts mit der Entkopplungssteuerung zu tun, ich praktiziere sie aber wegen der Kontaktsicherheit bei all meinen Kleinloks.

Klaus Hahn

### Georg Pscheidl: Rigi-Bahn-Lok

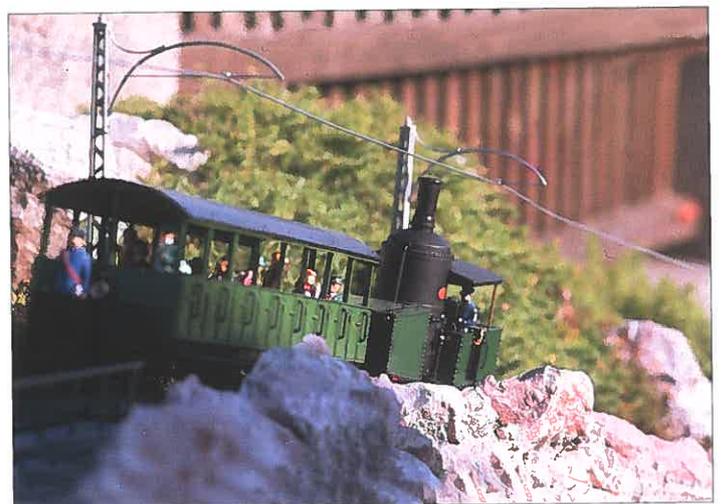
Seit ich in Pension bin, kann ich mich so richtig meiner Gartenbahn widmen. Es waren auch wieder sehr viele Besucher da. Besonders bewundern sie meine selbstgebaute

Drehscheibe mit Lokschuppen. Heute möchte ich kurz meine selbstgebaute Rigi-Bahn-Lok vorstellen. Eine zweite Lok steht kurz vor der Vollendung.

Georg Pscheidl



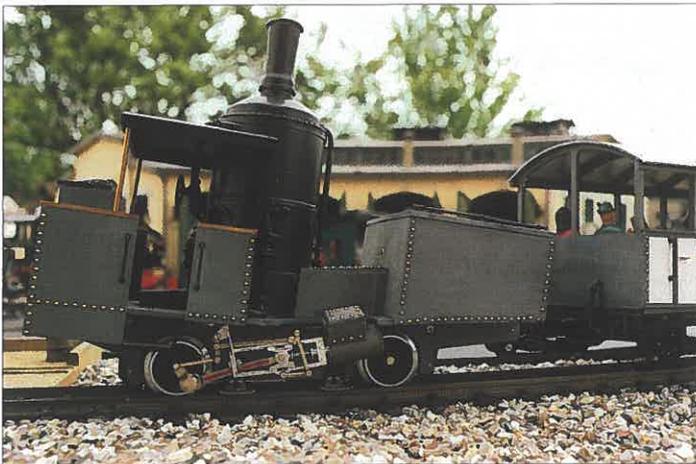
Georg Pscheidl: Die Rigi-Lok dampft den Berg hinauf.



Georg Pscheidl: Die Rigi-Lok mit ihrem Bergbahnzug kurz vor der Gipfelstation.



Georg Pscheidl: Der selbstgebaute Rigi-Bergbahnzug.



Georg Pscheidl: Seitenansicht der noch unlackierten Rigi-Bergbahnlok.

### Frank Pätzold: Lore mit Schneepflugschar

Nachdem der Ausdehnungsbereich meiner Bo-Ga-Bahn (Bochumer-Garten-Bahn) sich im letzten Sommer doch erheblich gesteigert hat, stellte sich mir die Frage wie eine schnelle und kostengünstige Lösung für den im Winter auftretenden Schnee zu finden sei. So schön eine Schneeschleuder sein mag, sie paßte aber nicht

in den von mir bevorzugten reinen Dampflokbetrieb. Und zum anderen ist in der von mir bewohnten Höhenlage (ca. 70 m ü.n.N.) nicht mit diese enormen Schneemengen zu rechnen. Nachdem ich bei der Firma Champex-Linden einen günstigen Pflugvorsatz (Art. CL 70003) in gelb oder rot für DM 15,00 entdeckt hatte stand

der Entschluß fest, diesen Pflug mit dem von mir bisher kaum genutzten Hochbordwagen (40440) zu schaffen. Besonders wegen der fast gleichen Farbe der Bauteile und der Möglichkeit den Hochbordwagen mit Gewichten zu beschweren wurde dieses Vorha-

ben in kürzester Zeit umgesetzt. Zum Abschluß wurden, um das Beschwerungsmaterial abzudecken, oben Schwellen aufgeklebt.

Auf dem Foto kann man den Selbstbau bei den ersten Fahrversuchen im Spätherbst sehen.

Frank Pätzold



Frank Pätzold: LGB-Lore mit vorgebauter Schneepflugschar von Champex-Linden.

**LGB DEPESCHE im Internet:**  
**[www.lgb.de](http://www.lgb.de)**

## Markus Rieger: Neue Eigenbauten



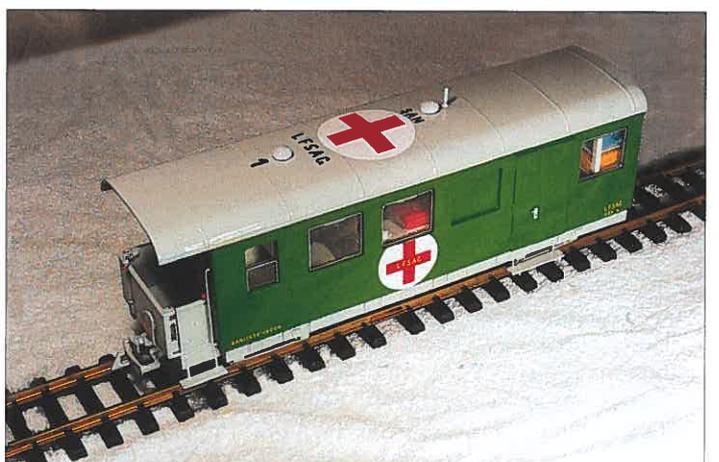
**Markus Rieger:** Schwerkleinwagen SKL 1. Alu-Rahmen und zweimal LGB-Drehgestelle von 2095 ff., Pritschen und der Hydraulikbagger von Playmobil, Kran von Italeri.



**Markus Rieger:** Bahndienstwagen XO 26. Umbau auf LGB-Fahrgestell mit SIKU-Pritsche und Italeri-Kran. Hydraulikaggregat-Atrappe für die Kippfunktion des ganzen Zuges (vier weitere Wagen ohne Kran). Links mit abgeklappter Seitenwand und rechts im Kippzustand.



**Markus Rieger:** Feuerlöschwagen XZ 21. Umbau aus LEHMANN TOYTRAIN-Kessel und einachsigen LGB-Lenkgestellen. Rahmen aus Alu. Zurüstteile von Italeri und Playmobil.



**Markus Rieger:** Sanitätswagen XB4 6 für den Hilfszug. Umbau aus LGB 3062 ff. Ausrüstung für einen Verwundetensammelplatz und auch für die Patientenbeförderung.



**Markus Rieger:** Unkrautvertilgungszug mit Sprühwagen XG 14, Kesselwagen XG 15 + 16. Umbauten aus LEHMANN TOYTRAIN-Wagen. Zurrüsteile von Playmobil.



**Markus Rieger:** Diesellok VL 10 EILIKA. Umbau aus zweimal LGB-Drehgestellen 2095 ff und Kästen von RhB-Ellok. Alu-Rahmen. Bis auf wenige Details einer Lok der Tunesischen Eisenbahn nachempfunden.



**Markus Rieger:** Personenwagen B4 13. Umbau aus LGB-Abteilwagen-Wagenkästen mit LGB-Bremsenhaus. Alu-Rahmen und LGB-Drehgestelle.



**Markus Rieger:** Personenwagen Bi 5. Umbau aus LGB-Haubendachwagen.



**Markus Rieger:** Offener Personenwagen Bi 10. Umbau aus LGB-Tonnendachwagen mit ausgeschnittenen Fenstern.



**Feste arbeiten, Feste feiern!** Fast in jedem Jahr überschneidet sich der Termin der Spielwarenmesse mit dem Geburtstag vom LGB-Firmenchef Johannes Richter (4.v.l.). Zum wievielten Ehrentag die Gratulanten aufspielten ist im Hause Lehmann ohnehin kein Thema. Mit der LGB kann man einfach nicht alt werden. In diesem Jahr waren die »Rittner-Buam« aus Tirol auf dem LGB-Messestand und spielten das Ständchen. Martin Broy und seine »Buam« sind natürlich allesamt LGB-ler und auch im Berufsleben mit der Bahn verbunden. So versehen sie ihren Dienst bei der Rittenbahn oberhalb von Meran in Tirol. Mit von der Partie war LGB-PR-Leiter Klaus Baumann (2.v.r.) KB

## Intermodell 2002 in Dortmund

Europas größte Ausstellung für Modellbau und Modellsport fand in der Zeit vom 17.–21.4.2002, in der Messe Westfalenhallen Dortmund, statt. Ob zu Land, zu Wasser oder in der Luft, jeder einzelne Modellbauer kam auf seine Kosten. In diesem Jahr strömten 110.000 Besucher in die Westfalenhallen. Die Modelleisenbahn war auch in diesem Jahr wieder ein Publikumsmagnet. Nach Angaben der Messeleitung waren ca. 57 % der Besucher zur Intermodellbau gekommen, um die Produkte und Modelle in dieser Modellsparte zu sehen. Während in der Halle 6 die Hersteller und Zubehörindustrie zahlreich vertreten waren, konnten dreißig Modellbahnanlagen in den verschiedenen Spurgößen von Z bis IIm in der Halle 8 bestaunt werden. Die Firma. E.P. Lehmann war auch in diesem Jahr wieder mit

einem großen Messestand vertreten. In den zahlreichen Vitrinen und auf den Ausstellungsanlagen konnte die große Bandbreite der LGB eindrucksvoll dargestellt werden. In der Halle 8 war die Spur IIm auf einer Fläche von fast

400 m<sup>2</sup> vertreten. Die Eisenbahnfreunde des SIMPLEX-Teams aus Rennerod und der Eisenbahnclub der Wuppertaler Stadtwerke AG, führten mit verschiedenen Themen den Besuchern die großen Möglichkeiten der Nenngröße IIm

vor. Auf der **Wuppertaler Anlage** war das Schweizer Vorbild in Form der Rhätischen Bahn das Hauptthema. Hier führten achtzehn verschiedene Zuggarnituren auf zwei getrennten Anlagen. Durch die hervorragende Geländegestaltung entstand der Eindruck eines zusammenhängenden Gleisbildes. Die schon bekannten LEGO-Züge von Hans Friedrich sorgten für so manchen Gesprächsstoff. Ein Vertreter der Fa. LEGO aus Dänemark reiste extra nach Dortmund, um die aus handelsüblichen Bausteinen liebevoll gefertigten Modelle zu begutachten.

Auf der **Anlage des SIMPLEX-Team** führten auf einer zweigleisigen Strecke die Züge verschiedener Bahngesellschaften. Die große Welt der LGB wurde hier durch die verschiedenen Züge, als auch durch die farbliche Gestaltung der



**Wuppertal:** Der Fahrbetrieb wird überwiegend nach dem Vorbild der Rhätischen Bahn durchgeführt, in Dortmund mit bis zu 18 Zuggarnituren. Foto: Günter Willert



**Wuppertaler:** Blick auf die Ausweiche und auf den Bahnhof der eingebauten kleinen Modulanlage.

Foto: Bernd Backhaus



**Wpt.:** Betrieb im Sägewerk. Vorn der Alpine-Classic-Express. Foto: Bernd Backhaus

Anlage, zur Geltung gebracht. Insbesondere die Zuggarnituren der RhB waren hier nach Originalvorlagen zusammengestellt, was mit gezeigten Bildern dokumentiert wurde.

Insgesamt gesehen, war es eine gelungene Veranstaltung, die nicht nur bei den beiden Spur IIm-Ausstellern angenehm in Erinnerung bleiben wird.

Frank Pötter



**Wuppertal:** Der »Crystal-Panoramic-Express« der MOB mit seiner Ge 4/4-Lokomotive in der Zugmitte entstand aus LEGO-Steinen. Foto: Günter Willert



**Wuppertaler:** In der Ausweichstation wartet die BCU-Lok 649 mit einem schweren Güterzug auf die Kreuzung des Gegenzuges. Foto: Günter Willert



**Simplex-Team in Dortmund:** Bei genauem Hinsehen ist dieser Teil der Schauanlage stark vom Kraftverkehr geprägt. Die beiden Ge 4/4 II ziehen einen Autotransportzug. Unter der Brücke im Hintergrund verläuft ein kurzes Stück Autobahn. Und der maßstabsgetreue Raupenbagger-Transporter gehört auch zum gleichen Thema.



**Simplex-Team in Dortmund:** Das ist der große Abstellbahnhof der Schauanlage. Vor dem Schild mit der Eigenwerbung ist eine Pendelstrecke aufgebaut, die mit der haus-eigenen Pendelautomatik von Simplex betrieben wird (Simplex, Dorfweise 46, 56462 Höhn).

## Wolfsburger Freundeskreis Garten-Modellbahnen

Unsere Modellbahnschau »Weihnachtswunderland 2001« konnte an die 13.000 Besucher an 19 Ausstellungstagen begrüßen, davon 40-45 % Kinder, für die diese Schau ja gedacht war. Auch konnte Kindern geholfen werden, die in gesundheitlicher Not sind. Diese Hilfe kam in Form von Spenden für den Förderverein »Heidi«, der krebserkrankte Kinder unterstützt. DM 5.119,44 wurden in den Sammelbüchsen zusammengetragen. Dieser Betrag erfüllt uns mit Stolz, Freude und tiefer Dankbarkeit. Er entschädigt für die Mühe und die Arbeit, welche sich der Freundeskreis auf die Schultern lädt, um eine derartige Schau durchzuführen.

Unsere Familien müssen in dieser Zeit so manches für das Hobby ihrer Männer hinneh-

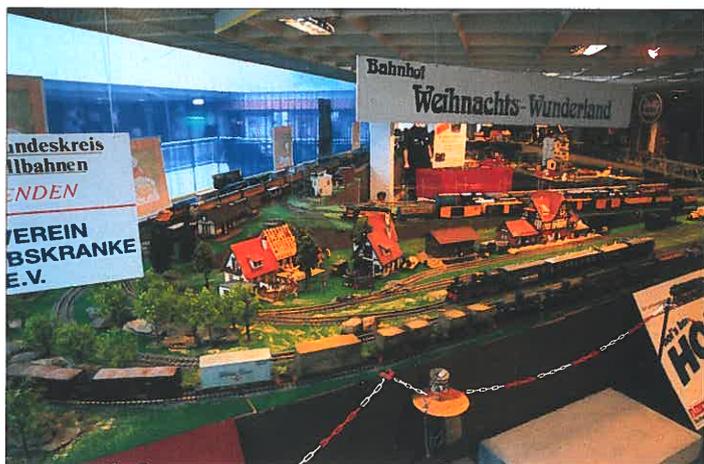
men. Fast fünf Wochen spannt uns das Hobby während dieser Zeit ein, aber wir tun es mit Freude. Deshalb ein Dankeschön an unsere Familien, die es wieder einmal ertragen mußten, was ihre Männer mit ihrem Hobby so anstellen. Wir danken auch allen die dazu beigetragen haben, dass es ein großer Erfolg wurde. Die Presse mit ihren Berichten und Fotos, den Sponsoren für materielle und finanzielle Unterstützung. Auch den Mitarbeitern der Firma Möbel Buhl ein großes Dankeschön, die uns die Räumlichkeiten zur Verfügung stellten, damit wir unsere LGB-Anlage aufbauen konnten. Diese LGB-Weihnachtsschau ist im Laufe der Zeit zu einer Institution herangewachsen, die in Wolfsburg gar nicht mehr wegzudenken ist

Hans Joachim Flohr

## Freunde der LGB Norddeutschland e.V.

Als erstes Ereignis unseres Gartenbahnjahrs 2002 fand das Echt-Dampf-Treffen auf der Anlage der Rönner-Kleinbahn von Waltraud Drewes und Klaus Fock in Rönne statt. Am 26.4.2002 trafen von der Herr und Frau Regner (Firma Regner Eisenbahn-Technic) gegen 18 Uhr in Rönne ein und nahmen unsere Gartenbahnanlage in Augenschein. Sie waren von der Größe der Anlage überrascht und fanden es gut, dieses Treffen hier zu veranstalten. Etwas später kam unser Schriftführer Rolf Buggenthin und Herr Pieczewski (Firma Modell-Dampftechnik Pieczewski) dazu. Es begann die übliche Fachsimpelei über Gartenbahnen, die später mit einem Essen in einem Restaurant gegen Mitternacht endete. Am Vormittag des 27.4.2002 gegen 11 Uhr be-

gann das Fahren unter Echtdampf. Der Garten füllte sich langsam mit bis zu fünfzig interessierten Gartenbahnern aus Worswede, Kiel, Bad Bevensen und Hamburg nebst Umgebung. Herr Regner und Herr Pieczewski hatten ca. zwölf Dampflokomotiven mitgebracht, die abwechselnd angeheizt und mit Wagen versehen auf die ca. 150 Meter lange Strecke geschickt wurden. Jeder Besucher hatte hier die Möglichkeit mit Funk ferngesteuert die Dampfloks über die Strecke fahren zu lassen. Die Begeisterung und die anschließenden Diskussionen ließen keine Wünsche offen. Zwischendurch gab es einen Imbiß vom Grill und von Herrn Regner mitgebrachtes Bier. Parallel zum Dampf hatten die Herren Weigand und Sohn vom Auto-Modellbau-Club



**Wolfsburg:** Großanlage im Möbelhaus für einen guten Zweck.



**Wolfsburg:** Der Vollmer-Bahnhof Neuffen ist noch nicht oft auf Anlagen zu sehen.



**Norddeutschland:** Dampfbahn- und LGB-Freunde beim Treffen in Rönne.

TMC-Hamburg einige ferngesteuerte LKW und einen Radlader mit allen Raffinessen zur Vorführung und zum Ausprobieren mitgebracht. Das Treffen ging bis weit in den Nachmittag. Hierzu war auch die örtliche Presse eingeladen worden und auch erschienen. Gegen 16 Uhr traf dann nach Bewältigung von starkem Verkehrsaufkommen und Staus auf der Autobahn Herr Baumann von der Firma Ernst Paul Lehmann mit seiner Frau ein. Es wurde noch ein interessanter Spätnachmittag mit Fachgesprächen, jetzt auch über die Lehmann-Gross-Bahn. So endete dann am Abend das Dampftreffen in Rönne. Wir fuhrten anschließend in das Nachbardorf Marschacht zum

Gasthaus Ahrens, in dem wir als Gäste von Lehmann zu Abend gegessen haben. Bis gegen Mitternacht saßen wir noch zusammen. Die Gäste nächtigten hier.

Am anderen Morgen trafen wir uns noch einmal nach dem Frühstück im Gasthaus Ahrens zu einem Gespräch. Wir trennten uns danach, und die Autos wurden zur Heimfahrt beladen. Die Saat, die wir auf der »Weltausstellung 2001 in Lauf a.d.Pegnitz« und auf den »Hamburger-Modellbau-Tagen«, wo wir (Lehmann, Regner und unser Verein) zusammen ausgestellt hatten, austreuten war aufgegangen. Das Ergebnis war diese interessante Veranstaltung.

Klaus Fock

## MEC Osnabrück e.V.

Der MEC Osnabrück feierte 2001 sein fünfzigjähriges Bestehen im Zusammenhang mit der jährlich stattfindenden (diesmal siebenten) Modellshow im Autohaus Starke im Blumenhallerweg 153 in Osnabrück. Aus Anlaß des Jubiläums hatten sich viele befreundete Vereine und Zusammenschlüsse bereitgefunden, die Ausstellung mit besonders schönen Exponaten zu unterstützen. Mitten in der Ausstellung befand sich wiederum die große, blumengeschmückte und als Gartenbahn angelegte mobile LGB-Anlage des MEC-Osnabrück. In Kenntnis der vorausgegangenen, gelungenen Ausstellungen erwarteten bereits viele Besucher die LGB-Anlage und waren immer wieder über die Wandlungs-

fähigkeit der Anlage überrascht. Der Bahnhof wurde von einer Längsseite der Anlage zur anderen, also quer über die Anlage gelegt, woraus sich ein besonderes Gleisbild ergab. Insgesamt lagen vierzehn Bahnhofsgleise hintereinander. Als Neuheit verkehrte ein »Elias« mit einem Selbstbauwagen, hergestellt aus zwei Abteilwagen (siehe LGB-DEPESCHE 106) auf einer höher gelegten Nebenstrecke und fand dort viel Aufmerksamkeit und Beachtung.

Gleich hinter der LGB-Clubanlage war eine weitere LGB-Anlage plaziert, auf der Eisenbahnfreunde aus Lengerich/Westf den naturgetreuen Nachbau des Bahnhofs Werlte/Hümmeling der Hümmlinger Kreisbahn darstellten.



**Norddeutschland:** Echtdampfbetrieb auf der Rönner-Kleinbahn.

So kamen die LGB-Fans voll auf ihre Kosten, was auch am Besucherstrom (knapp 10.000 Personen) abzulesen war. Die Fotos wurden außerhalb der

Öffnungszeiten angefertigt, so daß leider keine Besucher zu sehen sind. H. Schade  
MEC Osnabrück, Postfach 31 52, 49021 Osnabrück.



**Osnabrück:** Clubanlage im Autohaus Starke.



**Osnabrück:** Vierachsiger Abteilwagen als Eigenbau nach LGB DEPESCHE-Bericht.

## Bad Salzuflen 1

Wir waren wir mit unserer LGB-Winteranlage (Schweizer Vorbild) auf der »Hobby- und Modellwelt« in Bad Salzuflen zum ersten Mal vertreten. Die Anlage (21 qm) wurde von den Zuschauern begeistert aufgenommen. Unter den über vier-

zig Ausstellern aller Modellsportarten waren immerhin acht LGB-Anlagen vertreten, was schon recht bemerkenswert ist. Die Ausstellung erstreckte sich über zwei große Messehallen und hatte ca. 20.000 Besucher. Familie Röhrkaste



**Bad Salzuflen:** Schweizer Anlage der Familie Röhrkaste.

## Bad Salzuflen 2

Unsere anlässlich der Modellwelt- und Hobby-Messe vom 26.-27.1.2002 in Bad Salzuflen aufgebaute LGB-Anlage bestand aus drei Teilen: Eine Drehscheibe, eine Bodenanlage und eine Pendelstrecke. 18x12 m waren die Gesamt-

maße des Standes. Zum Transport waren zwei PKWs und ein Anhänger erforderlich. Die Geräuschloks liefen den ganzen Tag. Das Stammpersonal, Herr Krumsiek und ich, wurden von vier LGB-Freunden im Wechsel unterstützt. Der Stand war stets ein Anzie-



**Bad Salzuflen:** Dreiteilige Anlage von Jürgen Krumsiek und Burkhard Koslowski.

hungspunkt für Jung und Alt. Neunzehn Lokomotiven und Triebwagen waren wechselweise im Einsatz. Bei den Kindern stand der LCE auf der Wunschliste ganz oben. Unsere Gesprächspartner waren an Informationen zur Elektrik, Geräuschen und Eigenbauten interessiert. Fragen zum Außenbetrieb konnten wir

gut beantworten, da wir an unseren eigenen Anlagen jahrelang Erfahrung gesammelt haben. Die Freude am Hobby Eisenbahn und der Kontakt mit Gleichgesinnten hat uns veranlaßt, den nächsten Messetermin erneut zu buchen,  
Jürgen Krumsiek  
und Burkhard Koslowski

## Eisenbahnbücher

### Wismarer Schienenomnibusse der Bauart Hannover

Von Dieter-Theodor Bohlmann. 112 S. 170x240 mm, 100 SW- und 18 Farbfotos, 28 fünfteilige Fahrzeugtypenzeichnungen, 9 Zeichnungen, EURO 20,00. Verlag Ingrid Zeunert, Postfach 1407, 38504 Gifhorn.

Über drei Jahrzehnte lang gehörte der Wismarer Schienenomnibus zum täglichen Anblick auf den Strecken der norddeutschen Klein- und Privatbahnen. Er gewährleistete den Landbewohnern die Verbindung in die nächste Stadt und ermöglichte den Betreibern die Motorisierung der Personenbeförderung sowie ihre Trennung vom weiterhin dampfbetriebenen Güterverkehr. In Zeiten mit tiefgreifenden politischen, wirtschaftlichen und technischen Veränderungen hat er so manche Strecke rentabel und damit am Leben gehalten. Dafür pflegten, reparierten und modernisierten seine Besitzer ihn, solange es ging. Heute, fast siebzig Jahre nach der Indienstellung des ersten Wismarer Schienenomnibusse der Bauart Hannover, sind die meisten Wagen schon den Weg alten Eisens gegangen. Viele Bahnen sind ebenfalls nur noch Erinnerung. Daher war es wichtig, seine Geschichte und seine Bedeutung so umfassend wie möglich für die Nachwelt festzuhalten. Beschrieben wird der technische Aufbau der verschiedenen Bauformen sowie die Entwicklung vor, während und nach dem Zweiten Weltkrieg. Die Fahrzeugliste enthält alle von der Waggonfabrik Wismar an die deut-

schen Klein und Privatbahnen, die damaligen Saarbahnen und an die Deutsche Wehrmacht gelieferten Schienenomnibusse und Anhänger der Bauart Hannover. Aus den Angaben und dem Verbleib der Fahrzeuge geht hervor, daß die für die Besteller »maßgeschneiderten« Wagen nur in wenigen Fällen ihre Stammstrecke verlassen haben. Ganz besonders bemerkenswert an diesem Werk ist die üppige Anzahl von Fotos und Typenzeichnungen, die ein lebendiges Bild von Technik und Einsatz der Triebwagen vermitteln. Es ist ein ganz großartiges Buch über einen viel geliebten Triebwagen.

### Die Kleinbahn Band 11

Redaktion: Wolfgang Zeunert. 112 S. 170x240 mm, 109 Farb- und 48 SW-Fotos, 18 Zeichnungen, EURO 15,00. Verlag Ingrid Zeunert, Postfach 1407, 38504 Gifhorn.

Der schon sehnsüchtig erwartete elfte Band der beliebten Reihe über normalspurige Privat- und Werksbahnen wurde jetzt ausgeliefert. Auf 32 reich illustrierten Seiten wird über Regionalbahnen in Deutschland berichtet, und weitere 6 Seiten sind österreichischen Lokalbahnen gewidmet. Ausführliche Beiträge befassen sich mit der Dürener Kreisbahn sowie den Neubaubetriebwagen »Regio-Sprinter« der DKB, einem Triebwagen der ehemaligen Provinzialsächsischen Kleinbahnen bekannt als der »Kleine Wettiner«, in einer historischen Abhandlung mit der südöstlich von Breslau gelegenen ehemaligen

Ohlauer Kleinbahn und schließlich mit der Werksbahn des Zementwerks Vils in Österreich. Klaus-Joachim Schrader hat nach Maßangaben die Bauteile zum Modellnachbau des Bahnhofs Tülaufahrenhorst der Osthannoverschen Eisenbahnen konstruiert. Zusammengefaßt in einem umfangreichen Beitrag mit zahlreichen Zeichnungen und Vorbildfotos wird damit diesem typisch ländlichen Bahnhof an der OHE-Strecke (Wittingen West-) Brome-Rühen (weiter früher bis Oebisfelde) ein kleines Denkmal gesetzt. Wie der aus den abgedruckten Bauteilen entstandene Bahnhof ausschaut kann man gleich auf einem damit gebauten H0-Diorama sehen. Die Vorstellung von Modellen nach Kleinbahn-Vorbildern sowie Literaturhinweise beschließen diesen elften Band der KLEINBAHN, der wie seine Vorgängerbände wiederum von den Kleinbahnfreunden begeistert aufgenommen worden ist.

### Baureihe 99.77-79

Von Dirk Endisch. 128 S. 170x245 mm, Farb- und SW-Fotos, EUR 16,00. Transpress, Stuttgart.

Nach dem Zweiten Weltkrieg fehlten auf den sächsischen Schmalspurbahnen Lokomotiven. Kein Wunder, denn die sowjetische Besatzungsmacht hatte zahlreiche Loks als Reparationsleistungen beschlagnahmt. So beauftragte die Deutsche Reichsbahn 1950 den VEB Lokomotivbau »Karl Marx« Babelsberg mit dem Bau einer leistungsstarken Schmalspurdampflok, wobei man bei deren Entwicklung auf die Einheitsloks

der BR 99.73-76 zurückgriff. Unter großem Zeitdruck entstanden 1952 die ersten vier Lokomotiven der BR 99.77-79. Bis 1957 folgten weitere zwanzig Loks der sogenannten »Neubau-VII K«, die sich auf den Strecken des Thumer Netzes, zwischen Cranzahl und Oberwiesenthal sowie auf der thüringischen Trusetalbahn trotz vieler Startschwierigkeiten sehr gut bewährten. Noch heute stehen die Schmalspurriesen auf den Strecken Cranzahl-Oberwiesenthal, Radebeul Ost-Radeburg und Putbus-Göhren täglich unter Dampf. Ganz ohne Zweifel ist dieses Buch ein Lesetip Nummer Eins in diesem Jahr. Dirk Endisch ist als Autor ein profunder Kenner der Dampflokszene, was auch wieder an seinem neuen Buch über diese großen 1'E1-Schmalspurdampfloks deutlich wird. Ob einer dieser »Schmalspurriesen« jemals als LGB-Modell produziert werden wird?

### Technik der Mariazellerbahn

Von Hans Peter Pawlik. 96 S. 170x148 mm, 114 SW- und 80 Farbbilder, EUR 23,26. Verlag Josef Otto Slezak, A-1040 Wien.

Der verehrte Leser und Schmalspurbahnfreund sollte sich in gar keinem Fall vom Titel dieses Buches abschrecken lassen, denn es wird tatsächlich reinste, schmalspurige Mariazellerbahn geboten mit nur einem ganz kleinen bißchen Technik, etwas bei den elektrischen Speiseleitungen, der Konstruktion der Elok-Reihe 1099 oder der Fahrdrathaufhängung in Tunnels. Der weitaus größte Teil des Buches besteht



## IG Modellbahn Schkeuditz e.V.

Im Rahmen der Weihnachtsausstellung der IG Modellbahn Schkeuditz e.V. im Möbelhaus Erbe bei Leipzig wurde in Zusammenarbeit mit den Meusdorfer Gartenbahnfreunden, der Baumschule Balke und einigen privaten Gartenbahnern aus Leipzig eine 250 qm große LGB-Anlage aufgebaut.

Auf fast zweihundert Meter Gleis verkehrten in der grünen Ebene die Züge zweigleisig, während die Zahnradbahn den verschneiten Bahnhof St. Nikolaus erklimmte.

Zur friedlichen Weihnachtszeit fuhren die Züge aus dem Harz, aus Sachsen und aus der Schweiz gemeinsam auf einem Netz, woran sich kein Besucher störte.

Insgesamt wurden während der zweiwöchigen Ausstellung fast 10.000 Besucher gezählt, und die meisten Kunden des Möbelhauses nutzten dieses Angebot.

Neben der Großanlage wurden

auch Eigenbaumodelle und eine Gartenbahnanlage mit Solarantrieb gezeigt.

An zwei Wochenenden fanden ferner gut besuchte Modellbahnbörsen statt.

Die Veranstaltung wurde wieder großzügig vom Ernst Paul Lehmann Patentwerk unterstützt.

Der inzwischen von der Modellbahn begeisterte Möbelhauschef, Herr Thomas Erbe, hat die Schkeuditzer Modellbahner bereits wieder für dieses Jahr in sein Möbelhaus eingeladen. Da sich dem Schkeuditzer Verein bereits weitere Gartenbahner angeschlossen haben, wird die Ausstellung 2002 noch größer, und es wird eine Etage des Möbelhauses dafür bereit gestellt werden.

Vereinstag jeden Mittwoch von 18-21 Uhr im Vereinshaus, Rathausplatz 11  
04435 Schkeuditz

Rainer Schaefer



Schkeuditz: LGB-Schauanlage im Möbelhaus Erbe.

## LGB auf einem Volksfest in Ungarn

Seit ca. 10 Jahren beschäftige ich mich mit der LGB. Einige Zeit hatte ich eine Gartenanlage auf ca. 120 qm mit einer Gleisanlage, auf der mehrere Züge gleichzeitig fahren konnten und viel Rangierbetrieb möglich war. Es entstanden massive Gebäude und eine

Burg, wo das Steuerpult regensicher untergebracht war. Außerdem gab es drei Abstellplätze, wo nach Betriebsende sieben komplette Züge sicher weggestellt werden konnten. Äußerlich sahen diese aus wie Lokschuppen, für den Betrachter nicht erkennbar wurden je-



aus Fahrzeugfotos. In dem Buch kann man stundenlang blättern, schauen und nachschlagen. Die ausführlichen Bildlegenden bei den Fotos sind ebenso lobenswert wie der das Auge schmeichelnde Wechsel von schwarzweißen und farbigen Fotos im Layout. Das ist ein ganz, ganz tolles Buch für alle Schmalspurbahnfreunde - und eine feine Ergänzung zum Band »Mariazellerbahn in der Landschaft«, der vom gleichen Verlag 2000 herausgebracht wurde.

### Niederländische Industrielocomotieven

Von H. der Herder. 168 S. 235x305 mm, zahlreiche SW-Fotos, Skizzen und historische Anzeigen. Uitgeverij Uquilar, NL-5201 AD s' Hertogenbosch.

Bücher in holländischer Sprache kann ein Deutscher durchaus verstehen, und so werden sich die Feldbahnfreunde sicher über dieses Buch freuen. Die einschlägige, niederländische Szene mit ihren Borsig-, Hagans-, Hanomag-, Henschel-, Heilbronn-, Hohenzollern, Humboldt-, Jung-, Krauss-, Linke-Hofmann-, Maffei-, Orenstein & Koppel-, Rheimetal-, Schwartzkopf- und Vulkan-Loks mutet durchaus heimatisch an. Aber auch die einheimische Industrie ist mit Backer & Rueb, DuCroc & Brauns sowie Evrard, Van Duyl & De-Kruyff-Loks vertreten. Dazu gesellen sich die anderen Lokhersteller wie Bagnall, Baldwin, Couillet, Decauville, Hudswell Clarke und Skoda. Das Buch ist ein Tabellenwerk, das die Lebensläufe aller in den Niederlanden eingesetzten Loks sortiert nach Herstellern akribisch aufzeichnet. Ergänzt werden die Daten durch drei Werksbahnartikel sowie Hersteller- und Betreiberverzeichnisse.

Zahlreiche Fotos sowie historische Anzeigen, Dokumente und Gleispläne illustrieren die Textbeiträge. Das Buch ist ein wichtiger Beitrag zur Feldbahngeschichte.

### Baureihe 01.5

Von Dirk Endisch. 128 S. 170x245 mm, ca. 50 Farb- und 70 SW-Fotos, EUR 16,00. Transpress, Stuttgart.

Anfang der Sechzigerjahre konnte die Deutsche Reichsbahn (DR) in der DDR auf ihre Schnellzugdampflok der Baureihe 01 noch nicht verzichten. Aber die in den zwanziger und dreißiger Jahren gebauten Loks waren durch den Einsatz vor schweren D- und Eilzügen verschlissen. Zudem setzte der alte Kessel der Leistungsfähigkeit Grenzen. Aus diesen Gründen ließ die DR zwischen 1962 und 1965 im RAW Meiningen insgesamt 35 Loks im Rahmen des Rekonstruktionsprogramms grundlegend erneuern. Als die ersten 01.5 die Werkhallen verließen, staunte die Fachwelt: Mit ihrem Hochleistungskessel, der spitzen Rauchkammertür, den Boxpok-Rädern und der durchgehenden Domverkleidung war eine neue Lokomotive entstanden, eine der leistungsstärksten und elegantesten deutschen Schnellzugdampfloks. Noch heute erinnern fünf Museumsloks an die große Zeit der Reko-01. Das ist ein fachlich hervorragend recherchiertes und professionell geschriebenes Buch.

### Die Baureihe 39

**Die Geschichte der preußischen P 10** Von Hansjürgen Wenzel. 320 S. 205x300 mm, ca. 400 Abb. teilweise vierfarbig, EUR 39,90. EK-Verlag, 79100 Freiburg.

Die »Königin der Mittelgebirge« faszi-

niert auch heute noch zahlreiche Eisenbahnfreunde. Auf vielfache Nachfrage erschien nun die dritte, völlig neu bearbeitete Auflage der Beschreibung der P 10. Vor etwa dreißig Jahren eröffnete der EK-Verlag mit der P 10 die Serie seiner Baureihenbücher. Generationen von Eisenbahnfreunden sind inzwischen nachgewachsen. Die Archive der Reichsbahn wurden zugänglich, und mit den Freunden in den neuen Bundesländern kann man seit der Wende ungehindert und problemlos Bilder, Unterlagen und Erlebnisberichte austauschen, Anlaß genug zu einer Neuauflage. Die preußische P 10 war eine der Vorläuferinnen der Einheitsloks 01 und 03, denen sie in vielen Dingen überlegen war. Sie zog Schnellzüge nicht nur in Franken, Sachsen und Thüringen, über den pommerschen Landrücken, auf der schlesischen Gebirgsbahn, auf der Eifelbahn, der Ruhr-Siegstrecke oder der Deutz-Gießener Strecke, sondern auch im »Süddeutschen«, in Baden und Württemberg, war die Preußin unverzichtbar. Nur die Direktionen Hamburg und Königsberg besaßen keine P 10. Verdrängt wurde sie in Ost und West durch den Strukturwandel. Hansjürgen Wenzel zeichnet den Lebensweg der P 10 in gewohnter EK-Qualität nach. PS.: Die Reichsbahn der DDR rüstete 85 P 10 mit neuen Kesseln aus, wüber im EK-Buch »Die Baureihe 22« nachzulesen ist.

### Schienenomnibusse aus Uerdingen Band 1: Technik und Geschichte bei DB, Privatbahnen und im Ausland

Von Jürgen-Ulrich Ebel, Josef Högemann und Dr. Rolf Löttgers. 320 S.

210x300 mm, ca. 400 Abb. davon ca. 100 vierfarbig. EUR 45,50. EK-Verlag, 79027 Freiburg.

Band 1 ist der Gesamtgeschichte der Uerdinger Schienenbusse gewidmet. Die Technik der Fahrzeuge wird mit allen Änderungen und besonderen Bauausführungen beschrieben. Besitzer, Einsätze und Verbleib aller Uerdinger Schienenbusse im In- und Ausland werden umfassend dargestellt. Ebenfalls berücksichtigt sind Privatbahnen, Abkömmlinge wie die Turmtriebwagen und die spanischen Gliederzüge. Alle 3.500 gebauten Trieb-, Bei- und Steuerwagen sind nummernmäßig dokumentiert, großteils auch mit Fabriknummern, alle DB-Fahrzeuge darüber hinaus mit Abnahme, Erst-Bw, Letzt-Bw, z-Stellung, Ausmusterung und Verbleib. Die Illustration läßt keine Wünsche offen. Jeder Eisenbahnfreund weiß um die Bedeutung dieses »Retters der Nebenbahnen«. Das ist der erste Band einer perfekten Dokumentation über die Uerdinger, auf welche die Eisenbahn- und natürlich auch die Kleinbahnfreunde lange und sehnsüchtig gewartet haben.

### Wendezüge

Von Erich Preuß. 128 S. 170x245 mm, ca. 60 Farb- und 60 SW-Abb. EUR 16,00. Transpress, Stuttgart.

Wendezüge mit einer Lokomotive am einen und einem Steuerwagen am anderen Zugende bewältigen heute auf vielen Eisenbahnstrecken den Personenverkehr. In der Endstation oder einem Kopfbahnhof wechselt der Lokführer nur vom Führerstand in das Steuerabteil, und schon kann der Zug wieder abfahren. Wendezüge sparen Zeit und Geld, denn die Zuglok braucht nicht



**Klaus Langbein:** Die LGB auf einem Volksfest in Ungarn, na, wenn das nichts ist!



**Klaus Langbein:** Die ungarischen Kinder staunten über diese große Eisenbahn.

doch die Gleise nach hinten ca. 2 m durch Berge überdeckt, so daß hier ganze Züge gut abgestellt werden konnten. Parallel dazu begann ich vor zwei Jahren mit dem Aufbau einer Modulanlage, um an Ausstellungen und Volksfesten teilnehmen zu können. Im letzten Jahr erfolgte der Wohnortwechsel, so daß die Gartenan-

lage leider demontiert werden mußte. Als Ersatz entsteht demnächst eine größere Innenanlage.

Am 1.9.2001 hatte ich die Möglichkeit, in Ungarn in einer Kleinstadt in der Nähe unseres Urlaubsquartiers mit meiner Modulanlage an einem Volksfest teilzunehmen. Meine Frau und einige Bekannte halfen mit

beim Aufbau, so daß nach einer Stunde die Züge fahren konnten. Das Wetter war sehr günstig, und es wurde ein sehr angenehmer und erfolgreicher Tag. Die Modulanlage belegt eine Fläche von ca. 40 qm, gleichzeitig fahren zwei bis drei Züge. Im hinterem Teil der Anlage ist ein Schattenbahnhof, wo mehrere Züge bereitstehen

und so im Wechsel eingesetzt werden können. Viel Spaß macht es besonders den jungen Zuschauern, wenn der LGB-Schienen-LKW seine Runden dreht. In Ergänzung zur Anlage wurden drei Module (ca. 90x90 cm) gebaut, eines davon ein kompletter Bauernhof, ein Zoo sowie ein Märchenwald mit bekannten Mär-

mehr umzusetzen. Die Deutsche Bahn AG rüstete deshalb vor einigen Jahren auch einen Teil ihrer Fernzüge mit Steuerwagen aus. Doch die Idee ist nicht neu, denn bereits 1885 experimentierten die Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn und die Nordbahn in Frankreich mit Wendezügen. In Deutschland führte die Lübeck-Büchener-Eisenbahn 1936 die ersten von Dampflok geschobenen Züge ein. Doch erst die Diesel- und Elektrotraktion mit ihrer wesentlich besseren Steuerungstechnik verhalfen dieser Betriebsart zum Durchbruch.

### EK-Special 64

#### Die Eisenbahn am Bodensee

Von Markus Hehl. 98 S. 210x280 mm, zahlreiche Farb- und SW-Fotos, EUR 10,50. EK-Verlag, 79027 Freiburg. Drei Staaten trennt und verbindet der Bodensee gleichermaßen, doch mit den Grenzen nimmt man es in der Euregio nicht so genau, und ihr exakter Verlauf im See ist immer noch unbestimmt. Dies beschert dem Eisenbahnfreund einen überaus bunten Betrieb: Schweizer Elektrolokomotiven fahren von Zürich bis Lindau und im Gegenzug kommt der deutsche Diesel-ICE bis an den Zürichsee. Die Mittelthurgaubahn und die Bodensee-Oberschwaben-Bahn demonstrieren modernen Nahverkehr. Mit den Zahnradbahnen reist man vom Ufer des Sees in die Höhen des Appenzeller Landes. Wer den Hauch der Eisenbahngeschichte spüren will, der wandelt in Lindau durch die ehrwürdigen Gebäude des Inselbahnhofs. Zur Zeitreise wird auch die Fahrt mit der Museumsbahn durch den Bregenzerwald. Und auch die spannende Geschichte der Bodenseeschifffahrt mit der »Weißen

Flotte« sollte man nicht verpassen. Das Paperback wirft Blicke auf die Region und ihre Geschichte, aber auch auf die zahlreichen Freizeitmöglichkeiten für Eisenbahnfreunde und Touristen. Gut lesbar und vielseitig mit historischen und aktuellen Fotos illustriert.

#### Die Schwarzwaldbahn

Von Klaus Scherff. 126 S. 170x245 mm, ca. 60 Farb- und 60 SW-Abb., EUR 16,00. Transpress, Stuttgart. Die Schwarzwaldbahn von Offenburg nach Konstanz gilt als ingenieurtechnische Meisterleistung. Allein auf dem neun Kilometer langen Abschnitt Hornberg-St. Georgen mussten die Bauarbeiter 37 Tunnel durch den harten Triberger Granit treiben. Die Badische Staatseisenbahn hätte es einfacher haben können, doch dann wäre die Strecke über württembergisches Hoheitsgebiet verlaufen. Da aber das Verhältnis zwischen Schwaben und Badenern im 19. Jahrhundert gespannt war, hieß es in der badischen Residenzstadt Karlsruhe: »Lieber gar keine Schwarzwaldbahn als eine über Württemberg«. Baumeister Robert Gerwig entwickelte schließlich eine geeignete Trasse, so daß man die Bahnlinie am 10.11.1873 eröffnen konnte. Die steigungsreiche Strecke stellt bis heute höchste Anforderungen an die hier eingesetzten Loks.

#### Dampflok zwischen Harz und Weserbergland

Von Udo Paulitz. 176 S. 230x270 mm, zahlreiche Farbfotos, EUR 29,80. Transpress, Stuttgart. Das waren noch Zeiten, als die schweren Dampflokomotiven der Baureihe 44 ihrem Spitznamen »Jumbo« alle Ehre

machten. Über Jahrzehnte hinweg bestimmten die Dreizylinderloks gemeinsam mit der Baureihe 50 auf der heute fast vergessenen Ost-West-Rollbahn Paderborn-Altenbeken-Northeim (Han)-Herzberg-Ellrich das Bild im schweren Güterzugdienst. In den Siebzigerjahren, als die Dampflokzeit bei der Deutschen Bundesbahn unaufhörlich zu Ende ging, entwickelte sich diese Strecke zu einem wahren Wallfahrtsort für Eisenbahnfreunde. Die zahlreichen Steigungen im Weserbergland, im Solling und im Harz bildeten die eindrucksvolle Kulisse für ein einmaliges Spektakel. Nirgendwo sonst konnte man Dampflok in ihrer ganzen Schönheit erleben. Güterzüge mit Grenzlast, bergan kriechende Dampflok, die kerzengerade Dampf- und Rußwolken in den Himmel bliesen, Lokführer und Heizer, die mit Herzblut bei der Sache waren und ihre Maschinen allzeit im Griff hatten, all das gab es nur hier noch. In der Heimat der Männer und ihrer Lokomotiven, dem kleinen Bahnbetriebswerk Ottbergen, schien die Zeit stehen geblieben zu sein. Doch das alles endete abrupt, als im Mai 1976 die BD Hannover den Jumbos das Rauchen verbot. In einmaligen Farbaufnahmen erweckt dieser Bildband noch einmal die Zeit der dampfenden Schienengiganten zu neuem Leben.

#### Verkehrsknoten Hamburg

Von Gerhard Groß. 112 S. 290x210 mm, ca. 260 SW-Abb., EUR 20,40. EK-Verlag, 79027 Freiburg.

Dieses Buch erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Es enthält auch keine Statistiken und Tabellen. Aber es ist eine Bilddokumentation über die Hansestadt Hamburg, die ihresgleichen sucht.

Der Leser reist durch die Zeit der ersten Eisenbahnen, besonders jedoch durch die dreißiger, vierziger, fünfziger und sechziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts, eine Zeit der Wirtschaftskrisen, des Zweiten Weltkriegs, des Aufbaus und der Erneuerung in vielen Bereichen. In kaum einer anderen Stadt treffen verschiedenste Verkehrsunternehmen so geballt aufeinander wie in Hamburg, dem Tor zur Welt. Schiffe, Dampflokomotiven, Diesel- und Elloks, die Hoch- und S-Bahnen, Busse und Straßenbahnen geben auf den hochinteressanten, einzigartigen Aufnahmen einen Überblick über die gewaltigen Verkehrsanlagen der berühmten Hansestadt.

#### Signale

##### Teil 1: Haupt- und Vorsignale

Von Stefan Karstens. 256 S. 165x235 mm, ca. 300 Abb.

##### Teil 2: Gleissperr-, Langsamfahr- und sonstige Signale

Von Stefan Karstens. 260 S. 165x235 mm, ca. 300 Abb.

MIBA-Verlag Nürnberg. Das zweibändige Standardwerk zum Thema Signale behandelt Signale von DB und DR, und zwar Form- und Lichtsignale, Haupt- und Vorsignale sowie alle sonstigen Signale einschließlich aller Sondersignale und Signaltafeln. Besonderes Gewicht wurde natürlich auf die unterschiedlichen Signalbilder und ihre Bedeutung sowie die korrekte Aufstellung von Signalen (beim Vorbild und im Modell) gelegt. In diesen zwei Büchern wird tatsächlich alles über Signale gesagt, was der interessierte Eisenbahn- oder Modellbahnfreund wissen will. Die Illustration ist perfekt.

chenfiguren. Insgesamt war es ein schönes Erlebnis. Über sechs Stunden gab es keine technischen Probleme, alles lief sehr gut.

Besonders die großen stauenden Augen der kleineren Gäste werden noch lange in

Erinnerung bleiben. Aber auch von den großen Besuchern, das konnte man den Gesichtern förmlich ablesen, wird sicher mancher für die Zukunft und das Hobby eine Entscheidung getroffen haben.

Klaus Langbein

## CVJM Reutlingen: Modelleisenbahn-Wochenende

Ein Modellprojekt im wahrsten Sinn des Wortes sollte es vor drei Jahren im CVJM Reutlingen sein. Im Oktober 2001 war es dann wieder soweit, und Männer, Frauen und Kinder fanden sich zum vierten Mal zu unserem Eisenbahnspielwochenende ein. Nicht nur gekaufte Modelle drehten vom 26.-28.10.2001 im Matthäus-Alber-Haus ihre Runden.

Markus Seeger brachte mit seinem Nachbau des legendären »Schienenzepplins« von Franz Kruckenberg frischen Wind in den großen Saal. Schon 1931 befürchteten die Gegner des durch einen Propeller angetriebenen

Schnelltriebwagens, daß der starke Luftschraubenantrieb die in der Nähe aufgehängte Wäsche von der Leine wehen würde. Auf der Modellbahnanlage hing zwar keine Wäsche, aber die von einer Modellbahnfirma gesponserten Bäume hielten dem Luftdruck nicht stand. Dreißig Männer, Frauen und Kinder, die gerne mit ihren Zügen spielen, waren zum 4. CVJM-Eisenbahnspielwochenende mit ihrem Material gekommen.

Nachdem im Verein durch die neue Vertragssituation mit der Kirche eine Umverteilung der Aufgabenbereiche notwendig wurden, hat dankenswerter



CVJM Reutlingen: Gleisaufbau, nur als Spiel und zum Spaß.

Weise Karin Schmitz die organisatorischen Aufgaben, die seither Ulrich Seeger in den Händen hatte, in hervorragender Weise übernommen. Leider ist heute in den Familien kaum mehr Raum für eine Eisenbahn, und die beruflich hart eingespannten Eltern haben auch wenig Zeit zusammen mit ihren Kindern zu spielen. Des-

halb kamen zwölf Familienväter (zwei Handwerker, ein Kaufmann, ein Rechtsanwalt, ein Architekt, zwei Ärzte, zwei Jugendreferenten, ein Ingenieur, ein Betriebswirt und ein Lehrer) auf die Idee, rechtzeitig vor Weihnachten ohne Hektik miteinander zusammen mit ihren Familien aktiv und kreativ mit der Modellbahn zu werden.

## Kursbuch der deutschen Museums-Eisenbahnen 2002

150 S. 145x210 mm geheftet, einige SW-Fotos, EUR 7,00. Uhle & Kleimann Verlag, 32312 Lübbecke

Wer Urlaubs- und Sonntagsfahrten mit der Familie, Wochenendausflüge oder Urlaub plant oder einfach mal Eisenbahnromantik mit Dampf und Ö1 schnuppern möchte, das »Kursbuch der deutschen Museums-Eisenbahnen« ist dafür unumgänglich. Wiederum sind einige Bahnen neu hinzugekommen. Inzwischen sind im Heft nunmehr 189 Fahrpläne von Museums-Eisenbahnen oder Angaben über Eisenbahnmuseen aufgeführt. Kaufen kann man das Kursbuch in größeren Buchhandlungen, in vielen Museums-Eisenbahnzügen oder Eisenbahnmuseen oder über den Verlag. Sehr wichtig ist auch der Hinweis, daß das Heft jedes Jahr Anfang April erscheint, denn jährlich erhält der Verlag Anfang Januar Anmahnungen auf Auslieferung.

## Elektrolok i Norge

Von Nils Carl Aspenberg. 196 S. 170x245 mm, zahlreiche SW-Fotos, Typenskizzen und Loklisten. Banevorfaget, Svingen Terrasse 7, N-0756 Oslo. Kaum jemand beherrscht hierzulande die norwegische Sprache, aber trotzdem sei auf ein Buch über die Elektrolokomotiven in Norwegen hingewiesen, das nicht nur den Freund elektrischer Lokomotiven interessiert. Es gibt auch erstaunliche Hinweise auf die Rolle der deutschen Eisenbahnindustrie bei der Elektrifizierung des Landes der Fjorde. Wer weiß schon, daß E 18 und E 31 in Norwegen fuhr, und wer kennt den starken Einfluß von AEG, Siemens und

NEBB (Norsk Elektrisk & Brown Boveri) auf die Elektrifizierung. Aber nicht nur die Ellöks werden behandelt, sondern auch alle NSB Motorvogner (Elektrotriebwagen) werden vorgestellt. Hochinteressantes und wegen der zahlreichen Abbildungen und Tabellen auch hierzulande verständliches Werk.

**Schieneverkehr in der DDR (Band 2)** Dr. Horst Regling (Hrsg.). 208 S. 235x270 mm, 208 Seiten, ca. 200 SW-Abbildungen, EUR 16,00. Transpress, Stuttgart.

Anfang der Siebzigerjahre setzte die Deutsche Reichsbahn (DR) in der DDR die Modernisierung ihrer Fahrzeuge und Anlagen fort. Allerdings wurden die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen dafür immer schwieriger. Trotzdem beschaffte die DR damals einige markante Baureihen. Die »Ludmilla« genannten Dieselloks der Baureihe 132 (heute 232) oder die sechssachsigen »Container« der Baureihe 250 (heute 155) spielten wichtige Rollen beim Traktionswechsel der DR. Auch die Städte-Express-Züge oder der Erhalt der letzten Schmalspurbahnen in der DDR stehen für diese Zeit. Im Einzelnen handelt es sich bei diesem Buch um stark propagandistisch verfaßte Nachdrucke von Beiträgen aus dem »Eisenbahn-Jahrbuch« des früheren »Transpress-Verlages für Verkehrsweisen« in der ehemaligen DDR. Schlußabsatz des Beitrages »Die Eisenbahn und das Militärwesen«:

»Die weitere Vervollkommnung des sozialistischen Eisenbahnwesens als eines Bestandteils des einheitlichen sozialistischen Transportwesens der Deutschen Demokratischen Republik wird nicht zuletzt auch für die weitere Stär-

kung der Verteidigungskraft unseres Staates und der gesamten sozialistischen Staatengemeinschaft beitragen«.

**Schieneverkehr in der DDR (Band 3)** Dr. Horst Regling (Hrsg.). 208 S. 230x270 mm, 208 Seiten, ca. 200 Abb., EUR 16,00. Transpress, Stuttgart.

In der zweiten Hälfte der Siebzigerjahre baute die Deutsche Reichsbahn (DR) in der DDR ihre Stellung als wichtigster Verkehrsträger weiter aus. Der Hauptgrund für diese Entwicklung waren die dramatisch gestiegenen Erdölpreise, die zu einer deutlichen Reduzierung des LKW-Verkehrs zwangen. Trotz dieser exponierten Stellung fehlten der

Reichsbahn stets die Mittel für eine grundlegende Modernisierung ihrer Fahrzeuge und Anlagen. Großzügige Investitionen waren nur in wenigen Bereichen möglich, so zum Beispiel im Fernverkehr, wo das Netz der so genannten »Städte-Expres-Züge« aufgebaut wurde.

In ausgewählten Beiträgen aus dem »Eisenbahn-Jahrbuch« des früheren »Transpress Verlag für Verkehrsweisen« in der DDR zwischen 1976 und 1980 erinnert dieser dritte Band an die damalige Zeit. Den Schwerpunkt bilden die Wagen und die Strecken der Deutschen Reichsbahn.

## Modellbahnbücher

### MIBA Spezial 51 Bahnpost

MIBA-Redaktionsteam, Leitung Thomas Hilge. 106 S. 210x300 mm, zahlreiche Skizzen sowie Farb- und SW-Fotos. EUR 10,00, MIBA-Verlag, 90409 Nürnberg.

Das Heft befaßt sich mit der spannenden Geschichte der Bahnpost und bietet Beiträge zu den Themen Fahrzeuge und Modelle, Postanlagen im Vorbild und Modell, Bahnpost auf schmaler Spur, Postkursbücher und dergleichen mehr. Höhepunkt für die LGB-ler: Ein Baubericht über einen zweiachsigen Postwagen der Plettenberger Bahn. Informativ und lesenswert!

### MIBA Spezial 52

#### Module und Segmente

MIBA-Redaktionsteam, Leitung Thomas Hilge. 106 S. 210x300 mm, zahlreiche Skizzen und Fotos (überwiegend vier-

farbig), EUR 10,00. MIBA-Verlag, 90409 Nürnberg.

Das Heft befaßt sich mit den Grundlagen (Normen und Vereine), mit der Praxis (Module planen und bauen) und mit Anlagen (Planung, Bau und Betrieb) von Modellbahnmodulen überwiegend kleinerer Nenngrößen. Wenn man aber hört und sieht, wie viele Gartenbahner im Winter auf dem Fußboden LGB-Gleise lose verlegen, um mit ihrer Bahn auch im Haus fahren zu können, so liegt doch der Gedanke nahe, sich Anlagenteile (eben Module) zu bauen und sie zeitweise bequem auf Böcken aufzustellen. Und genau das schlägt ein Autor auf den Seiten 70-77 für die etwas kleinere Großbahn eines anderen Herstellers vor, was wiederum ruckzuck für die LGB konvertiert werden kann. Insgesamt ist das Heft eine gut recherchierte und sehr vielseitig gestal-



CVJM Reutlingen: Auf dem Fußboden und auf Tischen wurde gefahren.

Die Kinder brachten ihre Freundinnen und Freunde mit, so daß die Zahl der Spielschar auf fünfzig anwuchs. Nach einem gemeinsamen Abendessen wurden die Videoaufnahmen aus den Vorjahren angeschaut. Danach begannen die Modellbahner in der Nacht zum Samstag mit dem Streckenbau. Jeder der Schienenmaterial mitgebracht hatte, mußte dies vorher kennzeichnen, damit es nach dem Wochenende auch wieder seinem Besitzer

zugeordnet werden konnte. Dank der unkomplizierten Leihgabe der Firma Lehmann (LGB) war es wieder möglich, eine großzügige Streckenführung aufzubauen. Am Samstag Nachmittag waren Gäste zum Kaffee und zum Mitspielen eingeladen. Wer wollte, konnte auch eines der vielen gespendeten Modellbahnhäuser basteln und mit nach Hause nehmen. Dies wurde von den Kindern und einigen Eltern mit viel Freude und Spaß wahrgenommen.



CVJM Reutlingen: Das Modellbahnwochenende machte allen Teilnehmern viel Spaß.

Das Ergebnis waren viele schöne Häuser und klebrige Finger. Auch in der folgenden Nacht wurde wieder lange gespielt und einige Kinder hielten dank eines extra Schlucks Cola fast so lange durch wie die Erwachsenen. Am Sonntagmorgen wurde noch einmal alles, was rollte,

ausgefahren. Zwei LGB-Lokomotiven zogen 21 Wagen auf der Steilstrecke, bevor wieder an das Abbauen und Aufräumen gedacht werden musste. Zum Abschluss durfte der Schienenzeppelin auf einem großen Oval, wie sein Vorbild auf Geschwindigkeitsrekordfahrt gehen. Markus Seeger

## MEC Rottal e.V. - Modelleisenbahnclub Eggenfelden

Seit mehreren Jahren veranstaltet der MEC-Eggenfelden während des Christkindmark-

tes eine Weihnachtsausstellung im Sitzungssaal des Eggenfeldener Rathauses. Mittel-

tete Veröffentlichung zum Thema Modellbahnmodule.

### Modellbahn-Kurier Special 1: Miniatur-Wunderland

Von Ralph Zinngrebe. 106 S. 210x290 mm, zahlr. Farbfotos, EUR 9,50. EK-Verlag, 79027 Freiburg.

Die Weltstadt Hamburg ist um eine Attraktion reicher. Mitte August 2001 wurde in der historischen Speicherstadt am Hamburger Hafen der erste Bauabschnitt des »Miniatur-Wunderlands« eröffnet. Die (vorerst) ca. 300 qm große Ausstellungsanlage glänzt nicht nur mit werbewirksamen Superlativen wie 50.000 Bäumen, 20.000 Figuren, 10.000 Leuchten und Lämpchen und 5.000 m Gleisen, auf denen bis zu 500

Züge zum Einsatz kommen sollen. Auch die Gestaltung der Landschaft und die Detaillierung liegen auf einem ungewöhnlich hohen Niveau und brauchen kaum einen Vergleich mit gut gestalteten Heimanlage zu scheuen. Dieser wohl einmaligen Anlage ist dieses Heft gewidmet. Man erlebt eine Reise durch das phantastische Miniatur-Wunderland und lernt das tolle Team kennen, das dieses Werk in nur acht Monaten geschaffen hat. Man erfährt mehr über die raffinierte Steuerung des Car-Systems und die aufwendige Lichtanlage, über die Technik und die gleichermaßen interessante wie ungewöhnliche Entstehungsgeschichte bis zur Planung des zweiten, weitere 240 qm großen

Bauabschnitts, der seit Oktober 2001 vor den Augen des Publikums verwirklicht wird. In diesem Heft wird das Tolle, hervorragend dokumentiert. Modellbahnen, die »Augen haben zum Sehen«, werden viele Anregungen in Sachen Innenanlagengestaltung finden.

### Voie libre No. 18

Redaktion: Christian Fournerau und Jehan-Hubert Lavie. 50 S. 210x290 mm, EUR 5,50. Éditions Loco-Revue, BP 30104, F 56401 Auray Cedex.

Heft 18 bietet wieder eine Fülle an französisch sprachigen Material (mit englischer Übersetzung) über Schmalsporthemen:

- La Zafra: 016,5-Anlage mit kubani-

schem Flair, echt exotisch.

- Le Canari: Vorbildbericht über eine mit dritter Schiene elektrifizierte SNCF-Bahn in den Pyrenäen.

- Ardoisière - l'art mineur tombe à pic: Vorbildbericht über eine Bergwerksfeldbahn.

- Les ardoisières Trebel: 016,5-Steinbruchbahn in Modulbauweise.

- Le fourgon type Sarthe de Gécomodel: Baubericht über einen Gepäckwagen-Ilm-Bausatz eines französischen Kleinserienherstellers.

- Locotracteur Simplex 40 hp: Gepanzerte Feldbahnmotorlok aus dem Ersten Weltkrieg.

Feine Lektüre für alle Schmalspurbahnfreunde, die das Besondere lieben.

## Eisenbahnvideos

### Führerstandsmitfahrt Zugspitzbahn

Produktion SFB. Laufzeit ca. 70 Minuten, EUR 20,40. EK-Verlag, 79027 Freiburg.

Mit fast 3000 m ist die Zugspitze Deutschlands höchster Berg mit einem einmaligen Panoramablick auf die Bergwelt. Es ist daher nicht verwunderlich, daß die Bemühungen, die Zugspitze mittels einer Eisenbahnlinie touristisch zu erschließen, schon im Jahr 1907 begannen. Nachdem 1926 von Österreich

aus eine Kabinenseilbahn in Betrieb ging, entschied man sich auf deutscher Seite zwei Jahre später zum Bau der heutigen, 19 km langen Zugspitzbahn. Auf der Teilstrecke von Garmisch nach Grainau erfolgt der Zugverkehr in reinem Adhäsionsbetrieb. Der für die Bergstrecke erforderliche Einsatz von Zahnradlokomotiven bzw. seit 1954 von Zahnradtriebwagen beginnt ab dem Umsteigebahnhof Grainau. Auf der folgenden 11,5 km langen Strecke Grain-

au-Zugspitzplatt wird ein Höhenunterschied von 1838 m überwunden. Verwendung findet auf dem Schmalspurgleis eine Zahnstange nach dem System Riggenbach. Die letzte größere bauliche Erweiterung der Bahnstrecke erfolgte 1988 mit der Fertigstellung des 975 m langen »Rosi-Tunnels«, der direkt im Zentrum des Skigebiets liegt, sowie des neuen Gletscherbahnhofs Zugspitzplatt. Die in diesem Video festgehaltene Führerstandsmitfahrt erfolgte

am 6.7.2001. Hinter Garmisch führt die Fahrt zunächst längs der Bahnstrecke nach Reutte/Tirol entlang, die letztlich auf einer Brücke überquert wird und gleich darauf in einem Tunnel hinein verläuft, der durch den schweren ET-Zusammenstoß unlängst in aller Munde war. Die Fahrt durch das weite Tal an Einzelgehöften und kleinen Dörfern und Haltepunkten vorbei endet zunächst in Grainau, wo auf den Zahnradtriebwagen umgestiegen wird. Die Weiterfahrt

punkt ist dabei die ca. 50 qm große LGB-Anlage. Sie besteht aus 16 Landschaftsmodulen, die von einem baukastenartigen Unterbau aus Vierkantstahlrohren getragen werden.

Die Anlage umfaßt einen viergleisigen Bahnhof, ein kleines Bw mit Drehscheibe und vier Schienenkreise, auf denen vier Züge gleichzeitig und unabhängig ihre Runden drehen können. Es kommen wechselweise verschiedene Zuggarnituren zum Einsatz.

Seit zwei Jahren ist der MEC auch mit einer ca. 18 qm großen LGB-Anlage auf dem Pfarrkirchener Weihnachtsmarkt vertreten.

Der MEC Eggenfelden ist ein sehr rühriger Verein mit ca. 110 Erwachsenen und 40 Jugendlichen. Jeden Dienstag ab 19.00 Uhr ist Clubabend in unserem vereinseigenen Haus, einer dreigeschossigen ehemaligen Fabrikhalle, in der mehrere Anlagen verschiedener Spurweiten zu bewundern sind.



MEC Rottal + Eggenfelden: Schauanlage zur Weihnachtsausstellung.



MEC Rottal + Eggenfelden: Eigenbaubahnhof auf der Weihnachtsanlage.

Besucher sind unserem Verein stets willkommen. Eggenfelden liegt an der B 388 zwischen München und Passau und ca. 40 km westlich des niederbayerischen Bäderdreiecks Bad Bimbach, Bad Griesbach und Bad Füssing. Der MEC Eggenfelden veranstaltet jähr-

lich an drei Sonntagen im November eine große Modellschauausstellung. Die Zufahrt ist gut beschildert. Ein Besuch ist sehr empfehlenswert.

MEC-Eggenfelden, Schießstättgasse 3a, 84307 Eggenfelden. Internet: [www.mec-eggenfelden.de](http://www.mec-eggenfelden.de) Anton Dachs

## Eisenbahn Amateure Seewen (CH)

Unserer Club EAS hatte vom 8.12.-10.12.2000 in der Mehrzweckhalle in Seewen (Kanton Schwyz) eine Modelleisenbahnausstellung veranstaltet mit einer großen LGB-Anlage, verschiedenen Modulanlagen

der Spurweite H0m und 0m nach Vorbild der Rhätischen Bahn, eine H0-Fantasie-Modulanlage der Jugendgruppe, ein Dampflokbetriebswerk in H0 um die Zeit der 50er Jahren, und eine N-Anlage.

führt zunächst durch Wald und Wiesen und an einer Bundesstraße entlang bis Eibsee erreicht wird, der zweite größere Bahnhof. Von da an steigt die Strecke steil an und erreicht schließlich die am Berghang gelegene Betriebsausweiche, wo während der Vidoaufnahmefahrt gerade Gleisbauarbeiten stattfanden. Nach erfolgter Zugkreuzung führt die Fahrt weiter bergauf, um schließlich in die Bergtunnelstrecke einzumünden. Im Tunnel wird der Abzweig zum »Rositunnel« und eine Betriebsausweiche mit aufflammenden Leuchtstoffröhrenreklamen passiert, ehe der großzügige Tunnelendbahnhof Zugspitz erreicht wird. Das Video wird sicher jedem Schmalspurbahnfreund gefallen. Das liegt nicht nur an der guten Kopienqualität, sondern wohl auch vor allem daran, daß es sich bei der bayerischen Zugspitzbahn um eine überschaubare, kleine Bahn mit einer landschaftlich sehr reizvollen Strecke handelt, deren Betrieb durchaus professionell durchgeführt wird, bei der es aber trotzdem noch immer auch gemütlich zugeht. Sehr empfehlenswertes Video!

### VBZ - Eine Bahn kämpft mit den Naturgewalten

Produktion: Creativ-Video, Frieding. Laufzeit: ca. 45 Minuten. EK-Verlag, 79027 Freiburg  
Die Zermatt-Bahn hat eine herausragende Bedeutung im Personen-, Güter und Tourismusverkehr in das autofreie

Zermatt. Auf dieser Strecke verkehrt auch der »Glacier-Express«. Am 13.10.2000 wurde die Gebirgsbahn innerhalb von nur zehn Jahren das vierte Mal von einer Naturkatastrophe heimgesucht. Das Hochwasser beschädigte etwa 15 der insgesamt 44 Streckenkilometer. In einer Zeitdokumentation werden die vielfältigen Reaktionen der BVZ vom Anfang der Katastrophe bis zum Ende ihrer Bewältigung gezeigt. Die Dokumentation belegt, wie es die Verantwortlichen geschafft haben binnen 24 Tagen die Gesamtstrecke wieder fahrtäuglich herzurichten. Der Film gibt angesichts der Katastrophensituation mit einmaligen Szenen einen Einblick in die Aktivitäten einer Eisenbahngesellschaft, wie man sie normalerweise nicht zu sehen bekommt.

### Eisenbahn Video-Kurier 52

Produktion: CFT-Video, Berlin. Laufzeit: ca. 58 Minuten. EK-Verlag, 79027 Freiburg.

Schwerpunktthema in diesem Video ist die 750 mm-Preßnitzalbahn. Neben dem Museumsbetrieb auf der phantastisch rekonstruierten Teilstrecke Steinbach-Jöhstadt u.a. mit IV K in Doppeltraktion werden auch historische Filmsequenzen (schwarzweiß und farbig) von der ehemaligen DR-Strecke Wolkenstein-Steinbach-Jöhstadt geboten, darunter vom umfangreichen Rollwagen-Güterverkehr zwischen Wolkenstein und Niederschmiedeberg. Weitere

Themen dieses Video-Kuriers: ICE-Werk Rummelsburg; Filme von der neuen Schnellfahrstrecke Köln-Frankfurt im Bau und vom ICE-Streckentorso Nürnberg-Erfurt; Winterbetrieb auf der meterspurigen Furka-Oberalp-Bahn mit traumhaften Szenen von der Schneeräumung in der Dämmerung; Dampflokfest in Dresden. Dazu der traditionelle Rückblick auf die frühere Dampfbahnzeit, diesmal mit der Baureihe 44 bei der DR. Eisenbahn Video-Kurier - wie immer unterhaltsam und informativ bei erstklassiger Videoqualität.

**Hightek-Eiloks der Deutschen Bahn**  
Produktion: CFT-Video, Berlin. Laufzeit ca. 59 Minuten. EK-Verlag, 79027 Freiburg.

Mit den Baureihen 101, 145 und 152 rollt die Bahn nun in das neue Jahrtausend. Dieses Video zeigt die neuen Eiloks im Bau, im Streckendienst, vom Führerstand aus und in den Betriebswerken.

Großartig aufgenommen und sachgemäß zusammengestellt ist dieses Video ein Filmhöhepunkt für alle Eilok-Freunde und darüber hinaus für alle, welche die moderne Eisenbahn lieben. Erstklassige Kopierqualität.

### Historische Elektrolokomotiven in Deutschland

Video. Produktion: CFT-Video, Berlin. Laufzeit ca. 58 Minuten. EUR 25,50. EK-Verlag, 79027 Freiburg.  
Eine Vielzahl historischer Elektroloko-

motiven ist bis in unsere Tage erhalten geblieben. Das Video zeigt die betriebsfähigen Exemplare im Planbetrieb oder im Sonderzugdienst. Zu sehen bekommt man E 04/104, E 16, E 17, E 32, E 44, E 44.5, E 75, E 69 und E 72.

### ICE-Führerstandsmitfahrt

#### Berlin-Hannover

Video. Produktion: CFT-Video, Berlin. Laufzeit ca. 90 Minuten.

EK-Verlag, 79027 Freiburg.

Mit über 250 Kilometer in der Stunde fährt der Zuschauer im Führerstand eines ICE an einem schönen Wintertag auf der Neubaustrecke von Berlin nach Hannover. In Berlin wird der pompöse Bahnhof in Spandau passiert. Dann geht es bis zur Elbe durch flaches Land, die Flußbrücke wird schnell passiert. Neben den ICE-Gleisen liegt noch die alte, jetzt eingeleisige Strecke für den Regionalverkehr, und vereinzelt steht noch der eine oder andere Bahnhof. Wolfsburg wird erreicht, und nun geht die Fahrt über die alte, zweigleisige Strecke, die für den ICE ausgebaut worden ist. Der große, aber jetzt meist leere Bahnhof Gifhorn wird passiert, der Zug fährt an der Altölfraffinerie Dollbergen vorbei, durchheilt den weithin verwaisten Bahnhof Lehrte, und schließlich geht es in langsamerer Fahrt durch Hannover bis zum dortigen Hauptbahnhof. Das ist eine wirklich interessante und Führerstandsmitfahrt über eine moderne DB-Neubau- und Ausbaustrecke.

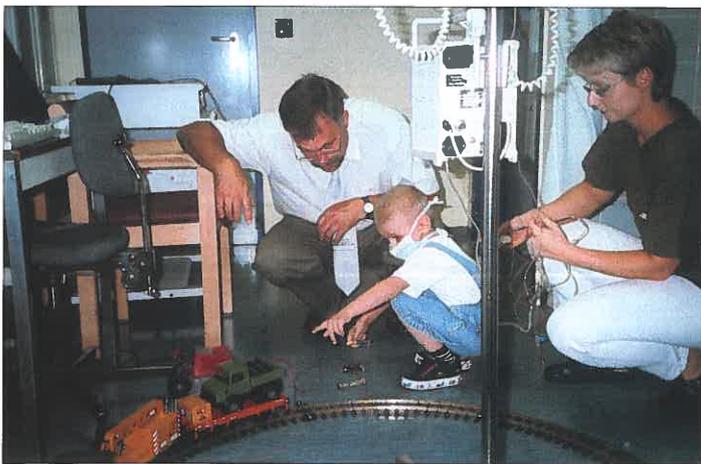


**EAS-Seewen:** Im Mittelpunkt der Modellbahnausstellung stand die LGB-Schauanlage.

Im weiteren stand ein »Loki-Doktor« für kleinere Lokomotivreparaturen für unsere Ausstellungsgäste zur Verfügung. Beim Eingang zur Halle konnten die Besucher an einem Flohmarkt günstige Gelegenheiten kaufen. Mit ein wenig Glück konnte man an unserem Tombola Stand schöne Preise gewinnen und mitnehmen. Als letztes darf das Kulinarische nicht vergessen werden. Mit einem eigenen Restaurant mit dem Namen »Schwelle-Beiz« (»Schwellenkeipe«)

wurden die Gäste und die Clubmitglieder mit feinen Speisen und Getränken verwöhnt. Wir haben unsere Ausstellung im letzten Jahr an den drei Tagen in vollen Zügen genossen und mit vielen Erlebnissen und voller Zufriedenheit abgeschlossen. Wir hatten an die 5.000 Besucher aus dem ganzen Talkessel Schwyz, aus dem Raum Uri, Zug und Luzern. Die nächste Ausstellung findet vom 6.-8.12.2003 wieder in Seewen statt.

George Schiochet



**Mf. Bexbach:** Der krebserkrankte Leon hat in der Kinderklinik viel Freunde mit der LGB.

## Modellbahnfreunde Bexbach e.V.

Mitten im Jahr war für die kleinen, schwerkranken Patienten der Krebsstation in der Landeskinderklinik Neunkirchen-Kohlhof plötzlich Weihnachten, überbrachten doch zwei Vorstandsmitglieder der Modellbahnfreunde Bexbach e.V. im Namen und im Auftrag der Fa. Ernst Paul Lehmann Patentwerk Eisenbahnartikel. Die

Idee für die Besenkung dieser Kinder wurde geboren, als anlässlich einer Modellbahnausstellung ein Teil der krebserkrankten Kinder eingeladen worden war. Nach Rücksprache mit dem Stationsarzt konnte aus Platzgründen eine Modellbahnanlage nicht verwirklicht werden. Eine LGB konnte dagegen sehr wohl aus Platz-

gründen untergebracht werden, bietet sich doch u.a. ein großer Balkon für den Aufbau der Bahn an. So ist es den Kindern zum Beispiel möglich, jedes Krankenzimmer mit der Modelleisenbahn zu erreichen. Das fördert das gemeinsame Spielen der kleinen Patienten. Bei Lehmann-PR-Leiter Klaus Baumann fand diese Idee offe-

ne Ohren, und er ermöglichte diese Sachspende. Aus dem Foto ist ersichtlich, daß stellvertretend für die zum Zeitpunkt der Spendenübergabe in Behandlung befindlichen Kinder der vierjährige Leon gemeinsam mit dem Pflegepersonal die LGB sofort vereinnahmt und »getestet« haben

Otto-Walter Martin

## LGB-Freunde Niederrhein e.V.



**Niederrhein:** Ehemalige DB-Wagen werden als Clubhaus hergerichtet.

Vor zehn Jahren fand sich eine Handvoll Eisenbahnbegeisterter aus Moers und Umgebung zusammen, um auf dem Gelände des Garten- und Teichbaubetriebes Aqua-Florian von Siegfried Prehm eine Garteneisenbahn aufzubauen. Inzwischen sind viele weitere Fans der Großbahn hinzugekommen, so daß die LGB-Freunde Niederrhein e.V. mit mehr als 80 Mitgliedern einer der größten Garteneisenbahn-Clubs in Deutschland ist. Zu den Mitgliedern zählen auch Freunde aus dem benachbar-

ten Ausland und sogar den USA.

Mittlerweile sind auf dem Gelände in Duisburg-Moers, Am Hühnerort 35, drei große Außenanlagen entstanden, die interessierten Besuchern offen stehen. Während der Monate April bis September finden an je einem Wochenende Fahrtage statt, zu denen LGB-Fans auch ihre eigenen digital steuerbaren Fahrzeuge fahren lassen können. Einmalig in dieser Baugröße ist eine ober- und unterirdische Zechenanlage mit dem Modell eines 2,5 m



**Niederrhein:** Ein WDR-Fernsehteam macht von der Clubanlage Aufnahmen.

hohen Förderturms. Einen besonderen Blickfang stellt die ca. 18x5 m große und bis zu 2,5 m hohe Modulanlage dar. Diese Innenanlage ist eine Attraktion bei Messen und Ausstellungen. Die LGB-Freunde Niederrhein waren die Ersten, die ihre Modulanlage komplett mit Universal Power von LGB digital per Funk steuern. Vielen Interessierten LGB-Lern haben wir die digitale Steuerung erklärt und vorgeführt und so zum Einbau der MZS von LGB geraten.

In unserem Vereinsheim am Bahnhof Neukirchen-Vlyun, bestehend aus zwei vierachsigen Postwagen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn und einem Holzhaus, in dem in der Regel die Modulanlage aufgebaut ist, gestalten wir unser Vereinsleben. Jeden zweiten und letzten Freitag im Monat findet das Clubtreffen statt. Darüber hinaus gibt es genug Gelegenheiten, Feste zu feiern, wie z.B. am Hühnerort die Saisonöffnung im April oder die Sommernachtsparty im August. Als Gastgeber des 1. und 2. Internationalen LGB-Treffens ist der Club auch über Deutschland hinaus bekannt. Aus nächster fotografierten

Clubinformationen entwickelte sich im Laufe der Jahre die anscheinliche und farbige Clubzeitschrift »Volldampf«. Auf der vereinseigenen Homepage »www.lgb-niederrhein.de« kann man sich ein umfassendes Bild von diesem äußerst aktiven Eisenbahnclub machen.

In den vergangenen zehn Jahren haben wir viele Höhen und Tiefen erlebt, was die Mitglieder zu einer Familie zusammengeschweißt hat. Wenn man sich die vergangenen zehn Jahre, die viel zu schnell vergingen, noch mal Revue passieren lässt, war es rückblickend doch eine schöne Zeit mit sehr viel Freude am Vereinsleben und mit der Lehmann-Gross-Bahn.

Das ist ein Grund zu feiern. Darum möchten wir alle Freunde der Modellbahn zu uns an den Niederrhein einladen. Wir hatten schon viele Besucher bei uns und würden uns freuen, wenn wieder viele Gäste mit uns feiern würden. Infos zur Geburtsstagsfeier fordert man an bei den LGB-Freunden Niederrhein e.V., Am Hühnerort 35, 47198 Duisburg. Telefax: 02841-509187. e-mail: info@lgb-niederrhein.de.



Eisenbahnfreunde Königslutter: Klaus Bormann baute sich selbst ein »Harzkamel«.

wechslungsreichen Fahrbetrieb. Eine bunte Palette der schönen Lokomotiven der Firma Lehmann waren auf den Gleisen der Drehscheibe zu bewundern. Eine Bekohlungsanlage brachte eine tolle Bahnbetriebswerk-Stimmung. Da es sich um Modellbautage handelte, wurde auch an einem Arbeitstisch gebastelt. Auch

ein Rollenprüfstand war im Einsatz. Für die Eisenbahnfreunde Königslutter war es eine gelungene Auftaktveranstaltung im Rahmen der Modellbautage. Infos über die Aktivitäten der Eisenbahnfreunde Königslutter von Dieter Hauschild, Samuel-Hahnemannstr. 21, 38154 Königslutter.

## Champex-Linden Info Aktuell

Unter der Bezeichnung »Champex-Linden Info Aktuell« versendet der rheinische Fachhändler an alle bei ihm registrierten Kunden mehrmals im Jahr kostenlose Infobriefe mit allen wichtigen Neuheiten zum Thema Großbahn. Die erste Ausgabe des Jahres erscheint jeweils zur Nürnberger Spielwarenmesse Mitte Februar und informiert umfassend über alle Neuheiten aus der Welt der großen Modellbahnen. Nachfolgende Ausgaben berichten über zusätzliche Neuerscheinungen, neue Lieferanten im Sortiment von Champex-Linden, Auslaufarti-

kel, Sonderangebote, verfügbare Neuheiten und sonstige Neuerungen. Ferner wird über die Aktivitäten der Firma berichtet, wie z.B. die Teilnahme an Messen, über neue Artikeln aus dem Eigensortiment an Beschriftungen und Elektronikbausteinen oder über die alle ein- bis zwei Jahre stattfindenden Sommerfeste. Auf meist vier DIN A4-Seiten ist somit jeder Großbahner mehrfach im Jahr stets auf dem aktuellen Wissensstand auch dann, wenn der den Weg in das Ladenlokal in Dormagen-Nievenheim zwischen

## Eisenbahnfreunde Königslutter e.V.



Eisenbahnfreunde Königslutter: LGB-Anlage beim Flugmodellclub.

Nachdem im Jahr 2001 bereits mit großem Zuspruch eine gemeinsame Veranstaltung stattfand, war es keine Frage, dieses auch im Jahr 2002 fortzusetzen. Der Flugmodellclub Königslutter hatte dazu am 27.-28.4.2002 in die Wilhelm-Bode-Schule eingeladen. Ausgestellt wurden u. a. Flugmo-

delle, Raketenmodelle, ferngesteuerte Autos und Trucks. Auf einer Fläche von 9x4 m bauten die Eisenbahnfreunde Königslutter eine LGB-Anlage auf. Erstmals wurde dabei auch in einem Teil der Anlage mit Digitaler Mehrzugsteuerung gefahren. Auf den »Analogstrecken« gab es ebenfalls einen ab-

**CHAMPX-LINDEN® Info Aktuell**  
Ausgabe Nr.14 - Frühjahr 2002

**Der gedruckte Kunde!**  
In der Anlage überweisen wir Ihnen unsere aktuellen Neuheitenpräsentation! In der nächsten Ausgabe 2002er Neuheiten und Sonderangeboten, haben wir den gebildeten Leser informieren. Die Preise entnehmen Sie bitte dem beigefügten Preisblatt. Wir denken, dass auch in diesem Jahr wieder interessante Artikel für Sie dabei sind.

**Preis € 4,95**  
Seit 20. März 2002 ist auch unser neuer 4-Achsiges Zugslokomotive (L1104) lieferbar! Auf 36 Seiten zeigt er Ihnen unser gesamtes Zugslokomotive- und Tenderangebot und Sonderangebote. Der Katalog kostet € 2,99 zzgl. Versandkosten.

**Neue € 1.000,-**  
Ebenfalls verfügbar sind unsere 2-Achsiges Tenderlokomotive. Es handelt sich um ein 14-achsiges Tenderlokomotive (L1104) und ein 2-Achsiges Tenderlokomotive (L1104). Beide Locomotiven sind in der Ausstattung mit Sonderangeboten. Der Katalog kostet € 2,99 zzgl. Versandkosten.

**€ 1.000,-**  
Ebenfalls verfügbar sind unsere 2-Achsiges Tenderlokomotive. Es handelt sich um ein 14-achsiges Tenderlokomotive (L1104) und ein 2-Achsiges Tenderlokomotive (L1104). Beide Locomotiven sind in der Ausstattung mit Sonderangeboten. Der Katalog kostet € 2,99 zzgl. Versandkosten.

**Neue Tender**  
Lassen Sie sich inspirieren durch die Modelleisenbahn. Lassen Sie sich inspirieren durch die Modelleisenbahn. Lassen Sie sich inspirieren durch die Modelleisenbahn.

**In dieser Ausgabe lesen Sie:**  
1. Aktuelles bei € 4,-  
2. Neuheiten 2002

**LGB Neuheiten 2002**  
Nachfolgende LGB Neuheiten werden inzwischen ausgeliefert: (Stand 11.03.2002)

**L22191 - DB 440 09 281**  
L22192 - Franke & Dreyth L22193 - Protonenwagen L21540 - Drahtabzug L21614 - RAB-Straßenwagen L21910 - Schöler E-Wagen L21902 - Service Set

**Preis € 19,95**  
Zusätzlich einmal gibt es einen neuen Locomotive (L21540). Er zeigt die aktuelle Programmübersicht der Modelleisenbahn 2002. Eine Collection heißt eine neue Figurine in einer Ausführung mit Bemalung. So gibt es 3 neue ständige Figuren in jeweils zwei Bemalungen sowie einen neuen, einen Dampflokomotive, einen Tender, ein Modell, einen kleinen Wagen und eine Frau mit Koffer in ebenfalls jeweils zwei verschiedenen Bemalungen. Ferner sind vier neue Figuren in einer Ausführung mit Bemalung und großer Ausführung. In neuen Katalog sind auch die unterschiedlichen Eisen Figuren sowie ein Eisen Figuren abgebildet.

**Klein Katalog**  
Für die Erweiterung Ihres Tenderlokomotive oder zur Ergänzung Ihrer Tenderlokomotive sind unsere neuen Tenderlokomotive mit Sonderangeboten. Der Katalog kostet € 2,99 zzgl. Versandkosten.

**L21540 - Drahtabzug**  
L21614 - RAB-Straßenwagen L21910 - Schöler E-Wagen L21902 - Service Set

**Preis € 19,95**  
Zusätzlich einmal gibt es einen neuen Locomotive (L21540). Er zeigt die aktuelle Programmübersicht der Modelleisenbahn 2002. Eine Collection heißt eine neue Figurine in einer Ausführung mit Bemalung. So gibt es 3 neue ständige Figuren in jeweils zwei Bemalungen sowie einen neuen, einen Dampflokomotive, einen Tender, ein Modell, einen kleinen Wagen und eine Frau mit Koffer in ebenfalls jeweils zwei verschiedenen Bemalungen. Ferner sind vier neue Figuren in einer Ausführung mit Bemalung und großer Ausführung. In neuen Katalog sind auch die unterschiedlichen Eisen Figuren sowie ein Eisen Figuren abgebildet.

**Klein Katalog**  
Für die Erweiterung Ihres Tenderlokomotive oder zur Ergänzung Ihrer Tenderlokomotive sind unsere neuen Tenderlokomotive mit Sonderangeboten. Der Katalog kostet € 2,99 zzgl. Versandkosten.

**L21540 - Drahtabzug**  
L21614 - RAB-Straßenwagen L21910 - Schöler E-Wagen L21902 - Service Set

**Preis € 19,95**  
Zusätzlich einmal gibt es einen neuen Locomotive (L21540). Er zeigt die aktuelle Programmübersicht der Modelleisenbahn 2002. Eine Collection heißt eine neue Figurine in einer Ausführung mit Bemalung. So gibt es 3 neue ständige Figuren in jeweils zwei Bemalungen sowie einen neuen, einen Dampflokomotive, einen Tender, ein Modell, einen kleinen Wagen und eine Frau mit Koffer in ebenfalls jeweils zwei verschiedenen Bemalungen. Ferner sind vier neue Figuren in einer Ausführung mit Bemalung und großer Ausführung. In neuen Katalog sind auch die unterschiedlichen Eisen Figuren sowie ein Eisen Figuren abgebildet.

**Klein Katalog**  
Für die Erweiterung Ihres Tenderlokomotive oder zur Ergänzung Ihrer Tenderlokomotive sind unsere neuen Tenderlokomotive mit Sonderangeboten. Der Katalog kostet € 2,99 zzgl. Versandkosten.

Neuss und Köln längere Zeit nicht gefunden hat. Gleiches gilt für die vielen Versandkunden, die wegen der räumlichen Entfernung nicht in das Ladenlokal kommen können. Interessenten für den Infobrief wenden sich bitte an die Firma Champex-Linden

Modellspielwaren,  
Salvatorstraße 4  
41542 Dormagen-Nievenheim.  
Telefon: 02133-929877  
Telefax: 02133-929878  
e-mail:  
info@champex-linden.de  
Internet:  
www.champex-linden.de

## Arbeitsgemeinschaft Eisenbahn Königslutter



ArGe Eisenbahn Königslutter: LGB-Anlage auf der Ausstellung zum Adventsmarkt.

Die »Arbeitsgemeinschaft Eisenbahn Königslutter am Elm« war 2001 am dritten Adventswochenende wieder mit einer LGB-Ausstellung beim Adventsmarkt der Stadt Königslutter präsent. Im kleinen Rathaussaal der Stadt bauten die versierten Modellbahner eine ca. 40 m<sup>2</sup> große LGB-Anlage auf. Im Mittelpunkt stand das maßstabsgerechte Modell des Bahnhofs der Stadt Königslutter, den Holzfachmann Wolfgang Ahrens in mehrjähriger Arbeit gefertigt hat. Rund um den Bahnhof wurde ein schmalspurtypischer Bahnverkehr, auf eingleisigen Strecken gezeigt. Alle Betriebsabläufe wurden elektronisch gesteuert. Die Anlage war an beiden Tagen einer der Höhepunkte des Adventsmarktes und ständig von Kindern und Erwachsenen umlagert. Die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft fungierten zusätzlich auch als Berater in Sachen Modelleisenbahn. An den leuchtenden Kinderaugen konnte man nicht nur die Begeisterung über die Modellbahn ablesen, sondern auch den einen der anderen lang gehegten Wunsch für das nahe Weihnachtsfest. Eine häufige Frage von Erwachsene war dann die nach der nächsten und günstigen Bezugsquelle. Auf Bitten der Schulleitung der

Hauptschule mit Orientierungsstufe in Königslutter haben wir 2001 während einer Projektwoche mit Schülern eine kleine Modellbahnanlage aufgebaut. Die Resonanz und das Interesse der Schüler war überwältigend. Wir waren mit 23 Schülern eines der größten Projekte. Danach haben wir mit den Vorarbeiten zum Aufbau einer ständigen Modellbahn AG begonnen. Diese soll als feste Einrichtung an der Schule eingeführt werden. Wir als Verein werden hier die modellbahntechnische Seite übernehmen. Erstmals waren daher am Adventswochenende auch drei Schüler der Modellbahn AG bei Aufbau und Betrieb der Anlage dabei. Diese drei Schüler bilden das Rückgrat der Jugendarbeit des Vereins. Die weitere Jugendarbeit soll durch die Zusammenarbeit mit der Schul-AG noch ausgebaut werden. Eine Tombola mit Preisen rund um die Eisenbahn fand ebenfalls großen Anklang. Der Reingewinn wurde der neu gegründeten Modellbahn Arbeitsgemeinschaft der Hauptschule mit Orientierungsstufe zur Verfügung gestellt. HGS Infos über die Arbeitsgemeinschaft Eisenbahn von Hans-Georg Saffert.  
e-mail: h-g.saffert@t-online.de



ArGe Eisenbahn Königslutter: Bahnhof Königslutter in LGB-Größe mit HSB-Zug sowie Hans Georg Laffert (2.v.r.), Wolfgang Ahrens (kniend) und drei Schüler.

## Modulwettbewerb Spur II

Die »Interessengemeinschaft Spur II e.V.« ruft zum aktiven Modellbau im Maßstab 1:22,5 auf und führt erstmalig einen interessanten Modulwettbewerb durch. Ziel ist es, die Möglichkeiten des großen Maßstabs auszuschöpfen und neue alternative Methoden im Bereich des Landschaftsbaus, der Begrünung, im Gleisbau und der Gleiskörpergestaltung anzudegen.

### Termin

Modellbau braucht Zeit für Planung und Realisation. Anmeldeschluss ist daher der 31.3.2003. Die Prämierung findet dann im Rahmen der Jahreshauptversammlung der IG Spur II an Himmelfahrt 2003 in Schenklingfeld bei Bad Hersfeld statt.

### Preise

Der Spaß sollte im Vordergrund stehen. Als Anerkennung stehen den Gewinnern Preise in Gesamthöhe von EUR 1000,00 von den Herstellern LGB, Faller/POLA, PIKO, Magnus, Artitec und Pfiffikus zur Verfügung.

### Beurteilung

Bewertet wird nach technischen und gestalterischen Kriterien.

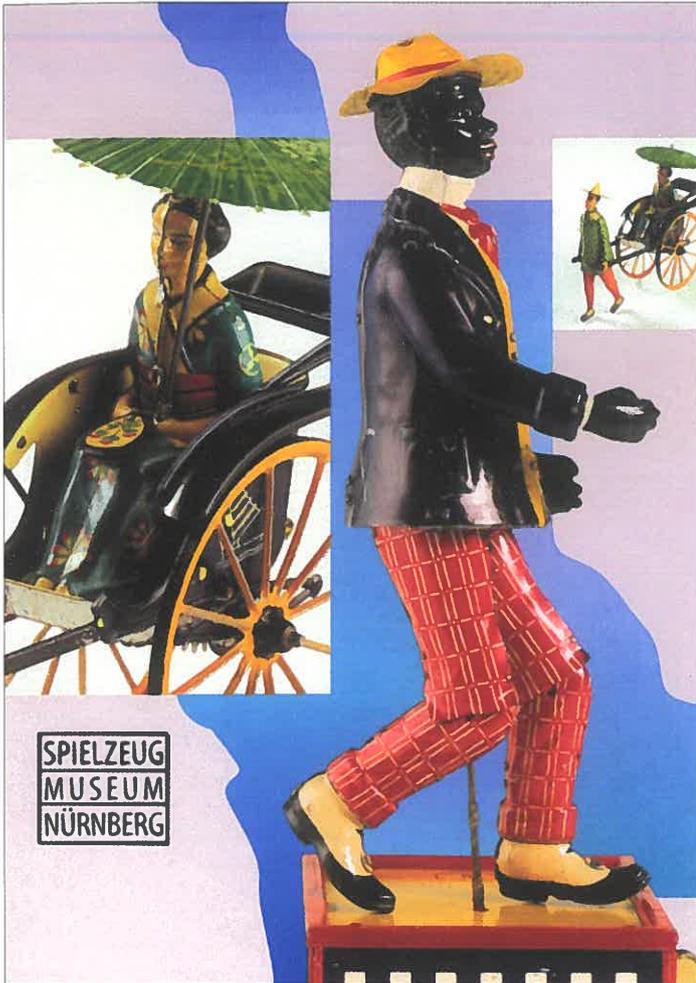
Im einzelnen:

1. Durchgestaltung (Materialwahl und Farbgebung, Maßstäblichkeit der dargestellten Motive und Gleisanlagen) 40%
  2. Vorbildtreue (Epocheneinheit, Signale und Gleisböschungen etc.) 20%
  3. Originalität (Sujet, Variabilität, Komplexität, Nutzbarkeit) 20%
  4. Modellbau (Entsprechung zu den Normen der IG Spur II, Gleislage, optische Anmutung des Moduls, Integrationsfähigkeit des Moduls) 20%
- Die IG wünscht allen Erbauern viel Spaß und Erfolg bei dem Bau von Feldbahn-, Schmal- oder Regelspur-Modulen im schönen Maßstab 1:22,5. Weitere Informationen und ein Bewerbungsformular können unter <http://www.Spur-II.de> heruntergeladen werden.  
Weitere Infos  
- per e-mail:  
martin.graf@spur2.com  
- per Post; Martin Graf, IG Spur II e.V., Fuchseckstrasse 7, D 70188 Stuttgart  
- Telefon: 0711-4844044  
- Telefax: 0711-4844048.

## Modellbau Bodensee

Die Messe Sinsheim GmbH Messe- und Kongresszentrum veranstaltet in der Neuen Messe Friedrichshafen vom 22.-24.11.2002 die Modellbau Bodensee. Mit einem Qualitätsangebot aus allen Sparten des Modellbaus, mit Shows und Aktionen geht das erfolgreiche Messekonzept der Faszination

Modellbau auf die Reise an den Bodensee. Die Messe zum Anfassen wird Spezialitäten aus dem Modellbahnbereich, Flugmodellbau, Auto- und Schiffsmodellbau bieten. Sie wird ähnlich wie die Faszination Modellbau in Sinsheim mit Vorführungen und Wettbewerben garniert. Messe/pr.



**Spielzeugmuseum Nürnberg:** Plakat für die neue Museumsabteilung »Ernst Paul Lehmann Spielzeug«. Das Design des Plakats stammt von dem Nürnberger Stadtgrafiker Gerhard Preiss und dem Fotografen Lajos Keresztes.



Zum fünfzehnjährigen Jubiläum des **LGB-Freundeskreises Bayern** am 16.3.2002 hatte Herr H Schmatz für jedes Mitglied Wagen beschriftet bez. verschenkt. R. Richter

## Spielzeugmuseum Nürnberg Vom Blechspielzeug zur Modellbahn

Das Spielzeugmuseum in Nürnberg ist um eine Attraktion reicher: In einer völlig neu gestalteten Museumsabteilung präsentiert sich die spannende Geschichte der traditionsreichen Firma Ernst Paul Lehmann Patentwerk. »Aha« oder »Oho« wird in der neuen Abteilung oft zu hören sein, nicht nur weil dies die Namen alter Lehmann-Autos sind. Auf etwa 100 qm Fläche ist mit weit über 300 Exponaten die weltweit bedeutendste Sammlung des berühmten Lehmann-Blechspielzeugs ausbreitet. Sie wurde, zusammen mit vielen Höhepunkten aus der LGB-Produktpalette, dem Spielzeugmuseum von den Firmeninhabern Wolfgang, Rolf und Johannes Richter als Dauerleihgabe zur Verfügung gestellt. Das Unternehmen hat sich außerdem mit einem namhaften Betrag an der Einrichtung der neuen Abteilung beteiligt.

Abwechslungsreich inszeniert entwirft die neue Dauerausstellung ein Panorama der Firmengeschichte. Parallel zu dem langen Vitrinenband mit vielen hochwertigen Exponaten entfaltet ein gemalter Fries eine Collage der Firmen- und Spielzeuggeschichte. An das quirlige Berlin der 1920er Jahre erinnert ein Nachbau des ersten Verkehrsturms Europas, von Lehmann damals als Spardose auf den Markt gebracht. Auf einem Monitor können die Besucher die schönsten Lehmann-Spielsachen in Bewegung setzen. In einer doppelstöckigen Sondervitrine fahren LGB-Züge durch bunte Phantasiewelten und umrunden in einer symbolischen Reise den Globus. Nicht nur die hohe Qualität der Sammlung, sondern auch die bewegte 121-jährige Geschichte des Unternehmens gaben den Anstoß zu dieser thematisch wie gestalterisch neuen Präsentationsform. Jahresplakat 2002 des Spielzeugmuseums Nürnberg Das Jahresplakat des Spielzeugmuseums gilt 2002 der neuen Museumseinheit mit mechanischem Blechspielzeug von E.P. Lehmann. Motive sind der Steptänzer »Oh My«, gefertigt von 1914 bis 1945, und

die japanisch inspirierte »Masuyama Riksha« aus der Zeit von 1927 bis 1938. Vorbilder aus fremden Kulturen spielten bei der Gestaltung von Spielzeug schon immer eine Rolle. Zum einen war es die Faszination ferner Länder, als das Reisen noch nicht vom Massentourismus beherrscht war. Zum anderen waren es wirtschaftliche Überlegungen, die zur Produktion von »exotischen« Figuren führten. Von Anfang an war die Spielzeugproduktion der Brandenburger Firma E.P. Lehmann auf internationale Märkte ausgerichtet. Bis zu achtzig Prozent des Sortiments gingen zeitweilig in den Export. Hauptabnehmer von Lehmann-Spielzeug waren Großhandels Häuser und Kaufhausketten in den USA. Meist wurden die Spielsachen für den englischsprachigen Markt umbenannt oder in Varianten geliefert, die nationale Besonderheiten und den Geschmack ausländischer Käufer ansprachen. Bis heute kann man sich dem unergründlichen Reiz mancher Figuren und Fahrzeuge von E.P. Lehmann kaum entziehen. Sie sind zeitlos und unverwundbar und gehören mit zum Besten, was die Blechspielzeugindustrie in Deutschland hervorgebracht hat.

Das Design des Plakats stammt von dem Nürnberger Stadtgrafiker Gerhard Preiss und dem Fotografen Lajos Keresztes. Gerhard Preiss bringt eine neue künstlerische Handschrift in die Gestaltung der Jahresplakate des Spielzeugmuseums ein. Es kostet EUR 4,00 im Museumsladen und ist gegen Vorkasse (Kreditkarte) für EUR 7,50 (inkl. Versandgebühr) auch im Postversand erhältlich.

### museen der stadt nürnberg Spielzeugmuseum (Museum Lydia Bayer)

Karlstraße 13-15  
(nahe Hauptmarkt)  
90403 Nürnberg  
Öffnungszeiten:  
Di-So 10-17, Mi 10-21 Uhr.  
Tel: 0911-2313260 (Verwaltung) und 0911-2313164 (Museum). Fax: 0911-2315495.  
Internet: [www.spielzeugmuseum-nuernberg.de](http://www.spielzeugmuseum-nuernberg.de)

Annekatri Fries



WEINERT '98