

4,- DM

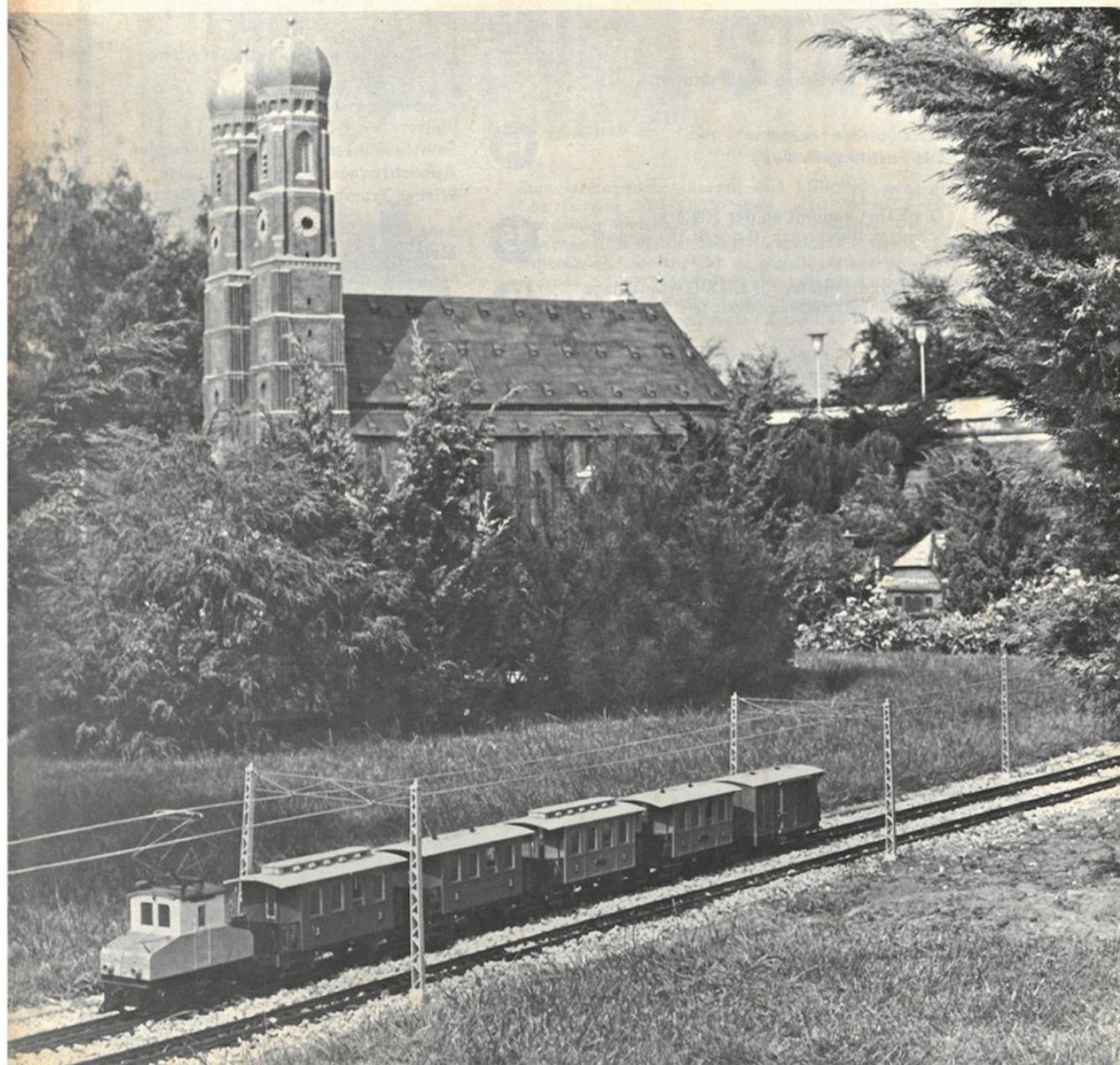


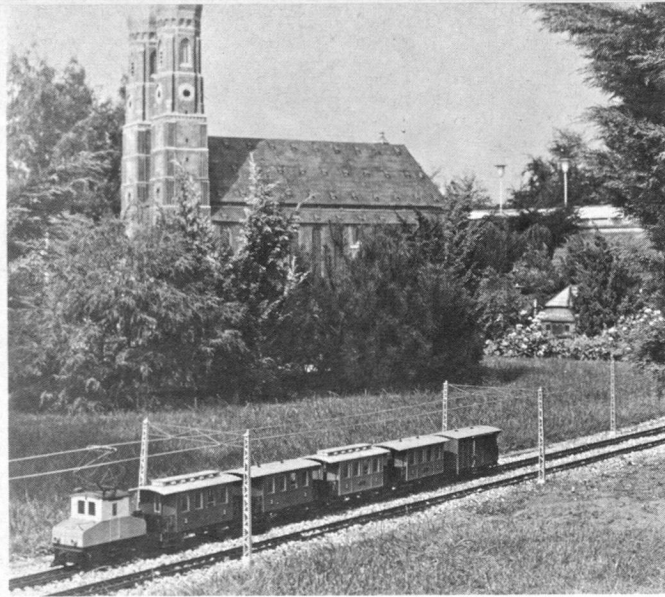
# Depesche

Doppelheft 19/20

DIE ZEITSCHRIFT FÜR EISENBAHN-FREUNDE

... AUS NÜRNBERG





TITELFOTO

Wer München kennt, wird sich hier schon wundern, weil er noch nie gesehen hat, daß in der Nähe der Frauenkirche eine Schmalspurbahn fährt. Das gibt es aber wirklich. Allerdings nicht in München, sondern in der Nähe von Düsseldorf. Dort steht diese Frauenkirche im Maßstab 1:25 und die Bahn ist - natürlich - ein LGB-Zug. Lesen Sie dazu unsere Reportage von „Minidomm“ (auf den Seiten 4 - 8), wo es eine ganz große LGB-Freianlage gibt und viele andere prächtige Modelle anderer bekannter Bauten.

## THEMEN DIESER AUSGABE

- |   |  |
|---|--|
| <p><b>1</b> Seite 3:<br/><b>NEU: „START“</b><br/>Die Packung für den LGB-Anfang</p> <p><b>2</b> Seite 4 - 8:<br/><b>Die LGB fährt auch in Minidomm</b></p> <p><b>3</b> Seite 9:<br/>Besuch bei den Nachbarn:<br/><b>Die Festiniog-Railway</b></p> <p><b>4</b> Seite 10 - 11:<br/><b>Die Fahrt beginnt an der Riviera</b><br/>Schmalspurbahn Nizza - Digne ist 151 km lang</p> <p><b>5</b> Seite 12 - 15:<br/><b>100 Quadratmeter für LGB-Gartenanlage</b><br/>Interessante Unterbaumethode für 120 Meter Gleise</p> <p><b>6</b> Seite 16:<br/>Wenn Sie mal in Mühlhausen sind:<br/><b>Französisches Eisenbahn-Museum</b></p> <p><b>7</b> Seite 17 - 20:<br/>Im Mittelpunkt des Interesses:<br/><b>Pinzgauer Bahn und die LGB</b></p> <p><b>8</b> Seite 21:<br/><b>LGB-Lok von innen betrachtet</b><br/>Was von privaten Getriebeinspektionen zu halten ist</p> <p><b>9</b> Seite 22 - 23:<br/><b>Kleine Kinder spielen gern . . .</b><br/>Steckbriefe aller LGB-Loks</p> <p><b>10</b> Seite 24 - 25:<br/>Die große Lok-Tabelle:<br/><b>LGB-Loks - techn. Angaben u. Zugleistungen</b></p> <p><b>11</b> Seite 26 - 27:<br/>Neu bei der Zillertalbahn:<br/><b>Der Hobby-Zug</b></p> | <p><b>12</b> Seite 28 - 29:<br/>Aus der Werkstatt unserer Leser:<br/><b>4 Meterspur-Güterwagen</b></p> <p><b>13</b> Seite 30 - 34:<br/>Es war einmal . . .<br/><b>Die Barytbahn von Bad Lauterberg</b></p> <p><b>14</b> Seite 35 - 37:<br/>Aus der Werkstatt unserer Leser:<br/><b>Westernlok + Speisewagen</b><br/><b>Selbstgebaute gedeckter Güterwagen</b><br/><b>Aussichtswagen für Touristenzüge</b><br/><b>Wiener Trambahnwagen und Elektrolok</b></p> <p><b>15</b> Seite 38:<br/><b>Meldungen + Notizen</b></p> <p><b>16</b> Seite 39:<br/>Von einem dänischen LGB-Freund entwickelt:<br/><b>Gleisbettungen aus Beton</b></p> <p><b>17</b> Seite 40 - 41:<br/>Nachricht aus Italien:<br/><b>Die LGB fährt in den Bergen von Trient</b></p> <p><b>18</b> Seite 42:<br/>Aus unserem Lok-Archiv:<br/><b>4 Dampfloks - 4 versch. Spurweiten</b></p> <p><b>19</b> Seite 43:<br/><b>Neu: LGB-Poster</b><br/><b>Pressestimmen '73 zur LGB</b></p> <p><b>20</b> Seite 44:<br/><b>Nachrichten - gut und schlecht</b></p> <p><b>21</b> Seite 45 - 47:<br/><b>Silvesterfahrt zur Zillertalbahn</b><br/><b>In eigener Sache</b><br/><b>Für Sie gelesen . . .</b></p> <p><b>22</b> Seite 48:<br/><b>Blick in andere Länder</b></p> |
|---|--|

# LGB-Depesche

**Herausgeber + Vertrieb:** Ernst Paul Lehmann Patentwerk, D-8500 Nürnberg, Saganer Str. 2 - 4. - Tel. (0911) 83 40 21.\*

**Chefredaktion:** Horst Rabsilber (DJV), D-8801 Leutershausen, Rangaustr. 17. - Tel. (09 823) 574 und 257.

**Ständige Mitarbeiter:** Willi Gandelau, Köln (Modelleisenbahn-Freunde Köln e. V.). - Otto O. Kurbjuweit, Nienburg (Deutscher Eisenbahn-Verein Bruchhausen-Vilsen).

**Offsetdruck + Gesamtherstellung:** Fritz Majer & Sohn, D-8801 Leutershausen, Industriestr. 3. - Tel. (09 823) 257.

Nr. 19/20

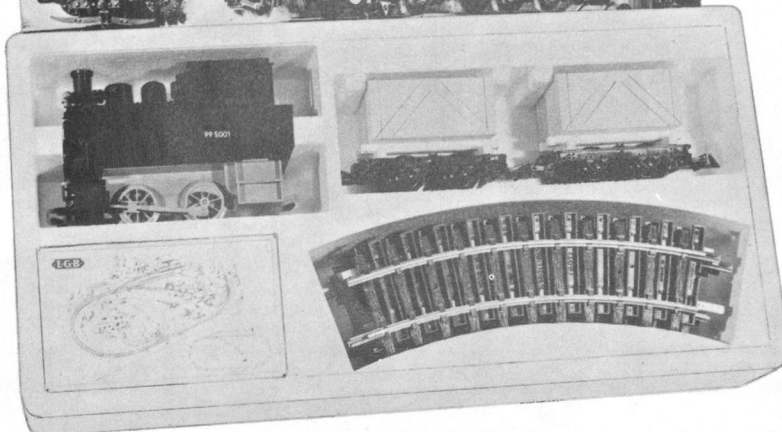
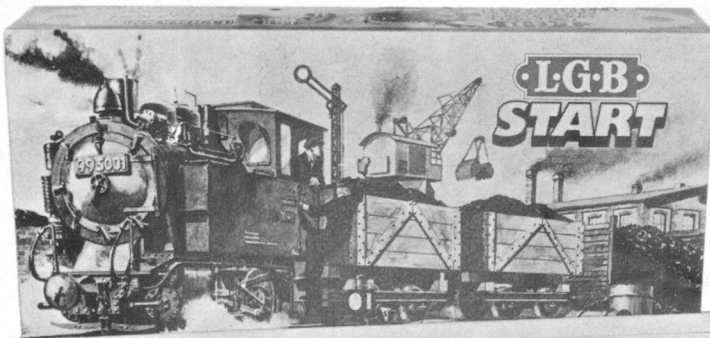
1973

Die Zeitschrift für Eisenbahnfreunde

**Anzeigenverwaltung:** Fritz Majer & Sohn, D-8801 Leutershausen, Postfach 7. - Tel. (09 823) 257.

„LGB-Depesche“ erscheint viermal im Jahr. - Erhältlich in allen Modellbahn-Fachgeschäften u. beim LGB-Werk E. P. Lehmann, Nürnberg.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte u. Bilder haftet die Redaktion nicht. - Mit Namen gezeichnete Beiträge geben die Meinung des Autors wieder und nicht unbedingt die der Redaktion. - Nachdruck, auch auszugsweise, ist nur mit Zustimmung der Redaktion gestattet. - Alle Rechte vorbehalten. - Printed in W.-Germany.



... und auch schon zu haben:

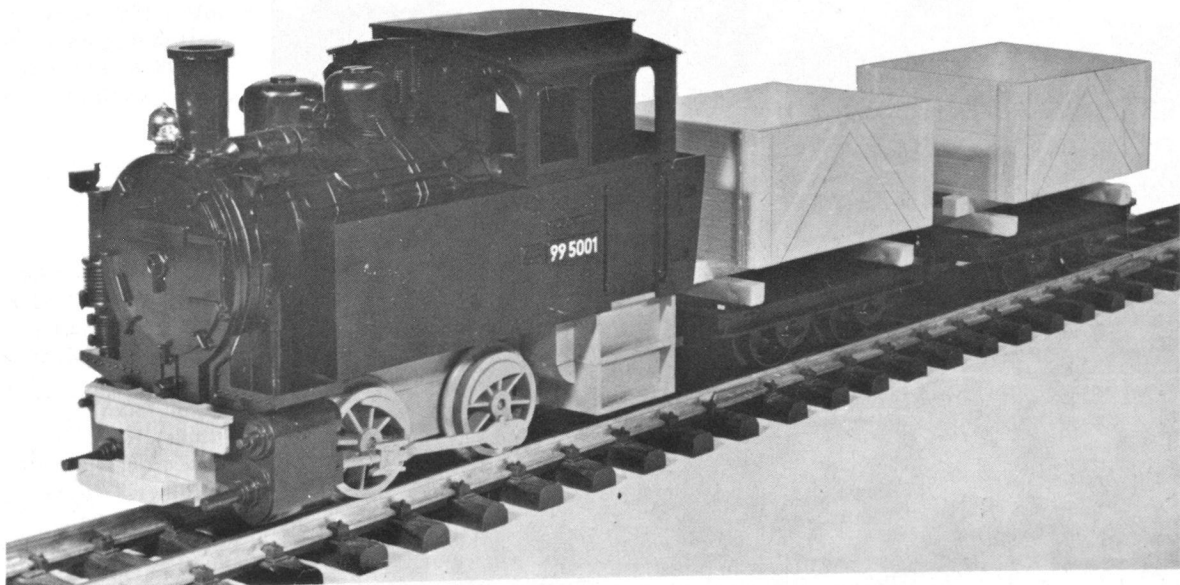
# START

Die Packung für den LGB-Anfang mit der netten Batterie-Lok

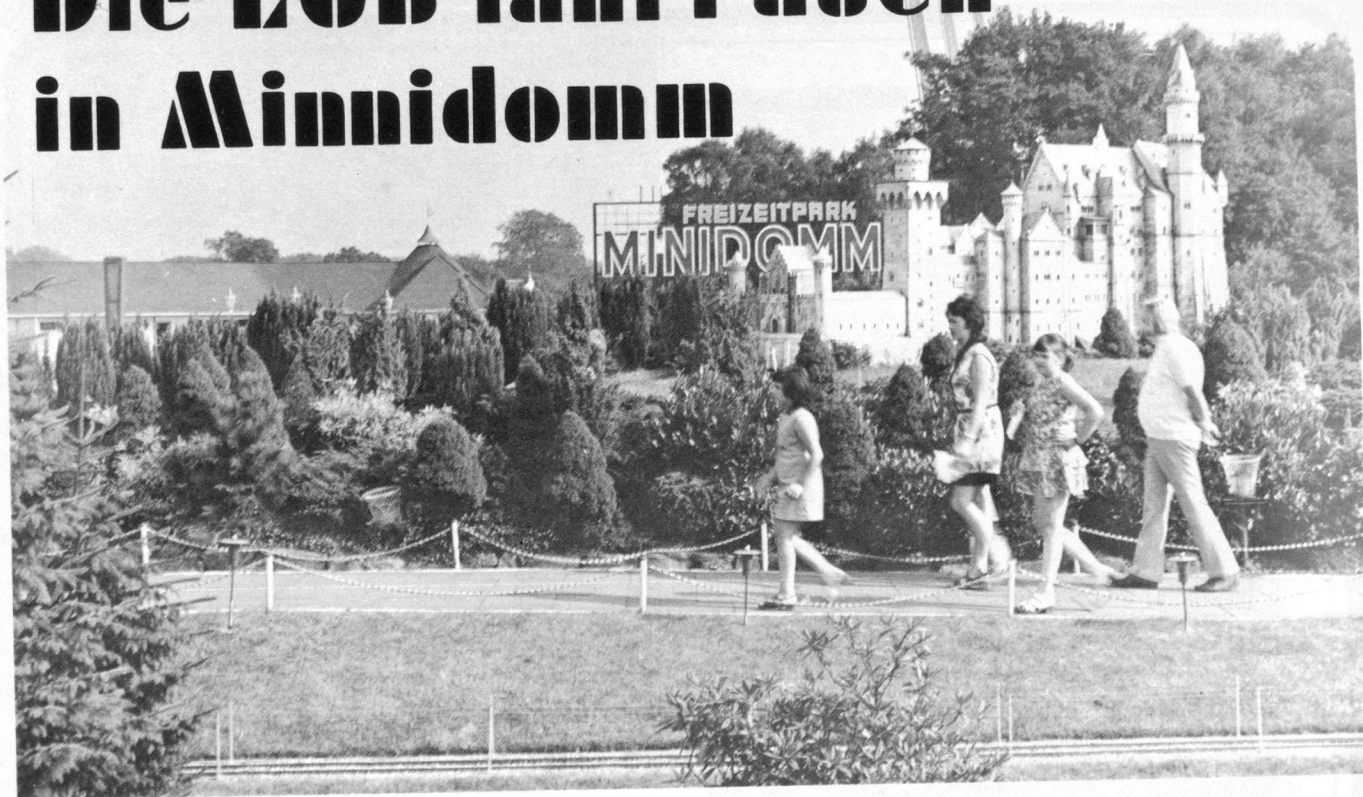


Zum Weihnachtsfest kommt vom LGB-Werk noch eine Überraschung ins Haus, verehrte Leser! Für alle Freunde der großen Modellbahn, die ein „einschlägiges“ Geschenk brauchen oder die sich selbst noch nicht zur eigenen LGB entschließen konnten, gibt es nun die preiswerte Anfangspackung „START“. Sie enthält eine Lok mit Batterieantrieb (zwei 1,5-Volt-Monozellen), zwei zweiachsige Grubenloren und zwölf Messing-Bogengleise für den 1,25-Meter-Kreis.

Das große Vorbild dieser zweiachsigen LGB-Batterielok - die es später auch als Modellok für Trafo-Betrieb geben wird - ist eine B-Tenderlok der ehem. Spremberger Stadtbahn. Sie kam später zur Harzquerbahn der Deutschen Reichsbahn, wo sie die Betriebsnummer 99 5001 erhielt. Inzwischen ist sie aus dem Betrieb gezogen. Diese kleine, sehr kompakt aussehende Dampflokomotive der Meterspur ist 1925 von Borsig mit der Fabrik-Nr. 11 870 gebaut worden.

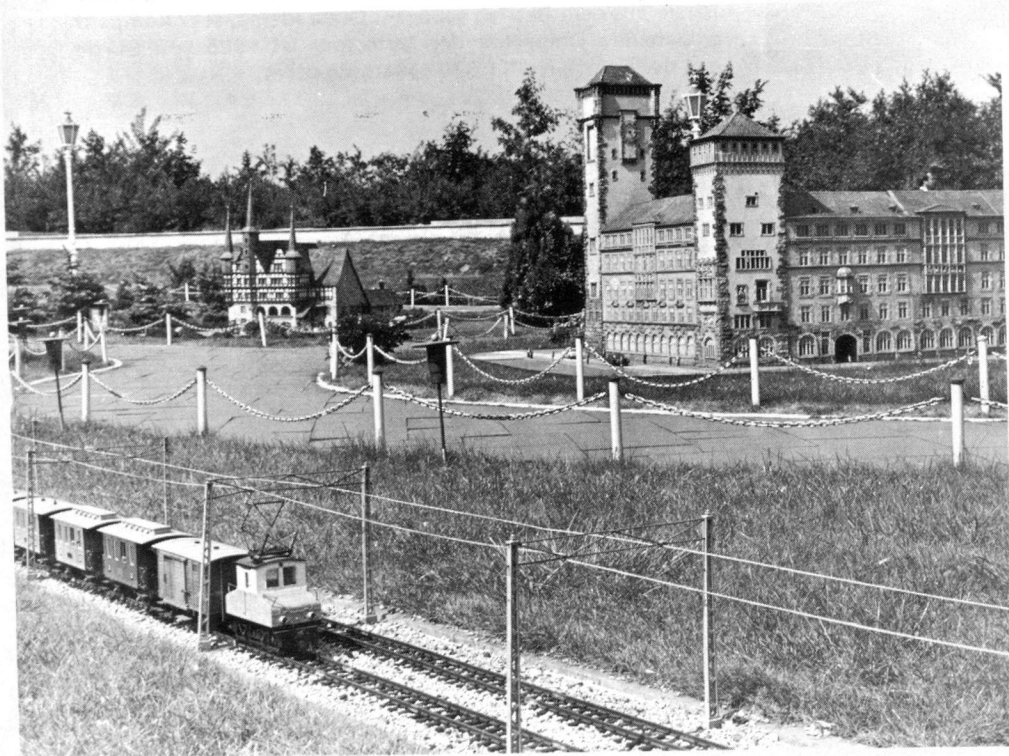


# Die LGB fährt auch in Minidomm



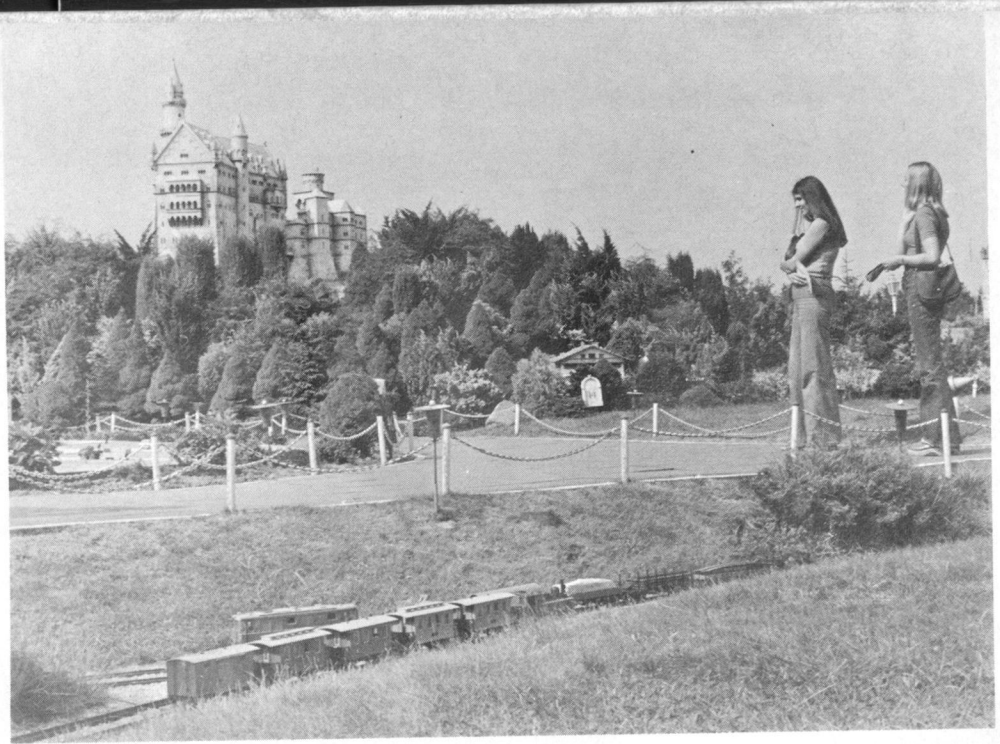
Dort, wo sich bei Düsseldorf-Breitscheid die Autobahnen Köln - Hannover und Düsseldorf - Essen kreuzen, liegt „Minidomm“. Auf 120 000 Quadratmetern Fläche wurde hier im Laufe vieler Jahre eine Miniaturwelt geschaffen, die mit nicht nachlassender Anziehungskraft täglich viele Menschen jeden Alters anlockt. Minidomm - das ist eine in die grüne Landschaft hineingesetzte Sammlung der schönsten und berühmtesten Bauwerke Deutschlands. Hier findet man in Miniaturausführung 100 Modelle - vom Bamberger Dom über Bauernhöfe der deutschen Lande und das Kloster Ettal, den Stadtkern von Rothenburg ob der Tauber, die Dortmunder Westfalahalle und

die Wartburg bis zum Hafen von Bremerhaven. Die Bauwerke sind alle in der eigenen Werkstatt hergestellt worden, und zwar einheitlich im Verkleinerungsmaßstab 1:25. Selbstverständlich darf in dieser Miniwelt auch eine Eisenbahn nicht fehlen. So durchziehen darum rd. 5500 Meter Gleise das Minidomm-Gelände, wetterfest verlegt auf richtigem Schotterbett. Auf ihnen fahren von früh bis spät bei jedem Wetter LGB-Personen- und -Güterzüge verschiedenster Zusammenstellungen zur großen Freude der alten und jungen Besucher. Minidomm ist damit unter den Augen der Öffentlichkeit eine Art Dauertestgelände für LGB-Fahrzeuge geworden.

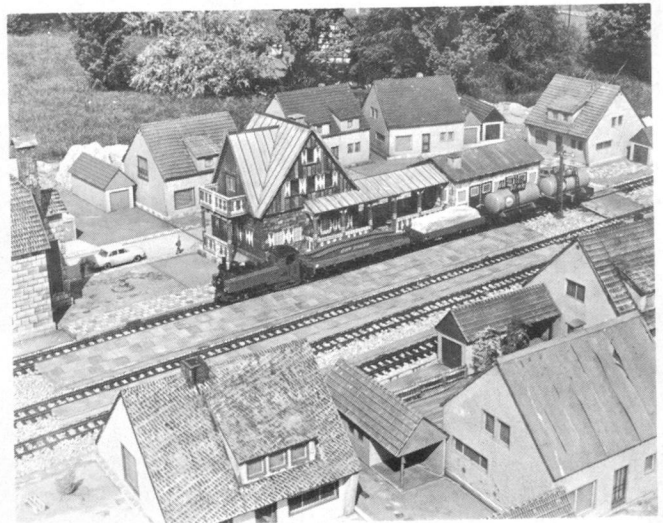
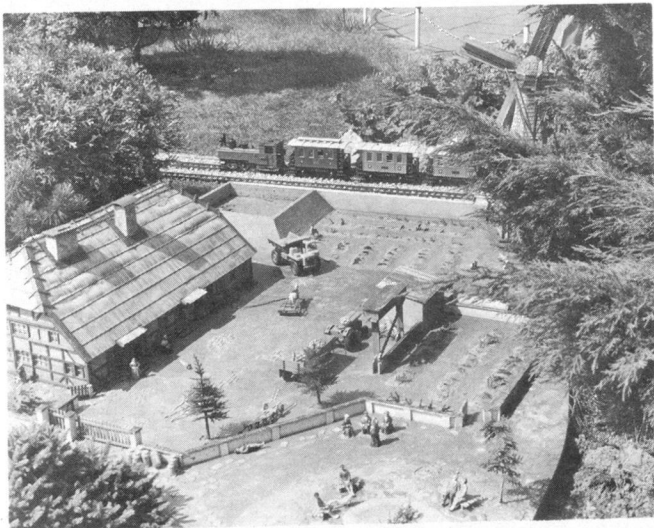


Auf dieser zweigleisigen Strecke in Minidomm gibt es Oberleitungsbetrieb. Hier fahren LGB-Züge mit den zweiachsigen E-Loks der Bahn Mixnitz - St. Erhard (links). Rechts oben im Bild das großartige Modell des „Römers“ in Frankfurt/M. (Nr. 31), links im Hintergrund das Fachwerk-Rathaus in Duderstadt (Nr. 32), beides aus Richtung Ulmer Münster (Nr. 36) aufgenommen.

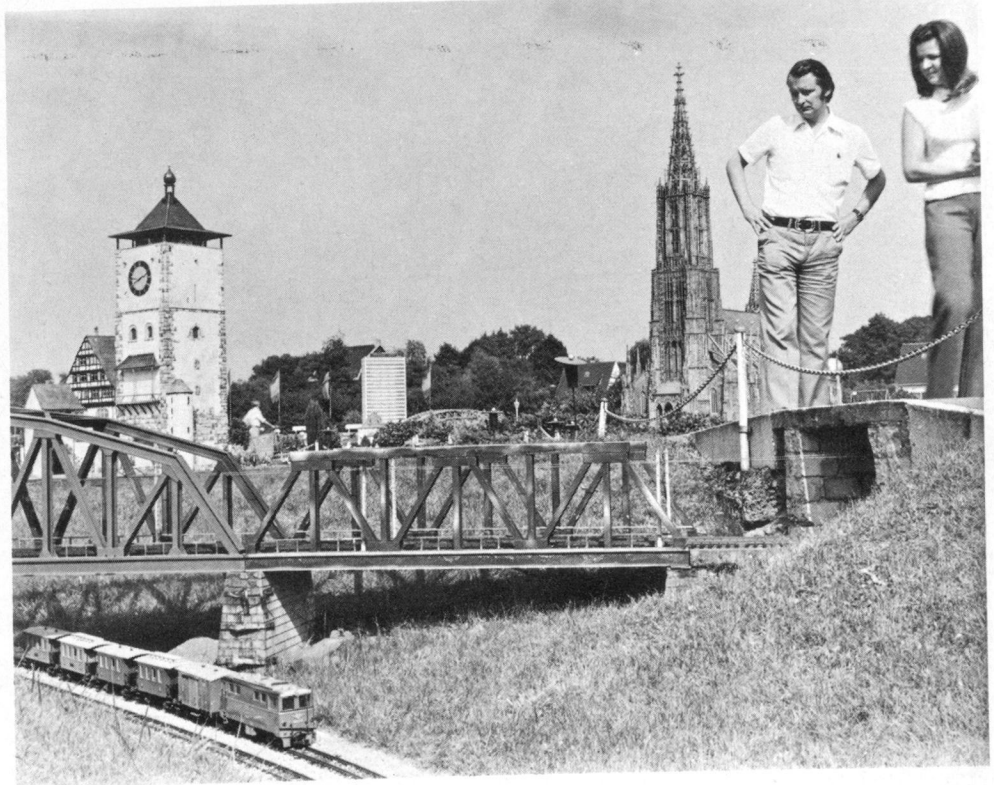
Hier kommen zwei Gleis-  
strecken zusammen und  
zwei LGB-Züge begegnen  
sich (rechts): ein Personen-  
zug mit der Zillertal-Lok  
und ein Güterzug mit der  
ÖBB-2095. Links oben, auf  
einem kleinen Hügel Schloß  
Neuschwanstein.



Dieses Niedersachsengelöft  
aus dem Vierländer-Gebiet  
(Nr. 88) liegt direkt an einer  
zweigleisigen Bahnstrecke  
(unten), auf der gerade ein  
LGB-Personenzug mit der  
Steyrtal-Lok vorbeifährt.

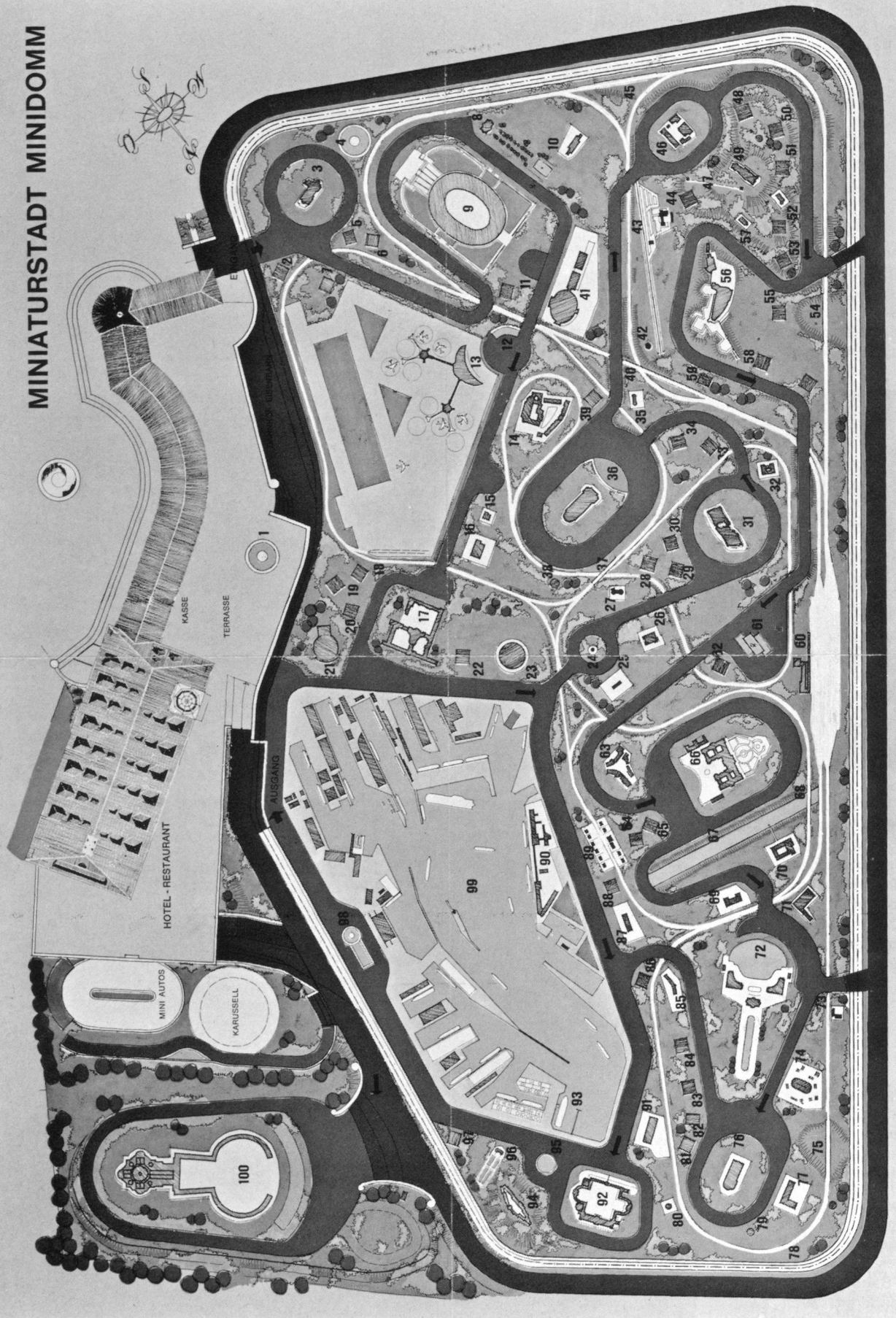


Direkt gegenüber der Bremer  
Kolumbus Kojen im großen  
Minidom-Hafen liegt eine  
moderne Siedlung (Nr. 89) mit  
mehrgleisigem Bahnhof (oben  
rechts). Vor dem Oldtimer-  
Bahnhofsgebäude hält gerade  
ein kleiner LGB-Güterzug mit  
Dampflok.

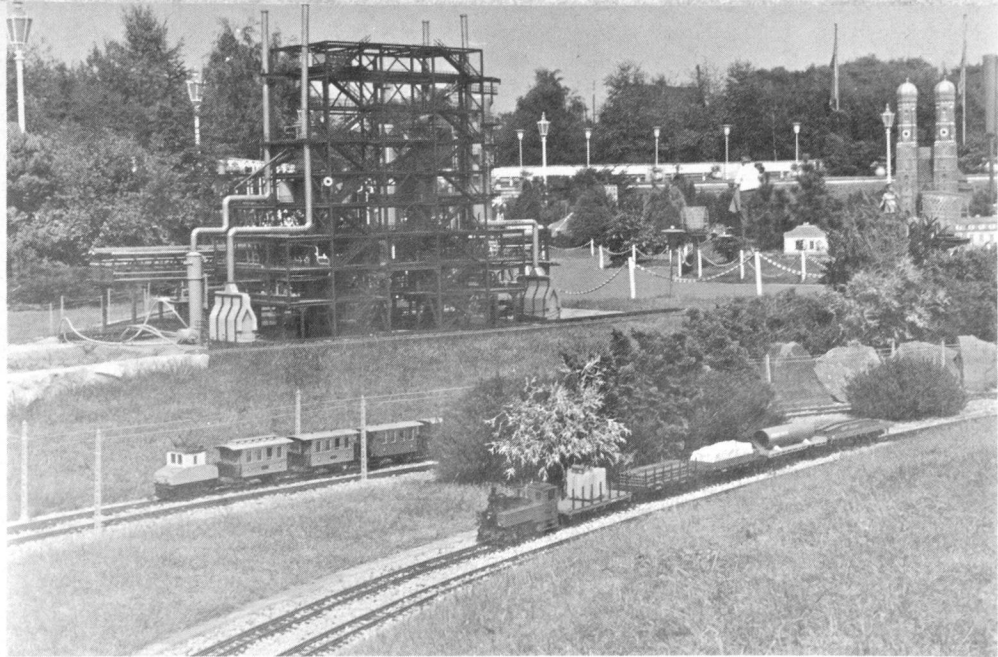


Voller Interesse beobachten  
hier zwei Minidom-Besucher  
(rechts), wie ein LGB-  
Personenzug mit der ÖBB-  
Diesellok 2095 unter einer  
langen Bahnbrücke (Nr. 40)  
einer anderen, auch zweigleisigen  
Strecke hindurchfährt. Rechts  
hinten das prächtige Modell  
des Ulmer Münsters (Nr. 36).

# MINIATURSTADT MINIDOMM



Hier laufen zwei zweigleisige Bahnstrecken ganz dicht nebeneinander her (rechts). Auf der Oberleitungsstrecke ist ein LGB-Personenzug mit der E-Lok Mixnitz-St. Erhard zum großen Bahnhof unterwegs und vorne strebt ein Güterzug mit einer LGB-Dampflokomotive ferneren Zielen zu. Links hinter der Oberleitungsstrecke eine Creek-Anlage (Nr. 70).



Dieser große Plan links zeigt die ganze, 120 000 Quadratmeter große Minidomm-Anlage. Auf unserer Reproduktion des doppelt so großen, mehrfarbigen Originalplanes, der dem 24seitigen Führer durch die Miniaturstadt beiliegt, haben wir die ausgedehnten Bahnstrecken, auf denen LGB-Züge fahren, durch eine starke weiße Linie hervorgehoben. Für die LGB-Strecken sind insgesamt über 5 000 Meter Gleise verlegt worden. Die LGB-Züge fahren praktisch Tag für Tag ununterbrochen während der Öffnungszeiten und sind damit einmaligen Dauerbelastungen ausgesetzt. Die Zahlen im Geländeplan bezeichnen die einzelnen Modelle. Zum besseren Auffinden unserer Bildmotive haben wir sie auch in den Bildtexten entsprechend vermerkt.



Vom Hotel-Restaurant oberhalb der Terrasse kann man das ganze weite Gelände von Minidomm mit seinen gepflegten Grünanlagen und Wegen überblicken. Unser Bild Mitte rechts zeigt den südwestlichen Teil von Minidomm. Vorne der Flughafen (Nr. 13), im rechten Bildteil das Ulmer Münster (Nr. 36).



Das größte Einzelmodell in Minidomm ist der Hafen von Bremerhaven, untergebracht auf rd. 8 000 Quadratmeter Fläche. Unser Foto rechts zeigt den östlichen Hafenteil. Im Hafenbereich fährt keine LGB, denn er ist in einem anderen Maßstab gebaut.



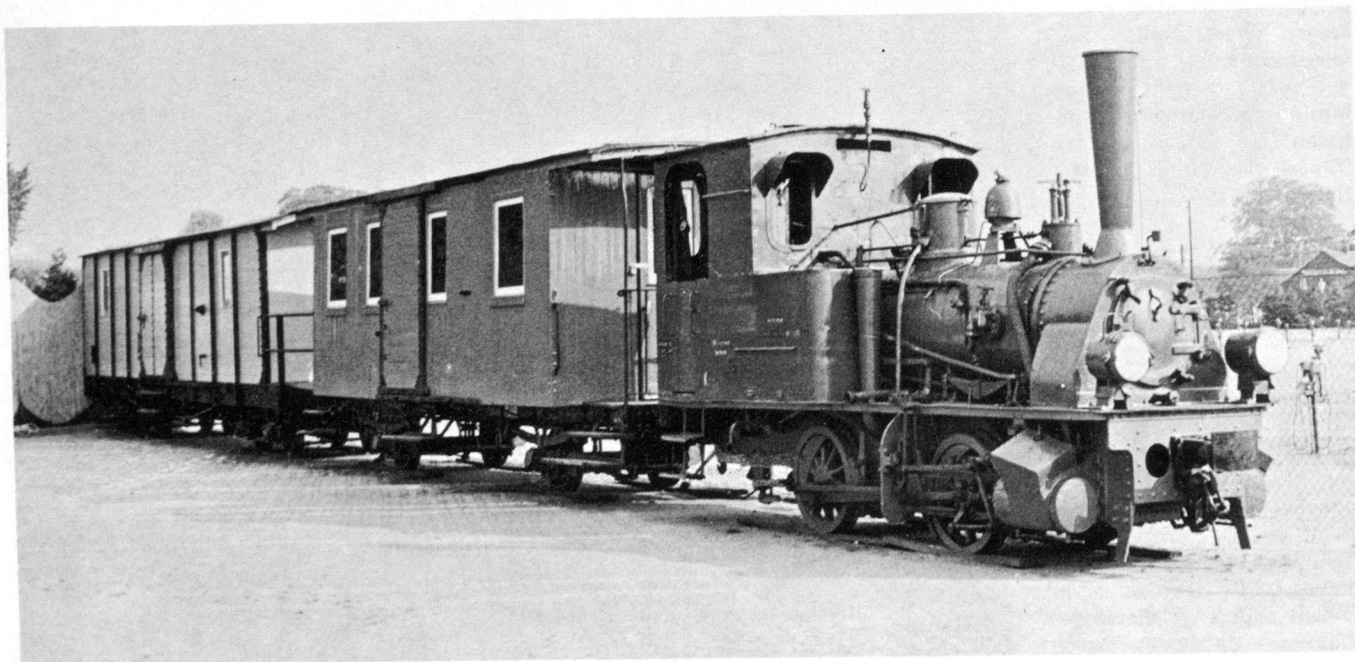
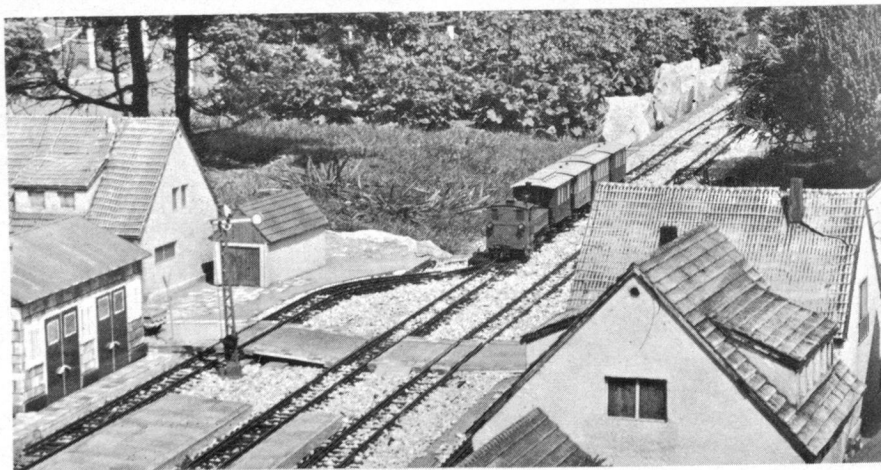
Auf einer zweigleisigen Strecke in der Nähe des Hafens begegnen sich zwei LGB-Züge (links). Ein Güterzug mit der ÖBB-Diesellok 2095 und ein Personenzug mit der grün-schwarzen Dampflok der Waldenburger Bahn. Im Hintergrund das große Modell des Mannesmann-Hochhauses in Düsseldorf (Nr. 25).

In Minidom gibt es auch einige nette, „direkte“ LGB-Fotomotive, wie dieser Ausschnitt hier (unten), auf dem ein Personenzug mit Dampflok in einen Bahnhof einfährt.

An vielen anderen Stellen der langen Bahnstrecken hat's der Fotograf nicht so leicht, wenn er LGB und Minidom-Modelle interessant im Bild verbinden will, denn die - naturgetreu auf Schotter verlegten - Gleise führen nur selten unmittelbar an den Gebäudemodellen vorbei.

Eine große Bahn kann man in Minidom jetzt auch sehen. Derzeit steht diese Oldtimer-Schmalspur-Dampflok mit ihren beiden Wagen (unten) noch etwas abseits ohne Gleise, da sie ihren endgültigen Platz noch nicht gefunden hat.

Die Lok der Meterspur stammt von der Deutschen Reichsbahn der DDR. Diese kleine zweiachsige Dampflok ist wohl die 99 5605 der ehem. Franzburger Kreisbahnen in Pommern und damit eine Schwester der vor dem LGB-Werk in Nürnberg aufgestellten Lok.







Besuch bei den Nachbarn:

## Die Festiniog Railway

Britische Eisenbahnfreunde  
retteten  
eine Kleinbahn

England ist bekanntlich ein Land der Tradition, und so nimmt es nicht wunder, daß es auch dort eine Bewegung von Eisenbahn-Enthusiasten gibt, die es sich zur Aufgabe gemacht haben, eine zur Stilllegung verurteilte Kleinbahn - die „Festiniog Railway“ in Nord-Wales - vor ihrem sicheren Tode zu retten und ihre „Wiederauf-erstehung“ zu inszenieren.

Nun ist aber diese Festiniog Railway keine „gewöhnliche“ Kleinbahn, die man auch woanders in der Welt finden könnte, nein, es ist die älteste Schmalspurbahn überhaupt, die in der Welt für den Personenverkehr gebaut worden war. Da sie über diesen Ruhm hinaus in der glücklichen Lage ist, eine der schönsten Landschaften von Nord-Wales zu durchstreifen und somit einen besonderen Dienst am Touristenverkehr zu erfüllen hat, war das Bestreben nach Erhaltung dieser Bahn immerhin recht verständlich.

Ursprünglich war die Festiniog Railway zu dem Zwecke erbaut worden - das war im Jahre 1863 -, um die Schiefer von den Festiniog'schen Steinbrüchen nach dem kleinen Hafen Port Madoc zu transportieren. Um diese Aufgabe zu erfüllen, mußte sie über wildromantische Hügel mit Steigungen und Gefällen geführt werden, denn es galt, einen Höhenunterschied von rd. 200 Metern zu überwinden, so daß die durchschnittliche Neigung rd. 1,1% beträgt.

Als die British Railways aus Rationalisierungsgründen den Entschluß fassen mußten, auch diese von ihren Freunden sehr geliebte Kleinbahn stillzulegen, wurde im Jahre 1951 die „Festiniog Railway Society“ gegründet, eine Liebhaber-Vereinigung, die in ihren Satzungen festlegte, daß die Bahn unter allen Umständen zu erhalten und - wenn nötig - auf eigene Rechnung weiter in Betrieb zu lassen sei.

So schnell ging das freilich nicht und so mußte die Kleinbahn tatsächlich erst einmal schlafen gehen, bis Geldmittel vorhanden, die Verhandlungen mit dem Verkehrsministerium geführt und die entsprechenden neuen Konzessionen erteilt waren. Das hatte mehrere Jahre gedauert und während dieser langen Zeit waren Anlagen und Fahrzeuge naturgemäß so gut wie ohne Wartung geblieben. Im September 1954 konnte endlich mit den Restaurierungsarbeiten begonnen werden. Mit Hilfe der wenigen noch verfügbaren Angestellten fingen die Mitglieder dieser „Rettungs-Organisation“ in unzähligen freiwilligen Arbeitsstunden an, zu-

nächst die Gleise von einem fast undurchdringlich gewordenen Unkrautgestrüpp zu befreien und die Schwellen, wo es erforderlich war, durch neue zu ersetzen, die Fahrzeuge zu überholen, neu zu lackieren und schließlich auch die noch aus dem Jahre 1863 stammende Lokomotive „Prince“ wieder in Gang zu bringen. Glücklicherweise hatte man für diese einen neuen Kessel erwerben können, der noch kurz vor der Stilllegung geliefert worden war.

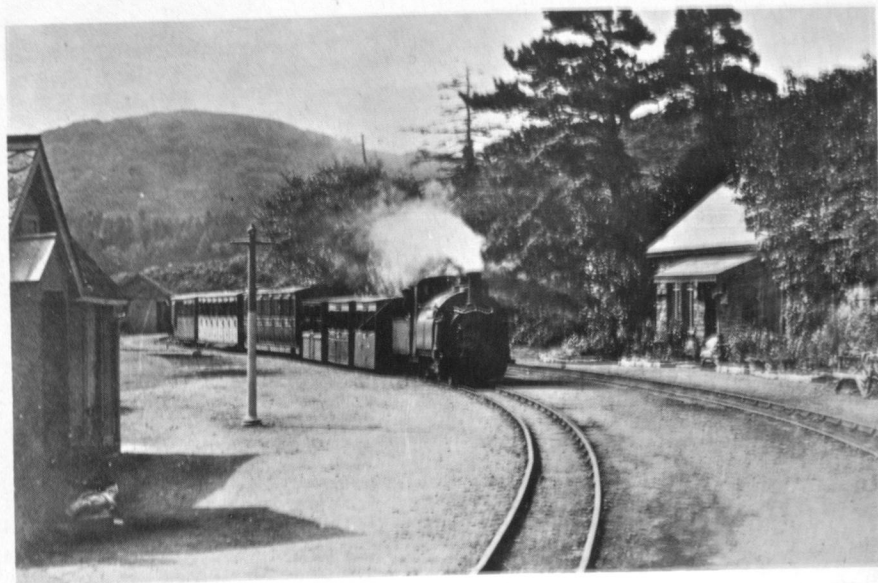
Im Sommer 1955 konnte der erste Streckenabschnitt für den fahrplanmäßigen Personenverkehr wiedereröffnet werden und seit dieser Zeit macht der Wiederaufbau auch der übrigen Strecken rasche Fortschritte. Mit dem

Erlös aus dem Fahrkartenverkauf und den vielen, zum Teil beachtenswerten Spenden der Eisenbahn-Liebhaber und Mitglieder der Vereinigung war das neue „Unternehmen“ nunmehr in der Lage, während der Sommermonate einen recht gut frequentierten Touristenverkehr über eine Strecke von zwölf Kilometern abzuwickeln.

Inzwischen wurden sechs Dampflokomotiven wiederhergestellt und erneut in Betrieb gesetzt. Die sehr seltsame und originelle Doppel-Lokomotive der Bauart Fairlie (für beide Fahrrichtungen) mit dem klangvollen Namen „Taliesin“ stammt aus dem Jahre 1885 (unser Bild). Beide Fahrgestelle sind schwenkbar, so daß durch die vielen engen Kurven, die einen überaus kleinen Krümmungsradius haben, bequem gefahren werden kann. Taliesin war der Name eines bekannten Waleser Dichters und Sängers.

Wie in früheren Zeiten erscheint auch jetzt wieder die Bahnhofsvorsteherin von Tan-y-Bwlch in ihrer malerischen Waleser Tracht, um die Reisenden willkommen zu heißen oder dem Lokomotivführer den „Abfahrts-Stab“ zu übergeben (oberes Bild).

Günter Stetza



# Die Fahrt beginnt an der Riviera

Schmalspurbahn Nizza - Digne ist 151 km lang  
Mit der Meterspur auf 1012 Meter Höhe

Nizza, weltweit bekannter Kurort an der französischen Riviera, ist seit Beginn dieses Jahrhunderts der Ausgangspunkt einer Schmalspurbahn, die im Hinblick auf ihre Länge und Streckenführung zu den interessantesten Frankreichs gehört. Sie ist genau 151 Kilometer lang und verbindet Nizza mit Digne, das fast auf halbem Wege nach Grenoble liegt.

Diese lebendige kleine Bahn mit dem Namen „Chemins de Fer de la Provence“ beginnt im großen, auch heute noch ansehnlichen Kopfbahnhof im Zentrum von Nizza, in dem auch Läden, eine Werkstatt, Werkstätten, Hallen und Güterverladeanlagen zu finden sind. Hier bei km 0 beginnt die Bahn in genau 22 Meter Höhe über dem Meeresspiegel. Die Strecke führt dann aus der Innenstadt heraus und durchbricht am Stadtrand in mehreren Tunnels einen Ausläufer der Seealpen. Im Tal des Var, eines im Frühjahr wilden Gebirgsflusses, strebt die Bahn nun zunächst gemächlich bergan. Doch bald wird das Tal so eng, daß Bahn und Straße (Nizza - Grenoble) in Gale-

rien teils übereinander gedrängt werden. Hier gibt es wieder Tunnels von unterschiedlicher Länge und zahlreiche Brücken. In reizvoller Landschaft steigt die Strecke weiter an und sie muß mitunter sogar in Seitentäler ausweichen, um die erforderliche Höhe zu erreichen. Bei km 96 hat sie schließlich mit 1012 Meter über dem Meeresspiegel ihren höchsten Punkt erreicht. Danach geht es wieder abwärts, durch verschiedene Täler und inmitten von Lavendelfeldern dem Ziel Digne entgegen. Bei km 151 in 595 Meter Höhe über dem Meeresspiegel endet die Reise im Bahnhof von Digne, wo auch die große normalspurige Schwester SNCF zu Hause ist.

Die stolze Aufschrift „Nice-Geneve“ zierte bis vor wenigen Jahren die Züge dieser Meterspur-Bahn und deutete damit an, daß hier eine direkte Bahnverbindung nach Genf gegeben sei, das sonst nur über einen großen Umweg (Rhonetal) erreicht wird. Heute steht mit silbernen Lettern „Alpes Azur“ an den Fahrzeugen.

Es verkehren täglich zehn Zugpaare, davon befahren sechs eine Teilstrecke. Außerdem verkehrt ein Güterzug. Die Fahrzeit zwischen Nizza und Digne beträgt dreieinhalb Stunden, woraus sich eine Durchschnittsgeschwindigkeit von etwas über 40 km/h errechnet. Das ist im Hinblick auf die schwierige Strecke beachtlich.

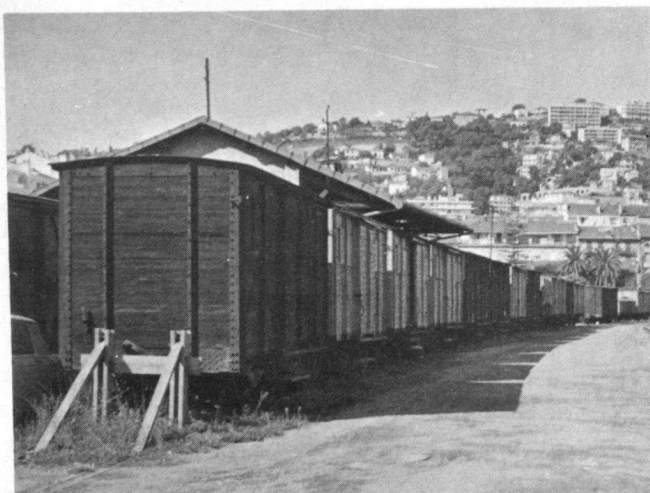
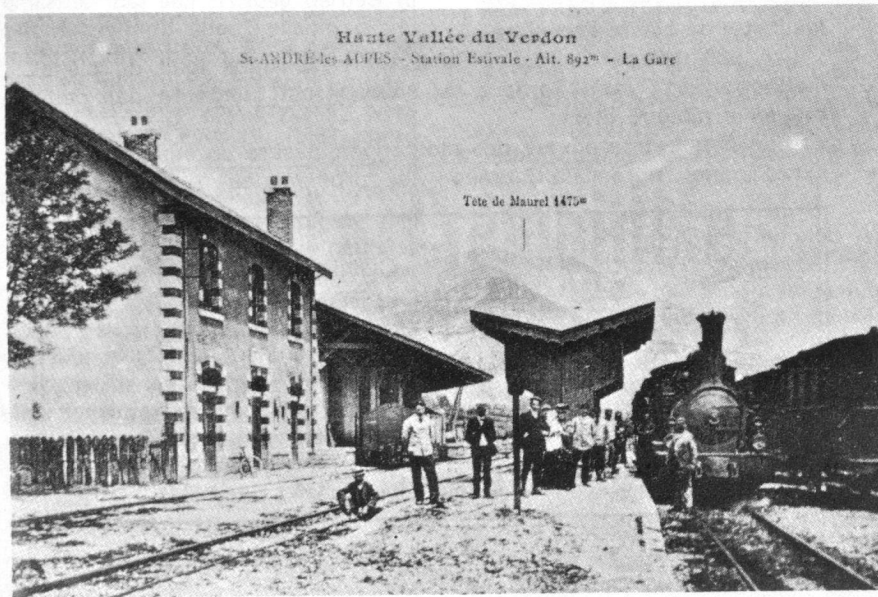
Zum Fahrzeugpark gehören sechs Triebwagen mit mehreren Beiwagen. Dann gibt es zwei Dieselloks (die der neuen LGB-Lok 2095 ähnlich sehen) und eine dreiachsige Rangierlok. Güterwagen sind zahlreich vorhanden, darunter auch vierachsige und viele Zementwagen.

Da die Unwegsamkeit des Geländes eine normalspurige Bahnstrecke nicht zuließ, entstanden die „Chemins de Fer de Provence“, die früher natürlich auch mit Dampf fuhren. Im Personenverkehr werden die Expreßzüge ebenso eifrig benutzt wie die langsamen. Der Güterverkehr sorgt für den Transport sowohl von Getreide und anderen landwirtschaftlichen Erzeugnissen, als auch von Steinen und Zement.

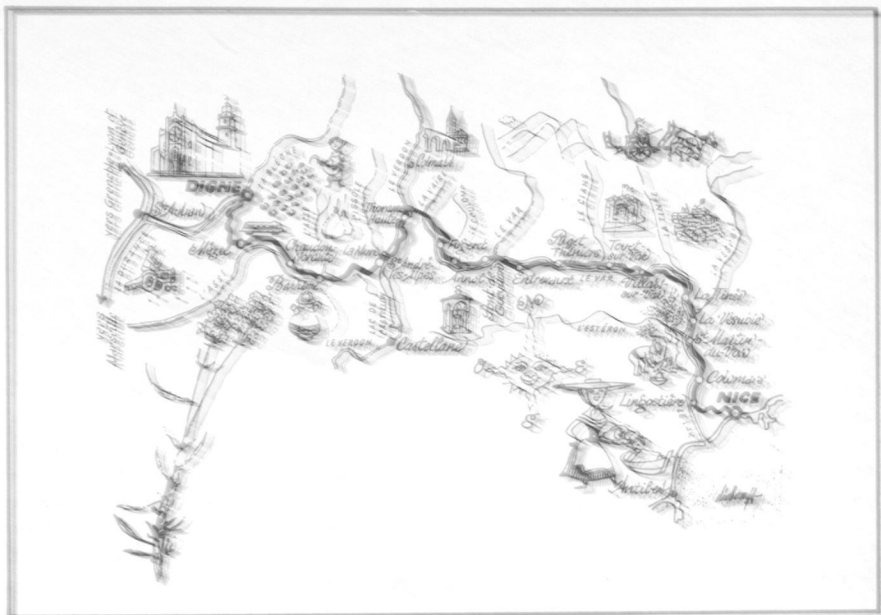
Eine normalspurige Verbindung mit der NSCF ist jetzt stillgelegt, ebenso manche Stichbahnen. Von dem Plan den Hauptbahnhof in Nizza abzureißen, hört man glücklicherweise nichts mehr. Jedenfalls beweist das derzeitige Verkehrsaufkommen die Existenzberechtigung dieser Schmalspurbahn und es ist zu hoffen, daß sie noch viele Jahre weiterbesteht.

H.W.Bae

Ein historisches Bild vom Beginn dieses Jahrhunderts: Ein Dampfzug zur Sommerszeit im Bahnhof St. André les Alpes (links).



Vom Gestaden der Riviera steigt die Bahn in die Berge empor. Unsere Karte rechts zeigt den Streckenlauf.



Auf den Gleisen im Bahnhof Nizza sind Personenwagen abgestellt (unten). Ein paar Gleise daneben wartet einer der blauweißen Dieseltriebwagen auf seinen nächsten Dienst (Mitte rechts). Die zweiständige Lokhalle im Hintergrund stammt noch aus der Dampfzeit. In ihr sind jetzt die Dieselloks untergestellt.



Die große, viergleisige Bahnhofshalle von Nizza mit der hohen Stahlkonstruktion des Mittelteiles (rechts) stammt noch aus der guten, alten Dampflokzeit. Die abgestellten Dieseltriebwagen und Beiwagen wirken darin direkt verloren.



Unser Bild ganz links zeigt geschlossene Güterwagen, die im Bahnhof Nizza abgestellt sind und auf ihre nächste Beladung warten. - Im Bild links sehen wir einen Dieseltriebwagen der „Chemins de Fer de la Provence“ beim Verlassen von einem der zahlreichen Tunnels dieser reizvollen Schmalspurstrecke.

# 100 Quadratmeter für LGB-Gartenanlage

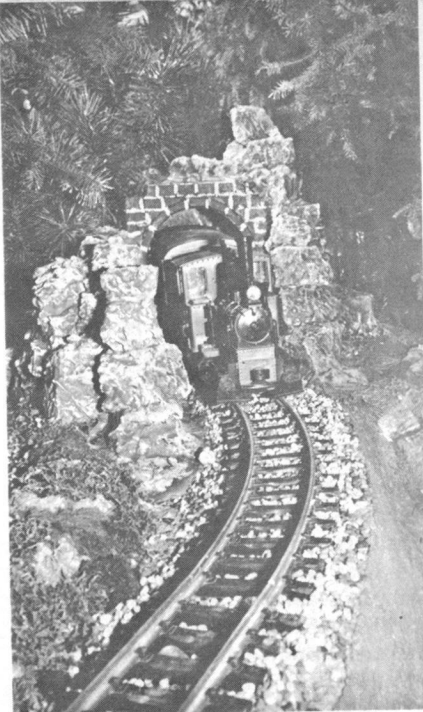
Interessante Unterbaumethode für 120 Meter Gleise  
Mehrzugbetrieb mit Oberleitung - Felsen aus Styropor

Jedes Jahr gewinnt die LGB viele neue Freunde. Und da die LGB wegen ihrer robusten, wetterfesten Konstruktion ein Paradebeispiel für eine Gartenbahn ist, entstehen alljährlich auch zahllose neue Freianlagen. Die „LGB-Depesche“ will hierbei helfen soweit es geht, denn obwohl gewiß jeder Garten eine individuelle Gestaltung seiner LGB-Anlage verlangt, hilft es sicher die Planung zu erleichtern, wenn man liest und sieht, wie es andere LGB-Freunde gemacht haben. Darum stellen wir in jeder Ausgabe gerne Gartenanlagen unserer Leser vor. - Studieren Sie hier die Bilder von Heinz Orth aus Karlsruhe und lesen Sie, was er dazu schreibt.

„Im Jahre 1969 begann ich mit der Planung meiner Gartenbahn. Sinn dieser Planung war es, die Eisenbahn möglichst organisch in den Garten einzufügen. Zur Verfügung stand mir ein Platz von 16 Meter Länge und sechs Meter Breite.

Nach Fertigstellung des Gleisplanes konnte ich mit dem Bau beginnen. Zuerst wurden alle Pflanzen - von der Pri-

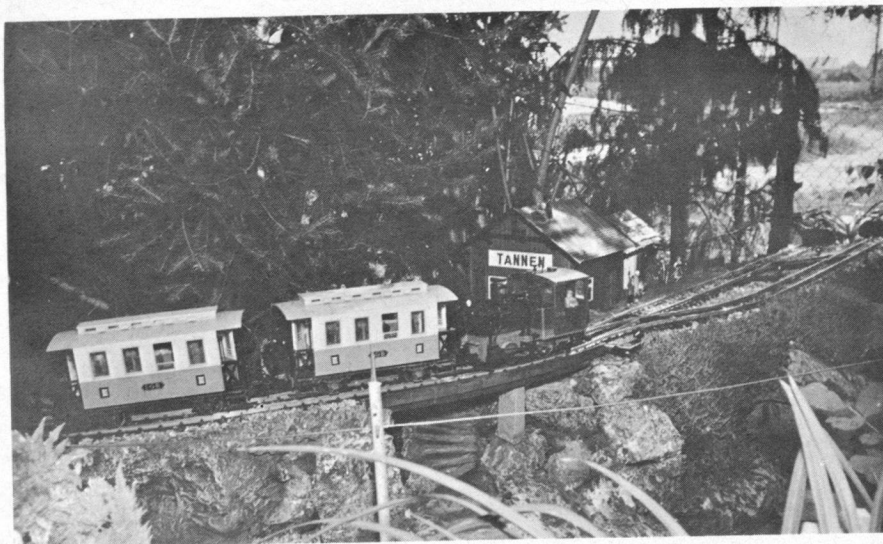
mel bis zur Tanne - ausgegraben. Den Mutterboden schaffte ich vor den Garten. Dann wurde Sand angefahren und an die Stellen verteilt, an denen die Gleise verlaufen sollten. Nun konnte ich mit dem Gleisunterbau beginnen (25 cm tief, 12 cm breit). Die Seiten werden von zwei 3 cm starken Betonwänden gebildet. Der Innenraum wurde mit Kieselsteinen von 3 - 4 cm Grö-



ße aufgefüllt, etwa bis auf 22 cm Höhe. Nachdem der Beton fest geworden war, füllte ich die restliche Höhe mit kleinen Fischbecken-Kieselsteinen (ca. 3 - 4 cm groß) auf. Auf diesem „Schotterbett“ verlegte ich die Gleise, die ich zu Stücken von drei Meter Länge zusammenlötete. Die Fahrstromzuführungen lötete ich dabei in Bohrungen der Schienenstege. Meine Bahnbrücken, unter Verwendung von Faller-Bausätzen gebaut, betonierte ich gleich am Anfang mit ein. Wie beim großen Vorbild wurden die Gleise geschottert und die Kurven überhöht, um Entgleisungen zu vermeiden.

Nachdem die Gleisanlagen fertiggestellt und die Elektroleitungen angeschlossen waren, wurde es Zeit für die erste Probefahrt. Ich hängte vier Wagen an eine Lok und ließ diesen Zug 48 Stunden ohne Unterbrechung fahren. Alles funktionierte einwandfrei und es gab keine Entgleisungen. Mühe und Arbeit hatten sich also gelohnt.

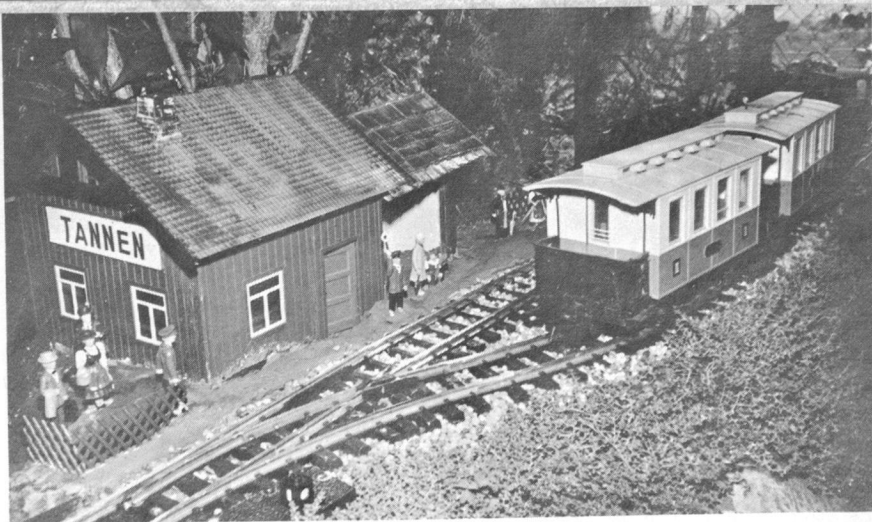
Die Anlage hat inzwischen mehrere Winter ohne Schaden überstanden. Ich schottere nur jedes Frühjahr nach, wie es auch beim großen Vorbild üblich ist. Die Schienenreinigung übernimmt ein



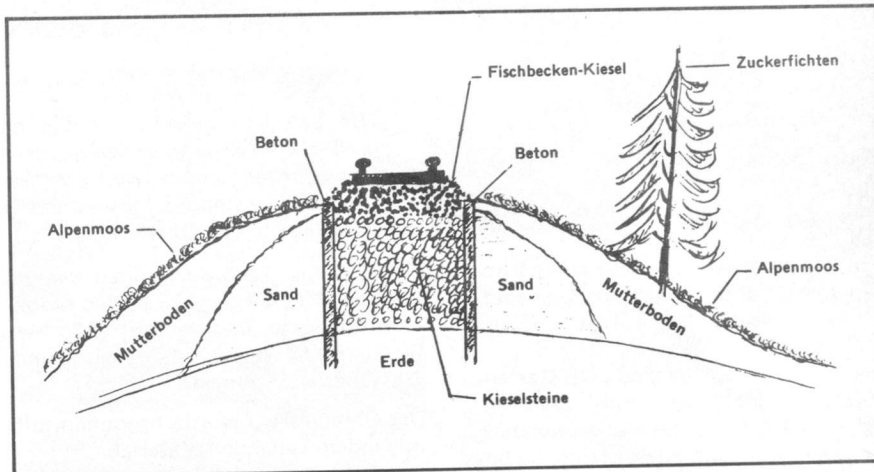
Der Bahnhof „Tannen“ ist der eine Kopfbahnhof der großen Freianlage. Er ist zweigleisig ausgebaut und hat ein stromgetrenntes Abstellstumpfgleis. Hier fährt gerade ein Personenzug ein, von „Siegdsdorf“ kommend (oben links).

Im Bahnhof „Siegdsdorf“ wird rangiert (links). Auch dieser Bahnhof ist ein Kopfbahnhof, in dem die Loks der von „Murau“ kommenden Züge umgesetzt werden müssen.

Das Bahnhofsgebäude von „Bf. Tannen“, gebaut aus Lindberg-Material, hat als Anbau eine offene Wartehalle für die Fahrgäste (rechts).

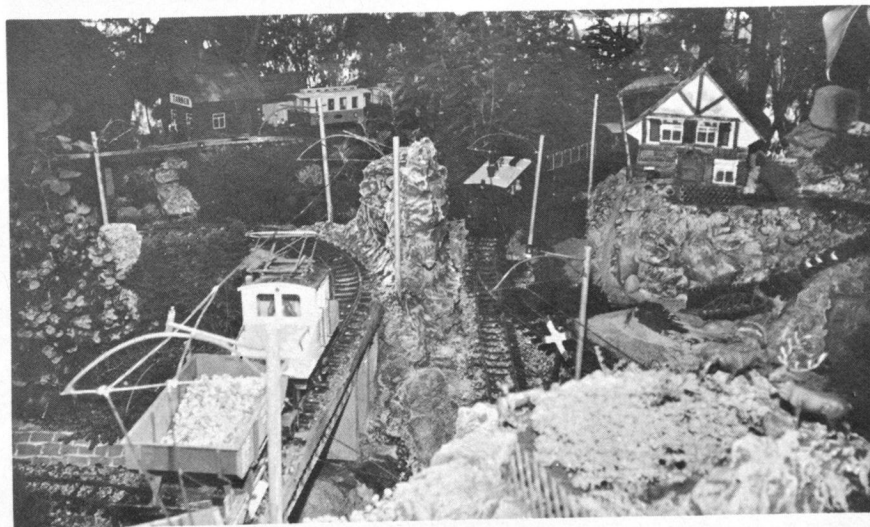


Wie die Gleise auf seiner Freianlage verlegt sind, demonstriert uns LGB-Freund Heinz Orth mit dieser Hand-skizze (rechts). Durch den Aufbau mit der Kieselsteinpackung in Betonein-fassungen und den seitlichen Erdan-schüttungen entstehen richtige Bahn-dämme für die LGB.



Tankwagen mit dem untergeschraubten LGB-Schienenreinigungsgerät.

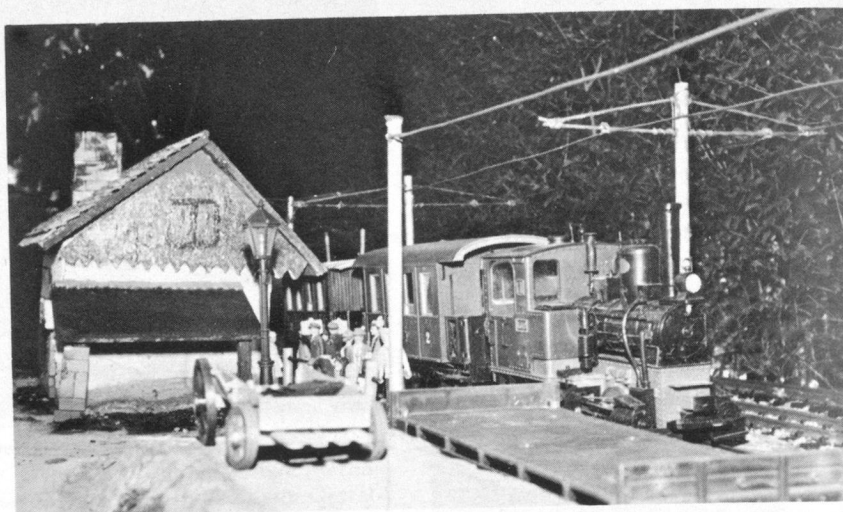
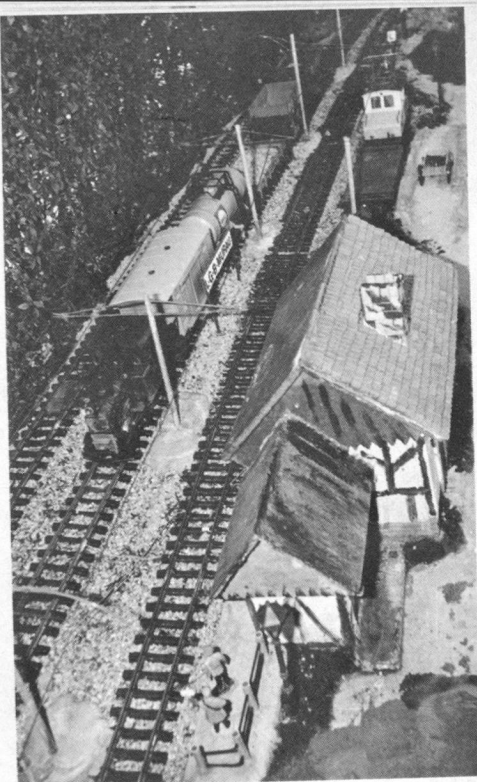
Nach dem Bau meiner Bahnhöfe aus Lindberg- und Compact-Teilen und aus Balsaholz begann ich mit der Gestal-tung des Gartens. Die Gleisdämme wurden mit Erde angeschüttet und mit Alpenmoos bepflanzt, das ca. 2 cm hoch wächst und den ganzen Sommer über winzige Blüten trägt. Die Bahn-landschaft bepflanzte ich mit Zucker-fichten. Sie haben meiner Meinung nach die ideale Größe für eine LGB-Gartenanlage, denn sie werden durch-schnittlich 50 cm hoch und 30 cm breit.



Meine Drehscheibe ist aus Balsaholz gebaut, sie wird durch einen Elektromotor angetrieben. Der Ringlokschup-



Die Gegend bei der Mühle zeigen diese beiden Bilder rechts. Das obere Foto ist aus der Richtung vom „Bf. Murau“ aufgenommen. Links fährt ein Güter-zug mit E-Lok über die mehrbogige Brücke beim Steingarten, rechts unterhalb der Mühle fährt ein Zug nach „Bf. Murau“ und im Hintergrund ist „Bf. Tannen“ zu sehen. - Von „Bf. Tannen“ her ist das untere Foto aufgenommen. Links neben der E-Lok sind die Tunnel-einfahrt und das Gleis beim „Hp. Mühle“ zu sehen. Im Hintergrund rechts liegt „Bf. Murau“.



Der Bahnhof „Murau“ ist ein dreigleisiger Durchgangsbahnhof (links) mit großer Ausdehnung seiner Betriebsanlagen. Er hat eine eigene Laderampe. Zu ihm gehören ein Stellwerk, mehrere Abstellgleise, das große Dampf-Bw mit Drehscheibe und eine gesonderte Güterhalle (oben) mit Ladegleis. Zwei Bahnhofsgleise haben Oberleitung.

pen ist aus einem Oberteil eines Vollmer-Lokschuppens und aus Compact-Steinen aufgebaut. Die Tore sind aus Balsaholz.

Für den Bau dieser ganzen LGB-Gartenanlage, wie sie meine Handskizze zeigt, habe ich folgendes Material verwendet: 8 cbm Sand, 4 cbm Kieselsteine, 3 cbm Fischbecken-Kieselsteine, 8 Sack Ze-

ment, 6 qm Styropor. Hinzu kamen 20 Zuckerfichten und 18 Kisten Moos. - Im Gleisnetz sind verbaut: 120 Meter Gleise, 17 Weichen, 1 Kreuzung und 100 Oberleitungsmaste.

Der Bahnbetrieb wurde begonnen mit folgendem rollenden Material:

3 Dampfloks, 1 E-Lok, 1 Diesellok, 1

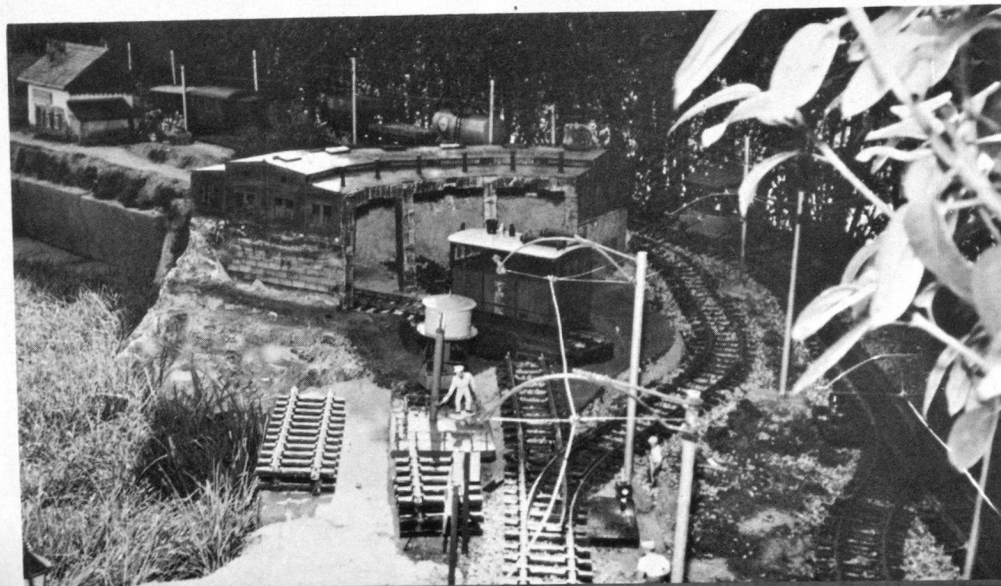
OEG-Lok „Feuriger Elias“, 9 Personenwagen und 20 Güterwagen.

Meine Gartenanlage wird von einem Stellpult aus gesteuert, das wie ein Gleisbildstellwerk angelegt ist. Um ein wetterfestes Schaltpult zu haben, klebte ich Brawa-Kippschalter in einen Plexiglasdeckel (für einen Plattenspieler gedacht). Die Kabel laufen durch Bohrlöcher seitlich aus diesem Deckel heraus. Durch dieses Schaltpult ist meine Bahn jederzeit betriebsbereit.

Nun noch kurz zu meinen Bahnhöfen. Der Hauptverkehrspunkt meiner LGB-Anlage ist der Bahnhof „Murau“. Dieser Bahnhof hat drei Durchfahrtgleise,



Der Hügel mit der Mühle (links) — hier aus der Richtung Steingarten fotografiert — ist umgeben von Gleisanlagen. Der Personenzug im Hintergrund kommt vom Steingarten her und fährt in Richtung „Bahnhof Murau“.



Das Dampf-Bw des Bahnhofs „Murau“ (links) hat einen dreistöckigen Rundschuppen und eine Drehscheibe. Am Zufahrtsgleis vor der Drehscheibe liegen die Versorgungseinrichtungen: Kohlenbansen und Wasserkrän mit Wasserturm. Im Bildhintergrund links der Bahnhof „Murau“.

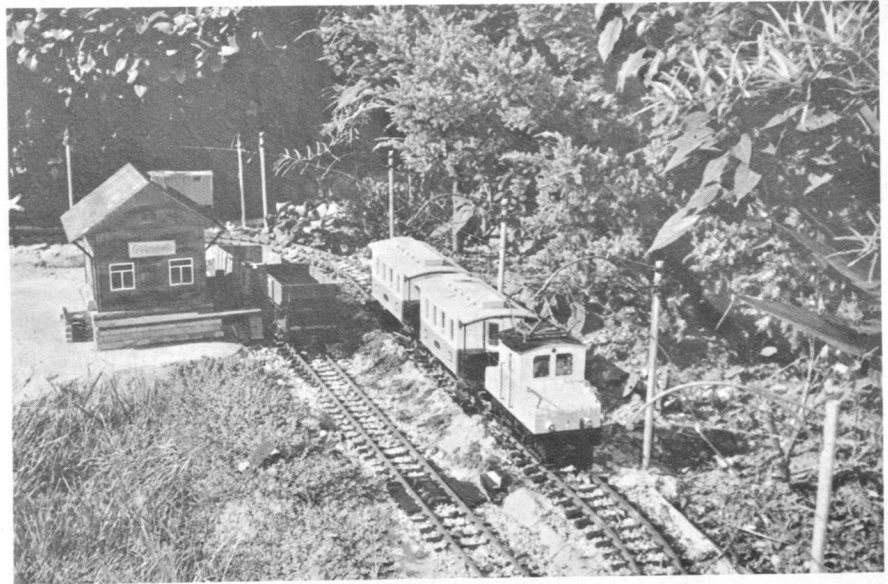
Mit Eisenbahnmütze und Zugschlußlaterne stellt sich hier LGB-Freund Heinz Orth, der Erbauer dieser prächtig angelegten und großen LGB-Gartenanlage, unseren Lesern vor. Ihm haben wir auch die interessanten Bilder zu verdanken.



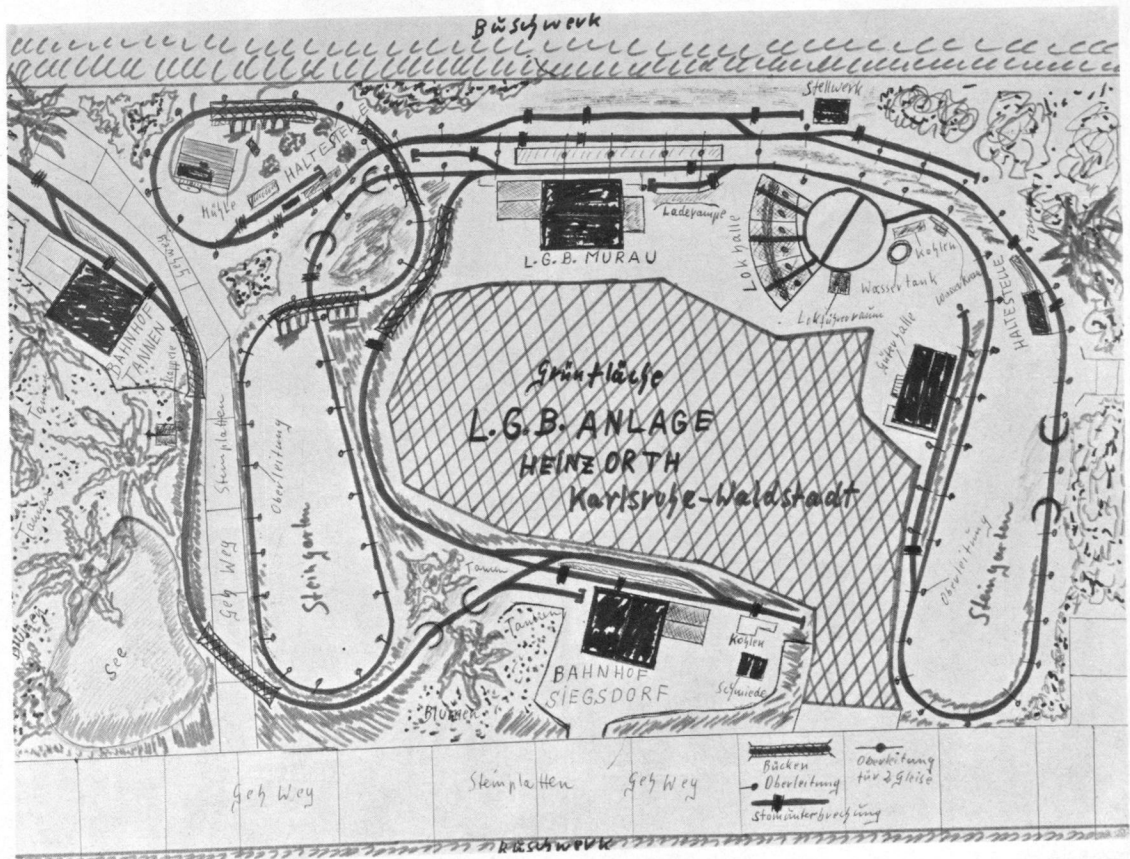
Ein Personenzug mit E-Lok passiert die Güterhalle vom Bahnhof „Murau“ (rechts Mitte), an der gerade Güterwagen abgefertigt werden. Inzwischen ist das Ladegleis an der Güterhalle auch mit Oberleitung ausgebaut.

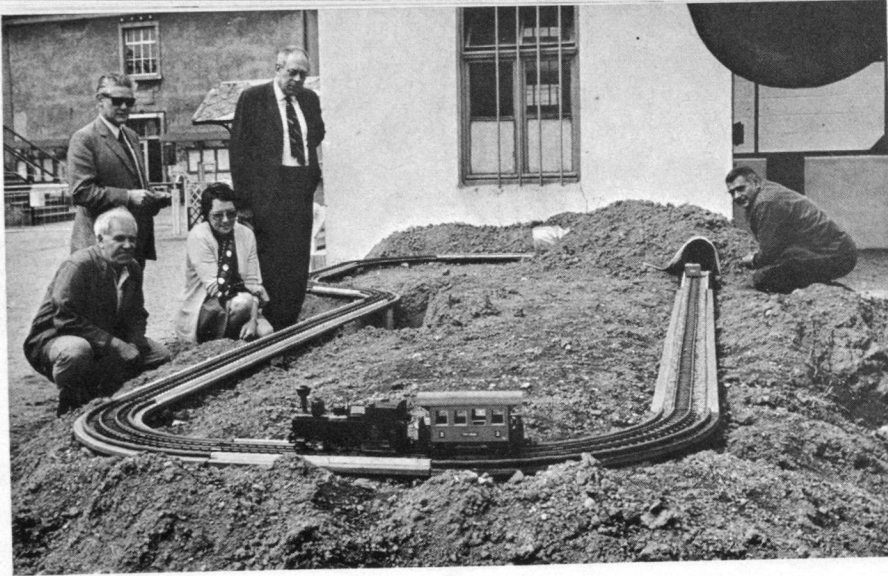
drei Abstellgleise, ein Lokwartegleis, den Güterschuppen und das Dampf-Bw mit Ringlokschuppen, Bekohlungsanlage, Wasserkran und Wasserbehälter. Von „Murau“ zweigt die Bahn ab nach „Siegdsdorf“. Dieser Bahnhof hat seinen Namen aus folgendem Grund: Meine Frau wollte nicht, daß ich diese Strecke baue, da die Grünfläche sonst noch kleiner würde. Nach mehreren Verhandlungen „siegte“ ich dann doch und so war der Bahnhofname geboren. Von „Siegdsdorf“ zweigt die Strecke ab nach „Tannen“.

Um Schwierigkeiten mit einer Freianlage zu vermeiden, kann ich jedem LGB-Freund nur raten 1. die Anlage gut durchzuplanen, 2. Gleisunterbau sorgfältig durchführen und 3. möglichst alle drei Meter Kabel zur Fahrstrom-einspeisung anschließen“.



Gleisplan der großen LGB-Freianlage nach einer farbigen, sehr anschaulichen Handskizze vom LGB-Freund Heinz Orth





Am Eingang des Eisenbahnmuseums wurde auch eine kleine LGB-Freianlage aufgebaut, die sich großer Beliebtheit bei den Besuchern erfreut, zumal auf ihr eine Garnitur der auch in Frankreich gut bekannten Zillertalbahn fährt.

Unser Bild links zeigt diese Museums-Freianlage während des Baues und auf dem Foto unten rechts sehen wir einen Ausschnitt aus dem fertigen Gelände. - Das Bild links unten (aus der französischen Zeitschrift „La Vie du Rail“) bringt einen Blick auf den Eingang des Eisenbahnmuseums in Mühlhausen.

Wenn Sie mal in Mühlhausen sind:



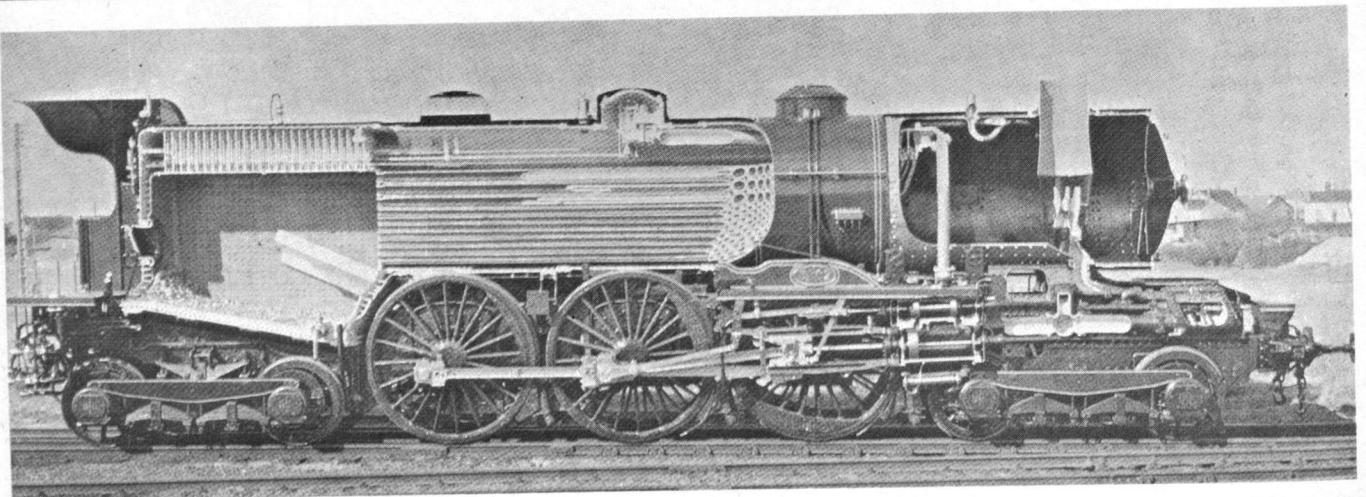
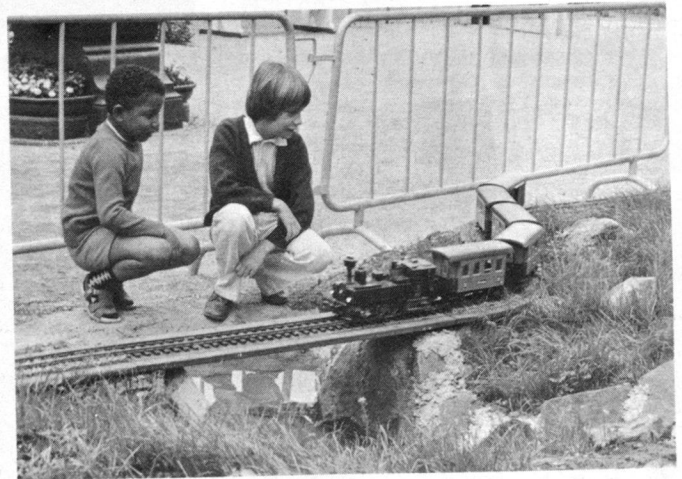
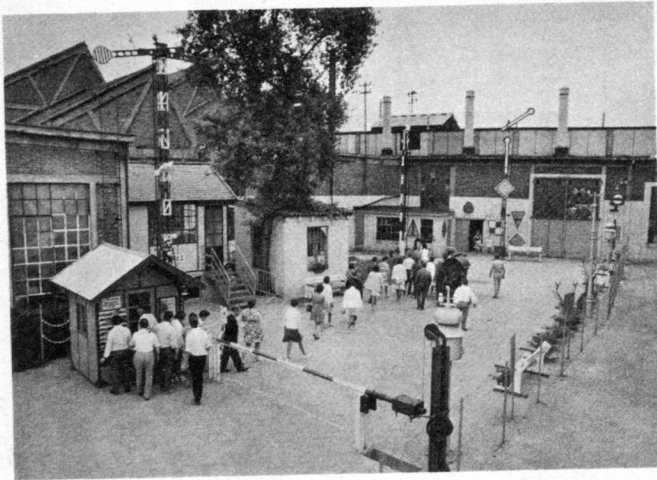
## Französisches Eisenbahn-Museum

Im Juli 1971 wurde es eröffnet — 2 Jahre = 70 000 Besucher  
Auch eine kleine LGB-Freianlage gehört dazu

In unserem Nachbarland Frankreich gibt es etwas, was wir bei uns in der Bundesrepublik in dieser Art leider noch nicht aufweisen können: ein „Französisches Eisenbahn-Museum“ („Association du Musée Français du Chemin de Fer“). Es wurde in Mulhouse (=Mühlhausen im Elsaß) einge-

richtet und vor gut zwei Jahren - am 3. Juli 1971 - eröffnet. In den ersten beiden Jahren konnte dieses Museum schon über 70 000 Besucher begrüßen. Es würde zu weit führen, wollten wir hier aufzählen, was es in diesem Französischen Eisenbahn-Museum alles zu sehen gibt. Ohne Zweifel wird es aber

kein Eisenbahnfreund bereuen, wenn er bei passender Gelegenheit dem Museum einen Besuchstag widmet, um die Entwicklungsgeschichte der französischen Bahnen an zahlreichen, schon historischen Wagen und Dampflok zu studieren. Ein Glanzstück des Museums ist die auf einer Seite aufgeschnittene 2C2-Schnellzuglokomotive 3.1102 Nord (unser unteres Foto). Auch eine kleine LGB-Freianlage fehlt im Museum von Mühlhausen nicht. Die Strecke ist in eine Mini-Gebirgslandschaft aus Felsbrocken hineingebaut. „Sie erfreut sich großer Bewunderung von groß und klein. Auch fährt sie tapfer und zeigt noch keine Spur von Müdigkeit,“ schreibt uns dazu Monsieur Doerr, der Direktor des Museums. „Ein wirklich hervorragendes Material.“

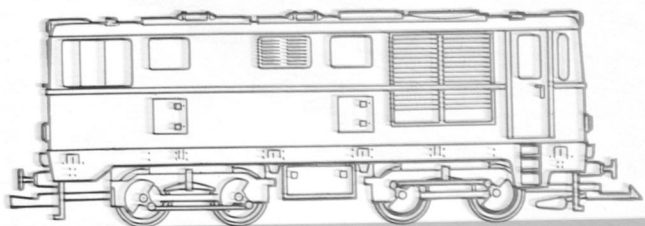




Im Mittelpunkt des Interesses:

## Pinzgauer Bahn und die LGB

Die große vierachsige LGB-Diesellok 2095 und  
zwei vierachsige Güterwagen aus dem Pinzgau



Die LGB-Neuheiten dieses Jahres sind Modelle von Schmalspurfahrzeugen, die dieses Mal nicht zu den Oldtimern gehören. Besonders interessant für den Freund österreichischer Schmalspurbahnen sind dabei die drei Fahrzeuge von der Pinzgauer Lokalbahn, auch vielfach „Krimmler Bahn“ genannt; die Diesellok 2095, der gedeckte Güterwagen und der Hochbordwagen - alle inzwischen schon in der Fabrikation und beim Modellbahn-Fachhändler zu haben. Die großen Vorbilder dieser neuen, prächtigen LGB-Modelle sind in jüngster Zeit entstanden und befinden sich noch intensiv im Einsatz.

Die dieselhydraulische B'B'-Schmalspurlok der Baureihe 2095 entstand, als die ÖBB ihren Triebfahrzeugpark modernisierte. Die Simmering-Graz-Pauker AG baute 1958 die erste Maschine dieses Typs. Nach den erfolgreichen Probefahrten übernahmen die ÖBB diese 600-PS-Diesellok als 2095.01 und gaben den Bauauftrag für weitere 15 Maschinen. Diese Lok fährt heute bei der Pinzgauer Lokalbahn, einer ÖBB-Schmalspurstrecke zwischen Zell am See und Krimmel, in einem sehr

bekanntem österreichischen Urlaubsgebiet (Hohe Tauern und Kaprunertal), dem Zillertal „übern Berg“ - dem Gerlos-Paß - benachbart.

Das direkte Vorbild unseres LGB-Modells, die Lok Nr. 2095.11/Baujahr

Das exakte große Vorbild unserer LGB-Lok ist die ÖBB-Diesellok Nr. 2095.11. Sie gehört zum Fahrzeugpark der Krimmler Bahn. Unser Bild oben zeigt diese Lok mit einem Personenzug im Bw Zell am See. - Die Lok 2095.01 ist die erste von der Simmering-Graz-Pauker AG 1958 gebaute Lok dieser modernen Baureihe. Sie ist noch bei der Krimmler Bahn im Dienst. Auf dem Foto unten sehen wir sie vor einem abfahrbereiten Personenzug im Bahnhof Krimmel.

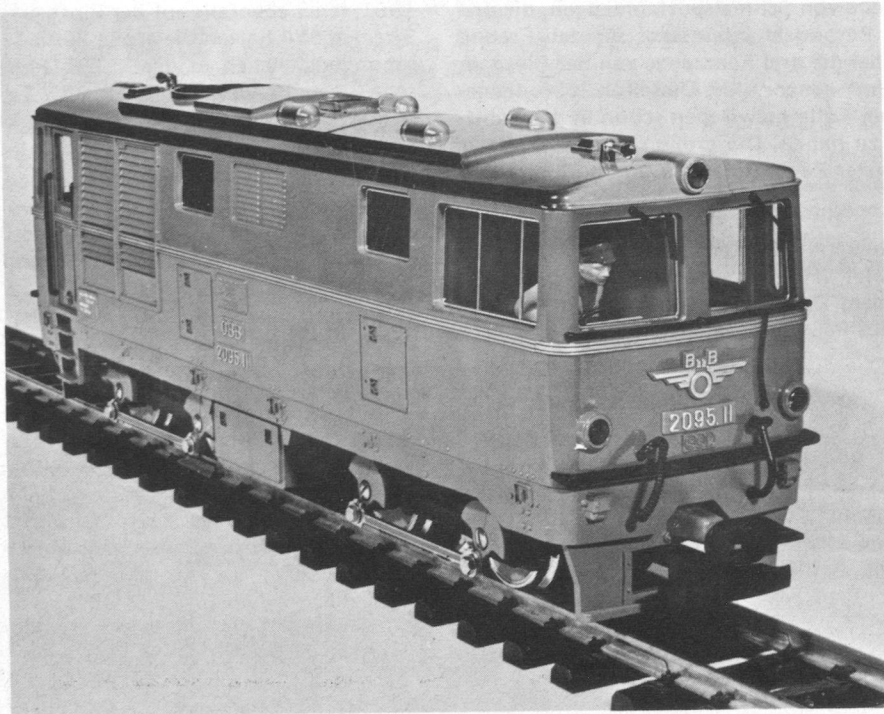
1961, fährt ebenfalls auf der Pinzgauer Strecke. (Wir hatten die große 2095.11 schon ausführlich in der „LGB-Depeche“ Nr. 16 vorgestellt, einschl. Typenskizze.)

Unser LGB-Modell 2095.11 begeistert alle LGB- und Schmalspur-Freunde. Diese vierachsige LGB-Lok, mit zwei völlig gekapselten Motoren in den Drehgestellen, ist 46 Zentimeter lang und wiegt 3250 Gramm. Sie ist das bisher größte und schwerste LGB-Lokmodell. Beide Fahrstände, mit Türen zum Öffnen, haben beleuchtete Armaturenbretter und die Beleuchtung der vorn





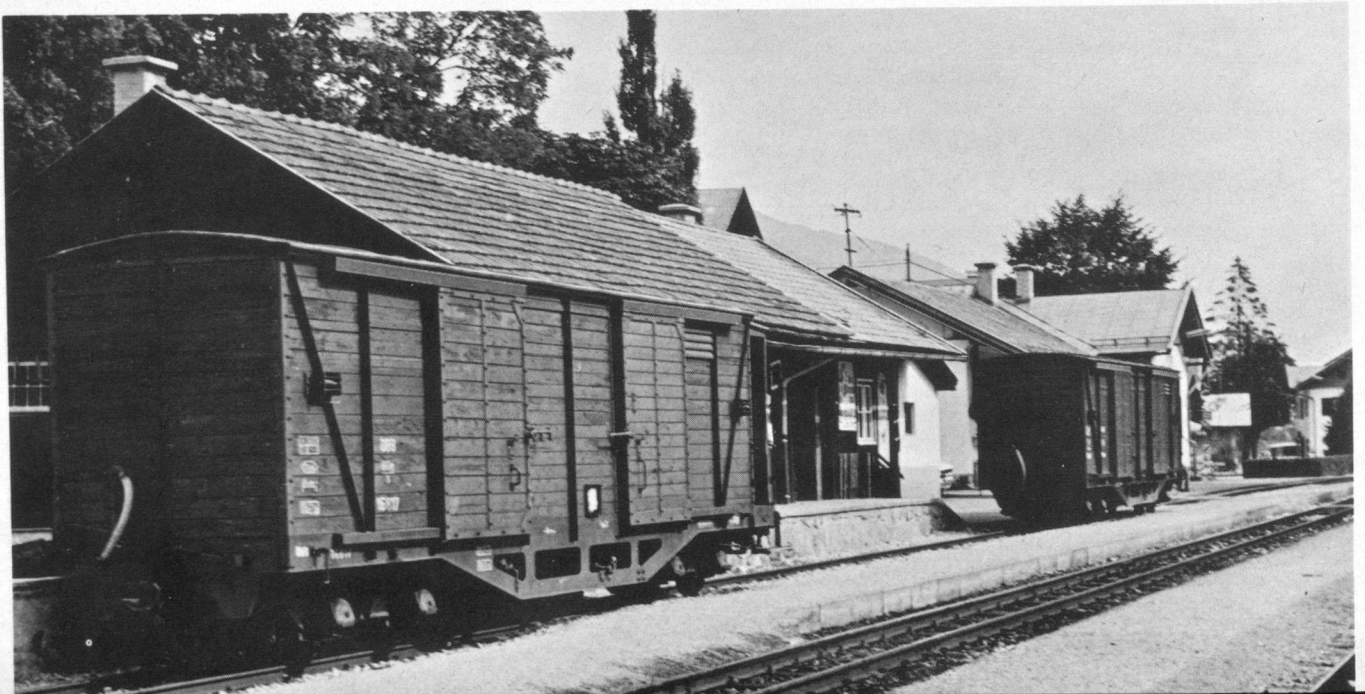
Die auffällig seitliche Beschriftung der großen Vorbild-Lok (oben) in hellen Metallbuchstaben ist beim LGB-Modell selbstverständlich auch genauso plastisch und detailliert nachgebildet.



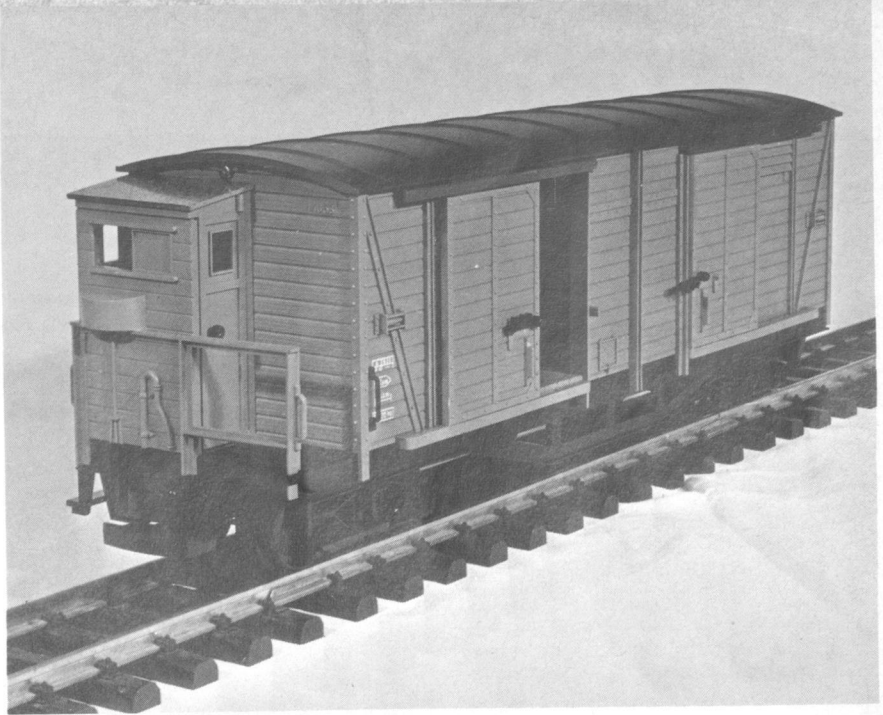
und hinten eingebauten Dreilampen-Spitzensignale wechselt mit der Fahrtrichtung. Die beiden Drehgestelle dieses LGB-Lokmodells erlauben die Fahrt durch alle LGB-Weichen und Bogen Gleise ohne Schwierigkeiten. Über weitere technische Einzelheiten der LGB-Lok gibt unsere Lok-Tabelle auf den Seiten 24/25 Auskunft.

Den beachtlichen Güterverkehr bewältigt die Pinzgauer Lokalbahn teilweise mit den regelspurigen Güterwagen auf Rollböcken. Dafür sind in Zell am See eine lange Rollbockgrube und zweispurige Rangiergleise mit drei Schie-

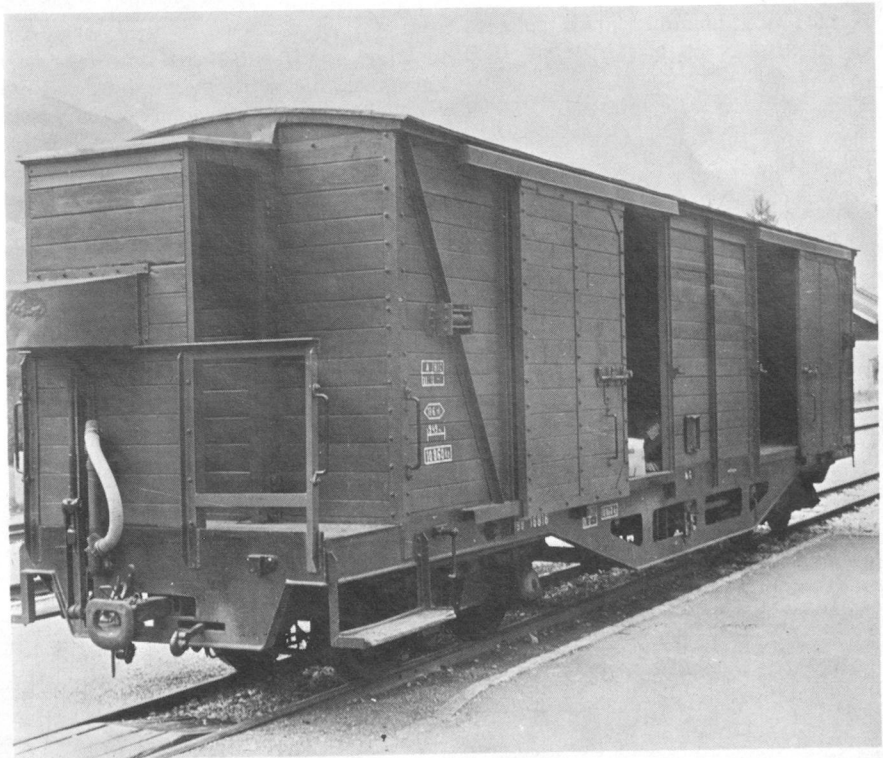
Das LGB-Modell der Diesellok 2055.11 ist ein Schmuckstück jeder LGB-Anlage und erfreut sich bei den LGB-Freunden großer Beliebtheit. Unsere beiden Bilder (oben + links) zeigen die LGB-Serien-Lok - mit Stirnseite 1 vorne - von beiden Seiten, die sich durch die Kühlerjalousien auffällig voneinander unterscheiden.



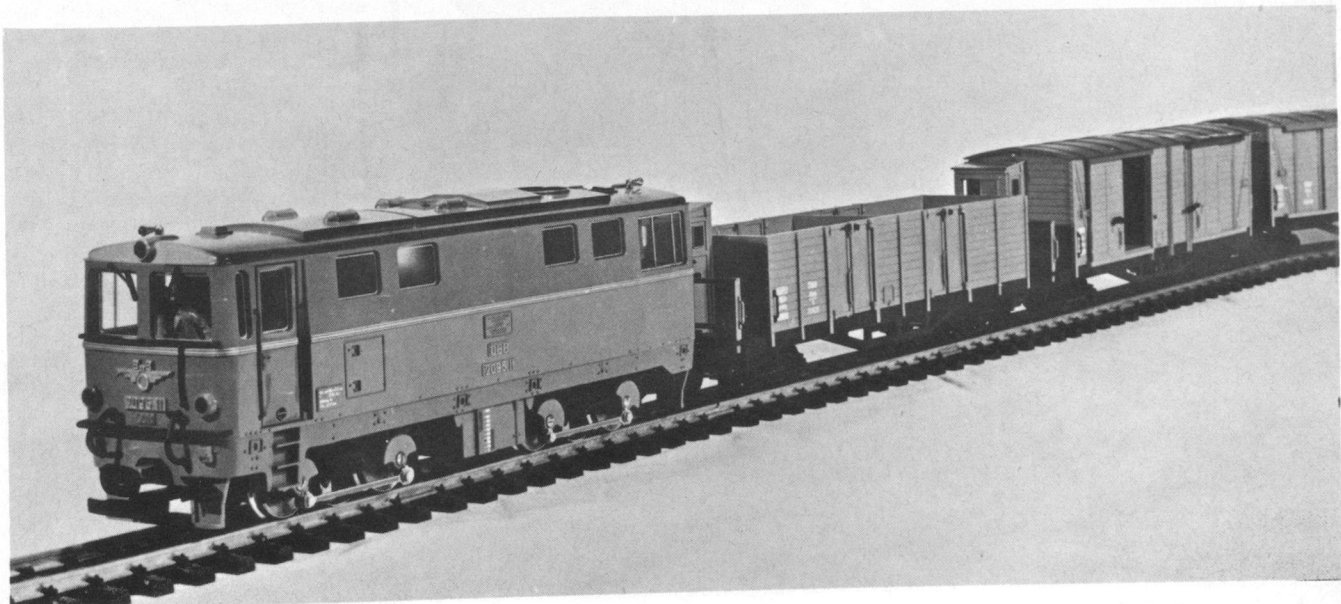
Auf unseren LGB-Anlagen können wir jetzt auch wirklichkeitsgetreue Güterzugarnituren der Krimmler Bahn fahren lassen, wie unser Beispielfoto zeigt (unten): ein LGB-Güterzug aus den neuen OOm/s- und GGm/s-Wagen mit der Lok 2095 als Traktion. - Die feindetaillierte Durcharbeitung des 43 cm langen LGB-Modells (LGB-Nr. 4063) des vierachsigen gedeckten Güterwagens mit Bremserhaus veranschaulicht das Bild rechts.

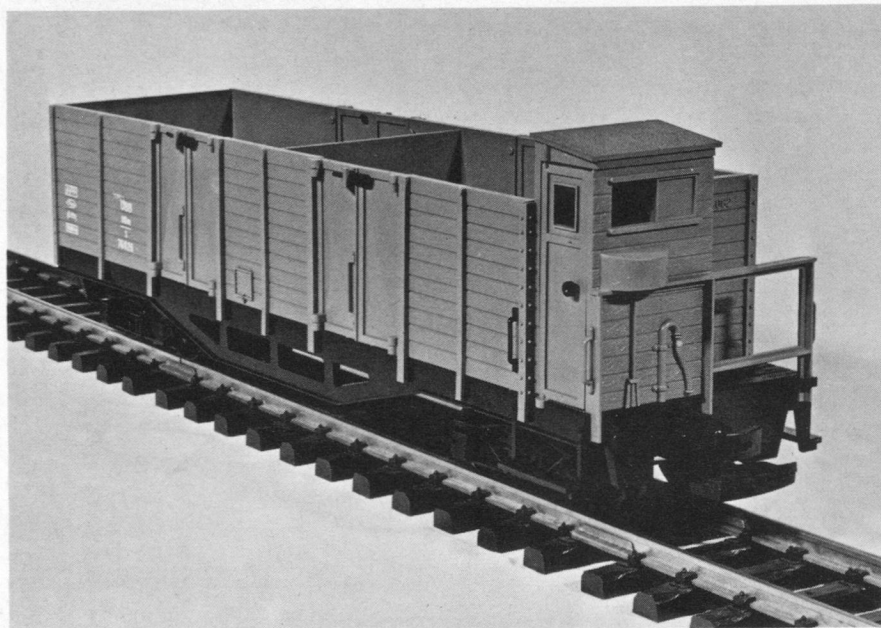


nen vorhanden. Viel Güterverkehr wird aber auch mit schmalspurigen Wagen abgewickelt. Dafür sind u.a. zahlreiche vierachsige Güterwagen mit über 20 t Ladegewicht vorhanden. Zwei Typen davon haben den neuen LGB-Güterwagenmodellen als Vorbild gedient: der GGm/s-Wagen und der OOm/s-Wagen. Der GGm/s-Wagen ist ein vierachsiger gedeckter Güterwagen mit Bremserhaus und 21 t Ladegewicht (m im Gattungszeichen = über 20 t Ladegewicht) und der OOm/s ist ein offener vierachsiger (Hochbord-) Güterwagen mit Bremserhaus und ebenfalls 21 t Ladegewicht.

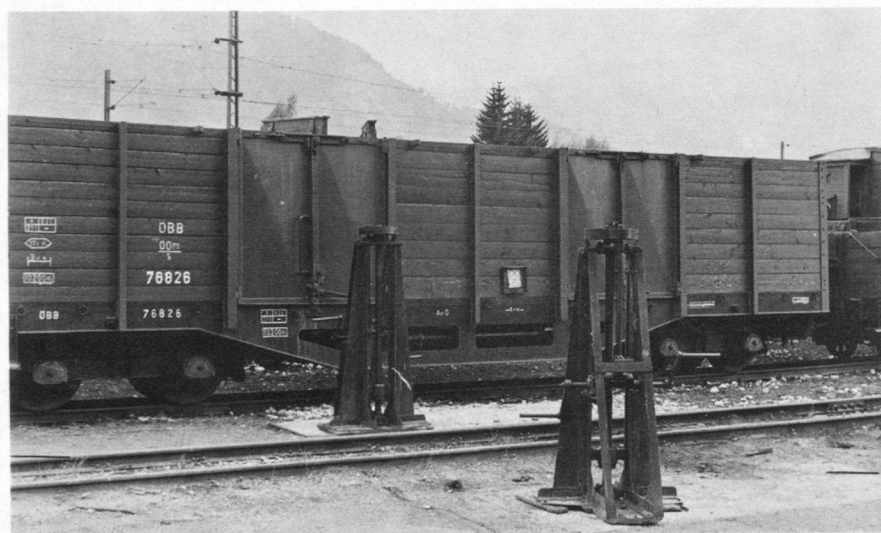


Überall auf den Bahnhöfen der Pinzgauer Bahn findet man die vierachsigen gedeckten Güterwagen (Gattungszeichen GGm/s) mit 21 t Ladegewicht im Einsatz. Vor der Güterhalle im Bhf. Mittersill stehen zwei dieser GG-Wagen zur Beladung bereit (links unten) und im Bild rechts können wir die Einzelheiten des Aufbaus studieren.





Die weitgehende Übereinstimmung im Detail zeigt sich auch beim offenen vierachsigen Hochbordwagen, wenn wir das große Vorbild, einen der OOm/s-Wagen der Pinzgauer Bahn (links - in der Enge vollbesetzter Abstellgleise in Zell am See leider nicht anders zu fotografieren) mit dem 43 cm langen LGB-Modell dieses Vierachsers vergleichen (oben). Diese OO-Wagen haben auch ein Bremserhaus.



Die beiden LGB-Modelle dieser Güterwagen der Pinzgauer Bahn sind 43 Zentimeter lang (LüP). Die Türen ihrer Bremserhäuschen kann man - selbstverständlich bei der LGB - öffnen und natürlich auch die vier Schiebetüren beim gedeckten Güterwagen (LGB-Nr. 4063) und die vier Seitenbordtüren beim Hochbordwagen (LGB-Nr. 4062). Mit den Drehgestellen der LGB-Wagenmodelle lassen sich alle LGB-Weichen und -Bogengleise ohne Schwierigkeiten befahren.

Unsere LGB-Freunde haben mit diesen drei neuen Fahrzeugen die Möglichkeit, auf ihren Anlagen nun auch Güterzüge zu fahren, die in ihrer Zusammenstellung denen der großen Vorbilder auf der Pinzgauer Lokalbahn entsprechen.

Auf der Krimmler Bahn laufen im Güterverkehr nicht nur die eigenen Schmalspur-Güterwagen. Sehr viel werden auch regelspurige Güterwagen auf Rollschemeln gefahren. Hier geht in Zell am See gerade ein solcher Zug mit der Diesellok 2095.02 und zwei aufgeschemelten Normalspurwagen auf die Strecke in Richtung Krimmel.



# LGB-Lok - von innen betrachtet

## Was von privaten Getriebeinspektionen zu halten ist

Die Triebwerke der LGB-Loks sind immer wieder das Ziel wißbegieriger LGB-Besitzer. Es vergeht kein Tag, an dem nicht welche auseinandergenommen werden, manchmal mehr und manchmal weniger fachgerecht, oft einfach aus Neugierde und manchmal vielleicht auch, weil die Lok aus irgendwelchen Gründen ihren Dienst versagt.

Offen gesagt, liebe LGB-Freunde: wir sehen das gar nicht so gerne, wenn die Getriebe der Loks daheim auseinandergenommen werden. Der „Erfolg“ dieser privaten Inspektionen ist nämlich in den allermeisten Fällen, daß die Antriebe der LGB-Loks dann nicht mehr funktionieren oder gar entzwei gehen, diese unglücklichen Lok-Besitzer voller Zorn auf „die schlechten Getriebe“ schimpfen und die Loks schließlich in der Reparaturabteilung des LGB-Werkes landen.

Dieser Ärger könnte beiden Seiten erspart bleiben, wenn man die Getriebe der LGB-Loks grundsätzlich niemals „am häuslichen Herd“ auseinandernimmt und sie bei wirklichen oder vermuteten Schäden gleich ans Werk senden würde.

Nun, wer seinen Tatendrang trotzdem nicht zügeln kann und bis ins Innere des Lokantriebes vordringen will, der möge wenigstens ein paar Grundregeln und Hinweise beachten. Dadurch lassen sich einige Fehler vermeiden, die sonst zweifellos zu schweren Beschädigungen des Getriebes führen.

Sehen wir uns dazu auch die Explosionszeichnung des Triebwerkes der zweiachsigen Loktypen 2010 - 2040 an (unsere Abbildung). Sie zeigt alle Teile dieses völlig gekapselten, wetterdichten LGB-Antriebes.

Wer also ein solches Getriebe zum ersten Male auseinandernimmt, der muß dabei besonders sorgfältig und ohne Hast vorgehen. Vor allem muß man sich sehr genau merken, wo die einzelnen Schrauben, Muttern und Teile hingehören, damit man beim späteren Zusammenbau keine ähnlich aussehenden Teile verwechselt oder man gar ein paar Teile übrig behält.

Eine weitere Grundregel ist, daß man alle Teile, die ab-, heraus- und auseinandergenommen worden sind, sofort in bereitstehende kleine Schachteln legt. Wer sich stets an diese Regel hält, braucht später nicht auf dem Fußboden herumzurutschen, um heruntergefallene Teile zu suchen. Darüberhinaus ist es ratsam, solche Montagearbeiten an feinmechanischen (und auch an elektrischen) Geräten auf einem Tablett mit Rand zu machen, damit wegfallende Kleinteile nicht vom Tisch fallen. (Noch besser ist eine Gumi-Fußmatte mit Wabeneinteilung.)

Weiter muß man daran denken, daß man Deckel oder Halbschalen von Gehäusen, deren Innenaufbau man nicht

genau kennt - also auch das Lokgetriebe -, sehr vorsichtig und behutsam öffnet. Das vermeidet, daß man Teile mit herauszieht oder eventuell kleine Federn auf Nimmerwiedersehen davonspringen.

Hat man ein Getriebegehäuse auf diese Weise so geöffnet, daß alles beieinandergeblieben ist, dann sieht man sich den Innenaufbau zuerst sehr genau an, um die Lage der Teile zueinander kennen zu lernen.

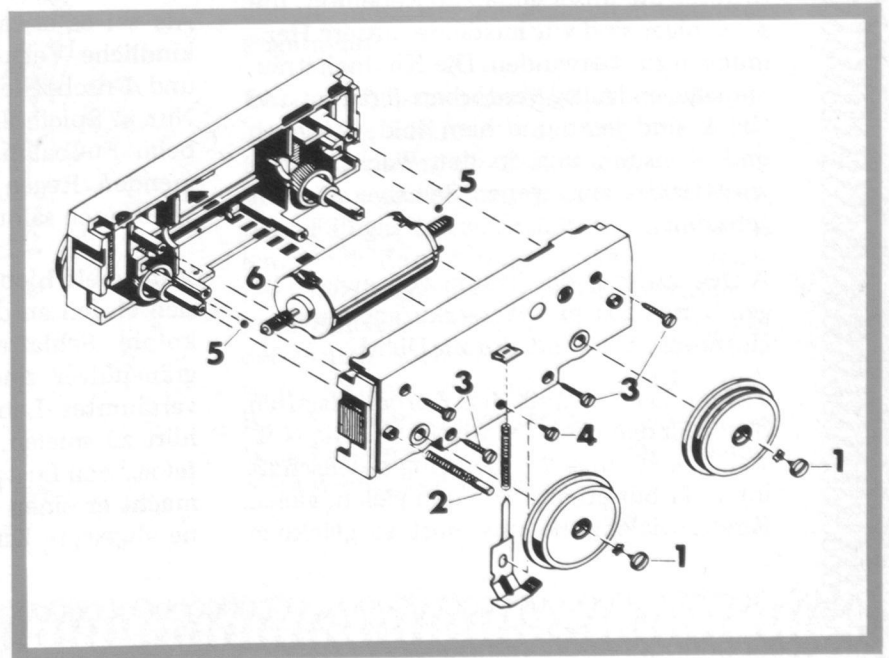
Hier bei unserem Lokgetriebe muß man unter anderem vor allem auf die zwei kleinen Stahlkugeln achten (Teile 5 der Zeichnung), die an den beiden Enden der Motorachse in ihren - ins Gehäuse eingespritzten - kleinen Schächten liegen. Wird das Getriebe unsachgemäß auseinandergelassen, dann fallen sie sehr oft unbemerkt heraus. Weil viele LGB-Freunde gar nicht wissen, daß es sie gibt, fehlen sie beim späteren Zusammenbau und das Getriebe wird nach einiger Betriebszeit entzwei gehen. Diese beiden Stahlkugeln sind für den einwandfreien Getriebeaufbau sehr wichtig. Sie nehmen die axialen Drücke der Motorachse auf, die dadurch entstehen, daß der Motor durch die Schneckenzapfen der Motorwelle je nach Drehrichtung in Wellenrichtung gezogen wird. Außerdem garantieren diese Kugeln die exakte Lage des Motors. Fehlen die Kugeln, dann kann der Motor in Achsrichtung pen-

deln, die Schneckenzapfen steigen auf die Zahnflanken der Zahnräder auf den Radachsen auf und zerstören sie recht bald.

Und noch etwas: Das im Lok-Getriebe reichlich enthaltene Schmierfett darf man nicht herauskratzen und achtlos wegwerfen. Es ist ein Spezialfett (- wirklich, ohne Scherz!), das u.a. speziell wärmebeständig ist, damit es auch noch funktioniert, wenn der Motor bei langem Betrieb eine hohe Betriebstemperatur erreicht.

Beim Zusammenbau des Lok-Getriebes ist dann auch noch folgendes zu beachten: Die Radachsen haben einseitig flachgefräste Enden für den festen Sitz der Treibräder. Man muß die beiden Achsen nun exakt so einsetzen, daß diese angefrästen Flächen auf jeder Triebwerkseite absolut parallel zueinander liegen, ehe man die Räder aufsetzt und festschraubt. Liegen sie nicht parallel, dann stimmen von Rad zu Rad die Abstände zwischen den beiden Gewindelöchern für die Befestigung der Kuppelstangen nicht! Auf der einen Triebwerkseite wäre er zu klein, auf der anderen zu groß, und die jeweiligen Kuppelstangen würden gestaucht bzw. gezerrt, würde man sie trotzdem unter Gewaltanwendung anschrauben. Die dadurch auftretenden Kräfte würden das Getriebe auch beschädigen.

Das waren nur ein paar Möglichkeiten für Fehler, die man machen kann, verehrte LGB-Freunde, wenn man nicht fachgerecht mit dem Lok-Triebwerk umgeht. Obwohl dieses kleine Triebwerk auch aus hochwertigen Metallen und Kunststoffen aufgebaut ist, die praktisch jede Menge Dauerbetrieb bei Wind und Wetter aushalten, kann es verständlicherweise durch kleine, aber entscheidende Fehler bei Demontage und Remontage gefährlich beschädigt werden.



# Steckbriefe aller LGB-Loks

Die große LGB-Lok-Tabelle  
mit vielen Daten

Seitdem es die LGB gibt, sind jedes Jahr neue Lok-Modelle herausgebracht worden. So hat sich inzwischen ein sehr beachtlicher Park von Triebfahrzeugen angesammelt, von der ersten kleinen zweiachsigen Oldtimer-Dampflokomotive der Steiermärkischen Landesbahnen (StmLB) bis zur modernen vierachsigen Diesellokomotive der österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Bis jetzt sind es schon 13 verschiedene Lokomotiven, ohne Ausnahme Modelle nach großen Schmalspur-Vorbildern. Wer sie alle besitzt, hat damit auch ein kleines Eisenbahnmuseum im Hause.

So verschieden, wie die LGB-Lokomotiven in ihrem Aussehen sind, so verschieden sind sie auch in ihren Leistungen und anderen technischen Merkmalen. Um unseren LGB-Freunden einen Überblick und die Möglichkeit von Vergleichen zu geben, haben wir die technischen Angaben zu allen LGB-Loks und ihre Zugleistungen in einer großen Tabelle zusammengefaßt. Sie ist jetzt auch ständiger Bestandteil der 36 Seiten starken, sehr interessanten LGB-Betriebsanleitung. Den Lesern unserer „LGB-Depesche“ präsentieren wir sie auf den beiden folgenden Seiten.

## Kleine Kinder spielen gern –

Spätestens mit dem Schuleintritt wird bei uns das Wort „Spielen“ suspekt!

Das Kindsein hört mit diesem Tage auf. Nun beginnt der Ernst des Lebens und damit der Existenzkampf. Die Großen sagen, daß man jetzt nicht mehr klein sei und infolgedessen nur noch sonntags spielen dürfe. Lernen muß man, um alles zu wissen, was die Großen bereits können. Jetzt wird man auf sich aufpassen müssen, Vokabeln lernen und Mathe pauken, damit später ein ernsthafter Mensch aus einem wird, der was leistet und seinen Mann steht. So werden Spielen und Spielzeug zu diesem Zeitpunkt in die hinterste Ecke des Kinderzimmers verwiesen.

Mit sieben ist die Welt zwar noch heil und die Erwachsenenphilosophie unverständlich! Doch je älter wir werden, um so geringer wird unser Mut zur Rebellion, um so weniger sind wir imstande, unsere Hemmungen zu überwinden. Die Kindheitsträume sind endgültig verdorben. Träume und Glück sind jetzt und hier Geld, Ansehen und Konsum, und in den Wachträumen wird fleißig am eigenen Selbstverständnis gebastelt.

Allgegenwärtig der Traum von ewiger Jugend, notfalls mit Wasserkuren, Perücke, Hormonspritze und Trimm Dich!

Trimm Dich, damit der Körper elastisch bleibt für den nächsten Streß, und die Notwendigkeit unserer Leistungsgesellschaft ihren Tribut erhält. Von den vielen, vielen Kinderspielen, die uns einst so glücklich

gemacht haben, von den Märchenburgen im Sand, von Himmel-und-Hölle-hupfen und Auszählreimen redet keiner mehr.

Im Trimm Dich werden aber nicht alleine körperliche Energiequellen erschlossen, auch geistige und seelische. Denn Trimm Dich heißt auch: Spiel mal wieder!

Je erwachsener wir werden um so alberner fühlen wir uns – zwecklos!

Dabei spielt jeder Mensch, auch der erwachsene! Am Telefon, in Verhandlungen kritzelt er Männchen aufs Papier, schießt Papierkugeln in die Gegend, baut im Urlaub hingebungsvoll Sandburgen – und beweist schon damit, daß er spielt!

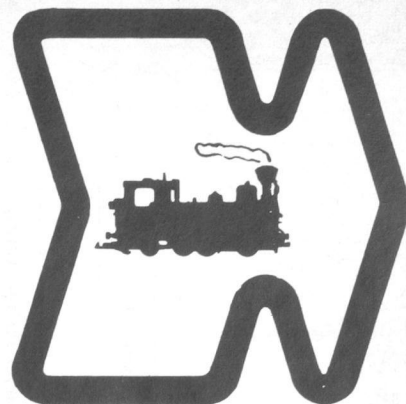
Als sei es etwas Unschickliches oder die kindliche Versuchung auch ohne Perücke und Frischzellentherapie jung zu bleiben. Nur in Spielhöllen, beim Männerskat und beim Fußballmatch (wenn auch im strömenden Regen) ist das Spiel als Volkssport noch salonfähig.

Man spielt Liebe, Party und Krieg. Hängt sich Orden an die Brust und hißt die Trikolore. Schlaftabletten, Alkohol und Migränpulver sind Initialen im Kodex für versäumtes Leben. Der Mensch, der aufhört zu spielen, ist ein Tropf! Er verzichtet auf den Lustgewinn und schon dadurch macht er einen schlechten Tausch für seine abgelegte Kindheit. Anstatt zu spielen,

Unsere technisch interessierten Leser werden in dieser Tabelle manche aufschlußreiche Angabe finden.

In der großen vorletzten Spalte sind die Zugleistungen der einzelnen Loks bei Zügen mit zwei- und vierachsigen Wagen dargestellt. Hier fällt allgemein auf, daß alle Loks mehr vierachsige als zweiachsige Wagen ziehen können, ohne daß sie dabei die für sie zulässige maximale Stromaufnahme überschreiten. Das liegt ganz einfach daran, daß die vierachsigen Wagen geringere Achsdrücke haben, also weniger Rollwider-

stand zu überwinden ist. Leistungsabweichungen im praktischen Fahrtrieb bei unseren LGB-Freunden sind selbstverständlich stets möglich, denn es wird immer Unterschiede der jeweiligen Bahnanlagen zu der Versuchsanlage unserer Maßstrecke geben. Auch lassen sich die Tabellenangaben nur dann auf Güterzüge anwenden, solange deren Wagen unbeladen sind. Selbstverständlich spielen auch die Oberflächenbeschaffenheiten der Schienenköpfe und der Treibradlaufflächen für die Zugkraft eine Rolle.



## große noch viel lieber?

phantasiert er. Sein öffentliches Dasein ist weit entfernt von seinem privaten, denn da malt er nach wie vor Männchen aufs Papier.

Spiel ist Trieb, und Triebe sind unausrottbar. Spielen ist außerdem die wichtigste Tätigkeit, sich selbst zu erfahren: Theater, Sport und Parties sind nichts anderes als Spiel. Wer viel und ausgiebig spielt, hat die Fähigkeit, sein Glück zu dynamisieren. Die Liebe allein wird nicht wahr, wenn sie sich in Technik erschöpft. Das Spiel verlangt den ganzen Menschen zu immerwährend neuen Erfindungen. Spiel ist Spaß. Es be-

freit vom Streß des Alltags und macht ihn weiterhin erträglich. Es macht die Gedanken frei und aktiviert neue Kräfte. Es entwickelt neben der Lust, dazusein, neue kreative Kräfte und die Kunst mit sich und anderen auszukommen.

In dieser unüberschaubaren Welt ist Spielen der lebenswürdigste Weg zum Ich. Wir spielen fortwährend, ohne es zu wissen! Wir träumen von den Palmen in Accapulco, den Trauben von Medoc und den unergründlichen Wassern der norwegischen Fjorde, wir spielen blinde Kuh, und unsere Roller haben einen Motor. Die Emsigkeit ist nur das Kapital unserer Zeit, nicht aber die Seligkeit der Freiheit, die lebt in unseren Träumen und Spielen. Spielend basteln wir Traumboote, schwelgen wir in Dantes Höllenpfuhl, lassen Drachen steigen und nehmen die Faulheit in unser Programm auf.

In der Leistungsgesellschaft wird der Mensch verkümmern und sich und seine Kräfte nur mangelhaft aktivieren, wenn er es nicht versteht, durch Spiel seine kreativen Fähigkeiten zu entfalten und zu schulen. Doch dazu gehört der Mut aus unseren Kindertagen und jenes Selbstvertrauen! Kein Spielzeug nämlich ist so gering, als daß es nicht auch für Erwachsene erfunden wäre. Denken wir nur an den Ball! Von Baby's ersten Umwelterfahrungen bis hin zum Massensport hat dieses runde Ding seine Wichtigkeit behalten.

Birgit Ueberhorst



LGB Vorbild, Hersteller, Fabrik-Nr. Baujahr	LGB-Katalog-Nr.	Bauart	Länge über Puffer (mm)	Gewicht (g)	Gehäusematerial	Gehäuselackierung	Dampfentwickler	Signalhorn	Lokgeräusch, Glocke, Pfeife, Rauchentwickler	Führerstandtüren zum Öffnen	Führerstandbeleuchtung	Rauchkammertür zum Öffnen	Beleuchtung vorn/hinten in Fahrtrichtung wechselnd	Motornummer	Motorenanzahl	Getriebeuntersetzung	Stromabnamepunkte	Haftreifen	LGB-Trafo-Empfehlung
Salzkammergut-Lokalbahn Krauß Linz Fabr. Nr. 1994 Baujahr 1898	2010	Bn2t	250	1750	Luran BASF	Ducolux							1/1	2200	1	1:18	6	1xr	5003 5000 5008
Steiermärk. Landesbahnen Krauß Linz Fabr. Nr. 2774 Baujahr 1892	2020	Bn2t	250	1750	Luran BASF	Ducolux							1/1	2200	1	1:18	6	1xr	5003 5000 5008
Salzkammergut-Lokalbahn Krauß Linz Fabr. Nr. 1994 Baujahr 1898	2010D	Bn2t	250	1700	Luran BASF	Ducolux	X						1/1	2200	1	1:18	6	1xr	5003 5000 5008
Mixnitz - St. Erhard AEG Baujahr 1913	2030-35	Bo	240	1500	Luran BASF	2 farb. Ducolux				2			2/2	2200	1	1:18	5	1x1k	5003 5000 5008
Oberrheinische Eisenbahngesellschaft OEG Henschel & Sohn Baujahr 1891	2050	Bo	245	1550	Luran BASF								3/0	2200	1	1:18	6	1xr	5003 5000 5008
Industrie-Lok Schoema Christoph Schottler 1970 Baujahr 1970	2060 2060H	Bo	270	1600	Luran BASF			X					1/1	2200	1	1:18	6	1xr	5003 5000 5008
Murtalbahn, Krauss-Linz Fabr.-Nr. 6824 Baujahr 1913	2070D	C1n2t	340	2420	Luran BASF	Ducolux	X			2	X	X	2/2	2200	1	1:27	6	1xr	5008
Zillertalbahn, Krauss-Linz Fabr.-Nr. 4506 Baujahr 1900	2071D	C1n2t	340	2400	Luran BASF	Ducolux	X			2	X	X	2/2	2200	1	1:27	6	1xr	5008
Steyrtalbahn, Krauss-Linz Fabr.-Nr. 3711 Baujahr 1898	2072D	C1n2t	340	2400	Luran BASF	Ducolux	X			2	X	X	2/2	2200	1	1:27	6	1xr	5008
Waldenburgerbahn Krauß-Linz EUROVAPOR 298,14	2073D	C1n2t	340	2400	Luran BASF	2 farb. Ducol	X			2	X	X	2/2	2200	1	1:27	6	1xr	5008
Spremlinger Stadtbahn 995001 Borsig Fabr.Nr. 11870 Baujahr 1925	2075	Bh2	225	1 300	Luran BASF									2200	1	1:18	6	1xr	5003 5000 5008
Harzquerbahn 996001. Krupp Fabr. Nr. 1875 Baujahr 1939	2080 2080S	1C1h2	410		Luran BASF	Ducolux	X		X (2080S)	2	X	X	3/2	2200	1	1:27	6	1xr	5008
Zell a. See, Kriml ÖBB 2095 Simmering-Graz-Pauker Fabr. Nr. 18155 Baujahr 1961	2095	BoBo	460	3250	Luran BASF	Ducolux				2	X		3/3	2200 2200	2	1:18	12		5008



# Leistungen und Zugleistungen

Stand vom 1. September 1973

Alle Angaben ohne Gewähr. - Leistungsabweichungen möglich.



Alle Loks sind funktentstört nach VDE-Vorschriften

Zugkraft und Stromaufnahme (in mA) bei 2- und 4-achsigen Wagen auf ebener Strecke

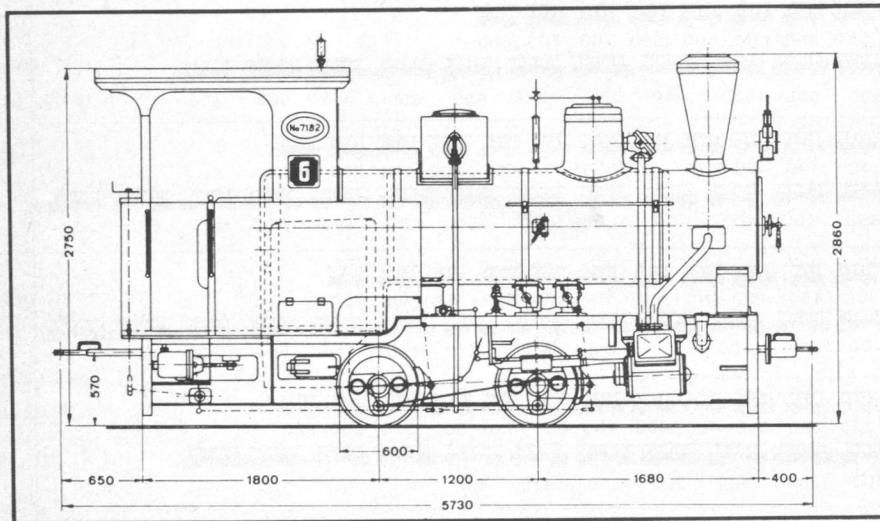
LGB-Trafo-Empfehlung	Stromaufnahme Leerlauf in mA	Steigfähigkeit ohne Wagen in %			Zahl der Wagen
5003 5000 5008	300	18		350 400 450 500 550 600 600 650 650 700 750 	11
5003 5000 5008	300	18		350 400 400 425 450 500 500 550 550 600 600 600 750 	13
5003 5000 5008	450	18		 500 525 525 550 550 600 600 650 700 700 800  475 500 500 550 550 550 575 600 625 650 650 650 650	11 13
5003 5000 5008	300	18		 350 375 375 400 400 400 450 500 500 550 550 600 650 700 750  300 300 350 400 400 400 400 450 450 475 500 500 550 600 650	15 15
5003 5000 5008	400	15		 400 400 400 400 450 450 500 500 550 600 600 650 700 750  400 400 400 400 400 425 425 450 450 450 450 500 550 600 650	14 15
5003 5000 5008	250	10		 250 275 300 325 350 350 400 400 450 450 500 550 600 800  250 250 300 300 300 325 350 375 400 400 425 425 450	15 13
5008	600	10			
5008	600	10		650 650 650 650 650 650 650 650 750 800 800 800 800 850 	14
5008	600	10		 600 600 600 600 600 600 600 650 650 700 700 750 750	13
5008	600	10			
5003 5000 5008	250	10		 250 250 250 300 300 350 350  250 300 300 350 350 400	7 6
5008	600	10		 750 750 750 750 750 750 750 750 850 900 900 900 900  700 700 700 700 700 700 700 750 750 800 800 850 850	13 13
5008	600	10		 600 600 600 600 650 650 650 650 700 750 800 800  600 600 600 650 650 700 700 700 700 750 750 750 750	13 13

Neu bei der Zillertalbahn:

# Der Hobby Zug

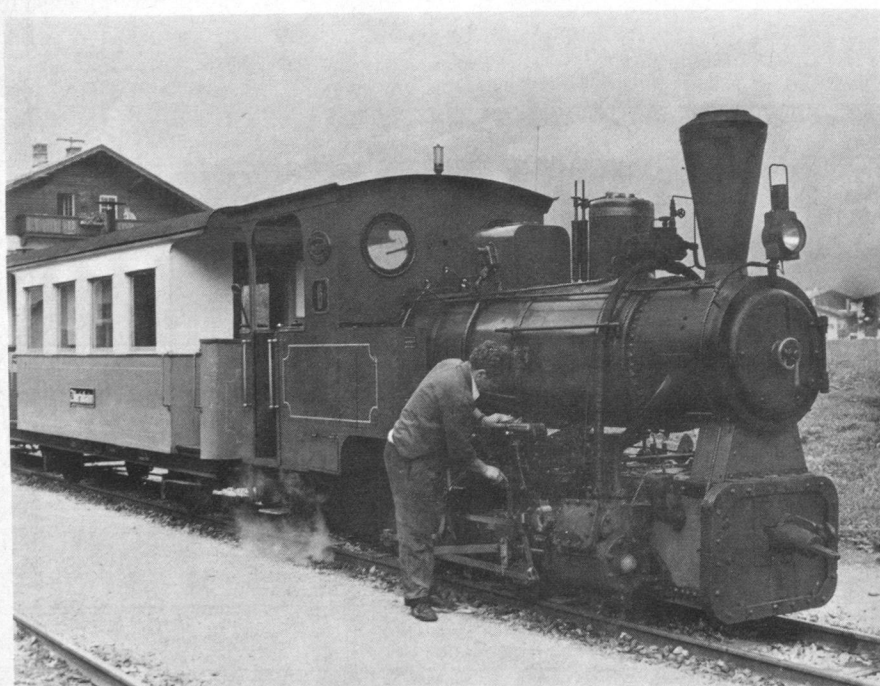


Seit dem vorigen Sommer gibt es im Zillertal eine neue Attraktion für die Schmalspurfreunde - den Hobby-Zug mit einer Selbstfahrer-Lok für Amateur-Lokführer. Am 6. August 1972 machte der Hobby-Zug, mit dem Schlagerstar Peter Orloff als erstem Hobby-Lokführer, seine erste offizielle Fahrt von Mayrhofen nach Zell am Ziller. Da sind hunderte Amateurfotografen und Zuschauer unterwegs gewesen und es war ein richtiges Volksfest mit Musikkapellen, vielen hohen Ehrengästen und Presse, Funk und Fernsehen. Der eigentliche Initiator dieses neuen Freizeitvergnügens im Zillertal war der Freundeskreis der Zillertalbahn.



Ursprünglich wollte der Freundeskreis der ZB in Mühlheim aus einer alten Lokomotive, die man für diesen Zweck schon gekauft hatte, in gemeinschaftlicher Arbeit eine Hobby-Lok für Selbstfahrer bauen. Diese Sache klappte dann aber nicht so, wie sie zeitlich laufen sollte. Inzwischen hatten Eisenbahnfreunde eine kleine Industrielok bei den Böhlerwerken in Kapfenberg ausfindig gemacht. So entschloß man sich bei einem Arbeitstreffen zu Ostern 1971, diese Lok zu erwerben. Ein Linzer Eisenbahnfreund half durch Vorfinanzierung.

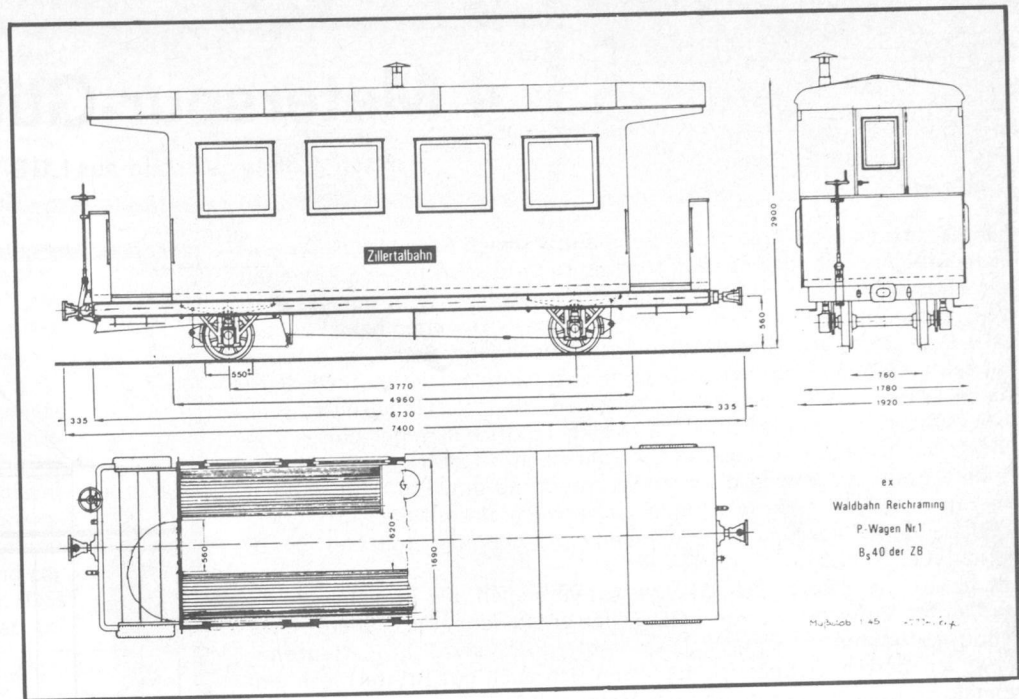
Diese kleine zweiachsige Tenderlok von Böhler wurde dann in den ZB-Werkstätten hergerichtet und etwas umgebaut. Das Führerhaus und der Schornstein sind umgestaltet worden und ein zweites Reglergestänge für den Einsatz als Selbstfahrerlok wurde eingebaut.



Der neue Zillertaler Hobby-Zug hat in Zell am Ziller die Lok umgesetzt und steht zur Rückfahrt nach Mayrhofen bereit (oben).

Sauber geputzt steht die kleine Hobby-Lok Nr. 6 für die Selbstfahrfreunde bereit (links) und der Lokführer prüft noch einmal alle Schmierstellen. - Für Selbstbaufreunde dazu auch noch die Seitenrißzeichnung der ZB-Lok Nr. 6 (links oben).

Die in frischen Farben erstrahlenden zweiachsigen Personenwagen des Hobby-Zuges sind in Form und Bau typische Schmalspurfahrzeuge (rechts u. Mitte). Sie sind 7,40 Meter lang (LüP) und 1,78 Meter breit.



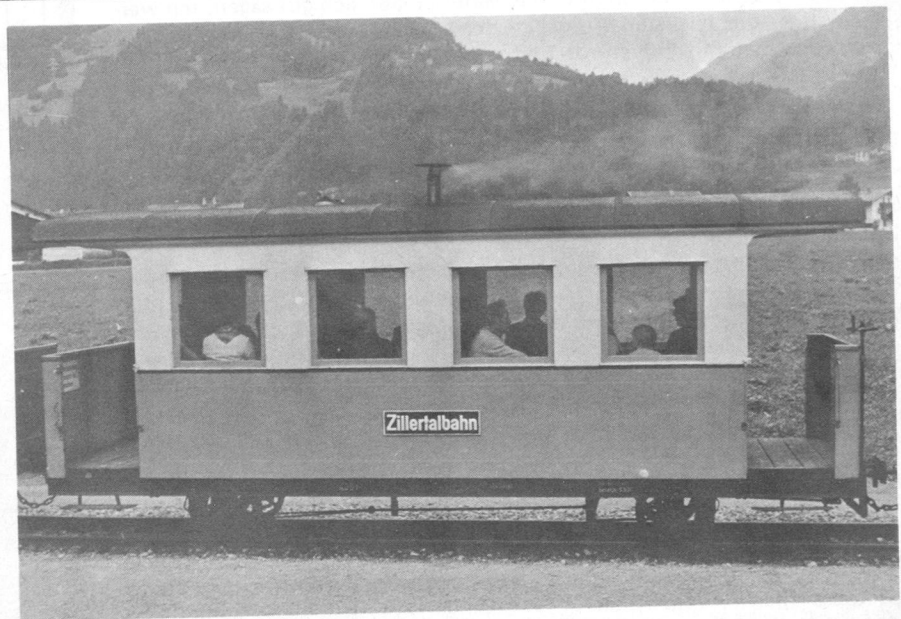
Ein alltägliches Bild in der Sommerzeit im Bahnhof Zell am Ziller (unten): Der planmäßige Oldtimer-Personenzug - hier mit der Dampflok Nr. 3 - von Jenbach kommandiert vor der Weiterfahrt nach Mayrhofen und auf dem Nebengleis der kleine Hobby-Zug, der anschließend hinterherfährt.

Außerdem erhielt diese B-Lok noch andere Einbauten zur Erhöhung der Fahrsicherheit.

Die Dampflok war 1916 von Krauß/München unter der Fabrik-Nr. 7182 geliefert worden. Bei der Zillertalbahn trägt die Maschine jetzt die Nr. 6. Ihre Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h.

Zum neuen Hobby-Zug gehören noch zwei zweiachsige Personenwagen, die von der ehem. Waldbahn Reichraming stammen. Sie wurden im vorigen Jahr unter Mithilfe einer internationalen Arbeitsgruppe des Freundeskreises der ZB wieder instandgesetzt.

Der Hobby-Zug ist in Mayrhofen stationiert. Während der Sommersaison macht er jetzt mehrmals täglich Fahrten nach Zell am Ziller und zurück.



Aus der

Werkstatt

unserer Leser

## 4 Meterspur-Güterwagen

Nach großem Vorbild aus LGB-Teilen gebaut

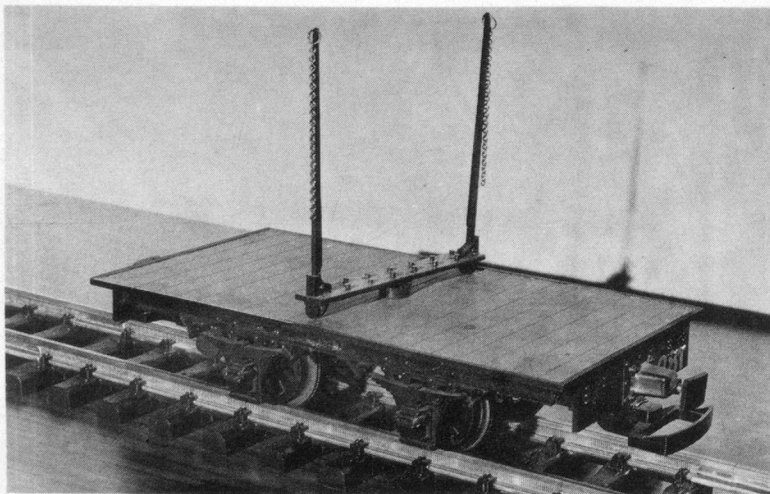
Für die meisten LGB-Freunde ist Schmalspur gleich Schmalspur, obwohl sie natürlich wissen, daß es beim Vorbild so unterschiedliche Spurweiten wie 750, 760, 785 und 1000 Millimeter gegeben hat, um nur die allerwichtigsten zu nennen. Fahrzeuge aller dieser Spurweiten haben bei der LGB Pate gestanden. Das ist auch gut so, denn jeder Schmalspurfreund hat seine Lieblingsspurweite, die er dann zuhause mit der LGB wiedererstellen lassen will. Nun, ich gehöre zu denen, die etwas „pingeliger“ sind. Alle Fahrzeuge, die auf meiner LGB verkehren, haben meterspurige Vorbilder. Natürlich besitze ich alle LGB-Fahrzeuge mit Meterspurvorbildern. Andere Loks und Wagen baue ich entsprechend um. Ein Beispiel dafür war meine OEG-Tenderlok (nicht zu verwechseln mit der OEG-Tramwaylok, die es ja original von Lehmann gibt), über die ich in Heft 17/18 berichtete.

Heute möchte ich nun vier Güterwagen vorstellen, die in meiner Werkstatt unter Verwendung von LGB-Teilen entstanden. Für neu anzufertigende Aufbauten verwende ich am liebsten Polystyrol in Plattenform, da es am besten klebbar ist. Es lassen sich auch gut Bretterfugen einschneiden, Löcher bohren, und das Material läßt sich gut sägen. Ich werde in einer der nächsten Ausgaben der LGB-Depesche ausführlich über den Modellbau mit Polystyrol- und anderen Kunststoffplatten berichten. Teile, die nur hauchdünn sein dürfen und funktionelle Teile wie Scharniere, Bremssteile etc. fertige ich vorzugsweise aus Messing an, das es ja in Platten, Rohren und Stangen in allen Bastlergeschäften gibt. Ein paar M 1,4-Schraubchen sind meist auch mit von der Partie.

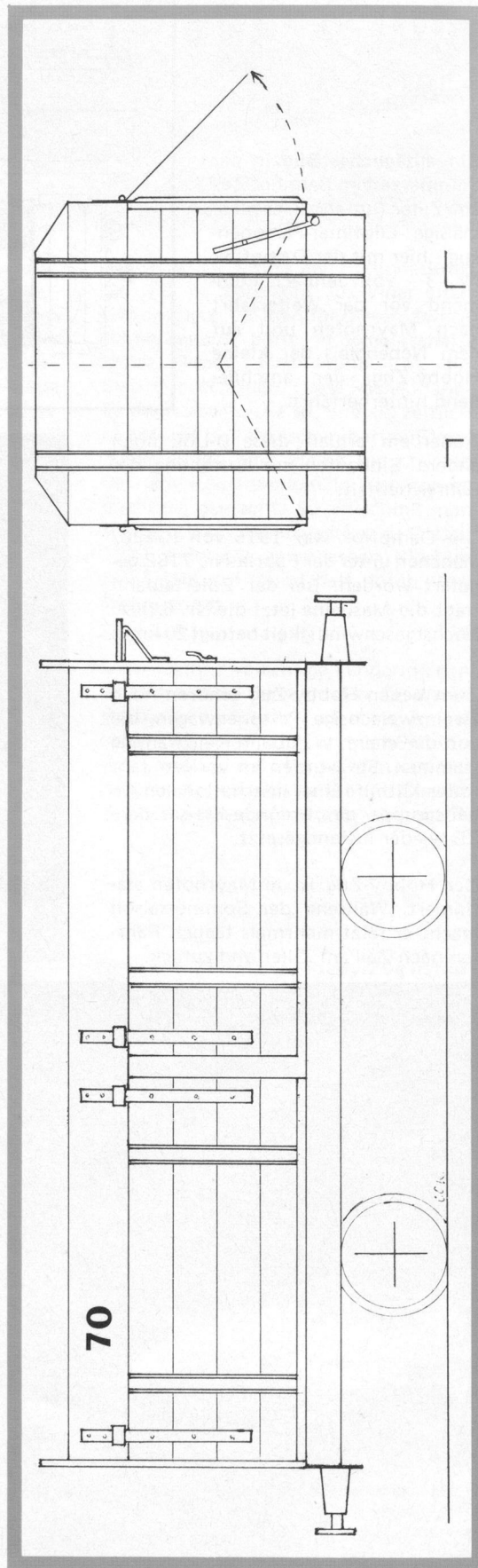
Am liebsten baue ich natürlich nach richtigen Typenskizzen, doch wenn es mir ein Fahrzeug besonders angetan hat, und eine Typenzeichnung ist nicht aufzutreiben, dann zeichne ich es eben selbst nach Fotos. Für ein wichtiges Charakteristikum eines Wagens halte ich immer den Achsstand. Da dieser bei meinen Vorbildern oft nicht drei Meter beträgt (wie umgerechnet der Achsstand der LGB-Zweiachser), muß ich die Rahmen oft „auseinanderschnippeln“. Meist schneide ich gleich zwei Wagen asymmetrisch auseinander, und aus den vier Teilen entstehen dann zwei Wagen mit verkürztem und zwei mit verlängertem Achsstand. So entsteht eine besonders interessante Typenvielfalt. Otto O. Kurbjuweit

### Langholzwagen Nr. 281

Nur 1,7 Meter beträgt umgerechnet der Achsstand dieses Flachwagens, dessen Vorbild unter der Nummer 281 bei der Steinhuder Meerbahn verkehrte. Er dient heute bei der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen als Schwellentransportfahrzeug, allerdings ohne den Drehschemel. Das Modell (unten) hat feste Radsätze und Kupplungen. Beim Bau des zweiten Wagens, den man ja zum Langholztransport unbedingt benötigt, werde ich allerdings die Kupplungen schwenkbar machen, da der Wagen mit den starren Kupplungen zum Entgleisen neigt, wenn er unmittelbar an eine Lok mit ebenfalls starren Kupplungen gekuppelt ist. Der Drehschemel ist übrigens ganz aus Messing gefertigt. ▼



28 LGB-Depesche Nr. 19/20

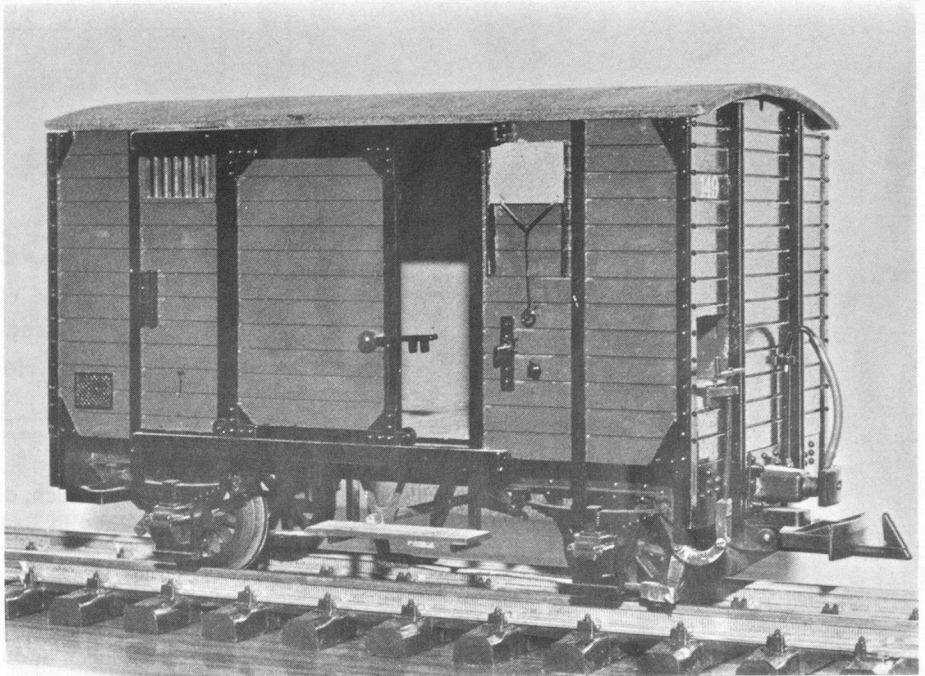


LEHMANN

### Gedeckter Güterwagen Nr. 149

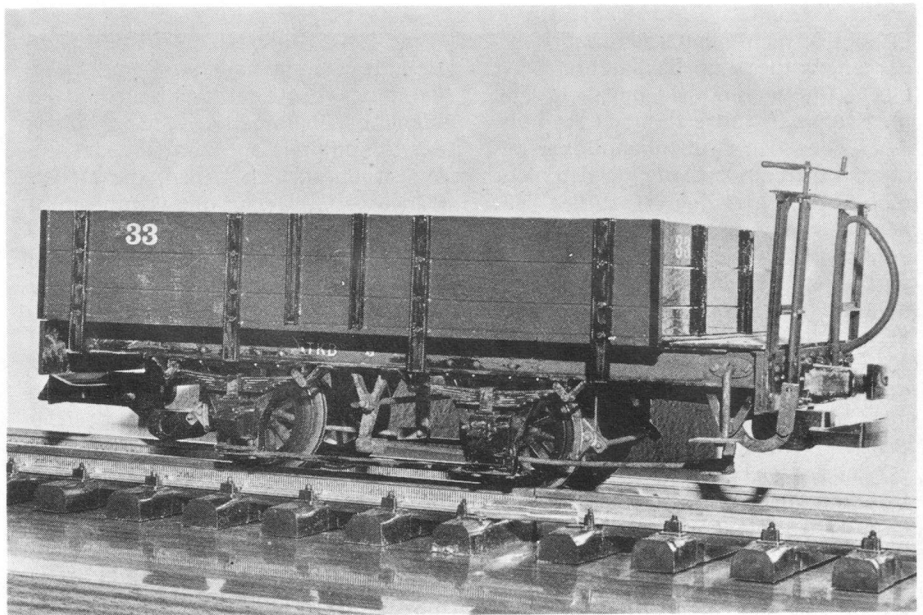
Er entstand durch Umbau aus dem LGB-Wagen 4030 nach dem Vorbild des Gw 49 der ehemaligen Herforder Kleinbahnen. Der Gw 49 war zuletzt als Rottenwagen eingesetzt bis zur Betriebseinstellung der Bahn im Juni 1966. Er wurde dann von der Museumseisenbahn Bruchhausen-Vilsen erworben, wo er zunächst ebenfalls als Aufenthaltsraum für Bahnarbeiter, sprich: Mitglieder des Deutschen Eisenbahn-Vereins, diente.

Zum Modell (rechts) ist noch zu sagen, daß außer der Verkürzung die Installation eines kompletten Bremsgestänges für Körting-Luftsaugbremse vorgenommen wurde. Erwähnenswert sind noch die Schiebeluke und die Vertiefung in der Stirnwand zur Bedienung der Bremsspindel. Das Dach ist mit Schmirgelpapier gedeckt.



### Niederbordwagen Nr. 33

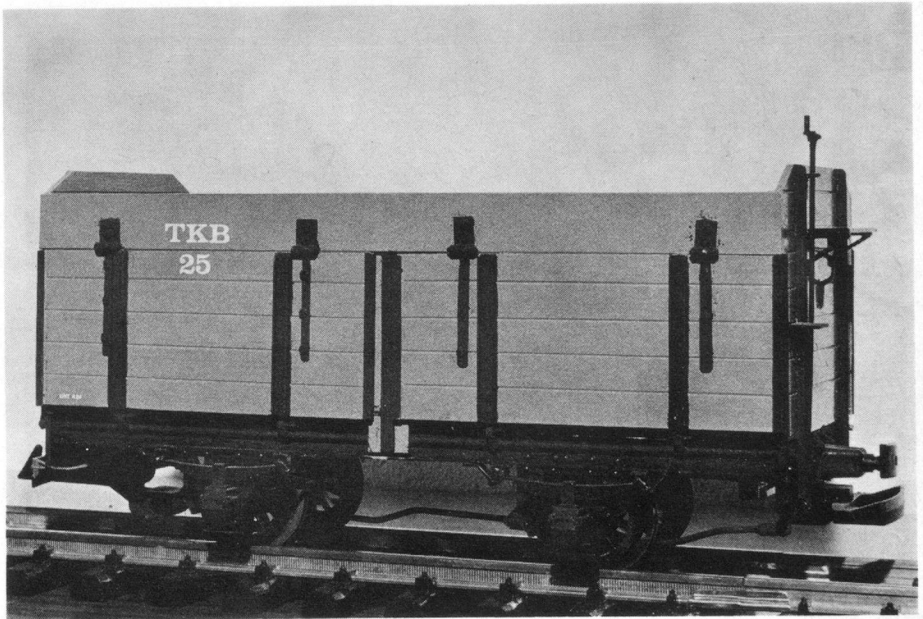
Hier handelt es sich um einen typischen Straßenbahn-Güterwagen (rechts). Der Achsstand beträgt 1,8 Meter. Der Rahmen des Fahrzeuges entstand aus einem LGB-Wagenrahmen, der zwischen den Achsen gekürzt, auf der Plattformseite jedoch verlängert werden mußte. Der Aufbau besteht aus Polystyrol, das komplette Bremsgestänge aus Messing. Das Vorbild dieses netten Wägelchens fuhr früher auf der Innsbrucker Mittelgebirgsbahn, das ist heute die Straßenbahnlinie 6 der Innsbrucker Verkehrsbetriebe. Später soll der Wagen an die Stubaitalbahn gekommen sein. Ob er noch existiert, ist mir nicht bekannt. Eine Typenbezeichnung findet sich in dem berühmten Buch „Schmalspurig durch Österreich“.



### Selbstladewagen Nr. 25

Ein normaler LGB-Wagenrahmen wurde auf 2,5 Meter gekürzt (rechts). Darauf kam aus Polystyrol ein Aufbau nach dem Vorbild des Ot 70 der Kerkerbachbahn. Eine Typenbezeichnung stand leider nicht zur Verfügung, nur ein kleines Foto des Vorbildes. Die seitlichen Klappen können geöffnet werden. Die Scharniere wurden aus Messingblech und -rohr hergestellt. Das Fahrzeug hat, dem Vorbild entsprechend, eine Bremse mit einseitig angreifenden Bremsklötzen.

Eine Bauskizze dieses Modells im Maßstab 1:2 - also auf die Hälfte verkleinert - zeigen wir auf der vorigen Seite (links). Der Nachbau dieses Wagenmodells ist also für unsere Leser einfach, denn die aus der Skizze herausgegriffenen Maße brauchen nur verdoppelt zu werden.





Es war einmal . . .

## Die Barytbahn von Bad Lauterberg

Seit Jahren ist die Strecke stillgelegt  
Tenderlok „Helene“ dampft nun im Jagsttal

Ja, es gibt sie noch, die Barytbahn. Die Gleisanlagen auf dem Werksgelände in Bad Lauterberg sind zumeist erhalten und in Betrieb, denn innerhalb der Werksanlagen ist die Bahn nach wie vor unentbehrlich. Aber wie sieht sie aus!? Wenige hundert Meter sind von der ganzen Herrlichkeit geblieben; das Gleis ist zugewachsen, die Güterwagen halb verrottet; Personenwagen und Dampflokomotiven sind verschwunden. Zwei unscheinbare Diesellokomotiven versehen den Dienst.

Dabei sind nicht einmal zehn Jahre vergangen, seitdem ich das letzte Mal an einem Frühlingsmorgen um sechs Uhr im Krummen Luttertal hoch am Fels hang über der Grubenbahntrasse saß und angestrengt lauschte, ob sich nicht schon etwas vom Zug vernehmen ließ. Aber es war, wie jedesmal, viel zu früh. Punkt sechs Uhr fuhr der „Mannschaftszug“, wie der Personenzug im Bergarbeiterjargon hieß, auf dem Werksgelände in Bad Lauterberg los. Frühestens zehn Minuten später konnte ich an dieser Stelle von Süden her das feine Bimmeln der Dampflocke „System Latowski“ vernehmen, wenn das Züglein vor den letzten Häusern der oberen Lutterstraße vorbeifuhr, wo jedes Grundstück seinen eigenen Bahnübergang hatte, vor jeder Haustür das Schild „Halt, wenn das Läutewerk der Lokomotive ertönt oder die Annäherung eines Zuges anderweitig erkennbar wird!“

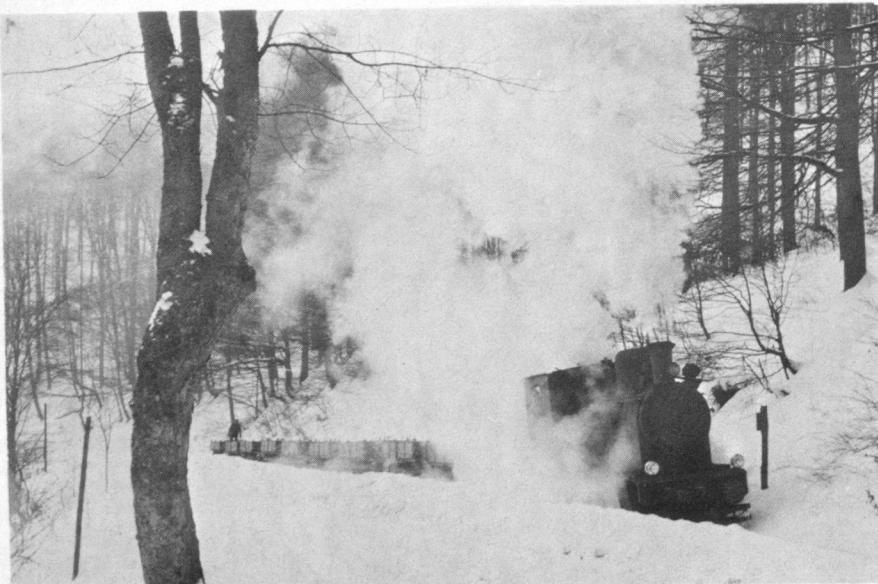
Wenn es die Kurve beim Forstamt Kupferhütte gerundet hatte, wo Gerades und Krummes Luttertal sich teilen, dann drang der hämmernde Auspuffschlag der Lokomotive an mein Ohr, das stille Tal begann zu beben, die steilen Hänge warfen Geläut und Dampfschlag zurück. Und dann polterte sie zischend an mir vorbei, mit fünfzehn Stundenkilometern, und in den ohrenbetäubenden Lärm mischte sich sekundenlang das Geschwätz von Lokpersonal und Grubenarbeitern. Langsam verebbte das Fahrgeräusch, und nur noch der sich auflösende ölhaltige Dampf, der der Nase des Eisenbahnfreundes so wohl tut, erinnerte an das Ereignis.

Kaum jemand, selbst unter den Fans, kannte diese Bahn, die freilich in ihrer Abgeschiedenheit dahindämmerte. 750 mm betrug ihre Spurweite, und kaum mehr als doppelt so breit waren Wa-

gen und Lokomotiven. Nur die „JOHANN ELISE“, die war ein wenig dicker. Sie war ja auch ursprünglich im Jahre 1939 von Henschel & Sohn in Kassel als Baulokomotive mit 900 mm Spurweite gebaut worden und wurde später umgespurt, als sie nach Bad Lauterberg kam. Zwei Achsen hatte sie nur, aber sie war die Stärkste im Luttertal und der Liebling des Personals.

Ihre dreiachsige Schwester „HELENE“ war schon zwanzig Jahre eher von der gleichen Firma geliefert worden, und zwar für die Jüterbog-Luckenwalder Kreiskleinbahn, wo sie bis 1934 Dienst tat. Beide Namen hatten schon andere Lokomotiven im Luttertal getragen: die erste „HELENE“ war eine winzige zweiachsige Tendermaschine gewesen, die erste „JOHANN ELISE“ gar eine vierachsige Lokomotive mit der Achsfolge D. Bis 1958 ist sie in Dienst gewesen.

Auf der im Jahre 1900 erbauten Barytbahn begann 1905 der nichtöffentliche Personenverkehr zur Beförderung der Bergleute zu den Gruben. Noch bis zum Schluß war laut Anschlag das „Mitfahren betriebsfremder Personen verboten!“ Der Personenverkehr wurde mit



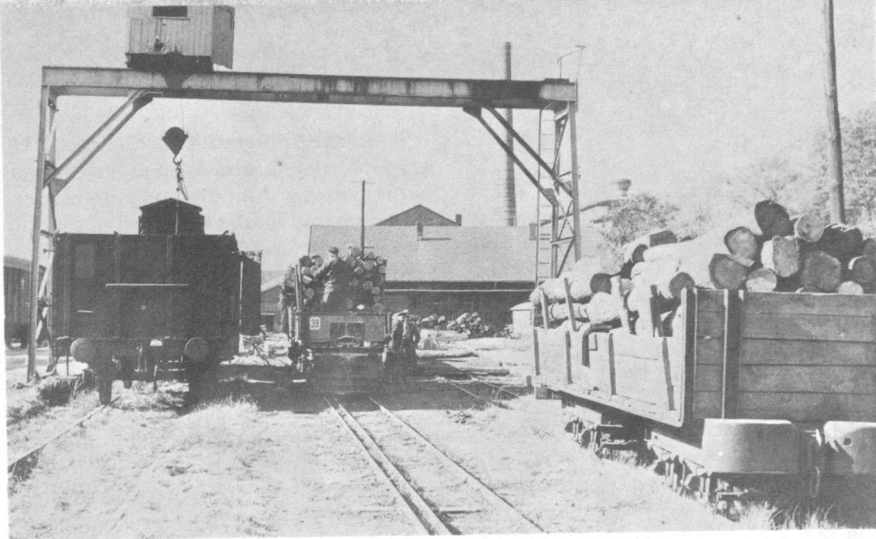
Eine romantische Fahrt durch die dichten Wälder des Südharzes ist diese Talfahrt (oben) der „Johanne Elise“ mit einem „Mannschaftszug“ nach Bad Lauterberg. - Im Winter war der Betrieb schon härter (links). Hier kämpft sich ein Leerzug durch den Schnee bergan zum „Wolkenhügel“.

drei vierachsigen Personenwagen durchgeführt, die in eigener Werkstatt „selbstgeschmitten“ waren und daher wie Güterwagen mit Sichtluken aussahen, hatten sie doch seitliche Schiebetüren und gedeckte Bremserplattformen. Immerhin besaßen sie den Luxus einer Dampfheizung. Als die in der Nähe gelegene Gartetalbahn von Göttingen nach Rittmarshausen stillgelegt wurde, erwarb die Barytbahn von dort einen vierten Personenwagen, der im Gegensatz zu den drei häßlichen Entlein eine rechte Kleinbahnschönheit mit stark gewölbtem Dach und offenen Plattformen an beiden Enden war. Neben der Holzklasse gab es darin sogar ein winziges Abteil mit Polstersitzen. Klar, daß der Wagen von den Bergleuten immer zuerst gestürmt wurde. Aus unerfindlichen Gründen entgleiste dieser Wagen am ersten Tag seines Einsatzes bei der Barytbahn, später jedoch nie wieder.

Die Aufgabe der Bahn war die Beförderung von Baryt (Schwerspat) von den Gruben im Luttertal zum Verarbeitungswerk in Bad Lauterberg. Hierzu besaß sie über fünfzig vierachsige offene Güterwagen mit Bremserplattform die sehr kurz und kräftig gebaut waren, da Schwerspat, wie schon der Name verrät, sehr schwer ist, das schwerste Mineral überhaupt. Der Wagenkasten war kippbar, jedoch mußten zu diesem Zweck außen zwei schwere Winden angesetzt werden, eine zeitraubende und gefährliche Arbeit. Wegen der enorm hohen Stoßkräfte infolge des schweren Ladegutes besaß die Bahn auch das Zweipuffersystem, was in dieser Spurweite geradezu eine Rarität darstellt.

Glücklicherweise war die Talrichtung die Lastrichtung, sonst wären viel größere und stärkere Lokomotiven nötig gewesen, wahrscheinlich sogar Malletloks. So aber konnte die „HELENE“ elf und die „JOHANNE ELISE“ sogar dreizehn Waggons leer zu Berg befördern. Hierbei wurden sie jedoch oft bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit beansprucht. Oft kam der Auspuffschlag an den steilsten Stellen nur noch ganz langsam, und man mußte befürchten, daß der Zug stecken blieb. Wehe, wenn die Lokomotive jetzt ins Schleudern geriet! Unvorstellbare Mengen

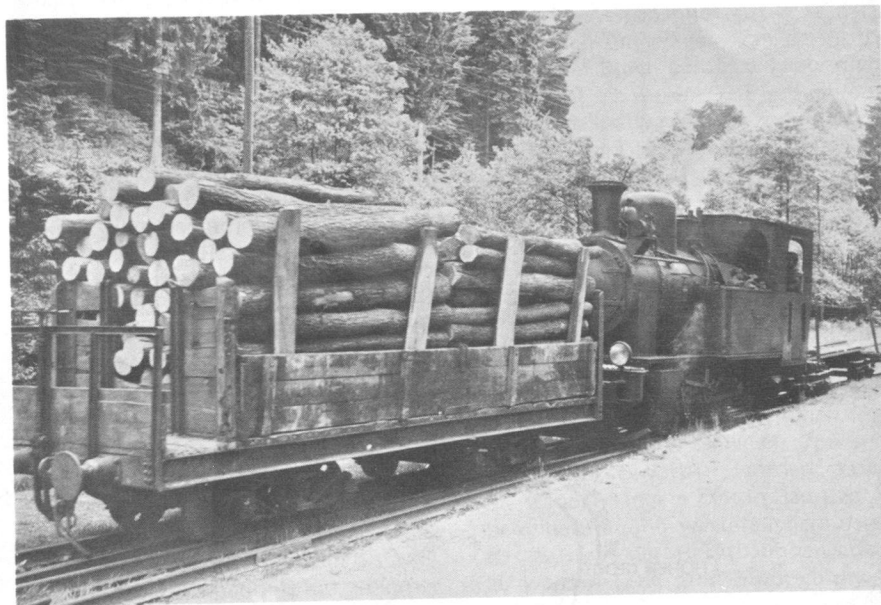
Mit dem Portalkran wird Grubenholz von der Bundesbahn auf die Barytbahn umgeladen (oben). Wenn die dafür vorgesehenen Wagen nicht ausreichen, werden auch - wie hier - Barytwagen zum Holztransport herangezogen. - Die Lok „Johanne Elise“ bei der Rangierarbeit mit einem vierachsigen Grubenholzwagen (mittleres Bild). - Die Schachtanlage „Hoher Trost“ (rechts). Vorne ein Leerzug mit Barytwagen.



wurden daher bei der Bergfahrt auf die Schienen gestreut, so viel, daß er an den Steilstellen regelmäßig aus dem Gleis geschaufelt werden mußte.

Insgesamt mußte auf der 6,3 km langen Strecke ein Höhenunterschied von 134 (!) Metern überwunden werden. Und so wies die Barytbahn Neigungen von 1:25 und an der steilsten Stelle sogar

von 1:17 auf, das sind 40 bzw. 59 %, Steigungen, wie sie normalerweise Zahnradbahnen haben. Das Lokpersonal nahm diese tägliche Herausforderung mit größter Ruhe. Die Leute kannten ihre Maschinen und das Streckenprofil so genau, daß sie eigentlich fast immer die Bergfahrt ohne Neuanlauf schafften. Stärkeres Schleudern konnte man normalerweise nur bei der An-



Fortsetzung

## Barytbahn . . .

fahrt an der Umsetzanlage beobachten, wo es gleich aus dem Stand an die Rampe ging. Diese Umsetzanlage befand sich außerhalb des Werksgeländes. Einen kleinen Bahnsteig gab es da für den Mannschaftszug und das Waagehäuschen, auf das wir noch zu sprechen kommen werden.

Seit dem zweiten Weltkrieg bediente die Barytbahn zwei (früher drei) Schwerspatgruben: „Hoher Trost“, etwa auf halber Strecke gelegen (vergl. Karte) und „Wolkenhügel“ am Ende der Strecke. Letztere lag ganz idyllisch versteckt im Walde an der engsten Stelle des Krumpen Luttertales. Außer den Bergleuten kamen nur Holzfäller hierher und gelegentlich Wanderer, die die Einsamkeit suchten.

Wenn der morgentliche Mannschaftszug bei der Grube Wolkenhügel angekommen war, fuhr die Lok zum Wassernehmen und für das Personal, das schon seit 5 Uhr im Dienst war, war dann Frühstückspause. Anschließend begannen die Vershubarbeiten. Ein Zug mit Schwerspat wurde für die Talfahrt zusammengestellt, leere Waggons in die Schachanlage gedrückt. Das Fördergut von Wolkenhügel wurde allerdings nicht direkt zum Werk gefahren, sondern über die sogenannte Waldbahn zu der oberhalb Hoher Trost gelegenen Waschanlage. Von der Abzweigung aus der Hauptstrecke (siehe Karte) stieg die Waldbahn sanft an, um schließlich nach einem Stück ebener Strecke bei der Kippe der Waschanlage zu enden.

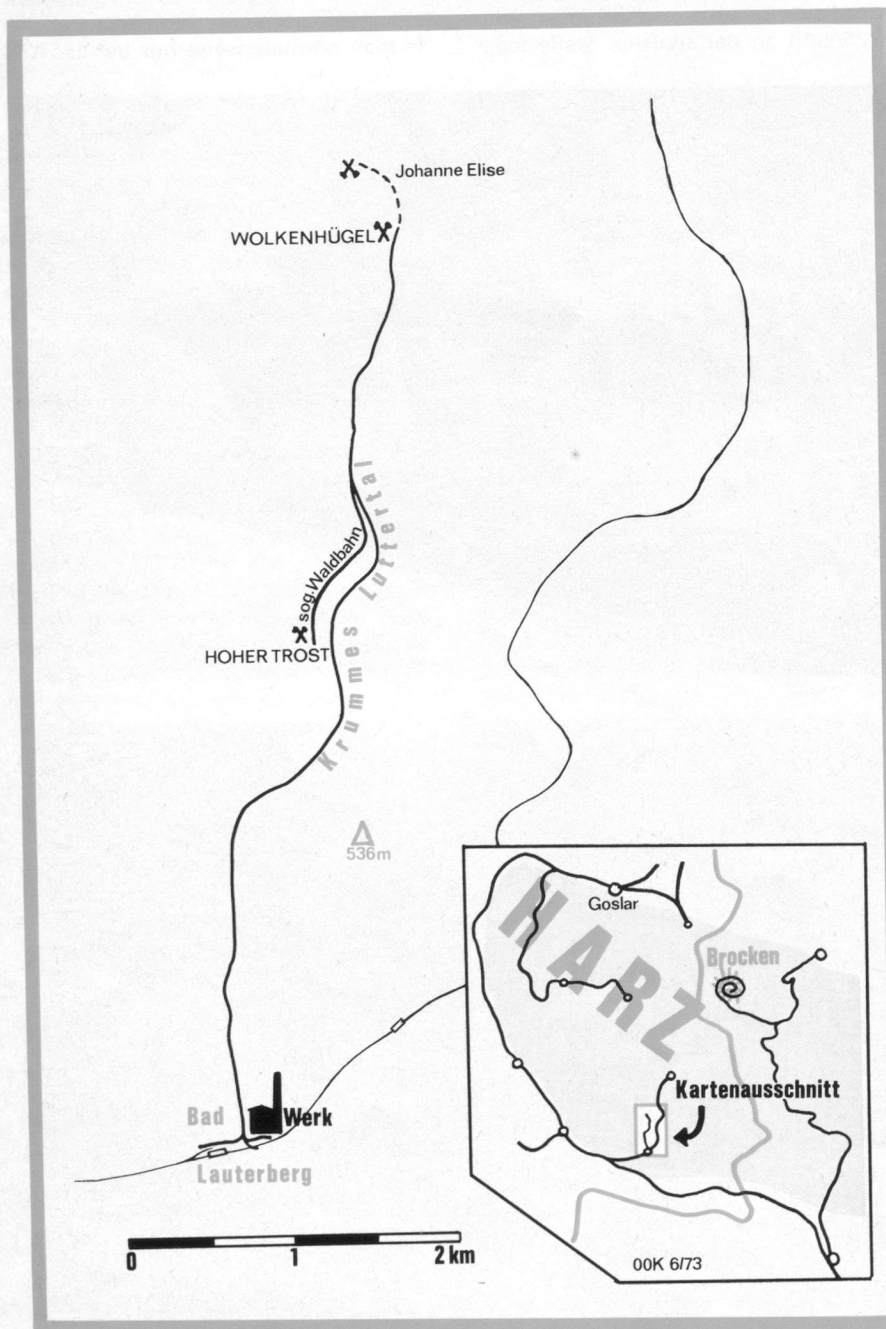
Da sich hier keine Umsetzmöglichkeit befand, wandte das Personal einen Kunstgriff an: Einige hundert Meter oberhalb der Abzweigung der Wald-

bahn wurde der von Wolkenhügel kommende Spatzug angehalten, die Wagen mit der Spindelbremse festgebremst. Die Lokomotive kuppelte dann ab und fuhr auf der Hauptstrecke ein Stück über die Weiche, die dann umgestellt wurde. Nun lösten die Bremser die Wagenbremsen, der Zug nahm durch die Schwerkraft Fahrt auf, wurde schneller und schneller und donnerte schließlich mit dreißig bis vierzig Stundenkilometern über die besonders schlanke Weiche auf die Waldbahn. Die Lok fuhr anschließend wieder über die Weiche und folgte dem Zug, den sie meist einige hundert Meter vor der Waschanlage vorfand, da der Schwung nicht ganz reichte. Sie drückte dann den Zug auf die Kippe und kehrte mit einem Leerzug nach Wolkenhügel zurück.

Unterdessen hatte die jeweils andere Lokomotive einen Leerzug vom Werk zur Grube Hoher Trost gefahren und hatte einen Spatzug wieder mit zu Tal genommen. Die Talfahrt dieser schweren Spatzüge war ein Kapitel für sich, da die Barytbahn keine durchgehende Bremse besaß. Die Lokomotiven hatten Wurfhebelbremsen, die Spatwagen nur die Spindelbremse. Für Notbremsungen gab es dann nur noch die etwas zweifelhafte Methode des „Gegendampfgebens“. Je zwei Spatwagen waren stets mit den Bremserplattformen zueinander gekuppelt, so daß ein Bremser immer zwei Wagen gleichzeitig bremsen konnte. An sich sollten die Bremser auf Pfeifsignal von der Lokomotive bremsen oder lösen. Doch waren sie so eingefuchst und kannten das Streckenprofil und die Lage der Wegübergänge so genau, daß sie im Normalfall ohne Signale die Bremsen bedienten.

In den letzten Betriebsjahren gab es als Folge der Rationalisierungsbestrebungen nur noch für je vier Wagen einen Bremser. Da sich jedoch ein Schwerspatzug nicht halten läßt, wenn nur die Hälfte der Wagen gebremst wird, mußte jeder Bremser, wenn er zwei Wagen angebremst hatte, abspringen, zwei Wagen weiter hinten wieder aufspringen und zwei weitere Wagen anbremsen. Beim Lösen mußte er dann entsprechend neben dem fahrenden Zug nach vorn laufen. Man kann sich vorstellen, welche gefährvolle Arbeit das für die Bremser und was für eine ruckende und zuckende Talfahrt das war.

Welch gewaltige Energie die Spatwagen entwickelten, wurde Ende der Fünfziger Jahre klar, als nur zwei beladene Wagen, deren Bremser zum Weichenlegen abgesprungen war, die erst vor kurzem eingetroffene neue Ruhrtaler-Diesellokomotive vom Hohen Trost zu Tal drückten. Dem Lokführer gelang es nicht, den kurzen Zug zum halten zu bringen. Er wurde immer schneller,







entgleiste schließlich in einer engen Kurve und stürzte einen Abhang hinunter. Nur die stabile Konstruktion des Führerhauses rettete dem Lokführer das Leben. Die Boulevardpresse berichtete seinerzeit ausführlich darüber.

Wenn ein Schwerspatzug in Bad Lauterberg angekommen war, setzte die Lok ihren Zug oberhalb der Gleiswaage an der Umsetzanlage ab und fuhr dann zur Wartung aufs Werksgelände. Später, wenn die Gleiswaage besetzt war, ließen die Bremsen den Zug Stück für Stück ablaufen, so daß ein Wagen nach dem anderen auf der Waage zum Stehen kam. War der ganze Zug gewogen, kam die Lok wieder aus dem Werksgelände und fuhr über eine Weiche am Wagenzug vorbei, der dann mit Schwerkraft in Richtung Werk rollte. Weiche rum und mit der Lok hinterher, dran an den Zug und dann aber mit Volldampf! Ins Werksgelände führ-

**Die Tenderlok „Johanne Elise“** ist von Henschel 1939 als Baulok mit 90 cm Spurweite gebaut worden (oben rechts).  
**Die B-Diesellok** von Ruhrtaler (oben links) ist bei einem Unfall schwer beschädigt worden. Im Vordergrund die scharfe Kurve - mit 15 Meter Radius (!) - zum DB-Übergabebahnhof.

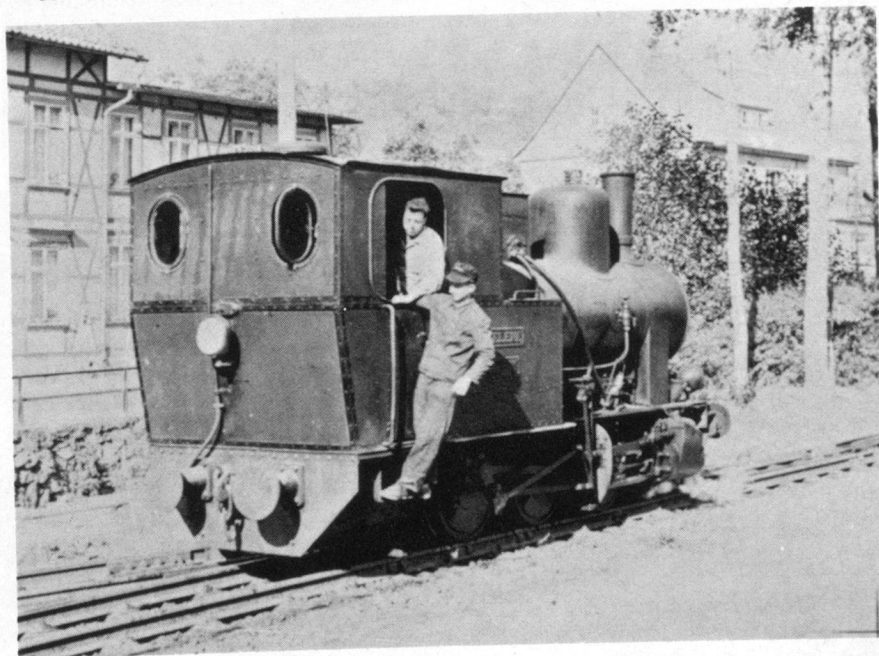
te nämlich eine straßenbahnmäßige scharfe Kurve mit Zwangsschiene und entsprechend hohem Rollwiderstand. Gleich danach mußte der Zug über eine Steilrampe auf die Kippe gedrückt werden.

Weniger aufregend war die Talfahrt des Mannschaftszuges, da hierbei ja keine großen Massen zu bremsen waren. Es war eine gemütliche Bimmel- und Pfeiftour durch die Wälder und für das Personal reine Erholung. Gegen 16.15 Uhr kam der Mannschaftszug gewöhnlich in Bad Lauterberg an. Bis Lokführer und Heizer ihre Maschine verlassen konnten, hatten sie immerhin zwölf Stunden seit Schichtbeginn hinter sich.

Schwerspat war jedoch nicht das alleinige Transportgut der Bahn, wenn auch das überwiegende. In regelmäßigen Abständen trafen auf dem Bundesbahnhof in Bad Lauterberg ein bis zwei Waggons mit Grubenholz ein, Stempel

aus Eiche zum Verbau der Strecken unter Tage. Mittels eines Überladekrans wurde das Grubenholz in vierachsige Holzwagen umgeladen, von denen die Bahn zwei Stück besaß, die aber nicht ganz identisch waren. Gelegentlich wurden auch Spatwagen mit zum Grubenholztransport herangezogen. Auch für das dritte Ladegut der Bahn wurden sie verwendet, für Kohle, die jedoch nur verhältnismäßig selten anfiel.

Eine durchgehende Modernisierung der Barytbahn sollte durch den Einsatz von luftgebremsten, automatischen Selbstentladewagen eingeleitet werden, die von der im April 1969 stillgelegten Dörntener Grubenbahn (zwischen Goslar und Salzgitter gelegen; 785 mm Spurweite) erworben worden waren. Sie standen längere Zeit in Bad Lauterberg herum und warteten darauf, an das System der Barytbahn angepaßt zu werden (Zug- und Stoßrichtungen



Der Nachwelt erhalten geblieben ist die Dampflokomotive „Helene“ (rechts). Auf der Strecke Möckmühl - Dörzbach der Jagstalbahn zieht sie jetzt Museumszüge der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte.

## Eingestellt . . .

. . . wurde am 2. Juni 1973 der Gesamtbetrieb auf der Meterspur-Schmalspurbahn im badischen Odenwald Mosbach/Baden - Mudau, der letzten bundeseigenen Meterspurstrecke. Sie soll abgebaut werden. Die Personenwagen sollen zur DB-Inselbahn Wangerooge kommen. Die Dieselloks - unser Bild rechts: die 252 901-4 - haben einen zu hohen Achsdruck für die Inselbahn. Sie sollen, nach Auskunft der DB, nach Afrika als Entwicklungshilfe gehen.

Foto: B. Jülich



Fortsetzung

## Barytbahn . . .

etc.). Indes, dazu kam es nicht mehr. Der Inhaber der Deutschen Baryt-Industrie, Dr. Rudolf Alberti, verkaufte Werk und Bahn an einen der großen Chemikonzerne.

Die neuen Manager hielten wohl nicht viel von der alten Bahn, denn ohne langes Federlesen wurde sie eingestellt, der Schwerspattransport nun mit Lastwagen durchgeführt. Als man merkte, daß frostsicherer Ausbau und Unterhaltung der Forststraßen im Luttertal wesentlich mehr kosteten als Modernisierung und Unterhaltung der Schmalspurbahn, war es zu spät. Die Gleise waren bereits abgerissen. Besonders unüberlegt erscheint der Streckenabbruch wegen der Tatsache, daß die Bahn innerhalb des Werksgeländes, wie schon eingangs erwähnt, weiter exi-

stiert. Der innerbetriebliche Transport des Schwerspats von einem Prozeß zum nächsten ist aus baulichen Gründen nur mit der Bahn möglich. Die Barytbahn fährt also noch und wird weiter fahren. Doch sehenswert ist sie nicht mehr.

Glücklicherweise konnte die Lokomotive „HELENE“ durch die Initiative eines Eisenbahnfreundes aus Hannover vor der Verschrottung bewahrt bleiben. Er machte die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte auf das brotlos gewordene Maschinchen aufmerksam, und diese erwarb sie sofort. Heute dampft sie vor den musealen Sonderzügen auf der Jagsttalbahn, die man unter der Nummer 780 im Kursbuch der Deutschen Bundesbahn findet. Bis auf den Mittelpuffer und die Druckluftbremse die sie dort endlich erhalten hat, sieht die Lokomotive immer noch so aus, wie sie 1919 von Henschel abgeliefert worden ist. (Auf der Titelseite

von Heft 11 der LGB-Depesche sowie in Heft 17/18 ist die HELENE vor einem Sonderzug im Jagsttal zu sehen.)

**Die Barytbahn im Modell:** Die Barytbahn ist eine von jenen kleinen überschaubaren Bähnchen, die man ohne größere Abstriche mit der LGB nachbilden kann. Maßstäblich umgerechnet würden die 6,3 km Streckenlänge zwar immer noch 280 Meter ergeben, doch auch auf einer Anlage von 30 bis 50 m Gleislänge lassen sich noch alle charakteristischen Details der Barytbahn wiedergeben: Werk, zwei Gruben, Waldbahn, Bundesbahnanschluß mit Überladekran. An Fahrzeugen hält die LGB allerlei geeignetes bereit: Der Spattransport würde selbstverständlich in OEG-Schotterwagen vor sich gehen, die hierfür bestens geeignet sind. Ein Zug von fünf bis sieben dieser Wagen sieht übrigens hervorragend aus. Die zweiachsige LGB-Dampflok hat eine verblüffende Ähnlichkeit mit der „JOHANNE ELISE“, und Bastler können diese Ähnlichkeit mit verhältnismäßig geringem Aufwand weiter steigern. Wer echte Barytbahn-Personenwagen haben möchte, sägt in den neuen vierachsigen gedeckten Güterwagen von der LGB Fenster hinein und streicht ihn dunkelgrün. Der Barmer Bergbahnwagen fungiert dann als Ex-Gartetalbahnwagen. Mal sehen, wann die ersten Bilder von einer LGB-Barytbahnanlage auf den Schreibtisch der Redaktion flattern. . .

Otto O. Kurbjuweit



**Grube „Wolkenhügel“ im Winter (links).** Eine Dampflok drückt gerade Leerwagen in die Schachtanlage zum Beladen. Rechts wartet der Mannschaftszug auf die Rückfahrt.

Fotos: Otto O. Kurbjuweit

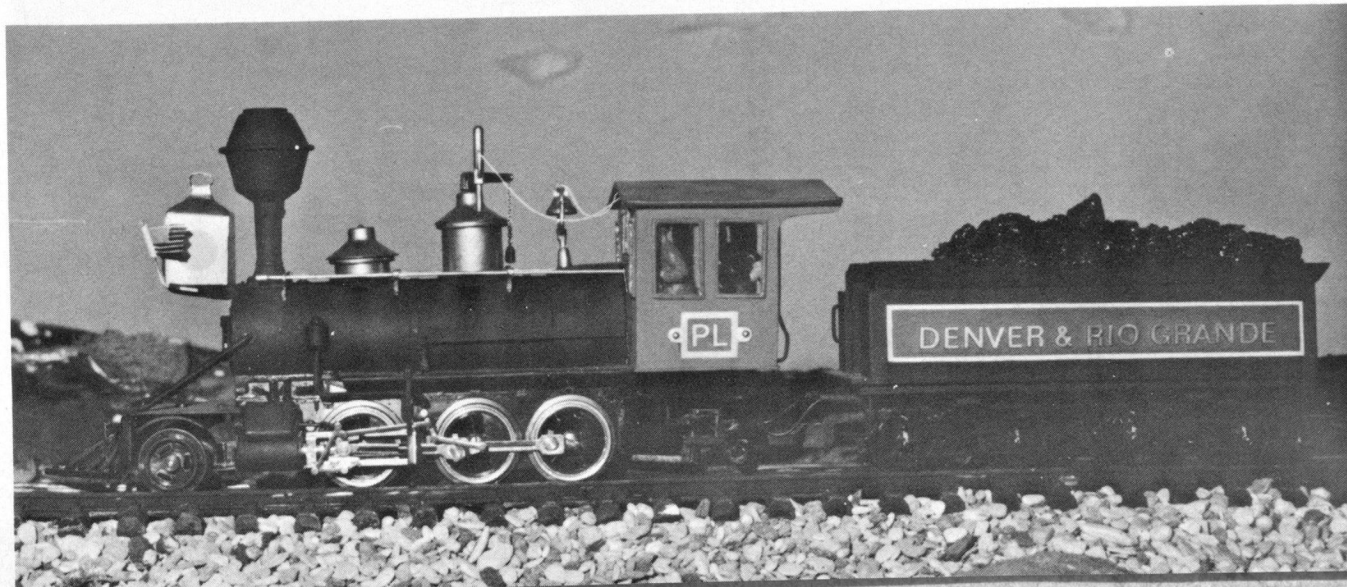
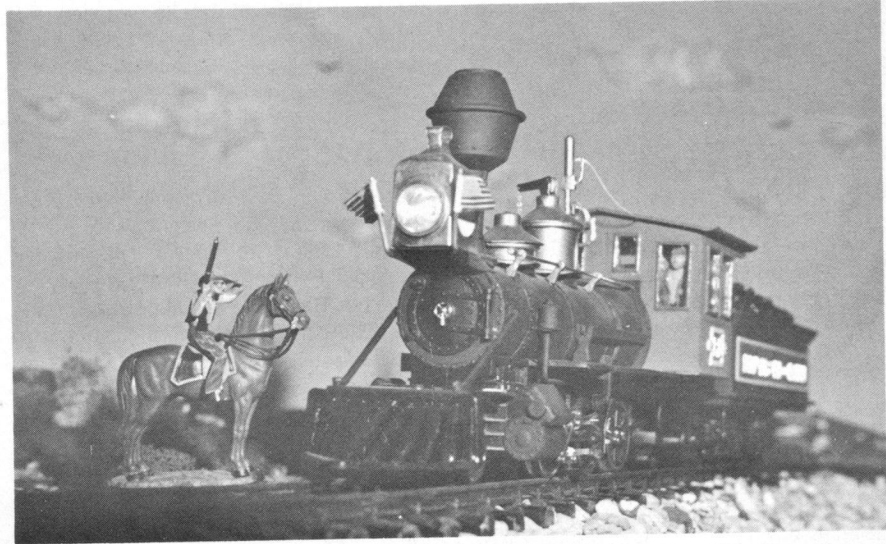
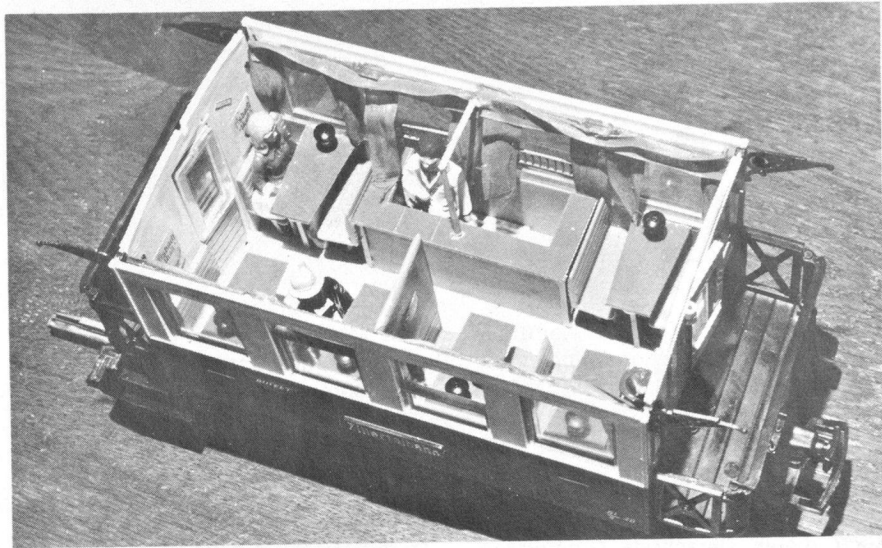
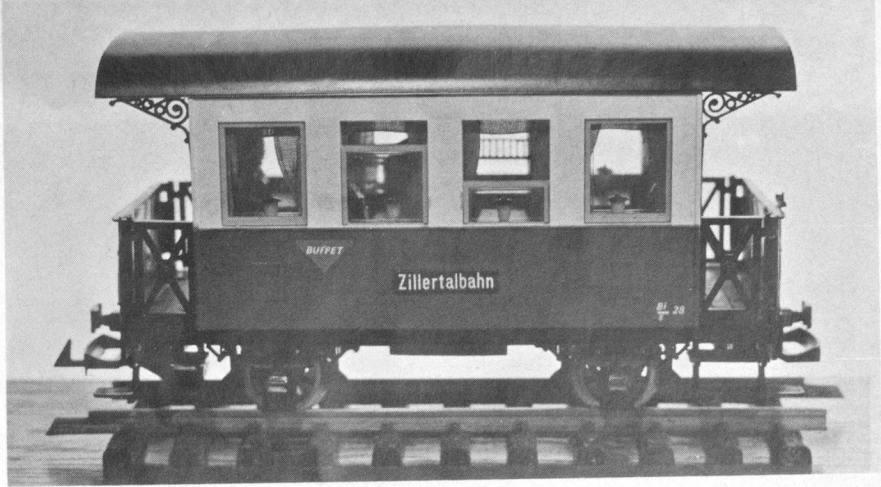
Aus der  
**Werkstatt**  
 unserer Leser

# Westernlok + Speisewagen

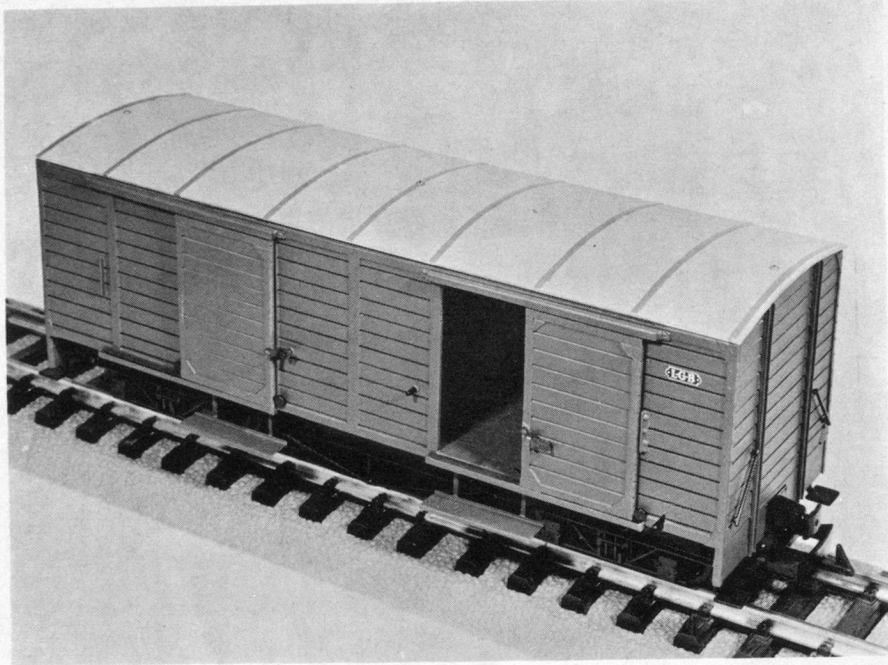
Bei der Zillertalbahn gibt es einen „Buffet-Wagen, so eine Art Mini-Speisewagen. Er entstand 1971 als Umbau des zweiachsigen ZB-Personenwagens Nr. 28 durch Mitglieder des Freundeskreises der Zillertalbahn. Seitdem läuft er in den Oldtimer-Dampfzügen mit und erfreut sich stets großen Zuspruchs.

Unser LGB-Freund R. zur Bonsen - seine große Gebirgs-Gartenanlage hatten wir in der vorigen Ausgabe vorgestellt - wollte seinen LGB-Zillertal-Dampfzug nicht ohne dieses wichtige Fahrzeug verkehren lassen und wurde darum in seiner Werkstatt aktiv. Heraus kam schließlich ein ganz prächtiger LGB-Buffer-Wagen (oben). Seine umgebaute Inneneinrichtung mit Tischen, Tischlämpchen und dem Mittelbuffet (rechts) wirkt so echt, als sei's das große Vorbild. - Wer hat Lust, es nachzumachen?

Für das Selbstbau-Lokmodell im Western-Look (rechts + unten) unseres Lesers Paul Litter aus Hannover stand eine nordamerikanische 1-3-0-Schmalspurlok von Baldwin aus dem Jahre 1874 Pate. Das Lokmodell mit vierachsigem Schlepptender ist 60 Zentimeter lang. Für ihren Bau wurden vor allem Teile der LGB-Lok Nr. 2070 verwendet, ergänzt durch selbstgebaute Metall- und Kunststoffteile. Unter den echten Kohlen im Tender sind Batterien untergebracht, von denen die Stirnlampe und der „Feuerschein“ aus der Heizungstür gespeist werden.



ie  
 or  
 .)  
 yt-  
 er-  
 ne  
 ch-  
 met  
 rar  
 ch  
 m  
 nk-  
 hn  
 ld-  
 er-  
 GB  
 at-  
 in  
 en,  
 Ein  
 en  
 Die  
 ne  
 O-  
 nen  
 Big  
 Ver  
 nen  
 gen  
 GB  
 kel-  
 un-  
 en.  
 von  
 den  
 ...  
 weit  
 ks).  
 wa-  
 en.  
 auf  
 weit  
 N



## Selbst- gebauter gedeckter Güterwagen

Eine echte Holzkonstruktion

Der Wunsch nach vierachsigen geschlossenen Güterwagen war bei unseren LGB-Freunden schon immer groß, zumal es sie bei den zahlreichen Schmalspurbahnen auch in größerer Anzahl gibt. Bevor es den neuen LGB-Vierachser der Krimmler Bahn gab, wurden darum manche GG-Wagen in den Werkstätten unserer Leser selbst gebaut. Auch dieser vierachsige Güterwagen (oben) mit vier Schiebetüren ist noch in jener Zeit entstanden.

Angeschafft wurden nur zwei LGB-Drehgestelle mit Radsätzen. Alles an-

dere Material fand LGB-Freund Herbert Mühleck, Ludwigsburg, noch in seiner Heimwerkstatt.

Der Rahmen wurde aus alten Vorhangschienen zusammengebaut. Darauf kam ein Boden aus Sperrholz. Die Wagenwände sind aus Hartfaserplatten hergestellt, in die die Bretterfugen mit der Säge eingeschlitzt wurden. Das Dach schließlich besteht aus 1,5-mm-Alublech. Die Holzteile wurden mit Ponal, die Metallteile mit UHU-plus geklebt. Für die Schiebetürschienen und die seitlichen Trittbretter wurde

0,5-mm-Messingblech genommen. Hinzu kam dann noch eine Menge Klebmaterial, wie Messingdraht für die Haltestangen, MS-Winkelprofil für die Eckstreben, Plastik-U-Profil für die Stirnwände und Pertinax für die Schiebetüren.

Zum Anstrich des fertigen Wagens: Zuerst wurde alles mit Zinkstaubfarbe grundiert (das Dach blieb so), dann wurde der Wagenkasten mit mattbraunem Lack gespritzt und zum Schluß erhielten Rahmen, Puffer, Trittbretter usw. einen Handanstrich mit schwarzem Mattlack.

Wie unser Foto zeigt, ist mit diesen einfachen Materialien ein sauberer, gut aussehender Wagen für die LGB entstanden. Er ist auch sehr stabil (wir hatten ihn in der Redaktion) und bei guter Schutzlackierung und aufmerksamer Pflege sind Selbstbauwagen dieser Art durchaus auch für den Betrieb im Freien zu verwenden.

## Aussichtswagen für Touristenzüge

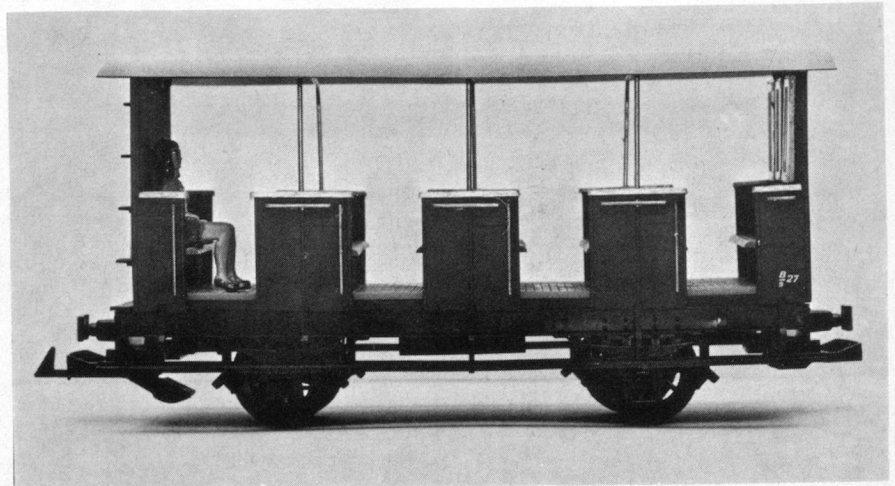
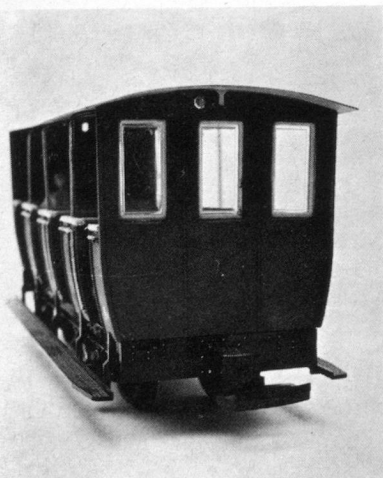
Offene Sommerwagen gibt es bei einigen Oldtimer-Schmalspurbahnen in Urlaubsgebieten, so daß sich dadurch für LGB-Freunde immer wieder Anregungen ergeben, sich durch Selbstbau oder Umbau Wagen dieser Art auch für ihre LGB-Strecken zu schaffen. Durch Umbau entstand dieser offene Aussichtswagen (unten) von LGB-Freund R. zur Bonsen.

Das „Ausgangsmaterial“ für den Umbau war ein LGB-Abteilwagen (LGB-Nr. 3050). Von ihm wurden zuerst die

Abteiltüren und die Türangeln entfernt. Dann wurden die Seitenwände umgestaltet, indem ihr oberer Teil auf der Linie der Fensterunterkante mit einem scharfen Bastelmesser abgetrennt wurde. Ebenso wurden darauf auch die Sitzbänke in Höhe der Rückenlehnen von den Zwischenwandoberteilen abgetrennt. Auf die Oberkanten der verbliebenen Seitenwände wurden Armlehnen aus Holzleisten aufgeklebt.

Die glatte Stirnwand des ehem. Abteilwagens erhielt auch ein anderes Aus-

sehen. Genau passend zu den Fenstern der herausgenommenen Abteiltüren wurden drei Öffnungen herausgeschnitten und die Fenster eingesetzt. Die Dachstützbügel entstanden aus Schweißdraht und wurden von oben in die Seitenwände eingesetzt. Das gewölbte Dach wurde aus Kupferblech geformt und mit Blechwinkeln an der vorhandenen Dachverschraubung befestigt. Den Anstrich schließlich machte unser LGB-Freund in rotbraunem Mattlack Dupli-Color Auto-Spray. Für die abschließende Beschriftung dienten weiße Anreibbuchstaben.

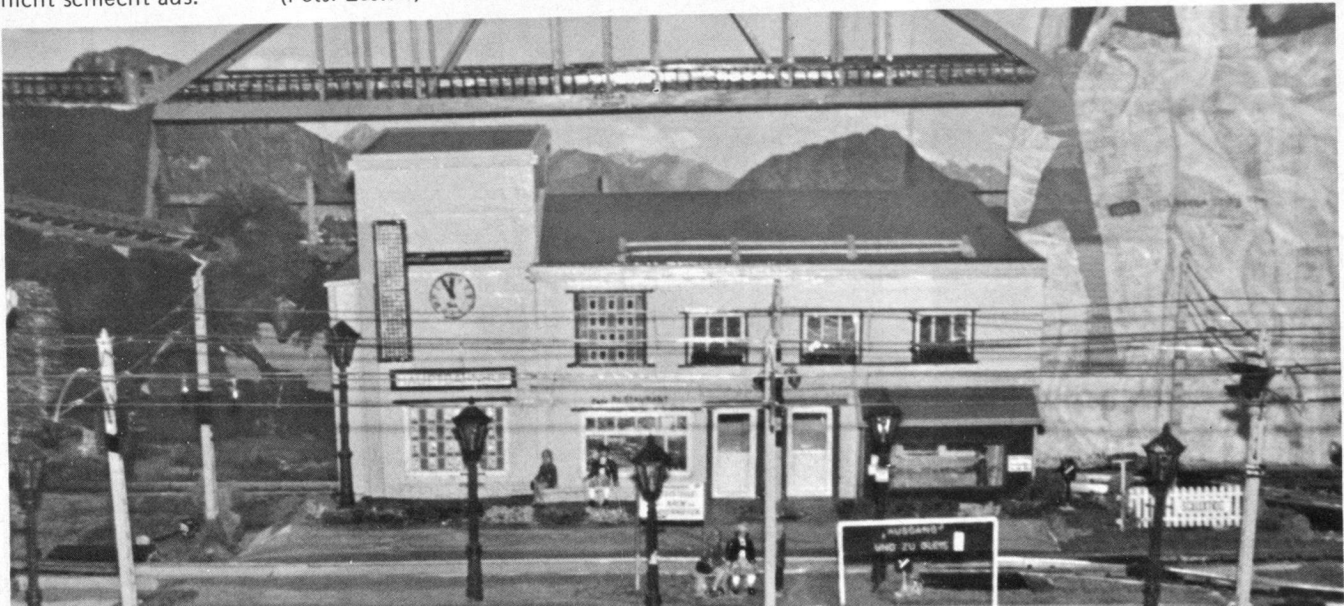
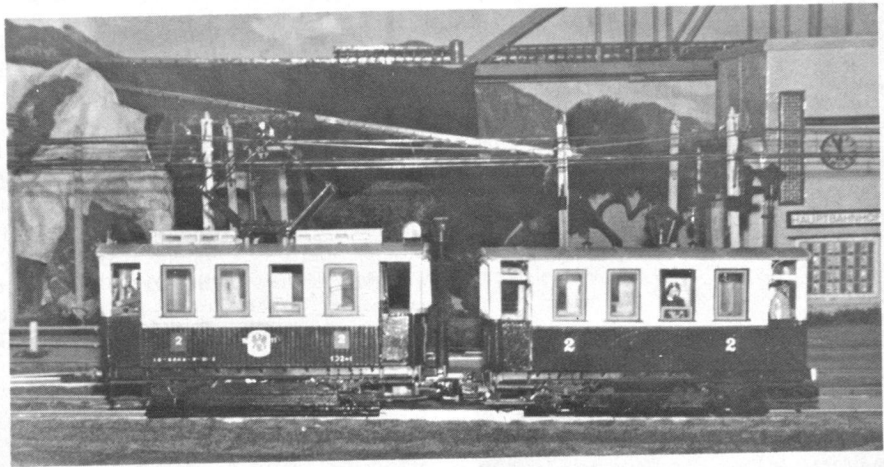
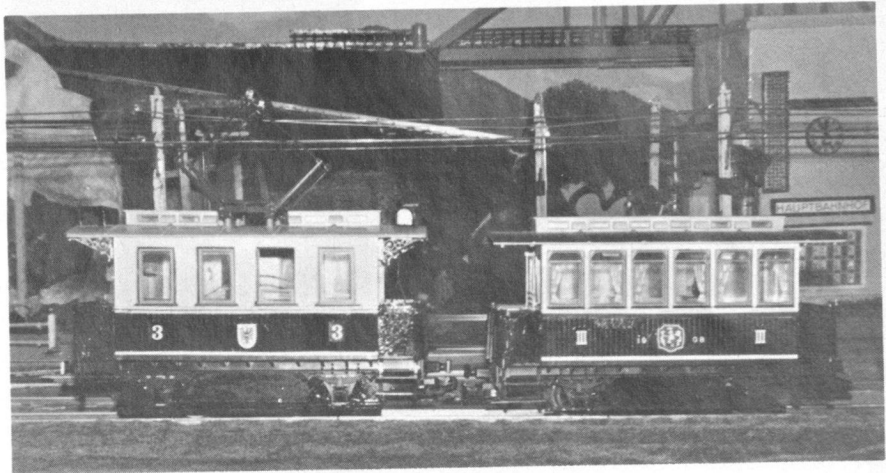




## Wiener Trambahn- wagen und Elektrolok

Umgebaut  
aus LGB-Fahrzeugen

Selbstgebaute Straßenbahnwagen-Modelle im LGB-Maßstab hatten wir gerade erst im vorigen Heft vorgestellt. Sie waren von Grund auf neu gebaut worden. Hier begegnen uns nun zum ersten Mal Oldtimer-Straßenbahnwagen und -Beiwagen, die aus serienmäßigen LGB-Wagen entstanden sind. Diese „Umfrisierungen“ von LGB-Personenwagen zu Oldtimer-Trambahnwagen aus Wien stammen von LGB-Freund Rudolf Lösters, Wien. Er ist ÖBB-Pensionist und schon seit seiner Kindheit ein großer Eisenbahnfreund, wie er uns schreibt. „...und erst in meinen älteren Tagen gibt es eine wirklich störungsfreie und freudemachende LGB“: Die Heimanlage von Rudolf Lösters ist in U-Form gebaut, mit 42 Meter Gleisen, 23 Weichen und Kreuzungen. Auf ihr sind 10 LGB-Lokomotiven und 17 Wagen in Betrieb. Vier Züge fahren vollautomatisch. Das Bild unten zeigt einen Ausschnitt aus dieser Anlage. Die vier Wagen der beiden Oldtimer-Trambahnzüge (rechts) aus umgebauten LGB-Wagen lassen erkennen, daß zur Umgestaltung äußerlich garnicht viel Aufwand erforderlich war. Eine weitere Umbauidee bietet uns das Foto oben. Hier hat LGB-Freund Lösters die große Diesellok 2095 zu einer E-Lok umfunktioniert. Das ist zwar nicht ganz stilrein, sieht sicher aber nicht schlecht aus. (Fots: Lösters)

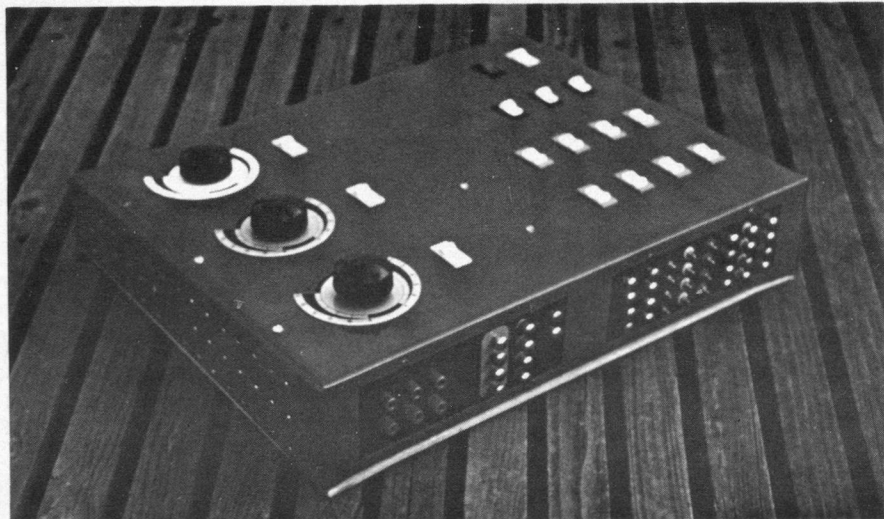


## meldungen und notizen

In wachsendem Maße haben wir beobachtet, daß zahlreiche LGB-Freunde mit größeren Anlagen - und demzufolge mit mehreren Stromkreisen, vielen Elektroweichen etc. - danach streben, die Anschluß- und Bedienungseinrichtungen, wie Fahrtregler, Stell- und Schaltpläne, in selbstgebauten Gesamtschaltplätzen zusammenzufassen.

Ein schönes Beispiel dafür, wie man

dies elegant und übersichtlich lösen kann, ist dieses Selbstbau-Schaltplättchen unseres Lesers H. Grüniger, Tübingen (unten). Sein „Zentralstellwerk“ ist 45 x 35 Zentimeter groß. In der hier gezeigten Ausbaustufe können mit Strom versorgt werden: drei separate, einzeln abschaltbare Fahrstromkreise, acht elektrische Weichen und fünf elektrische Signale oder Bahnhofslampen.

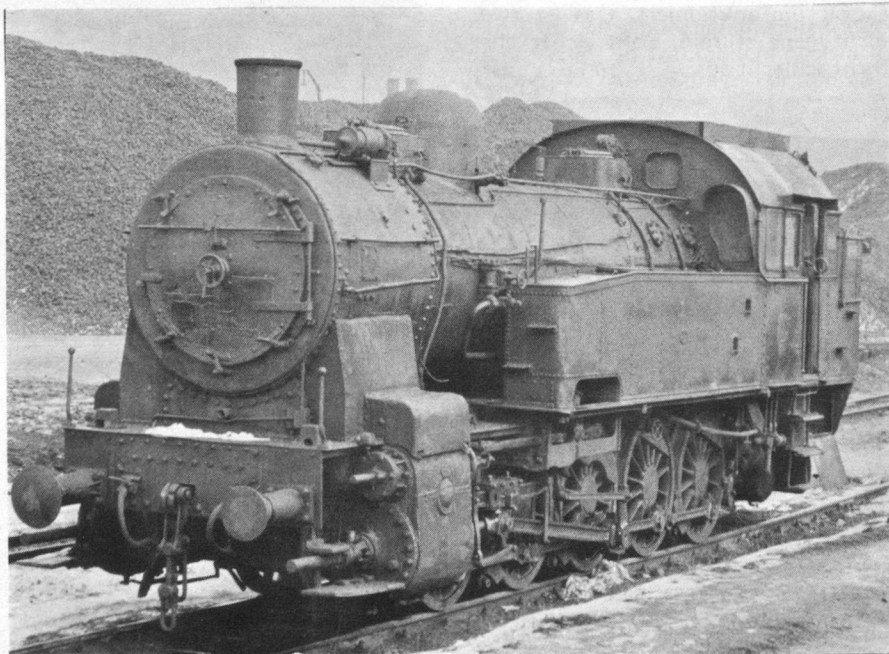


Wer ein großes Vorbild des LGB-Flügel-signals im Original sehen möchte, der muß nach Hof fahren. Dort ist solch ein Signal mitten im Hauptbahnhof noch in Betrieb (unten). „Noch“ - das heißt, diese Reise nicht aufzuschieben, denn die Bundesbahn plant schon die Umstellung auf moderne Lichtsignale. Vielleicht findet sich jemand, der versucht, dieses alte bayer. Flügel-signal für eine Museumsbahn zu retten?

(Foto: B. Jülich)



Das war ein „dicker Hund“ in der vorigen Ausgabe unserer „LGB-Depesche“, als wir - in unserem entspr. Bericht - die Bahn der Hüttenwerke Loeben-Donawitz in die CSSR „verlegten“, sie liegt natürlich in der Steiermark. Als wir diesen Fehler bemerkten, war nichts mehr zu retten, denn diese Seiten waren schon gedruckt. So werfen wir uns alsdann vor unseren Lesern in den Staub (des Redaktionsbüros) und flehen um Gnade. . . Und um danach alle Eisenbahnfreunde wieder zu versöhnen, lenken wir die Aufmerksamkeit auf das Lokfoto unten. Es zeigt eine dampfende (diesmal normalspurige) Rarität, auch in Loeben-Donawitz im Einsatz, eine Tenderlok der ehem. preußischen Reihe T 16. Die Loks dieses Typs wurden erstmals 1905 von Schwartzkopff an die Preußische Staatsbahn geliefert. Insgesamt sind 342 Maschinen - wie dem „Taschenbuch Deutsche Dampflokomotiven“ zu entnehmen ist - dieser Fünfkuppler-Gattung T 16 geliefert worden.



### Alte Ausgaben gesucht!

Die früheren Ausgaben der „LGB-Depesche“ werden allmählich zur Mangelware! Die Hefte Nr. 1 und Nr. 5 sind im LGB-Werk schon längere Zeit vergriffen und die Nr. 2 geht jetzt zu Ende. Viele unserer Leser, die erst im Laufe der Zeit LGB-Freunde und -Besitzer wurden, suchen aber diese alten Ausgaben der „LGB-Depesche“, um ihre Sammlungen zu vervollständigen. Wir wollen diesen LGB-Freunden helfen und fragen daher:

Welcher LGB-Fachhändler hat noch Vorräte der Nr. 1, 2 und 5, die er abgeben möchte?

Schreiben Sie dann bitte gleich ans LGB-Werk in Nürnberg (Kennwort: „Alte Ausgaben LGB-Depesche“) oder senden Sie Ihre überzähligen Hefte gleich direkt - gut verpackt - dorthin (aber bitte keine „vergammelten Hefte“!). Vom Werk werden sie dann gleich an die LGB-Freunde weitergeleitet, die laufend danach fragen.

Wir haben vor längerer Zeit - in der „LGB-Depesche“ Nr. 3 - einmal ausführlich beschrieben, wie wir für LGB-Freianlagen stabile Gleisbettungen aus Beton hergestellt haben. Wir hatten damals hauptsächlich ein Meter lange gerade und gebogene Stücke mit Eisenarmierung hergestellt. Das waren infolge der Größe verständlicherweise schwere und auch nicht gerade „handliche“ Stücke und man braucht große, stabile Formen für die Herstellung.

Unser LGB-Freund Ole Aaberg aus Dänemark hat sich dazu überlegt, wie man das Problem mit dem gleichen Material Beton noch besser und eleganter lösen kann. Er meint nämlich, daß ein Meter Länge oft zu viel ist und sich auch nicht gut für Übergänge in Steigungen eignet. Außerdem sind die Formen für Bogenstücke schwer herzustellen. Nun, da hat er gewiß nicht unrecht und wir freuen uns, daß er eine einfachere Lösung gefunden hat.

Die von Ole Aaberg entwickelten „Gleisbettungs-Steine“ aus Beton sind im Grundriß trapezförmig und haben nur eine mittlere Länge von 24,6 Zentimeter und eignen sich in gleicher Weise für gerade Strecken und für Gleisbogen. Das ist natürlich ein interessanter Vorteil. Dabei muß man allerdings in Kauf nehmen, daß bei den Kurvenstrecken die rundverlaufenden Bogen Gleise auf eckig verlegten Bettungen liegen. Diesen kleinen optischen Nachteil kann man aber sicher ertragen, vor allem wenn man dies durch angeschüttete Erde etwas „kaschiert“.

Für die Mehrzahl unserer LGB-Freunde werden die Vorteile dieser neuen Beton-Einheitsbettungen überwiegen: gleiche Form für alle Gleisverläufe, kleinere handlichere Abmessungen, keine Eisenarmierung erforderlich, schnellere Herstellung und einfacherer Formenbau.

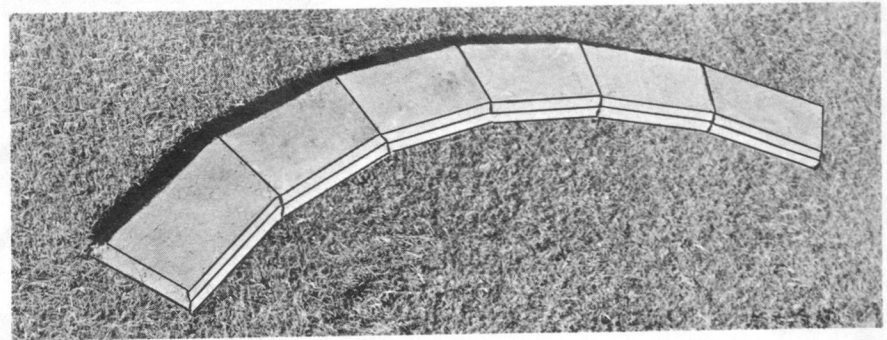
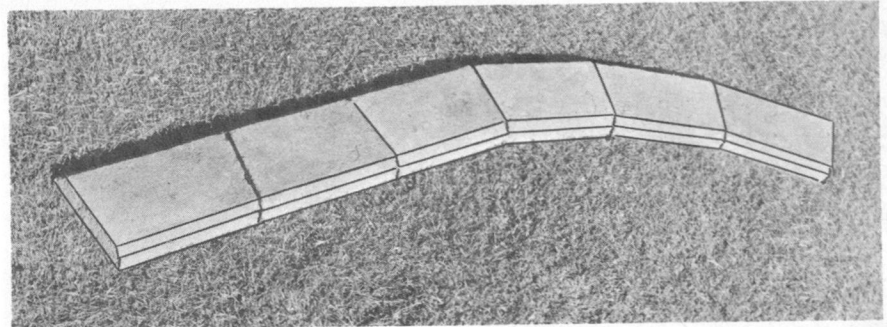
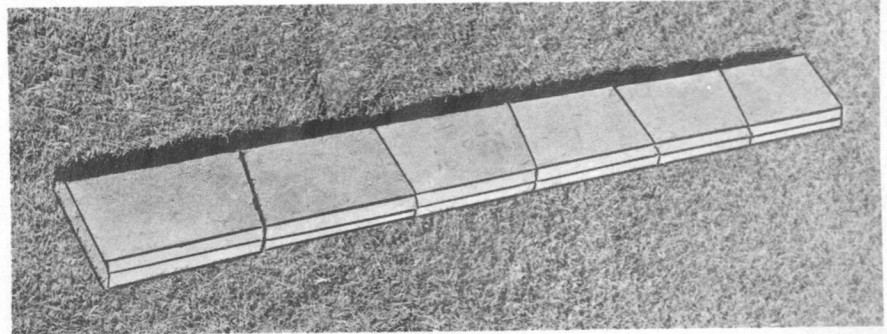
Die drei Fotos zeigen, wie die neuen Beton-Gleisbettungssteine gerade und in Bogen verlegt werden können.  
(Fotos: O. Aaberg)

Mit seiner Skizze (rechts) gibt unser dänischer LGB-Freund die genauen Formen und Abmessungen der von ihm entwickelten Einheitssteine für Betongleisbettungen an und zeigt im Schema, wie sie aneinander gesetzt werden.

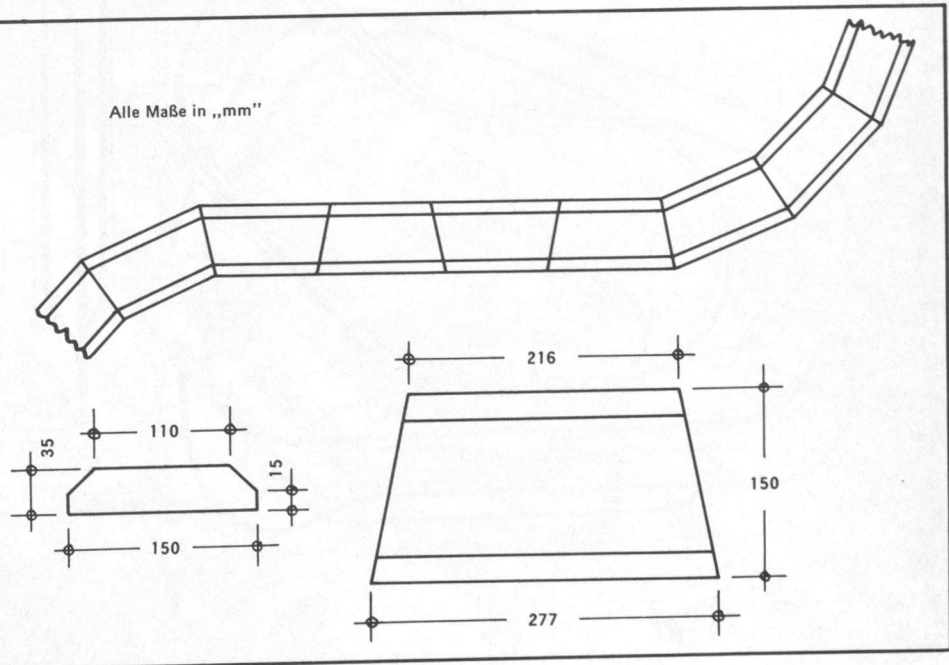
Von einem dänischen LGB-Freund entwickelt:

# Gleisbettungen aus Beton

Einheitliche kurze Stücke für Geraden und Kurven



Alle Maße in „mm“



Nachricht aus Italien:

# Die LGB fährt in den Bergen von Trient

Große Freianlage mit kühnem Viadukt und fünf Tunnels

Italien ist wegen seines vielen schönen Wetters nicht nur ein geschätztes Urlaubsland. Aus gleichem Grund bietet es auch für Gartenbahnen prächtige Voraussetzungen. Darum gibt es in Italien viele Freunde der LGB. Von einem wollen wir auf diesen beiden Seiten berichten. Er sandte uns die Fotos und den erklärenden Text über seine nicht alltäglich aufgebaute Anlage.

Dr. Cesare Ruberti wohnt in Trient (Trento). Er ist pensionierter Chemiker und Apotheker. Mit seinen 66 Jahren gehört er zu der nicht gerade kleinen Schar älterer Modellbahnfreunde, die sich in einem großen Teil ihrer Freizeit mit ihren LGB-Gartenanlagen beschäftigen.

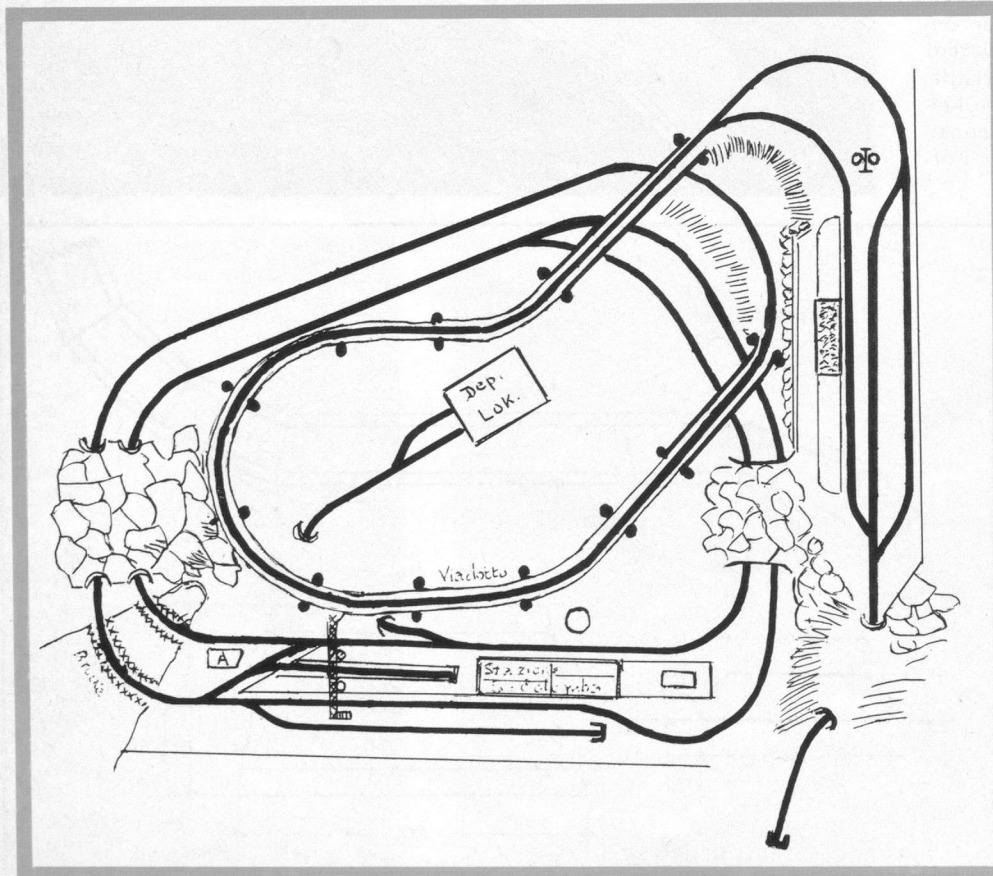


Seine Freianlage hat unser italienischer LGB-Freund im Garten seines Bungalows hoch über Trient in 1000 Meter Höhe angelegt. Sie breitet sich über eine Fläche von 60 Quadratmetern aus. Und wie es sich für eine Eisenbahn in einer Gebirgslandschaft gehört, gibt es fünf Tunnels im Verlauf der Strecken und natürlich viele Kurven.

Der Bahnbetrieb spielt sich zwischen zwei Bahnhöfen ab. Der größere viergleisige Talbahnhof ist als Durchgangsbahnhof angelegt. Neben dem großen Bahnhofsgebäude stehen dort auch ein Stellwerk und der Wasserturm mit Wasserkran. Ein Stichgleis zweigt hier ab und führt - auch durch einen Tunnel - zum zweistöckigen Lokschuppen.

Eine Fußgängerbrücke überspannt drei Bahnhofsgleise. Der höher gelegene Bergbahnhof ist dagegen ein Kopfbahnhof. Er ist dreigleisig aufgebaut und hat auch ein Bahnhofsgebäude.

Talbahnhof und Bergstation sind durch eine lange Steigungsstrecke verbunden, die in einem großen Teil mit einer weiten Schleife über ein langes Viadukt verläuft. Sicher eine nicht alltägliche Lösung. Außerdem gibt es auch noch

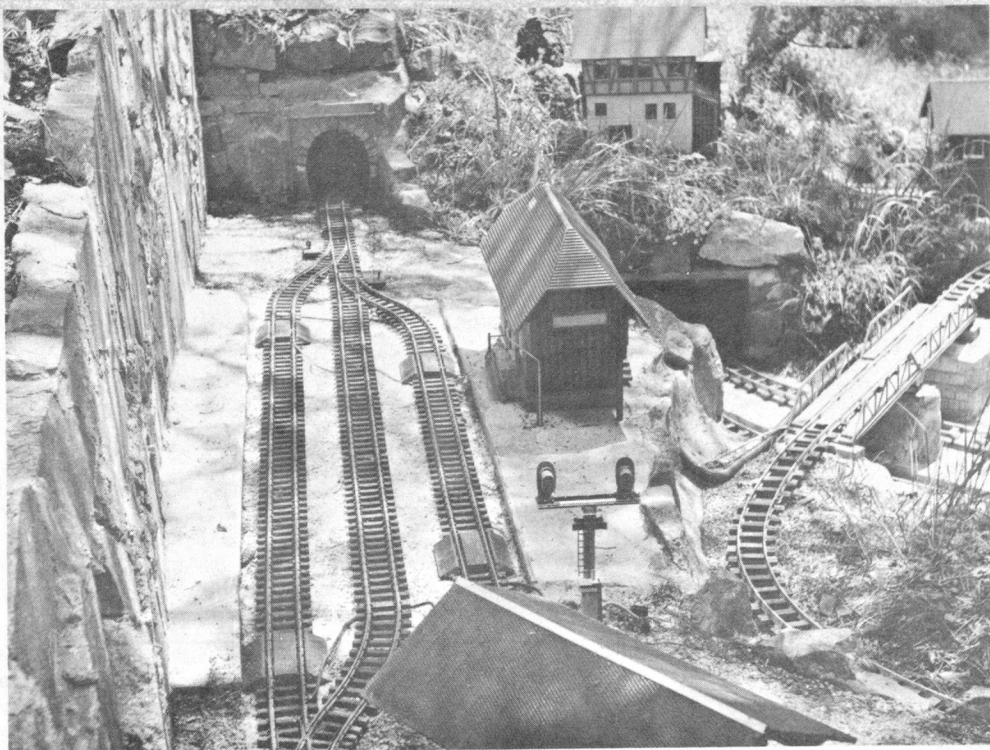


So sieht die „westliche“ Ausfahrt des Talbahnhofes aus (oben links). Durch den rechten Tunnel führt das Gleis zum Lokschuppen. In der Mitte die Fußgängerbrücke mit Lichtsignalen und gleich daneben der Bau des Stellwerks. Im Hintergrund ein Teil der Viadukt-Steigungsstrecke.

Diese Skizze seiner LGB-Gartenanlage (links) sandte uns Dr. Ruberti. Sie zeigt alle wichtigen Einzelheiten, vor allem den kurvenreichen Streckenlauf zwischen den beiden mehrgleisigen Bahnhöfen und die Steigungsstrecke mit dem langen Viadukt (= Viadotto). Auf dieser Freianlage gibt es sehr viele Fahrmöglichkeiten und in den Bahnhofsbereichen bieten sich zahlreiche Rangiermöglichkeiten.

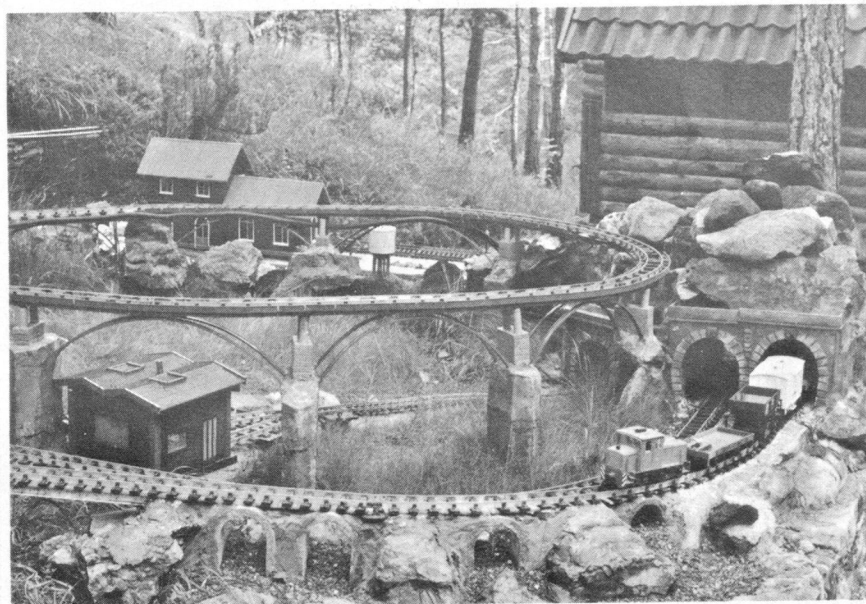


Aus der Vogelschau von „Norden“ her ein Blick auf den Bergbahnhof mit seinen drei Parallelgleisen (rechts). Das mittlere Gleis ist ein Stumpfgleis und führt durch den Tunnel zum Prellbock. Unterhalb des Bahnhofsgebäudes sind die beiden Signallichter für die zwei, zum Talbahnhof führenden Ausfahrtgleise zu sehen. Im rechten Bildteil ist die Brücke zu erkennen, die am Talende der Viaduktstrecke die beiden vom Talbahnhof kommenden Gleise überquert.



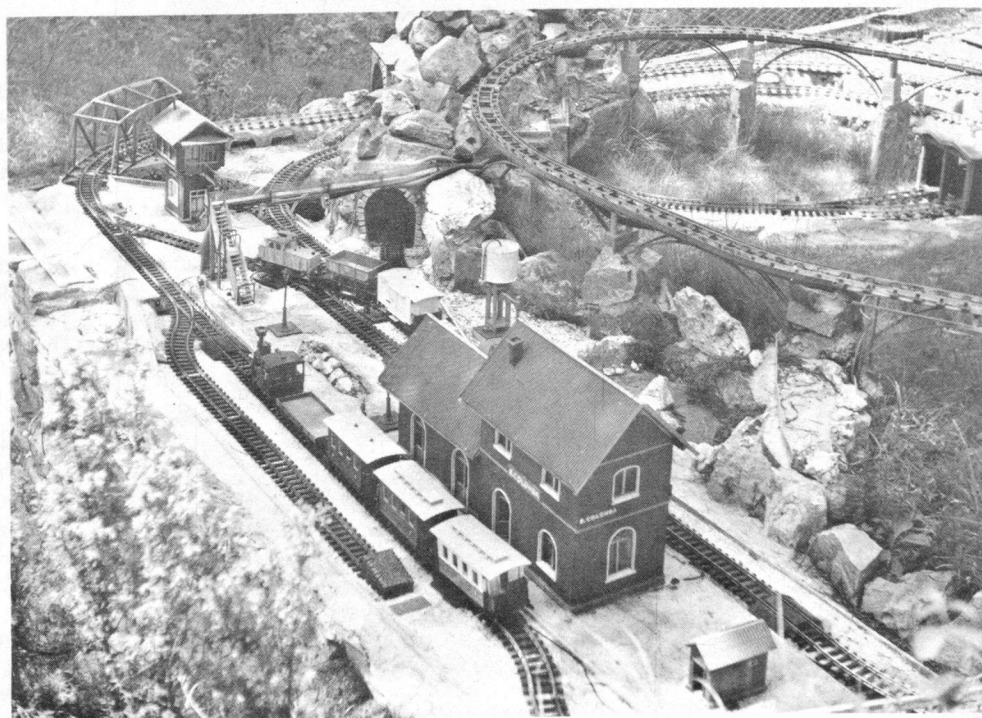
vier Brücken im Streckenverlauf. Viadukt und Brücken sind von Dr. Ruberti selbst gebaut worden.

Alle Gebäude dieser LGB-Freianlage hat unser LGB-Freund ebenfalls selbst gebaut. Er verwendete dazu vor allem gehärtete Spanplatten und meint, dieses Material würde sich besser eignen als Sperrholz, da es den Unbilden der Witterung besser widerstehe. Fenster, Dächer und andere Teile der Gebäude wurden aus Kunststoff und Gummi angefertigt.

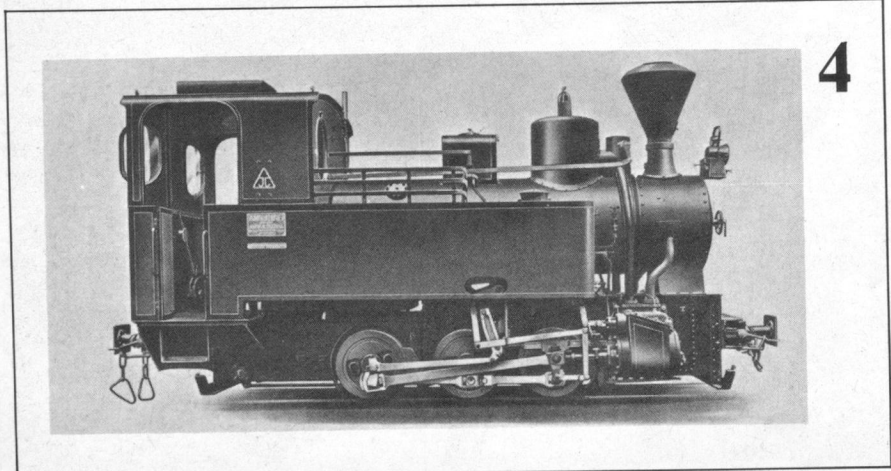
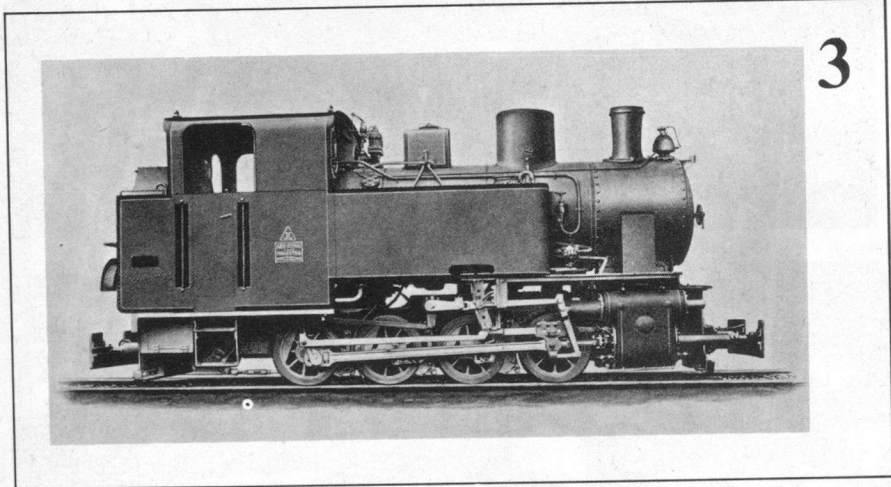
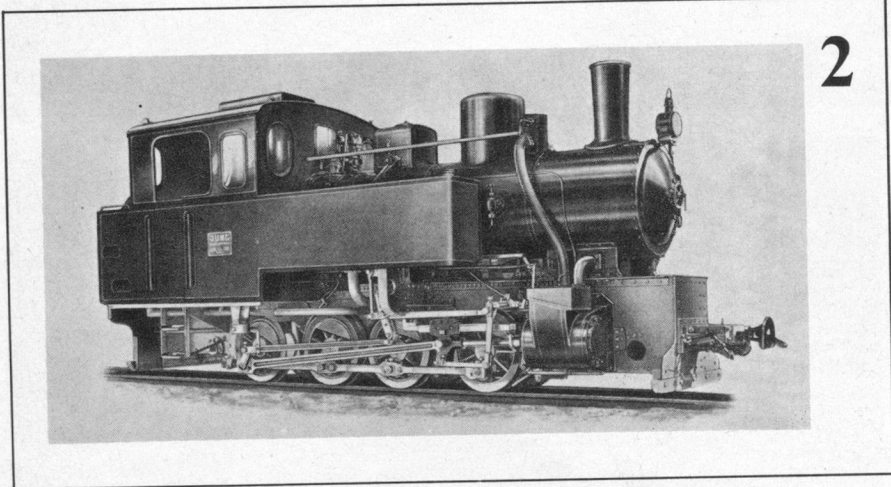
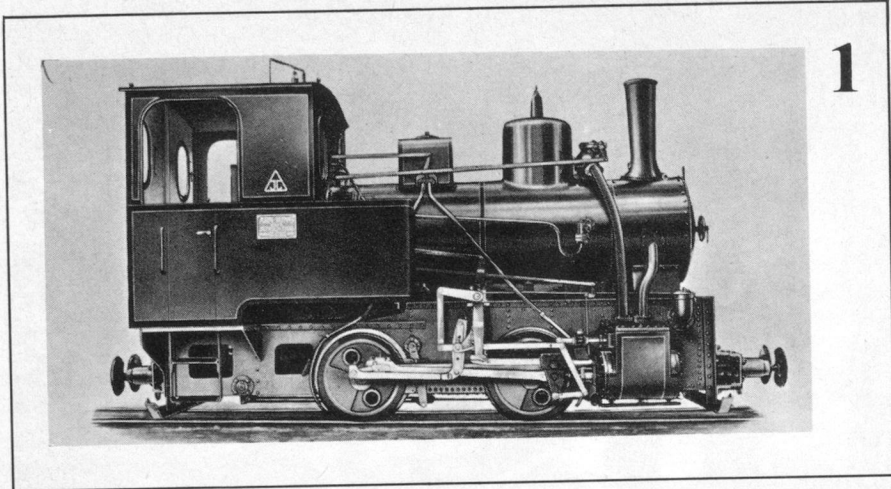


An beiden Bahnhöfen gibt es selbstgebaute Lichtsignalanlagen, die mit ihrer Lichtfarbe anzeigen, ob die unter ihnen liegenden Bahnhofsgleisstränge stromlos (= rotes Signal) sind oder ob sie auf Fahrstrom (= grünes Signallicht) geschaltet sind.

Der dieselbespannte Güterzug auf diesem Bild (Mitte) kommt durch den Tunnel vom Talbahnhof her und fährt auf die Viaduktstrecke Richtung Bergbahnhof zu. In der Bildmitte sehen wir die große „westliche“ Schleife der Viaduktstrecke und links den zweistöckigen Lokschuppen.



Den Talbahnhof „S. Colomba“ in ganzer Ausdehnung zeigt das Foto rechts. Ein Personenzug mit Dampflok steht abfahrtsbereit in Richtung Bergbahnhof und hinten rangiert ein Güterzug mit Diesellok. Ein interessantes Modell ist das zweigeschossige Bahnhofsgebäude im italienischen Baustil.



Aus unserem Lok-Archiv

4  
Dampfloks  
4  
verschiedene  
Spurweiten

Schmalspurloks  
aus dem Siegerland

Die Lokomotivfabrik Arn. Jung im Jungenthal bei Kirchen an der Sieg hat auch viele Schmalspur-Dampflokotiven gebaut, die zum guten Teil in alle Welt hinausgegangen sind. Der letzte Krieg hat leider zahlreiche Unterlagen hierüber vernichtet und was über Jung-Schmalspurloks noch in privaten Archiven ruht, wissen wir leider nicht.

Die vier Jung-Schmalspurloks dieser Seite demonstrieren die immer wieder überraschende Vielfalt der schmalen Spur denn sie gehören zu vier verschiedenen Spurweiten: 750 mm, 760 mm, 785 mm und 800 mm. Die uns zu diesen Werkfotos zur Verfügung stehenden techn. Daten sind leider spärlich, aber wir sind sicher, daß diese Bilder unsere Schmalspurfreunde trotzdem interessieren.

Abbildung 1  
B-Naßdampf-Tenderlokomotive „Holde“ für 750 mm Spurweite. - 80 PS, Leergewicht 10,8 t, Dienstgew. 13,7 t.

Abbildung 2  
D-Naßdampf-Tenderlokomotive für 760 mm Spurweite. - Leergewicht 18 t Dienstgewicht 23,5 t.

Abbildung 3  
D-Naßdampf-Tenderlokomotive mit zahnradgetriebener vorderer Endachse für 785 mm Spurweite. - Leergewicht 21 t, Dienstgewicht 26 t.

Abbildung 4  
C-Naßdampf-Tenderlokomotive für 800 mm Spurweite. - Leergewicht 12 t, Dienstgewicht 15,7 t.

# Pressestimmen '73 zur LGB

## Modellbahnrevue. (1/73)

Welch großartige Entwicklung vollzog sich in den letzten Jahren bei Lehmann! Beharrlichkeit und eine von Anfang an grundsätzliche Qualität der Erzeugnisse brachten der LGB die inzwischen weltweite Verbreitung und Anerkennung. . .

## Die Modelleisenbahn, Wien, (Mai 73)

„Glänzend“ präsentiert sich nicht nur der Lackanstrich, sondern auch der Gesamteindruck dieser ersten Drehgestell-Lokomotive von LGB. . . Die bei LGB von Anfang an übliche Kapselung der Antriebsaggregate garantiert auch bei Freilandbetrieb eine anhaltende Freude am Modell. . .

## Rail Miniatur Flash, Paris (März 73)

LGB = Fortsetzung des klassischen Programmes, das nach der Festigung seines Erfolges, sich immer neuen Modellen widmet, wie es die Vorführung dieses Jahres bezeugt. Wir haben eine ausgesprochene Tendenz zur Verfeinerung des Dekorativen festgestellt, hauptsächlich bezüglich des Antriebsmaterials. . .

## Moderne Eisenbahn (1/73)

ÖBB-Diesellok für die LGB. „Sechs Pfund Lokomotive für nur 265,- DM“, wird der „Kilokäufer“ bewundernd feststellen, wenn er die neue LGB-Diesellok auf die Waage stellt. Aber auch der Modellbahner bekommt für diesen stolzen Preis sehr viel geboten: eine weitgehend vorbildgetreue Ausführung der schmalspurigen ÖBB-Lok.

## „Modell Railroader“,

Lynn H. Westcott, Milwaukee

„. . . Machen Sie so weiter mit der Arbeit, die Sie im Modellbahngebiet leisten. . .“

## Office of Sales & Engineering, Milwaukee

Warum ist die LGB so teuer? — Wenn wir oberflächlich wären, könnten wir sagen, daß die LGB wie ein feiner Mercedes-Benz konstruiert ist, aber es gibt noch viel mehr bei diesem einmaligen Programm von Modelleisenbahn, so z.B.: Vollprofilmessingschienen, die so stark sind, daß man ein Auto darüber fahren lassen kann, nichtrostenden Stahl, Messing, Spezial-Aluminium, Bronze- u. Nickelteile, welche die Lokomotiven und Wagen gegen normale Wetterbedingungen widerstandsfähig machen, Plastik-Materialien, die so einmalig sind, daß sie extreme Temperaturen aushalten, ohne bei Kälte brüchig zu werden oder bei intensiver Hitze zu schmelzen.

## Kölner Stadtanzeiger (31.1.73)

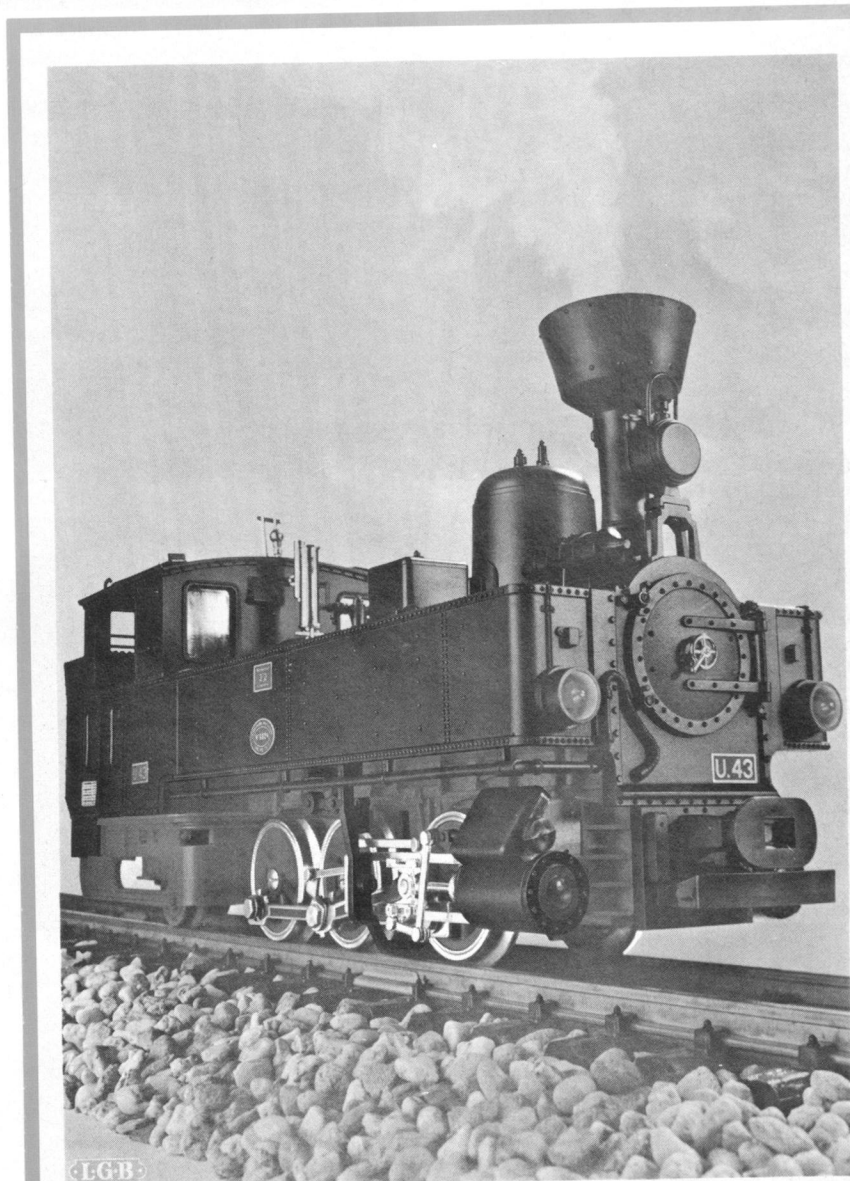
Obwohl eine Eisenbahnanlage der Spur HO mit Bauten und Gleisführung, fest montiert, bei Liebhabern auch schon im Laufe der Jahre mühelos auf Kostenwerte zwischen 3000 und 10 000 Mark pro Anlage steigen kann (und nie wieder so teuer verkäuflich ist), kommt jetzt die Groß- und Garteneisenbahn immer mehr zum Zuge. Man kann inzwischen Gartenbahnanlagen sehen, die wahre Meisterwerke in Bezug auf Schienenführung, Geländebau und Naturgetreue sind.

## Miniaturbahnen (3/73)

Das Serienmodell der ÖBB-Diesellok 2095 ist bestens ausgefallen. Neben der hervorragenden Detaillierung ist besonders die außerordentliche Laufruhe hervorzuheben. . .

Alles ist exquisit, mit akkuraten Details bis zur letzten Niete. Wenn Sie sich die LGB für Fahrten im Freien aussuchen, brauchen Sie verblässende oder abblätternde Farben nicht zu fürchten, denn die LGB-Ausrüstung wird mit dem gleichen hochwertigen Lack versehen, der auch bei einem 20 000,- Dollar Mercedes-Benz-Automobil verwendet wird.

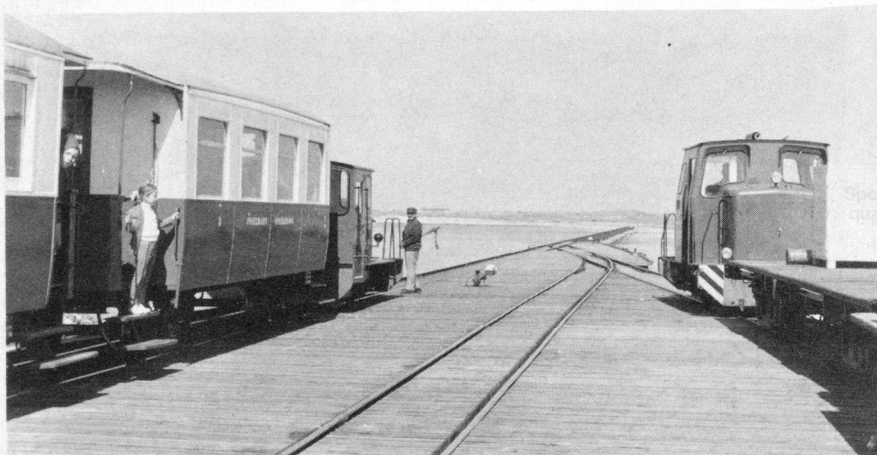
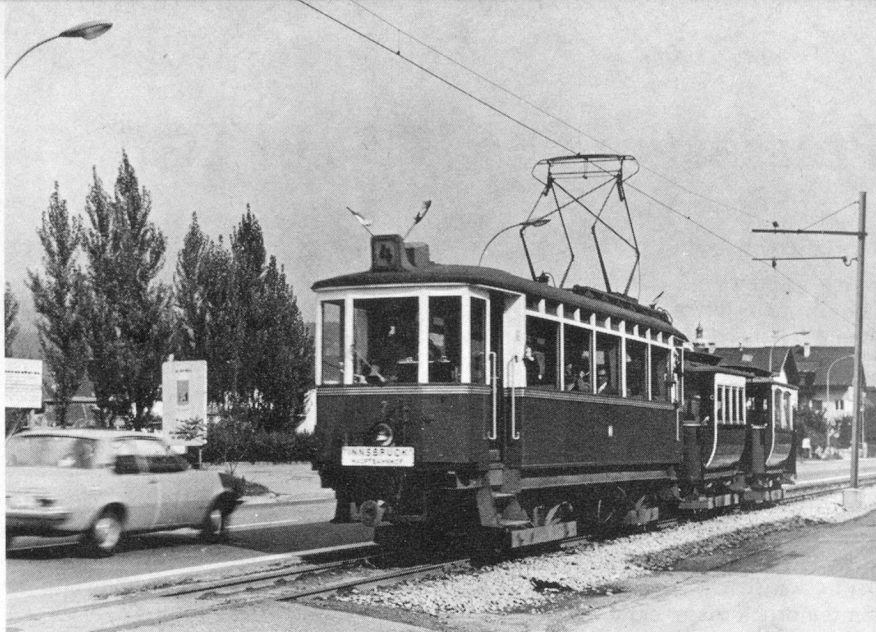
Ist die LGB teuer? Wir glauben, sie ist unbezahlbar. . .



Sicher gibt es eine Menge LGB-Freunde, die sich Ihre LGB gerne als Schmuck groß und farbig an die Wand hängen möchten, sei es im Arbeitszimmer oder in der Modellbahnwerkstatt. Jetzt ist das möglich geworden, denn das LGB-Werk hat ein 42 x 59 cm großes Poster (oben) herausgebracht. („Poster“ ist ein englisches Wort und heißt ganz einfach Plakat.) Dieses im Mehrfarbendruck hergestellte Plakat ist ein Sonderangebot für unsere LGB-Freunde und kann für 4,- DM (einschl. Porto + Verpackung) gegen Voreinsendung auf Postscheckkonto Nürnberg Lehmann Patentwerk, 8500 Nürnberg, Saganer Straße bezogen werden.

# NACHRICHTEN

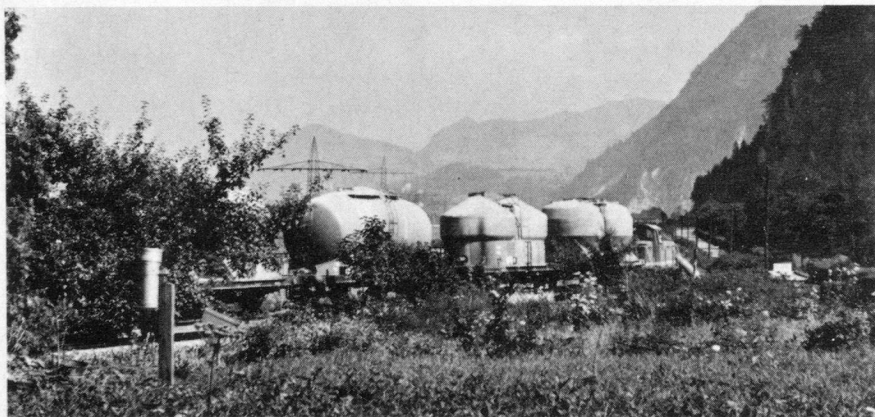
— gut  
und  
schlecht



**Schlecht** ist die Nachricht, daß die Einstellung der Straßenbahnlinie Innsbruck - Solbad Hall erwogen wird, wie man diesen Sommer hören konnte. Ihre Strecke soll geplanten Straßen- und Autobahnneubauten im Wege sein. Damit würden dann wohl auch die heute noch fahrenden Oldtimer-Strassenbahnzüge für immer verschwinden (oben).

**Gut** ist die Nachricht, daß unsere LGB-Freunde in Norddeutschland das große Vorbild unserer Schöma-Diesellok (LGB-Nr. 2060) ganz in ihrer Nähe finden können. Auf der Schmalspurstrecke der Nordseeinsel Spiekeroog (links) ist sie im Dienst. Unser Bild zeigt rechts eine Schöma-Diesellok mit Güterwagen auf dem Anleger der Insel.

(Foto: O.O.Kurbjuweit)



**Schlecht** ist die Nachricht, daß das Magnesitwerk im Zillertal in absehbarer Zeit seinen Betrieb einstellen will. Damit verliert die Zillertalbahn die Magnetittransporte (links) und damit ihren größten Frachtkunden. Diese hohen Einnahmeverluste bedrohen das Fortbestehen der in aller Welt geliebten Zillertalbahn ernstlich.

(Foto: Heckel)



**Gut** ist die Nachricht, daß die Kreuzung der Zillertalbahn mit der Bundesstraße 1 bei Rotholz (links) im vorigen Jahr entschärft wurde. Eine neue vollautomatische Blinklichtanlage mit fünf roten Blinksignalen und zwei Halbschranken sichert nun die Kreuzung. Die Anlage wird durch den Zug ausgelöst.

Auch dieses Jahr wieder:

## Silvesterfahrt zur Zillertalbahn

Der Freundeskreis Zillertalbahn veranstaltet auch in diesem Jahr wieder seine - inzwischen schon zur Tradition gewordene - Silvesterreise. Sie ist für die Zeit vom 25. Dezember 1973 bis 5. Januar 1974 geplant.

Am 31. Dezember ist wieder eine Silvester-Sonderfahrt mit Dampf vorgesehen, wahrscheinlich mit dem neuen Hobby-Zug.

Wer sich für eine Teilnahme an dieser Silvesterreise zur Zillertalbahn interessiert, erhält nähere Auskunft beim Freundeskreis Zillertalbahn, H.-J. Mehlhorn, 5600 Wuppertal 2, Heckinghauser Straße 196.

## In eigener Sache

Verehrte Leser!

Dies ist jetzt das zweite Doppelheft, das wir Ihnen in diesem Jahre liefern. Wir haben uns nun entschieden, auch im kommenden Jahr wieder nur zweimal mit der „LGB-Depesche“ herauszukommen und zwar selbstverständlich jeweils mit dem doppelten Umfang von 48 Seiten.

Wir wissen, daß nicht alle LGB-Freunde begeistert davon sind, wenn unsere Zeitschrift nun nur noch alle sechs Monate ins Haus kommt. Uns blieb aber keine andere Wahl, denn sonst hätten uns die stark angestiegenen Kosten für Versand + Porto gezwungen, den Bezugspreis zu erhöhen. Das wollen wir vermeiden solange es geht, wobei wir nur hoffen können, daß die Post nicht mit Gebührenerhöhungen im nächsten Jahr der Teuerungswelle neuen Antrieb gibt. Wir haben jedenfalls bis jetzt die Gesamtherstellungskosten der „LGB-Depesche“ noch halten können, wobei sich allerdings die zwangsläufig gestiegenen Druckkosten in einer Kürzung des Redaktionshonorars niederschlugen. Auch das muß einmal gesagt werden.

Mit bestem Gruß  
Ihre  
Redaktion „LGB-Depesche“

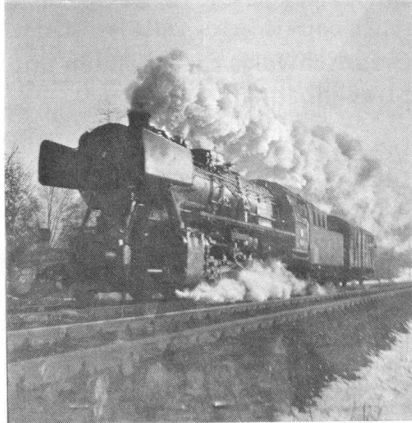


Für Sie  
gelesen...

### Franckh's Lok-Kalender 1974 in Farbe

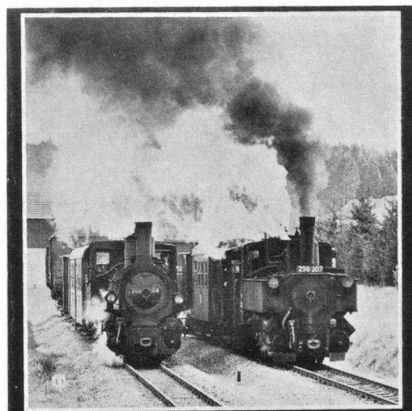
13 farbige Bildblätter im Format 29,5 x 32 cm. - 12,80 DM. Franckh'sche Verlagshandlung, 7000 Stuttgart 1. Ein ganzjähriges Schmuckstück für die Wände der Hobby-Stuben von Eisenbahnfreunden mit bisher unveröffentlichten, prächtigen Farbaufnahmen von Dampf-, Diesel- und Elektroloks - leider ohne Schmalspur.

Franckh's Lok-Kalender in Farbe 1974



### Der große Eisenbahn-Kalender '74

13 Bildblätter im Format 29 x 45 cm. Alba-Buchverlag, Düsseldorf. Ebenfalls ein schöner Wandkalender für Eisenbahnfreunde. Große Schwarzweiß-Fotos mit attraktiven Dampflokomotiven, die es wohl bald gar nicht mehr geben wird. Schmalspur ist auch dabei.



Der  
große  
Eisenbahn-  
kalender '74

Alba Buchverlag, Düsseldorf

### Inselbahn und Bäderschiffahrt Wangerooe

Von Gerd Wolff. - 48 Seiten, im DIN A5-Format, 79 Fotos, 6 Skizzen, Fahrzeuglisten mit Typenzeichnungen. - 11,80 DM. - Verlag Wolfgang Zeunert, 317 Gifhorn, Hauptstr. 43.

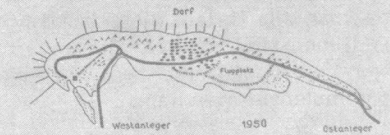
Schmalspurbahnen sind hierzulande selten geworden. Um so größer wird ständig das Interesse der Eisenbahnfreunde an den Bahnen auf den ostfriesischen Inseln. Diese Inselbahnen haben noch heute einen regen Personen- und Güterverkehr auf schmaler Spur.

Die Broschüre von Gerd Wolff schildert die Geschichte der Inselbahn und der Bäderschiffahrt Wangerooe, der einzigen Inselbahn, die von Anbeginn Staatsbahn war und auch heute noch von der Deutschen Bundesbahn betrieben wird. Sie hat alle Chancen, die letzte Schmalspurbahn der DB zu bleiben.

Gerd Wolff schildert einleitend die Geschichte der Insel, befaßt sich dann mit den Schiffsverbindungen zum Festland, um sich danach ausführlich der Inselbahn und ihren Fahrzeugen zu widmen. Kartenskizzen verdeutlichen die Entwicklung, zeigen jedes Anschlußgleis, und selbst die Fahrzeuglisten sind mit kleinen Zeichnungen der Lokomotiven und Wagen anschaulich gestaltet.

Gerd Wolff

### Inselbahn und Bäderschiffahrt Wangerooe



Das Buch ist mit 79 Fotos reichhaltig illustriert. Lokomotiven und Schiffe, Anleger und Bahnanlagen der Inselbahn wurden im Bild festgehalten und fügen sich zusammen mit dem fundierten Text zu einer einmaligen Dokumentation über eine heute noch sehr betriebsame Schmalspurbahn. Hinzu kommt die Romantik des weiten Meeres mit seinen weißen Schiffen und der liebenswerten Bahn, die der Reisende am Anleger der Insel vorfindet.

Kein Eisenbahn- und Schmalspurfreund wird auf diese Broschüre verzichten wollen.



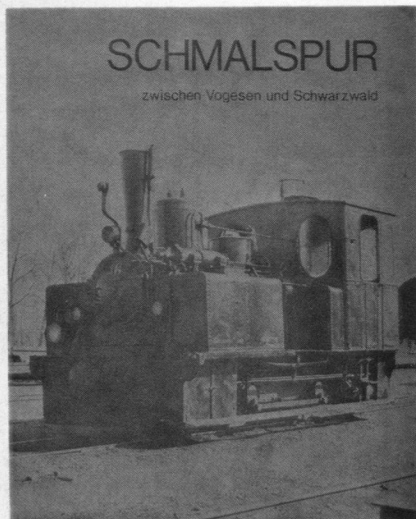
**Für Sie  
gelesen...**

### Schmalspur zwischen Vogesen und Schwarzwald

Herausgegeben von Dr. Kurt Seidel  
im Selbstverlag. - 250 Seiten, Format  
21 x 27 cm. - 170 Fotos, 149 Fahr-  
zeug-Zeichnungen, 17 Gleisskizzen und  
9 Kartenskizzen. - 29,50 DM. - Ver-  
trieb: Bahnmayer KG, 7070 Schwäb.  
Gmünd, Weißensteiner Str. 58

In der Zeit vor dem I. Weltkrieg gab  
es in der Oberrheinischen Tiefebene  
zu beiden Seiten des Rheins ein ausge-  
dehntes Netz von Neben- und Straßen-  
bahnen, das mit über 400 km Strecken-  
länge zu den größten geschlossenen  
Schmalspurnetzen des Kontinents ge-  
rechnet werden konnte. Den größten  
Anteil daran hatte die Gegend um  
Straßburg. Diesem umfangreichen,  
meterspurigen Straßburger Netz mit  
seinen vielen Strecken als dem weit-  
verzweigtesten und interessantesten ist  
diese eisenbahngeschichtliche Arbeit  
gewidmet.

Dieses Buch von vier Autoren ist eine  
hervorragende, sehr erschöpfende Do-  
kumentation. Der vorangehende 118  
Seiten umfassende Textteil mit Fahr-  
zeuglisten und den zahlreichen Karten-  
und Bahnhofsgleisskizzen schildert so  
außerordentlich ausführlich und inter-  
essant die historischen Entwicklungen  
der einzelnen Bahnlinien, daß man ihn  
in einem Zuge durchlesen möchte.  
Kommt man dann anschließend zum  
Bildteil mit den vielen herrlichen, alten  
Dampfloks und Straßenbahnwagen,  
dann vergehen Stunden um Stunden,  
bis man alle Details dieser prächtigen  
Oldtimer studiert hat. Bewunderns-  
wert, wie die Autoren diese 170 Bilder  
zusammengetragen haben.



Die Freude an Oldtimer-Loks und  
-Wagen erreicht schließlich ihren Hö-  
hepunkt im letzten Buchteil, in dem  
auf 72 Seiten die 149 Fahrzeugzeich-  
nungen von Rudolf Stöckle zusam-  
mengestellt sind. Diese - alle exakt im  
Maßstab 1:100 - präzise gezeichneten  
Typenrisse von Dampf-, Diesel- und  
E-Loks, Triebwagen und Straßenbahn-  
fahrzeugen, Personen- und Güterwagen  
sind eine Art gedrucktes, historisches  
Eisenbahnsarsenal für den Eisenbahn-  
freund und eine schier unerschöpfliche  
Fundgrube für Oldtimer-Nachbauten  
im LGB-Maßstab.

So gute dokumentarisch wertvolle  
Eisenbahnbücher müßte es mehr geben.  
Wer eine stille Liebe für Schmalspur-  
bahnen hat - und welcher LGB-Freund  
hat die nicht -, der sollte dieses Werk  
im Bücherschrank haben.

### Braunschweigs Eisenbahnen und Straßenbahnen

Von Dieter Höltge. - 60 Seiten im  
DIN A5-Format, 105 Fotos, 5 Zeich-  
nungen. - 12,80 DM. - Verlag Wolfg.  
Zeunert, 317 Gifhorn, Hauptstr. 43.



Dieter Höltge legt hier seine umfang-  
reiche Arbeit über den Schienenver-  
kehr in und um Braunschweig vor. Die  
Broschüre ist aufgegliedert nach den  
einzelnen Bahngesellschaften. Sie be-  
ginnt mit der Braunschweigischen  
Staatsbahn, der ersten Staatseisenbahn  
in Deutschland, die bald auch die Bahn  
mit dem dichtesten Streckennetz wer-  
den sollte.

Die Braunschweiger Eisenbahnge-  
schichte mündet dann in die Zeit der  
KPEV, der DR und der DB ein. Aus-  
weitung des Streckennetzes und der  
Bau eines neuen Hauptbahnhofes sind  
die wesentlichen Punkte dieser Ent-  
wicklung.

Braunschweig war aber auch der Mit-  
telpunkt mehrerer Privatbahnen. Die  
Geschichte der Braunschweigischen  
Landes-Eisenbahn, der Braunschweig-  
Schöninger Eisenbahn und der Hafен-  
bahn sind der Inhalt der folgenden Ka-  
pitel der Schrift. Die Schilderung des  
Fahrzeugparks mit umfangreichen  
Triebfahrzeuglisten geschieht mit der  
vom Verfasser aus anderen Arbeiten  
her bekannten Ausführlichkeit.

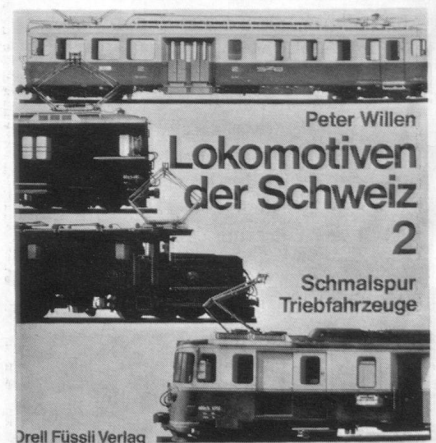
Das letzte Kapitel ist der städtischen  
Straßenbahn gewidmet. Die Entwick-  
lung von der Pferdebahn zur „Elektri-  
schen“, die Schrumpfung des Netzes  
nach 1945 und seine neuerliche Erwei-  
terung zur modernen Stadtschnellbahn  
werden ebenso anschaulich dargestellt  
wie der im Laufe der Jahre sehr ab-  
wechslungsreiche Fahrzeugpark.  
Die Broschüre ist mit 105 Fotos sehr  
reichhaltig illustriert. Viele Aufnahmen  
sind schon heute eine Erinnerung an  
längst vergangene Zeiten und Schie-  
nenwege.

Diese Dokumentation ist wegen ihrer  
vielseitigen und ausführlichen Schilde-  
rung des Schienenverkehrs in Braun-  
schweig zweifellos ein wichtiger Bei-  
trag zur Geschichte der Eisenbahnen in  
Deutschland.

### Lokomotiven der Schweiz/2 (Schmalspur-Triebfahrzeuge)

von Peter Willen. - 255 Seiten im For-  
mat 21,5 x 22 cm mit 210 Fotos.  
42,50 DM. - Orell Füssli Verlag, Zürich.

In diesem Band 2 von „Lokomotiven  
der Schweiz“ stellt der Autor alle  
Triebfahrzeuge mit Adhäsionsantrieb  
vor, die 1970 auf den Schmalspurbah-  
nen der Schweiz in Betrieb waren. Ein  
Buch von bestem dokumentarischem  
Wert, das jeden Eisenbahnfreund ge-  
winnen wird. Jedes der 210 Triebfahr-  
zeuge wird mit einem gut informie-  
renden und auch gut gedruckten Foto  
gezeigt. Dazu kommen jeweils zahl-  
reiche technische Angaben und Text-  
hinweise über Geschichte und Verwen-  
dung der Fahrzeuge. Die überwiegend  
von elektrischen Triebfahrzeugen ge-  
prägte Typensammlung zeigt auch  
noch zwei Dampfloktypen der Rhä-



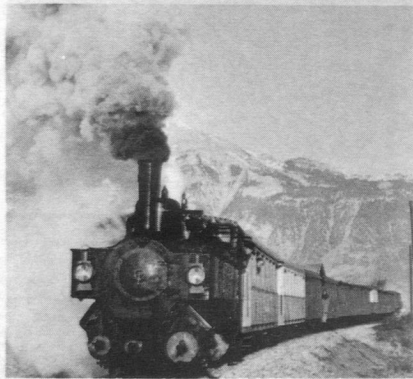
tischen Bahn. Zudem findet man ebenfalls zahlreiche Bahndienst-Triebfahrzeuge, wie etwa die unterschiedlichsten Fahrzeuge für Fahrleitungsunterhalt, und kuriose Gefährte, wie beispielsweise den zu einer Draisine umgebauten US-Jeep.

Den 211 Seiten der Typensammlung ist ein 44seitiger interessanter Textteil vorgespannt, in dem 30 schweizerische Schmalspurstrecken kurz beschrieben werden. Auch dieser Buchteil ist lesenswert.

### „ht - Hobby-Tourist“ Zillertalbahn

Informationen für die Ferien im Zillertal, 28 Seiten, Sommer '73

Das von der Presse- und Informationsabteilung der Zillertaler Verkehrsbetriebe AG herausgegebene illustrierte Blatt (früher: ZBI - Zillertalbahnen-Informationen für Eisenbahnfreunde)

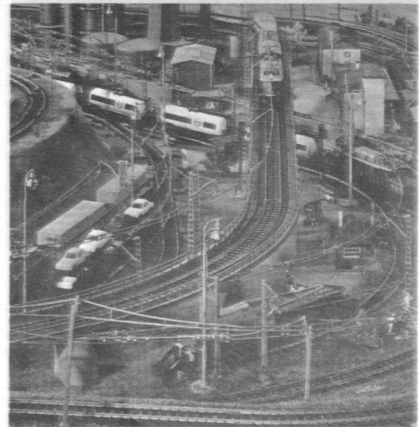


präsentiert sich mit seiner Ausgabe 1973 im New Look.

Mit einem farbigen Umschlag, erweiterter Seitenzahl und einer auf mehr als 10 000 Stück erhöhten Auflage wird in aller Welt für die Zillertalbahn geworben. Im Sinne der von der Bahnverwaltung angestrebten vollen Integration der ZB in die Touristik wird in der vorliegenden ersten Nummer der „ht“ reichlich Fremdenverkehrsinformation dargeboten, wobei jedoch die Bahn stets den verbindenden roten Faden darstellt.

Manchem NUR-Eisenbahnfreund wird vielleicht der Übergang von der doch mehr auf diesen - kleineren - Interessentenkreis ausgerichteten ZBI auf die „ht“ abrupt erscheinen, jedoch kann auch an dieser Stelle einmal in aller Deutlichkeit ausgesprochen werden, daß nur eine zielbewußt und aufgabentreu durchgeführte Eingliederung einer Bahnlinie lokaler Bedeutung in die Fremdenverkehrswirtschaft und damit in die Wirtschaft im allgemeinen den vor allem in entscheidenden Momenten oft bitter notwendigen Rückhalt in der Öffentlichkeit sichert.

Dr. Manfred Schuh



wo es sachlich hineinpaßt - auch im Gespräch. Das über zehn Seiten gehende Kapitel „Die Modellbahn im Freien“ ist im wesentlichen der LGB gewidmet, über die im übrigen - nicht zuletzt wegen ihrer guten Qualität - allgemein positiv geschrieben wird.

### Modelleisenbahn

von Gerhard Reuter. - 135 Seiten im Taschenformat 11 x 15 cm, 32 Fotos + 50 Zeichnungen. - 5.80 DM. - Hallwag-Verlag, Bern u. Stuttgart.

In den fünf Kapiteln dieses kleinen Büchleins wird der angehende Modellbahnfreund in die Grundlagen und Anfänge des Planens und Bauens von Modellbahnanlagen eingeführt. Die LGB ist hier bei zahlreichen Unterthemen -



### Die „LGB-Depesche“ . .

. . . ist inzwischen fünf Jahre alt geworden, verehrte LGB-Freunde, und sie ist ein fester Teil der LGB-Welt geworden, wie Ihre Loks und Wagen. Diese spezielle Zeitschrift für Schmalspur- und LGB-Freunde kommt zweimal im Jahr als dickes Heft - vielseitig und reich illustriert - mit vielen interessanten Berichten und Tips ins Haus.



Sichern Sie sich gleich Ihr Jahres-Abonnement mit dem Bestellschein (rechts), damit Ihnen kein Heft entgeht! - Absender bitte nicht vergessen!



Absender:

Name: \_\_\_\_\_

Ort: \_\_\_\_\_

Straße: \_\_\_\_\_

(Bitte in Druckschrift)

### Bestellschein

Hiermit bestelle ich die  
**- LGB-Depesche -**

ab Heft 21 zum laufenden Bezug  
(jährlich 2 Hefte mit 48 Seiten)  
für zus. 10,50 DM einschl. Porto  
und Mehrwertsteuer

Im Kuvert senden an:

**Ernst Paul Lehmann**  
- Patentwerk -

**D-8500 Nürnberg**  
Saganer Str. 2 - 4

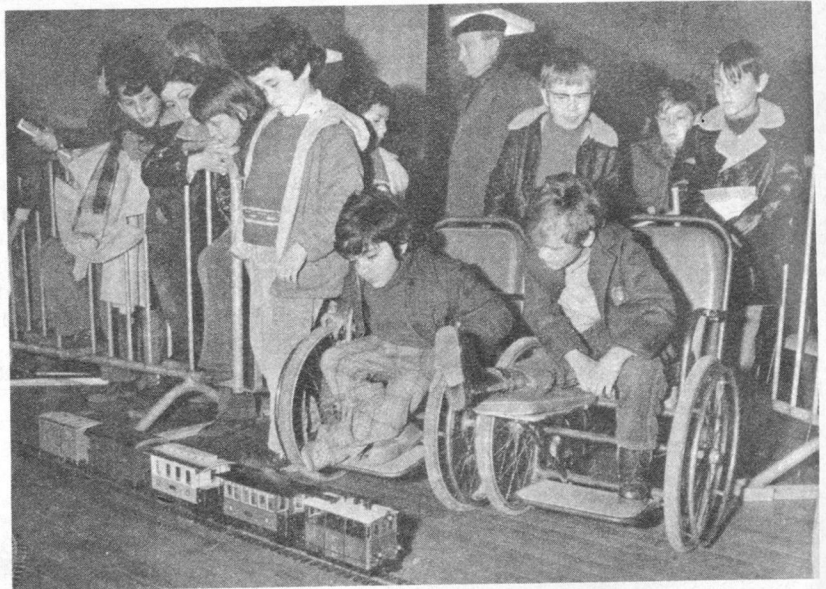
\_\_\_\_\_  
(Unterschrift + Datum)

# Blick in andere Länder



In Australien fährt diese Schmalspurbahn (oben) als Touristenattraktion. Hier kommt sie aus dem Menzies Creek-Wald und kreuzt eine Straße bei Clemetis. Der Zug mit den acht Wagen und einer 1C1-Tenderlok fährt auf 760-mm-Spur.

In Frankreich, in der Nähe von Melun, fand eine Modelleisenbahnausstellung statt, zu der in zwei Tagen über 2000 Besucher, meistens Kinder, kamen. „Diese Züge, ich möchte sie alle haben!“ gestand ein elfjähriger Junge der Zeitschrift „La Vie du Rail“ und auf dem Bild aus dieser Zeitschrift (rechts) erfreuen sich gelähmte Kinder an einem LGB-Zug der Ausstellung.



Von Jamaica wurde diese schöne (farbige) Briefmarke mit Eisenbahnmotiv (unten) zum 125jährigen Jubiläum der Eisenbahn herausgegeben. Sie zeigt die Dampflok Nr. 54 aus dem Jahre 1944.



In den USA gibt es die wohl originellste Verkaufsstätte für Modelleisenbahnen. „Paul's Model Railroad Shop“ in New Oxford/Pennsylvania ist einmalig stilgerecht in zwei ehemaligen Vierachs-Personenwagen untergebracht (links). Das ergibt zwei langgestreckte Verkaufsräume (oben) mit sehr viel Regal- und Ausstellungsfläche.



Vielleicht wirkt diese ungewöhnliche Idee anregend und wir können eines Tages auch bei uns einen Modellbahnladen im D-Zugwagen finden. Die Souvenir-Shops der Oldtimer- und Museumsbahnen haben mit ihren Kiosk-Wagen ja schon eine ähnliche Richtung eingeschlagen.