



LGB DEPESCHE



Führerstandmitfahrt auf der Ge 4/4 III der Rhätischen Bahn

Fünf interessante LGB-Gartenanlagen

LGB-Fahrzeuge überlebten Hochwasserschäden

LGB-Sound-Modul und der Umgang damit



Seite 12



Seite 16



Seite 52

Redaktion: Wolfgang Zeunert
 Postfach 1407, D 38504 Gifhorn,
 Telefon (05371) 3542
 Telefax (05371) 15114

Abonnentenverwaltung
 Sichtig Direktwerbung
 Stephanie de Lange

Gießener Str. 10, 90427 Nürnberg
 Telefon: 0911-9366943 • Telefax: 0911-9366920

Bezugsmöglichkeiten: Die Zeitschrift erscheint viermal im Jahr jeweils im letzten Monat 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 2003 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.

↓ Inhalt 3/2003

Berichte von Schmalspurbahnen

Aktuelles aus der Szene	3
Führerstandmitfahrt auf der Ge 4/4 III der RhB	
Davon träumen Schmalspurbahnfreunde	12
Gartenbahn in Hanglage	
In die Landschaft eingepaßte Freilandanlage	16
Gartenbahn in einem Felsgarten	
Freilandanlage in unglaublich schwierigem Umfeld	22
Mobile Freilandanlage Wiesengrund	
Mit viel Fahrzeug- und Gebäude-Eigenbauten	28
Es fing alles beim Schwager an	
Es ging dann weiter mit einer schönen Gartenanlage	33
Die Rhätische Bahn in einem Schweizer Garten	
Ein junger Mann baute mit seinem Vater eine tolle Anlage	38
Gartenbahn im Hochwasser	
Eine LGB und die Flutkatastrophe 2002	44
LGB Sound-Modul und der Umgang damit	
Geräuschelektronik für Jedermann	48
ZB-Kristallwagen	
Aufrüstung eines LGB-Wagenmodells	53
Neu im Handel erhältlich	
Wolfgang Zeunert beschreibt lieferbare Neuheiten	56
LGB persönlich	
Klaus Baumann geht in den Ruhestand	62
LGB-Aktivitäten	
Was Leute mit der LGB machten	63
Literaturhinweise	
Neue Eisenbahn-Bücher und Eisenbahn-Videos	64

Titelbild:

Bahnhof Neustadt auf der LGB-Gartenbahn von Thomas Drechsel (S. 16-21).

Rücktitel:

Kurzer Güterzug der Rio Grande Railroad auf einer Nebenstrecke in den Rocky Mountains.

Das ist ein weiteres der herrlichen Eisenbahn-Aquarelle von Franz Weinert.

↓ Impressum

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. Herausgeber und Redaktion setzen bei allen Beiträgen und Abbildungen voraus, daß der Einsender im Besitz der Veröffentlichungsrechte ist, auch gegenüber Dritten. 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, den von ihr Beauftragten oder einzelnen Autoren übernommen werden können.

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

Herausgeber und Verlag

Ernst Paul Lehmann Patentwerk, Saganer Straße 1-5, D 90475 Nürnberg
 Internet: www.lgb.de

Druck

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



RhB-Albula- Jubiläumszug mit der Jubiläumslok Ge 4/4 III 642 am 27.6.2003 in Bergün.

RhB-Fotos von Bernd Backhaus

Rhätische Bahn: 100 Jahre Albualinie Thusis-Samedan

Im Juni 2003 feierte die Rhätische Bahn den einhundertsten Geburtstag der Albulabahn zwischen Thusis und Celerina, einer der faszinierendsten Bahnstrecken Europas.

Am 27.6.1903 fand in Samedan die Eröffnungsfeier für die 60 km lange Albula-Strecke statt. Bereits wenige Tage später, am 1.7.1903, wurde der offizielle Betrieb zwischen den Stationen Thusis und Celerina aufgenommen, bevor ein Jahr später der Streckenabschnitt nach St. Moritz fertig gestellt werden konnte.

Mit einer Bauzeit von nicht einmal fünf Jahren wurde eine der spektakulärsten und mit zahlreichen beeindruckenden Kunstbauten ausgestattete Bahnstrecke in Betrieb genommen. Auf der 60 km langen Strecke werden 39 Tunnel mit einer Gesamtlänge von 16,2 km und 55 Brücken und Viadukte mit einer Länge von 5,8 km befahren. Neben dem Albula-Kreisell und dem Albula-Tunnel sind das Landwasser-Viadukt und das 90 m hohe Solis-Viadukt die imposantesten Bauwerke. Für die termingerechte Fertigstellung der Bahnlinie waren auf



In Bergün fand vom 27.-29.6.2003 mit einem Bahnhofs fest die offizielle Eröffnung des Jubiläums statt. Aus diesem Anlaß begegneten sich hier am 29.6.2003 die beiden Altbaueloks Ge 6/6 415 und Ge 4/6 353.



Oben: An allen Sonntagen bis zum 12. Oktober 2003 verkehrt zwischen Chur und Samedan der Alpine-Classic-Salonwagenzug. Die Aufnahme zeigt ihn, gezogen von der Krokodillokomotive 415, am 29.6.2003 kurz vor der Station Thusis.

Rechts: Auch das Ernst Paul Lehmann Patentwerk war mit einem Anlagencontainer an dem Jubiläumswochenende vor dem alten Zeughaus in Bergün beteiligt.

Unten: Bahnhofsfest in Bergün. Neben zahlreichen Baufahrzeugen waren auch die Schneeschleuder 9217 mit der Diesellok Gmf 4/4 243 ausgestellt.



der Nordseite bis zu 4.300 und auf der Südseite ca. 1.300 Arbeiter beschäftigt. Die Baukosten beliefen sich damals auf knapp 18 Millionen Schweizer Franken.

Am 27.6.2003, also genau einhundert Jahre nach der offiziellen Eröffnung, fand eine Fahrt mit dem Jubiläumzug, gezogen von der Jubiläumslokomotive Ge 4/4 III 642, von Chur nach Samedan mit viel Prominenz und zahlreichen geladenen Gästen statt. Nach einer in Samedan abgehaltenen Generalversammlung ging es mit dem Sonderzug nach Bergün zurück, wo die eigentliche Auftaktveranstaltung für dieses Jubiläum mit einer Feier und einem anschließenden Bahnhofsfest vom 27. 6. bis 29.6.2003 veranstaltet wurde.

Bis zum 12.10.2003 fahren Sonderzüge aus verschiedenen Epochen über die historische Strecke. An den Samstagen verkehrt der grüne Dritter-Klasse-Zug, gezogen von einer Krokodillokomotive, zwischen Chur und Samedan, während sonntags der Alpine-Classic-Salonwagenzug eingesetzt wird.



BVZ-Zermatt-Bahn: HGM 2/2 75 während eines Schneetreibens im Bahnhof Gornergrat.

Foto: BVZ/pr.

BVZ-Zermatt-Bahn bekam neue Lokomotive

Die neue zweiachsige diesel-elektrische Lokomotive HGM 2/2 75 ergänzt den Fahrzeugpark der BVZ Zermatt-Bahn. Es handelt sich bei dieser Lok um ein universal einsetzbares Triebfahrzeug. Es ist zahnradtauglich und kann auf der Strecke der BVZ Zermatt-Bahn und auf der Strecke der GGB Gornergrat-Monte Rosa-Bahnen eingesetzt werden.

Während der Bauzeit ist sie den Gegebenheiten der Strecke der Furka-Oberalp-Bahn inklusive

der Strecke Andermatt-Göschenen angepasst worden. Weitere Einsätze sind auf dem gesamten Netz der Rhätischen Bahn und sogar auf der Dampfbahn Furka-Bergstrecke möglich. Primär ist die Lokomotive für Dienstzüge (Bauzüge, Fahrleitungsunterhalt und Fahrleitungsmontage) vorgesehen. Sie wird auch bei Schneeräumungsarbeiten oder bei betrieblichen Noteinsätzen (Ausfall Fahrleitungsspannung) gute Dienste leisten.

Für betriebliche Noteinsätze kann sie bis zu drei Personenwagen führen. In ihrer Konzeption ist diese Lokomotive recht einmalig, kann sie doch auf Adhäsionsstrecken bis zu 65 km/h fahren und bei etwas kleinerer Geschwindigkeit sogar bis 300 t schleppen. Auf der reinen Zahnstangenstrecke der GGB Gornergrat-Monte Rosa-Bahnen mit Steigungen bis zu 200 ‰ kann sie mit 15- 20 km/h verkehren und dabei eine Vorstellast von 25 t stoßen.

BVZ/pr

Matterhorn Gotthard Bahn

Die Generalversammlungen der BVZ Zermatt-Bahn AG und der Furka Oberalp Bahn haben im September 2002 dem Zusammenschluss der beiden Bahnen zugestimmt. Mit grossen

Schritten wurde diese Zusammenführung vorbereitet und teilweise bereits realisiert. Anfang dieses Jahres haben die Verwaltungsräte dem neuen Namen und Auftritt zugestimmt. Sitz der

Matterhorn Gotthard Bahn ist Brig. Im September 2002 genehmigten die beiden Verwaltungsräte der BVZ Zermatt-Bahn AG (eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der

BVZ Holding AG) und der Furka Oberalp Bahn AG (großmehrheitlich im Besitz von Bund und Kantonen) die Grundlagen eines Zusammenschlusses der beiden Bahnen auf den 1.1.2003. Die einheitliche strategische und operative Führung des neuen Bahnunternehmens erfolgte auf den 1. Januar 2003. Die dazu nötigen formellen Beschlüsse werden an den ordentlichen Generalversammlungen von BVZ und FO im zweiten Quartal 2003 gefaßt. Zu diesem Zeitpunkt werden die BVZ Zermatt-Bahn AG und die Furka Oberalp Bahn AG aufgelöst. Dieser zukunftsweisende Schritt sichert langfristig ein attraktives Bahnangebot.

Die neu fusionierte Bahn erstreckt sich auf 144 km von Zermatt nach Disentis und von Andermatt nach Göschenen und liegt mitten im Alpenraum. Dabei überwindet sie insgesamt etwa 3300 Höhenmeter, durchfährt 33 Tunneln und Galerien, fährt über 126 Brücken und passiert entlang ihrer Strecke 47 Stationen. Jährlich befördert sie auf ihrer Strecke mehrere Millionen Gäste, davon 1,2 Millionen mit dem Ankunftsziel Zermatt. Das Matterhorn zieht jährlich Tausende Reisende nach Zermatt und ist das bekannteste Wahrzeichen der Schweiz.

Auch der Gotthard ist ein symbolträchtiger Name. Er liegt im Herzen der Schweiz und erstreckt sich mit seinem gewaltigen Massiv über die Kantone Graubünden, Uri und Tessin. Seine Ausläufer reichen bis hin zum Wallis.

Der weltbekannte »Glacier-Express«, welcher von der neuen Matterhorn Gotthard Bahn geführt und zusammen mit der Rhätischen Bahn betrieben wird, verkehrt täglich zwischen Zermatt und St. Moritz. In Zukunft wird der Glacier-Express auf der Hälfte des Streckennetzes der neuen Bahn verkehren und so die beiden attraktiven Schweizer Symbole Matterhorn und Gotthard verbinden.

Dem fusionierten Unternehmen steht kurz- und mittelfristig die Realisierung von Schlüsselprojekten wie der Vollknotenbahnhof Visp, der Durchgangsbahnhof Brig (Ostausfahrt/ Hochbahnhof) und das Top Terminal Täsch bevor. Der Zusammenschluß der beiden Bahnen BVZ Zermatt-Bahn und Furka Oberalp Bahn ermöglicht beim Investitionsbedarf Einsparungen in der Größenordnung von etwa vierzig Millionen Schweizer Franken, besonders bei Depots und Werkstätten sowie beim Rollmaterial. Daneben ergeben sich Einsparungsmöglichkeiten beim Unterhaltsaufwand und Synergien aus dem optimierten Rollmaterialumlauf.

Das Grundfahrplanangebot wird ab 2007 auf dem Fernverkehrsstudententakt des neu definierten Vollknotens Visp ausgerichtet. Der



Öchsle Museumsbahn

Oben: 99 788 (ex DR/DB AG Radebeul Ost) im Bahnhof Ochsenhausen.

Unten: 99 788 am 1.5.2003 in voller Fahrt.

Fotos (4): Thomas Löffler

Zusammenschluß von BVZ und FO wird langfristig bei gleichbleibendem Regionalverkehrsangebot eine Entlastung von Bund und Kantonen zur Folge haben.

Die Matterhorn Gotthard Bahn will die Marktführerschaft im Bereich des öffentlichen Verkehrs im Oberwallis ausbauen, im Urserental und der Surselva maßgeblich mitgestalten sowie als die Erlebnisbahn in den Alpen gelten. Aus dem Zusammenschluß von BVZ und FO wird eine starke touristische Regionalbahn hervorgehen, welche über die nötigen Ressourcen

für eine klare Stärkung des Angebots im Regionalverkehr verfügen wird. Die Schwerpunkte der strategischen Stoßrichtung sind die Optimierung der Regionalverkehrsleistungen und der Ausbau des touristischen Fernverkehrs. In diesem Zusammenhang steht der Relaunch des »Glacier-Express« mit der Beschaffung von neuem Rollmaterial und der Einführung eines neuen Betriebskonzeptes zusammen mit der Rhätischen Bahn bevor.

Matterhorn Gotthard Bahn/Helmut Biner/pr.

Öchsle Museumsbahn

Unter reger Teilnahme der Bevölkerung und bei strahlendem Sonnenschein nahm am 1.5.2003 die 99 788 (ex DR/DB AG Radebeul Ost) beim Öchsle ihren Dienst auf. Nachdem erst eine Woche zuvor die Betriebsgenehmigung (auch

für die noch nachträglich eingebaute Druckluftbremse) erteilt worden war, ist die VII K damit die größte Lok, die jemals zwischen den oberschwäbischen Gemeinden Ochsenhausen und Warthausen fuhr und zugleich die einzige,



Öchsle Museumsbahn

Oben: Ländlich romantisches Streckenfoto mit 99 788.

Unten: Die leider nicht mehr betriebsfähige württembergische Tssd 99 633, abgestellt in Ochsenhausen.

im Betrieb befindliche VII k in den alten Bundesländern. Mit den alten Bundesbahnlaternen, die unten etwas näher zusammengerückt sind, gibt die Lok für mein Empfinden ein richtig gutes Bild ab und verrät ihre wirkliche Herkunft erst auf den zweiten Blick. Vielleicht mag es für die Radebeuler Eisenbahner wenigstens ein kleiner Trost sein, die im vorletzten Jahr von der DB AG so blitzschnell verkaufte und jäh entführte 99 1788 beim Öchsle in guten Händen zu wissen.

Die zweite Betriebslok, 99 716 ROSA, wartete noch auf ihre aufgearbeiteten Achsen. Auch die älteste Dame, die württembergische Tssd 99 633, sonnte sich am Bahnhof vor der bekannten Ochsenhauser Stadtkulisse mit dem Kloster im Hintergrund. Die Lok ist nicht mehr betriebsfähig, die letzte Hauptuntersuchung datiert von 1989. Dafür wird sie als lang ersehntes LGB/Aster-Modell demnächst vielfach in voller Fahrt zu sehen sein. Thomas Löffler





Eisenbahfreunde Königslutter:

Oben: Harzsonderfahrt mit GHE T 1, der in Elend mit 99 7236 kreuzt. **Unten links:** Ein Rollwagen ist für LGB-ler immer interessant.

Unten rechts: Gruppenbild der fröhlichen Ausflügler im Bahnhof Elend.

Eisenbahnfreunde Königslutter e.V. im Ostharz

Ihre Verbundenheit zum großen Vorbild der Schmalspurbahnen im Harz bekundeten die Eisenbahnfreunde Königslutter wieder einmal durch einen Ausflug zu den Harzer Schmalspurbahnen von Wernigerode nach Benneckenstein. Mit dem historischen Triebwagen GHE T 1, als Sondertriebwagen gechartert, führte die Fahrt über Drei Annen Hohne nach Benneckenstein. Hier war Einkehr zum Spargelessen. Da gab es

auch Gelegenheit den T 1 näher unter die Lupe zu nehmen. Dieser Triebwagen war seit 1933 bei der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahngesellschaft im Einsatz. Bis zu 25 Personen können dem Triebwagenführer bei seiner Arbeit über die Schultern schauen, da der Triebwagen keine abgetrennte Führerkabine besitzt. In den letzten Jahren wurde der Triebwagen für Sonderfahrten eingesetzt. Er kann gemietet werden,

gleichgültig ob Vereinsausflug oder Familienfest. Viel Spaß ist garantiert.

Zur Freude der Eisenbahnfreunde Königslutter gab es auch Zugbegegnungen mit den Dampflokomotiven der HSB.

Bei der Rückfahrt stieg man bereits im Bahnhof Westerntor aus und nutzte noch die Zeit für einen Bummel durch »die bunte Stadt am Harz«.

Dieter Hauschild

Parkeisenbahn Dresden

Lok EA02 am Bahnhof Straßburger Platz. Im Hintergrund die VW-Manufaktur.

Foto: Parkeisenbahn Dresden

Parkeisenbahn Dresden

Das 54. Betriebsjahr der Dresdner Parkeisenbahn begann am 17.4.2003 und hält wieder viele Ereignisse für unsere Fahrgäste und Eisenbahnbegeisterte bereit. Es fand bereits ein umfangreiche Festprogramme statt, und auch zum Sommerende und Herbstbeginn gibt es noch Veranstaltungen..

30.8./31.8.2003: Erlebniswochenende bei der Parkeisenbahn unter dem Motto »Märchenwochenende«

3.10.-5.10.2003: Erlebniswochenende »Wilder Westen im Großen Garten«

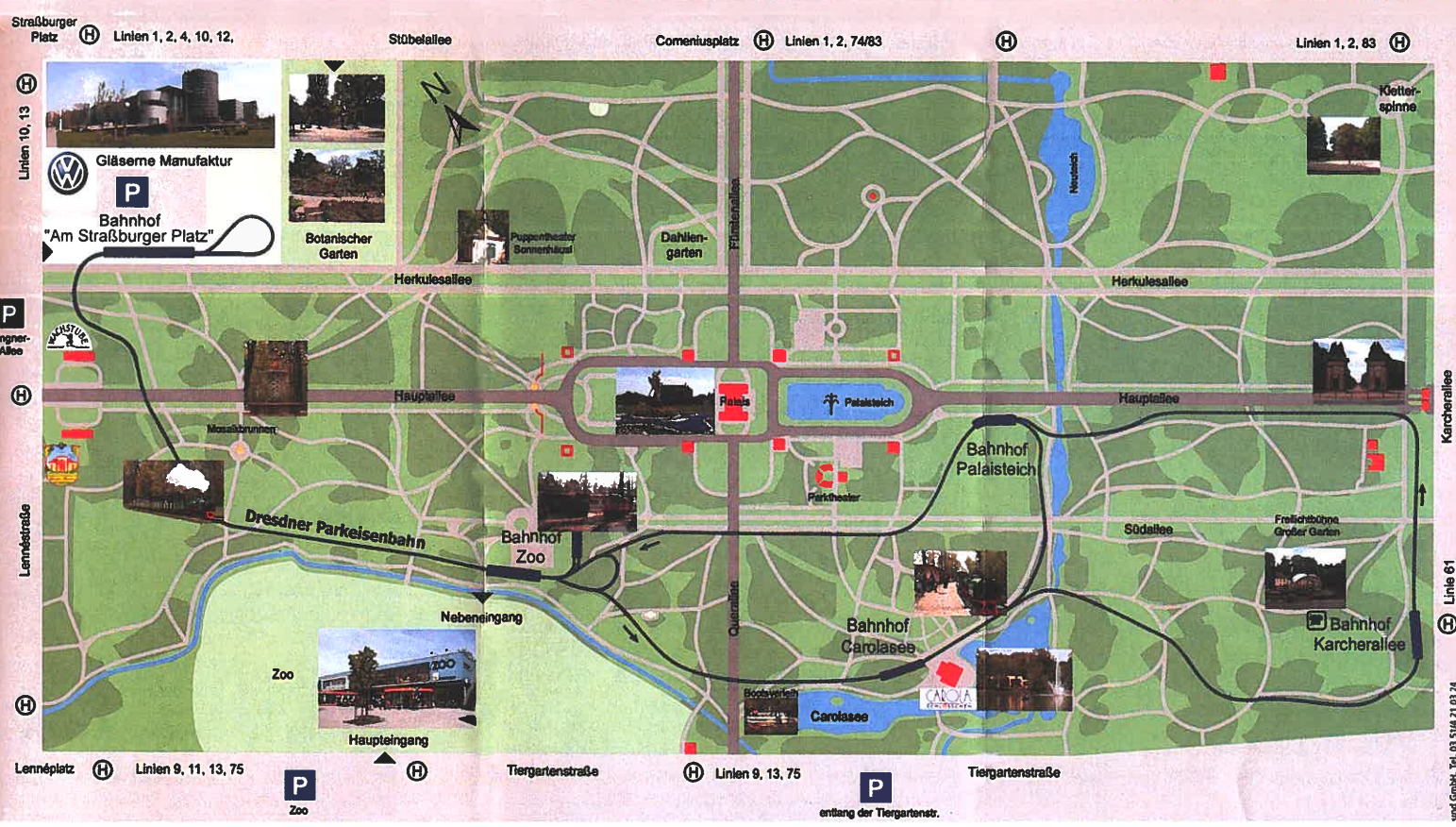
5.10.2003: Saisonende

7.12.2003: Nikolausfahrten (für jeden von 10-15 Uhr)

8.12.2003: Nikolausfahrten (für angemeldete Gruppen)

Betriebszeiten 2003

1.5.-30.9. Mo-Fr 10-18 Uhr, Sa 11-18 Uhr, So+Feiertag 10-18 Uhr



1.10.-5.10: Mo-Fr 10-17 Uhr, Sa 12-17 Uhr, So+Feiertag 10-17 Uhr

6.-26.10: Mo-Fr kein Fahrbetrieb, Sa 11-17 Uhr witterungsabhängig, So+Feiertag 10-17 Uhr witterungsabhängig

Züge verkehren im Abstand von ca. 15-30 Minuten Fahrplanänderungen sowie witterungsbedingte Unterbrechungen des Fahrbetriebes bleiben vorbehalten

Infos: Schlösser und Gärten in Dresden, Dresdner Parkeisenbahn, Hauptallee 5, 01219 Dresden. Telefon: 0351/4456795. Telefax: 0351/4456799; e-mail: mail.an.petr@gmx.de; Internet: www.parkeisenbahn-dresden.de

Fahrzeuge:

2 Dampflokomotiven 001 LISA und 003 MORITZ (München Baujahr 1925; Feuerung mit Koks, Nachbildung einer Schnellzuglokomotive im Maßstab 1:3)

2 Elektroakkuloks EA01 und EA02 (Baujahre 1962 und 1982; Elektrischer Antrieb mit Akkus, die nachts geladen werden)

30 offene Personenwagen mit je 16 Sitzplätzen. Davon 10 Wagen überdacht und 1 Wagen mit Traglastenabteil. 4 geschlossene Personenwagen mit Heizung und Beleuchtung.

3 Güterwagen, 4 Kleinwagen, 1 Schienenmoped, 1 Schneepflug

Strecke:

Rundkurs: 5,6 km

Spurweite: 381 mm

Weichen : 20

Signale: 22 Haupt- und 5 Rangiersignale

Rundfahrt

Herzlich willkommen bei der Dresdner Parkeisenbahn. Wir laden Sie zu einer Rundfahrt mit unseren historischen Zügen ein. Erleben Sie die Vielfalt des Großen Gartens mit seinen Grünanlagen, Blumen und Wasserfontänen. Die Liliputeisenbahn mit 381 mm Spurweite erschließt einen großen Teil des Parks und hält auf insgesamt fünf Bahnhöfen in der Nähe von Sehenswürdigkeiten.

Die Rundfahrt beginnt am Bahnhof »Am Straßburger Platz« direkt neben der neuen Fahrzeug-Manufaktur von Volkswagen. Während der Fahrt sehen Sie in Fahrtrichtung rechts die wiederaufgebauten historische Torhäuser an der Hauptallee und auf der linken Seite den Mosaikbrunnen. Weiter fährt der Zug entlang des Zoologischen Gartens bis zum Bahnhof Zoo.



Parkeisenbahn Dresden

Dampflok LISA am Bahnhof Straßburger Platz.

Foto: Parkeisenbahn Dresden

Hier befindet sich die wichtigste Anlage der kleinen Bahn, der Lokschuppen und die Abstellanlage für die Wagen.

Nach Verlassen des Bahnhofs Zoo fahren Sie entlang des Carolasees mit Bootsverleih, Wasserfontäne und dem schönen Carolaschlöbchen. Am Bahnhof Karcherallee erwartet Sie die »Freilichtbühne Großer Garten« mit vielen Konzerten und Festen.

Entlang der Hauptachse des Großen Gartens,

der Hauptallee, fahren Sie weiter bis zum Bahnhof Palaisteich. Von da aus erreichen Sie das »Palais«, das früheste Barockbauwerk Kursachsens. Am Parktheater vorbei fährt der Zug erneut zum Bahnhof Zoo um dann wieder zum Ausgangspunkt der Fahrt zurückzukommen.

Genießen Sie die Landschaft und einen Hauch von Eisenbahnromantik im Großen Garten in Dresden.

Petr Kühn

Eisenbahnfreunde Bebra e.V.

Im Mai nahmen die Eisenbahnfreunde Bebra ihren neuen Triebwagenzug nach zweijähriger Aufarbeitung feierlich in Betrieb. Bebras Bürgermeister Horst Groß taufte den Zug auf den Namen »Biber-Blitz«, der in großen Lettern die Frontseite ziert. Ab sofort wird der Triebwagen im Wechsel mit den anderen Museumszügen des Vereins rund um das Eisenbahnmuseum »Historischer Wasserturm« über Weiterode-West fahren. Der Essener Unternehmer Werner Bücking schenkte dem Verein den Triebwagen, den sein Vater 1963 für die ein Jahr später standgefundene Essener Bundesgartenschau im Gruga-Park gebaut hatte. In den vergangenen zwei Jahren wurden von Vereinsmitgliedern und dem ABM-Team der Stadt Bebra die gesamte Gleisanlage auf den für den Betrieb des Zuges erforderlichen Mindestradius umgebaut. Extra für den Triebwagen wurde vor dem Wasserturm ein neues Gleis mit Bahnsteig errichtet. Der Zug fährt umweltfreundlich durch Gasantrieb. Mit

dem Triebwagen kann zukünftig auch ein Fahrbetrieb bei Regen durchgeführt werden, was bisher mit den altbewährten Zügen nicht möglich war. Das Eisenbahnmuseum öffnet und die Museumszüge fahren in diesem Jahr an jedem ersten Sonntag in den Monaten bis einschließlich September sowie am 3. Oktober jeweils von 10 bis 17 Uhr. Für Gruppen ab ca. 10 Personen öffnet das Museums und fährt der



Ef. Bebra: Der Triebwagen »Biber-Blitz« ist neu bei der Museumsfeldbahn.



Jagsttalbahn: Das »Jagsttalkrokodil« besteht aus den beiden an den Führerhäusern zusammengekuppelten Gmeinder-Dieselloks V 22.01 und 02. Foto: Pressed. Jagsttalbahn

„Wasserturm-Express« auch an allen anderen Tagen, wenn man sich rechtzeitig telefonisch unter 0 66 23 / 79 64 (Herrn Reyer) anmeldet.

Nähere Informationen auch im Internet unter www.ef-bebra.de

Manfred Schreiner/pr.

Jagsttalbahnfreunde e.V.

Die ordentliche Mitgliederversammlung des Jagsttalbahnfreunde e.V. verlief in großer Harmonie und stärkte die Position des Vorstand durch dessen einstimmige Entlastung sowie die ebenso einstimmige Nachwahl zweier Beisitzer entsprechend dem Vorschlag des Vorstandes. Zuvor hatte der Vorstand aufgeteilt nach Ressorts ausführlich über die vielen Geschehnisse des Jahres 2002 berichtet:

- im Jahr 2002 abgeschlossene Beschaffung der beiden Wagen 2283 und 2284 von der Rhätischen Bahn
- Aufarbeitung mehrerer Wagen aus dem Bieringer Bestand einschließlich eines der beiden Sommerwagen
- stark intensivierte Präsenz auf verschiedenen Messen und Veranstaltungen in der Region
- die von der Jagsttalbahn AG erfolgte (und vom Verein fachlich begleitete) Planung des ersten Bauabschnitts Dörzbach-Krauthelm
- die Umstellung der Vereinsbuchhaltung von der bisherigen Vereinsbuchführung auf eine vollkaufmännische Buchführung
- Arbeit an den Anlagen der Bahn (hier galt der Dank vor allem der maßgeblichen Unterstützung der Gemeinde Dörzbach und des Dörzbacher Bauhofs)
- Aufarbeitung der Loks V33-01, V33-02 und »Kunigunde« (Betr.Nr. 24) vorangetrieben.

Es konnte außerdem der Besuch zweier Vertreter der Distelhäuser Brauerei begrüßt werden, die sich der Tradition der Jagsttalbahn entsprechend wieder mit einem Distel-Pils-Wagen sowie im Bereich Events engagieren möchte. Ein ungelöstes Problem ist das Thema Liegenschaften und SWEG, die immer noch offene Frage nach der Übertragung der Liegenschaften von der SWEG auf die Gemeinden und damit die noch ausstehende eisenbahnrechtliche Genehmigung. Deutlichen Rückhalt erfuhren die Jagsttalbahner dabei vom Dörzbacher Bürgermeister und Vorstands-Beisitzer Willi Schmitt, der nochmals mit Nachdruck betonte, daß es ein Zurück in der Sache der Jagsttalbahn nicht geben könne. Die Politik, allen voran Gemeinden, Landrat und unser heimischer Landtagsabgeordneter, müßten diese Sache auf dem politischen Weg zu Ende bringen.

Ausgehend von der seit längerem bestehenden freundschaftlichen Verbindung zwischen Rügensch Kleinbahn GmbH & Co., der Betreibergesellschaft des Rasenden Roland und der Jagsttalbahn, die sich bereits bei der Ausbildung der Jagsttalbahn-Zugpersonale bestens bewährt hat, bestand für die Jagsttalbahn die Möglichkeit, an den Festtagen auf Rügen zum einen mit dem bekannten Jagsttalbahnstand in der Öffentlichkeit präsent zu sein, zum

anderen konnten unsere ausgebildeten und geprüften Eisenbahner ihren Ausbildern bei dem Andrang der Festtage unter die Arme greifen und so nun ihrerseits einen Beitrag zum Festgeschehen leisten. Auf dem Jagsttalbahnstand war die Dörzbacher Handhebeltrains zu sehen, ein Originalstück vom Streckenbau 1900.
Pressedienst Jagsttalbahn

Rügensch Kleinbahnen

Anläßlich des fünfzigsten Geburtstages der drei aus Sachsen stammenden Dampflokomotiven der Baureihe VII K (99 782, 783, 784) wurde am 29.5.2003 auf dem Gelände des Bahnhofs Putbus der Rügensch Kleinbahn ein umfangreiches Bahnhofsfest gefeiert. Um diesen Anlaß feierlich zu würdigen, waren auch zwei »Ehrgäste« aus Sachsen anwesend, welche die Entwicklungsgeschichte dieser Baureihe veranschaulichen sollten. Die 99 735 der SO-EG (Zittau) stellt dabei einen Vertreter der Vorkriegsbauart dar und war überdies schon einmal kurz im Jahre 1977 auf der Insel Rügen im Einsatz. Mit der 99 771 der DB Regio (Freital) konnte die erste Serienlok der Nachkriegsbauart als Gast gewonnen werden.

Geboten wurde wurden folgende Fahrzeugeinsätze: Einsatz der Gastlokomotive 99 735 als Vorspann vor den Regelzugpaaren P 105/106 und P 109/110; Einsatz der Gastlokomotive 99 771 im Lauterbach-Pendelverkehr (ganztägig); mehrmalige Sonderfahrten des RückB-Traditionszuges zwischen Putbus und Binz LB; Regelzugfahrten mit der »Ferkeltaxe« (BR 772/972, altrot) zwischen Bergen und Lauterbach-Mole; Sonderbespannungen mit den beiden Gastlokomotiven.

Zum Putbusser Bahnhofsfest wurde neben den Jubilarinnen auch die wieder in den Reichsbahnzustand der Fünfzigerjahre zurückversetzte 99 4632 (52 Mh) präsentiert. Die 1914 bei der Firma VULCAN in Stettin gebaute und seitdem auf Rügen eingesetzte Lokomotive befand sich seit Anfang der Neunzigerjahre wieder in der grün-rot-schwarzen Ursprungslackierung der frühen Kleinbahnzeit als 52 Mh. Mit der kürzlich erfolgten Versetzung in den Reichsbahnzustand als 99 4632 (unter Verwendung der originalen Beschilderung) sollen im kommenden Herbst 2003 mehrere stilgerechte Fotogüterzüge für Eisenbahnfreunde ermöglicht werden. Aufgrund einer Beauflagung durch das Landesamt für Denkmalpflege wird die Maschine jedoch voraussichtlich zum Jahresende 2003 wieder in den Ursprungszustand versetzt werden müssen.



Ge 4/4 III 644 mit Viessmann-Werbung am 27.3.1997 in Chur.

RhB-Fotos von Klaus Himmelreich

Klaus Himmelreich



Führerstandmitfahrt auf der Ge 4/4 III der Rhätischen Bahn

Am 26.3.1997 wurde der 19 km lange Vereinatunnel durchbrochen. Aus diesem Anlaß weilte ich mit einem Eisenbahnfreund im Hotel Grischuna in Filisur.

Auf der Albulastrecke wurden inzwischen alle Schnellzüge von Chur nach St. Moritz und zurück mit den neuen Ge 4/4 III Lokomotiven bespannt. So entstand der Wunsch auf dem Führerstand dieser neuen Hochleistungslokomotiven mitfahren zu dürfen. Dank der RhB-Direktion war es möglich für eine Mitfahrt auf dem Führerstand eine Ausnahmegenehmigung zu bekommen.

Am 27.3.1997 fuhr der Schnellzug 531 von Chur nach St. Moritz, gezogen von der Lokomotive Nr. 645, pünktlich um 10.57 Uhr in den Bahnhof Filisur ein. Der Lokführer, Herr Thöny, erwartete uns bereits, und wir kletterten auf

den vorderen Führerstand der Lok. Nach einer kurzen Begrüßung begann die Fahrt um 10.59 Uhr in Richtung Engadin.

Die modernen Paradedepferde Ge 4/4 III der RhB mit den Nummern 641 bis 652 sind mit der gleichen Technik wie die Lokomotiven 460 der Schweizer Bundesbahn oder 465 der Bern-Lötschberg-Simplon Bahn ausgerüstet. Der Wechselstrom von 11.000 Volt und 16,7 Hz wird in der Ge 4/4 III heruntertransformiert und gleichgerichtet. Die Wechselrichter wandeln dann diesen Gleichstrom in dreiphasigen Drehstrom mit variabler Spannung und variabler Frequenz um und speisen damit die vier robusten und wartungsfreundlichen Drehstrommotoren. Beim Anfahren hört man daher nicht das bekannte Schaltgeräusch des Stufen-schalters, sondern ein Summen des Frequenz-

umrichters in unterschiedlicher Tonhöhe und Lautstärke.

Auch auf dem Führerstand sieht es im ersten Augenblick ungewöhnlich aus. Das bei Schweizer Lokomotiven übliche Handrad fehlt, und auch die sonst zahlreichen Meßinstrumente, Schalter und Kontrolllampen sind nur in geringer Anzahl zu sehen. Alle Meßwerte wie die Fahrdrahtspannung, Spannungen und Ströme der Motoren, Temperaturen, Geschwindigkeit usw. werden in einem großen Display angezeigt. Der Lokführer hat auf beiden Seiten des Sitzes sogenannte Joysticks, mit denen die Lokomotive gesteuert wird.

Auf dem geräumigen Führerstand der Ge 4/4 III hatten wir einen tollen Blick auf die Strecke. Anscheinend mühelos zog die Lok 645 den langen Zug mit 14 Personenwagen auf der 3,5 %



Oben: Ge 4/4 III 645 im Bahnhof St. Moritz.
Links: Der Lokführer, Herr Thöny, im Führerstand der Ge 4/4 III .

steilen Albularampe mit einer konstanten Geschwindigkeit von 50 km/h bergwärts. Beeindruckt vom Führerstand der Ge 4/4 III und der ungewöhnlichen Perspektive aus der Sicht des Lokführers ging die Fahrt über Stuls zum nächsten Halt nach Bergün. Die vielen Brücken und Tunnel auf der nun folgenden Strecke bis Preda ist der schönste Strecken-

abschnitt auf der Albulastrecke. Dieses Stück haben wir schon sehr oft befahren, aber vom Führerstand aus sieht alles ganz anders aus. Lokführer Thöny schaffte es ganz souverän die Ellok so zu steuern, daß auch in Kurven und auch in der Ausweiche Muot die Geschwindigkeit konstant bei 50 km/h lag. Ein besonderes Erlebnis war nun die Fahrt durch

den 5.884 m langen Albula-Scheiteltunnel. Nach der Einfahrt in Preda steigt die Strecke im Tunnel mit 1 % bis zum Scheitelpunkt an und fällt dann mit 0,2 % bis zum Ausgang in Spinas. Der Scheitelpunkt liegt ungefähr in der Tunnelmitte. Bei der Einfahrt in Preda fährt man in ein dunkles Loch, und nur die Frontscheinwerfer der Lokomotive beleuchten den Tunnel. Vor dem Erreichen des Scheitelpunktes sieht man am Tunnelende ein kleines helles Loch, den Tunnelausgang. Langsam wird dieses Loch immer größer, bis der Ausgang bei Spinas erreicht wird. Diese interessante Perspektive kann man umgekehrt erleben, wenn man im letzten Wagen nach hinten schaut.

Nach dem das schöne Val Bever durchquert war, erreichten wir die Ortschaft Bever, wo die Engadiner Strecke nach Scoul abzweigt. Kurz darauf fährt unser Schnellzug 531 in den Bahnhof Samedan ein. Mit seinen ausgedehnten Gleis- und Depotalanlagen ist die Station Samedan ein richtiger Eisenbahnknotenpunkt. Hier zweigen die Strecken nach St. Moritz und nach



Oben: Zugbegegnung auf der zweigleisigen Strecke bei Felsburg.

Rechts: Einfahrt in den Bahnhof St. Moritz.

Pontresina mit Anschluß an die Berninabahn ab. Hier hat jeder Schnellzug etwa fünf Minuten Aufenthalt, um Kurswagen umzurangieren oder mitgeführte Autotransportwagen aus Thusis abzukuppeln. Die wenigen Kilometer über Celerina bis zum Endpunkt St. Moritz wurden schnell zurückgelegt. Wir erreichten den Endpunkt pünktlich um 11.55 Uhr. Damit war der erste Teil unserer Führerstandsmitfahrt zu Ende.

Auf der Rückfahrt wurde unser Schnellzug 560 von der Ge 4/4III 644 (mit der damaligen Reklameaufschrift »Viessmann«) gezogen. Seit Juni 1997 fuhr die 644 mit einer Ganzreklame für den Lokalsender Radio Grischa. Der Lokomotivführer, Herr Thöny, erreichte Samedan um 14.08 Uhr. Die Lok wurde abgekuppelt und ein Kurswagen aus Scoul vorn eingestellt. In der Zwischenzeit setzte eine Rangierlok zwei Autotransportwagen am Zugende an. Wir stiegen wieder auf den Führerstand, und pünktlich



um 14.13 Uhr verließ Zug 560 nach Chur die Station Samedan.

Die Albulastrecke konnten wir nun noch einmal in der anderen Richtung aus der Perspektive eines Lokführers erleben. Man ist immer wieder begeistert, wenn man diesen hochinteres-

santen Streckenabschnitt zwischen Bever und Filisur mit der Rhätischen Bahn befährt.

Vom Führerstand aus haben die Zugkreuzungen auf den Unterwegsbahnhöfen eine ganz andere Perspektive. In der Ausweichstation Stuls trafen wir den Traktor Te 2/2 71 aus Filisur mit



Oben: Einfahrt in den Bahnhof Filisur.

Links: Te 2/2 71 in Stuls.



einem Arbeitswagen. Besonders eindrucksvoll war die Einfahrt in den Bahnhof Filisur. In Filisur findet die Kreuzung mit dem Gegenzug statt. Der Reisende hat hier stündlich einen Anschluß an den Pendelzug auf der abzweigenden Strecke nach Davos.

Kurz nach dem Verlassen der Station geht es durch einen kleinen Tunnel und dann direkt über den berühmten Landwasserviadukt. Wir durchfahren die Bahnhöfe Alvaneu und Surava und erreichen den Bahnhof Tiefencastel. Weiter geht es durch die enge und beeindruckende Solis-

schlucht bis nach Thusis. Im neu gebauten Bahnhof von Thusis haben wir ein paar Minuten Aufenthalt, da hier die Autotransportwagen abgekuppelt werden.

Die Streckenführung durch das hintere Rheintal ab Thusis verläuft wenig spektakulär, aber die Strecke, die Bahnhöfe, die Signale und die auf der eingleisigen Strecke kreuzenden Züge haben aus der Sicht eines Lokführers einen ganz besonderen Reiz.

Vor der großen Rheinbrücke treffen wir mit der Strecke aus Disentis zusammen, und im Bahnhof Reichenau-Tamins sahen wir eine Krokodillokomotive Ge 6/6 I vor einem Güterzug. Auf der nun folgenden zweigleisigen Strecke bis Chur darf eine maximale Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h gefahren werden.

Wir erreichten nach knapp zwei Stunden Fahrt um 16.05 Uhr Chur, die Kantonshauptstadt von Graubünden.



Von der Bergstation Susch kommender Zahnradbahnzug bei der Einfahrt in den Bahnhof Rosenbach.

Thomas Drechsel



Gartenbahn in Hanglage

Vor fünf Jahren baute ich im hiesigen Gewerbegebiet ein neues Gebäude für meine Tischlerei. Von Anfang an hatte ich vor, auf dem verbleibenden Grundstücksstreifen von ca. 8 m Breite und 50 m Länge zwischen meinem Betriebshof und dem Nachbargrundstück eine Gartenbahnanlage zu errichten.

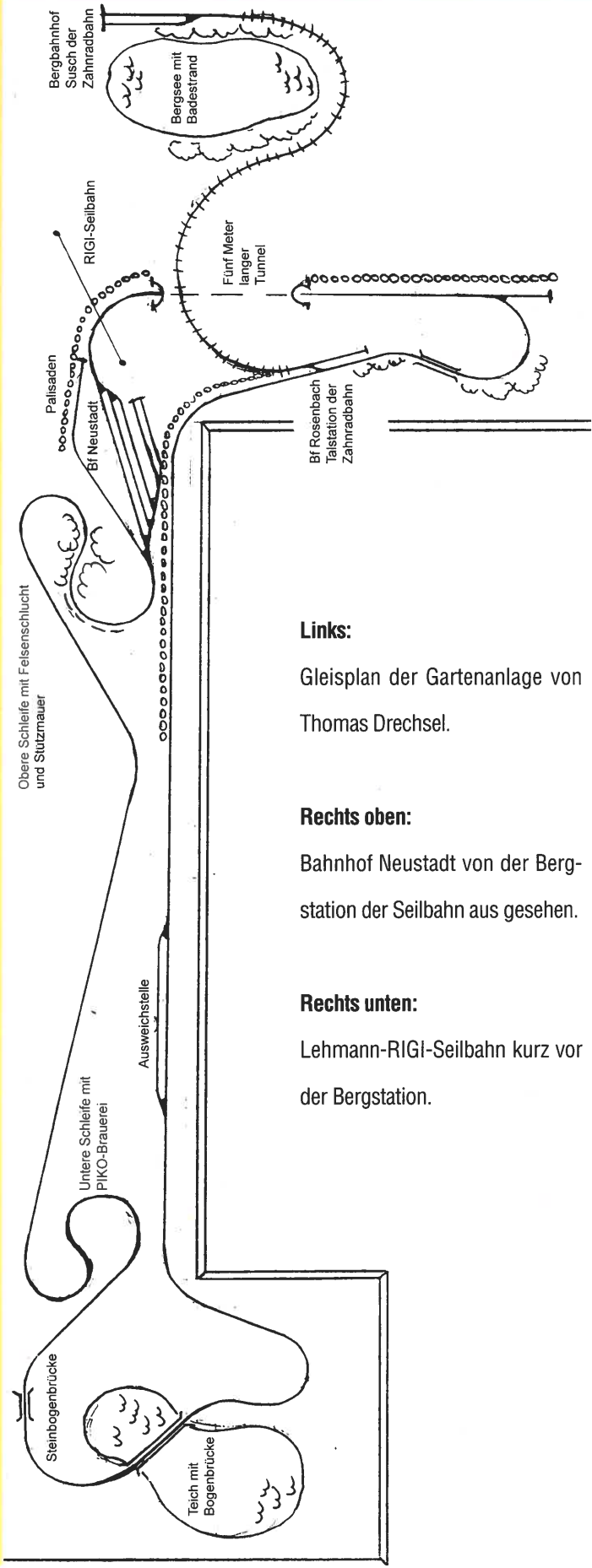
Bis zum Baubeginn im Jahr 1997 besaß ich bereits einige LGB-Loks und Wagen, die bis dahin nur auf provisorisch im Gras verlegten Gleisen unterwegs waren. Im Versuchsbetrieb hatte ich jedoch einige Erfahrungen mit der Zugkraft der Loks gesammelt. So setzte ich mir bei der Streckenplanung die Obergrenze von maximal 2,5 % Steigung.

Aufgrund des Geländeprofiles wurden dadurch umfangreiche Erdarbeiten wie das Aufschütten von Dämmen, das Ausheben von Einschnitten

und der Bau eines Tunnels notwendig. Für den Gleisunterbau habe ich eine Methode angewandt, die sich inzwischen über mehrere Jahre bewährt hat. Alle Gleise sind auf 11 cm breite, wasserfest verleimte Sperrholzstreifen aufgeschraubt, die wiederum auf kesseldruckimprägnierten Gartenpalisaden befestigt sind. Der Bau verläuft folgendermaßen: Dem durch die in den Wintermonaten vorbereiteten Sperrholzstreifen vorgegebenen Streckenverlauf folgend, werden in Abständen von ca. 30 cm die angespitzten Palisaden eingeschlagen und mit Wasserwaage und Steigungslehre ausgerichtet. Darauf werden die Sperrholzstreifen geschraubt. Seitlich wird eine Isolierfolie angenagelt, um die Sperrholzstreifen von unten gegen Erde zu schützen. Danach werden die Dämme mit Erde aufgefüllt.

Als Schotter verwende ich ein Gemisch aus Streugranulat und Holzkaltleim. Dieses wird vor dem Verlegen der Gleise auf den Unterbau aufgebracht.

Das Verlegen der Gleise ist nach dieser Vorbereitung kinderleicht. Die Gleise werden alle 10 cm angeschraubt und liegen mit dieser Methode bombenfest. Probleme durch temperaturbedingte Längenänderungen sind noch nicht aufgetreten. Im Winter entstehende Verzugerscheinungen des Unterbaus, die zu einer »wellenartigen« Fahrweise führen (sieht besonders auf langen, geraden Strecken ungünstig aus), lassen sich durch das Unterlegen von kleinen PVC-Streifen zwischen Schwellenbett und Schotterschicht leicht ausgleichen. Auf den so entstandenen Dämmen habe ich Rasen eingesät, wodurch eine große Natur-



Links:
Gleisplan der Gartenanlage von Thomas Drechsel.

Rechts oben:
Bahnhof Neustadt von der Bergstation der Seilbahn aus gesehen.

Rechts unten:
Lehmann-RIGI-Seilbahn kurz vor der Bergstation.





Zahnradbahnzug im Bergbahnhof Susch oberhalb des Badesees.

lichkeit des Streckenverlaufs in der Landschaft entsteht. Notwendig ist allerdings ein in der Hauptwachstumszeit mindestens vierzehntägiger Schnitt des Rasens mit Rasenmäher und elektrischer Rasenkantenschere. Dies ist recht aufwendig, der optische Gesamteindruck entlohnt diese Mühen jedoch reichlich.

Lassen Sie uns nun auf eine Rundreise über die gesamte, ca. 120 m lange Strecke gehen. Die Fahrt beginnt im Bahnhof Neustadt. Der mit einer Mallet-Lok bespannte, ca. 4 m lange Personenzug verläßt den Bahnhof in einer 90°-Kurve, um sofort in einen 5 m langen Tunnel einzufahren. Da der Bahnhof am höchsten Punkt der eingleisigen Hauptstrecke liegt, geht die Fahrt stetig mit einem Gefälle von ca. 2 % bergab. In einem 180°-Gleisbogen umfährt der Zug einen Bergbauernhof, passiert eine kleine Brücke und hält dann am Bahnhof Rosenbach.

Hier können die Reisenden auf die, erst in diesem Frühjahr entstandene, Zahnradbahn umsteigen. Sie führt über eine 15 m lange Strecke mit einer Steigung von 20-23 % zu einem idyllisch gelegenen Bergsee mit Wassermühle und

Badestrand. Die Wassermühle wird übrigens als Unterflurwasserrad mit einer solargespeisten Wasserpumpe betrieben.

Nach kurzem Aufenthalt setzt unser Zug seine Rundreise in talwärtiger Richtung fort. Am Ausgang einer weitläufigen Kurve fährt er in eine lange Gerade von ca. 30 m Länge, passiert einen auf der Ausweichstelle wartenden Güterzug und erreicht danach den an der Straße gelegenen Teich. Dies ist zugleich der älteste Teil der Strecke, deren Bau mit dem Anlegen von Teich und Bogenbrücke begann. Über einen zum Wasser steil abfallenden Damm erreicht der Zug die den Teich überspannende Brücke (Eigenbau aus Alu-Profilen) und fährt danach wieder bergwärts Richtung Bahnhof Neustadt. Der nun folgende Streckenabschnitt bereitet beim Bau einige Schwierigkeiten, da die Neigung des Geländes bewältigt werden mußte, ohne die Steigung von 2,5 % zu überschreiten. Aus diesem Grund gewinnt unser Zug zunächst in einer Doppelkurve an Höhe, bevor er über einen etwa 20 m langen Schüttdamm bergwärts fährt. Bedingt durch die stärkere Geländeneigung wird

der Damm immer niedriger, um dann in einen Einschnitt überzugehen. Vor Erreichen des Bahnhofs Neustadt muß noch einmal ein doppelter Gleisbogen durchfahren werden, der durch eine felsige Schlucht führt. Nach ca. vierminütiger Reise fährt unser Zug erneut in den Bahnhof Neustadt ein. Von hier aus können die Reisenden mit der RIGI-Seilbahn den hoch über der Tunneleinfahrt gelegenen Aussichtspunkt besuchen. Die Stationsgebäude der Seilbahn sind ebenso wie die überdachten Bahnsteige Eigenbauten aus Hartstyropor unter Verwendung von PIKO-Zurüststeilen. Die Bergstation ist auch innen eingerichtet und mit Figuren ausgestattet.

Noch ein paar Worte zur Technik. Ich besitze zur Zeit 13 Loks und etwa 60 Wagen. Sämtliche Loks wurden soweit wie möglich mit Blei beschwert. Dadurch sind Zuglängen von vier bis fünf Metern kein Problem. Die elektrische Ausstattung ist simpel, da ich in den vergangenen Jahren mehr Wert auf die landschaftliche Gestaltung der Anlage gelegt habe. Alle Weichen sind noch Handweichen. Die Hauptstrecke wird

**Oben:**

Personenzug nach Neustadt beim Verlassen der Felsenschlucht.

Links:

Zug auf der Brücke kurz vor dem Bahnhof Rosenbach.

über einen 5 A-Trafo betrieben, alle Abstell- und Bahnhofsgleise sind separat abschaltbar. Die Zahnradbahn fährt mit eigenem Trafo und Lehmann-Pendelzugautomatik. Im nächsten Jahr will ich die im Text erwähnte Ausweichstelle zu einem fünfgleisigen Bahnhof ausbauen und den

Streckenabschnitt zwischen beiden Bahnhöfen elektrifizieren. Außerdem ist der Bau eines verschließbaren Abstellbahnhofs geplant, damit ich die Zuggarnituren zwischen den Fahrtagen auf der Strecke lassen kann. Zur Zeit wird das rollende Material früh und abends kom-

plett zwischen Haus und Anlage hin und her bewegt, was sehr zeitaufwendig ist. Der nächste Schritt soll danach die Umstellung der Anlage auf die digitale Mehrzugsteuerung sein. Die LGB DEPESCHE habe ich schon seit einigen Jahren abonniert und lese vor allem die Berichte über Leseranlagen mit großem Interesse. Der Reiz der LGB liegt für mich vor allem darin, Miniaturlandschaft und Bahnkörper in einer harmonischen Einheit zu gestalten und Züge auf weiten Strecken in einer möglichst natürlich wirkenden Landschaft fahren zu lassen. Ich hoffe, daß meine Bilder einen kleinen Eindruck vom (vorläufigen) Ergebnis dieser Bemühungen vermitteln können.





Linke Seite

Oben: Das Bahnbetriebswerk.

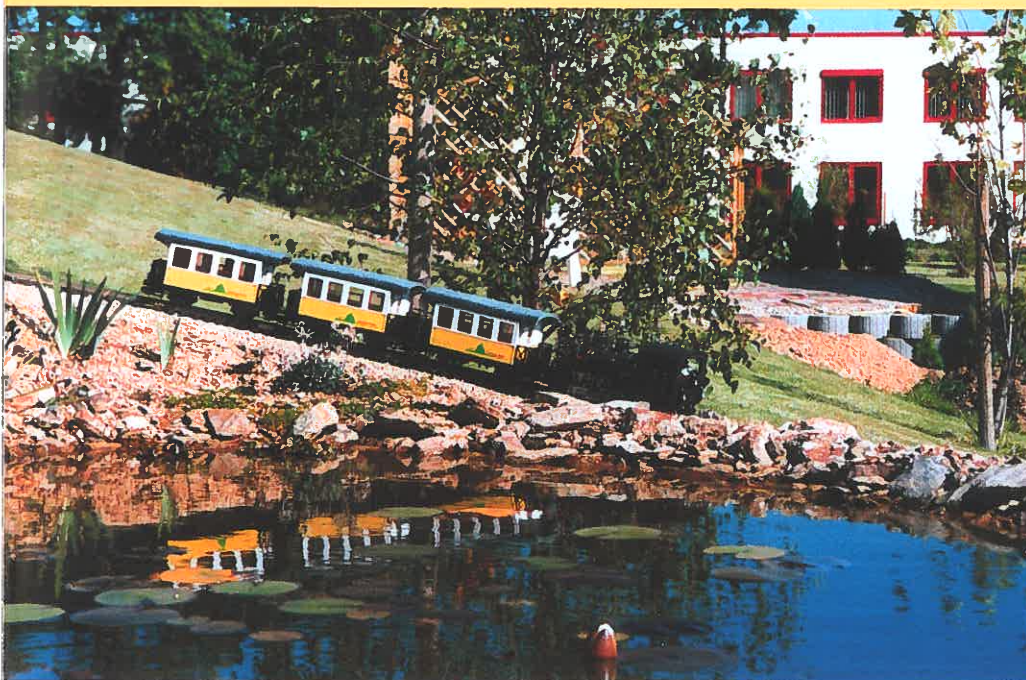
Unten: Der Personenzug umfährt auf der unteren Schleife die PIKO-Brauerei.

Rechte Seite

Oben: Bergbahn-Endbahnhof Susch.

Unten links: Das Bild vom Bergbahnzug läßt die Hanglage des Grundstücks erkennen, auf dem die Anlage errichtet wurde.

Unten rechts: Stimmungsbild vom Bahnhof Neustadt.





Expresszug bei der Ausfahrt aus dem Steintunnel. Rechts hinter dem Zug sieht man das geöffnete Tunnelort, das zum Schutz gegen das Eindringen von Kleintieren bei Betriebsruhe geschlossen wird.

Josef Stangl

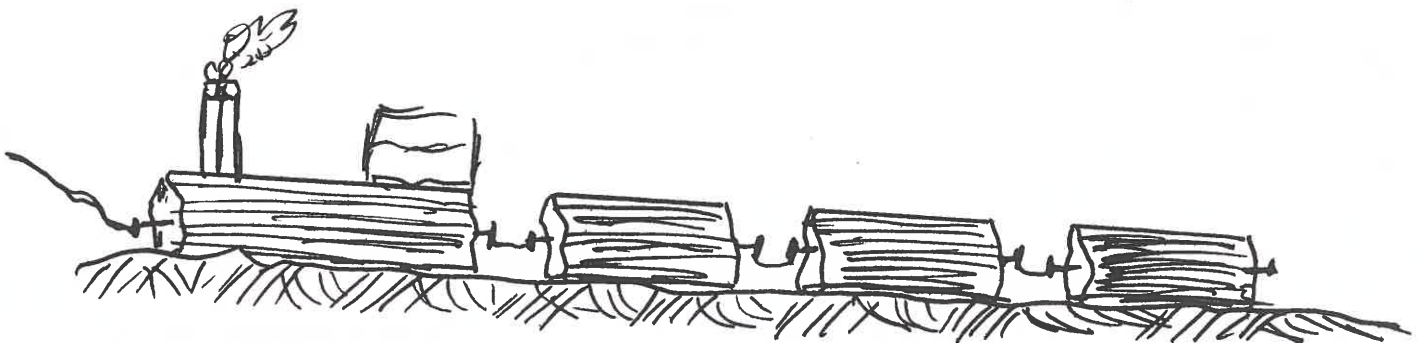


Gartenbahn in einem Felsgarten

Vor 70 Jahren bekam ich meine erste Eisenbahn. Vier Holzscheite, an den Stirnseiten mit Nägel versehen, wurden mit Schnürchen aneinander gebunden. Am ersten Holzschleit wurde vorn oben ein großer Nagel eingeschla-

gen und ein Stück Wasserschlauch darüber geschoben. Etwas Watte wurde aufgesetzt und noch ein Führerhaus darstellendes Holzstück aufgeleimt, so sah diese Garnitur schon etwas besser aus. Ich konnte nach den ersten

Gehversuchen mit dieser (Modell)Bahn im Hof des Bahnwärterhauses herumkurven. Der Phantasie waren keine Grenzen gesetzt. Wenn dann noch eine echte Verschublok am Eingangstürchen vorbeifuhr, um einige Waggons

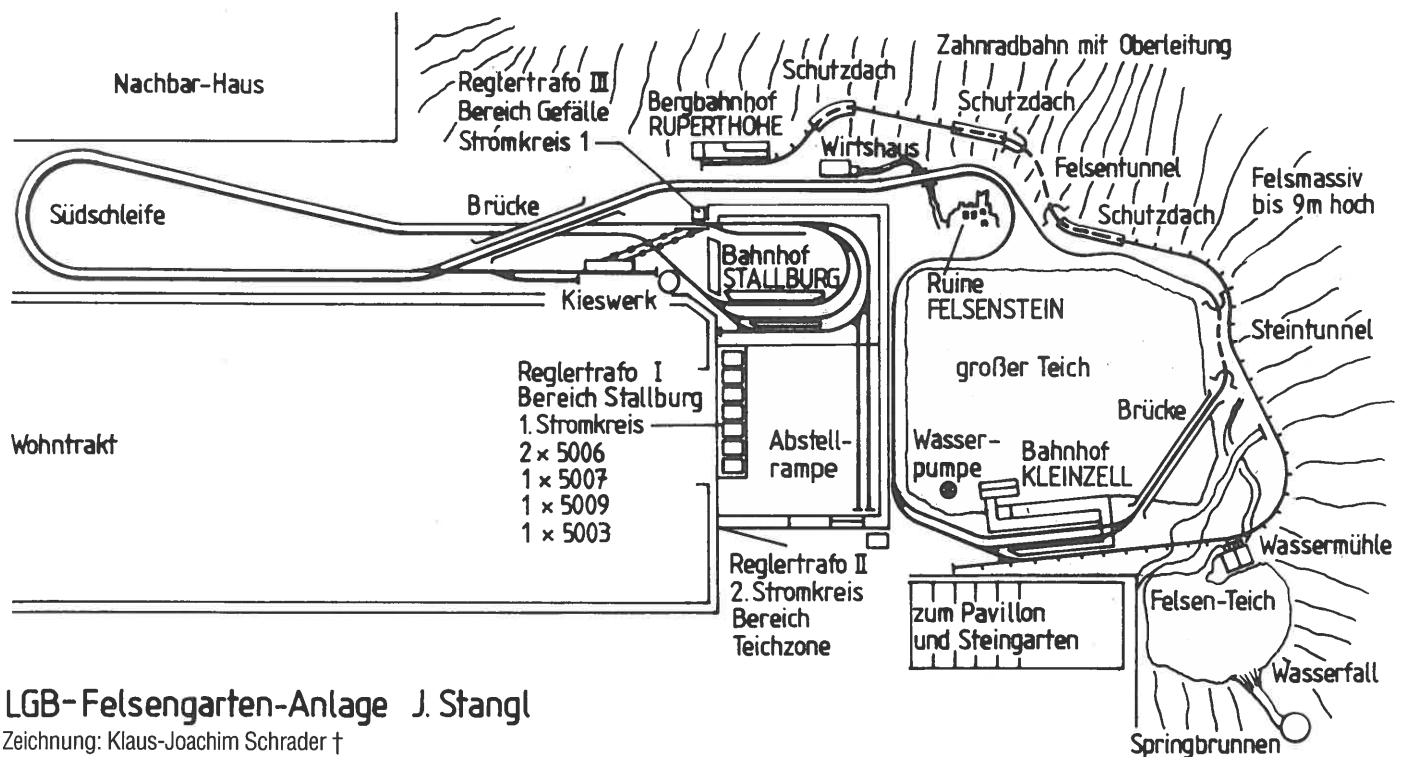


Der erste Spielzeugzug aus Holz.



Links: FO-Zahnradellok unter dem dritten Steinschlagschutzdach bei der Ausfahrt aus dem Felstunnel .

Rechts: Eigenbaukieswerk mit Lorenzseilschwebbahn. Unten die beiden Gleise vor der Einfahrt zur Stallburg. Die Gleise über die Brücke hinweg führen zur Ruine und zum großen Teich.



LGB-Felsengarten-Anlage J. Stangl

Zeichnung: Klaus-Joachim Schrader †



Bahnhof Kleinzell.

zur Schiffsanlegestelle zu verschieben, ließ der Lokführer zum Zeichen des Grußes immer einen Schuß Dampf durch die Türkanten zischen, was den Hund zur Weißglut brachte, aber für mich das vollkommen Glück bedeutete.

Erst in den Fünfzigerjahren war es soweit, daß man einigermaßen kleine Innenanlagen bauen konnte. Alle möglichen Spurvarianten wurden ausprobiert. Nach meiner Pension im Jahre 1983 erwarb ich ein Häuschen, daß auf einem Felsengrund erbaut war. Als ich zwischen dem Häuschen und der Felswand einen Teich in der Größe von 5x7 m auf einem nichtbebaubaren Platz errichtete, kam mir die Idee, rund um diesen Teich eine LGB fahren zu lassen. Ein schmaler Durchgang lud dazu ein, die Bahn von der Seite in den ehemaligen Schweinestall der jetzigen Bahnhofsanlage Stallburg einzufahren, umkehren und wieder hinausfahren zu lassen. Leider war der enge Durchlaß nur 75 cm breit, so daß der enge Radius zu klein war und immer wieder Züge aus den Schienen sprangen. Bevor ich jedoch die Bahn bis zur Südschleife verlängerte begann ich die Zahnradbahnstrecke in Angriff zu nehmen. Ich wollte sie vorerst nur

an den Felswänden vorbeiführen. Doch die Kurvenradien wären auch da zu eng gewesen. So mußte ich ein Loch, das heißt einen Tunnel in den Felsen schlagen. Es klingt zwar einfach. Aber so einfach war es nicht. Von der rechten Seite ging es einfach schnell. Nach etwa 60 cm war es aus. Bis zu dieser Stelle konnte man die Felssteine leicht oder auch weniger leicht herausbrechen. Dann kam ein unheimlich harter Granit. Ich begann nun von der anderen Seite diesen Granit anzuknabbern. Zwei große Preßluftmeißel konnte ich vergessen, die waren so deformiert, daß sie nicht weiter zu brauchen waren. Nun setzte ich Steintrennscheiben ein, um wenigstens die Umrisse des Tunnels einschleifen zu können.

Noch ein Meißel mußte dran glauben, dann war es soweit. Nach drei Tagen konnte ich die ersten Schienen auflegen und gleich eine eigene Fahrleitung einbauen. Die Trassenführung aus Holz war einigermaßen leicht, die Befestigung an die Felswand jedoch problematischer. Die Bohrungen in den Felsen waren nerventötend. Entweder war das Loch doppelt so groß, als der Dübel, der dafür gedacht war, oder der

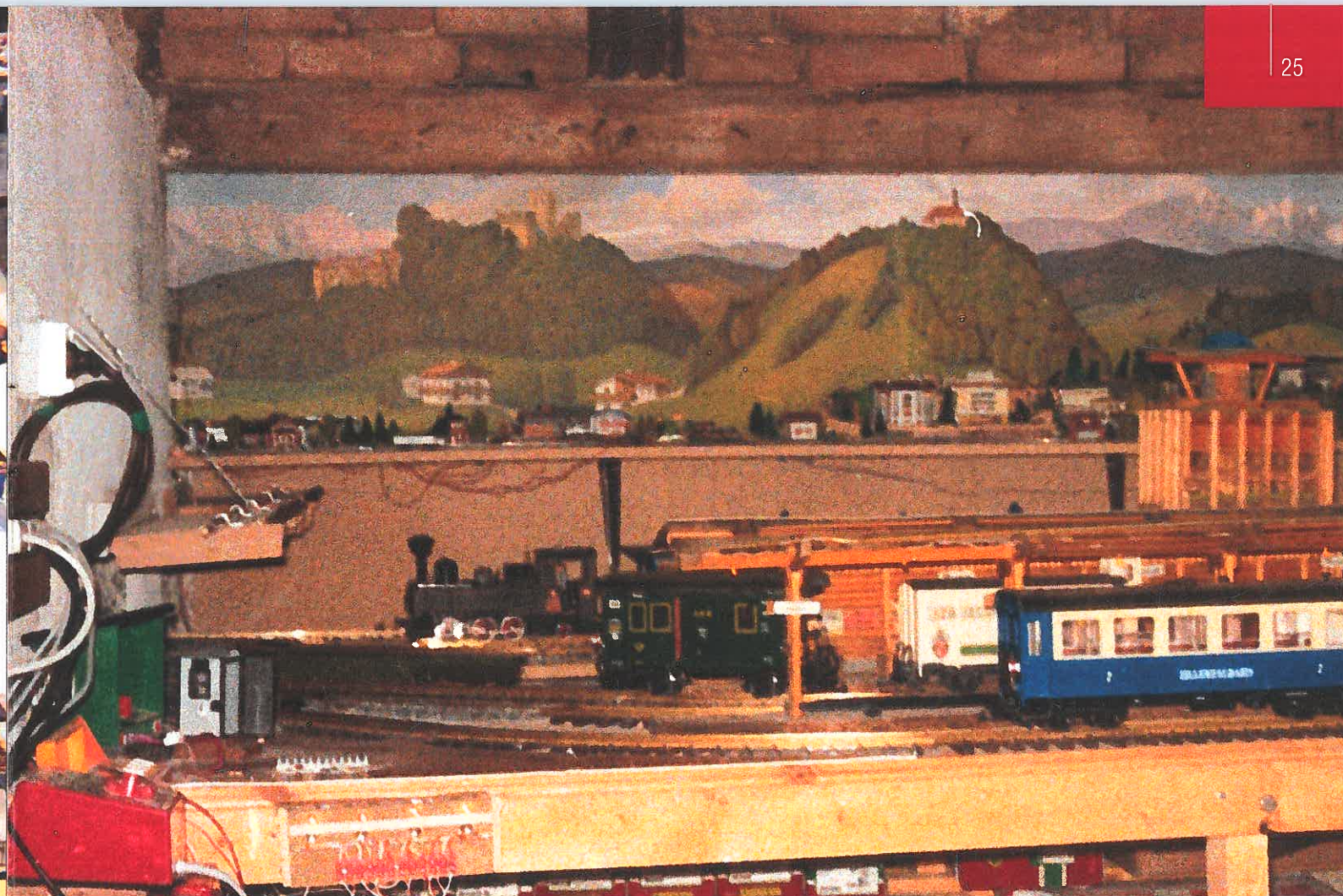
Bohrer biß gar nicht an. Nach langwierigen Versuchen ist es mir in Verbindung mit Schnellzement und Keilen doch gelungen, die Trasse einigermaßen zu sichern.

Dann wurde der Bergbahnhof Ruperthöhe in Angriff genommen, der als Untergrund einen Betonsockel erhalten mußte. Ein Detail am Rande.

Als ich die später erwähnte Südrampe errichten wollte, war der Nachbar nicht so recht damit einverstanden gewesen, obwohl sie nicht auf seinem Grund errichtet wurde, sondern 40 cm an seiner Hausmauer vorbeiführte. Nach dem ich den Bergbahnhof mit seinem Vornamen Rupert zur Raperthöhe benannte, konnte ich die Sache zufriedenstellend lösen.

Um die Gleise und die Fahrdrähte vor herabfallenden Felssteinen zu schützen, mußten drei Steinschutzdächer errichtet werden. Die Ersten aus Holz wurden glatt demoliert, die jetzigen aus kunststoffüberzogenen Metallgitter und Aluminiumstreben hatten bereits den dritten Winter unbeschädigt überstanden.

Die Zahnradbahn wird mit Oberleitung von dem Bergbahnhof bis zum Bahnhof Kleinzell als



Der im Haus gelegene Bahnhof Stallburg mit geöffnetem Ausfahrort (links).

Pendelstrecke geführt. Im Intervall von etwa dreißig Sekunden fährt sie nach der Ankunft in den Bahnhöfen wieder ab.

Die Pendelstrecke hat natürlich einen eigenen Stromkreis. Der Transformator dazu steht bei der Trafozentrale Stallburg geschützt unter Dach. Nur zwei Aus- und Einschalter (einer beim Felstunnel und einer im Bahnhofsgelände Kleinzell) sorgen dafür, daß im Ernstfall der Strom schnell unterbrochen werden kann.

Nun zur Hauptstrecke wieder zurück. Aus bereits erwähnten Gründen versuchte ich nun die Bahnstrecke bis fast vor den Zaun der vorbeiführenden Straße zu verlängern und von hinten in den Bahnhof Stallburg einzufahren. Bei der Felsen an dieser Stelle steil abfällt, mußte ich eine etwa 1,65 m hohe Rampe bauen, um die schienentragenden Teile aufschrauben zu können. Die etwa 25 cm starke Grundplatte des Bahnhofes Stallburg mußte ich um fast 30 cm auf 1,20 m Bodenhöhe senken, was eine bessere Bedienung am Bahnhofsareal ermöglichte.

Die mit Unterleitung betriebene Strecke wurde zweigleisig bis zur Ruine Felsenstein geführt,

wo auch der erste Stromkreis endet. Nach der Ruine teilt sich die Fahrstrecke und führt, im zweiten Stromkreis, dem Teich entlang bis zum Bahnhof Kleinzell. Bei der Einfahrtsweiche biegt ein Parallelgleis ab, das vor der großen Brücke über den Teich wieder in das Fahrtrichtungsgleis einmündet.

Unmittelbar vor dem Bahnsteig zweigt ein Gleis zum dritten Gleis des Bahnhofes ab zur Pendelstrecke der Zahnradbahn. Diese Verbindung bewirkt, daß bei Umstellung auf Unterleitung der Zahnradbahnzug verkehrt zu Fahrtrichtung bis zum Bahnhof Stallburg auf ein Abstellgleis fahren kann. Nach der bereits erwähnten großen Brücke, ein LGB-Erzeugnis, wird das Gleis durch einen erbauten Steintunnel geführt, wo sie an der Felsenwand entlang wieder zur Ruine zurückkommt und in die zweigleisige Strecke einmündet. Hier endet auch der zweite Stromkreis.

Ein weiteres Hindernis war nun die fallende Strecke von der Ruine bis zum Beginn der Südschleife. Die Züge bekamen eine derartige Geschwindigkeit, daß sie in der Südschleife aus den Schienen geworfen wurden. Ein dritter

Stromkreis bis zum Ende der Schleife hat nun auch diese Strecke entschärft. In Fahrtrichtung zur Ruine wurde vor der Eisenbahnbrücke ein Gleis zu einem Eigenbaukieswerk geführt.

Erwähnenswert wären noch die beiden zweiflügeligen Tore, die, an den Enden des Steintunnels angebracht sind, weil Frösche und sonstige andere Kleintiere diesen Tunnel alljährlich bevölkert hatten. Bei der in das Tunnel einfahrenden Diesellok konnten sie ja einigermaßen ausweichen, die Dampfloks mit ihrem breiterem Gestänge aber nahmen alles mit. Dadurch kam es nicht nur zu Verletzungen sondern auch zur Tötung von den Tieren. Um dem vorzubeugen, werden die Tore bei Schluß des Betriebes geschlossen und erst bei Wiederbeginn wieder geöffnet.

Holz, Mauerstein Betonrohre und andere Behelfsmittel einschließlich Gummimatten wurden für den Bahnunterbau versucht. Ob der Felsen sich bewegt? Eine nicht beantwortbare Frage. Das Resultat war, daß die Dübel und Schrauben der befestigten Schienen aus ihren Löchern herausgerissen waren und die Schwellen bis zu 8 cm verschoben dalagen. Freilich

Rechts oben:

Zahnradbahnzug unter dem zweiten Stein-
schuttdach beim Felsentunnel.

Rechts Mitte:

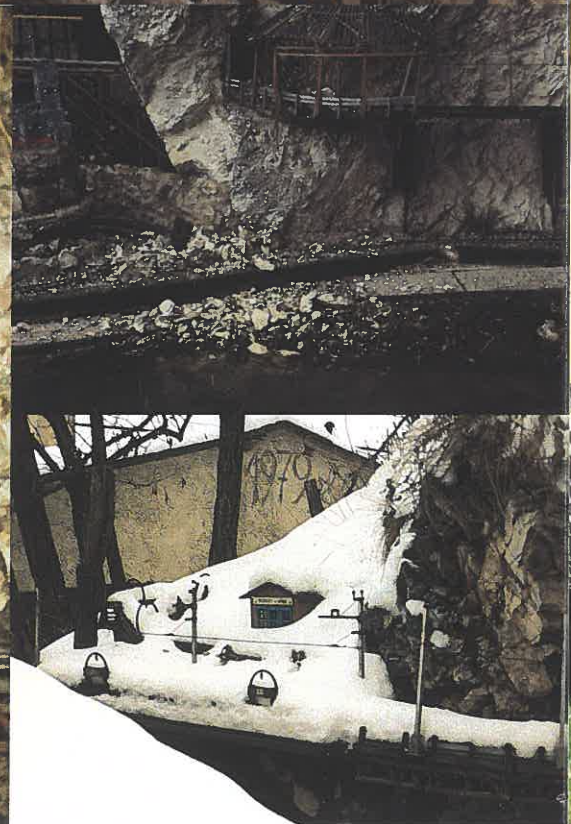
Herabfallende Steinbrocken beschädigten
Schuttdach und Streckengleis.

Rechts unten:

Der eingeschnellte Bahnhof Ruperthöhe.

Links unten:

Zahnradbahnzug im Bahnhof Ruperthöhe.



könnte man einwenden, daß da auch Spannungen zwischen Hitze und Kälte im Spiel sein könnten. Möglich schon, aber nie so stark. Was noch passierte war, daß alle Loks an einer bestimmten Stelle beim Kieswerk stehenblieben. Der Schienenabschnitt wurde komplett erneuert und die Verbindungslaschen ersetzt, an die Schienenverbindungsdrähte angelötet wurden, um den Stromdurchfluß zu garantieren. Aber nichts half. Wieder blieben die Loks stehen.

Was war der wirkliche Grund? Eine Wasserader unter dem Felsenboden hatte ein Magnetfeld aufgebaut und so den Fahrbetrieb anscheinend gestört. Ich verlegte die Trasse um etwa 25 cm. Seitdem ist vorderhand Ruhe, und alles fährt wie gewünscht.

Auch die Gleisbetten wurden dem großen Vorbild angepaßt. Bis zu 5 cm hohe Kies und Schotterbette, die bis zu 15 cm breit waren, nahmen die jetzt nur mehr lose liegenden Gleise

auf. Seit drei Jahren gibt es keine Probleme mehr.

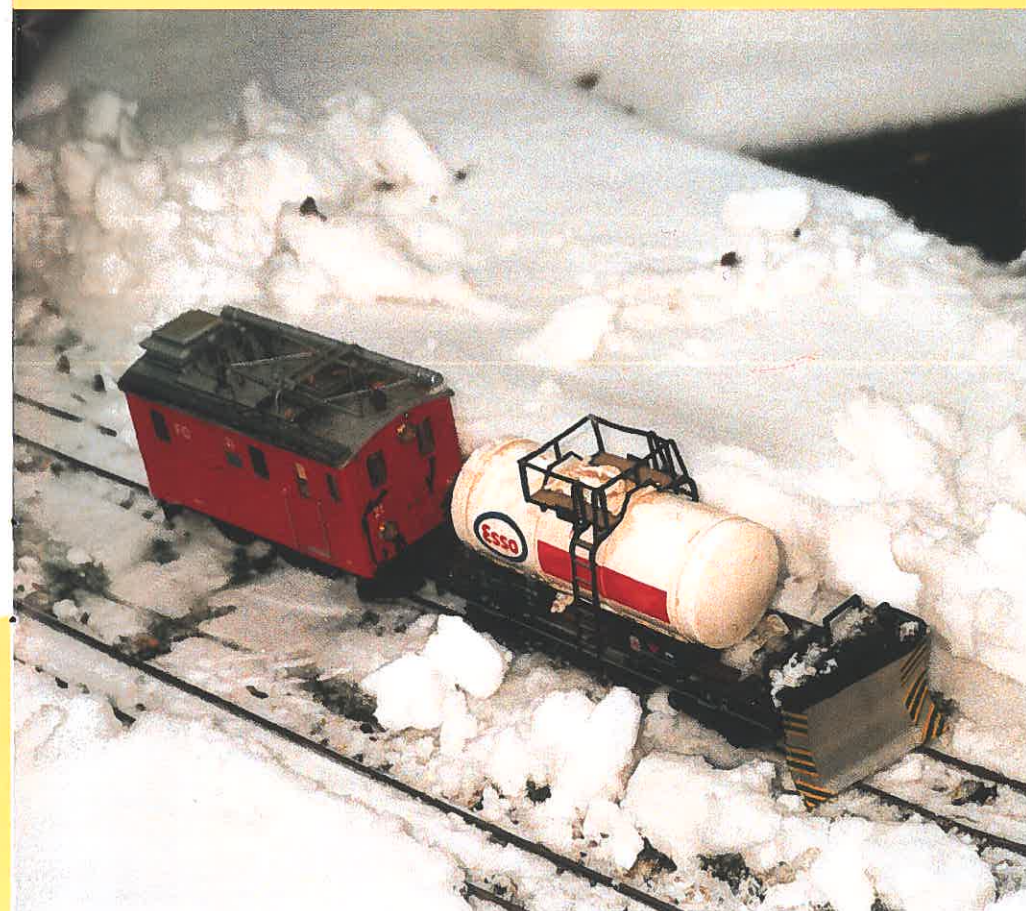
Einige Daten: Es sind 6 Loks und 14 Waggons vorhanden. Die Streckengesamtlänge beträgt 43 m. Es sind 12 Weichen eingebaut und 8 Signale aufgestellt worden.

Der Zahnradbahnzug besteht aus der Lok 2146 und zwei Waggons 3015. Um der großen Bahn etwas näher zu kommen, habe ich aus der Lok auf der bergseitigen Stirnwand die zwei unteren



Oben: Trafos beim innen gelegenen Bahnhof Stallburg.

Unten: Schneeräumung mit LGB-FO-Zahnradellok. Der Schneeräumwagen ist eine Eigenbaukonstruktion auf Basis eines LGB-Kesselwagens.



Lampen durch angelötete Drähte ersetzt und diese durch die zwei Waggon bis zur Stirnseite des ersten Wagens geführt. Zwei Scheinwerfer eines Modellschnellbootes wurden an das Plattformgeländer montiert. Auch ein Zugschlußleuchte war mit von der Partie. Besonders bei Nacht geistert das Licht an den Felswänden entlang und leuchtet den Fahrweg aus. Bei der Abwärtsfahrt wird automatisch, wie bei der Lok, auf Rot umgeschaltet, so daß die Zugschlußleuchte auch zu Ehren kommt.

Außer der Schienenreinigungslok habe ich mir aus dem umfangreichen LGB-Sortiment einen Schienenreinigungswagen mit Schneeräumkufen gebaut. Zwei Drehgestelle 4000/2 mit Stahlrädern 3019/1 wurden mit Messingprofilen und einer Kunststoffplatte so verschraubt, daß eine Pufferlänge von 345 mm herauskam. Unter der Platte wurden dann zwei Handschienenreiniger 50050 nebeneinanderliegend verschraubt. Die Filzstreifen wurden entfernt und die vorhandenen Federfüße soweit gekürzt, daß beim ersten Reiniger soviel Platz war, um einen abgeschnittenen Teil einer Feilbürste anzubringen zu können. Unter den Federfüßen des zweiten Reinigers wurde eine Platte befestigt, an deren Enden zweimal 15 mm breite Filzstreifen eingeklemmt wurden. Durch ein Loch in der Platte wurde ein durchsichtiger Schlauch geführt, der die Aufgabe hatte, mit dem auf der Platte montierten Kessel des Wagens 40409 mit integriertem Ventil die Filzstreifen mit Öl zu versorgen. Die einmalige detaillierte Ausführung der LGB-Modelle erlauben es, daß ich aus dem Kessel ein Gemisch von Vaseline- und Terpentinöl entleeren und sogar mit dem vorhandenen Absperrventil schließen und öffnen konnte. So wird das Schmieröl gleichmäßig auf die von der Feilbürste gereinigten Schienenoberkante verteilt und somit ein guter Kontakt erzielt. Trotz des Laubfalls dreier großer Bäume, Ruster und Akazie gemischt, bleiben die Schienen verhältnismäßig rein.

An einer Frontseite des Schienenreinigers wurde eine verstellbare Schneekufe oder Schneekelle angebracht, die auch erfolgreich eingesetzt werden konnte. Dabei ist noch zu sagen, daß die Zahnradellok auf Grund ihrer einmaligen Getriebeübersetzung als Schublok für die Schneeräumung durch ihre enorme Kraft am empfehlungswertesten ist.

Die Bahnanlage ist nicht groß, aber durch ihre natürlich wirkende Umgebung mehr als ein Spiel oder ein Zeitvertreib.



Mobile Freilandanlage »Wiesengrund«.

Holger Dottermusch

➔ Mobile Freilandanlage »Wiesengrund«

Im Jahre 1989 verursachte ein findiger LGB-Standbetreuer auf der Leipziger Spielwarenmesse bei mir eine Infektion mit dem sogenannten »LGB-Virus«. Er schenkte mir einen großen Farbkatalog und gab mir Hinweise für Anlagenplanung und Anlagenbau. Nach der Währungs-einheit wurde aus mir mit dem Kauf einer Anfangspackung ein begeisterter LGB-Bahner. Die »Krankheit« war ausgebrochen.

Stück für Stück wurde aufgerüstet, so lange bis eine große Anlage aufgebaut werden konnte. Ein großer Teil der auf den Bildern zu sehenden Lokomotiven und Wagen wird ständig auf variablen Anlagen eingesetzt. Weiter, noch vorhandene aber nicht abgebildete, Fahrzeuge kommen ebenfalls zum Einsatz. Der Wagenpark ist mit 49 verschiedenen Personen-, Güter-, Geräusch- und Sonderwagen für einen abwechslungsreichen Betrieb hervorragend ausgelegt.

Außer der Försterhütte, wurden und werden alle Häuser im Selbstbau hergestellt. Die Entwürfe sind ebenfalls eigene Ideen. Alles entstand aus Sperrholz, Balsaholz (Tausende Dachziegel einzeln geschnitten!), Kieferleisten (Fenster Rahmen, Streben usw.), Schleifpapier (Schuppendächer) und verschiedenen Dekomaterialien. Zur Bemalung wurde Bastlerfarbe (Revell, Humbrol u.a.) verwendet.

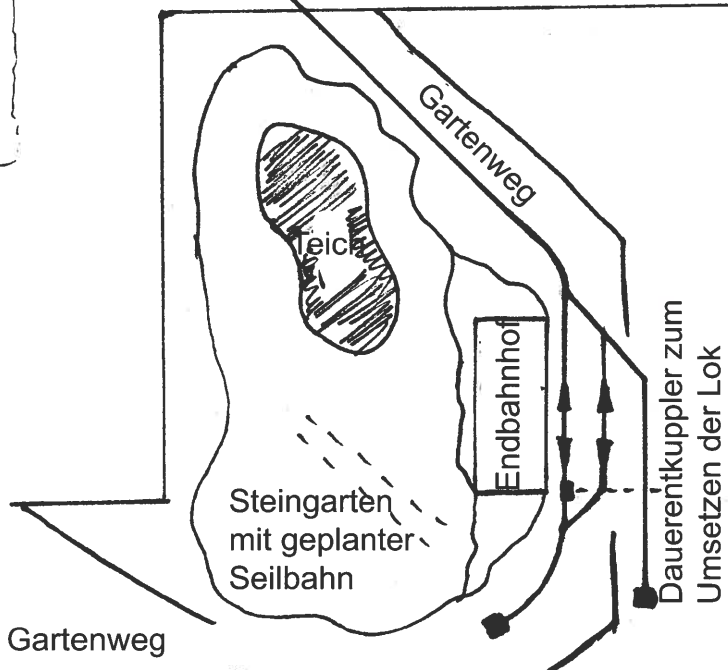
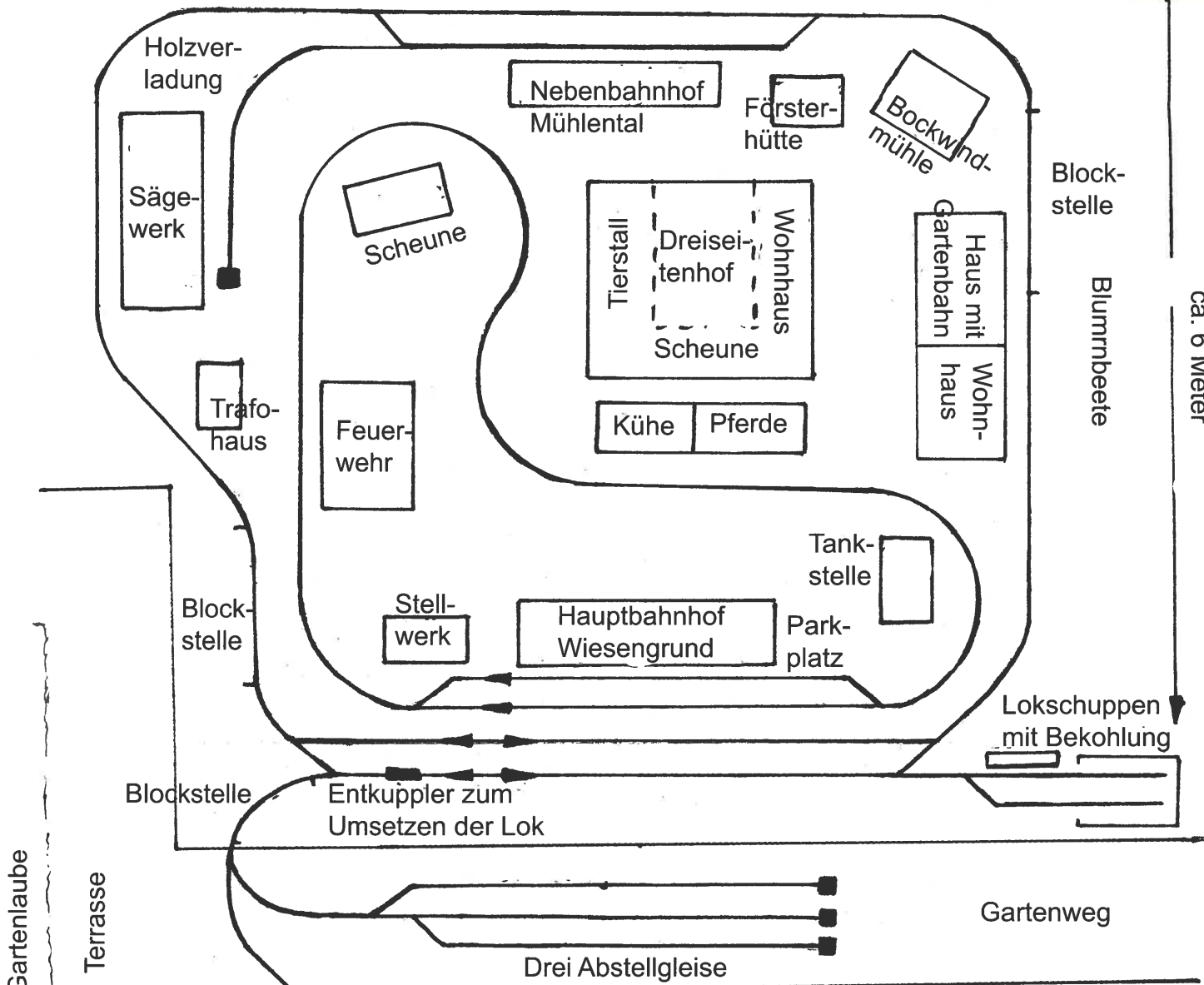
Die an der Windmühle (mit Motor) angebrachte Holzbrettverkleidung besteht, ebenso wie bei den anderen Häusern (Feuerwehr), aus Furnierholz. Das Fachwerk wurde aus gebeiztem Furnierholz plastisch aufgeklebt.

Mein größter Wunsch ist es, in einer Ausgabe der LGB DEPESCHE mit einem Beitrag über meine Mobilanlage vertreten zu sein. Es handelt sich dabei um eine am meisten aufgebaute Anlagenvariante. Da die Anlage nicht fest aufgebaut werden kann (»Langfinger«), werden

vor jedem Fahrtag die Gleise, Weichen usw., in ca. vierstündiger, schweißtreibender Arbeit entsprechend dem beigefügten Gleisplan neu verlegt. Die Bilder entstanden 1999.

Am Fahrtag herrscht ein reger Andrang von gleichgesinnten LGB-Freunden. Alle haben sich bei mir mit dem »LGB-Virus« angesteckt und bauen ebenfalls Anlagen in verschiedenen Formen. Bei Eintritt der Dunkelheit wird alles wieder abgebaut und sicher verstaut. Danach beginnt der große Gedankenaustausch.

Seit 1999 hat sich an meiner Anlage sehr viel getan. Der Fahrzeugpark hat sich enorm erweitert. An Gebäudemodellen sind viele neue Häuser dazugekommen. Bei den Fahrzeugen sind in eigener Regie, mehrere Umbauten aus LGB und LEHMANN-TOY-TRAIN Wagen entstanden. Außerdem wurden von mir einige interessante Anregungen für andere LGB-Freunde geschaffen. Es handelt sich dabei um einen



Dreiseitenhof (Mitte) und nebenbahnhof Mühlental (rechts).



Oben: Bahnhof Wiesengrund. Links ist die Feuerwache zu sehen. **Unten:** Das Eigenbau-Bahnbetriebswerk.

Kranwagen (aus LGB- Flachwagen 43210 und Feldbahnkran 46170), Materialwagen zum Kranwagen mit LGB Gleisschwellen, Personenwagen und Personen/Gepäckwagen jeweils aus zwei LEHMANN-TOY-TRAIN-Wagen 93401 gebaut, Aussichtswagen (Plastikaufbau mit Lehmann-Drehgestellen; Figuren von Preiser; Sitzbänke aus Kieferleisten), Werkstattwagen aus LEHMANN-TOY-TRAIN Wagen 94267 (umlackiert, gealtert und dekoriert), zwei LGB Hochbordwagen mit Ladung (2 Kisten aus 4er-Sperrholz mit Furnierholzleisten bez. ein Motorboot aus einem Segelschiff gebaut), LEHMANN-TOY-TRAIN-Lok (schwarz lackiert, gealtert und dekoriert), Militärzug (auf LGB-Flachwagen OPEL Blitz aus Revell-Bausatz, Militärgrün-matt lackiert, PAK (Eigenbau), SPW (umgebautes Fertigmodell), Fakultativwagen mit Soldaten. Am Nachbau Gefallen findende LGB-Freunde können die Bauanleitung bei mir telefonisch erfragen (04318-6899699).

Im März 2003 fand im Einkaufszentrum »Moritzhof« eine gemeinsame, LGB-Ausstellung statt. Daran nahmen außer mir die IG Modellbahn Sohkeuditz und die Meusdorfer Gartenbahnfreunde teil. Sven Deine hatte sie organisatorisch arrangiert.





Oben: Eigenbau-Fachwerkhaus mit Gartenbahn im Minimaßstab.

Mitte links: Eigenbau-Feuerwehrhaus. **Mitte rechts:** Zwei Eigenbau-Einfamilienhäuser.

Unten links: Eigenbau-Wohnhaus mit Klinkerausfachug. **Unten rechts:** Gemeinsame Ausstellung mit zwei LGB-Clubs im »Moritzzentrum«.





Oben: Eigenbau Arbeitszug.

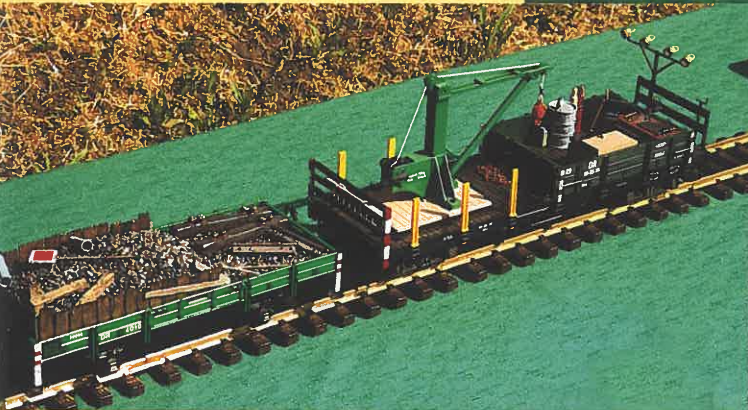
Rechts: Eigenbau-DR-Personenzug mit Aussichtswagen.

Mitte links: Eigenbauwagen des Arbeitszuges.

Unten links: Eigenbau-Werkstattwagen

Mitte rechts: Toy-Train-Wagen als Bude der Gleisbaurotte.

Unten rechts: Eigenbau-Ladegüter.





Tunnel und Steinbrücke.

Detlef Schumann

→ Es fing alles beim Schwager an

Als ich meine erste Bekanntschaft mit der LGB machte, drehte sie kontinuierlich ihre Runden im Wohnzimmer meines Schwagers, und sein Sohnmann hatte alle Hände voll mit seinem Fahrplan zu tun. Damals fand ich die Bahn ganz amüsant und betrachtete interessiert die Aktivitäten des Umzuges vom Wohnzimmer in den Garten. Zu jenem Zeitpunkt hätte ich mir nicht träumen lassen selbst einmal eine Gartenbahnanlage zu bauen.

Alles begann mit einem Tag der offenen Tür, im Verein meines Schwagers. Meine damals vierjährige Tochter konnte sich einfach von der mobilen LGB-Anlage nicht losreißen.

Im Frühjahr 1997 war es dann soweit: Wir nannten eine Startpackung unser Eigen. Umgehend beschafften wir weitere Gleise und noch einige Waggons, und dann ging es voller Spieltrieb voran. Seitdem wurde die Anlage jedes Jahr

umgebaut und vergrößert, in gleichem Maße nahm auch der Fuhrpark zu.

Unsere Anlage belegt momentan eine Fläche von 50 m². Die reine Fahrstrecke sind derzeit ca. 50 m sowie 10 m für Abstellgleise. Außerdem verbauten wir sechs Weichen. Ein Ende ist aber noch nicht abzusehen. Wir haben den Betrieb einer eingleisigen Schmalspurbahn nachempfunden. Die Anlage wird analog betrieben. Da haben meine Tochter und ihre Spielkameraden immer viel zu tun.

Für die Zukunft sind noch jede Menge Aktivitäten geplant. Im Laufe des nächsten Jahres sollen noch ein Abstellgleis mit Güterabfertigung und ein kleines Bahnbetriebswerk entstehen.

Neben den Arbeiten zur Verbesserung der Streckenführung und der Erweiterung der Anlage wurden einige der Fahrzeuge umlackiert und gealtert. Darüber hinaus wurden aus eini-

gen LEHMANN-TOY-TRAIN-Fahrzeugen interessante Um- und Eigenbauten gefertigt.

Sämtliche Gebäude und sonstige Hochbauten sind in der eigenen Werkstatt hergestellt worden. Die rühmliche Ausnahme bildet dabei eine POLA-Telefonzelle. Die Gebäude entstanden aus 4 mm starker Hartfaser, die ich noch in größerer Menge auf Lager hatte. Bei den Fenstern und Türen greife ich in zunehmendem Maße auf die Angebote von PIKO und POLA zurück, die diese Einzelteile seit einiger Zeit in ihren Lieferprogrammen haben. Als Dächer verarbeite ich meist Aluminiumtafeln, die entsprechend abgekantet werden.

Bei der Gleisverlegung habe ich verschiedene Methoden angewandt. Zu Beginn der Baumaßnahmen wurden nicht benötigte Ziegelsteine mittels Trennschleifer zurechtgeschnitten und in ein Sandbett verlegt. Danach habe ich die



Die aus Holz selbst gebaute große Bogenbrücke.

Gleise auf den Steinen verschraubt. Als die Anlage sich im Laufe der Zeit immer mehr vergrößerte, steckte ich die zukünftige Trasse ab und fertigte den Untergrund aus Estrichbeton. Die Gleise wurden, wie vorher beschrieben,

verbohrt und geschraubt. Anschließend habe ich die Gleise mit Splitt (Korngröße 2-5 mm) eingeschottert.

Besonders stolz bin ich auf meine 1,80 m lange Holzbogenbrücke, die aus ca. 300 Einzelteilen

angefertigt wurde und unseren Teich überspannt.

Unsere elektrischen Leitungen haben wir in Riffelrohre verlegt. Zehn Unterputzverteiler geben auf der gesamten Anlage den Strom an



Links: Der offenen Güterwagen entstand aus Toy-Train-Waggons. Rechts: Zwei umlackierte und mit DR beschriftete Toy-Train-Wagen.



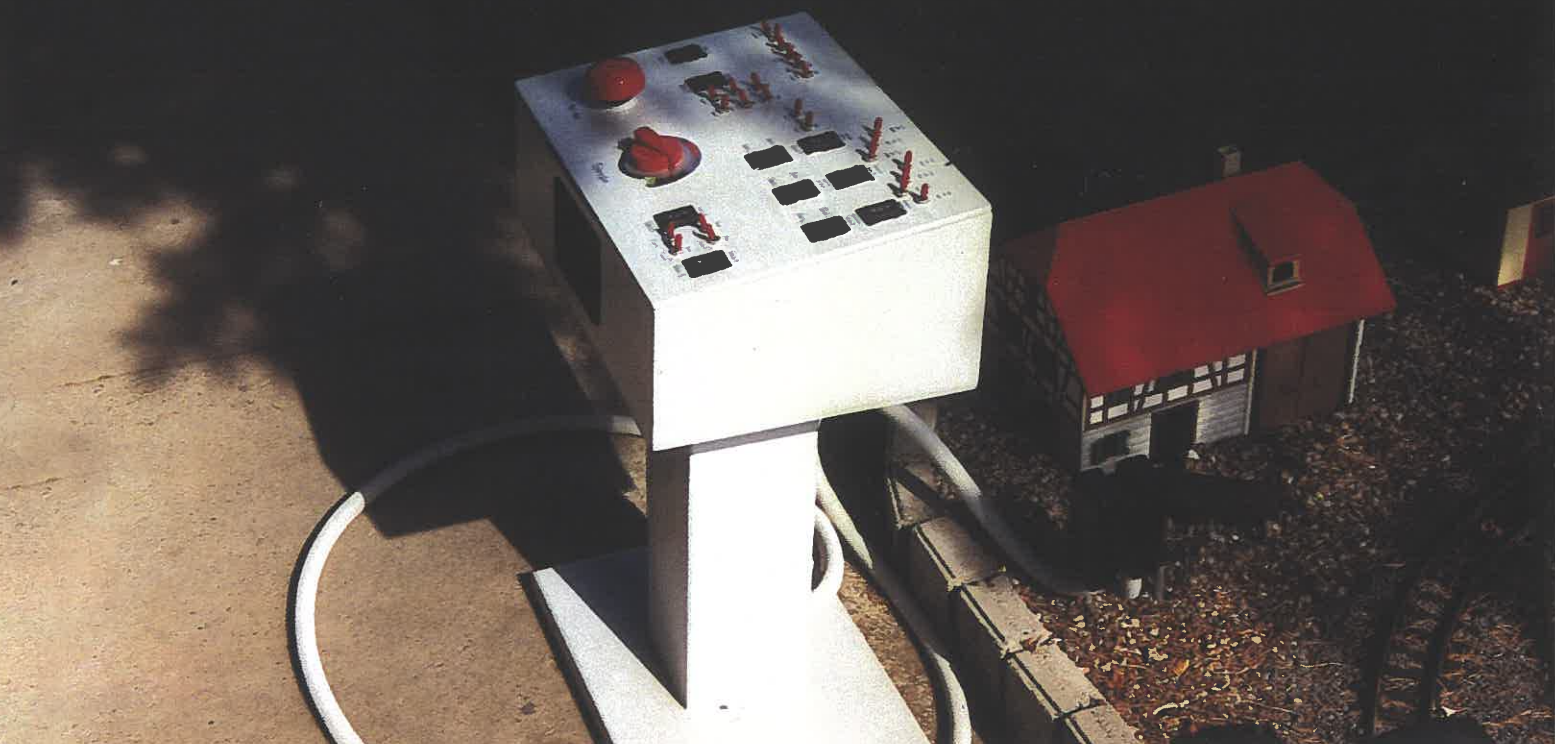
Steinbrücke und Tunnelportal in Nahaufnahmen.





Oben: Der untere Bahnhof. **Unten:** Der obere Bahnhof mit Windmühle.



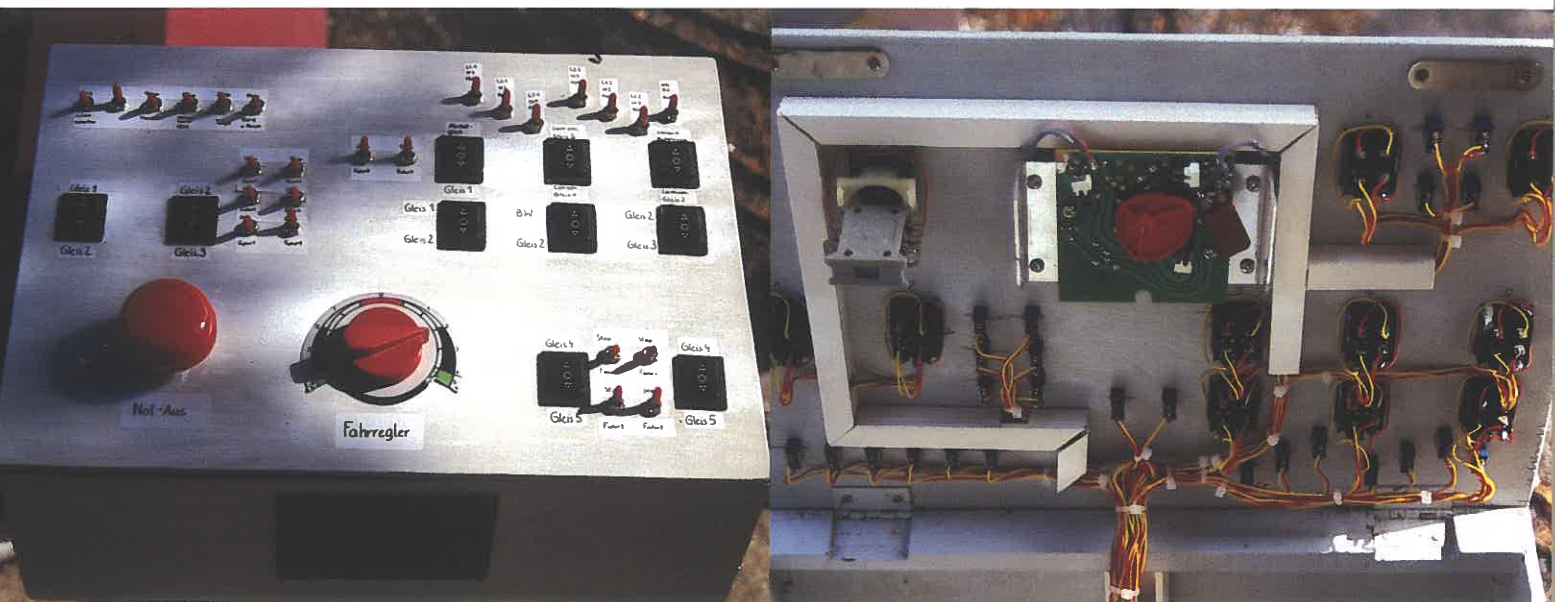


Die mustergültig als Stehpult gebaute Schaltzentrale.

Weichen, Unterbrecher und in die Häuser weiter. Unsere Schaltzentrale ist logisch, einfach und jederzeit erweiterbar aufgebaut. Bis zum heutigen Tage hat uns die Beschäftigung mit der LGB sehr viel Freude bereitet,

und wir haben schon so manchen Abend bis in die Nachtstunden Fahrbetrieb gemacht. Auf diesem Wege möchte ich mich auch nochmals bei den Mitarbeitern des Service von Lehmann bedanken, die mir und meinen fahr-

baren Modellen immer wieder mit ihrem Rat und mit ihrer kulantem Art zur Seite standen. Ich hoffe, wir können mit unseren Fotos den Lesern der LGB DEPESCHE eine kleine Vorstellung von unserer Anlage geben.



Links: Draufsicht auf die Schaltzentrale. **Rechts:** Die hochgeklappte Stellpultplatte der Schaltzentrale.



Das Lokdepot Landquart.

Andrea Cossutti



Die Rhätische Bahn in einem Schweizer Garten

Meine Name ist Andrea. Ich bin fünfzehn Jahre alt. Schon seit meinem sechsten Lebensjahr begeistert mich die Rhätischen Bahn, weil ich oft im Engadin, wo dieser bekannte rote Zug fährt, meine Ferien verbringe.

Meinen erster Starter-Set vom LGB habe ich im Alter von sieben Jahren bekommen. Später habe ich erfahren, daß es im LGB-Programm auch den größten Teil des rollendes Materials der RhB gibt. Seit diesem denkwürdigen Tag habe ich mir immer LGB-RhB-Fahrzeuge gewünscht. Heute zählt meine Sammlung mehr als 30 Lokomotiven und mehr als 80 Wagen.

Mit der Zeit ist das Wohnzimmer des Hauses für die LGB zu klein geworden, deshalb haben wir alles in unser Landhaus gebracht. In einem mehr als 300 m² großen Garten haben wir eine wunderschöne RhB in kleinem Maßstab re-

alisiert, welche die charakteristischen Orte zeigt: Das Depot in Landquart, den kreisförmigen Kehrviadukt von Brusio, den spiralförmigen Tunnel der Albulalinie, den Bahnhof Susch und die Brücke über den See. Aus diesem Grund heißt unsere Bahn »Die Rhätische Bahn in unserem Garten«. Dies alles ist durch die Begabung und die Geduld meines Vaters (schon immer begeisterter Sammler von Märklin H0 und BEMO H0m) Realität geworden.

Wir haben mit der Gleisplanung begonnen, aber auch mit der Suche nach den geeigneten Materialien, die im Außenbereich ohne Beschädigung verbleiben können. Wir haben uns auch verschiedene Möglichkeiten ausgedacht, um das Gras nicht zu beschädigen, um die ganze Anlage leicht demontieren zu können, und um nicht eine zu aufdringlich Anlagenform zu bekom-

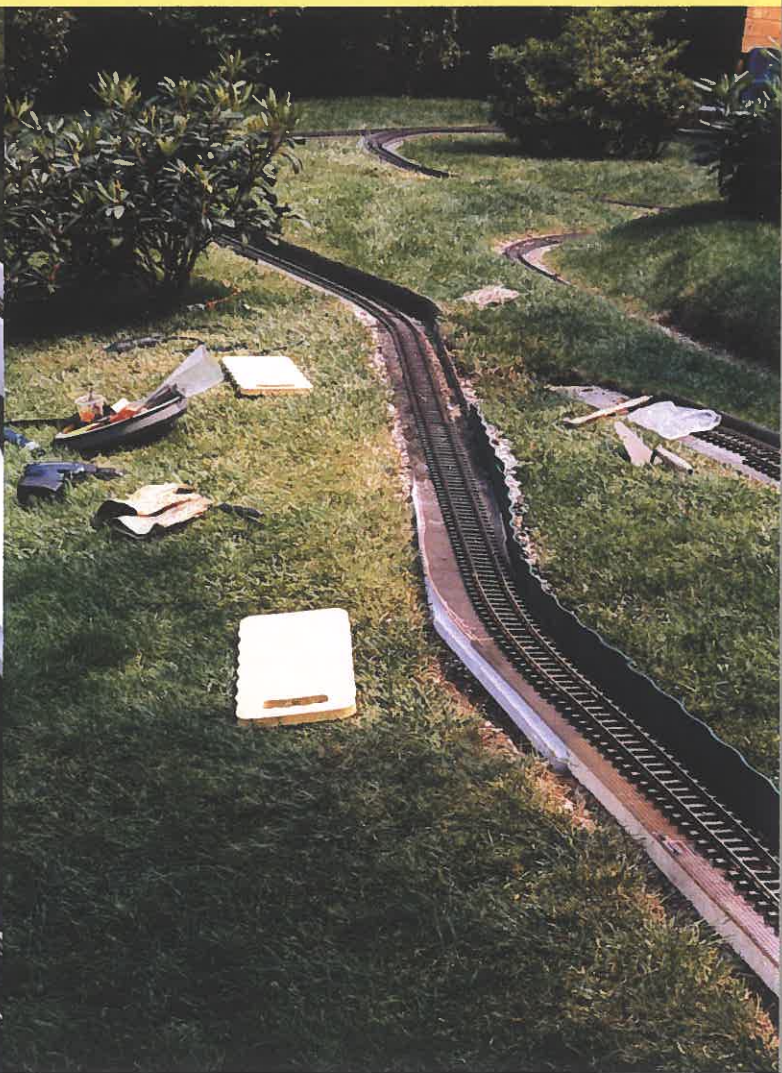
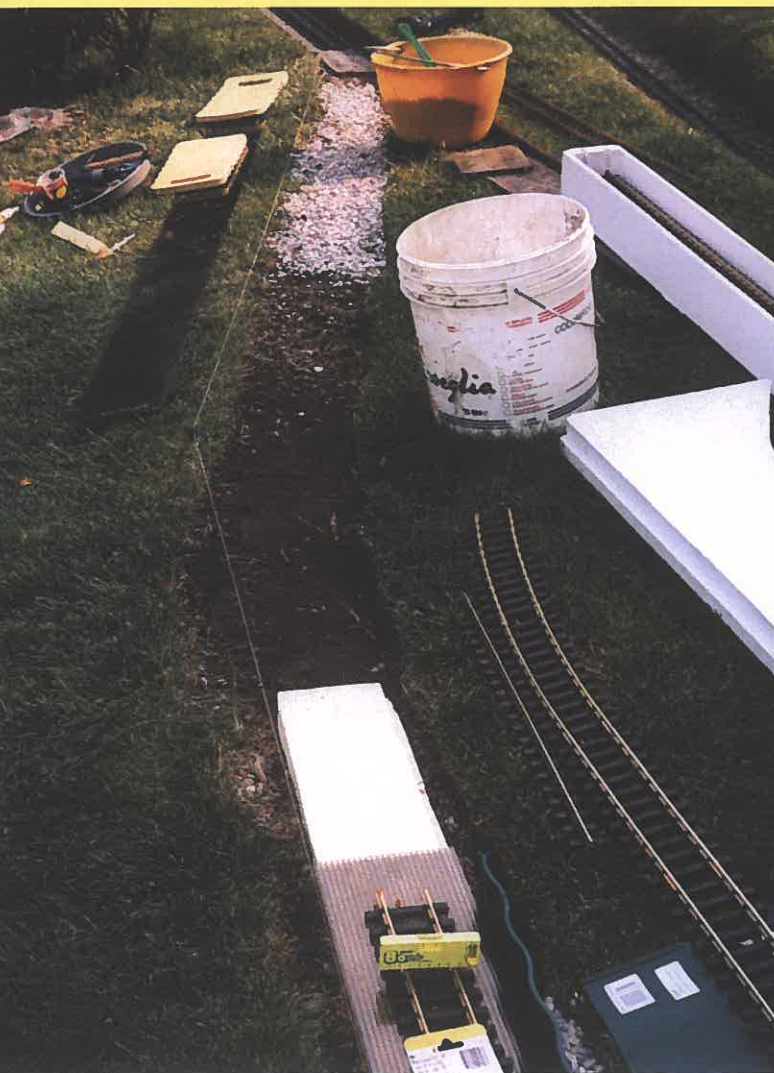
men, damit unser Garten nicht nur aus der Bahn besteht.

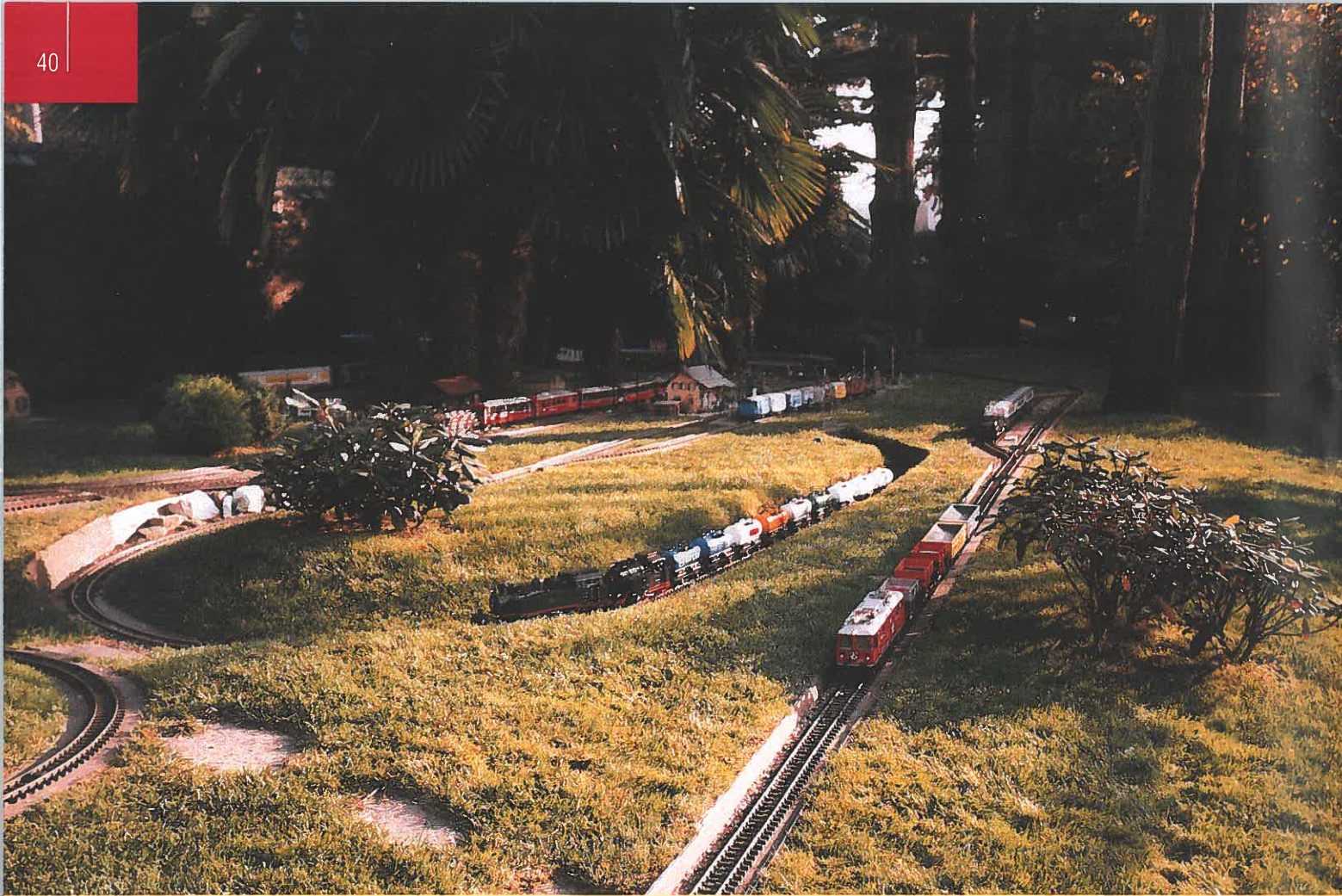
So erfolgt der Aufbau: Zuerst steckt man mit Schnur und Pflöcken die Trasse ab. Nachher entfernt man der Rasenmantel mit den Wurzeln (für spätere Wiederverwendung) mit einer flachen Schaufel. Weiter planiert man den Erdaushub mit Hilfe von kleinen Steinen von ca. 1 cm Durchmesser. Man muß bei Bau von Neigungen achtgeben, damit die Züge auch die Steigungen bewältigen können. Wir haben nie 4 % überschritten. Man kann eventuelle Niveauunterschiede mit Polystyrol-Dämmmaterial ausgleichen. Es wird in Platten verkauft, und man kann es einfach schneiden und nachformen mit Handsäge und Holzfeile.

Wenn die Planierarbeit fertig ist, setzt man eine 6 cm dicke »Lexan«-Platte mit Waben-



Die drei Bilder dieser Seite zeigen den im Text beschriebenen Trassenbau.





Oben: Fast eine Gesamtaufnahme der Anlage. **Unten:** Zahnradstrecke mit Bergkapelle.

struktur ein, für gerade oder gebogene Zwecke genau geschnitten. »Lexan« ist ein plastisches und transparentes Material, gegen UV-Strahlen beständig, braun gefärbt sowie sehr leicht und einfach mit Handsäge zu verformen. Seine Wabenstruktur ergibt eine große Festigkeit und erlaubt die Verlegung von elektrischen Kabeln. Man kann es in Baumärkten kaufen in Platten von 3x6 m. Die verschiedenen »Lexan«-Stücke, in einer Breite von 14 cm geschnitten, werden mit Bolzen (6 mm Durchmesser und 10 cm Länge) verbunden. Die Bolzen stecken sich perfekt in die Wabenstruktur des »Lexan« hinein und können aus Plastikstäben, die man in 1 m Länge kaufen kann, gewonnen sein. Am Ende wird das »Lexan« im Erdreich mit Plastiknägeln (Länge ca. 12 cm), die man im Gartenbau verwendet, verankert.

Jetzt kann man die Gleise genau in der Mitte der Lexanstreifen mit rostfreien Schrauben (Länge 15 mm) setzen. Kleine nachfolgende Niveauunterschiede können mit Gummistreifen (Breite wie Gleise, Länge nach Bedarf) korrigiert werden. der 1,5 mm starke Gummi wird als





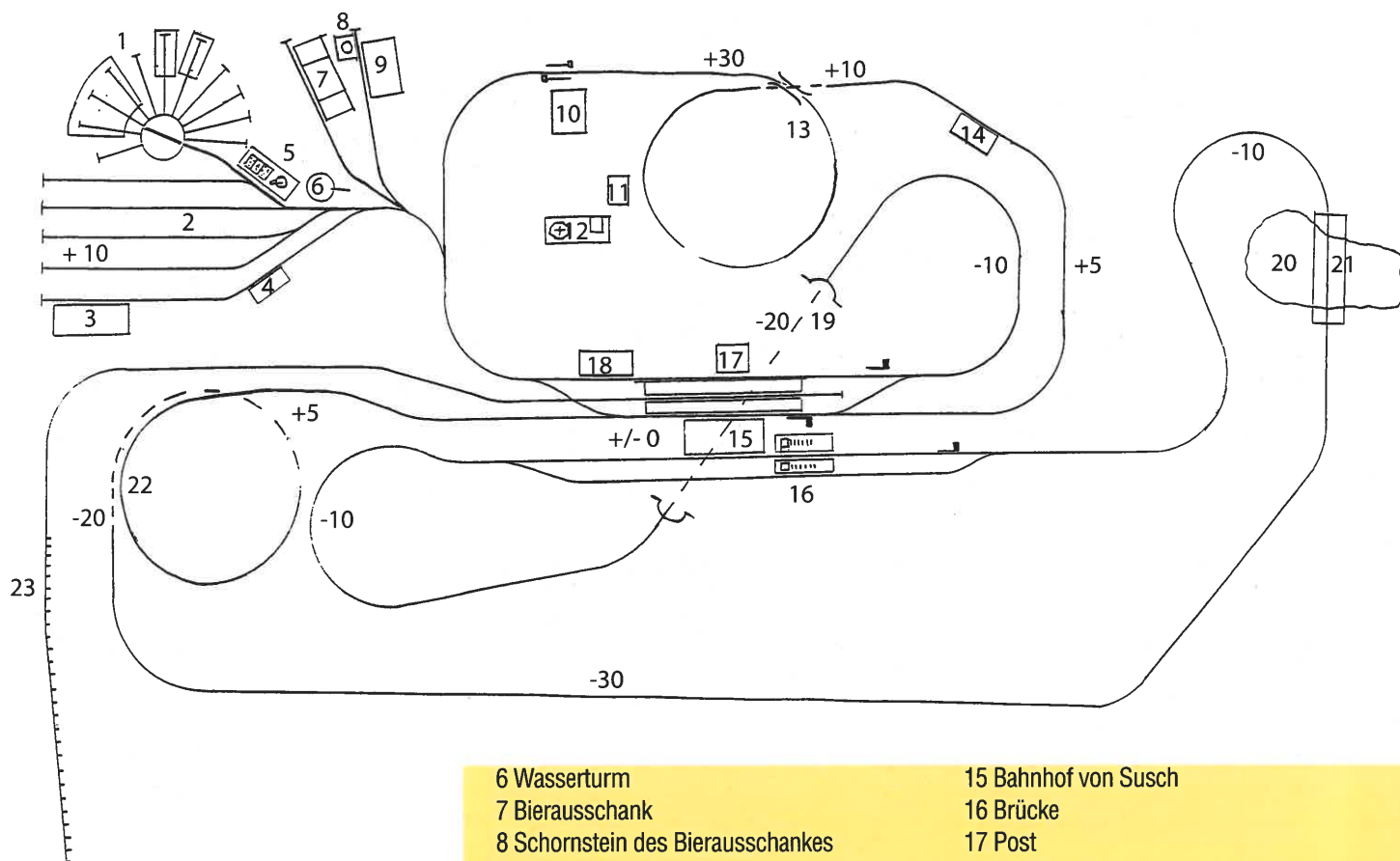
Oben: Auf diesem Foto sind deutlich die Niveauunterschiede der Trasse zu erkennen. **Unten:** Ansicht vom Bahnhof Susch.



Fußleiste für Büros verwendet. Um den Stromdurchgang zu verbessern wird in die Schienenverbinder LGB-Gleitpaste gegeben. Die Verlegung von elektrischen Kabeln kann auch entlang der Lexanstreifen durch flexible Plastikrohre erfolgen, die mit Plastikbändchen an den Streifen befestigt werden. Die Röhre werden üblich für häusliche Elektroinstallationen unter Putz verwendet. Die ausgehobenen Rasenteile können nützlich sein, um das Gras an die Trasse anzupassen oder um das Polystyrol-Schotterbett abzudecken.

Die Lokomotiven und die Wagen werden immer auf passend gebaute Regale in einem Häuschen aus Holz abgelegt, so daß die Züge immer in ihren perfekten Zustand behalten. Das Häuschen liegt neben der Trasse.

Im gleichen Häuschen sind die Transformatoren für die elektrische Stromversorgung untergebracht. Die Bedienung der Anlage erfolgt von einem großen Kasten in der Mitte der Trasse aus. Hier befinden sich die Stellpulte für Weichen und Signale, für das übrige elektrische Zubehör und die Fernbedienung der Jumbo.



- 1 Ringlokschuppen von Landquart
- 2 Güterbahnhof
- 3 Güterschuppen
- 4 Kleiner Bahnhof
- 5 Kleinbekohlungsanlage

- 6 Wasserturm
- 7 Bierausschank
- 8 Schornstein des Bierausschankes
- 9 Bierlager
- 10 Bauernhof
- 11 Försterhütte
- 12 Kiosk und Brunnen
- 13 Kehrviadukt von Brusio
- 14 Bahnhof von Poschiavo

- 15 Bahnhof von Susch
- 16 Brücke
- 17 Post
- 18 Warenlager
- 19 Vereina-Tunnel
- 20 See
- 21 Brücke
- 22 Kehre von Preda nach Bergün
- 23 Zahnradbahn



Linke Seite:

Der Kehrviadukt von Brusio ist ein besonderer Blickfang auf der Gartenbahn.

Oben:

Der gelungene Kehrviadukt von Brusio aus anderer Sicht.

Unten:

Die unterschiedlichen Niveauhöhen der Trassen lassen erahnen, welche umfangreiche Erbewegungen zum Bau dieser Freilandanlage notwendig waren.

Die Rundstrecke ist durch verschiedenes Zubehör verschönert, so durch POLA-Häuser in rustikalem Stil, die Beleuchtung der Bahnhöfe, der Brunnen mit Wasserumlauf, der Schornstein des Brauhauses, der automatische Bahnübergang, der See und viele Zwergkiefern und Blumen im gleichen Maßstab.

Der Kehrviadukt von Brusio ist mit großkörnigem Kork (leicht modellierbar) bedeckt, damit er dem Original aus braunen Steinen ähnelt. Die POLA-Drehscheibe in der Mitte vom Landquartdepot wurde zweckmäßig verändert. Wir haben den festen Teil auf einer 1 cm starken Basis aus Aluminium verankert. Im Mittel-

punkt haben wir ein sehr flaches Kugellager (20 cm Durchmesser) angeordnet, an dem die Drehbühne befestigt ist. Die Originaldrehscheibe war leider öfters defekt. Wie ich hörte, soll POLA inzwischen die Konstruktion verbessert haben.

Im übrigen bemühe ich mich, soweit als möglich LGB-Züge entsprechend dem RhB-Vorbild zusammenzustellen. Viele Anregungen dazu habe ich aus Bildern, Büchern und Postkarten gewonnen. Jedes Jahr planen und verwirklichen wir eine Erweiterung der Anlage, und heute können schon sechs Züge gleichzeitig durch den Garten eilen. Alle einsteigen!





Akkurat gebaut und voller Leben steckende Gartenbahn in Sachsen vor der Flutkatastrophe 2002.

Andreas Zimmer

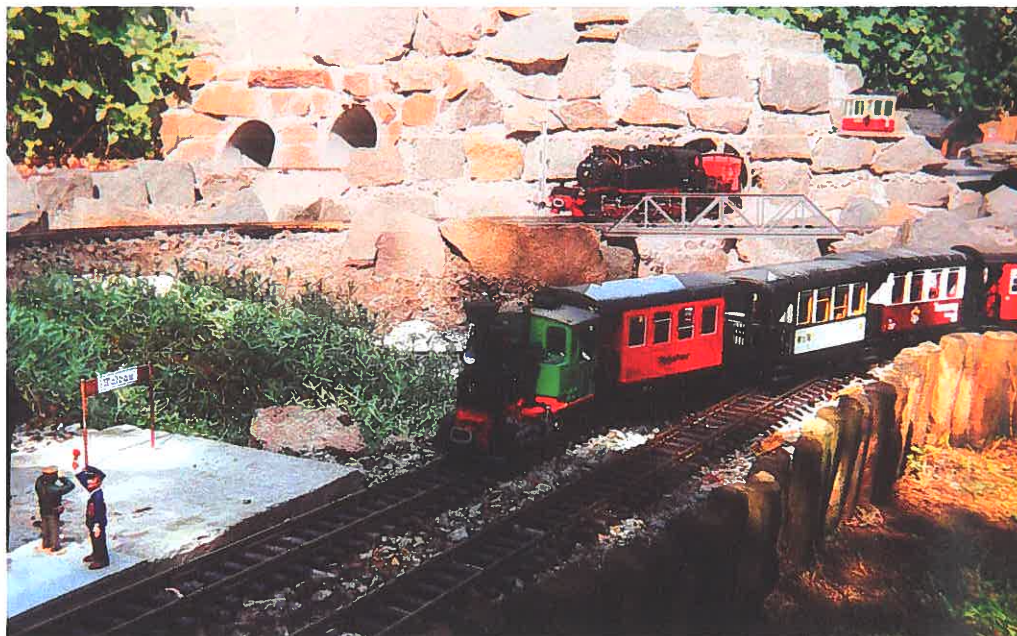
➔ Gartenbahn im Hochwasser

Vor einem Jahr brach über die Anwohner von Elbe und einigen Nebenflüssen die Hochwasserkatastrophe herein.

Und es war dort einmal eine Gartenbahn. So fangen bekanntlich Märchen an, und wir hatten auch ein kleines Märchen.

Da fuhren einmal kleine Züge von Kleinbach nach Waldau über Kleinolbersdorf und zurück. Da warteten kleine Leute am Bahnsteig, die mit dem Zug durch ein Bergmassiv fuhren, wo von oben ein Wasserfall sich in Tiefe stürzte. Da war ein Schäfer mit seiner Herde und Kühe, die auf der Weide standen, bei einem Dorf mit Menschen, die dort lebten.

Der Bergbahnhof war der Umsteigebahnhof in verschiedene Richtungen. Zum Beispiel konnte man von dort mit dem »Schweineschnäuzchen« zum Bergplateau fahren, wo eine Berggaststätte mit Aussichtsplattform ihre Gäste erwartete. Oder in der Kleinstadt Kleinbach, wo die Straßen voller Leben waren. Autos fuhren,



Das kunstvoll gebaute Gebirge vor dem großen Hochwasser.



Das vom Hochwasser zerstörte Gebirge der Gartenbahn.

der Briefzusteller strampelte mit seinem Fahrrad zum Postamt, und wo die Gaststätte voller Besucher war. Es fuhren Güterzüge und Personenzüge, angelehnt an die DR-Zeit.

Die Trasse hatte ich auf Rasenkantensteine verlegt, und die nahe Umgebung der Gleise mit Steinsand eingeschottert. Die Abstell- bez. Bahnhofsgleise waren stromlos zu schalten.

Die Strecke sah auf den ersten Blick zweigleisig aus, war aber eine »Nudel«, also eingleisig. Durch die Unterwegsbahnhöfe bestand jedoch die Möglichkeit, sehr regen und unterschiedlichen Zugverkehr zu betreiben. Der Vorteil aber war, daß eine Fahrt von Waldau nach Waldau in Reisegeschwindigkeit vier Minuten und zwanzig Sekunden dauerte.

Die »Leitstelle« war in einem Blechkasten auf einem Ständer angeordnet, mit Jumbo-Trafo und den Tastenpulten für Weichen und Unterbrecher. Und dann kam mit dem Flüsschen Mulde das Wasser, viel Wasser nach Eilenburg. Unser Garten war in kurzer Zeit überschwemmt, so daß nur die Spitze unserer Gartenlaube herausragte. Meine Wagen und Lokomotiven konnte ich nicht retten, auch nicht die Häuser und manche Kleinteile. Zwei Wochen standen sie im Wasser. Aber ich konnte noch froh sein, daß die Wagen im Geräteschuppen nicht von der Flut weggespült wurden. Der Geräteschuppen hatte sich im Pflaumenbaum verhakt.

Als wir dann zum ersten Mal wieder in unseren Garten durften, sahen wir das Chaos. Der Schuppen war noch da, Treibgut lag auf der Bahn und auf dem Bergmassiv. Schlamm über



Vom Schlamm bedeckte Lokomotiven.



Der Wismarer Schienenomnibus vor der Abfahrt zum Bergplateau. Das Hochwasser hat auch diese Idylle zerstört.

Schlamm überall, die Gleise waren nicht zu erkennen. Fast alle Häuser von POLA und PIKO waren weggeschwemmt worden. Die abgedeckten, selbstgebauten Häuser waren eigenartigerweise noch alle da. Die Abdeckplane hatte sie geschützt. An den Trafo wollte ich erst gar nicht denken.

Gut, die Wagen waren noch vorhanden, aber was machen die Lokomotiven in der Laube? Vierzehn Tage im Überschwemmungsvollbad, das überlebt auch eine Lehmann-Lok nicht, oder doch?

Mit Schlamm bedeckt wurden die Loks und ein paar Wagen geborgen. Die Wagen bekomme ich wieder sauber, dachte ich mir, kein Problem, alles Plastik, aber die Lokomotiven? Anruf bei Lehmann: »Loks auseinander bauen, reinigen und warten bis sie trocken sind. Was nicht fährt, schicken sie uns bitte ein, wir kümmern uns darum!«. Toll, ein Riesenstein fiel mir vom Herzen. Immerhin habe ich elf Loks. »Ach so, ich habe da noch einen Jumbo-Trafo«, sagte ich am Telefon. »Ja, kein Problem«, meinte der

freundliche Herr an der anderen Seite, »äußerlich vorsichtig und keinesfalls naß reinigen, dann geht der wieder«. Meinen Gesichtsausdruck kann man sich wohl vorstellen, als ich das hörte: Den Trafo einfach nur abwischen? In der folgenden Woche wollte ich die Gleise und Weichen bergen. Sie waren unversehrt, aber sie aus dem stinkenden Schlamm zu bergen, wünscht man niemanden. Wir haben sie in dem Wasser abgewaschen, wo früher einmal eine Straße war.

»Andreas, bei mir liegen solche Spielzeughäuser, sind die nicht von dir«, fragte mich eine Bekannte zwei Gärten weiter. Tatsächlich, wir haben fast alle Häuser wieder gefunden, nur ein Haus blieb für immer verschollen. Sie stanken genauso schlimm, wie die Gleise, aber mit dem »Kärcher« habe ich sie wieder sauber bekommen.

Ich konnte es kaum erwarten, bis die Lokomotiven trocken waren. Als erstes mußte der Trafo wieder in Betrieb gehen, denn ohne Strom können die Loks nicht fahren.

Mit gespannter Ruhe verfolgten Frau und Kind meine Handgriffe im Zimmer. Stecker in die Steckdose. Ein vertrautes Klicken war zu hören, und sogar die Skalenbeleuchtung ging an, Wahnsinn!

Ganz behutsam stellte ich die erste Lok auf die Gleise, 99 201 mit Geräusch. Mein Herz schlug bis zum Hals. Ich drehte am Trafoknopf, und die Lok setzte sich in Bewegung - mit Geräusch, selbst das Kohlschippen am Schluß war zu hören! Meine Frau jubelte und schrie lauter wie ich, man kann sich kaum vorstellen, was da los war.

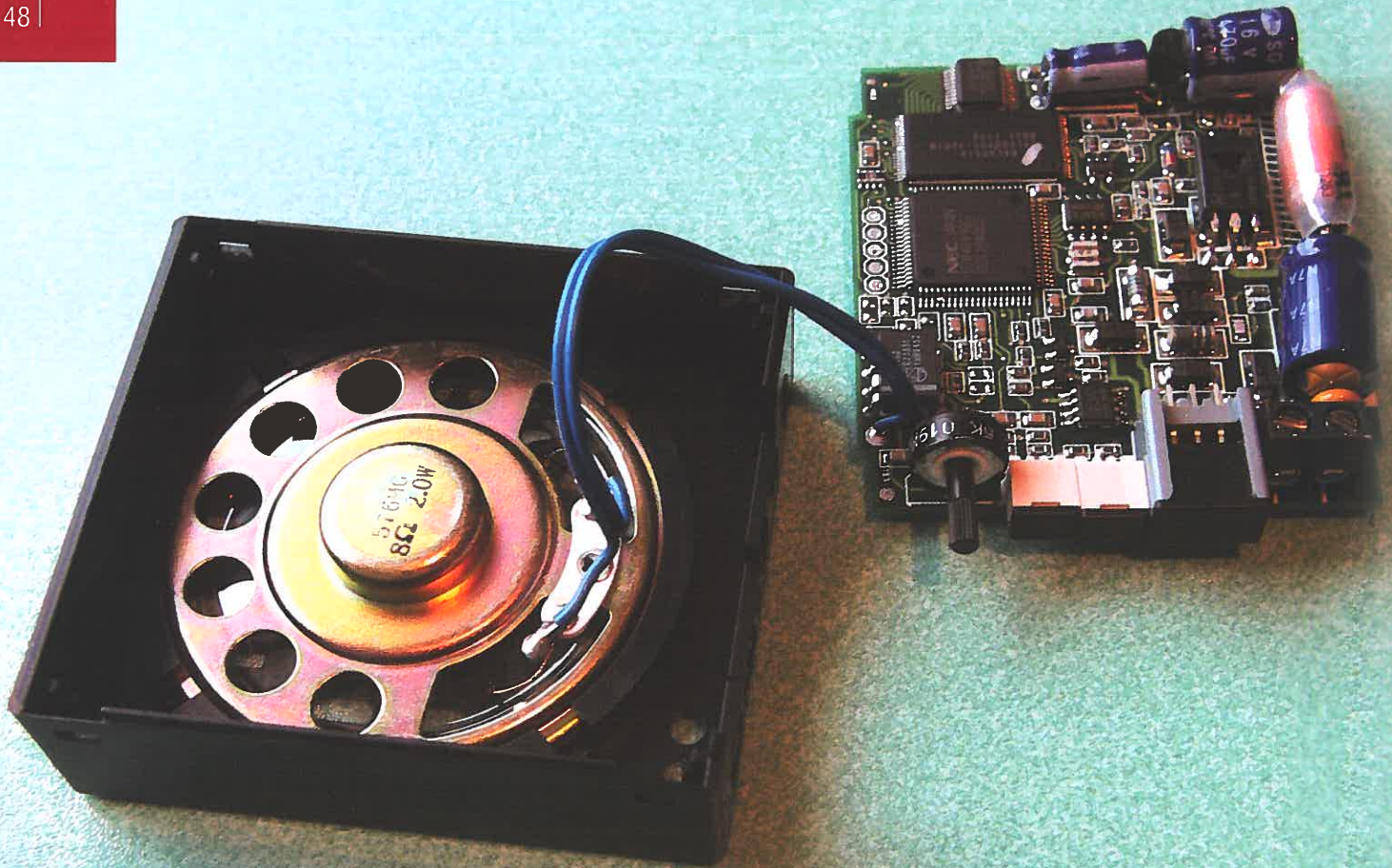
Leider haben nicht alle Loks überlebt. Beim Wismarer Schienenomnibus und bei den 99 5001, 99 6001, STAINZ, Spreewaldlok und dem Tender der FRANK + NIKI S. hat das Hochwasser die Motoren in Mitleidenschaft gezogen. Die Loks, die nicht mehr fahren, schickte ich nach Nürnberg zur Reparatur.

Und 2003 begann ich mit dem Wiederaufbau meiner LGB im Garten. Ich konnte es bis dahin kaum erwarten.



Oben: Der vom Hochwasser verwüstete Garten. Vereinzelt erkennt man Spuren der Bahn. Rechts auf dem Regal liegt der Jumbo-Reglertrafo.
Unten: Vom Hochwasserschlamm verschmutzte aber intakte Wagen.





Das Innenleben des Sound-Moduls.

Fabian Hesse

→ LGB-Sound-Modul und der Umgang damit

Freudestrahlend habe ich gerade meinen neuen LGB-Lok-Sound bei meinem Lieblingshändler erstanden. Fünf verschiedene gab es da zur Auswahl, zwei amerikanische und drei europäische. Entschieden habe ich mich für ein europäisches Dampfgeräusch. Zuhause angekommen, habe ich es auch sofort ausprobiert. Man ist ja neugierig!

Kurzerhand habe ich das Modul erst einmal an einen Anfangspackungsfahrregler 50080 angeschlossen. Zwei Drähte am Soundmodul eingeschraubt, die anderen Enden am Fahrregler eingesteckt, das war es schon. Fahrregler aufgedreht, und schon ging die (wenn auch nur akustische) Fahrt los. Das war schon gut, aber danach zog es mich in den Garten. Angeschlossen an die Loksteckdose meiner kleinen Dicken (20761) und auf einen von ihr gezogenen Flachwagen gelegt war es schon ein Erlebnis, so schnell und unproblematisch den akustischen Leckerbissen genießen zu können.

Ohne darüber nachzudenken war ich vom analogen Fahrregler auf meine digital betriebene Anlage gewechselt. Das hat das Geräuschmodul nicht interessiert. Einziger Unterschied: Bei Digitalbetrieb bleibt das Geräusch auch bei Lokstillstand aktiv. Um dieses Manko im Analogbetrieb auszugleichen hätte es noch einer Standgeräusch-Stromversorgung (65011) bedurft. Aber ich fahre ja mit LGB-Digital. Eines wurde mir immer klarer: Morgen muß die Geräuschelektronik in einen Waggon eingebaut werden. So sieht das nicht aus, und möglicherweise klingt das Geräusch in einem großen Gehäuse, wie ein gedeckter Güterwagen es ist, noch voluminöser. Eigentlich logisch, Geigenkastenprinzip!

Abends habe ich dann erst einmal in Ruhe die Anleitung studiert. Dort wird ausführlich auf die verschiedenen Möglichkeiten der Anpassung des dynamischen Verhaltens mittels CV des Soundmoduls an das des Zuges einge-

gangen. Die Vielzahl der Möglichkeiten überumpelt einen zuerst. Heute weiß ich, ganz einfach geht es mit dem LGB-Programmierinterface (55045). Die grafische Oberfläche hilft dabei ungemein. Außerdem erleichtert diese Investition das Programmieren der Lokdekoder, Weichendekoder und so weiter. Insgesamt ist das also ein Powerprogramm zum Konfigurieren aller Digitalkomponenten. Es ist auch hilfreich für Analogfahrer, welche die vielen auch für Analogbetrieb verfügbaren Möglichkeiten nutzen wollen (siehe auch auf der LGB-Homepage »www.lgb.de«).

Der Einbau des Geräuschmoduls in einen Wagen gestaltete sich recht einfach. Mit einer Lochsäge habe ich ein ca. 50 mm Durchmesser messendes Loch in den Wagenboden geschnitten. Den Lautsprecher habe ich exakt über dem ausgesägten Loch positioniert. Um ein möglichst gutes Geräusch zu erreichen ist es wichtig, daß kein Luftspalt zwischen Wagen-

Oben:
Einsatz der Lochsäge.

Mitte:
Loch für Lautsprecher.

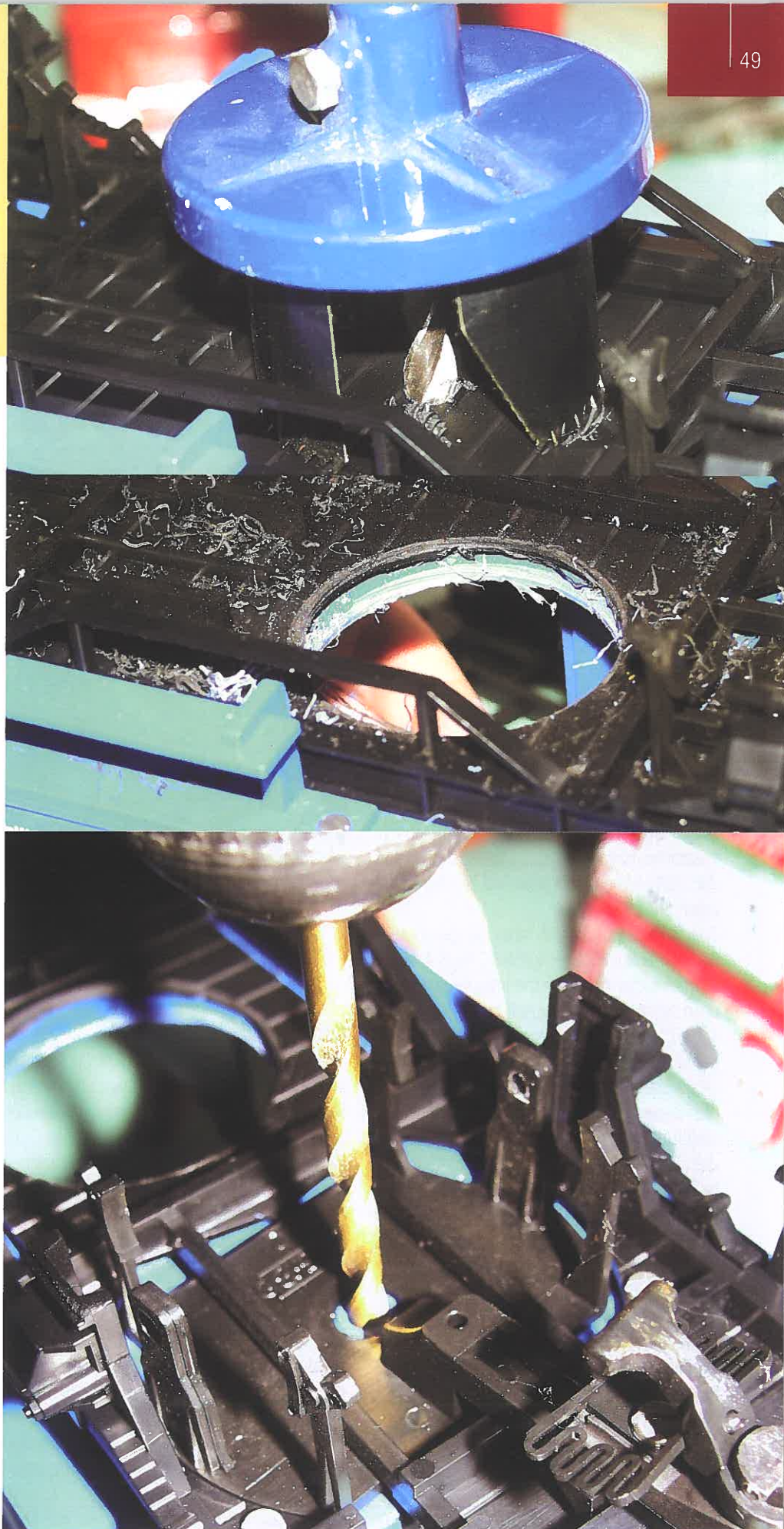
Unten:
Loch für Kabel.

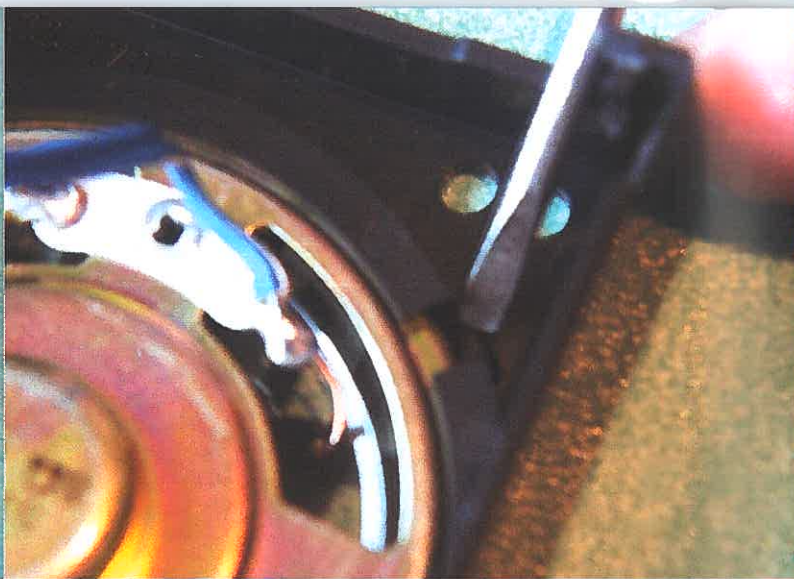
boden und Lautsprecher verbleibt. Erforderlichenfalls wird hier mit Klebstoff zugeschmiert. Die Elektronik wurde mit Klebepads so an der Stirnwand befestigt, daß der Lautstärkeregler und die Buchsen gut erreichbar bleiben.

Ich habe mich entschlossen, die Versorgungsspannung für das Sound-Modul, also die Gleispannung, über kugelgelagerte Metallradsätze zu realisieren. Der Achstausch war kein Problem. Um das Kabel von den Achsen in den Wagenkasten einzuführen mußte ich noch Löcher in die Drehgestellrehpunkte des Wagenbodens bohren. Auch das Verkabeln war dann schnell passiert. Es ist nur darauf zu achten, daß es keinen Kurzschluß zwischen den Radsätzen gibt. Die Polarität spielt beim Anschluß an die Elektronik keine Rolle.

Hier gleich noch ein Tip: Man beschwere den Wagen so, daß ein dauerhafter elektrischer Kontakt zwischen Rad und Schiene sichergestellt ist. Das verhindert auch wirksam Einbrennpunkte auf der Radoberfläche durch Funkenbildung. Nun konnte die erste Probefahrt unternommen werden. Ich war wirklich erstaunt, welcher Zuwachs an Klangqualität sich durch den Einbau in ein größeres Gehäuse ergeben hat. Das ist schon ein Klangwunder, was man da so hört. Und daß das Geräusch aus einem Wagen kommt, weiß man nur, hört man aber nicht wirklich, möglicherweise wenn man dicht davor sitzt, aber wer tut das schon bei einer Gartenbahn. Bei großen LGB-Loks kommt das Geräusch ja oft auch aus dem Schlepptender.

So war ich einige Zeit lang glücklich, aber bald vermißte ich etwas. Der Dampfakt solle doch etwas synchroner mit den Radumdrehungen laufen und auch nicht schon vor dem Losfahren einsetzen. Daß das nie so hundertprozentig funktionieren würde, war mir schon klar, denn es gab weder eine mechanische noch eine elektrische Synchronisation zwischen Lokrädern und Geräuschelektronik. Aber etwas »schöner« als bisher sollte es schon sein. Ich hatte noch nichts an dem Auslieferungszustand geändert. Der ist so eingestellt, daß das Geräusch für möglichst alle doch sehr unterschiedlichen LGB-Loks brauchbar ist.





Oben links:
Öffnen des Sound-Moduls.

Oben rechts:
Lösen des Lautsprechergitters.

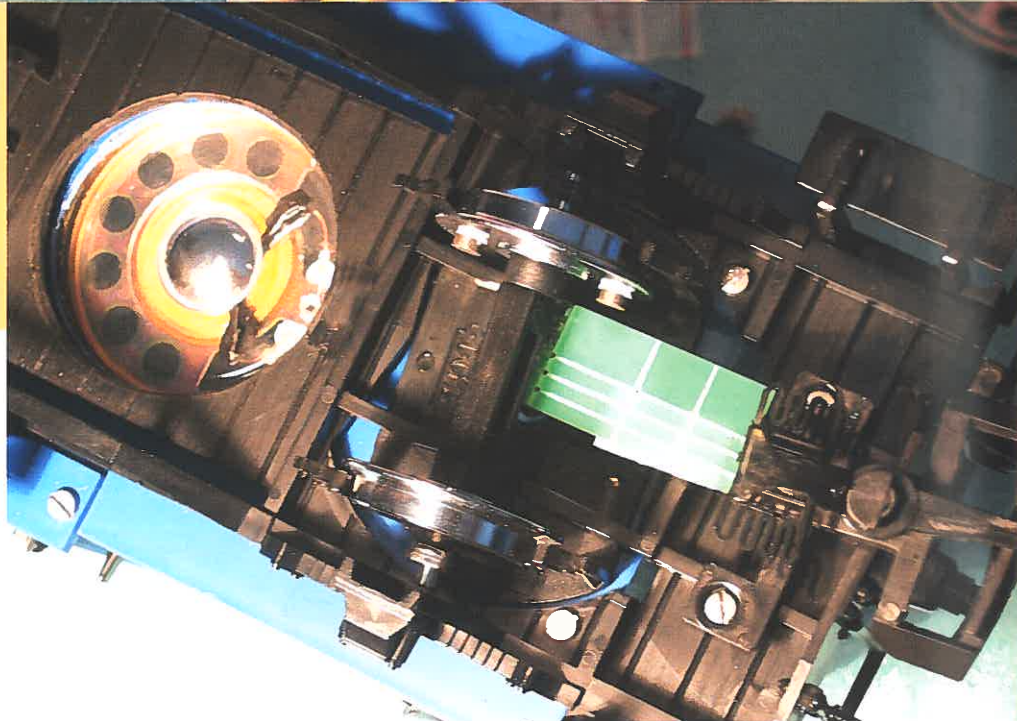
Rechts:
Wagenboden mit Lautsprecher (links) und Reedkontakplatte (hellgrün).

Feinarbeit war angesagt. Alle nachfolgend beschriebenen Einstellungen lassen sich auch mit dem Universalhandy programmieren. Ich bevorzuge aber das Programmiermodul mit der MZS-PC-Software. Diese kann man sich zur Vorabinformation übrigens auch kostenlos von der LGB-Homepage »www.lgb.de« herunterladen und anschauen.

Zuerst habe ich, und ich fahre wie gesagt digital, den Lokdekoder eingestellt. Auch Analogfahrer sollten ihre Loks mit integrierten Decodern einstellen. Man erzielt bei den ohnehin schon vorhandenen hervorragenden Laufeigenschaften tatsächlich noch Verbesserungen. Digitalisten wissen das meist, Analogfahrer sind sich dieser Tatsache oft nicht bewußt. Alle Einstellungen werden klar und übersichtlich mit dem LGB-Programmierinterface (55045) durchgeführt. Probieren geht über Studieren.

Nach erfolgter Anpassung des Lokdekoders an die Gegebenheiten der entsprechenden Lok oder des ganzen Zuges wird nun die Fahrdynamik des Sound-Moduls an das Fahrverhalten der Lok und somit des Zuges angepaßt. Dazu stehen eine Reihe von sogenannten Configurations-Variablen, kurz CV genannt, zur Verfügung.

Mit ihrer Hilfe lassen sich neben der Lokadresse (CV1) viele dynamische Eigenschaften an die reale Fahrdynamik anpassen. Im Nachfolgenden beschreibe ich die einzelnen CV ausführlich:



CV1 - Lokadresse

Hier wird die Lokadresse eingestellt. Sie dient im Soundmodul dazu, bei Digitalbetrieb die Fahr- und Funktionsbefehle der richtigen Lok zuzuordnen. LGB benutzt die Adressen 0 bis 22, Soundmodule der letzten Version können auf Adressen bis 10239 eingestellt werden. Die erste Serie versteht nur die bei LGB verwendeten Adressen.

CV2 - akustische Anfahrspannung (nur bei Digitalbetrieb)

Hier wird der Dampfakt (oder die Motordrehzahl von Diesel- bzw. Elektromotoren) an das Anfahrverhalten des Zuges angepaßt. Gerade bei Dampfloks darf der Dampfstoß nicht vor Anfahr der Lok zu hören sein. Tip: Man verwendet (vor allem in Verbindung mit dem Dampflokgeräusch) nur Lokdekoder mit eingeschalteter Lastregelung. Es ergibt sich eine wesentlich bessere Synchronisation zwischen Rad-

umdrehung und Dampfakt.

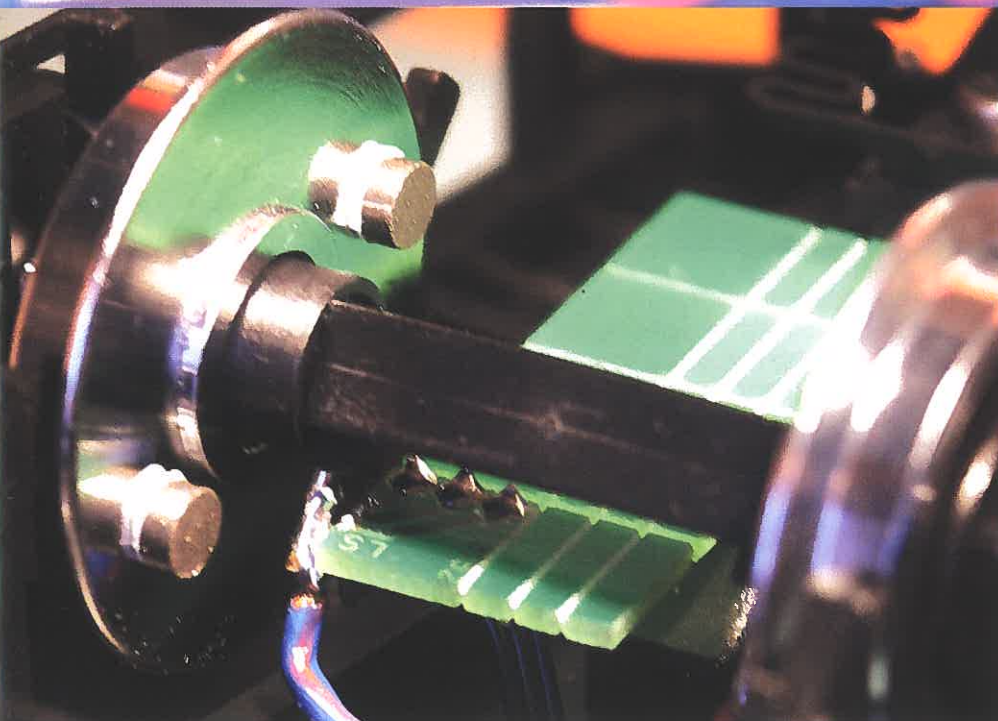
CV3 - akustische Beschleunigung

Hat man dem Lokdekoder mittels gleicher CV einen Beschleunigungswert zugeordnet, sollte das auch beim Geräusch geschehen. Das Geräusch beschleunigt den Dampfakt (die Motordrehzahl) nun im gleichen Tempo wie sich die Geschwindigkeit des Zuges erhöht. Ausgehend vom im Dekoder eingegebenen Wert erreicht man schnell eine gute Anpassung der akustischen an die fahrdynamische Beschleunigung. Das ist besonders bei Dampfloks interessant.

CV4 - akustische Verzögerung

Hat man dem Lokdekoder mittels gleicher CV einen Verzögerungswert (Bremsverzögerung) zugeordnet, sollte dieses auch beim Geräusch geschehen. Es gilt das Gleiche wie bei CV3 nur für das Abbremsen.

CV5 - akustische Höchstgeschwindigkeit (nur bei Digitalbetrieb)



Im Lokdekoder kann man durch das Ändern von CV5 die bei voll aufgedrehtem Fahrregler tatsächlich erreichbare Höchstgeschwindigkeit einstellen. CV5 des Sound-Moduls paßt die akustische Höchstgeschwindigkeit an die der Lok an. Diese Variable war nicht in den ersten Sound-Modulen verfügbar. Ob ein Modul über diese Funktion verfügt, kann man nur durch probieren herausfinden.

CV6 - Einleiten des Programmiervorgangs einer Konfigurationsvariablen (CV) mittels Universal Handy

Siehe Beispiel bei CV55.

CV29 - Fahrtrichtung

Einige US-Sound-Module verfügen über unterschiedlichen Anfahrpfeif bei unterschiedlicher Fahrtrichtung. Hier kann, wenn gewünscht, die

akustische der realen Fahrtrichtung angepaßt werden.

CV55 - Auslieferungszustand

Sollten man sich einmal völlig verprogrammiert haben und (besonders bei Verwendung des Universalhandys) nicht mehr weiter wissen, gibt man in die CV 55 den Wert 55 ein. Dieser setzt alle veränderten Werte zurück auf den Auslieferungszustand. Das ist eine wirklich hilfreiche Angelegenheit im Notfall!

Beispiel: Man gibt bei Verwendung des Universalhandys nacheinander folgende Werte ein: In Register 6 die Nummer des zu programmierenden Registers eintragen, in diesem Fall 55.

Aktion: 6-55-> eingeben (sechs, fünfundfünfzig und Pfeil-nach-rechts-Taste)

Oben:

Stromversorgung für Standgeräusch.

Unten:

Am Rad angebrachte Taktgeber.

In Register 5 wird der gewünschte Funktionswert eingegeben. In diesem Fall auch die 55. Aktion: 5-55-> eingeben (fünf, fünfundfünfzig und Pfeil-nach-rechts-Taste)

Der Auslieferungszustand ist nun wieder hergestellt! CV58 - Anfahrspannung (nur bei Analogbetrieb, bei angestecktem Taktgeber unwirksam!) Hier stellt man ein, bei welcher analogen Gleispannung (Fahrspannung) das Geräusch aktiv werden soll.

Hinweis: Diese CV ist nur im Analogbetrieb wirksam. Sie hat eine völlig andere Wirkung als CV2 im Digitalbetrieb. Richtig eingestellt erhöht CV2 (ausschließlich Digitalbetrieb) schon in Fahrstufe 1 die Motorspannung so, daß die Lok sich akustisch sicher in Bewegung setzt. Nicht so CV58 im Analogbetrieb. Hier wird aus dem Stand- in das Fahrgeräusch umgeschaltet, wenn eine bestimmte Fahrspannung erreicht ist. Richtig eingestellt ist das die Fahrspannung, bei der die Lok gerade losfährt.

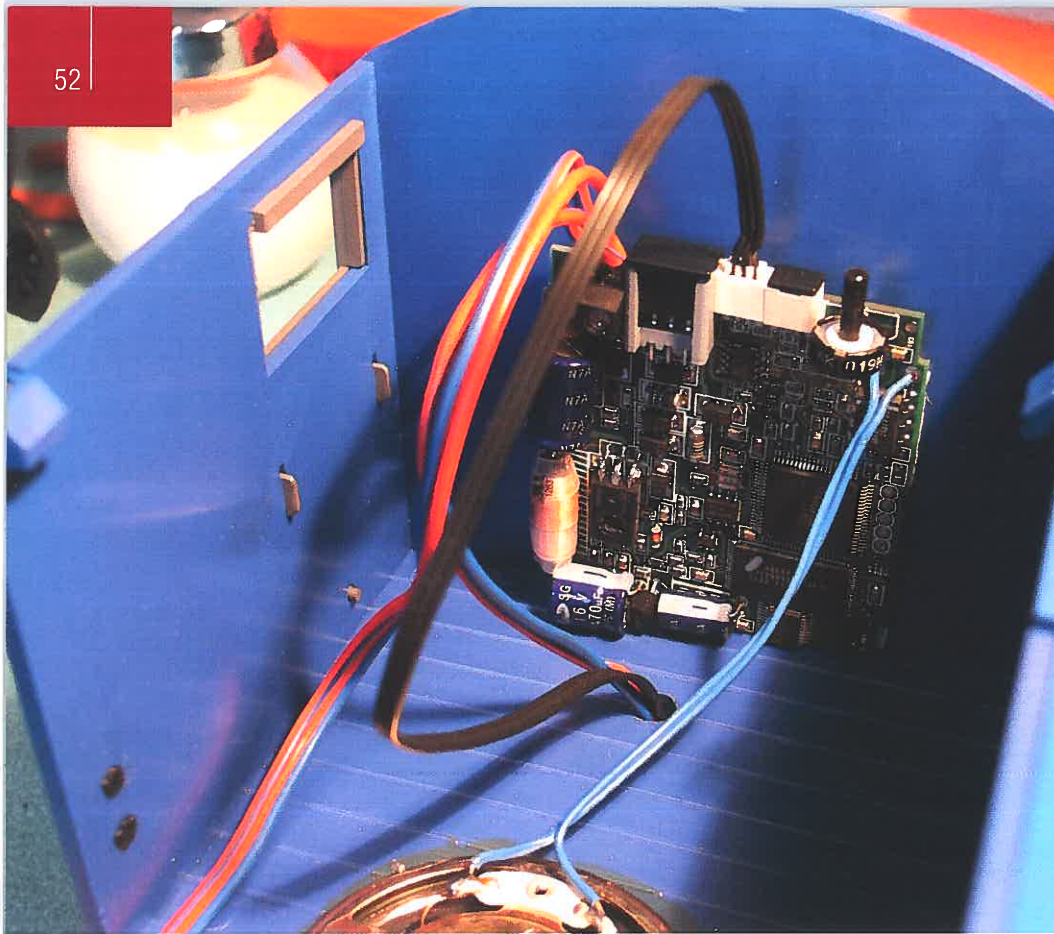
CV59 - Maximale Fahrspannung

(nur bei Analogbetrieb, bei angestecktem Taktgeber unwirksam)

Viele Loks fahren bei voll aufgedrehtem Fahrregler viel zu schnell. Deshalb bietet der Lokdekoder die Möglichkeit mittels CV5 (analog und digital wirksam) die maximale Fahrgeschwindigkeit zu reduzieren. Um nicht bei relativ geringen Fahrgeschwindigkeiten bereits akustische Höchstgeschwindigkeit zu erzielen, kann mit CV59 die akustische Höchstgeschwindigkeit eingestellt werden.

CV64 - Synchronisation des Taktgebers

Hat man einen externen Taktgeber an das Sound-Modul angeschlossen, kann man hier die Anzahl der zum Takten verwendeten Magnete angeben. Ebenso wird hier das Verhältnis von Lok zu Wagenraddurchmesser angegeben. Bei Einbau des Sound-Moduls in eine Lok und bei Synchronisation des Dampfstoßes durch eine der Treibachsen ist das Verhältnis 1:1, also 1. Bei der Einstellung von CV64 empfehle ich dringend die Verwendung des Programmierinterfaces. Die zugehörige Programmiersoftware berechnet selbstständig den erforderlichen Eintrag für CV64 nach Eingabe vorstehend aufgeführter Angaben.



Das in einen zweiachsigen Waggon eingebaute Sound-Modul.

Es hat etwas gedauert, bis ich ein Gefühl für die ganzen Einstellungen bekommen habe. Aber der Erfolg hat mir Freude bereitet, und ich habe beschlossen, daß mir die erzielte Synchronität zwischen Radumdrehung und Fahrgeräusch völlig ausreicht. Sie ist im normalen Fahrbetrieb einfach in Ordnung. Nur Puristen, die neben der Lok herlaufend ständig die Synchronität des Dampfaktes zur Radumdrehung überwachen, kommen wohl nicht ganz auf ihre Kosten. Aber die können ja noch weitermachen mit dem Aufrüsten.

Der Einbau eines Taktgebers

Man sollte nicht versuchen, selbst Drähte an die Miniaturbuchsen der Anschlüsse für Glocke und Pfeife sowie den Taktgeber zu löten. Ich bin mir sicher, in den meisten Fällen geht hinterher nichts mehr. Um das zu verhindern kann man über den LGB-Kundendienst (Telefon 0911/8370738, Herr Thier) die entsprechenden Teile erhalten. Dieses sind ein gekapselter Doppelreedschalter zum Auslösen von Pfeife und Glocke bei Überfahren eines in das Gleis eingelegten Magneten 17050 (eigentlich nur sinnvoll bei Analogbetrieb) sowie eine kleine Platine mit einem Hallchip zur radsynchronen Takterzeugung. Letzterem liegen zwei an die Radinnenseite anzuklebende Magnete bei. Grundsätzlich können folgende Arten Taktgeber verwendet werden:

1) Die in für Sound vorbereiteten original LGB-Taktgeber für Lokgetriebe.

2) Die im Ersatzteilversand verfügbaren »Bastlerplatinen«. Diese arbeiten mit Hall-Chip und Miniaturmagneten. Die Platine wird so montiert, daß die an die Innenseite der Radscheiben geklebten Magnete eng und berührungslos an dem Chip vorbeigleiten.

3) Ebenso lassen sich Reedkontakte verwenden. Sie neigen allerdings zum »Prellen« was unter Umständen zur Mehrfachauslösung führt. Bei Einbau des Sound-Moduls in einen Waggon empfehle ich dringend, sich eine Platine aus dem Werk zu beschaffen.

Da es so viele unterschiedliche Waggons gibt ist es sehr schwierig, einen allgemein gültigen Einbauvorschlag zu machen. Ich beschreibe hier den Einbau in die wohl am häufigsten verwendeten Wagen, also die normalen Zweiachser. Die Kabel können durch die Bohrungen für die Gleisspannung gesteckt werden. Man befestigt die Reedkontaktplatine so unter dem Drehgestell, daß die Schraubblöcher quer zum Wagenboden liegen. Nach Einstecken des Kabels in das Sound-Modul kann man Glocke und Pfeife schon mittels zweier ins Gleis gedrückter 17050 Magnete auslösen.

Die dem Set beiliegenden runden Miniaturmagnete werden um 180° versetzt an die Radinnenseite geklebt. Ich verwende hierzu doppeltes Klebeband. Das läßt sich bei Bedarf leicht wieder entfernen.

Die den Radumdrehungssensor tragende Platine wird durch Abbrechen an den für den Wa-

gentyp günstigsten Sollbruchstellen auf das richtige Maß gebracht. Man kann die Befestigung beliebig vornehmen. Durch Schrauben oder Kleben wird die Platine so positioniert, daß sich die an das Rad geklebten Magnete möglichst nahe am Hallchip vorbeibewegen.

Nach Einstecken des Kabels in die entsprechende Buchse des Sound-Moduls werden jetzt zwei Dampfakte je Radumdrehung ausgelöst. Mangels mechanischer Synchronisierung zwischen Lokrad und Wagenrad sowie unterschiedlichen Raddurchmessern ist aber auch hier keine absolute Synchronität zwischen Lokradumdrehung und Dampfakt erreichbar.

Optimieren kann man die Synchronität durch das Ändern von CV64. Man muß also vorher entscheiden, ob der Aufwand, einen Taktgeber zu verwenden, gerechtfertigt ist. Es läßt sich mittels CV-Einstellungen, wie vorab beschrieben, ein ähnliches Verhalten erzielen!

Totale Synchronität erreicht man eben nur bei Verwendung eines Taktgebers, der die Bewegung des Lokgetriebes (Gestänge, Radumdrehung etc.) abfragt. Hier ist sehr viel bastlerisches Geschick gefragt.

Wie schon gesagt, ich bin mit der einfachen Lösung ohne Synchronisation aber mit Anpassen des akustischen Verhaltens des Soundmoduls durch ändern der entsprechenden CVs an meine speziellen Anforderungen mehr als zufrieden. Ich kann nur jedem empfehlen, das einmal auszuprobieren.



Das Original-LGB-Modell des LGB-ZB-»Kristallwagens« erhielt eine weitgehend detailliert nachgebildete Inneneinrichtung.

Ilona und Stefan Pucek



ZB-Kristallwagen

Im Jahr 2000 besuchten meine Frau und ich während eines Tirolurlaubs auch die Zillertalbahnen. Dabei sahen wir den »Kristallwagen«, welcher in einen Zug mit 16 Wagen eingereiht war. Der Zug nach Mayrhofen wurde von einer Dampflok gezogen. Dort angekommen konnten wir uns den Wagen genauer ansehen und auch einige Bilder machen.

Wir waren von der Ausstattung sehr beeindruckt und machten bereits erste Pläne, um eventuell solch einen Wagen für unsere LGB nachzubauen. Als dann im darauf folgenden Jahr von der Firma Lehmann ein solcher Wagen in das Programm aufgenommen wurde, war klar, der »Kristallwagen« mußte verwirklicht werden.

Der Wagenkasten wurde beinahe unverändert übernommen doch bei der Innenausstattung wollten wir so gut als möglich an das Original herankommen.

Ein Freund der in Tirol geschäftlich zu tun hatte, wurde noch einmal zwecks Beschaffung zusätzlicher Bilder ins Zillertal beordert, ein weiterer Freund ließ sich einige Unterlagen von der Zillertalbahnen zusenden, und nicht zuletzt war ja auch in der LGB DEPESCHE ein Bericht über den Wagen zu lesen, der auch einige wichtige Daten und Zeichnungen enthielt.

Der Bau selbst erstreckte sich über fast den ganzen Winter 2001-2002. Die Beschaffung der vielen Materialien, von Zubehör und der vielen Kleinteile war sehr zeitaufwendig und

mühevoll. Viele Abende saßen meine Frau und ich am Basteltisch und probierten, wie läßt sich Dies oder Das noch besser und schöner machen. Praktisch alle Teile mußten von Hand angefertigt werden, da es keine passenden Industrieartikel gibt.

Als Beleuchtung wurden zwölf 5-Volt-Lampen (LGB) in ein Zwischendach eingebaut.

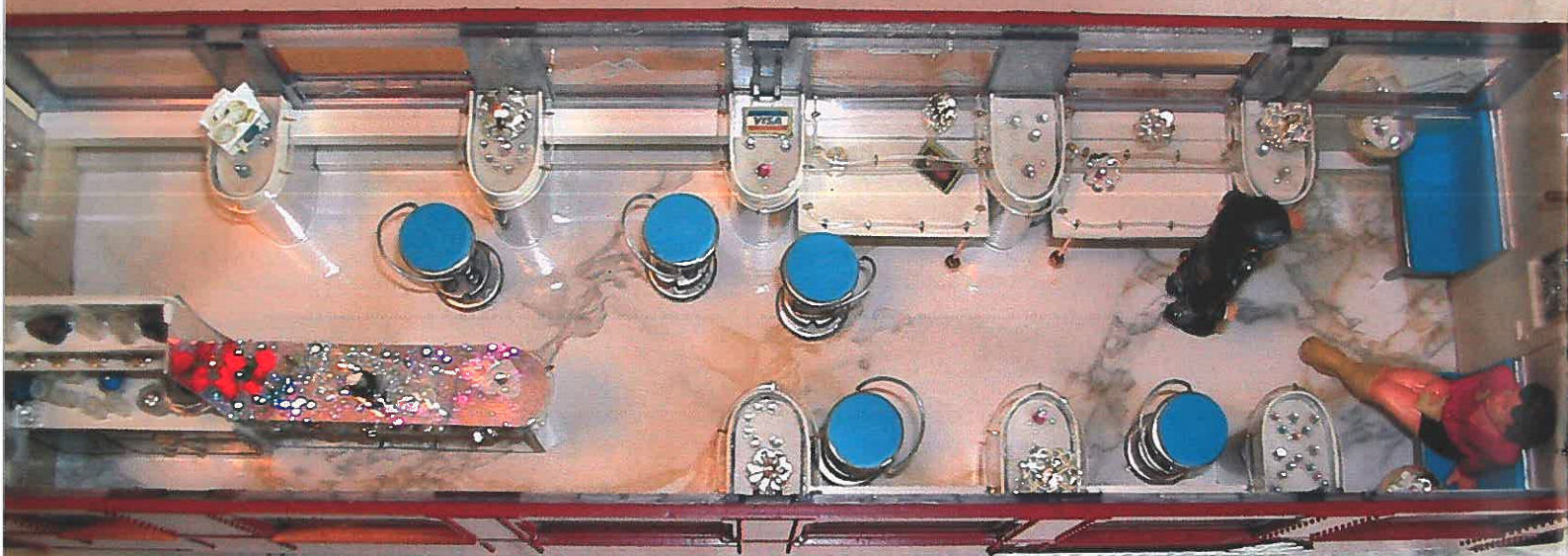
Die 5-Volt-Spannungsstabilisierung befindet sich unter dem Wagenboden.

Im Luftkessel sind die Beschaltung und der Kühlkörper daneben untergebracht. Die Stromversorgung erfolgt über LGB-Stromabnehmeräder (67403).

Der Bau hat uns trotz aller Mühen viel Freude gemacht.



Zwei Ansichten von der ebenso handwerklich gelungenen wie vorbildgetreu nachempfundenen Inneneinrichtung des LGB-»Kristallwagens« der Zillertalbahn.





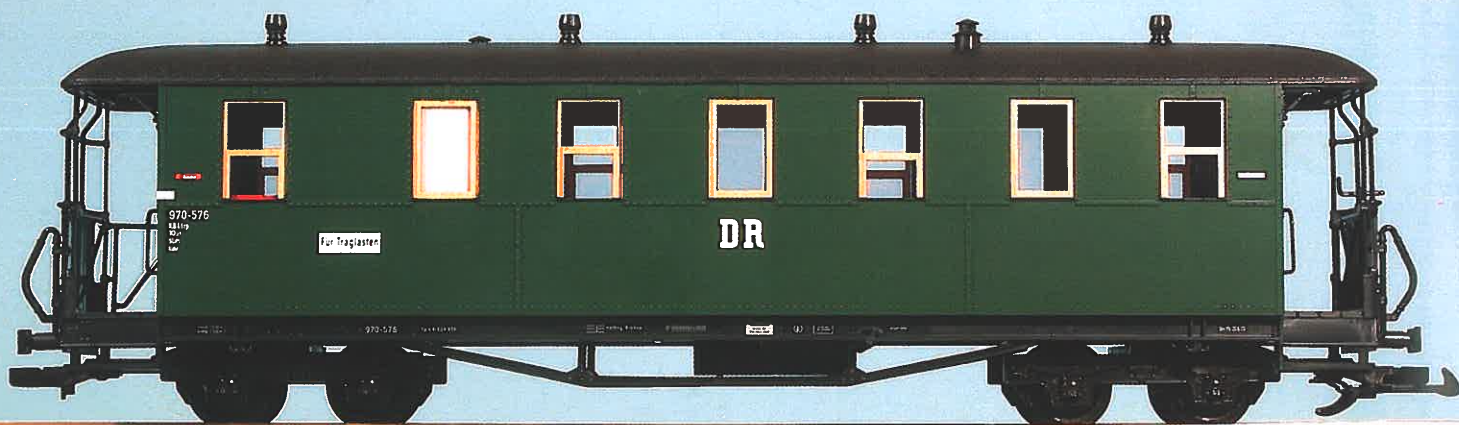
Links oben: Die in noch in Arbeit befindliche Einrichtung des »Kristallwagens«.

Rechts oben: Wandvitrinen im Raum vor der Bartheke.

Links unten: Blick auf die Tischvitrinen.

Rechts unten: Die Bartheke im »Kristallwagen«.





LGB eXtra 35350: Das LGB-Modell des DR-Personenwagens 970-576 ist perfekt bis hin zur Vierseitenbedruckung des Wagenkastens gelungen.

über Plattformen an den beiden Wagenenden. Beidseitig sind an den Bühnen zierliche Schwenksperren angebracht. Der Wagen besitzt eine komplette Inneneinrichtung von Reise- und Traglastenabteil, letzteres sogar mit dem üblichen Kanonenofen. Die beiden Drehgestelle haben Blenden mit angedeuteten Federungen und Achslagern. Zwischen den Drehgestellen ist das Sprengwerk und ein Gaskessel für die Beleuchtung vorhanden. Dem Wagen liegen fünf Paar unterschiedliche Wagennummern als Haftetiketten bei.

Fazit: Der gleiche Wagen mit der ursprünglichen Holzverkleidung wurde schon begeistert begrüßt, aber die Modernisierungsvariante erlaubt es, auch vorbildgetreue DR-Schmalspurbahnzüge aus jüngerer Zeit in LGB-Größe bilden zu können. Wirklich großartiges Modell!

Ernst Paul Lehmann Patentwerk

DR-Personenwagen 970-576 (eXtra 35350)

Die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen beschafften ab 1913 vierachsige Personenwagen mit Traglastenabteil, weswegen sie als 4. Klasse-Wagen bezeichnet wurden. Von 1922 bis 1926 erfolgte ein Nachbau weiterer Wagen. Das Vorbild des neuen LGB-Modells (Baujahr 1926) wurde 1978 modernisiert und erhielt dabei Seitenwände mit Blechverkleidung. Der Wagenkasten besitzt offene Endeinstiegsbühnen mit Übergangsmöglichkeit zum nächsten Wagen. Die Seitenwände haben sieben schmale Fenster, die in unterschiedlichem Abstand eingebaut sind. Der Innenraum besteht aus zwei Abteilen. Ein etwas größeres Abteil hat die normale Personenwageneinrichtung mit Quer-

bänken, während das etwas kleinere Abteil als Traglastenabteil Längsbänke besitzt. Zwischen beiden Abteilen befindet sich ein Abort sowie eine Trennwand mit Durchgangstür. Das neue LGB-Modell beeindruckt schon gleich beim ersten Anblick durch seine Länge von 575 mm. Das graue, seitlich herabgezogene Dach ist mit vier Lüftern und zwei Kanonenofen-Rauchabzügen bestückt. Am Wagenkasten erfreut die perfekt glatte Ausführung der Blechverkleidung mit mehreren Nietreihen. Die Rahmen der schmalen Fenster sind mit einer Heißprägefolie versehen worden, die fotorealistisch die helle Holzmaserung zeigt. Der Einstieg erfolgt durch bewegliche Schiebetüren

**RhB-Steuerwagen »Chur-Arosa«,
(Sammleredition 30900)**

Steuerwagen sind in der Regel Reisezugwagen mit Führerstand. Bei einer Zugbildung Lok/Reisezugwagen/Steuerwagen ist ein Pendelzugbetrieb möglich. Dabei braucht die Lok in Endstationen nicht mehr umgesetzt zu werden, da man den Zug in Gegenrichtung vom Steuerwagen aus fahren kann. Das erspart viel Zeit. Die RhB beschaffte 1969 bei FFA/SWP die drei Steuerwagen ABt 1701-1703 (A = 1. Klasse; B = 2. Klasse; t = Steuerwagen) für die Chur-Arosa-Linie. Die 15,026 m langen Steuerwagen besitzen WC und eine elektrisch-pneumatische Türschließeinrichtung. Sie haben eine auto-



LGB Extra Premium 31900: Der RhB-Steuerwagen ABt 1702 wurde als ebenso vorbildgetreues wie auch technisch beachtliches Modell geschaffen.

matische Vakuumbremse, eine Handbremse sowie eine Rangierbremse, mit der Triebfahrzeug und Steuerwagen gebremst werden können. Die ABt sind für eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zugelassen. Die Wagen können freizügig auf dem gesamten RhB-Stammnetz eingesetzt werden, wobei der ABt 1703 wegen seiner Werbelackierung immer auf der Chur-Arosa-Linie anzutreffen ist.

Das neue LGB-Modell paßt großemäßig zu den bislang gelieferten Einheitswagen III. Das Führerstandende wurde authentisch nachgebildet mit Stirnbeleuchtung (wechselnd leuchtend mit der Fahrtrichtung), Schienenräumer, Scheibenwischern, Rückspiegeln (Spiegelfolie ist beigefügt) und Inneneinrichtung des Führerstandes.

Natürlich hat auch der Fahrgastraum eine Inneneinrichtung, die vorbildgetreu in ein Zweiter-Klasse-Abteil mit engerer Bestuhlung und demzufolge engerem Fensterabstand und in ein Erster-Klasse-Abteil mit geräumigerer Sitzanordnung sowie größerem Fensterabstand unterteilt ist. Dem Wagen liegen Bestimmungsbahnhofschilder als Haftetiketten bei.

Die Stromversorgung des Wagens erfolgt über kugelgelagerte Metallräder direkt aus dem Gleis. Durch einen Schalter am Wagenboden kann die Beleuchtung an- und abgeschaltet werden. Der Steuerwagen verfügt über eine Digitalschnittstelle, in die durch den LGB-Werkskundendienst ein LGB-MZS-Decoder 55021 eingebaut werden kann, wonach es auch im Digitalbetrieb zum Lichtwechsel entsprechend der Fahrtrichtung kommt.



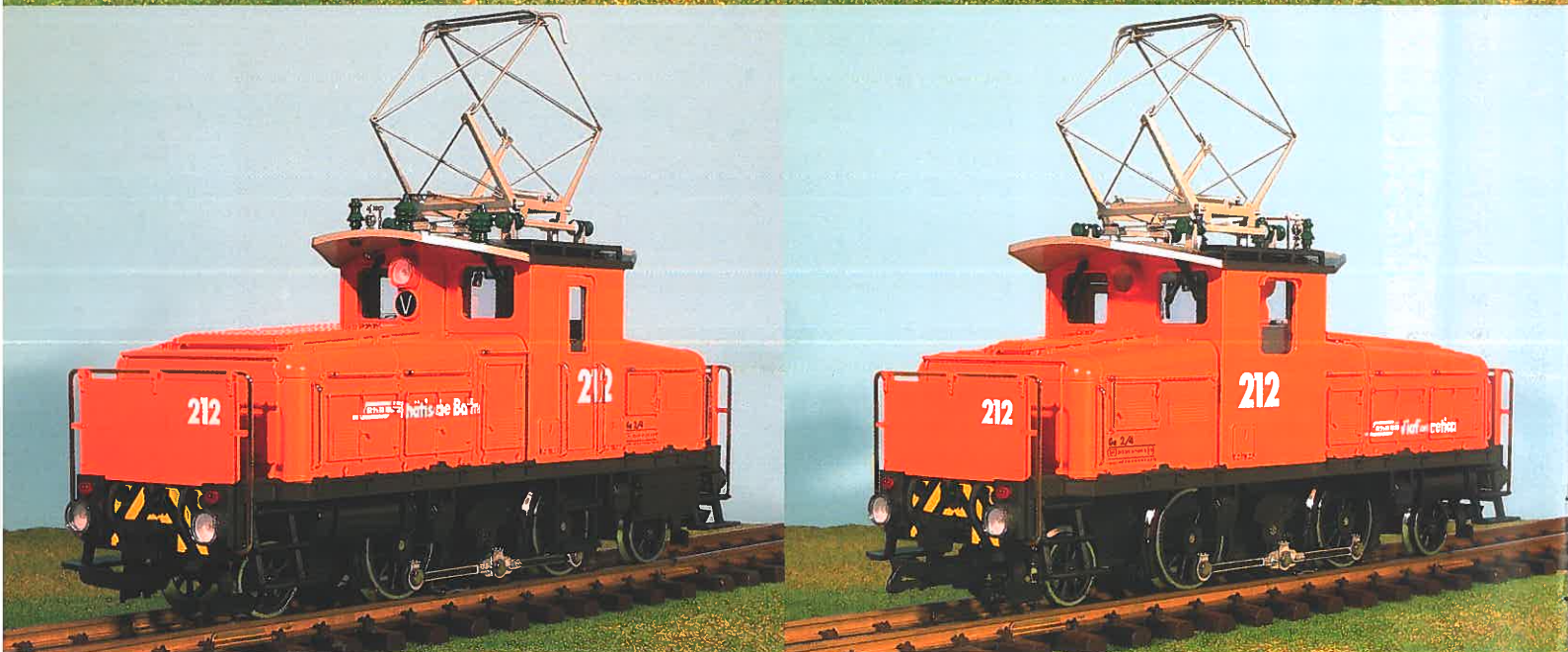
Fazit: Der blau lackierten Steuerwagen mit der perfekt aufgedruckten Werbung für den Kurort Arosa ergibt zusammen mit den Arosa-Rei-

sezugwagen 37670 und 37673 einen eleganten RhB-Reisezug, dem jedermann bewundernd nachschaut.

SAMMLER EDITION



LGB Sammleredition 30900: RhB-Steuerwagen ABt 1702 »Chur-Arosa«.



RhB-Ellok Ge 2/4 212 (23440)

SLM/BBC bauten 1913 sieben Kasteneloks Ge 2/4, die Mitte der 1940er Jahre umgebaut wurden. Dabei erhielten die beiden Elloks Ge 2/4

211 und 212 einen völlig neuen Aufbau mit Mittelführerhaus, um den Lokführern beim Rangieren eine bessere Sicht zu ermöglichen, als das bei Endführerständen möglich ist. Das neue LGB-Modell in aktueller RhB-Rangierloklackierung besitzt einen siebenpoligen Bühler-

Motor, MZS-Decoder on board (für Digital- oder Analogbetrieb), vierstufigen Betriebsartenschalter und mit der Fahrtrichtung wechselnd leuchtende Loklaternen. Wichtiges Lokmodell, daß in keinem LGB-Fahrzeugpark nach RhB-Vorbild fehlen darf.



LGB eXtra 25402: RhB-Elokom Ge 6/6 I 412 (»Rhätisches Krokodil«) mit bemerkenswerter Geräuschelektronik.

RhB-Steuerwagen ABt 1702 (eXtra Premium 31900)

Bei der Besprechung des Chur-Arosa-Steuerwagens 1703 (30900) wurden Vorbild und Modell ausführlich besprochen. Dieser ABt 1703 ist RhB-rot lackiert. Er kann auf dem RhB-Stammnetz freizügig eingesetzt werden, wobei eine Zugbildung mit den im LGB-Programm befindlichen RhB-Einheitswagen III vorbildgetreu wäre.

RhB-Elokom Ge 6/6 I 412 Sound (eXtra 25402)

Das »Rhätische Krokodil« wird noch heute vor RhB-Sonderzügen eingesetzt, so auch vor dem »Alpine Classic Pullman Express«. Als Lehmann 1978 erstmals das Modell dieses Ellokomoldtimers auslieferte, wurde es mit Preisen für seine vorbildgetreue Detaillierung und seine perfekten Laufeigenschaften ausgezeichnet. Die Lok war von Anfang ein großer Erfolg. Sie wurde technisch ständig weiterentwickelt und zeigt sich heute auf dem Stand aktueller LGB-Fahrzeug-Technologie, natürlich mit MZS-Decoder on board. Neu ist die braune Ursprungslackierung. Unverändert erfolgt der Antrieb mit zwei Motoren. Das ganz Besondere an dieser

neuen LGB-Version dieses »Rhätischen Krokodils« ist jedoch eine Geräuschelektronik, die jeden LGB-ler begeistern wird. Dieser digitale Sound liefert die echten Geräusche der Vorbildlok mit Motorbrummen, Pfeife, Hauptschalter, Luftpumpe, Hauptgebläse, Vakuumpumpe und Bremsen. Weitere Geräusche, darunter die Ansage des Schaffners »Treten Sie

bitte zurück, die Türen gehen zu. Achtung, der Zug fährt ab!«, lassen sich bei Verwendung des LGB-Mehrzugsystems auslösen. Dieses LGB-Modell hat schon immer die Modellbahner besondere emotionell berührt, was auch mit Sicherheit auf diese aktuelle Version dieser ebenso beim Vorbild wie im LGB-Programm berühmten Lokomotive zutrifft.

DB-Diesellok V10105 (eXtra 22900)

Derartige Kleinlokomotiven bewältigten beispielsweise bei der DB-eigenen Wangerooger Inselbahn den gesamten Verkehr. Die bereits bekannte Lok wurde technisch vollständig überholt. Außer einem starken Bühler-Motor und MZS-Decoder on board besitzt sie jetzt mit der Fahrtrichtung wechselnd leuchtende Stirnlampen. Authentische Lackierung in DB-altrot.



LGB exTra 22900: DB-Diesellok V 10 105.

DR-Diesellok Kö 6503 (22620)

Durch starken Bühler-Motor zugkräftige Rangierlokomotive, die zur Deutschen Reichsbahn gelangte und von dieser modernisiert worden ist. MZS-Decoder on board. Stirnlampen, die mit der Fahrtrichtung wechselnd leuchten. Führerhausinnenbeleuchtung. Innenrahmen mit optisch reizvollem Stangenantrieb.



LGB 22620: DR-Kö 6503.



LGB eXtra Premium 33730: HSB-Personenwagen 900-503 »Gernrode«

HSB-Personenwagen 900-503 (eXtra Premium 33730)

Dieser Personenwagen der Harzer Schmalspurwagen, beige-rot lackiert, mit offenen Einstiegsbühnen und komplett eingerichtet, vergrößert die Möglichkeiten, einen HSB-Zug vor-

bildeckt auch auf einer LGB-Anlage nachzubauen. Reizvolles Detail: Zwischen den mittleren Fenstern ist das Stadtwappen von Gernrode aufgedruckt.

Gedekte Güterwagen der RhB

Charakteristisch an den gedeckten Güterwagen der Grundbauart K1 (ab 1969 Gbk-v) der Rhätischen Bahn ist die einseitig angeordnete Rangiererbühne und das darüber vorgezogene Dach.

Die Wagenkästen der nachfolgend beschriebenen, 390 mm langen LGB-Modelle sind in allen Einzelheiten dem Vorbild nachgestaltet worden. Natürlich sind sie Lehmann-typisch sauber lackiert worden, was sich nicht zuletzt auch in roten Leitungssteckdosen niederschlägt. Die Bedruckungen wurden makellos ausgeführt. Die Fahrwerke sind, wie beim Hersteller üblich, mit Lenkachsen ausgestattet, welche eine gute Kurvenläufigkeit der Wagen auch auf dem kleinen LGB-Gleisbogenradius R1 gewährleisten.

RhB-Güterwagen Gbk-v 5545 (eXtra 42810)

Das Vorbild des Wagens wurde 1913 von De-

türchen mit Velologo.

RhB-Güterwagen Gbk-v 5508 (eXtra 43810)

Das Vorbild des Wagens wurde 1911 von La Louvière gebaut und im Lauf der Jahre mehrfach aufgearbeitet. Das schokobraun lackierte LGB-Modell mit Laderaum-Holzschiebetüren verkörpert den gedeckten Güterwagen der Rhätischen Bahn schlechthin.

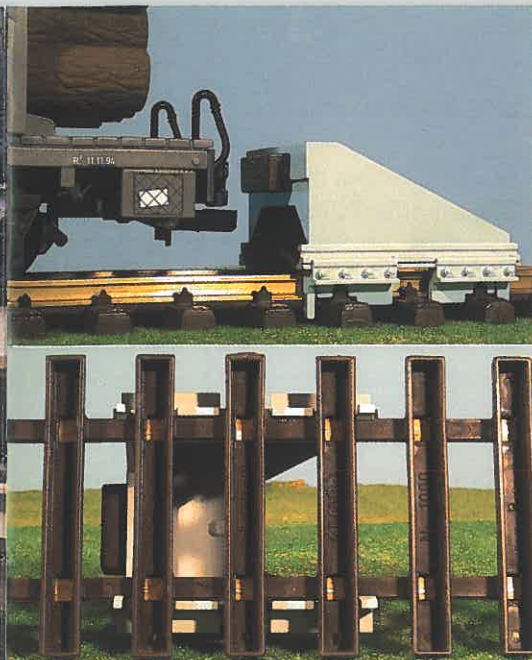
RhB-Gbk 5727-v »Albula« (44810)

Gbk mit Werbebeschriftung »Bergün Albula Mineralwasser«.

Fazit: Sowohl Vorbildtreue als auch die Modellausführung lassen keine Wünsche offen.



LGB 43810 Gbk-v 5508 (oben), 42810 Gbk-v 5545 Velowagen (unten links) und 44810 Gbk-v 5727 »Albula-Mineralwasser« (unten rechts).



LGB 103115: RhB-Prellbock und seine Befestigung auf dem Gleis von unten gesehen.

RhB-Prellbock (10315)

Von den LGB-lern sehnsüchtig erwartet ist nun ein moderner RhB-Prellbock erhältlich, wie man ihn in Graubünden vielfach am Ende von Stumpfgleisen findet. Die (beim Vorbild) stabile Stahlkonstruktion hat eine hölzerne Pufferbohle in Höhe der Mittelpuffer und darunter eine Öffnung, die die Beschädigung vorstehender Kupplungsteile der Fahrzeuge verhindert. Der Prellbock wird mit vier Klipsen auf dem Gleis fixiert. Weitere vorstehende Teile greifen von unten zwischen die Schwellen und verhindern das Verschieben des Prellbocks auf dem Gleis etwa durch ein aufprallendes Fahrzeug. Absolut unentbehrliches Zubehör für alle Freunde von LGB-Fahrzeugen nach RhB-Vorbild. Aber auch andere Bahngesellschaften verwenden ähnlich Prellböcke, weswegen der freizügigen Verwendung auf LGB-Anlagen nichts im Wege steht.

POLA G

POLA G baut das Kleinteilesortiment für Bastel- und Ausschmückungszwecke planmäßig aus.

Dachaus schmückungen (POLA G 331733)

Im Bausatz sind sechs kleine Dachfirstaus schmückungen enthalten wie Gockel, Wetterfahne, Kater und Schlafwandler.

Pflanzsteine (POLA G 331729)

Im Bausatz sind 60 nierenförmige Pflanzsteine 2,9x2,0x1,2 cm enthalten zum Bau von Garten- und Hangbefestigungen. Dekofüllmaterial liegt bei.

Treppen Set (POLA G 331749)

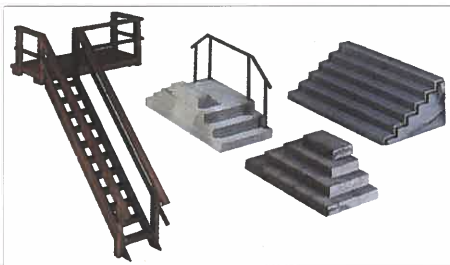
Enthalten sind fünf vierstufige Treppen, und zwar zwei schmale Steintreppen (etwa für Haus-



POLA G (331233): Dachaus schmückungen.



POLA G (331729): Pflanzsteine.



POLA G (331749): Treppen.

LGB DEPESCHE - Leserservice

Unter »LGB DEPESCHE-Leserservice« veröffentlichten wir kostenlos nichtkommerzielle Kauf- und Verkaufs- sowie Tauschgesuche von LGB-Material und Zubehör. In jeder Anzeige muß der Name des Inserenten sowie Adresse oder Telefonnummer enthalten sein. Preisangaben werden nicht veröffentlicht. Der Abdruck kann nur erfolgen, sofern ausreichend Platz dafür zur Verfügung steht. Es besteht kein Anspruch darauf, daß derartige Gesuche veröffentlicht werden. Die Redaktion behält sich auch vor, den Abdruck ohne Angabe von Gründen abzulehnen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Verkaufe LGB DEPESCHE 50-110, fast neu, einmal gelesen. Günter Gehsat, Pappelallee 41, 59557 Lippstadt. Telefon: 02941-244559.

Verkaufe neuwertige Scheba-Edelstahlbogenweiche R4 (1350 mm)/R3 (1117 mm). Schwellenbett aus gefräster Aluplatte, absolut freilandtauglich; Länge ca. 140 cm/Bogen ca. 60°. Neupreis EUR 447,00, VB EUR 330,00. Klaus Himmelreich, Telefon 02339-121575.

eingänge), eine schmale Treppe mit Geländer und zwei breite Betontreppen. Außerdem befindet sich eine Holzterrasse mit Podest im Bausatz, so wie man sie außen u.a. an Stellwerken angebracht findet.

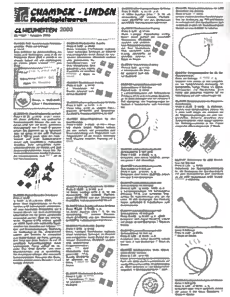
Champex-Linden

CHAMPX - LINDEN
Modellspielwaren



Gesamtkatalog
CL11004

Beschriftungen, Elektronik und Zubehör passend zur Spur G



Das DIN A 3 große Neuheitenblatt 2003 ist fertiggestellt. Es ergänzt den Gesamtkatalog 2002 (CL 1004) des bekannten Großbahn-Fachgeschäfts und Versenders, der auf 34 Seiten. 210x300 mm das Lieferprogramm an elektrischen und elektronischen Bauteilen enthält. Besonders beachtlich ist auch die gewaltige Auswahl an Beschriftungen und Ätzschildern. Champex-Linden Modellspielwaren, Salvatorstr. 4, 41542 Dormagen. Telefon: 02133-929877.

Bahnsinniger LGB-ler sucht Kontakte zu LGB-lern in Hessen und im Raum Stuttgart/Aalen/Heilbronn/Hannover/Göttingen. Desweiteren suche ich private Videoaufnahmen von LGB-Anlagen oder Modellbahnausstellungen. Manfred Liese, Postfach 102465, 34024 Kasel. Telefon (18-22 Uhr): 0561-284430.

Verkaufe Eisenbahn-Literatur: Garten Bahn 1999+2000; LGB-Atlas (00626); Modelleisenbahner-»Winterzauber« + »Bahnreisen im Wandel der Zeit«; DGEG »Eisenbahnen und Museen« 24,27, 29, 30 + 34-38; LGB DEPESCHE 54-57 + 59, 60, 62,63, 64 + 98-107; LGB-Anleitungsheft (0024) von 1983; LGB-Kataloge 1988/89 + 1993/94 + 1996/97 + 1998; ER-Clubkarten 1996-2001. Hans-Peter Schmidt, Völkerich 103, B 4851 Gemmenich.

Sammler sucht MOB-Salonwagen »Panoramic-Express« (LGB 35670); Hoehne/Magnus Regelspur 64 mm Schwerlastwagen sechssachsigt, Ladegut 2 Dieselloks, andere Personen- und Güterwaggons aus Metall von Magnus 64 mm-Spur. Bodo Venn. Tel.: 08063-1042.



LGB persönlich: Klaus Baumann

Klaus Baumann wurde 1974 von Eberhard und Wolfgang Richter, den seinerzeitigen Inhabern der Firma Ernst Paul Lehmann Patentwerk, als Vertriebsleiter für die erfolgreich gestartete Lehmann-Gross-Bahn engagiert. Seine Aufgabe war es, die Geschäftsbeziehungen zum Fachhandel, zu Kaufhäusern und zu Einkaufsverbänden zu verstärken. Seine umfangreichen Marktkenntnisse waren für alle dabei sehr hilfreich. Klaus Baumann faßte seine neue Tätigkeit von vornherein als besondere Herausforderung auf, galt es doch für die LGB einen eigenen, besonderen Markt zu schaffen. Er konnte schon bald mit diesem erstklassigen Produkt Erfolge verbuchen.

So gelang es ihm, zusammen mit den Inhabern der Firma Lehmann, alle Skeptiker zu widerlegen, die der Etablierung einer Modellbahn gro-

ßer Spurweite für drinnen und draussen am Markt keine Chance gaben. Mit der LGB gibt es nun schon seit Jahren für Handel und Modellbahner einen soliden Großbahnmarkt.

Klaus Baumann engagierte sich über seine Arbeit als Vertriebsleiter hinaus auch in verschiedenen Branchengremien. Er wurde Vorstandsmitglied im »Deutschen Verband der Spielwaren-Industrie«, Vorstandsmitglied im »Deutschen Spielzeuginstitut«, Gründungsmitglied der IGEMA und Mitglied in mehreren Messefachbeiräten.

Die LGB war mittlerweile für Klaus Baumann völlig zum Inhalt seines Arbeitslebens geworden. Er erkannte früh, daß es nicht nur darum ging, ein Produkt zu verkaufen, vielmehr müsse man es auch durch zahllose Aktionen einem breiten Publikum bekannt machen. Er plante

Klaus Baumann vor der sächs. IV K auf dem Stand des Ernst Paul Lehmann Patentwerks anlässlich der Int. Spielwarenmesse 2003 in Nürnberg.
Foto: LGB/pr.

die attraktiven und innovativen Messestände der Firma Lehmann, was bald dazu führte, daß die Vorbilder von LGB-Modellen in Form richtiger Lokomotiven als Blickfang auf den Messeständen standen.

Ihm gelang es, die LGB schon frühzeitig im damals noch jungen Fernsehen zu etablieren. Er hat sogar an zahlreichen Fernsehsendungen aktiv mitgewirkt, etwa bei »Dalli-Dalli«, »Musik ist Trumpf«, »Rate mal« (Rosenthal), »Ihr Einsatz bitte« (Heck) und der ZDF-Weihnachtsgala.

Oft fand auf der Nürnberger Spielwarenmesse die Moderation für die Berichterstattung des Bayerischen Fernsehens auf dem LGB-Stand statt. LGB-Züge liefen auf Theater- und Musicalbühnen, und die LGB fand Eingang in Hochglanzmagazinen.

Legende sind seine Kontakte zu den Vereinigungen von LGB-Freunden. Gross-Bahner-Treffen ohne ihn wurden undenkbar. Es gibt LGB-Clubs, die ihm bestätigen, daß ihre Gründung ohne sein Zutun nicht stattgefunden hätte. Er war stets Mittler zwischen den LGB-Freunden und dem LGB-Werk. Gab es Probleme, wurden sie gelöst. »Geht nicht, gibt's nicht!«, das war sein Motto.

Wie er das alles geschafft hat, können selbst die nur ahnen, die ihm nahe standen. Denn er hatte auch noch Zeit für seine Familie, für den Boxer Felix und das Pferd Merlin, für sportliche Betätigung und den Garten.

Klaus Baumann geht in den wohlverdienten Ruhestand. Ab 1. Juli 2003 wird Herr Günter Kopp im Hause E.P.Lehmann die Leitung der PR-Abteilung übernehmen.

Zum Trost können wir den LGB-Freunden aber verraten, daß es sich für Herrn Baumann nur um einen Unruhestand handelt. Für die Betreuung von Clubs, Verbänden und Fachgruppen wird er auch weiterhin im Auftrag der Firma Lehmann als freier Mitarbeiter tätig sein.

Alle guten Wünsche des Ernst Paul Lehmann Patentwerks, der Familie Richter und der LGB DEPESCHE begleiten ihn. Wolfgang Zeunert



1. Braunschweiger LGB-Treff e.V.
Die erfolgreiche Westermanlage auf der Messe
»Harz und Heide 2003« in Braunschweig.



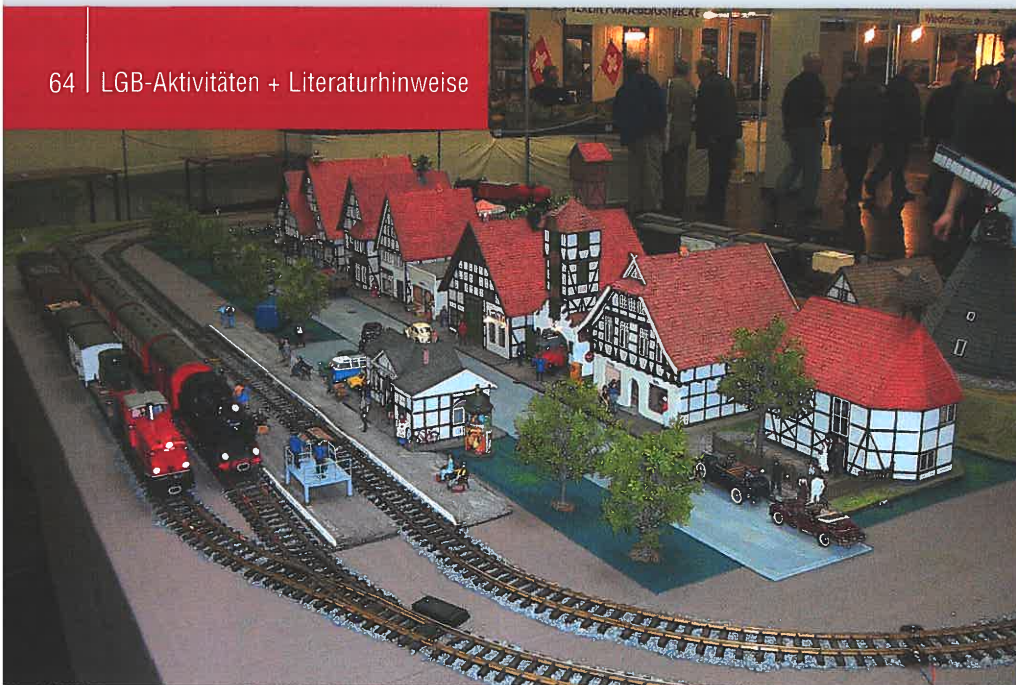
1. Braunschweiger LGB-Treff e.V.

Das erste größere Auftritt, mit dem sich der Verein »1. Braunschweiger LGB-Treff e.V.« in der Öffentlichkeit zeigte, fand auf der Regionalmesse »Harz + Heide 2003« in Braunschweig vom 24.5. bis 1.6.2003 statt. Der Stand der Braunschweiger LGB-Freunde war ein Publikums-magnet vom ersten bis zum letzten Tag. In Halle 19 konnte man eine LGB-Anlage erleben, die

nicht nur Kinderherzen höher schlagen ließ. Die Loks und das Schienenmaterial war von der Firma Lehmann zur Verfügung gestellt worden. Alles andere war vom Verein zusammen mit dem Stöckheimer Gartenbahn-Center, Braunschweig, organisiert und aufgebaut worden. Auf fünf mal vierzehn Metern ratterten und schnauften die amerikanischen Modellbahnzüge

durch eine Westernlandschaft mit viel Sand und Steinen, kämpfenden Indianern, und vorbei an einer Westernstadt mit Saloon, Kirche, Friedhof, Undertaker (Sargmacher) und allem, was dazugehört. Man konnte der Anlage ansehen, daß sie von unseren in das Detail verliebten Mitgliedern aufgebaut worden war.

Sigrid Hasley



Familie Röhrkaste: Schauanlage mit Eigenbauhäusern nach niedersächsischen Vorbildern.



Familie Röhrkaste auf der Intermodell in Dortmund

Dieses Jahr nahmen wir erstmalig an der Intermodellbau in Dortmund teil. Die Messe feierte ihr 25-jähriges Jubiläum und ist die größte Ausstellung dieser Art in Europa. An den fünf Messetagen kamen 103.688 Besucher. Unsere LGB-Anlage hatte eine Größe von 21 qm und ist als mobile Kompaktanlage konzipiert. Gefahren wurde auf zwei Kreisen mit vier Zuggarnituren, wobei der äußere Kreis digital gesteuert wurde. Sehr viel Anklang fanden dort die Zusatzfunktionen. Unter dem Motto »Deut-

sche Schmalspurbahnen« waren bei uns die V 52 mit Güterzug, die 99 6001 mit den Harzer Personenwagen (die Inneneinrichtung des Kaffeewagens wurde vielfach bestaunt), die 99 4633 mit Personenwagen und die Mallet 104 mit den Rollwagen im Einsatz. Auf einem Nebengleis stand, stets abfahrbereit, unser voll eingerichteter Feuerwehrgzug. Außerdem hatten wir eine Rollwagenanlage in Betrieb, auf der eine V 36 die Regelspurwagen (Spurweite 64 mm) auf Spezialwagen der Schmalspurbahn

sob. Gestaltet wurde die Anlage mit selbstgebaute Objekten. So sind alle Gebäude im Maßstab 1:22,5 nachgebaute Originale aus der Umgebung von Hannover. Diese hatten wir als Straßenzeile aufgebaut. Auf dem hinterem Teil kam die Landwirtschaft mit Mühle, Traktoren und Schäfer zu ihrem Recht. Gleichzeitig fand ein Schützenausmarsch zum Festplatz statt. Das Riesenrad und das Karussell brachten zusätzlich Bewegung auf die Anlage. Die Bratwurstbude und die anderen Stände auf dem



Literaturhinweise

Bücher

Die Straßenbahn in Halberstadt

Von Wolfgang Dörge. 112 Seiten 170x240 mm, 8 Tabellen, 39 Farb- und 67 SW-Abbildungen, EUR 20,00 (D). Verlag Dirk Endisch, Postfach 6022, 71213 Leonberg-Höfingen.

Mit einer Gesamtlängelänge von etwa elf Kilometern gehört die Straßenbahn in Halberstadt zu den kleinsten Trambetrieben in Deutschland. Am 3. Mai 2003 feierte die »Elektrische« in der Domstadt ihren 100. Geburtstag. Im Buch wird die Entwicklung des Nahverkehrs in der Domstadt von der 1887 eröffneten Pferdebahn bis zu den aktuellen Ereignissen des Jahres 2003 ausführlich beschrieben. Anfang des 20. Jahrhunderts erschloß die Straßenbahn mit sechs Linien das Stadtgebiet. Anfang der 1920er-Jahre kämpfte die Halberstädter Tram erstmals um ihr Überleben. Nur mit viel Mühe konnte der Betrieb aufrechterhalten werden. In den 1930er-Jahren wurden die Anlagen und Fahrzeuge der »Elektrischen« grundlegend erneuert. Doch diese Blüte währte nur kurz: Nach dem verheerenden Bombenangriff am 8. April 1945 kam der Straßenbahnverkehr vollständig zum Erliegen. Es vergingen Monate, bevor wieder ein geregelter Betrieb möglich war. In den 1950er-Jahren entwickelte sich die Straßenbahn zum Rückgrat des Nahverkehrs in Halberstadt. Die deutlich gestiegenen Verkehrsleistungen machten zahlreiche Umbauten am Streckennetz und eine Verjüngung des Fahrzeugparks notwendig. Ende der 1970er-Jahre beförderte die Halberstädter Straßenbahn über neun Millionen Fahrgäste. Erst mit der politischen Wende im Herbst 1989 und den tiefgreifenden wirtschaftlichen Folgen der deutschen Wiedervereinigung schrumpften die Beförderungsleistungen auf ein Minimum zusammen. Doch anders als beispielsweise in Naumburg sprachen sich Halberstadts Stadtväter für den weiteren Erhalt der »Elektrischen« aus. In den 1990er-Jahren modernisierte dann die

Halberstädter Verkehrs-GmbH (HVG) grundlegend die Fahrzeuge und Anlagen der Tram. Erst 1999 entbrannte wieder die Diskussion um das Für und Wider der Straßenbahn. Im Februar 2003 verabschiedete schließlich der Stadtrat einen Teilnahmeverkehrsplan, der die Weichen für den Weiterbetrieb der Tram stellte. Zahlreiche Tabellen runden die textliche Darstellung ab. Die ausgesuchten historischen Abbildungen machen das Werk zu einer wahren Fundgrube für jeden Heimat- und Straßenbahnfreund.

Die Franzburger Kreisbahnen Stralsund-Barth-Damgarten

160 S. 170x240 mm, 55 Farb- und 125 SW-Fotos, 118 Zeichnungen, EUR 23,00. Verlag Ingrid Zeunert, Postfach 14 07, 38704 Gifhorn. Am 4. Januar 1971 stellte die Deutsche Reichsbahn den Reiseverkehr auf der Strecke Barth-Hermannshof ein. Damit endete nach 76 Betriebsjahren die Geschichte der ehemaligen Franzburger Kreisbahnen (FKB). Die Gebäude wurden anderweitig genutzt oder abgerissen, die Fahrzeuge größtenteils verschrottet. Nur wenige Wagenkästen erhielten eine neue Aufgabe als Schuppen oder Gartenlaube. Die wenigen schriftlichen Unterlagen wurden in alle Winde zerstreut, die Erinnerungen begannen zu verblassen. Wer wußte schon, daß die FKB eine der ältesten Schmalspurbahnen des Bahnbau-Unternehmers Friedrich Lenz war? Sehr bekannt war diese Kleinbahn ohnehin nicht, denn in ihrer Betriebszeit führte sie – anders als ihre gleichfalls schmalspurigen Kollegen »Molli« und »Rasender Roland« – ein eher unauffälliges Dasein. Seit einigen Jahren erweckt die Bahn jedoch ein großes Interesse bei Eisenbahnfreunden in der ganzen Welt. Grund dafür ist sicherlich der Einsatz von Fahrzeugen der FKB bei der Ersten Museumsisenbahn Deutschlands von Bruchhausen-Vilsen nach Asendorf. Über viele Jahre hinweg wurden hier mittlerweile acht Fahrzeuge dieser Bahn zusammengetragen und zum großen Teil mit viel Mühe und einer unglaublichen Akribie restauriert. Eine FKB-Dampflok steht in gutem Zustand seit Jahren auf dem Betriebsgelände vom Ernst Paul Lehmann Patentwerk in Nürnberg. Dieses Buch schildert die

Geschichte der schmalspurigen Franzburger Kreisbahnen und ist reichhaltig mit Farb- und Schwarzweißfotos sowie Fahrzeug-, Gebäude- und Bahnhofsgleisplanskizzen illustriert. Zwei bekannte Schmalspurbahnkenner aus den neuen Bundesländern schufen mit diesem Werk eine klassische Kleinbahndokumentation.

Der Molli -

Die Schmalspurbahn Bad Doberan-Kühlungsborn West

Von Lothar Schultz. 128 S. 170x240 mm, ca. 60 Farb- und 50 SW-Abb., EUR 12,00. Transpress, Stuttgart.

Seit 1886 bietet sich den Bewohnern und Besuchern von Bad Doberan mehrmals täglich ein eindrucksvolles Schauspiel: Durch die mecklenburgische Kleinstadt rollt mit viel Gebimmel und Getöse ein Dampfzug, mitten auf der Straße. So spektakulär beginnt die »Molli« genannte Bimmelbahn ihre Reise ins Ostseebad Kühlungsborn. Die Fahrt führt vorbei an Deutschlands erster Pferderennbahn und dem mondänen Badeort Heiligendamm. Dabei geht es richtig zur Sache. Mit maximal 50 km/h ist der »Molli« die schnellste dampfbetriebene Schmalspurbahn Deutschlands. Ungewöhnlich ist auch seine Spurweite von 900 Millimetern, die sonst nur Werkbahnen nutzen.

Tolle historische und aktuelle Fotos, Typenskizzen von Fahrzeugen und sogar ein Modellbahnleil.

Verkehrsknoten München

Von Markus Hehl. 112 S. Querformat 300x210 mm, ca. 200 Abbildungen, EUR 19,80. EK-Verlag, Freiburg. München gilt seit vielen Jahren als wichtige Relaisstation im europäischen Verkehrsnetz. Bereits 1837 dampfte die erste Eisenbahn von München nach Augsburg. Dieses Buch ist keine trockene Abhandlung historischer Fakten, vielmehr führen stimmungsvolle Aufnahmen, vor allem aus der Zeit zwischen 1920 und 1970, den Leser durch die schweren Jahre der Wirtschaftskrisen, des Zweiten Weltkriegs und der Nachkriegsjahre. Der Schwerpunkt liegt dabei auf der Eisenbahn, aber natürlich dürfen auch Straßenbahnen



Festplatz waren ständig umlagert. Auf dem Bahnsteig hatte sich das Eisenbahnromantik-Kamerateam eingefunden um einen Beitrag für eine der nächsten Sendungen zu filmen. Die Intermodellbau Dortmund war für uns ein großartiges Erlebnis an das wir noch lange zurückdenken werden. Wir sind auch im Internet: www.lgbroehrkaste.de.vu Fam. Röhrkaste

1. Modulwettbewerb der IG Spur II

Am 31.5.2003 fand im Rahmen des Jahrestreffens in Schenklingfeld die Prämierung des 1. Modulwettbewerbs der IG Spur II statt.

Insgesamt wurden zwölf Großbahnmodule von einer sechsköpfigen Fachjury in 18 Disziplinen bewertet. Fast alle Hersteller des Maßstabs 1:22,5 haben den Wettbewerb in Form eines Warengutscheins oder Sachpreises unterstützt: LGB, POLA/Faller, PIKO, Weber, Schurer, Magnus, Pfiffikus, Baumann und Schmidt. Der Gesamtwert der Preise belief sich auf stolze EUR 1800,00. Die drei ersten Preise wurden vergeben an:

1. Platz: Wilfried Hattendorf aus Laatzten mit einem großen Spur II/III-Modul
2. Platz: Torsten Schoening aus Dreden mit einem Feldbahnmodul

IG Spur II: Das Viadukt- und Abzweigmodul mit 30 mm- und 45 mm-Gleis brachte Wilfried Hattendorf den ersten Preis.

3. Platz: Constantin Schnell aus Halberstadt ebenfalls mit einem Feldbahnmodul. Den Publikumspreis bekam das Team Thomas Uhlendorf, Heiko Bierstedt und Rudolf Eissing aus Hamburg für den Nachbau einer funktionsfähigen Drehbrücke.

Kurzbeschreibung Viaduktmodul und Abzweigmodul von Wilfried Hattendorf/Laatzten:

Bauzeit 2 und 3 Jahre; Rahmen + Gleistrasse aus 5-12 mm starkem Pappelsperholz; Hauptsignal von Besig (abnehmbar); Straße mit 2500 einzeln gebackenen Pflastersteinen aus Fimo-Modelliermasse; eingesetzte Gullydeckel; Grassmatten von Silfloor, HEKI, NOCH und Woodland; Baustellenampelanlage mit Wechselschaltung und modifiziertem Busch-Bahnübergang.

Das Ziel, den Mitgliedern Tips, Anregungen und Ideen zu geben, wurde voll erreicht. Vermutlich wird in zwei Jahren ein nächster Modulwettbewerb folgen.

Weitere Infos unter www.spur-II.de

Martin Graf/IG Spur II/pr.

und Busse nicht fehlen. Ein großartiger Bildband, weiß-blaue Verkehrsgeschichte vom Feinsten!

Die Baureihe E 18

Von Brian Rampp. 37 6 S 21x297 mm, ca. 400 Abb., EUR 39,90. EK-Verlag, Freiburg.

In diesem neuen Buch über die E 18^e und E 182, den späteren Baureihen 118 der DB, 218 der DR und ÖBB-Reihen 1018/1118 werden nach einem Abriß zur Entwicklung elektrischer Schnellzugloks in Deutschland u.a. Technik und Bauart, die Entwicklung des Bestandes, die Einsatzgeschichte sowie der weitere Verbleib der E 18 bei DRB, DB, DR und ÖBB detailliert beschrieben. Mit ca. 400 Abbildungen, vornehmlich in schwarz/weiß, setzt das Buch zum Thema E 18^e und E 182 neue Maßstäbe. Das ist ein hervorragendes Grundlagenwerk über diese Altzeiterellok.

Videos

DB damals Teil 1: Der Süden

Video-Produktion: Creativ-Video. Laufzeit ca. 45 Minuten. EUR 15,50. EK-Verlag, 79027 Freiburg.

Dank der Begeisterung für sein Metier hat Anfang der siebziger Jahre der Eisenbahningenieur Ludwig Gackenholtz mit seiner Filmkamera ein interessantes Zeitdokument über die DB erstellt. Dabei gelang ihm als Insider ein eindrucksvoller Querschnitt durch die Zugförderung jener Jahre. Besonders die letzten Dampflok-hochburgen waren Ziel seiner Unternehmungen, so der Nordschwarzwald, wo die letzten ehemals preußischen Gattungen P 8 und T 18 ihre Dienste leisteten, aber auch die V 200 war noch auf den Rampen der Schwarzwaldbahn unterwegs. Im Raum Nürnberg bliesen die Loks der BR 64 und 86 ihre Dampfwickeln über inzwischen abgebauten Strecken. Auf der »Schiefen Ebene«

zeigte eindrucksvoll die BR 01 ihre Leistungsfähigkeit. Andere Stationen sind Craillshaus mit der Neubaudampfloks BR 23 und Ulm-Friedrichshafen, wo sich die 03 noch als edler Renner zeigt. Im südbayerischen Raum gehörten E 16, E 18, E 94 und E 44.5 zum vertrauten Bild. Aber auch E 19 und Vorauslokomotiven der E 10 wurden bei ihren Einsatzorten aufgesucht. Da gibt es traumhafte Ellokszenen zwischen Coburg und Lichtenfels sowie zwischen Lichtenfels und Freilassing-Berchtesgaden erfreuen den Ellokkfreund. Und schließlich bekommt man auch eine ganz seltene Szene mit einer Diesellok V 80 zu sehen. Das Video ist eine ganz großartige Filmdokumentation des echten Eisenbahnbetriebs vor einem Vierteljahrhundert.

Vom Schienenzeppelin zum ICE

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

Dieses Video widmet sich der Entwicklung des Schnellverkehrs in Deutschland. Bereits seit Ende der zwanziger Jahre experimentierte Franz Kruckenberg an seinem legendärem Schienenzeppelin, der 1930 die sagenhafte Geschwindigkeit von 230 km/h erreichte. Schon damals dokumentierte ein Kamerateam den Bau und die ersten Fahrten des Kruckenberg-Wagens. Das Video begeistert nach einer ICE-Einleitung vor allem durch die Vielzahl der historischen Filmszenen: »Fliegender Hamburger« in einer Wochenschau von 1933; Kruckenbergs Schienenzeppelin im Rohbau, auf Probefahrten und während seiner Rekordfahrt; SVT 137 »Fliegender Hamburger« (zweiteilig) und Bauart Leipzig (dreiteilig); Bau des »Fliegenden Hamburgers« bei der WUMAG in Görlitz; ET 11 im Jahr 1935 zwischen München und Stuttgart; Dampflok BR 61 vor dem Henschel-Wegmann-Zug; von MAN gebauter vierteiliger SVT Bauart Berlin; SVT 175 Görlitz vierteilig im DR-Nachkriegseinsatz und DR-Werksfilm; 1957 der DB VT 11 Trans-Europ-Express (TEE); schließlich 2000 die Triebwagenzüge ICE 3 und ICE T. Hochinteressantes

Video mit sensationellen Filmaufnahmen.

Eisenbahn Video-Kurier 55

Video-Produktion: CFT-Video, Berlin. Laufzeit ca. 58 Minuten, EUR 15,50. EK-Verlag, 79027 Freiburg.

18 201 in roten Lackierung; »Adler«-Zug im Frankenland unterwegs; 52 8075 zieht einen Staubgüterwagenganzzug über den Rennsteig; Altbau- und Neubaubtriebwagen der Berliner S-Bahn; DR 23 1019 wieder in Betrieb genommen; 35 1019 vor planmäßigem Regionalzug Gera-Saalfeld; die größte Ellok der Welt (IORE 101 der LKAB) in Deutschland für die Erzbahnen in Kiruna in Schweden gebaut sowie »Bahn-News« mit kurzen Filmberichten. Der schon traditionelle historische Rückblick zeigt Probefahrten mit einer Lok der BR 05. Das Video ist wie seine Vorgänger professionell gemacht und vom Inhalt her vielseitig und interessant.

Eisenbahn Video-Kurier 56

Produktion: CFT-Video, Berlin. Laufzeit ca. 58 Minuten. EUR 15,50. EK-Verlag, 79027 Freiburg.

Frankfurt-Köln mit ICE 3 in Betrieb; 44 1486 vor Güterzug Staßfurt-Arnstadt (mit Morgenabfahrt im Nebel und später bei Sonnenschein mit rasant donnernden Auspuffschlägen); neue Straßenbahn-Niederflurwagen in der westfranzösischen Großstadt Nantes; Dampfzug des Bayerischen Eisenbahnmuseums in Nördlingen; 41 1285 im Pegnitztal bei ihrer letzten Fahrt; Abriß des Lehrter-S-Bahnhofs in Berlin; mit einer T 16 über den mittleren Rennsteig; 25 Jahre Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen (Sonderzüge auf der Ruhrthalbahn); Festival der Eisenbahn in Nürnberg (mit Fahrzeugparade); 125 Jahre Pegnitztalbahn (mit Fahrzeugparade in Hersbruck); der neue ET 428 ersetzt als Regionalzug in Oberbayern die lokbespannten Züge Murnau-Oberammergau (mit von E 69 gezogenem historischem Zug) sowie »Bahn-News« mit kurzen Filmberichten. Im historischen Rückblick ein Amateurfilm von der BR 01 im Plandienst. Wie immer ein interessantes, gut gemachtes Videomagazin von der Eisenbahn.

Rechts: ArGe Eb., Königslutter: Schauanlage in Dortmund. Beachtenswert sind die mit Fotos erstellten Halreliefhäuser.

Unten: MEC Radebeul: Im Bahnhof Kötzschenbroda der Clubanlage beginnt die Zahradbahnstrecke.



Modelleisenbahnclub Radebeul - Kötzschenbroda e.V.

»Fährt dieser Zug nach Kötzschenbroda?« Nein, das nicht, aber die Züge des Modelleisenbahnclubs Radebeul Kötzschenbroda e. V. fahren wieder von Sonnabend 15.11. bis Sonntag 23.11.2003 im Vereinshaus Radebeul-Kötzschenbroda. Die Ausstellung erstreckte sich über drei Etagen. Es dominiert heimatliches Kolorit. So wird die Demonstrationsanlage aus der Eisenbahngeschichte links und rechts der Magistrale Dresden-Decin in einem größeren Ausstellungsraum gezeigt. Damit können mehr Besucher und in einer angenehmeren Atmosphäre die Parade der kleinen Züge erleben. Im Erdgeschoß des Vereinshauses ist eine LGB-Anlage zu sehen. Auch die große H0-Clubanlage wird wie auch eine H0e-Anlage mit vielfältigen Zugbetrieb erneut das Interesse der großen und kleinen Zuschauer finden. Die Ausstellung findet statt im Vereinshaus Radebeul, Dr. Külz-Straße 4. Öffnungszeiten: Mo bis Fr von 16.00 bis 18.00 Uhr; Sa, So und feiertags (Bußtag) 10.00 bis 18.00 Uhr

Fahrverbindung: Straßenbahn Linie 4 Richtung Radebeul West zur Haltestelle Dr.-Külz-Straße. Parkplätze im Hof und auf dem angrenzenden Straßennetz vorhanden.

Kontakte: Modelleisenbahnclub Radebeul-Kötzschenbroda e.V., Vereinshaus Radebeul, Dr.-Külz-Str. 4, 01445 Radebeul. Hans-Peter Klein, Telefon: 0172-3666337; Telefax: 0351-8305407. Internet: www.mec-radebeul.de



Arbeitsgemeinschaft Eisenbahn Königslutter

»HSB on Tour 2003« machte Station im Dortmunder Westfalenpark. Am 24.+25.5.2003 stand die bunte Budenstadt direkt am Haupteingang zum Park. Attraktion war auch hier wieder die über einhundert Jahre alte Dampflok mit der Nummer 13. Sie empfing die Besucher dampfend und mit einem typischen Pfiff. Die Harzer Schmalspurbahnen aus Wernigerode wollten auf diese Weise auf die Einmaligkeit und die Faszination der Harzer Dampfisenbahn und des gesamten Harzes aufmerksam machen.

Die Arbeitsgemeinschaft Eisenbahn aus Königslutter war mit ihrer neuen 9x3 m großen LGB-Modulanlage vertreten. Sie zeigte einen typischen Harzer Schmalspurverkehr rund

um den HSB Bahnhof Drei-Annen-Hohne. Hans-Georg Saffert und die anderen Mitglieder der ARGE Eisenbahn mußten viele Fragen über die Bahnen im Harz beantworten.

Insgesamt drei Tage dauerte der Aufenthalt in Dortmund. Mit einem PKW, einem Kombi und einem Anhänger voll Material waren vier Mitglieder der ARGE Eisenbahn nach Dortmund gereist. Das eine solche Veranstaltung auch Kraft kostet, haben alle schnell gemerkt.

Kontakte: Arbeitsgemeinschaft Eisenbahn Königslutter am Elm

Hans-Georg Saffert,
Hassestraße 4, 38154 Königslutter.

Telefon: 05353/1666.

e-mail: H-G.Saffert@t-online.de

2. »Modellbau Bodensee«

Die 2. »Modellbau Bodensee« findet vom 31.10. bis 2.11. 2003 statt. Im vergangenen Jahr haben 187 Aussteller, Clubs und Vereine teilgenommen. Die Ausstellung für Modellbahnen und Modellsport in Friedrichshafen am Bodensee ist für Groß- und Kleinserienanbieter, Clubs und Vereine konzipiert, alle Sparten des Modellbaus vorzustellen. Dabei profitieren Aussteller und Besucher von der klar strukturierten Präsentation der Ausstellungsbereiche Modelleisenbahnen, Auto-, Flug- und Schiffsmodellbau, Karton- und Plastikmodellbau. Diese teilen sich aussteller- und besucherfreundlich in den Messehallen A2 bis A6 auf und werden ausschließlich mit einem qualitativ guten Fachhandelsangebot bereichert. Die Modellbau Bodensee vermittelt darüber hinaus die Faszination, die das Hobby Modellbau auf alle Altersgruppen ausübt, durch beeindruckende

Vorfürhrungen in den Messehallen, außerhalb auf dem Messesee und auf dem Flugplatz. Sorgfältig ausgewählte Modellbahnanlagen, eine Sonderschau »Echtdampf« und die Präsentation historischer Schiffsmodelle werden bei der Modellbau Bodensee zu sehen sein. Direkt neben dem Messengelände vor der imposanten Kulisse der Zeppelinhalle und des Flugplatzes Friedrichshafen werden die Stars des Jahres vom Jet bis zum Segelflugmodell bei der gleichnamigen Flugschau unter der Regie der Fachzeitschrift FMT atemberaubende Flugeinlagen vorführen. Clubs bringen in jeder Modellbausperte viel Engagement ein, stellen die Vereinsarbeit vor, präsentieren beispielhafte Anlagen und Ausstellungsstücke, laden zu Workshops ein und bieten fachlichen Rat zum Hobby. Weitere Informationen unter www.modellbau-bodensee.de Messe Sinsheim/pr.



21. Internationale Modellbahn- Ausstellung

3.-7.12.2003
Neue Messe München

Mittwoch bis Freitag 10 Uhr - 18 Uhr
Samstag + Sonntag 9 Uhr - 18 Uhr

Herzlich willkommen zur weltweit grössten
Modellbahn-Ausstellung in diesem Jahr!

Mit über 150 Ausstellern. Dabei sind alle Markt-
führer und rund 130 Kleinserien-Hersteller.

Die schönsten Schauanlagen aus 4 Nationen!

www.intmodellbahn.de

GHM

Your Fair Partner

Eine Veranstaltung der
GHM Gesellschaft für
Handwerksmessen mbH
im Rahmen der Heim +
Handwerk

Organisation und Infos:
avanti - Ideen für Messen
Wolfgang Nagel
Postfach 1130
74871 Sinsheim
Telefax (07261) 9 45 12 50
eMail: avanti-WN@t-online.de

Ermässigungs-Gutschein

gegen Vorlage dieses vollständig gut lesbar
ausgefüllten Coupons erhalten Sie an den
Tageskassen eine ermässigte Eintrittskarte
zum Preis von EUR 8,- statt EUR 10,-

Name: _____

Vorname: _____

Straße: _____

PLZ: _____

Ort: _____

Dieser Coupon kann beliebig oft kopiert
werden.



HAINES 98

POMME

RCW
Dodge