

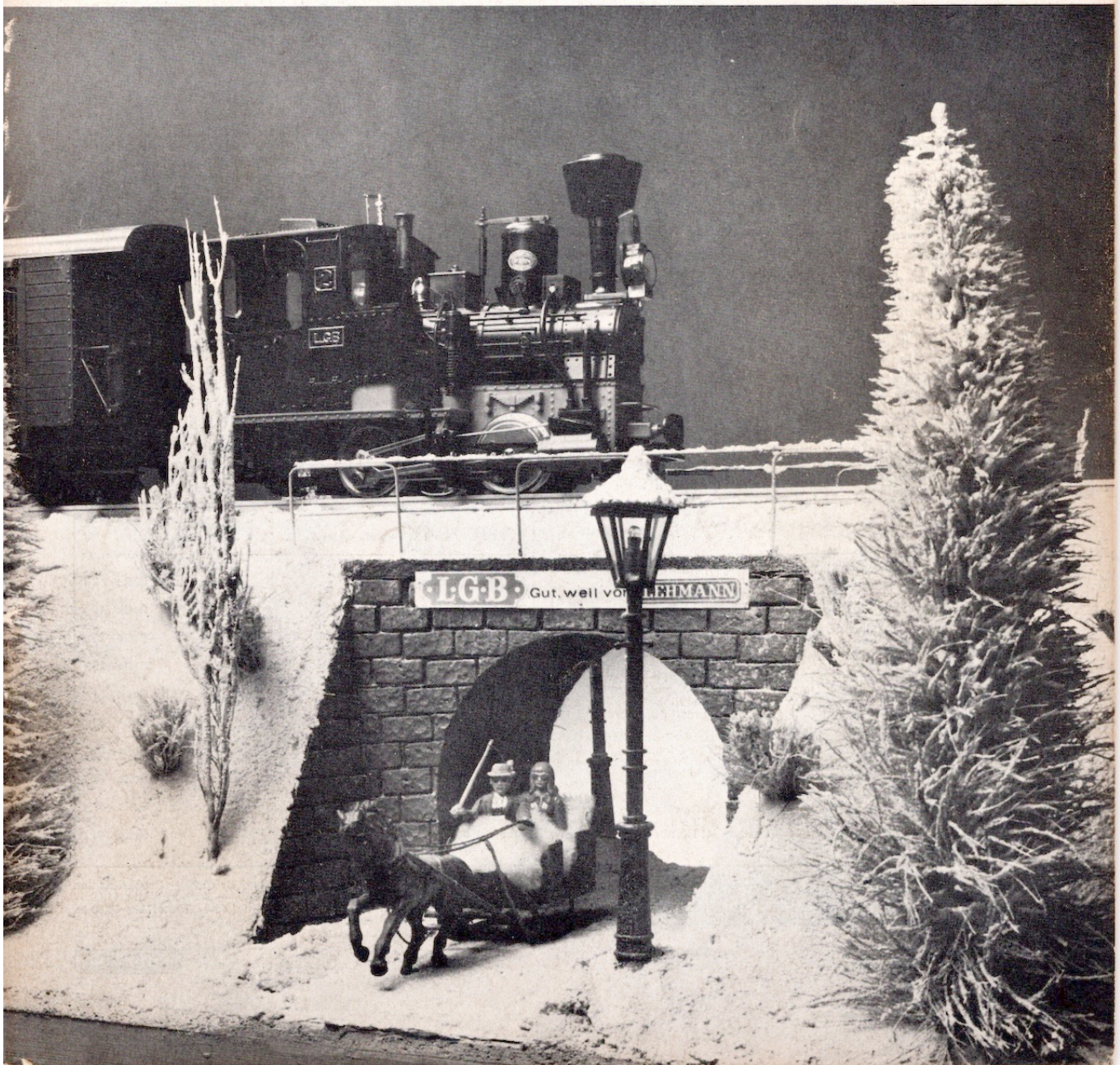
DM 5,00



# Depesche

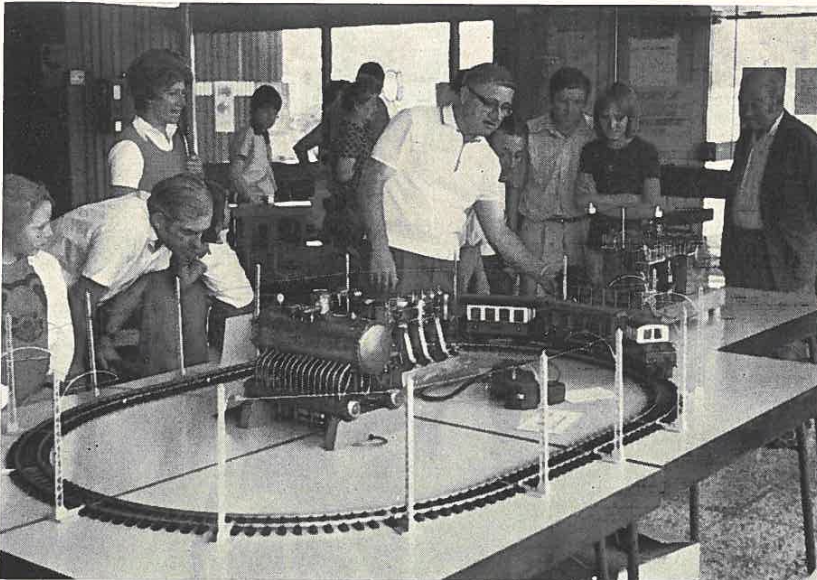
Doppelheft **23/24**

Zeitschrift für Freunde von Schmalspurbahnen im Großbetrieb und als LGB-Modell (aus Nürnberg)





# LGB-Bahnpostwagen



## Netzunabhängige LGB

Von Herrn Karl Eppinger erhielten wir eine Kuriosität mitgeteilt, die auf dem Dampfbahnertreffen 1973 in Friedrichsruhe ausgestellt war. Herr Rolf Burk-

hardt hatte mit einer selbsterbauten Dampfmaschine Strom erzeugt und diesen für den Betrieb einer LGB verwendet. Die LGB fuhr also mit hausgemachter Energie.

## Puffer gesucht

Ich bin auf der Suche nach einer schönen Modelleisenbahn und einer Lok mit Kohlenwagen. In ihrem ganzen Programm aber finde ich nicht ein Fahrzeug mit Puffern. Als alter Eisenbahner suche ich aber ein naturgetreues Modell.  
Martin Dinsler

Verehrter Herr Dinsler, liebe LGB-Freunde, bei der LGB (Lehmann-Gross-Bahn) finden Sie ausschließlich Modelle nach Vorbildern bei Schmalspurbahnen. Bei diesen ist (mit ganz wenigen Ausnahmen) die Mittelpuffer-

kupplung in Gebrauch, wie sie in den USA und in der Sowjetunion auch bei den Vollbahnen üblich ist und auf die die europäischen Bahnverwaltungen sich noch immer nicht einigen konnten. Bei Schmalspurbahnen gibt man dieser Kupplungsform den Vorzug, denn man käme sonst schlecht um die meist sehr engen Kurven. Die Puffer würden sich verhaken und den Zug zum Entgleisen bringen. Unsere Fahrzeuge sind naturgetreue Modelle, nur eben keine Normalspurfahrzeuge, die es ja in anderen Baugrößen schon in x-facher Ausführung gibt. Schauen Sie sich eine LGB

mal bei einem Fachhändler an, nehmen Sie sie in die Hand und wir sind sicher, einen neuen begeisterten LGB-Freund begrüßen zu können.  
Redaktion

## Eine Bahn von besonderem Reiz

Die Bahn begeistert durch ihre robuste und dennoch detaillierte Bauart immer wieder. Sie hat hier bereits eine kleine Modellbahnausstellung absolviert und wir haben viele Anfragen beantworten müssen, was das große Interesse beweist. Für uns Modellbahner und Eisenbahnfreunde ist die Kleinbahnromantik, die die Bahn ausstrahlt, von besonderem Reiz, und jedes Jahr werden die Neuheiten begutachtet und die Treffsicherheit des Ausschusens wirkungsvoller Vorbilder für die Modelle entsprechend gewürdigt.  
G. R. Voß

## Herzhaft Schienengröße

Vor fast zwei Jahren habe ich angefangen, mir eine LGB-Anlage aufzubauen und bin jetzt bei vier Lokomotiven, zwölf Wagen und der Draisine mit den entsprechenden Schienen und Weichen angelangt. Nach wie vor bin ich begeistert von der herzhaften Schienengröße und den herrlichen alten Lok- und Wagentypen.  
A. Weise

## Programm für viele Jahre

Die LGB ist das schönste Hobby, das ich im Leben gefunden habe. Ich bin 51 Jahre alt und spiele seit 1924 mit Miniaturbahnen. Es begann mit einer sehr billigen O Anlage, 1958 folgte eine Wechselstrombahn. 1961 begann ich mit einer Gleichstrom-Oldtime-Anlage, sie war technisch sehr gut, erfüllte aber meinen „Schmalspur-Traum“ nicht. Endlich kam 1968 die LGB. Das ist wirklich die Lösung. Alles stark gebaut und erlaubt allerlei Umgestaltungen. Nun habe ich ein Programm für viele Jahre.  
Paul de Cramer

## LGB-Depesche

**Herausgeber und Vertrieb:** Ernst Paul Lehmann, Patentwerk, D 85 Nürnberg, Saganer Str. 2 - 4.  
Telefon: (0911) 83 40 21.

**Redaktion:** Wolfgang Zeunert, D 317 Gifhorn, Hauptstraße 43.  
Telefon: (05371) 35 42.

Gründungsmitglied der Internationalen Eisenbahn Presse Vereinigung (FERPRESS).

**Anzeigen:** Wolfgang Zeunert, D 317 Gifhorn, Hauptstraße 43.  
Telefon: (05371) 35 42.

Zur Zeit ist Anzeigenpreisliste Nr. 2 vom 1. 1. 72 gültig.

Die Zeitschrift erscheint viermal im Jahr (1974 zwei Doppelhefte Nr. 21/22 und 23/24). Die LGB-Depesche ist erhältlich bei allen Modellbahn-Fachgeschäften und beim LGB-Werk Ernst Paul Lehmann in Nürnberg.

Für unverlangte Manuskripte, Abbildungen und Zuschriften keine Haftung. Der Verfasser erklärt sich mit der Veröffentlichung seiner Einsendung (auch auszugsweise) einverstanden. Fotos weiß-glänzend möglichst im Format 9 x 12 cm erbeten. Auf jedem Foto bitte auf der Rückseite Name und Anschrift des Einsenders sowie genaue Angaben zur Abbildung erbeten.

Alle Rechte vorbehalten. Alle Angaben ohne Gewähr. Die Beiträge von Mitarbeitern stellen nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers oder der Redaktion dar. Gerichtsstand ist Nürnberg.

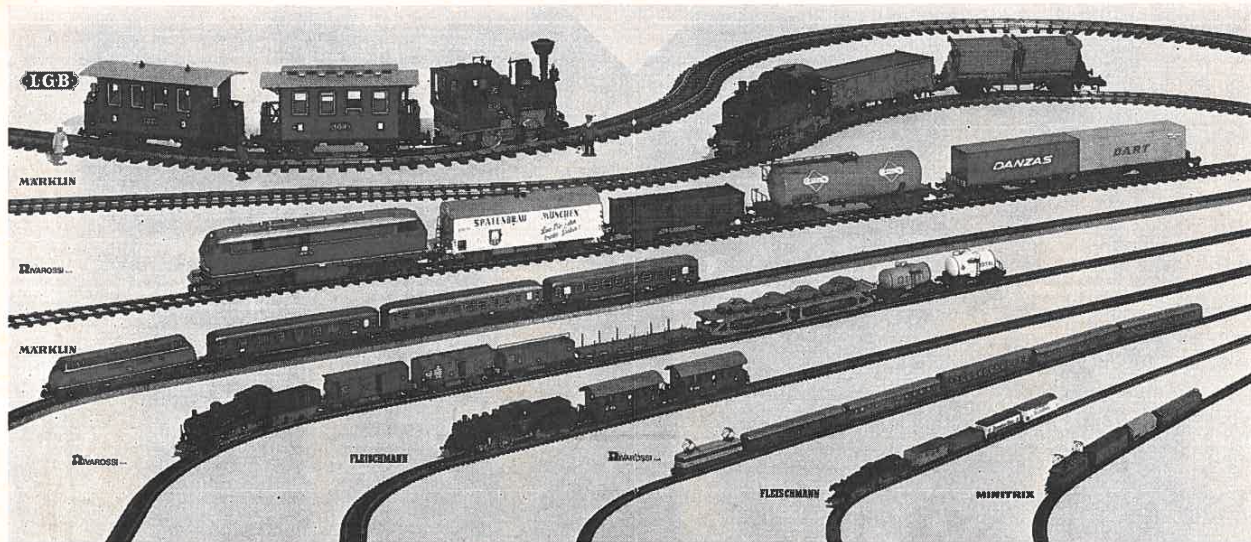
**Druck:** Adolf Enke oHG., Gifhorn.

## Inhalt Nr. 23/24 - Herbst 1974

LGB-Bahnpostwagen	Seite 2
Wünsche Dir Dein LGB-Modell	Seite 10
Eilok auf Schmalspurbahnen	Seite 16
Rangieren mit Kette	Seite 23
75 Jahre Harzquerbahn	Seite 24
Eisenbahnsignale	Seite 28
Eine Viehverladerampe	Seite 36
Cartflx-Bausätze von Preisler	Seite 40
Bücher von der Schmalspurbahn	Seite 42
Anlagen unserer Leser	Seite 43

Australien aDol. 1,35 - Belgien bfr 77,00 - Dänemark dkr 12,00 - Finnland Fmk 7,50 - Frankreich NF 9,60 - Griechenland Dr 60,00 - Großbritannien Pfund 0,85 - Italien Lit 1300 - Island ikr 185,00 - Canada Can. Dol. 2,00 - Luxemburg lfr 77,00 - Niederlande hfl 5,30 - Norwegen nkr 11,00 - Österreich öS 40,00 - Portugal Esc 50,00 - Spanien Ptas 120,00 - Schweden skr 8,75 - Schweiz sfr 6,00 - Südafrika Rd 1,40 - Türkei Ltq 30,00 - USA US-Dollar 2,00.





Ein italienischer Spielzeug-Katalog zeigt alle handelsüblichen Baugrößen bei Modell-Eisenbahnen. Es ist wahrlich eine große Auswahl! Jedem das Seine... aber für drinnen und draußen nur EINE! **WR**

#### Werter Herr Lehmann!

Ihre LGB ist eine Modellbahn, die alles übertrifft und in den Schatten stellt. Ja, man kann sagen, ein Kleinod der Schönheit. Immer wieder öffne ich die Kartons und betrachte die schönen Lokomotiven und Wagen, es ist wirklich eine kleine Wunderwelt. Ich würde am liebsten eine Anlage aufbauen, die ich auch als Schauanlage fungieren lassen könnte. Aber leider habe ich keinen geeigneten Platz dazu, da ich nur ein Einfamilienhaus besitze, wo auch meine Schwiegereltern wohnen. Eine Gartenanlage kommt bei mir nicht in Betracht, da bei uns schon so genug geklaut wird. Es ist bei uns nämlich Naherholungsgebiet und Sie können sich denken, was da los ist.

Heinrich Renni

Sehr geehrter Herr Renni, liebe LGB-Freunde, nur keine Bange vor einer Gartenbahn. Viele LGB-Freunde haben

ihre Anlage im Vorgarten oder im leicht erreichbaren Garten aufgebaut, und es ist uns noch kein Fall bekannt geworden, wo unbekannte „Liebhaber“ Teile entwendeten. Das rollende Material sollte ohnehin nach Betriebsschluß in's Haus gebracht werden. Also mutig ran an die Arbeit!

Redaktion

#### Diskussion um die Baugröße der LGB

Ich möchte Sie darauf aufmerksam machen, daß die Bezeichnung „Baugröße G“ nicht richtig ist. Die korrekte Angabe sollte lauten: IIa/1, das heißt Schmalspurmaßstab IIa auf Spurweite I (siehe auch „Auf kleinen Spuren“ von Udo Becher, S. 12).

Die DEPESCHE ist ausgezeichnet.

P. M. Kempers

#### Dampflok macht Furore

Seit einigen Tagen bin ich im Besitz Ihrer Eurovapor-Lok 2073 D. Sie ist

ganz hervorragend ausgefallen. Ich bin begeistert von der LGB, denn schon von der Größe her macht die Bahn Furore.

Jochen Feder

#### LGB als letzter Wunsch

Wenn ich mal sterbe, dann muß man mir eine 2010 mit in den Sarg legen, als kleines Andenken an die irdische Welt, denn ich bin trotz allem Optimismus nicht sicher, ob es „drüben“ (falls ich überhaupt dorthin komme) auch eine LGB gibt.

D. S.

#### Anregende LGB-Depesche

Die DEPESCHE enthält derartig viele Anregungen zum Bau von interessanten LGB-Anlagen, daß ich sie auf keinen Fall mehr missen möchte.

Bruno Büchli-Stalder

#### Getränke mit Frachtbrief

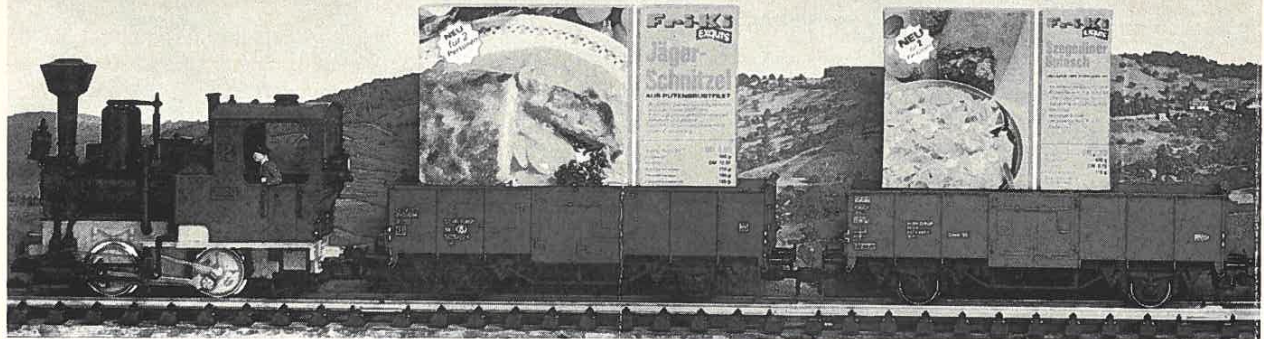
Im Hotel-Restaurant Acisbrunnen in 649 Schluchtern werden die Getränke per LGB vom Wirt zum Gast befördert. Die Bestellungen sind als Frachtbrief aufgemacht und treffen ebenfalls „per Bahn“ an der Theke ein. Bis zu 24 Flaschen Bier können mit einem Zug zu den einzelnen Tischen befördert werden. Das Lokal „mit Gleisanschluß“ wurde von den Gästen mit großem Beifall aufgenommen.



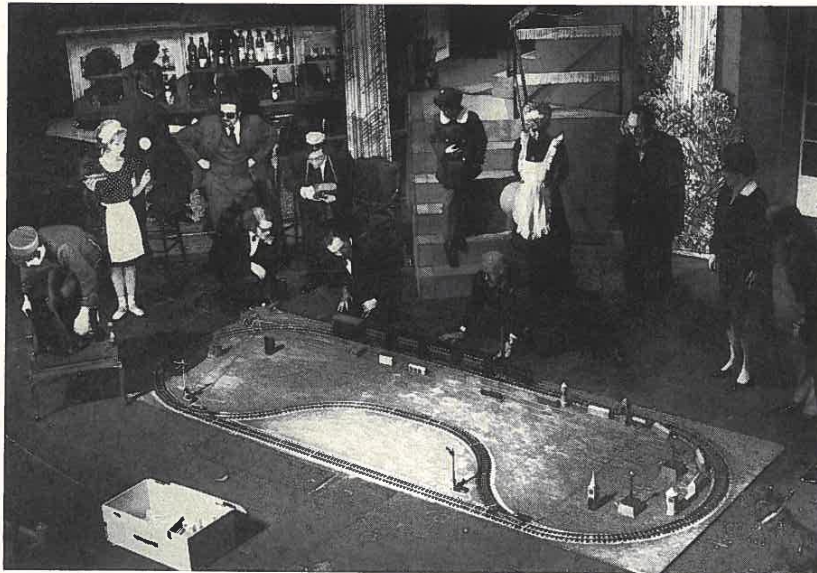
Foto: KONTUR Pressebild



# mit Fri-Ki auf F



Es lag geradezu in der Luft, daß eine solch herrlich große Eisenbahn wie die LGB bald auch für Werbezwecke für ganz andere Produkte herangezogen wird. Die niederländische Firma FRI-KI gehört zu den größten Schlächtereien in Europa. Ihre Tiefkühlerzeugnisse werden auch in



## LGB als Theaterrequisit

Kann eine Oper in der Eisenbahn spielen? Die Antwort auf diese Frage gaben die Bühnen der Hansestadt Lübeck mit der Premiere von „Peter III.“ am 30. 5. 74 im Großen Haus. Die Oper

„für große und kleine Leute“ von Iwa Wanja und Karl Vibach, Musik von Norbert Schultze, hat als bedeutendes Requisit eine komplette LGB auf der Bühne, die offensichtlich dem ganzen Ensemble großes Vergnügen bereitete.

## Saumäßiger Kundendienst

Ich weiß nicht, weshalb Sie zur Zeit einen saumäßigen Kundendienst haben. Post wird wohl bei Ihnen nicht beantwortet. Ich bin wohl einer der ersten LGB-Kunden und früher sehr zufrieden, aber allmählich restlos bedient. Bereits dreimal habe ich Sie angeschrieben, aber bisher habe ich keinerlei Antwort von Ihnen. Sehr vorbildlich! Ich frage noch einmal an in der Hoffnung, daß Sie allmählich auch antworten! Vor längerer Zeit bat ich Sie, mal die Bedeutung der Warnschilder im einzelnen in der DEPESCHE aufzuführen. Trotz

Ihrer damaligen Zusage ist die Bitte bisher nicht erfüllt worden.

Siegbert Behrend

Sehr geehrter Herr Behrend, der saumäßige Kundendienst läßt mal wieder von sich hören. Wenn uns nicht alles täuscht, ist seit Ihrem Vorschlag, die Bedeutung der Warnschilder in der DEPESCHE zu erläutern, noch kein neues Heft erschienen. Das neueste Heft liegt jetzt vor Ihnen und die Bedeutung der Warnschilder wird ausführlich und illustriert erklärt. Entsprechend der Qualität unserer Bahn soll auch das sein, was wir über diese LGB publi-

zieren. Und sowas will halt erarbeitet werden, und außerdem erscheinen wir nur zweimal im Jahr.

Im übrigen haben wir keine separate Kundendienst-Korrespondenzabteilung, sondern konkrete Dinge werden von den zuständigen Abteilungen in der Fabrik miterledigt. Manchmal gibt es Pannen. Sollten Sie wieder mal keine Antwort bekommen, schimpfen Sie tüchtig und beim zweiten Mal klappt es dann vielleicht . . . Redaktion

## LGB-Club

Ich suche ein paar Freunde, um mit ihnen einen Club zu gründen und in einem Clubheim eine schöne LGB aufzubauen. Können Sie mir helfen? Hans Zinner, 8901 Döpschhofen 40 (bei Augsburg), Post Gessertshausen.

Ich habe mit dem Grazer Modelleisenbahnclub Verbindung aufgenommen, leider sind die Herren nur an der Spurweite HO interessiert. Ich bin aber überzeugt, daß es hier mehrere LGB-Freunde gibt, von denen einige sicher an einem Zusammenschluß zur Verfolgung gemeinsamer Interessen und Lösung konstruktiver Fragen interessiert sind. Wäre es möglich, in einem der nächsten Hefte eine Notiz aufzunehmen, des Inhalts, es mögen sich jene Herren melden, welche (wie ich) eine Zusammenarbeit für erstrebenswert halten? Dipl.-Ing. Robert Hornischer, A-8010 Graz, Körblergasse 65.

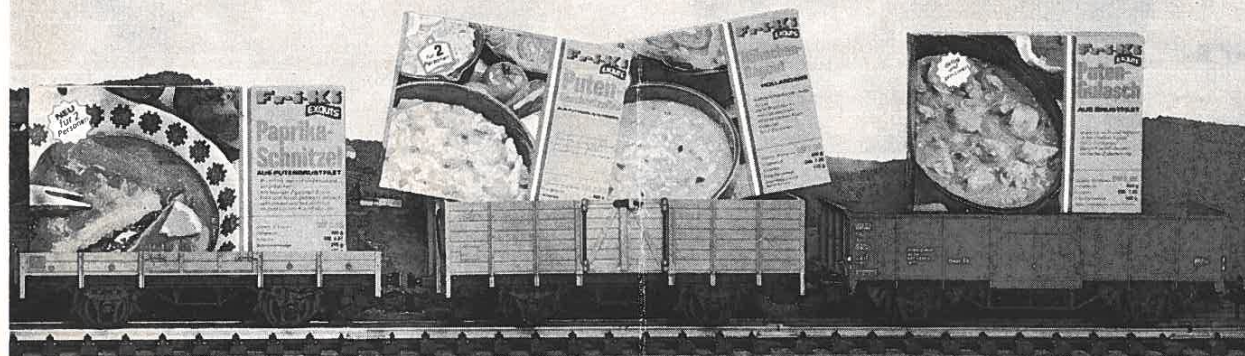
Sehr geehrte Herren, liebe LGB-Freunde, wer an einem Zusammenschluß interessiert ist, möge sich bitte direkt an die Herren Zinner und Hornischer wenden. Redaktion

## Kabel liegen herum

Beim Aufbau der LGB im Zimmer gibt es oft mit den Zuleitungen Schwierigkeiten. Sie liegen herum und geben zum Stolpern Anlaß. Wie wäre es, wenn man Leitungshalter, die man ähnlich den Signalfußleisten in die Schienen



# 'einschmecker-Tour



der Bundesrepublik Deutschland vertrieben. Für die Werbung setzt FRI-KI neuerdings einen Poster ein, der einen Großbahnzug zeigt. Wagen 1, 2 und 5 gehören allerdings zum Sortiment des „großen Bruders“.

Klaus Hestermann

klemmen könnte, herstellen würde? Außen müßten sie kammartige Einschnitte haben, in die man die Leitungen einlegen könnte. Kurt Bornträger

Sehr geehrter Herr Bornträger, liebe LGB-Freunde, es hat sich als praktischer erwiesen, die meist quer durch die Anlage laufenden Kabel mit Klebeband am Boden zu befestigen. Leitungshalter wären zwar schöner, aber sie werden kaum gekauft, sodaß die immerhin hohen Formkosten für uns eine Fehlinvestition wären. Ein weiterer Vorschlag: Lassen Sie die Kabel durch einen dünnen Gummi- oder Plastikschlauch laufen, der hin und wieder mit

Klebeband an die Schwellenenden geklebt wird. Redaktion

#### Ferngesteuert entkuppeln

Sie müßten unbedingt so schnell wie möglich eine ferngesteuerte Entkuppelungsschiene produzieren.

Dr. Hanns Manitz

Sehr geehrter Herr Dr. Manitz, liebe LGB-Freunde, die Versuche mit fernbedienten Entkuppelungsgleisen sind fast abgeschlossen und wir werden (wahrscheinlich) zur Spielwarenmesse im Februar 1975 ein solches Gleis zeigen, das dann im Laufe des Jahres 1975 zur Auslieferung kommen wird. Wir bemühen uns ständig, die LGB noch

schöner, besser und interessanter zu machen und glauben, damit bisher einen ganz netten Erfolg gehabt zu haben. Redaktion

#### Wunderschöne 2095

Die Diesellok ist nicht nur schön, sondern wunderschön! Erwin Lang

#### Bessere DEPESCHE

Die LGB-DEPESCHE hat sich deutlich verbessert; eben: eine bewährte Hand ist am Werk! Andreas Gabriels

#### DEPESCHE mit Niveau

Endlich hat die LGB-DEPESCHE ein Niveau, das der Qualität der Lehmann-Bahn entspricht! Ulrich Roye

## LGB als Unterrichtsmittel in der Schule

Die Klasse 7 der Mittelpunktsonderschule in Bad Iburg hat eine Sachunterrichtseinheit über das Thema Eisenbahn durchgeführt. Die speziellen Teile der Berufsmöglichkeiten, sowie der Aufbau und die Systeme der Eisenbahn wurden an exemplarischen Inhalten erarbeitet.

Da Unterrichtsgänge und Besichtigungen nur unter erheblichem Zeitaufwand durchzuführen sind, wurde die Natur in Form der LGB in das Klassenzimmer geholt. Filme und Diaserien der DB ergänzten das Programm.

Wichtigstes Ziel sollte in der Schule immer das anschauliche Modell sein, das das Begreifen von komplexen Sachverhalten fördert. Die LGB hilft sehr dabei, die Erkenntnis von Arbeit, Beruf, Funktion und Spiel dem Kind zu vermitteln. Georg Ilgner







## LGB bei Kodak

Die Eastman Kodak Company veranstaltete in ihrem Showroom in der Fifth Avenue in New York in zwei Stockwerken eine Modellbahnausstellung,

auf der Modellanlagen verschiedener Baugrößen und unterschiedlicher Systeme gezeigt wurden. Blickfang war eine LGB-Anlage in einer gewaltigen Schaumstofflandschaft, die im Treppenhaus schwebte und durch die großen

## Keine Lok ohne Motor lieferbar

Als Bewunderer der Lokomotivmodelle Ihrer Gartenbahnen möchte ich mir erlauben, Sie um Mitteilung zu bitten, ob Sie diese Lokmodelle eventuell ohne Antriebsmaschine liefern können. Ich möchte damit eine Loksammlung anfangen, wofür Modelle ohne Motor genügen würden. Es können auch fehlerhafte Stücke sein, die sich für den Verkauf nicht eignen.

E. J. Zieser

Sehr geehrter Herr Zieser, leider können wir keine Lokmodelle ohne Antrieb liefern. Unsere Fahrzeuge werden in Großserien am Band hergestellt und jede Sonderbehandlung würde Zeit und damit Geld kosten. Es käme auf eine Einzelanfertigung hinaus und die ist auch ohne Motor teurer als eine normale Lok. Fehlerhafte Stücke gar können wir uns nicht leisten. Durch ständige Kontrollen von der Spritzmaschine bis zur Fertigmontage wird erreicht, daß nur einwandfreie Teile verwendet werden und die Funktion gewährleistet ist.

Redaktion

## Schienen stückchenweise

Kann man von Ihnen lose Schienenprofile bekommen, wenn ja, zu welchem Preis und welche Mengen?

Firma Franz Koch

Wir bitten um Ihr Angebot in Plastik-Schwellenbändern.

Firma Julius Walbrecht

Ich benötige 2000 Plastikschwellen und 200 Schienenverbinder.

Erwin Grob

Sehr geehrte Herren, liebe LGB-Freunde, wir liefern Kunststoff-Schwellenbänder für das Gleis 1000 und Messing-Schienenlaschen jederzeit. Schienenprofil geben wir auch einzeln ab, soweit an Lager ausreichend greifbar, denn wir brauchen ja selbst erhebliche Mengen für die Schienenherstellung. Bitte beachten Sie jedoch, daß die lose Kombination Gleis-Schwellen-Gleislaschen teurer kommt als fertige Schienen. Inzwischen hat sich durch das Steigen der Messingpreise das Verhältnis noch verschlechtert.

Redaktion

## Die 2080 kommt jetzt

Trotz mehrmaliger Nachfragen in großen einschlägigen Geschäften konnte ich nicht an das Modell herankommen. Die Verkäufer versicherten mir nur immer stereotyp: „Die Lok 2080 ist bestellt.“ Deshalb bitte ich Sie mir mitzuteilen, ob dieses Modell überhaupt schon auf dem Markt ist, oder ob es erst erscheint und zu welchem Zeitpunkt.

Dr. J. Gans

Sehr geehrter Herr Dr. Gans, es tut uns leid, daß Sie vergeblich im ganzen Land nach der neuen 2080 geforscht haben. Die Dampflokomotive nach dem Vorbild der 99 6001 ist im Augenblick in der Vormontage und bei Erscheinen dieses Heftes werden die ersten Exem-

Schaufenster alle Passanten auf die Ausstellung aufmerksam machte. Die obere Aufnahme zeigt die frei schwebende LGB und das untere Bild die verschiedenen Exponate auf der Kodak-Show.

Peter G. Todd



**Basar Valira, Andorra**

Andorra, Republik in den östlichen Pyrenäen, selbstständig seit 1278, 453 Quadratkilometer groß, 10 000 Einwohner, einer der ältesten und kleinsten Staaten der Erde. Man sollte es nicht für möglich halten, daß es hier ein exzellentes Fachgeschäft für Modelleisenbahnen gibt. Die Senores Villasevil sen. und jr. unterhalten in Les Escaldes ein Fachgeschäft, in dem alles zu haben ist, was man zum Bau einer Modelleisenbahn benötigt. Die großen deutschen Markenfabrikate sind ebenso zu haben wie ihre europäischen Mitbewerber. Groß im Sortiment der Herren Villasevil ist natürlich auch die LGB vertreten, die hier von den Firmeninhabern gerade einer kritischen Betrachtung unterzogen wird. Auch das Verpackungsmaterial des Basar Valira wirbt für die LGB mit der Abbildung unserer 2020.

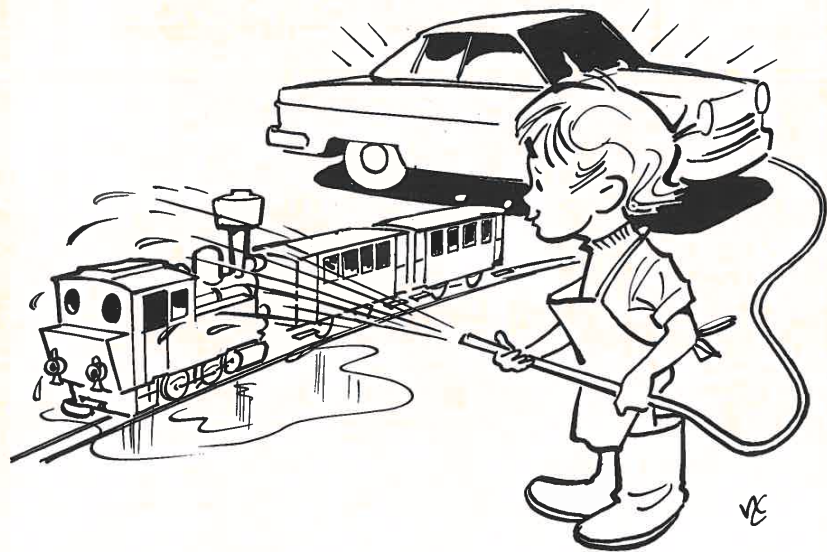
Winter- und Sommerurlauber fühlen sich in dem freundlichen, zoll- und steuerfreien Land gleichermaßen wohl und tätigen ihre Einkäufe in der vom Geschäftsleben pulsierenden Hauptstadt. Im Basar Valira werden alle Kunden von der Familie Villasevil äußerst nett empfangen. Man findet auch Raritäten und Spezialitäten, denn Herr Villasevil ist seit Jahrzehnten leidenschaftlicher „Eisenbahner“.

plare im Fachhandel erhältlich sein. Diese Lokomotive sollte schon im vergangenen Jahre gebaut werden. Wir kamen nicht mehr dazu, die nötigen Formen anzufertigen, denn die Nachfrage nach der LGB war so groß, daß wir alle Kapazitäten für die laufende Produktion benötigten. Das Projekt 2080 mußte daher auf dieses Jahr verschoben werden. Redaktion

**Volksbank-Werbung mit der LGB**

Die Schweizerische Volksbank Filiale Zürich-Wiedikon hat umgebaut. Anlässlich der Wiedereröffnung war der Tag der offenen Türen. Am Nachmittag speziell für die Kinder mit einem Kinderschalter. Ich habe dort mit unserem Chef vom Kundendienst im Schalterraum über die Schreibtische hinweg eine Lehmannbahn aufgebaut. Im Raum der Buchhaltung, der mit zwei Durchreichen verbunden ist, wurde dann der Zug durch diese Öffnungen in die Buchhaltung gerollt. Ebenfalls über die Schreibtische. An einem Punkt wurde ein Aufenthaltsschalter eingebaut. Dort hat der Zug jeweils angehalten. Auf dem einen offenen Wagen (4020) waren Wettbewerbsformulare. Auf dem nächsten ein Glaskasten. Im Glaskasten waren viele Münzen. Die Kinder mußten erraten, wie hoch der Wert dieser Münzen ist. Der Sieger erhielt dann 3 „Goldvreneli“ (alte 20-Franken-Stücke aus Gold). Natürlich waren noch zwei Personenwagen am Zug. Es ist ein sehr guter Erfolg gewesen. Der Verwalter hat uns beiden dann für unsere Nacharbeit jedem ein Sparschweinchen der Bank mit Inhalt geschenkt. Das war natürlich eine riesige Überraschung. So gäbe es sicher noch viele Möglichkeiten, die LGB populär zu machen. Auf alle Fälle war es eine originelle Idee, die zur Nachahmung empfohlen sei.

E. Wymann



Wie die Alten sungen . . . oder Fahrzeugpflege bei der LGB!



### Museumsbahn im Aachener Raum

Die Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr (IHS) betreibt auf einem Reststück der Strecke Geilenkirchen-Gangelt der ehemaligen Geilenkirchener Kreisbahnen eine meter-spurige Museumseisenbahn. Unser Foto zeigt einen Dampfzug der IHS auf der Wurmbrücke anlässlich einer Sonderfahrt.

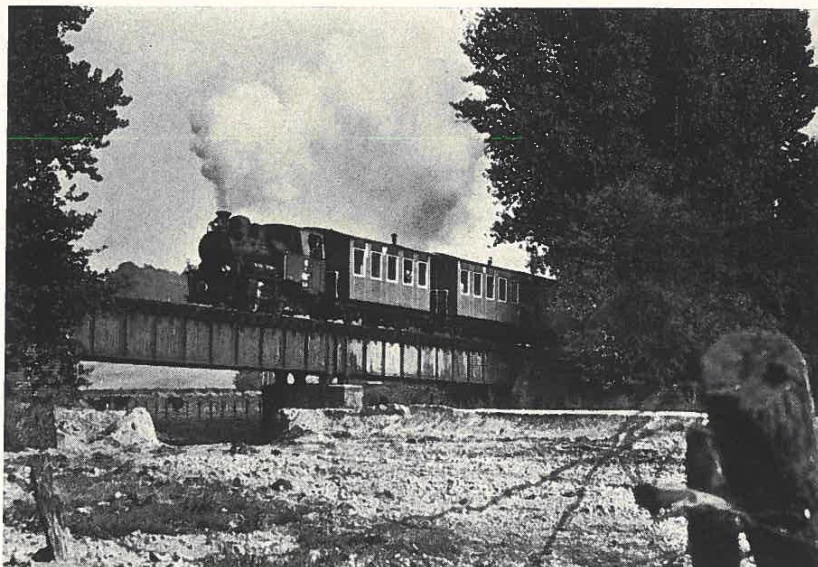


Foto: ISH/Vorreuther



### club 760 Verein der Freunde der Murtalbahn

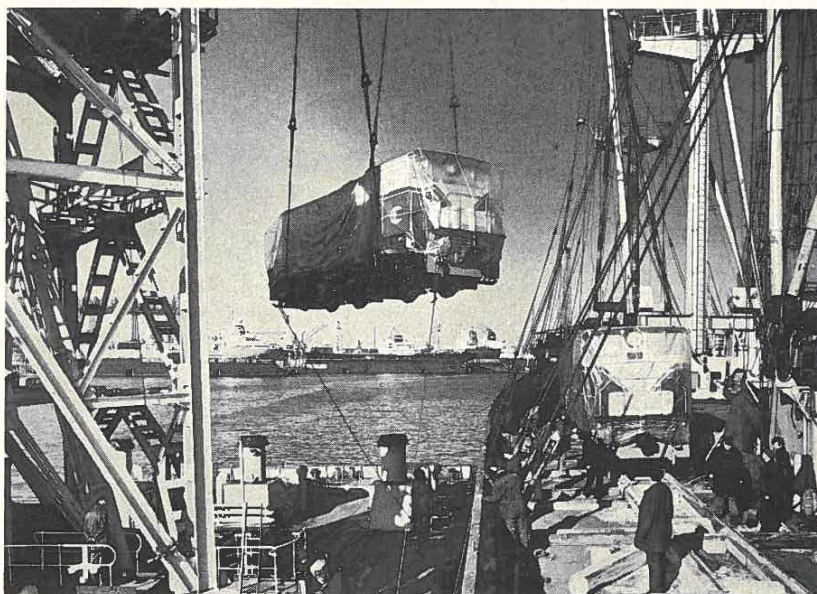
Der club 760 hat auf der Murtalbahn (Steiermärkische Landesbahnen) zwei zweiachsige Personenwagen mit Haubendach einer technischen Revision und Neulackierung unterzogen. Die beiden Wagen wurden als sogenannte Patenschaftswagen hergerichtet, das heißt, ihr Außenanstrich trägt den Namen von Gemeinden sowie deren Ortswappen. Die ehemals den Österreichischen Bundesbahnen gehörenden Wagen erhielten die Bezeichnungen „Tamsweg, Salzburger Land“ (Bi 37) und „Stadt Murau, Steiermark“ (Bi 38). Da die Aktion ein außerordentlich positives Echo ausgelöst hat und die Wagen in den Touristik-Bummelzügen wirklich hübsch aussehen, sollen weitere Fahrzeuge ähnlich hergerichtet werden.

Foto: Herbert Fritz

### Schmalspurbahnen gibt es auf der ganzen Welt

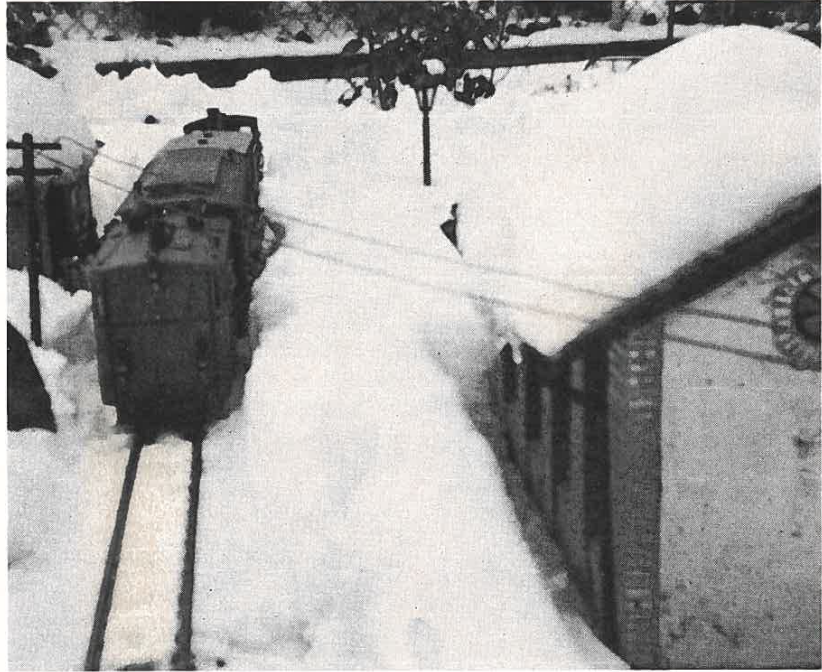
Schmalspurbahnen sind nicht nur deutsch-österreichische Überbleibsel verklärter Kleinbahnromantik (der natürlich und mit vollem Recht alle Modellbahnfreunde unterliegen), sondern vor allem modernes Transportmittel in aller Welt. Drei Diesellokomotiven für die Eisenbahnen von Zaire in Zentralafrika wurden kürzlich im Hamburger Hafen verladen. Es handelt sich um die letzten drei eines insgesamt fünf Lokomotiven der Reihe DHG 100 BB umfassenden Auftrages, den Rhein-stahl-Henschel in Kassel auszuführen hatte. Die Lokomotiven haben eine Spurweite von einem Meter, sind mit Henschel-Dieselmotoren von 660 PS Nennleistung ausgerüstet und für den Rangierdienst sowie den leichten Streckendienst auf der Strecke Kisan-gani-Ubundu der CFL bestimmt. Von einem Schwimmkran der Hamburger Hafen- und Lagerhaus A.-G. wurden sie auf das Motorschiff „Banda“ der Scan-Lloyd AB Gothenburg verladen, das sie nach Lobito in Angola brachte. Nach Hamburg waren die drei Lokomotiven auf Spezialwagen der Bundesbahn transportiert worden.

Foto: dbp/Zitte





## Anlage Kirschters



Herr Guy Kirschters betreibt seine LGB-Gartenanlage auch im Winter und es sieht sehr hübsch aus, wenn die 2050 mit dem Zug durch die verschneite Landschaft fährt.



### Wenn es Winter wird

braucht man auf den Schmalspurbahnen wieder Schneepflüge, um die Strecke freizuhalten. Zwei schmalspurige Kuriositäten des großen Vorbildes wollen wir unseren Lesern nicht vorenthalten.

Die obere Aufnahme von Günter Neumann zeigt den Klimaschneepflug 98 501 der Österreichischen Bundesbahnen (760-mm-Spur) der ehemaligen Schmalspurstrecke Kühnsdorf-Eisenkappel, abgestellt im Jahre 1973 in Obergrafendorf.



Die untere Aufnahme von Max Wunner zeigt den Schneepflug 99-01-82 der Deutschen Reichsbahn für deren Harzquerbahn von Wernigerode nach Nordhausen (1 000-mm-Spur).

Die beiden Fahrzeuge sind aus unseren Wagen 4030 und 4021 nachzubauen und wir hoffen, daß die Fotos den Bastlern unter unseren Lesern eine willkommene Anregung sein werden. Wir würden uns freuen, wenn eines Tages Bilder der Umbauten auf unseren Redaktionsschreibtisch gelangen würden.



# Wünsche Dir Dein LGB-Modell

Als wir im letzten Heft der LGB-DEPESCHE unsere Leser baten, uns zu schreiben, welches Fahrzeug des großen Vorbildes auf Schmalspurbahnen sie gern als Modell für ihre LGB hätten, haben wir uns zwar ungefähr vorstellen können, was da an Zuschriften auf uns zukommen würde, aber in Wirklichkeit war es dann doch viel mehr, als wir erwartet haben. Es kamen buchstäblich Berge von Karten mit ausführlichen Begleitbriefen, ja teilweise mit Beschwörungen, nur diese und nicht eine andere Modelllokomotive zu produzieren, es kamen vor allem aber auch große Mengen von herrlichen Fotografien.

Zunächst einmal sei allen Einsendern recht herzlich für ihre Mitarbeit gedankt. Die Verlosung der ausgesetzten Preise wird in Kürze erfolgen und die Gewinner werden noch vor dem Jahresende im Besitz ihrer Gewinne sein.

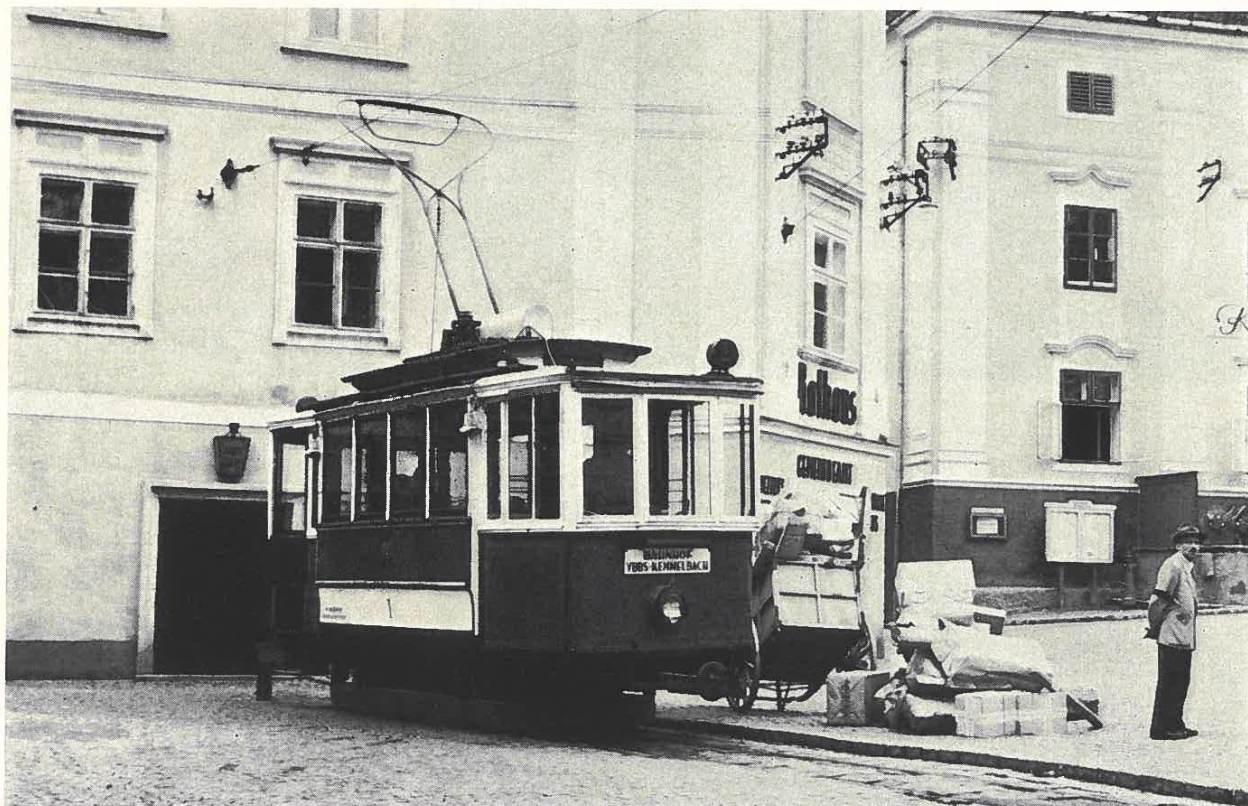
Leider sind wir in dieser Ausgabe der DEPESCHE noch nicht in der Lage, ein genaues Ergebnis unserer großen Umfrage „Wünsche Dir Dein LGB-Modell“ bekannt zu geben, denn der Redaktionsschluß für dieses Heft liegt vor dem Einsendeschluß unserer Umfrage. Immerhin hat sich eine Wunschtendenz gezeigt, die sich aller Wahrscheinlichkeit nach nicht mehr entscheidend durch die noch eingehenden Zuschriften verändern wird.

Es hat sich ganz eindeutig erwiesen, daß an der Spitze aller Wünsche eine Dampflokomotive mit Schlepptender steht. Ganze Serien von Typen wurden

vorgeschlagen, und wir verraten kein Geheimnis, wenn wir sagen, daß sich die Fabrik in ihrer langfristigen Produktplanung hier eindeutig durch die Wünsche ihrer Freunde und Kunden bestätigt sieht.

Die ganz große Überraschung dieser Umfrage: Absolut an zweiter Stelle liegt der Schrei nach einer Straßenbahn! Der Redakteur ist erleichtert, er hat „keins reingewürgt“ bekommen in der Fabrik, wie befürchtet, vielmehr laufen dort jetzt alle leitenden Herren mit ganz verklärten Augen herum, wenn das Wörtchen „Straßenbahn“ fällt. Sicher haben unsere Freunde hier ganz klar den Wert eines solchen Fahrzeuges erkannt. Ein einzelner Straßenbahntriebswagen ist schon ein Zug. Diese Kürze des „Zuges“ ist aber ein entscheidender Vorteil für kleine Anlagen. Wie aufmerksam jedoch unsere LGB-

Freunde die Schmalspurszene in aller Welt beobachten, ist nicht nur die Tatsache, daß eine Straßenbahn als solche gewünscht wird, sondern daß man ganz gezielt ein Fahrzeug haben möchte, daß wie eine Tram ausschaut, das aber auch auf einer elektrifizierten Kleinbahn verkehren kann, das auch einmal einen Wagen mitnehmen kann, das mit anderen Worten einen Betrieb erlaubt, wie er auf vielen elektrischen Schmalspurbahnen üblich war und ist: Personenverkehr mit straßenbahnähnlichen Triebwagen, Güterverkehr mit lokbespannten Zügen. Das letztere mit Dampf und Diesel, nicht zuletzt deswegen, um nicht alle Gleise mit Oberleitungen überspannen zu müssen. Gewissermaßen in zweiter Linie der Wünsche, aber noch immer mit großer Zahl an Zuschriften vorgetragen, liegt bei den Dampflokomotiven die Mallet-Lokomotive. Diese große und schöne Maschine, gut kurvengängig durch ein bewegliches Triebgestell, ist nach wie vor Wunschfavorit für viele LGB-Freunde. Bei den Ellok gehen die Wünsche weit auseinander. Die Drehgestellok steht neben einer größeren Stangenellok, wobei viele Hinweise auf verschiedene Typen der Rhätischen Eisenbahn in der



Traumtram vieler LGB-Freunde ist solch ein Straßenbahnaltzeitler. Das Bild zeigt den Tw 1 der Straßenbahn Ybbs, der dort von 1907 bis zur Stilllegung 1953 Dienst tat, von 1959 bis 1970 in Mixnitz war (man höre und staune, denn dort kommt ja das Vorbild unserer Ellok 2030 her), und der seit 1970 dem Verein der Kärntner Eisenbahnfreunde gehört.

Foto: VKEF/Sammlung Harald Hermann





**Dampflok 399.06 der Österreichischen Bundesbahnen im Bahnhof Weitra der Niederösterreichischen Waldviertelbahn. Eine solche Schlepptenderlok würde nach Ansicht von LGB-Freunden eine Abrundung des österreichischen LGB-Programms darstellen.**

Foto: Günter Neumann

Schweiz eingingen. Ein Favorit hier war allerdings auch die Baureihe 1099 der Österreichischen Bundesbahnen (Mariazellerbahn) sowohl in ihrer Ursprungs- als auch in der heutigen modernen Form. Diesellok waren nur mit zwei Typen häufig auf der Wunschliste vertreten:

Das machen wir so bald wegen der Größe bestimmt nicht für die LGB, aber wir wollen zum Thema Dampflok mit Schlepptender doch mal eben zeigen, was es für riesige Maschinen als Schmalspurloks gegeben hat. Diese Lok 106 gehört zum Schmalspurnetz der Griechischen Staatseisenbahn.

Einmal die vierachsige V 252 der Deutschen Bundesbahn. Das Verlangen nach einer schwereren und vor allem deutschen Loktype ist hier nachdrücklich vertreten worden. Diese Mini-V-100 ist auch ein wirklich schönes Vorbild. Weiter scheint ein gewisser Bedarf für eine leichte Rangierlok vorhanden zu

sein, wofür als Wunsch die D 10 der Zillertalbahn genannt wurde, in der Tat ein hübsches Maschinchen. Dieseltriebwagen waren Stiefkinder der Wunschaktion. Interessanterweise wurde in mehreren Zuschriften auch eine Begründung dafür gegeben, die uns allerdings außerordentlich verwundert

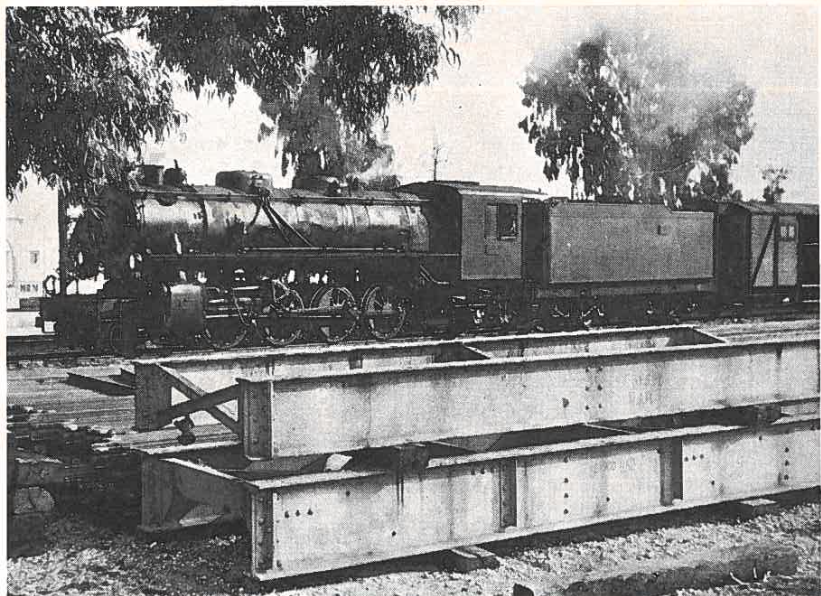
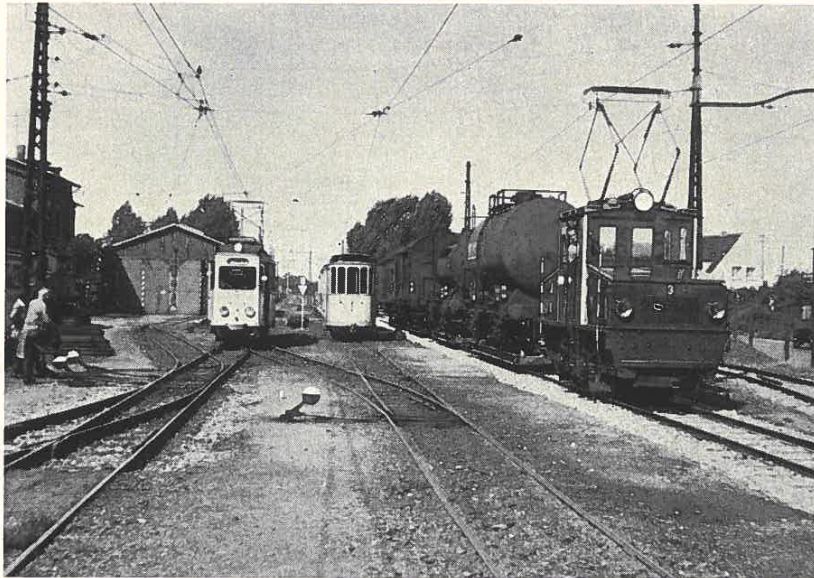


Foto: Dr. E. Köberlein





**Straßenbahnen** fahren viel auf Schmalspurbahnen. Hier eine typische Szene von der Dürener Eisenbahn. Straßenbahnfahrzeuge führen den Personenverkehr durch, während Ellok sich dem Gütergeschäft widmen. Eine Straßenbahn paßt also haargenau auch auf eine schmalspurige Eisenbahn.

Foto: Gerd Wolff

**Nicht unbedingt gerade dieser schweizerische Triebwagen Nr. 14 in Langenthal, aber solch eine Mischung aus Straßenbahn und elektrischem Eisenbahntriebwagen war der große Wunsch vieler Teilnehmer an unserer Umfrageaktion.**

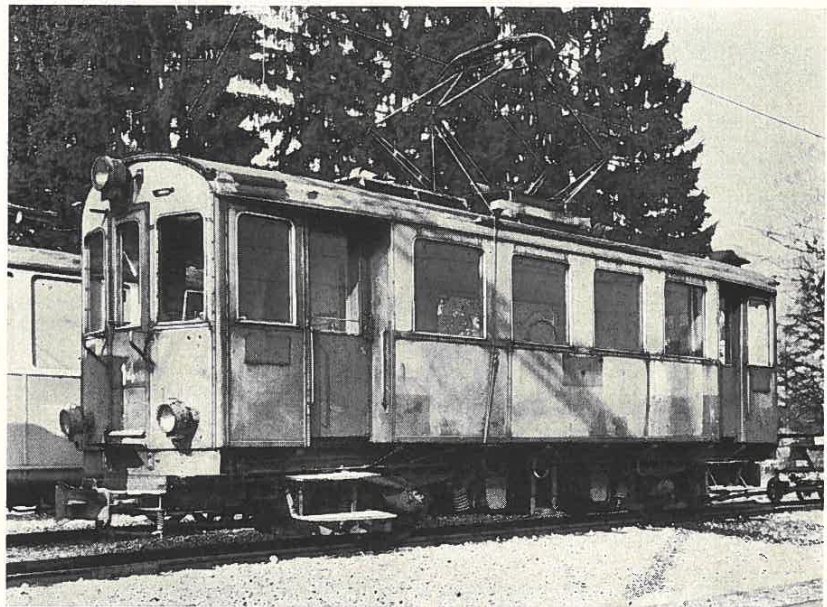


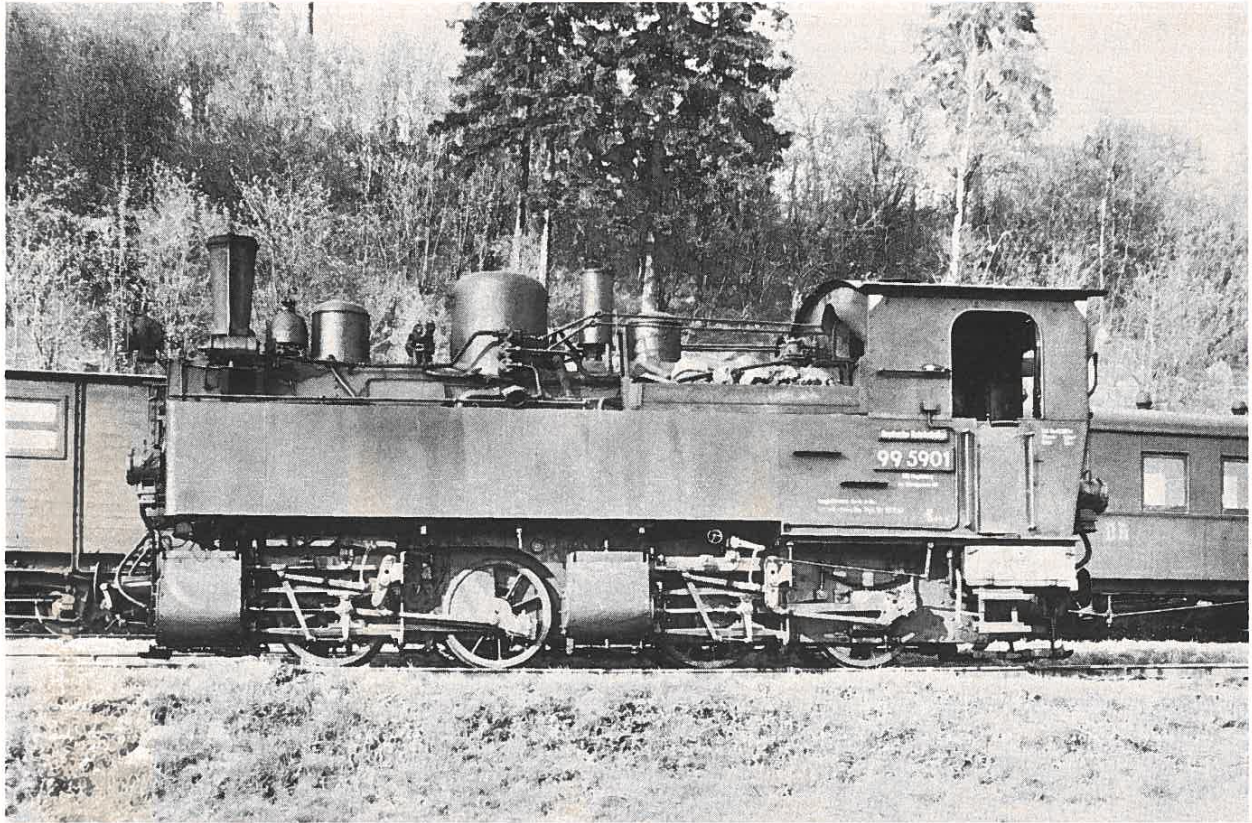
Foto: Wolf Schneider

**Le Tramway de Beaucourt in der Gegend von Belfort verkehrte zwischen dem Stadtzentrum und dem 3 km entfernten Staatsbahnhof. Das Bild aus dem Jahre 1919 zeigt den Triebwagen 1 mit Fahrer, Schaffner, Fahrgästen und nicht zu vergessen, einem kleinen Gepäckwagen. Straßenbahn als Zubringerbahn zum Bahnhof, wieder eine neue Einsatzmöglichkeit für einen Straßenbahntriebwagen.**



Foto: Sammlung Yves Pilliot





**Nur als ein Beispiel für eine Mallet-Lok auf deutschen Schmalspurbahnen hier die 99 5901 der Deutschen Reichsbahn. Neben einer Schleppenderlok war dies die meist gewünschte Dampfloktypen.**

Foto: Sammlung Volker Spieth

hat. Während man bei der vielgewünschten Straßenbahn ohne weiteres davon ausging, daß an diese „etwas angehängt“ werden kann, verneinen das die LGB-Freunde beim Dieseltriebwagen absolut. Dabei hat der Dieseltriebwagen auf allen noch existierenden Schmalspurbahnen die Rolle des Güterschleppfahrzeuges übernommen. Überall kann man sehen, wie die Trieb-

wagen Güterwagen und Normalspurwaggons hoch aufgebockt auf Rollwagen hinter sich herziehen. Abenteuerlich, was da abgefahren wurde auf schmaler Spur mit Triebwagen. Wir kommen redaktionell auf dieses Thema noch einmal zurück.

Unser Hinweis auf Gepäckwagen wurde in vielen Zuschriften als Wunsch bekräftigt. Hier dominiert die Bitte nach

einem Fahrzeug in Kombinationsform, überwiegend als Gepäck-Postwagen.

Zur Illustration dieser Zeilen haben wir eine ganze Reihe von Fotos ausgewählt, die wir im Rahmen der Wunschaktion erhalten haben. Um jedem Mißverständnis jedoch von vornherein zu begegnen sei deutlich vermerkt, daß weder die Veröffentlichung der Fotos in Heft 21/22 noch die der Bilder in

**Nun müssen ja Schleppenderlok nicht immer riesige Fahrzeugungetüme sein. Es gibt auch was Kleines auf schmaler Spur mit Schleppender. Diese Lok gehört der La Porte Historical Steam Society Inc. im USA-Staat Indiana und dient treu und brav dieser Touristenbahn, die mit Dampflok, Dampfkran, Dampflokmobile, Dampfsägewerk, Dampfkraftwerk und sonstigen Dampfattraktionen eine große Steam-Show „abzieht“.**

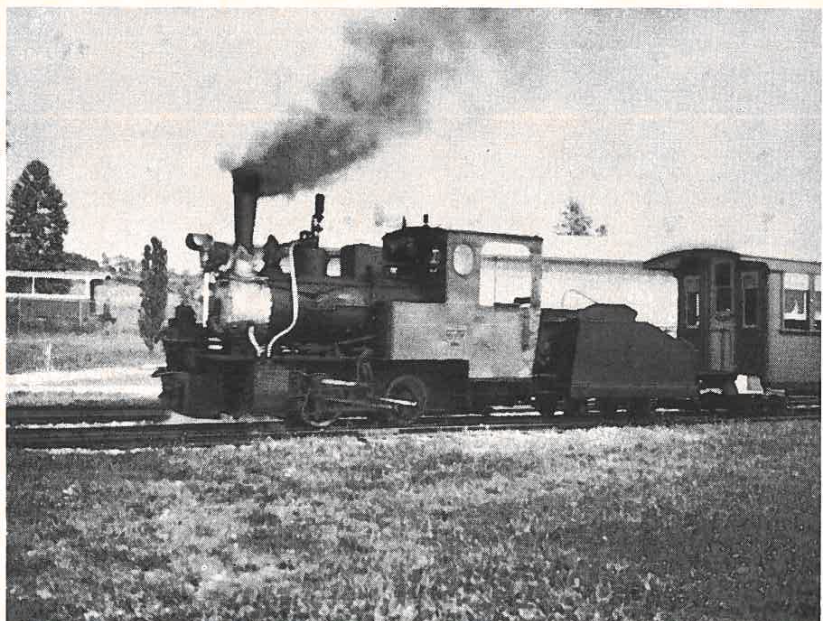
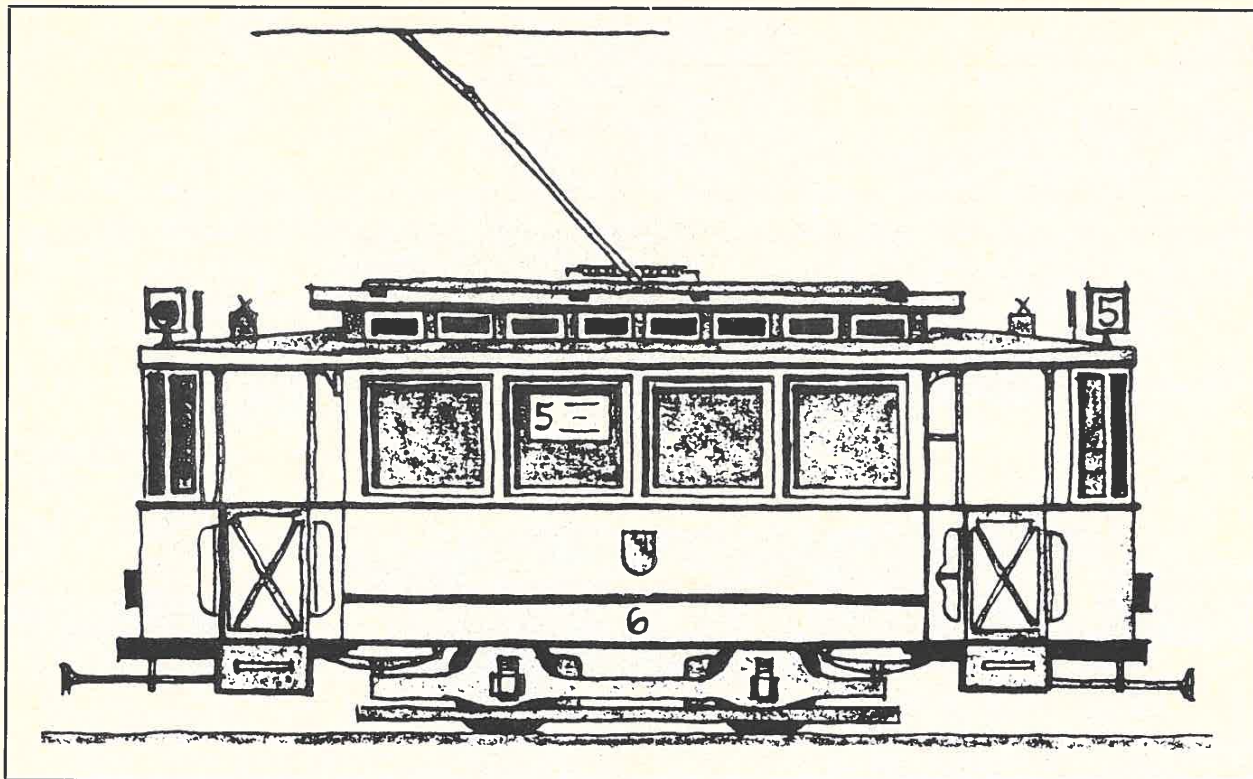
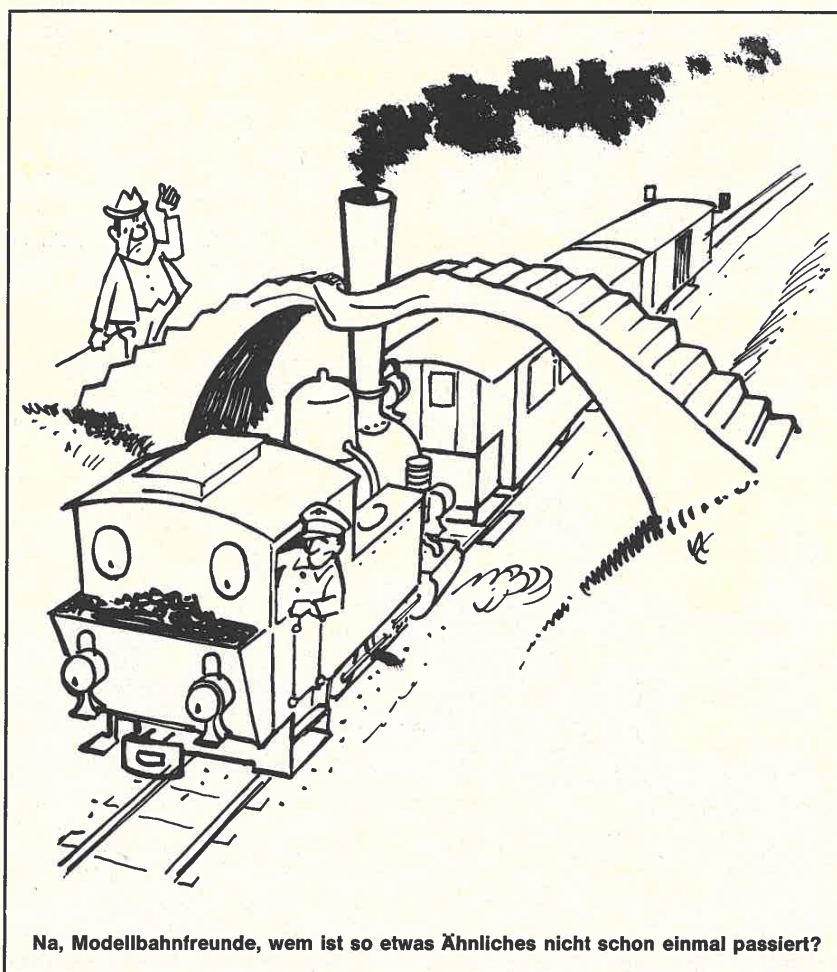


Foto: W. Lamping





Zeichnung: W. Hinz



Na, Modellbahnfreunde, wem ist so etwas Ähnliches nicht schon einmal passiert?

Irgend etwas geht in der Fabrik vor. Unsere Konstrukteure reden neuerdings von Herbrandt, Busch, Falkenried und van der Zypen, alles bedeutende Fahrzeughersteller um die Jahrhundertwende, die sich mit dem Bau von Straßenbahnfahrzeugen befaßt hatten, und für die Union (später AEG) und Siemens die elektrischen Ausrüstungen geliefert haben. Auf einem Reißbrett fanden wir diese Entwurfszeichnung für einen klassisch-schönen Herbrandt-Wagen. Natürlich faßten wir bei der Geschäftsleitung nach, ob denn eine Tram nun in der Produktionsplanung sei. Die Antwort war ausweichend.

Wolfgang Richter meinte: „Ihr Journalisten könnt nie etwas abwarten. Schreiben Sie man in der neuen DEPESCHE lieber über Dinge, die wir unseren LGB-Freunden auch heute schon liefern können. Alles weitere wird sich zu gegebener Zeit schon finden!“

Nun hatten wir unsere Abfuhr weg. Das Rätselraten um eine LGB-Straßenbahn geht weiter bis zur Spielwarenmesse im Februar 1975.

dieser Ausgabe bedeuten, daß die abgebildeten Fahrzeuge fest zur Herstellung als LGB-Modell vorgesehen sind. Die Abbildungen dienen nur zur anschaulicheren Darstellung der Wunschaktion.

Die ganze Wunschaktion hat für uns außerordentlich interessante Hinweise gebracht, und wir danken allen Einsendern für ihre Mitarbeit.

Wolfgang Zeunert



**PwPost 89 der Nebenbahn Möckmühl—Dörzbach (Jagsttalbahn). Dieser oder ein ähnlicher Wagen, der eine Kombination von Gepäck- und Postwagen darstellt, gehörte zu den meist gewünschten Gepäckwagentypen unserer Wunschaktion.**

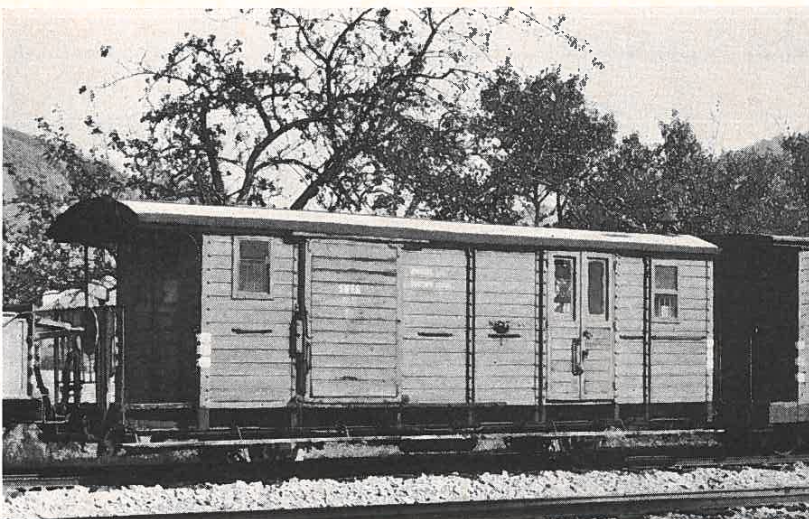


Foto: Wolf Schneider

**Personenwagen mit Gepäckabteil BD4lpho 4105 der Österreichischen Bundesbahnen auf der Mariazellerbahn. Dieser interessante Wagen stellt eine wesentliche Belebung im Aussehen eines normalen Personenzuges dar.**

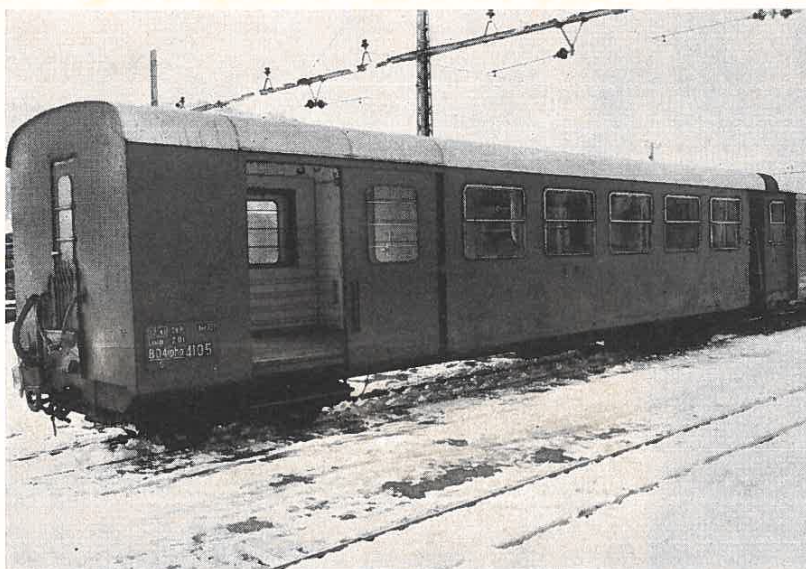


Foto: Günter Neumann

**Vierachsiger Gepäckwagen DZ 101 der Bremgarten—Dietikon-Bahn in der Schweiz. Dieser schmuck modernisierte Vierachser könnte ein idealer Gepäckwagen für die sich vermehrenden Vierachserzüge auf unseren LGB-Anlagen sein.**

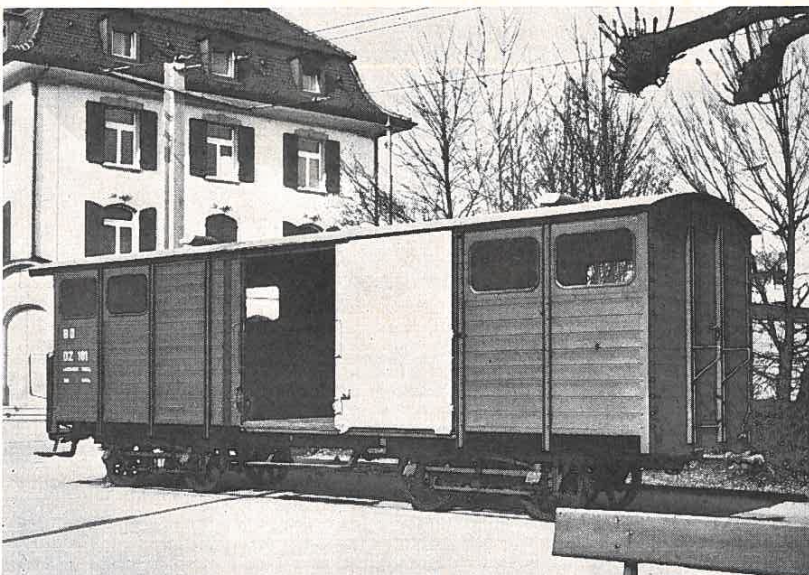


Foto: Wolf Schneider



# Ellok auf Schmalspurbahnen

Von Gerd Wolff

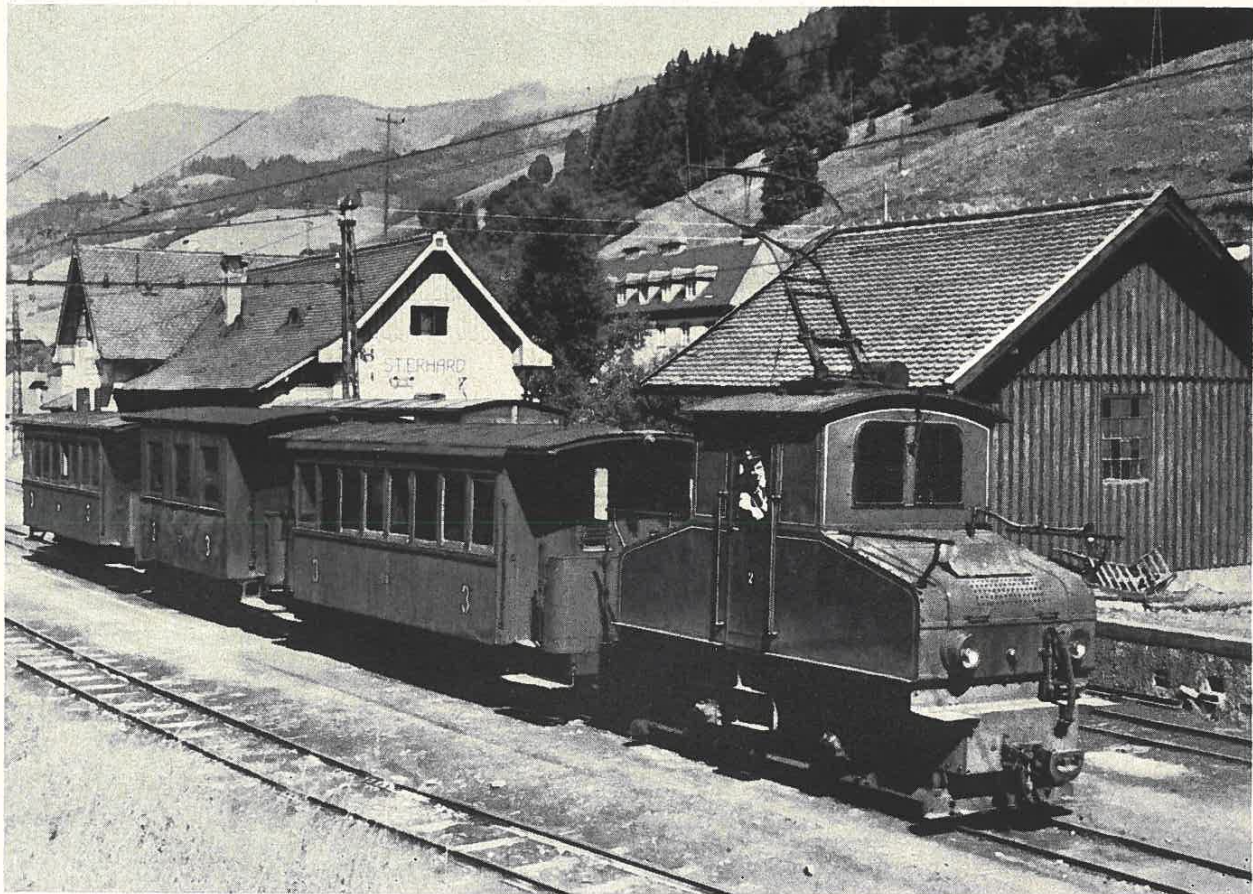
„Modell Nr. 2030, E-Lok der Mixnitz-St. Erhard-Bahn für Oberleitung“ — so steht es im LGB-Katalog. Wie oft ist diese kleine äußerst nette Lokomotive im Zusammenhang mit ihrem Vorbild, der Mixnitz—St. Erhard-Lokomotive genannt worden. Aber gibt es nicht auch anderswo ähnliche kleine, schmalspurige und zweiachsige Lokomotiven mit mittigem Führerhaus und beidseitigen Vorbauten? Begeben wir uns auf die Suche!

Auf eine erste kleine Lok dieser Art stoßen wir bei der meterspurigen bayerischen Zugspitzbahn, die für die 7,5 km lange Talstrecke von Garmisch-Partenkirchen nach Grainau vier zweiachsige kleine Ellok beschaffte. Die Maschinen sind von der AEG unter den Fabrik-Nr. 4268 — 71 gebaut worden, haben eine Leistung von 2 x 112 kw, ein Gewicht von 25,3 t und eine Länge von 6,9 m. Im Aussehen entsprechen diese Lokomotiven durchaus der LGB-Lok, kurz, gedrungen und eckig. Sie

haben einen Scherenstromabnehmer und die markanten 4 großen Sandkästen an jeder Seite. Die Vorbauten weisen große Lüftungsgitter auf. Diese vier Lokomotiven sind nur auf der Talstrecke eingesetzt und haben keinen Zahntrieb, während die 8 Berglokomotiven, ebenfalls 1929 von AEG geliefert, Zahnradlokomotiven sind und die Züge in Grainau übernehmen, um sie über die Zahnstangenstrecke zur Gipfelstation Zugspitze zu schieben. Die Zugspitzbahnzüge verkehren auf der

Talstrecke mit einer Lok und drei bis vier vierachsigen Wagen. Ab und an wird auch ein Güterwagen mitgeführt. Wenn auch die Zugspitzbahn nicht gerade mit Lehmann-Material nachgebaut und dieser Bahnbetrieb als Vorbild genommen werden kann, so würde sich jedoch die Mixnitz-Lok bei ihren Schwestern auf der Talstrecke durchaus wohlfühlen und ebenbürtig benehmen können.

Zweiachsige Elektrolokomotiven ähnlich der Mixnitz-Lok finden wir bei verschiedenen Straßenbahnbetrieben, die auch Güterverkehr durchführen. Als Beispiel mag das „Ronsdorfer Netz“ der Wuppertaler Bahnen herhalten, ein großes zusammenhängendes Meter-spurnetz, das sich südlich von Wuppertal erstreckte und früher von der Barmer



Ellok 2 der Mixnitz-St. Erhard Bahn in Österreich. Die Maschine steht abfahrbereit mit einem Personenzug typisch österreichischer Schmalspurwagen im Bahnhof St. Erhard. Diese Lokomotive war das Vorbild für unsere Ellok 2030. Auf dem Foto ist sie noch mit dem alten Lyra-Stromabnehmer zu sehen.

Foto: Archiv E. P. Lehmann

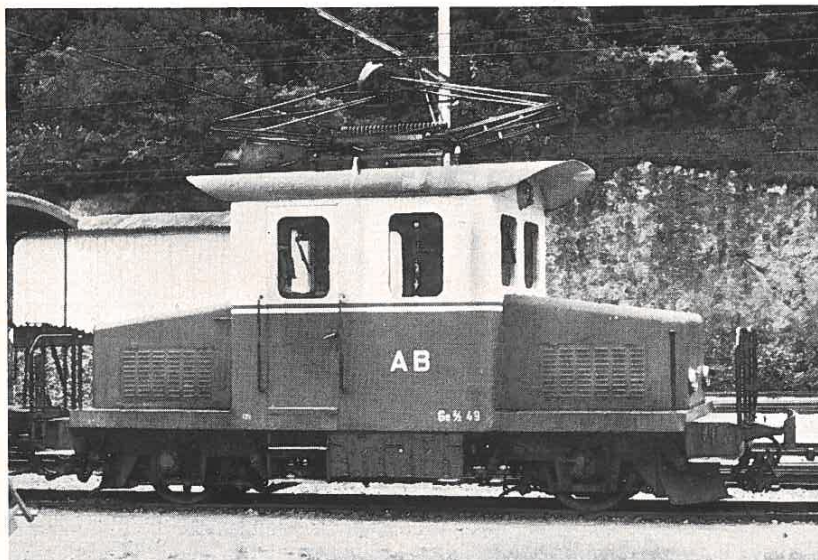




**Elokk 2030 mit einem Personenzug im Hochgebirge. Die Szenerie ist so perfekt nachempfunden, daß man glauben kann, ein Foto aus dem Großbetrieb vor sich zu haben.**

Werkfoto E. P. Lehmann (Binanzer)

Bergbahn bzw. deren Vorgängerinnen, der Ronsdorf-Müngstener Eisenbahn und der Wermelskirchen-Burger Eisenbahn betrieben wurde. Die Geschichte dieses Meterspurnetzes ist kompliziert. Hier mag der Hinweis genügen, daß die beiden früheren Dampfbahnen, die RME und die WBE umfangreichen Güterverkehr betrieben, der nach der Übernahme beider Bahnen auf die Barmer Bergbahn bzw. auf die Remscheider Straßenbahn und Elektrifizierung der Strecken um 1903 bis in die Mitte der fünfziger Jahre mit elektrischen Lokomotiven durchgeführt worden ist. Die Barmer Bergbahn beschaffte für den Güterverkehr schwere vierachsige Elok und auch kleine zweiachsige Maschinen mit mittigem Führerhaus und beidseitigen Vorbauten. Die spätere Lok Nr. 602 der Wuppertaler Bahnen war solch eine Mixnitz-Lokomotive, wir sahen sie vor einem kurzen Güterzug in Ronsdorf, Klarenbach und Kohlfurt. Die Güterzüge verkehrten auf den Straßenbahnstrecken, die gerade auf dem Ronsdorfer Netz auf langen Abschnitten eigenen Bahnkörper aufwiesen. Die Kleinbahnhöfe mit ihren Freiladegleisen und Güterladestellen an der ehemaligen



**Elokk Ge 2/2 49 der Appenzeller Bahn. Die hübsch zweifarbig lackierte Maschine verfügt an beiden Enden über Bühnen für den Rangierer. Fast möchte man fragen: Wo will der Stromabnehmer mit der Lok hin!?**

Foto: Gerd Wolff





**Unser Ellok-Modell (Bestell-Nr. 2030) ist nach Meinung vieler Modelleisenbahner und LGB-Freunde eine der schönsten Lokomotiven, die wir im Programm haben. Die gelungenen Proportionen dieser Maschine, die zweifarbige Lackierung, der leuchtend rote Dachstromabnehmer und die vielen Extras wie Griffstangen, Signalhorn, Luftschläuche usw. machen dieses Modell zu einem wahren Schmuckstück auf jeder Anlage. Die 2030 ist ein echtes Beispiel für die frühe Elektrifizierung auf schmaler Spur, ein Denkmal für den Anbruch des neuen technischen Zeitalters.**

Foto: Wolfgang Zeunert

RME-Strecke wurden ebenso bedient wie die vielen Werkanschlüsse auf dem Ronsdorfer Netz. Die wichtigsten Übergabe- und Umladebahnhöfe waren Solingen und Ronsdorf.

Die alten Güterwagen aus der Dampfbahnzeit fanden bis zur Einstellung des Ronsdorfer Netzes Ende der 50er Jahre noch Verwendung, zwei- und vierachsige offene und geschlossene Wagen, Wagen, Flachwagen und Rungenwagen. Nach der Elektrifizierung wurde mit den Ellok an schönen Sonntagen jahrelang noch lange Personenzüge zur Remscheider Talsperre und nach Schloß Burg gefahren, wobei die alten Dampfbahnwagen noch lange Zeit Verwen-

dung fanden.

Der Güterverkehr auf dem Ronsdorfer Netz der Barmer Bergbahn bzw. der Wuppertaler Bahnen könnte durchaus mit LGB-Fahrzeugen nachgeahmt werden, die Fahrzeugauswahl ist groß genug und die Mixnitz-Lok würde sicherlich ohne groß aufzufallen als Bergbahn-Lok einen Güterzug von Ronsdorf nach Klarenbach fahren können.

Einen echten „Ronsdorf-Müngstener“ bietet das Lehmann-Sortiment ja ohnehin mit dem schönen langen Vierachser (Bestell-Nr. 3060).

Auch zur Dürener Eisenbahn könnte sich unsere Mixnitz-Lok verirrt und sich dort unter's Volk - sprich unter die Lo-

komotiven - gemischt haben, es würde zumindest dem Normalsterblichen nicht auffallen. Die Dürener Eisenbahn war ein meterspuriger Dampfbahnbetrieb, auf dem Güter- und Personenzüge mit Straßenbahnlokomotiven gefahren wurden. Die Dürener Eisenbahn wurde 1913 elektrifiziert und vorerst nur der Personenverkehr mit elektrischen Straßenbahnwagen durchgeführt, während die Güterzüge nach wie vor mit Dampframlokomotiven gefahren wurden. Ab 1941 begann die Dürener Eisenbahn auch die vielen Anschlußgleise zu überspannen. 1952 waren die Elektrifizierungsarbeiten endgültig abgeschlossen.

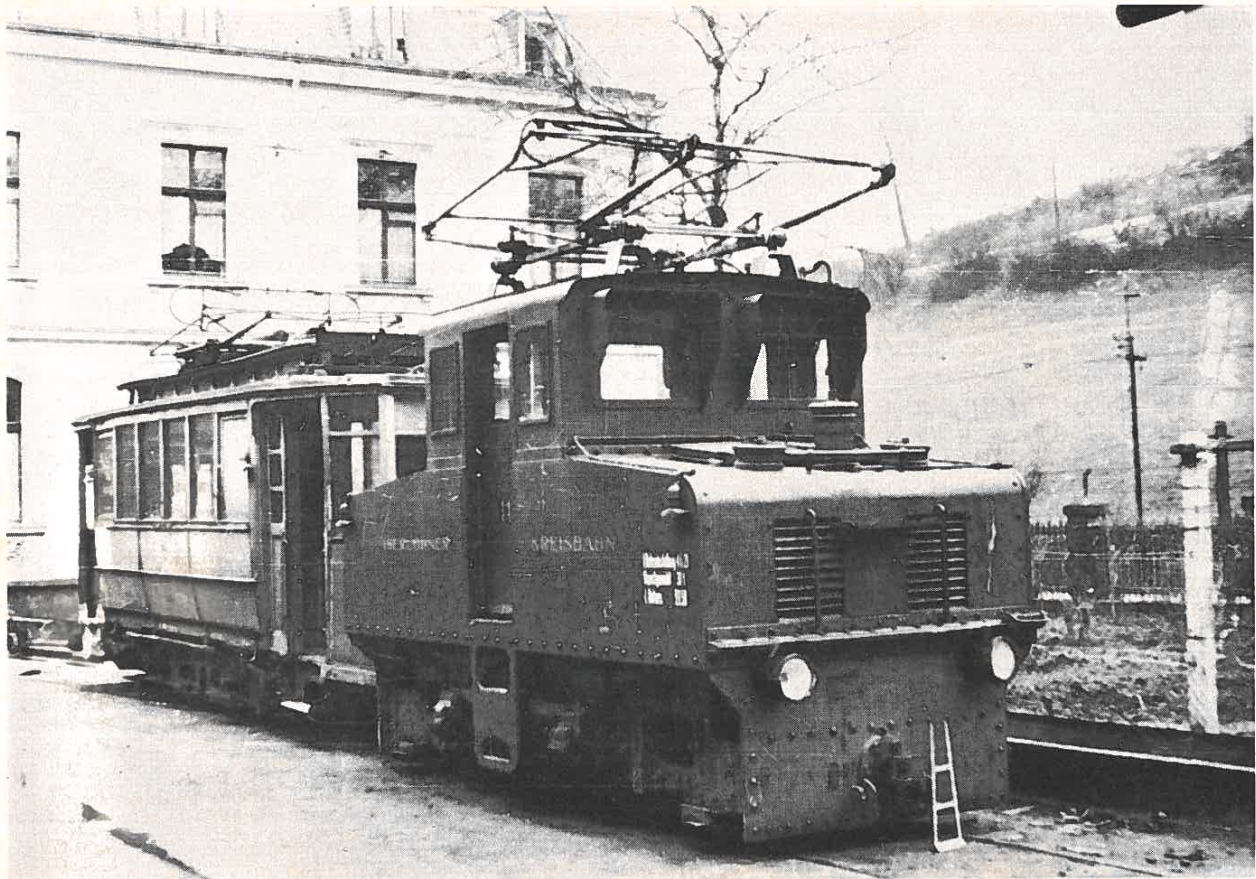
Für den Güterverkehr übernahm die Dürener Eisenbahn 1941 von der Iserlohner Kreisbahn eine schwere vierachsige Ellok, mit der die ersten Güterzüge elektrisch gefahren wurden. Nach dem Krieg stießen vier kleine zweiachsige elektrische Lokomotiven hinzu, die 1946 von der Maschinenfabrik Esslingen und der AEG für die Stuttgarter Straßenbahn gebaut worden und dort als sogenannte Trümmerlokomotiven eingesetzt waren, die die Trümmer mit Lorenzügen aus der Stadt abfuhren. Drei Lokomotiven kamen 1951 direkt von Stuttgart und die vierte Lok über Karlsruhe 1954 zur Dürener Eisenbahn. Diese vier Lokomotiven waren bis zuletzt im Güterverkehr eingesetzt und fuhren lange und schwere Güterzüge vom Übergabebahnhof Düren zu den vielen Anschlüssen längs der Strecke und nach Birkesdorf, Merken und Pier. Die Güterzüge bestanden vorwiegend aus aufgeschemelten Regelspurwagen, aber auch aus meterspurigen Güterwagen.

1965 ist die Dürener Eisenbahn stillgelegt und abgebaut worden. Die Lokomotiven wurden verschrottet.

Der Güterwagenpark der Dürener Eisenbahn war vielfältig, alle gängigen Typen, zwei- und vierachsige geschlossene und offene Wagen, Flachwagen und Postwagen waren vertreten und finden sich im LGB-Wagensortiment wieder. Die Dampframwaylokomotiven der Dürener Eisenbahn entsprachen der Lehmann-Lok 2050, die vierachsigen Personenzüge in etwa dem Modell-Nr. 3060. Die vierachsigen Dürener Personenzüge sind übrigens noch lange bei der Steinhuder Meer-Bahn und bei der Sylter Inselbahn gelaufen. Die letzten Vertreter sind erst vor einigen Jahren auf Sylt ausgemustert worden. Vom Fahrzeugpark her reizt die Dürener Eisenbahn zumindest während der Zeit der Elektrifizierung wie wenige andere deutsche Schmalspurbahnen, Vergleiche mit dem LGB-Fahrzeugangebot anzustellen.

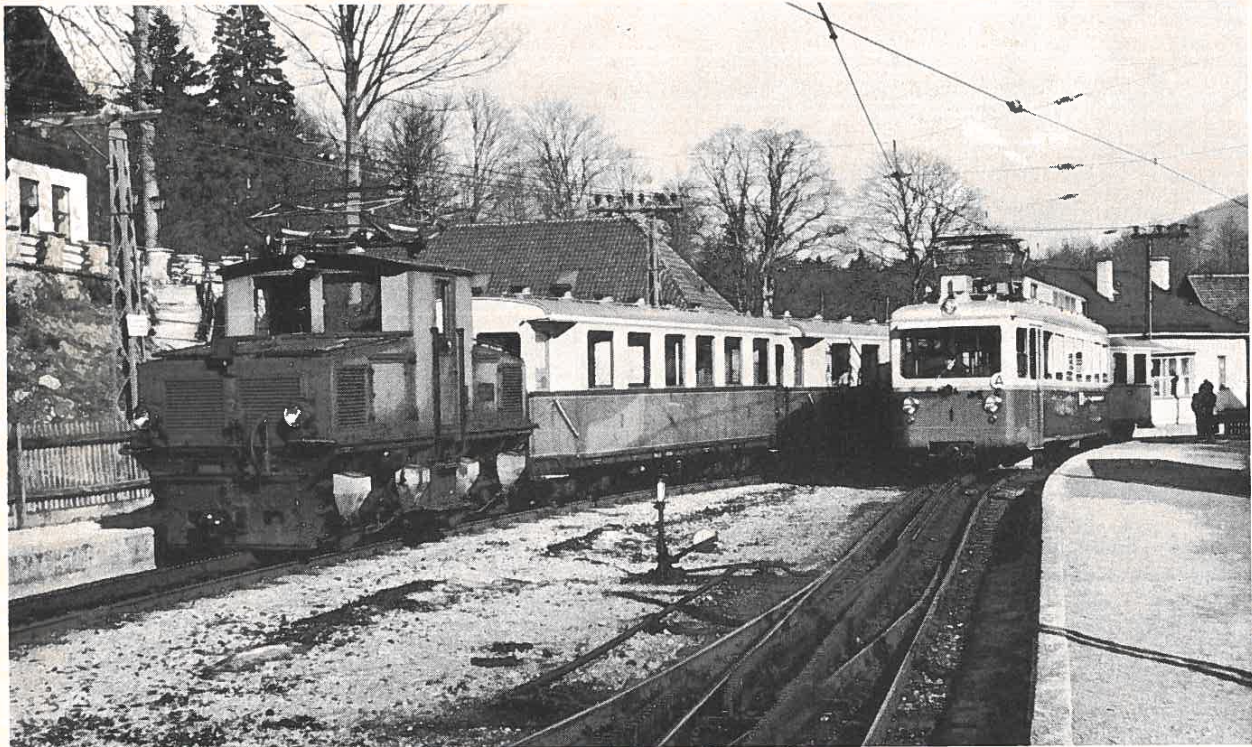
Innerhalb des Meterspurnetzes der Iserlohner Kreisbahn gab es eine Strecke von Iserlohn nach Iserlohrer Heide, die der Stadt Iserlohn gehörte und die mit einer kurzen Unterbrechung von 3 Jahren von der Iserlohner Kreisbahn betrieben wurde. Von 1927 bis 1929 führte die Stadt Iserlohn auf dieser Strecke den Betrieb selbst durch und beschaffte dafür drei elektrische Lokomotiven und 12 Rollwagen, darunter auch eine kleine zweiachsige Maschine Nr. 11, die 1929 von Jung und BBC gebaut worden war, zwei Motore von je 65 kw hatte, 30 t wog und ein mittiges Führerhaus mit beidseitigen Vorbauten aufwies. Die Lok ging Ende 1929 in das Eigentum der





**Elok 11 der Iserlohner Kreisbahn in Grüne. Das Foto zeigt, wie auf elektrifizierten Schmalspurbahnen der Verkehr abgewickelt wird: Güterverkehr mit Elok, Personenverkehr mit Straßenbahnfahrzeugen (unser Bild) oder elektrischen Triebwagen.**

Foto: Gerd Wolff



**Bayerische Zugspitzbahn, Mekka vieler Freunde der elektrischen Traktion. Auf unserem Bild hat Tafellok 2 einen Zug aus Garmisch herangebracht, der von dem rechts stehenden Zahnradtriebwagen Twz 1 für die Bergstrecke übernommen wird. Das interessante Rangiermanöver ist in Grainau zu beobachten.**

Foto: Gerd Wolff





Eine der Stuttgarter Trümmerbahnlokomotiven (Elokk 4) bei der Dürener Eisenbahn am 22. 8. 60 im Übergabebahnhof zur DB in Düren. Es ist eine sehr formschöne Maschine, die dem Aussehen unserer 2030 sehr nahe kommt. Foto: Gerd Wolff

Iserlohner Kreisbahn über und stand bis 1961 in Betrieb, später jedoch nur noch als Rangierfahrzeug, da für den umfangreichen Güterverkehr schwere Maschinen vorhanden waren, von denen die Iserlohner Kreisbahn insgesamt 10 Stück besaß.

Bei den Schweizer Bahnen finden wir eine Vielzahl schmalspuriger zweiachsiger elektrischer Lokomotiven mit mittigem Führerhaus und beidseitigen

Vorbauten.

Die Appenzeller Bahn baute auf einem alten Fahrgestell des CFe2/2 Nr. 1 der Appenzell-Wasserauener Bahn eine solche Lok 1955 in eigener Werkstatt auf. Die Maschine hat 2 Motore à 65 PS und ist als Ge2/2 Nr. 49 in Betrieb.

Die Bahn Bex — Villars — Bretaye baute auf zwei Fahrgestellen der alten Stadtbahnwagen Be2/2 Nr. 1 und 2 (Baujahr 1898) 1962 neue Lokaufbauten

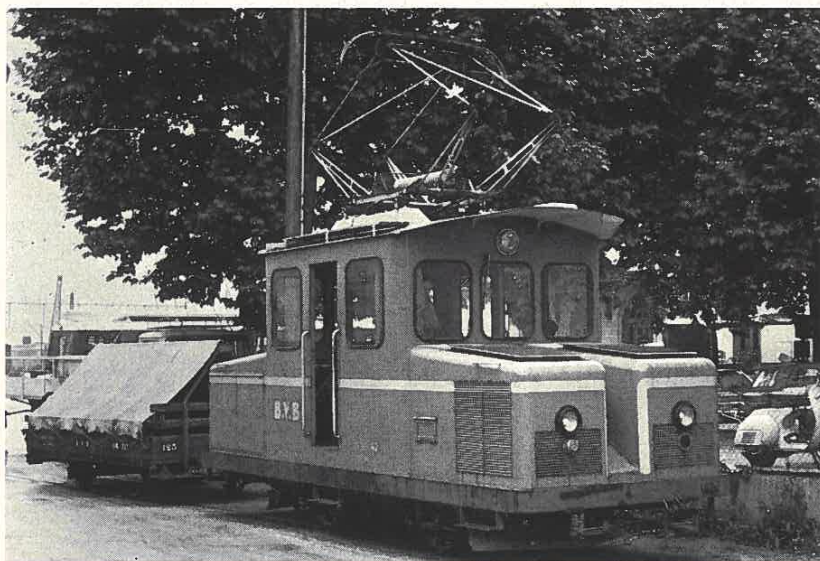
auf und stellte die Maschinen als Te2/2 Nr. 41 und 42 in Dienst. Die Lokomotiven haben 2 Motore zu je 25 kw und machen nicht nur Rangierdienst, sondern sind auch im Güterzugdienst eingesetzt.

Die Chemins de fer Fribourgeois Gruyère — Fribourg — Morat bzw. deren Vorgängerin die Chemins de fer électriques de la Gruyère beschaffte 1913 zwei kleine Lokomotiven, die als Nr. 500 und 501 in Dienst gestellt wurden und heute noch als Ge2/2 Nr. 11 und 12 in Betrieb stehen. Die Maschinen haben 2 Motore zu je 50 bzw. 60 PS, die schwere Lok 11 wiegt 16 und die kleinere Nr. 12 9 t.

Die Chemins de fer Electricques Veveysans besitzen zwei kleine Lokomotiven Te2/2 Nr. 81 und 82, die 1931 und 1938 in eigener Werkstatt unter Verwendung alter Wagenteile und Untergestelle und mit einer neuen elektrischen Ausrüstung von MFO gebaut worden sind. Die Lokomotiven haben 2 Motore zu je 37 bzw. 40 PS, wiegen 6,5 bzw. 9 t und haben eine Länge von 6 bzw. 8 m. Lok 81 bekam 1964 neue Aufbauten. Die Maschinen fahren Güterzüge und sind als Rangierfahrzeuge eingesetzt.

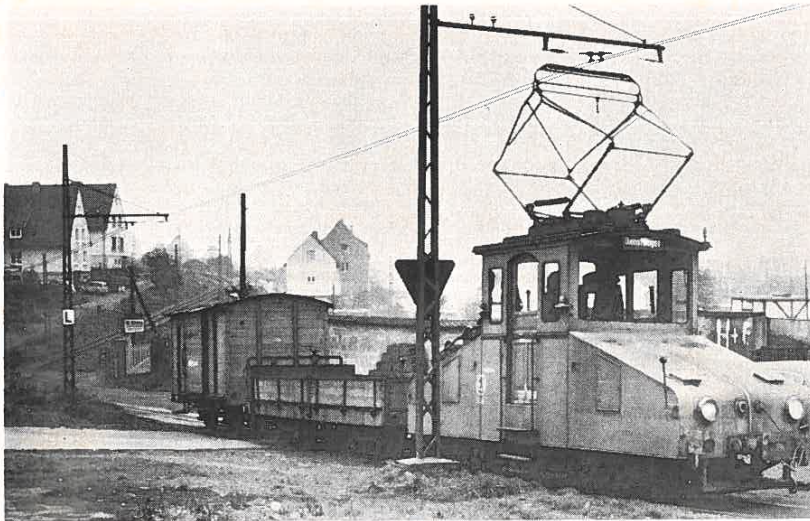
Weitere solcher Maschinen à la Mixnitz-St. Erhard waren eingesetzt in Schaffhausen, bei der Wynen- und Suhrentalbahn und, und, und... — Wir wollen die Aufzählung abbrechen, sie ließe sich noch über etliche Bahnen hinweg weiterführen.

Wir sehen, daß die Bauart der Mixnitz-Lokomotive kein Einzelgänger ist, ihre Schwestern in mehr oder weniger abgewandelter Form finden sich bei vie-



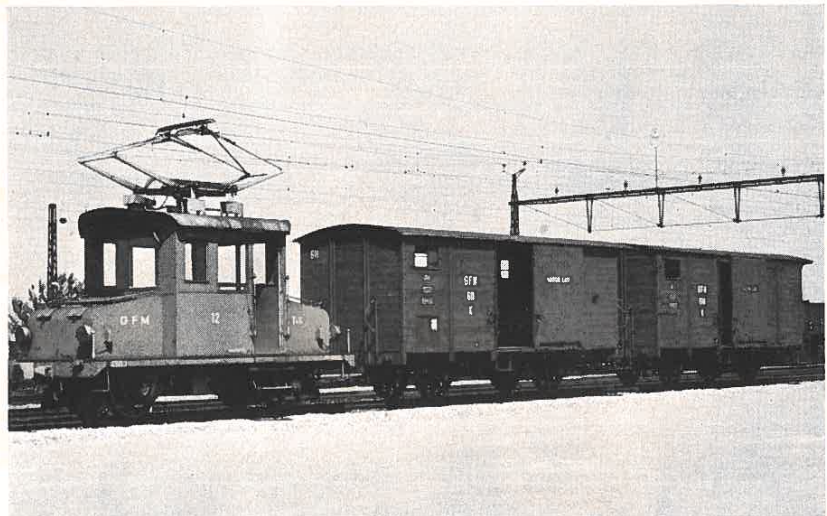
Elokk Te 2/2 42 der Bex-Villars-Bretaye-Bahn am 8. 7. 66 auf dem Bahnhofsvorplatz in Bex. Die Lok weicht von der üblichen Erscheinungsform der hier besprochenen Lokomotiven durch die zweigeteilten Vorbauten ab. Foto: Gerd Wolff





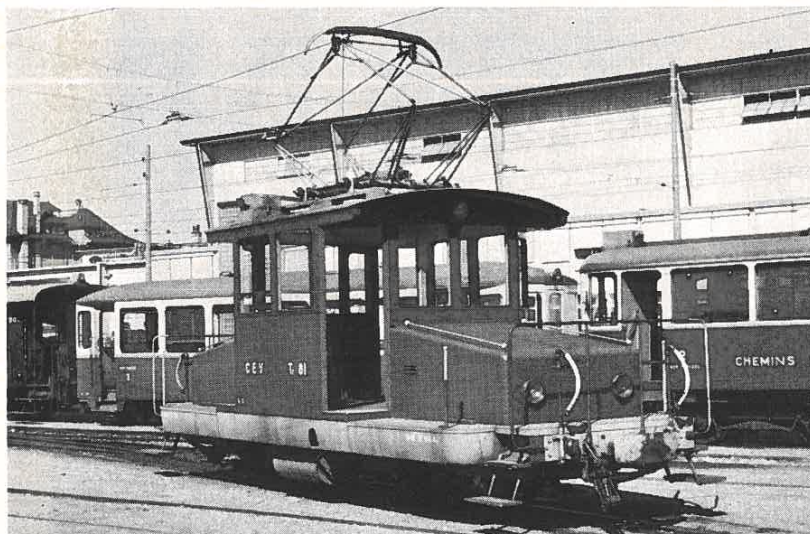
**Ellok 602 der Barmer Bergbahn in Kohlforth. Die Lok hat für den Betrieb auf Straßenbahngleisen Fahrtrichtungszeiger alter Bauart am Führerhaus und das Schild: „Dienstwagen“.**

Foto: Gerd Wolff



**Ellok Te 2/2 12 der Chemin de fer Fribourgeois mit einem Güterzug am 13. 7. 66 in Palézieux. Das ist doch wirklich ein Vorbild für einen LGB-Zug wie aus dem Bilderbuch!**

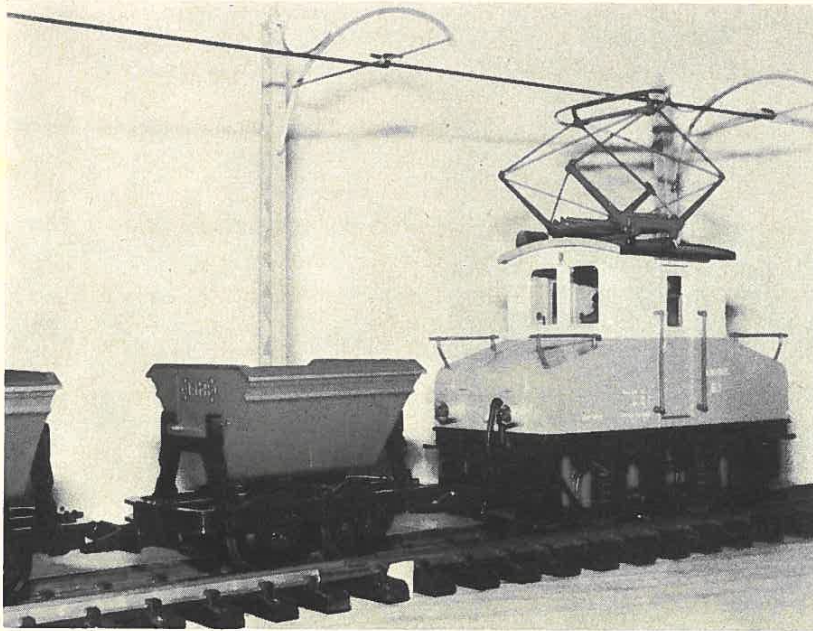
Foto: Gerd Wolff



**Ellok Te 2/2 81 der CEV in Vevey am 13. 7. 66. Eine gepflegte, kleine Maschine für den Güterdienst auf der Schmalspurbahn.**

Foto: Gerd Wolff





**Ellok 2030 vor einem Lorenzug. Das ist nicht etwa eine abwegige Spielerei, denn viele Industriebetriebe haben mit Lorenzügen und elektrifizierter Feldbahn Steine, Erden und Erze transportiert.**

Foto: Wolfgang Zeunert

len Bahnen, in Deutschland und auch in unseren Nachbarländern.

Beliebt und immer wieder nachgebaut ist diese Bauart deshalb, weil der mittige allseitig verglaste Führerstand und die abgeschrägten Vorbauten gute Sicht bieten. Die Vorbauten dienen dazu, um die Hilfsmaschinen wie Transformatoren, Luftpresse, die Schaltschränke und Schütze, Schalter und Luftbehälter unterzubringen. Zudem haben die Lokomotiven dieser Bauart ein ausgesprochen gefälliges Aussehen.

Als vierachsige schwere Lokomotive hat diese Bauart ein riesiges Verbreitungsfeld gefunden und den Güterverkehr auf elektrischen Bahnen beherrscht. In der Schweiz und in Österreich sieht man solche Lokomotiven auch heute noch bei vielen Schmalspurbahnen.

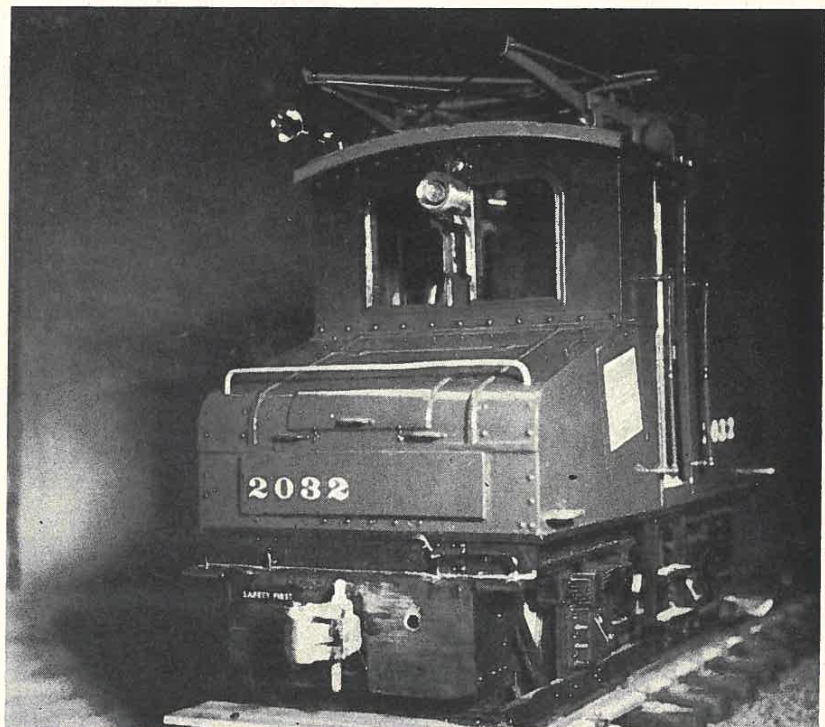
Aber auch als Regelspurlok ist diese Bauart mit mittigem Führerhaus und beidseitigen Vorbauten weltweit und in riesiger Stückzahl verbreitet — der Bogen spannt sich von den winzig kleinen zweiachsigen Murnau-Oberammergauer Lokomotiven der Lokalbahn AG, den späteren DB-E 69 01-05, die ja fast Zwillinge der Mixnitz-Lok sind, nur eben breitbeinig bis hin zu den bekannten und berühmten Krokodilen der Schweizerischen, Österreichischen und Deutschen Bundesbahnen.

## LGB-Ellok in Canada

Mr. G. Watson in Edmonton in Canada betreibt die Lower Gas Boiler Railroad (LGB!), weil sie in einem Raum zwischen Heißwasserboiler und Heizofen aufgebaut worden ist. Die Bahn wurde gegründet mit einer Ellok in den Farben der CN (Canadian National Railroad) in dunkelgrün mit weißer Nummer, rotem CN-Zeichen und bronzefarbenem Scheinwerfer, einem hölzernen Flachwagen mit der Aufschrift „Sydney and Louisburg Railroad“ sowie einem Caboose. Der Antrieb erfolgt mit einer 12-Volt-Batterie und einem selbstgebaute Fahrregler.

Die Bahn wird schlecht verwaltet und hat keinen regelmäßigen Fahrplan. Die Aufgaben des Leiters und des Leitenden Ingenieurs werden vom Generaldirektor ausgeführt, welcher zu viel Zeit mit Kaffeetrinken und dem Entwerfen von neuen Fahrzeugen verbringt, die dann nicht funktionieren. Jetzt will er noch eine Straßenbahn bauen und hat dafür schon einen Motor gekauft und glaubt, daß er verwendet werden kann. Vielleicht nach 5 Jahren angestrengter Versuche!

Foto: G. Watson





# Noch einmal:

# Rangieren mit Kette

Von Wolfgang Zeunert

In Heft 21/22 unserer Zeitschrift beschrieben wir im Rahmen eines Artikels über das Rangieren mit der LGB eine Methode, wie man mit Hilfe eines Seiles oder einer Kette auch ein Stumpfgleis mit nur einer Weiche in Gegenrichtung bedienen kann. Viele Leser haben diese Möglichkeit der Wagenstellung bislang noch nicht gekannt. In der Tat ist so mit nur einer Weiche ein interessanter Betrieb abzuwickeln.

Bei der Bildauswahl für ein Buch stießen wir auf eine Rangierszene, bei der mit der Kette ganze Züge rangiert wurden. Die Abbildung zeigt eine Lokomotive der inzwischen stillgelegten Kreis Altenaer Eisenbahn beim Umsetzen eines Personenzuges auf der Straße vor dem Bahnhof Altena. Der Grund für die ungewöhnliche Rangiertätigkeit lag in der unzulänglichen Gleislänge des Ausweichgleises, das heißt, der Zug war länger, als die Ausweichgleisanlage. Da die Lokomotive nun aber zwangsweise an das andere Ende des Zuges mußte, half man sich auf die Art und Weise, wie sie in unserer Grafik festgehalten wurde.

Der Zug ist bei A in den Endbahnhof eingelaufen. Der letzte Wagen kommt wegen der Länge des Zuges auf Weiche 1 zu stehen. Die Lok kann infolge dieser blockierten Weiche nicht umsetzen.

In B wird gezeigt, daß die Lok den Zug so abgestellt hat, daß Weiche 2 bis zum Grenzzeichen frei ist. Die Lok hat sich vom Zug gelöst.

In C hat die Lok auf dem Umfahrgleis soweit zurückgesetzt, daß am letzten Wagen die Kette befestigt werden kann. In D wird der Zug mit der Kette soweit weitergezogen, bis Weiche 1 frei ist. Nun ist Weiche 2 blockiert, was aber das weitere Rangiermanöver nicht mehr behindert.

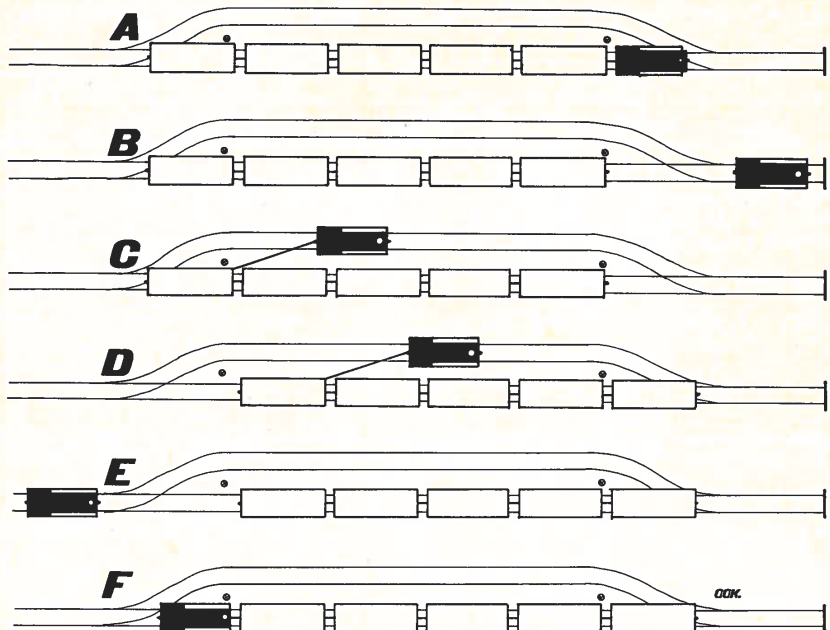
In E ist Weiche 1 bis zum Grenzzeichen frei, die Lok kann aus dem Umfahrgleis auf das Streckengleis ausfahren. In F hat sich die Lok wieder vor den Zug gesetzt, der nun in der Gegenrichtung abfahrtsbereit ist.

Die auf praktisch jeder Modelleisenbahn immer zu geringen Platzverhältnisse erlauben nicht immer ausreichende Gleislängen in Bahnhofsanlagen. Mit diesem hier beschriebenen Rangiervorgang ist es aber möglich, auch einmal einen Zug einzusetzen, der länger als die vorhandenen Bahnhofsgleise ist. Und das ganze Manöver ist dann auch noch völlig vorbildgerecht.



Umsetzmanöver mit Kette in Altena bei der ehemaligen Kreis Altenaer Eisenbahn. Man sieht deutlich, wie die Lokomotive den Zug mit einer Kette zurückzieht, so wie es in unserem Bericht beschrieben ist. Unvorstellbar für heutige Verhältnisse ist die Tatsache, daß der Schmalspurbahn die ganze Straßenbreite für dieses abenteuerliche Rangieren zur Verfügung stand. Der in den fünfziger Jahren zum Zeitpunkt der Aufnahme schon lebhafte Verkehr war kein Grund, die Arbeit der Kleinbahn zu behindern! LKW und PKW hatten gefälligst Platz zu machen.

Foto: Gerd Wolff (Aus dem Buch: „Deutsche Klein- und Privatbahnen, Teil 3: Nordrhein-Westfalen“)



Graphische Darstellung: Otto O. Kurbjuweit

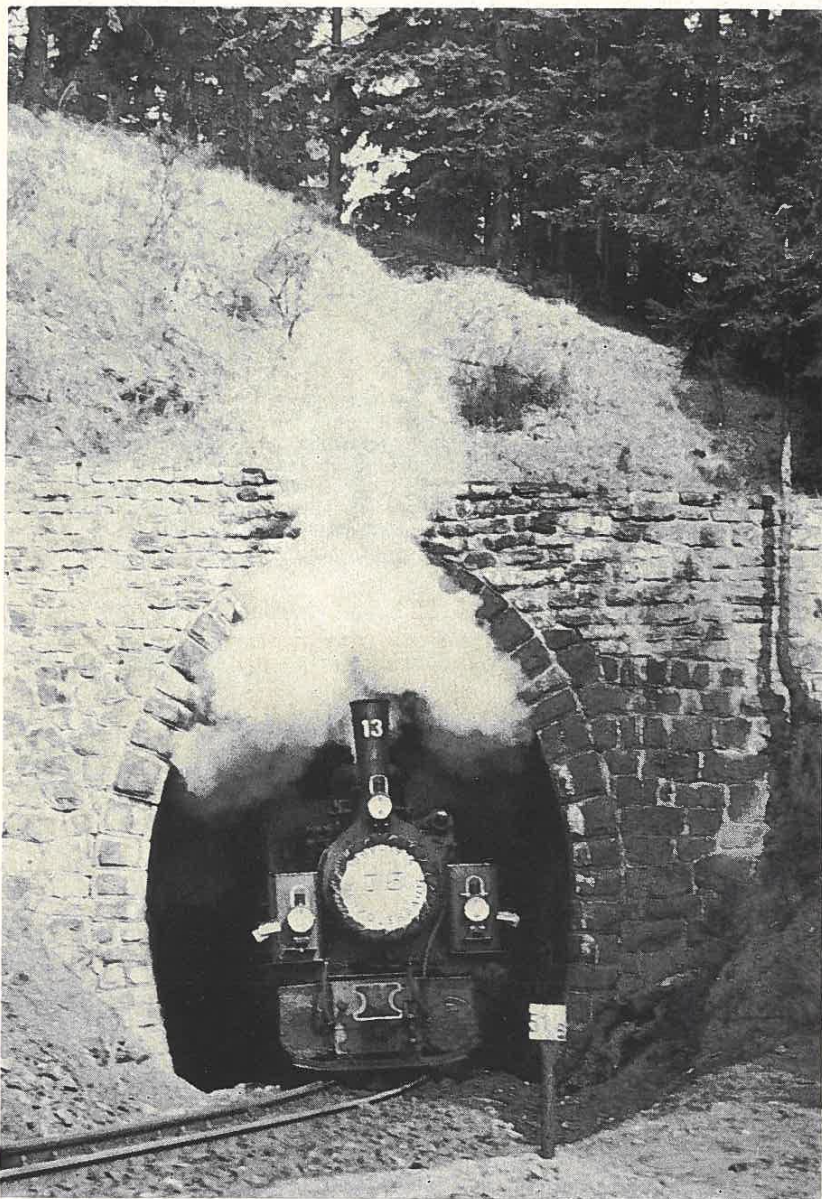


# 75 Jahre

# Harzquerbahn

Von Otto O. Kurbjuweit

Eine ansehnliche Menschenmenge drängt sich am 27.3.1973 auf den langen Bahnsteig der Harzquerbahn in Nordhausen, als die Lokomotive 13 mit dem Jubiläumszug gewaltige Dampf- und Qualmwolken in den blaßrosa Morgenhimmel schleudert. Kontinuierlich zischt der Abdampfstrahl der Luftsaugbremse. Es handelt sich um eine Gelenklokomotive der Bauart Mallet mit vier Achsen, Achsfolge B'B. Die Maschine wurde 1897 unter der Fabrik-Nummer 345 von Jung gebaut. Ursprünglich war sie Nr. 18 gewesen, später in 13 umgenummert. Heute führt sie die Reichsbahn-Nummer 99 5903-2. Die ursprüngliche Nr. 13, eine absolut gleiche Schwestermaschine, die vor 75 Jahren den ersten durchgehenden Zug von Nordhausen nach Wernigerode gezogen hatte, hat diesen Freudentag leider nicht mehr erlebt.



Der Jubiläumszug mit Lok 13 in Fahrtrichtung Nordhausen kommt aus dem Tunnel im Drängetal.

Foto: Peter Weinandt

Eigentlich ist die Bahn älter als 75 Jahre, denn schon am 12. Juli 1897 nahm die damalige Nordhausen-Wernigeroder-Eisenbahn (NWE) den Betrieb auf dem ersten Teilstück Nordhausen-Ilfeld auf.

Auch von Wernigerode aus wurde gebaut, und Teilstück für Teilstück von beiden Seiten her in Betrieb genommen. Am 27.3.1899 wurde mit Fertigstellung des Abschnittes Benneckeinstein — Drei Annen-Höhne die Verbindung zwischen den beiden Stichbahnen hergestellt und der durchgehende Betrieb aufgenommen. Am gleichen Tage wurde auch die Linie Schierke — Brocken eingeweiht, so daß die gesamte Harzquer- und Brockenbahn, so wie sie heute noch existiert, an jenem Tage fertig war.

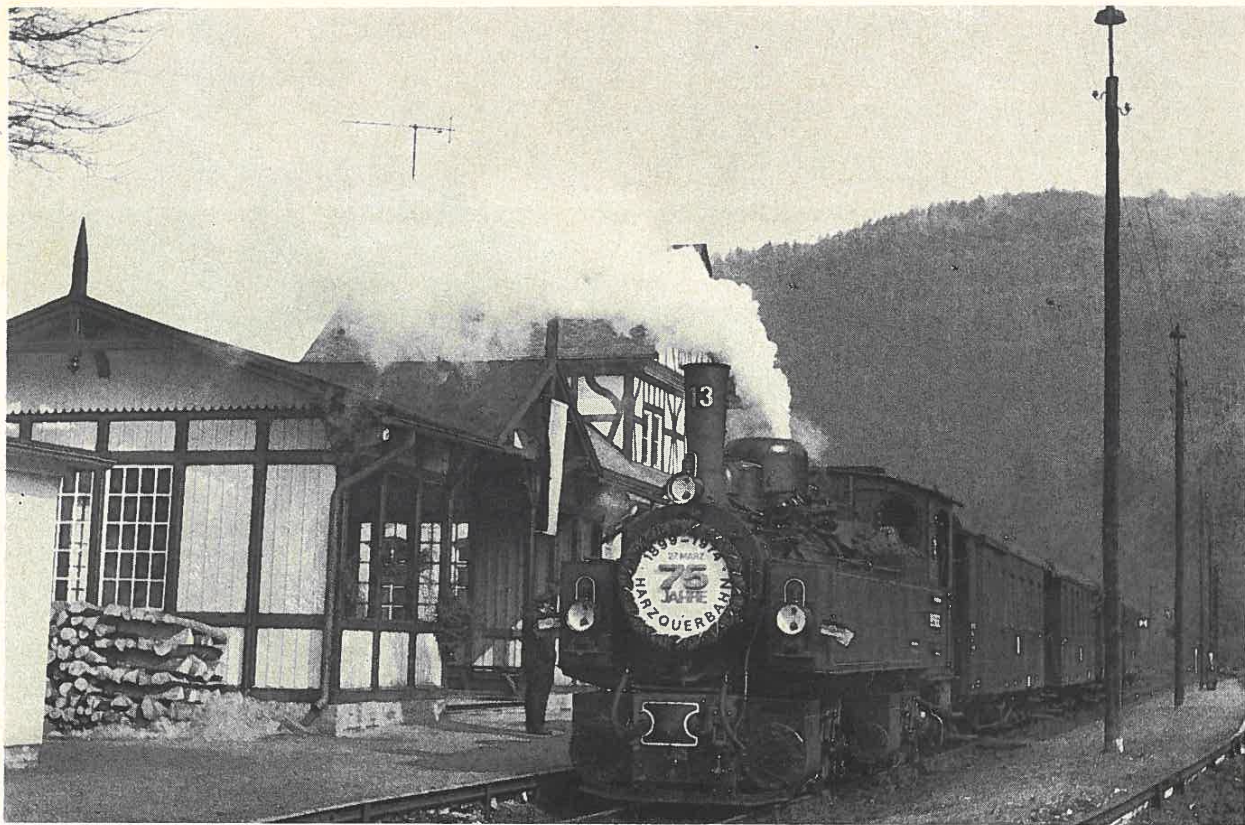
Auf dem Bahnsteig in Nordhausen spielt eine Eisenbahnerkapelle schmissige Blechblasmusik. Überall klicken und surren Kameras. Auf die Sekunde genau 75 Jahre nach Abfahrt des Eröffnungszuges verläßt der Festzug den Bahnhof.

Die monatelange Arbeit in freiwilligen Überstunden hat sich gelohnt. Alles klappt. Die 13 läuft wie geschmiert (ist sie natürlich auch!) und ebenso die vier Wagen, in denen die Ehrengäste Platz genommen haben. Die beiden ersten Wagen hinter der Lokomotive gleichen in Bauart und Aussehen auffällig Fahrzeugen, die bei der Mindener Kreisbahn und bei der Steinhuder Meer-Bahn liefen. Und siehe da, auf den Achslagerdeckeln steht StMB. Ob sie wohl mal ... ?

In Niedersachswerfen, Ilfeld, Netzkater, überall wird der Zug von einer begeisterten Menge empfangen. Die Stationsgebäude glänzen, wie der Zug, in frischer Farbe und zeugen von der Begeisterung, mit der die Harzquerbahner diesen denkwürdigen Tag vorbereitet haben. Nun beginnt der mühsame Aufstieg auf den Harz. Steigungen von 1 : 50, 1 : 40 und oft auch 1 : 30 werden nur selten von flacheren Abschnitten unterbrochen. Doch die Malletlokomotive Nr. 13 ist für diese Trasse gebaut worden. Für sie sind vier Wagen keine große Zuglast. So bleibt auch dem Heizer ab und zu etwas Zeit, sich über das Ereignis zu freuen.

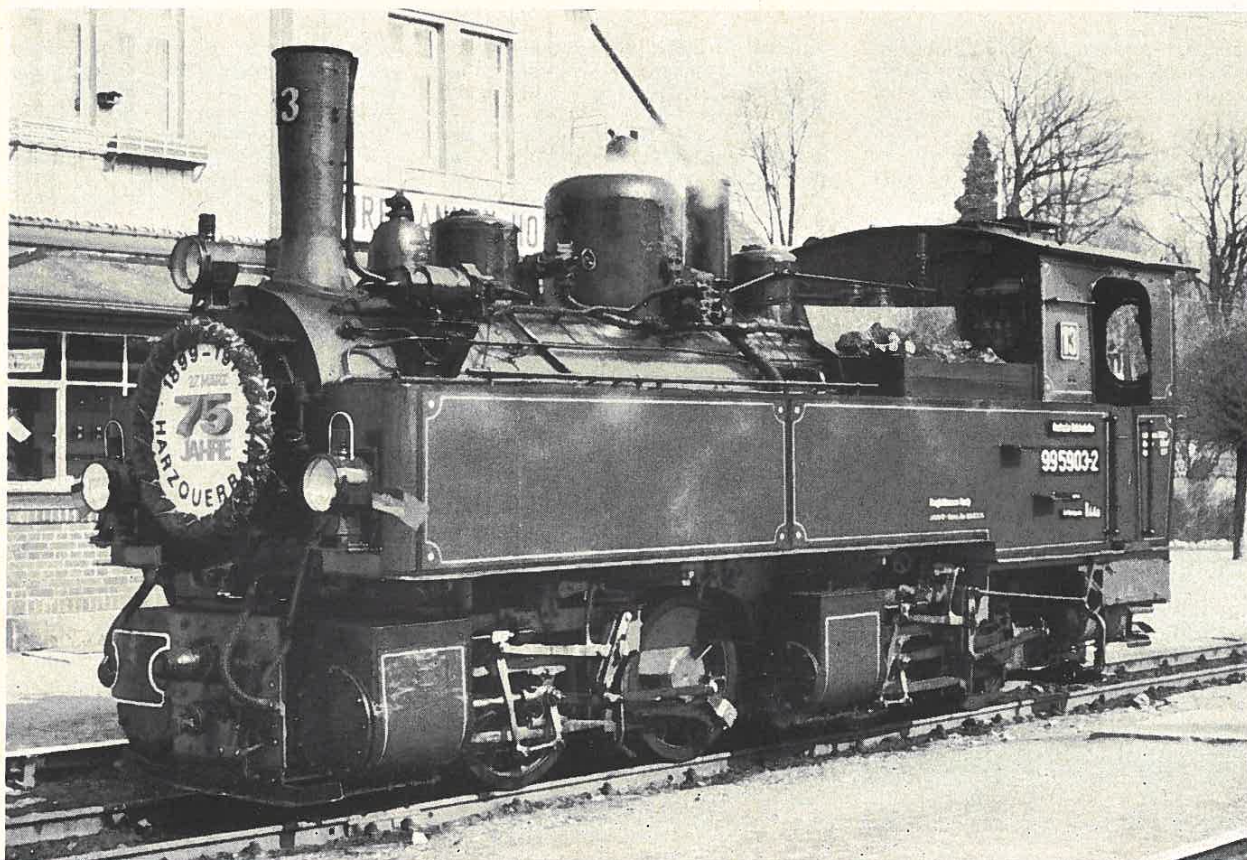
In Eisfelder Talmühle wartet die Masse der Eisenbahnfreunde. Der Jubiläumszug zieht gleich vor bis zum Wasserkran. Die 13 hat Durst. Dann läuft auch der planmäßige Personenzug 14401 nach Nordhausen ein, der Wernigerode um 6.36 Uhr verlassen hat. Die gewaltige 1'E 1'-Maschine hat seit Wernigerode 5 t Wasser verdampft. Mit ihren 7 Wagen kommt sie exakt am südlichen Wasserkran zum Stehen, faßt ebenfalls Wasser.





In der Woche nach dem Jubiläumstag: Der Sonderzug in Fahrtrichtung nach Nordhausen im Bahnhof Ilfeld.

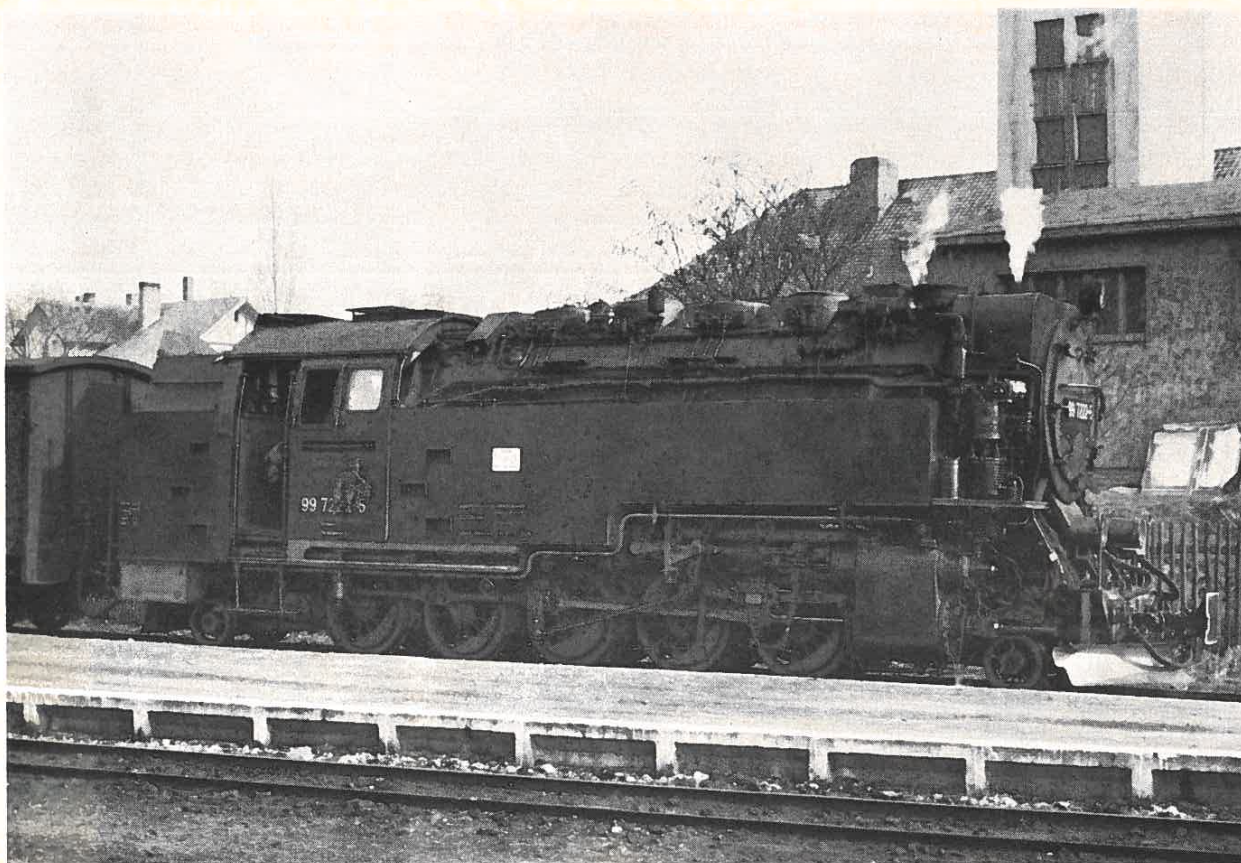
Foto: Otto O. Kurbjuweit



Jubiläumslok 13 (DR 99 5903-2) im Festschmuck in Wernigerode.

Foto: Eberhard Richter





Lokomotiven dieser schweren Bauart tragen die Last des Verkehrs auf der Gebirgsbahn. Das Bild zeigt Lok 99 7222-5 in Wernigerode. Foto: Eberhard Richter

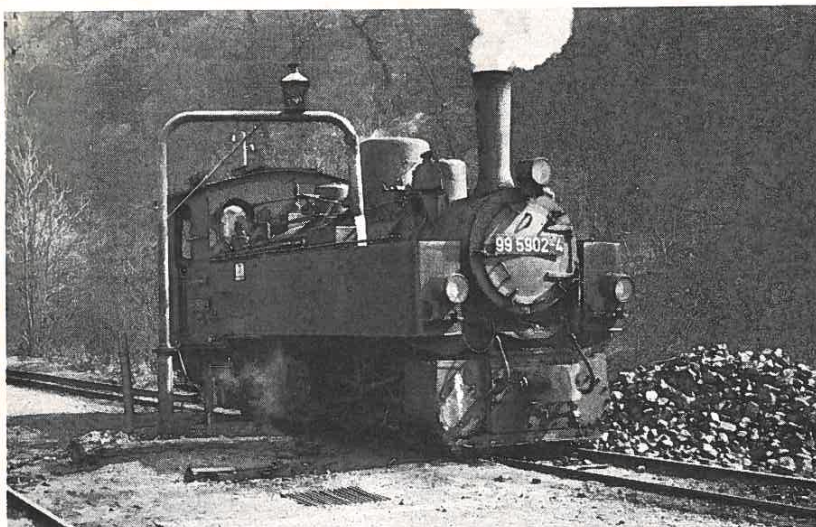
Eisfelder Talmühle ist immer einer der interessantesten Punkte auf der Harzquerbahn. Der signalgesicherte Bahnhof wird oft zu Zugkreuzungen benutzt, außerdem zweigt hier die Strecke nach Hasselfelde und Stiege ab, so daß oft sogar drei Züge zu beobachten sind der Hasselfelder Zug meist als GmP. Nach 46 Kilometern Fahrt erreicht der Sonderzug in Drei Annen-Hohne den höchsten Punkt der Harzquerbahn: 540 m über dem Meer. Hier zweigt die

zur Zeit für den zivilen Verkehr nicht benutzte Brockenbahn ab, die in fast gleichmäßiger Steigung 1 : 30 bis auf 1129 m hinaufführt. Früher gab es auch noch eine Verbindung zur Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn. Doch die Strecke von Elbingerode bis hier ist abgebaut. Nur die Unterführung, durch die die Fahrgäste von Blankenburg zu den Brockenzügen eilten, ist noch vorhanden. In Drei Annen-Hohne wird ein Sonder-

zug abgewartet, der in Nonstop-Fahrt von Wernigerode weitere Gäste, insbesondere von der Reichsbahndirektion Magdeburg, heranbringt, die hier in den Sonderzug einsteigen. Nachdem die 1'E 1'-Maschine dieses Zuges umgesetzt hat, trifft der planmäßige Zug 14403 nach Nordhausen ein, so daß der Bahnhof gut gefüllt ist.

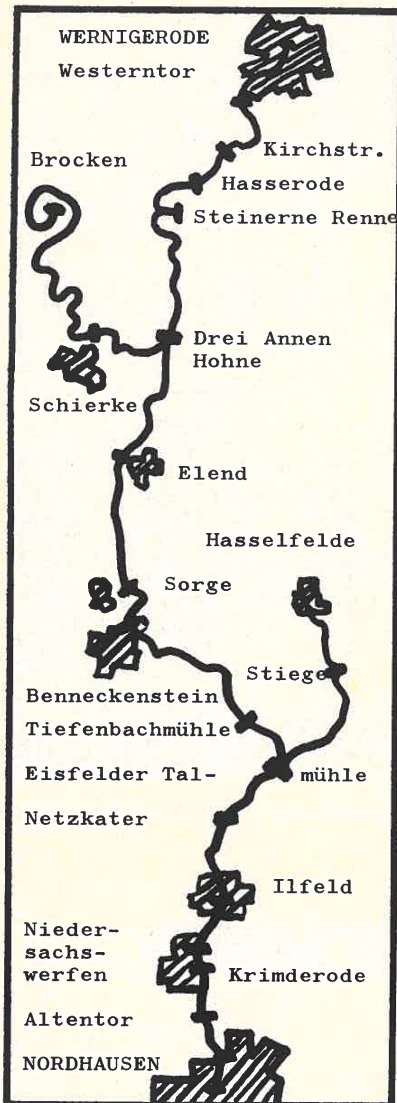
In Wernigerode-Westertor ist das Geschiebe der wartenden Menge so groß, daß kaum die Gleise freigehalten werden können. Im Schrittempo fährt der Jubiläumzug ein. Hier ist auch eine Fahrzeugschau aufgebaut, die einen interessanten Querschnitt durch die Rollmaterialgeschichte der Harzquerbahn bietet. Personen- und Güterwagen sind zu sehen, eine Mallet- und eine Neubaulokomotive, eine Diesellok und ein Triebwagen, ein Feuerlöschzug und Arbeitsfahrzeuge. Eine interessante Erweiterung stellt die B'B'-Fairlie-Lokomotive von der früheren Bahn Reichenbach — Oberheinsdorf (Voigtland) dar, die einen Kastenaufbau und zwei Endführerstände hat.

Schließlich beendet der Sonderzug seine Jubelreise am Reichsbahnhof Wernigerode. Glücklicherweise war für die vielen, die dieser Fahrt nicht hatten beiwohnen können, die Chance noch nicht vertan. In den folgenden vier Wochen verkehrte der restaurierte Oldtimerzug täglich nach Nordhausen und zurück, er wird auch in dieser Form erhalten bleiben. „Den Oldtimer behalten wir!“, sagen die Harzquerbahner.

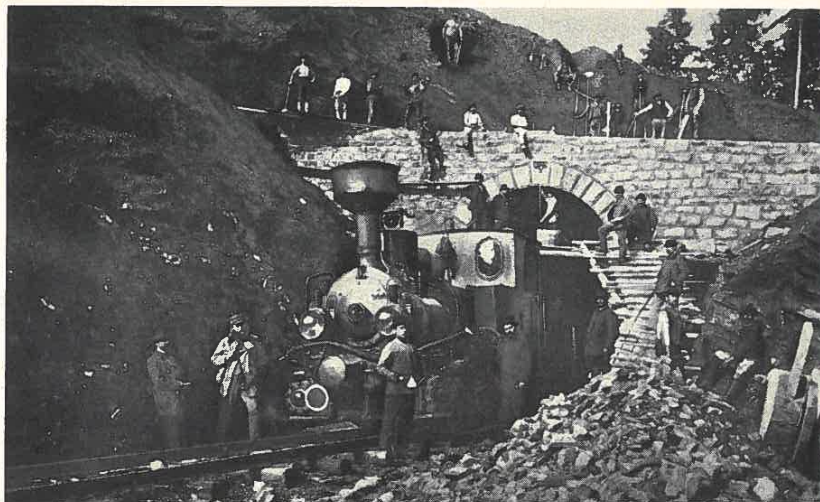


Alltag auf der Harzquerbahn: Dampflokomotive 99 5902-4 im Arbeitskleid beim Wasserfassen. Foto: Wolfgang Richter

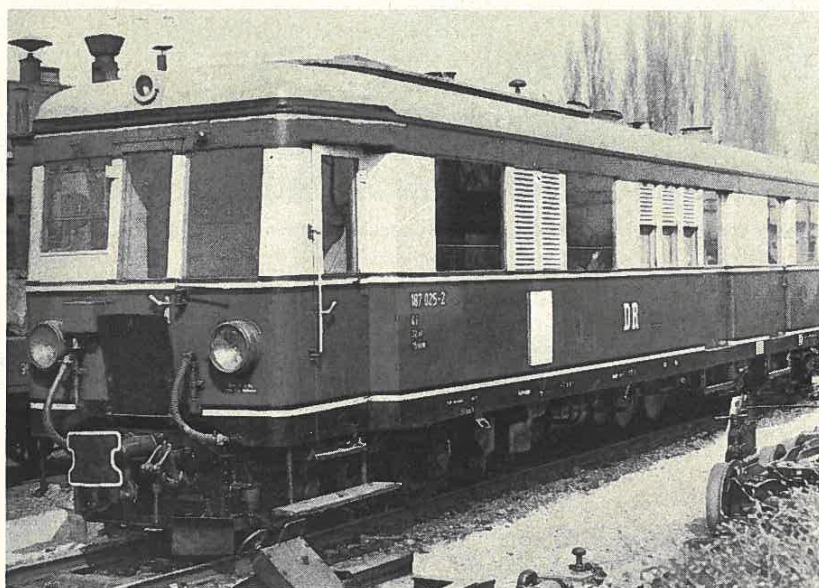




Skizze: Wolfgang Zeunert

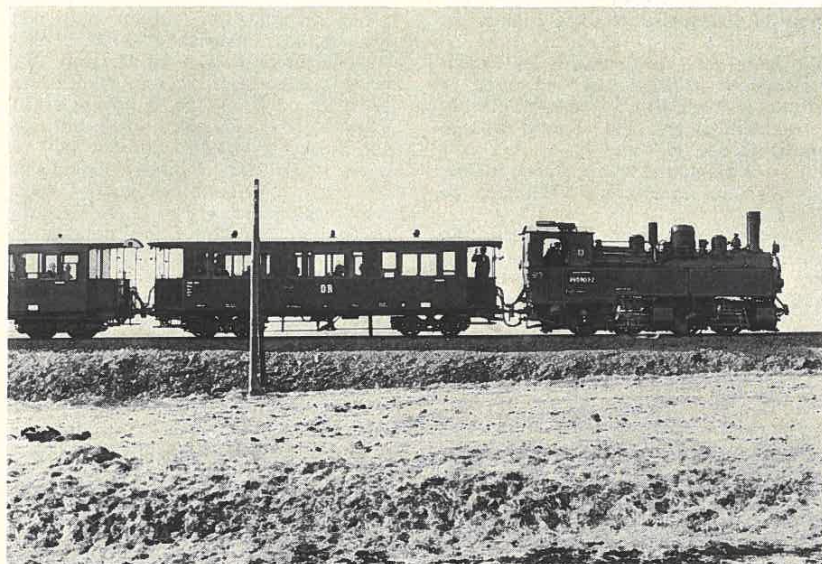


Bau des Tunnels im Jahre 1898. Vieles war mühselige Handarbeit. Man beachte an der Lokomotive die schönen großen Laternen und die Zugschlußscheibe.



Der Triebwagen 187 025-2 der Deutschen Reichsbahn kommt heute nur noch selten auf der Harzquerbahn zum Einsatz. Er dient meist als Arbeitsfahrzeug.

Foto: Günter Neumann



Der Jublämszug am 27. 3. 1974 auf der Harzhoehfläche kurz vor Benneckenstein.

Foto: Peter Weinandt





Streckenbausignale aufgereiht bei der Hohenzollerischen Landesbahn A.-G. im Bahnhof Gammertingen in der Schwäbischen Alb. Foto: Kurt Eckert

# Eisenbahnsignale

Von Gerd Wolff

Das Fahren mit der Modell-Eisenbahn macht Spaß, das Auge erfreut sich daran, wenn der kleine Zug seine Runden dreht.

Zum „Betrieb machen“ gehört aber nicht nur der Trafoknopf, der den Zug in Bewegung setzt und auf dem Kreis- oder Achtparcour rumsausen läßt. Zum „Betrieb machen“ gehört Ladung und Fracht, die transportiert, eingeladen und wieder ausgeladen werden muß, wobei unter Fracht sowohl Fahrgäste als auch Güter zu verstehen sind.

Bei den großen Fahrzeugen der Lehmann-Bahn bietet es sich geradezu an, Frachten zu transportieren, in offenen und geschlossenen Güterwagen und auch in Personenwagen. Das Lehmann-Sortiment bietet eine Vielzahl von Figuren (Bahnhofspersonal, Bahn- und Reisendefiguren, Trachtenfiguren), die unsere Anlage bevölkern und in den Personenwagen transportiert werden können.

Fracht und Güter finden sich genug und überall — Stammholz, Kohle, Sand, Steine, Kisten etc., man braucht ja nur im Kinderzimmer oder in Mutters Nähkasten zu suchen oder mit Beil und Säge ein Brett zu zerlegen.

Zum Eisenbahnbetrieb gehören aber auch Signale, Form- und Rufsignale. Die akustischen Signale sollten wir uns einprägen, nicht nur, daß sie den Bahnbetrieb ungemain beleben, sondern auch, um wirklich „Betrieb“ zu machen und das, was wir bei der Rangierarbeit oder bei der Zugfahrt vorhaben und tun wollen, auch akustisch darzustellen.

Mit Signalen, und dabei verstehen wir alle Möglichkeiten der optischen und akustischen Signalgebung, werden die Spielregeln des Eisenbahnbetriebes abgesteckt, ohne Signale kein Eisenbahnbetrieb, ohne Eisenbahnbetrieb keine Signale.

Für die akustischen Signale brauchen wir keine Hilfsmittel, höchstens eine Mundpfeife.

Einige optische Signale werden von Lehmann bereits seit geraumer Zeit im Sortiment geführt. Optische Signale, also Signalbilder beleben eine Eisen-

bahnanlage ungemain, wir sollten sie aufstellen, aber bitte nur da, wo sie wirklich hingehören.

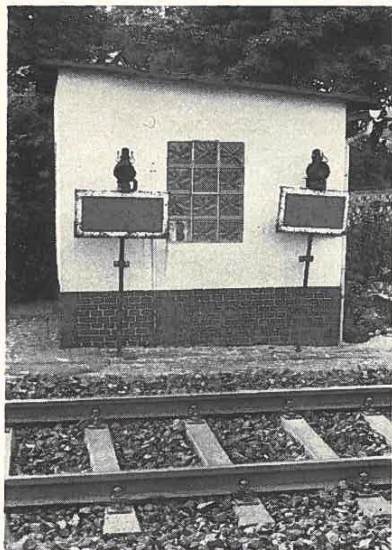
Das aber können wir nur, wenn die Bedeutung der Signale bekannt sind. Hauptsignale, Andreaskreuze, Pfeiftafeln, das sind bekannte Begriffe. Aber

wer kennt schon die Wärterhaltscheibe, die El-Signale oder die Trapeztafel? Eine kleine Auswahl dieser Signaltafeln bietet Lehmann unter der Nr. 5032 (Warnschilder-Sortiment) an, wobei wir gleich richtigstellen müssen, daß nicht alle Schilder Warnschilder sind. Eine Geschwindigkeitstafel ist für den Lokführer ganz sicherlich kein Warnschild, es heißt, daß er die angezeigte Geschwindigkeit einhalten muß und wovor eine Trapeztafel warnen soll, ist auch nicht klar, vielmehr signalisiert die Trapeztafel ganz bestimmte Fakten. Nun, unternehmen wir einen Streifzug durch das Signalbuch und picken uns die Signale heraus, die unseren Betrieb beleben können und die von der LGB angeboten werden.

Die für den Eisenbahnbetrieb gültigen Signale sind in der Eisenbahn-Signalordnung 1959 aufgeführt. Diese Verordnung ist auf Grund des „Allgemeinen Eisenbahngesetzes“ vom 29. 3. 1951 vom Bundesminister für Verkehr mit Zustimmung des Bundesrates erlassen worden und am 15. 12. 1959 in Kraft getreten. Die Verordnung hat Gesetzeskraft.

Die Eisenbahn-Signalordnung ist gültig sowohl für die Deutsche Bundesbahn





Heute ist Dienstag, da muß jeder Posten, jeder Bahnhof, jedes Stellwerk seine Sh 2-Tafeln rausstellen, hier bei einem Schrankenposten an der DB-Strecke Oldenburg — Wilhelmshaven.

als auch für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs. Wollen wir nun unseren LGB-Bahnbetrieb als Privat-, Klein- oder Nebenbahn durchführen, müssen wir uns wohl oder übel an die und nur an die in der Signalordnung aufgezeigten Signale halten und nur die hier aufgezeigten Signale verwenden, ansonsten machen wir uns strafbar (hätten wir eine richtige Eisenbahn!).

Übrigens — das Signalbuch mit einer Einführung in das Signalwesen der Deutschen Bundesbahn kann über das Bundesbahn-Zentralamt in Minden bestellt werden.

Die Abschnitte I, II und III des Signalbuches umfassen die Hauptsignale, Vorsignale und die Haupt- und Vorsignalverbindungen. Die Haupt- und Vorsignale sind allgemein bekannt, es sind die ein- und zweiflügeligen Formsignale, die Lichtsignale mit roten und grünen Lichtern, die runden orangefarbenen Vorsignalscheiben mit und ohne Zusatzflügel und die Lichtsignale mit grünen und gelben Lichtern. Auch die Bedeutung dieser Signale ist jedem Eisenbahn- und Modellbahnfreund bekannt, wir brauchen nicht näher darauf einzugehen.

Einflügelige Form-Hauptsignale sind im Lehmann-Sortiment vertreten, das Signal kann sogar mit dem heute noch gültigen, aber im Signalbuch unter den künftig wegfallenden Signalbildern gebrachten bayerischen Signalflügel ausgestattet werden.

Im Abschnitt IV sind die Zusatzsignale Zs 1 — 7 aufgeführt, Ersatzsignale am Hauptsignal, Richtungsanzeiger, Geschwindigkeitsanzeiger, Vorsichtsignale, Falschfahrtsignale, Gleiswechselanzeiger und Beschleunigungs- und Verzögerungsanzeiger. Bis auf die beiden letzt genannten Signale sind diese Signalbilder weniger interessant und auch bekannt, auf unserer LGB werden wir sie auch kaum gebrauchen.

Wohl aber sollten wir als Fahrdienstleiter den Beschleunigungsanzeiger Zs 4 und den Verzögerungsanzeiger

Zs 5 kennen, um den Zügen anzuzeigen, ob sie schneller oder langsamer fahren sollen. Das Erkennen dieser Signale, die vom Stellwerk aus gezeigt werden, werden vom Lokführer mit einem kurzen Achtungspfeiff bestätigt.

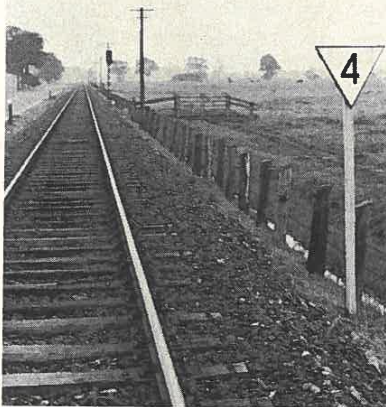
Das Signal Zs 4 ist als Formsignal eine weiße rotgeränderte dreieckige Scheibe mit schwarzem K und bedeutet: Fahrzeit kürzen. Durch dieses Signal wird einem Zug der Auftrag erteilt, bis zur nächsten Zugfolgestelle die Geschwindigkeitsgrenze auszunutzen, also die für den Streckenabschnitt höchst zulässige Geschwindigkeit zu fahren, um andere dahinterliegende Züge nicht aufzuhalten.

Das Signal Zs 5 ist eine weiße rotgeränderte rechteckige Scheibe in schräger Lage nach unten mit einem schwarzem L und bedeutet: Langsamer fahren! Mit diesem Signal wird der Zug beauftragt, vom Erkennen des Signals an bis zur nächsten Zugfolgestelle seine Fahrgeschwindigkeit um etwa  $\frac{1}{3}$  zu senken. Abschnitt V behandelt die Signale für Schiebelokomotiven und Sperrfahrten. Für uns interessant wäre vielleicht das Signal Ts 1 Nachschieben einstellen — es ist ein um  $90^\circ$  nach rechts umgelegtes weißes T auf schwarzer Rechteckscheibe und steht wie eine Läutetafel rechts vom Gleis an der Stelle, wo die Schiebelokomotive vom Zug absetzen soll. Die Schiebelokomotive führt natürlich die Schlußscheibe, die dann umgehängt werden muß, wenn die Lok zurückkehrt.

Anlagen mit Steilrampen, auf denen nachgeschoben werden muß, können auf dieses Signal nicht verzichten.

Die Langsamfahrtsignale — Lf-Signale — sind im Abschnitt VI dargestellt, sie sind auch für unseren LGB-Bahnbetrieb unentbehrlich, wir können nicht genug davon haben. Gerade bei Klein- und Nebenbahnen gibt es eine Menge Bahnübergänge, Abschnitte mit schlechtem Oberbau, unübersichtliche Stellen, Baustellen, sie alle werden mit Lf-Signalen gekennzeichnet.

Wir unterscheiden die ständigen und die vorübergehenden Langsamfahrstellen. Die vorübergehenden Langsamfahrstellen sind z. B. Baustellen, Abschnitte



Lf 4 — Geschwindigkeitstafel, es folgt eine ständige Langsamfahrstelle, die mit höchstens 40 km/h befahren werden darf.

Wunsch an die Fa. Lehmann: Lf 4-Tafeln ins Sortiment aufzunehmen.



Anfangstafel Lf 5, hier muß die auf der Geschwindigkeitstafel Lf 4 angezeigte Geschwindigkeitsbeschränkung durchgeführt sein.

Wunsch an die Fa. Lehmann, diese Tafel ins Sortiment aufzunehmen.

mit schlechter Gleislage etc., sie werden mit dem Signal Lf1 gekennzeichnet. Die ständigen Langsamfahrstellen, z. B. Bahnübergänge, werden mit dem Signal Lf 4 gekennzeichnet. Lf 1 und Lf 4 stehen im Bremsabstand vor dem Abschnitt, auf dem die angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden darf. Am Anfang des langsam zu befahrenden Gleisabschnittes steht die Anfangscheibe Lf 2 für die vorübergehende Langsamfahrstelle und Lf 5 für die ständige Langsamfahrstelle. Die Lf 5-Scheibe wird selten benutzt, da der Beginn der Langsamfahrstelle, z. B. ein Bahnübergang, in der Regel hinreichend zu erkennen ist.

Die Langsamfahrtscheiben sind auf der Spitze stehende dreieckige Scheiben, die eine schwarze Kennziffer tragen, die Anfangsscheiben sind rechteckige auf der Schmalseite stehende Scheiben mit schwarzem A.

Die Scheiben der ständigen Langsamfahrstellen sind weiß, die der vorübergehenden Langsamfahrstellen gelb.

Das Ende der vorübergehenden Langsamfahrstelle wird mit der Endscheibe Lf 3 angezeigt, eine rechteckige weiße Scheibe mit schwarzem E.

Die Kennziffern der Langsamfahrtscheiben bedeuten, daß der zehnfache Wert in km/h als Fahrgeschwindigkeit zugelassen ist.

Das Lehmann-Signalsortiment hat eine Lf 4-Scheibe, die eine höchstzulässige Geschwindigkeit von 100 km/h (!) zuläßt. Gemeint ist sicherlich eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 10 km/h — dann müßte die Kennziffer 1 lauten. Der Wunsch an die Fa. Lehmann geht dahin, mehr Lf-Signale anzubieten, Lf 1- und Lf 4-Tafeln mit niedrigen Kennziffern 1, 2 und 3 sowie Lf 2-Tafeln.

Abschnitt VII des Signalbuches umfaßt die Schutzsignale, die dazu dienen, ein Gleis abzuriegeln, den Auftrag zum Halten zu erteilen oder die Aufhebung eines Fahrverbotes anzuzeigen. Die Schutzsignale gelten für Zug- und Rangierfahrten.

Die Signale Sh 0 und Sh 1 — Halt, Fahrverbot und Fahrverbot aufgehoben,





Die Vorsignaltafel Ne 2 steht hier an Stelle eines Vorsignals zur Kennzeichnung des Bremswegabstandes der Strecke vor dem Hauptsignal.

als Formsignale (ein beweglicher waagerechter/schräger schwarzer Streifen in runder weißer Scheibe auf schwarzem Grund) und als Lichtsignal (zwei rote waagerechte angeordnete Lichter bzw. zwei schräg übereinander stehende weiße Lichter finden wir auf jedem Bahnhof in mehr oder weniger großer Anzahl, sie sind bekannt, wir brauchen darauf nicht näher einzugehen.

Die für Neben- und Kleinbahnen so wichtige Schutzhalttafel Sh 2 ist im Lehmann-Signalsortiment vorhanden. Das Signal Sh 2 ist eine rechteckige rote Scheibe mit weißem Rand, die als Wärterhaltscheibe (nicht ortsfest) zur Kennzeichnung einer Gleisstelle verwendet wird, die vorübergehend nicht befahren werden darf, oder zur Kennzeichnung einer Stelle, an der Züge ausnahmsweise halten sollen. Das Sh 2-Signal wird ferner verwendet als Abschlußsignal eines Einfahrstumpfgleises, es befindet sich dann rechts auf der Pufferbohle des Prellbocks.

Auch abgestellte Wagen, Bauzüge oder abgestellte Zugteile werden beidseitig mit der aufgestellten Sh 2-Tafel gekennzeichnet und geschützt. Das Sh 2-Signal ist ein sehr wichtiges und häufig anzutreffendes Signal, jedes Stellwerk, jeder Bahnhof, jede Bahnmeisterei muß es vorhalten. Einmal in jeder Woche stehen die Tafeln draußen zur Besichtigung oder zur Pflege bereit, an Mauern gelehnt oder im Schilderkäfig. Wir sollten bei unserer LGB-Bahn mehrere dieser Scheiben beim Bahnhof oder beim Bauhof hinstellen, damit sie jederzeit greifbar sind — und wir sollten sie auch wirklich aufstellen. Situationen und Möglichkeiten bieten sich beim Bahnbetrieb häufig, öfter als wir schlechthin ahnen.

Zu den Schutzsignalen gehört auch das wichtige Sh 3 (Kreissignal) sofort anhalten, eine rot weiße Signalfahne, irgend ein Gegenstand oder der Arm, der im Kreis geschwungen wird, und das Signal Sh 5 (Horn- oder Pfeifsignal) sofort anhalten, drei kurze Töne mehrmals nacheinander. Auf diese beiden Signale ist unbedingt und sofort anzuhalten.

Auch das Knallsignal Sh 4 bedeutet sofort halten. Diese Halt- oder Notsignale sollten wir uns merken. Wir brauchen ja nicht gerade Knallkapseln auszulegen und womöglich den ganzen Zug in die Luft sprengen, aber statt „Halt! Halt!“ zu schreien, können wir ebensogut mehrmals hintereinander drei kurze Töne mit der Mundpfeife geben, es hat die gleiche Wirkung und wirkt eisenbahnlike!

Wenn der eine am Trafo sitzt und der andere einen Zug zusammenrangiert oder Wagen wegstellt, dann brauchen wir keine Romane zu erzählen, sondern können uns gegenseitig unmißverständlich und exakt mit den Rangiersignalen verständlich, die im Abschnitt VIII zusammengestellt sind. Wir benötigen eine Mundpfeife oder ein Horn — und das Wissen um diese Signale.

Signal Ra 1 — Wegfahren, ein langer Ton mit der Pfeife und senkrechte Bewegungen des Arms von oben nach unten.

Das Signal bedeutet, das Triebfahrzeug soll in Richtung vom Signalgeber wegfahren.

Signal Ra 2 — Herkommen, zwei mäßig lange Töne mit der Pfeife und mit dem Arm langsam waagerechte Bewegungen hin und her.

Signal Ra 3 — Aufdrücken, zwei kurze Töne mit der Pfeife schnell hintereinander und beide Arme in Schulterhöhe nach vorn heben und die flach ausgestreckten Hände wieder einander nähern. Das Signal bedeutet, das Triebfahrzeug soll Fahrzeuge zum ab- oder ankuppeln usw. aufdrücken.

Signal Ra 4 — Abstoßen, zwei lange Töne und ein kurzer Ton und zweimal eine waagerechte Bewegung des Arms vom Körper nach außen und eine schnelle Bewegung nach unten. Das Signal bedeutet, das Triebfahrzeug soll Fahrzeuge abstoßen.

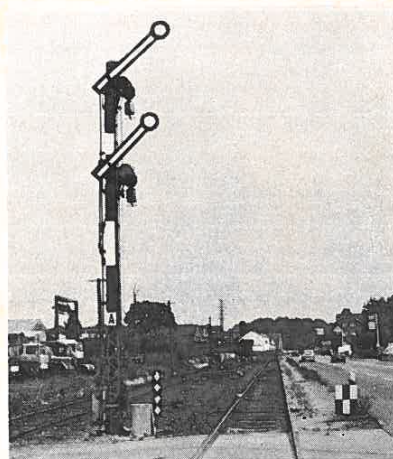
Signal Ra 5 — Rangierhalt, drei kurze Töne schnell nacheinander und kreisförmige Bewegungen des Armes.

Ein wichtiges Rangiersignal ist das Signal Ra 10 — Rangierhalttafel, über die Tafel hinaus darf nicht rangiert werden, eine oben halbkreisförmig abgerundete weiße Tafel mit schwarzer Aufschrift „Halt für Rangierfahrten“. Das Signal



Rangierhalttafel Ra 10, die Tafel steht links vom Gleis. Über die Tafel hinaus darf nicht rangiert werden.

Die Tafel steht natürlich noch vor dem Einfahrtsignal, das im Hintergrund zu sehen ist. Wunsch an die Fa. Lehmann!



Das Hauptsignal steht hier links vom Gleis. Auf der Höhe des Signals steht dann rechts vom Gleis die Schachbrettafel Ne 4.

Die Schachbrettafel steht nur an durchgehenden Hauptgleisen!

steht einige Wagenlängen hinter der Bahnhofsausfahrt auf der freien Strecke links vom Gleis. Über das Signal hinaus darf nur mit „Befehl“ vorgezogen oder rangiert werden.

Dieses Signal brauchen wir für unsere LGB-Bahn unbedingt, ein Wunsch an den Hersteller!

Der Abschnitt IX umfaßt die Weichensignale. Die Bilder sind allgemein bekannt, sie brauchen hier nicht erläutert zu werden. Die Lehmann-Weichen können getrost ohne Weichenlaternen betrieben werden, wie das bei Nebenbahnen ja auch getan wird.

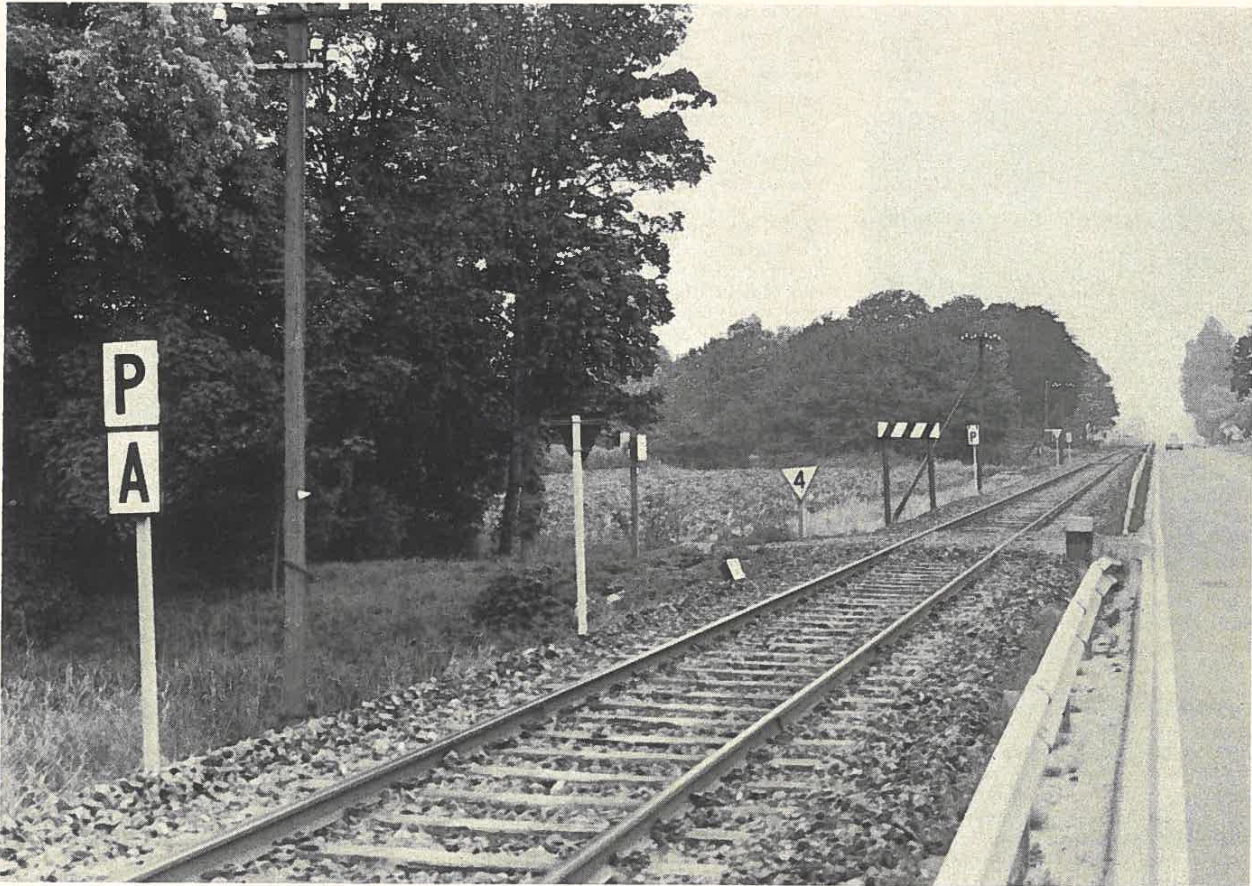
Im Abschnitt X sind die Signale des Triebfahrzeugführers dargestellt. Wir wollen uns nur einige merken, das Signal Zp 1 (Achtungssignal) und das Signal Zp 5 (Notssignal). Das Achtungssignal ist ein mäßig langer Ton, das dazu dient, Aufmerksamkeit zu erregen oder zu bestätigen, daß ein Signalauftrag wahrgenommen wurde. Es wird gegeben, um Personen zu warnen, die im Gleis stehen, bei Einfahrt in einen Tunnel usw.

Das Notssignal sind drei kurze Töne schnell mehrmals nacheinander, es bedeutet: Beim Zug ist etwas Außergewöhnliches eingetreten, es ist zu bremsen und Hilfe zu leisten. Das Signal müßte z. B. bei der LGB-Bahn gegeben werden, wenn der Trafoknopf klemmt oder der Zug in den Bahnhof fährt und der Trafobediener den Regelknopf nicht mehr rechtzeitig erreicht.

Zp 6, Zp 7 und Zp 8 sind die Bremsprobensignale. Bremsproben sind dem Modellbahner schlechthin unbekannt, es gibt sie nicht für ihn — bedauerlich! Dabei ist beim Eisenbahnbetrieb oberstes Gebot, daß nach der Neubildung eines Zuges oder wenn Wagen zuge stellt werden oder die Lok kurzzeitig vom Zug abgesetzt hat, eine Bremsprobe durchzuführen ist. Bremse anlegen, Bremse lösen, Bremse in Ordnung — wir wollen wenigstens das letzte Signal Zp 8 (Bremse in Ordnung) an den Trafobediener weitergeben. Es ist ein Handsignal, wobei eine Hand senkrecht nach oben gehalten wird.

Das Abfahrtsignal Zp 9 könnten wir auch geben, wir vergebten uns nichts





Hier steht ein ganzer Wald von Signaltafeln: Die Pfeiftafel Bü 4 fordert den Lokführer auf, vor dem Überweg einen Achtungspfeiff zu geben, zudem zeigt ihm die Anfangstafel Lf 5 an, daß er hier die vorher angekündigte Geschwindigkeitsbegrenzung durchgeführt haben muß. Gleich darauf folgt eine Lf 4-Tafel: Hier folgt eine ständige Langsamfahrstelle, nämlich ein Überweg, der nur mit 40 km/h befahren werden darf. Dann folgt die Haltepunkttafel Ne 6 für einen schwer zu erkennenden Haltepunkt, den man im Hintergrund sieht. Für den nächsten Überweg folgen 2 Pfeiftafeln Bü 4 und dazwischen eine Lf-Scheibe, die den Lokführer darauf hinweist, daß der Übergang nur mit 10 km/h befahren werden darf. Die erste Pfeiftafel trägt eine rechteckige weiße Tafel mit 2 senkrechten schwarzen Streifen — diese Pfeiftafel gilt nur für Züge, die vor dem Bahnübergang nicht halten. Für Züge, die zwischen Pfeiftafel und Bahnübergang planmäßig halten, ist diese Pfeiftafel hinter dem Haltepunkt wiederholt.

dabei. Es wird mit der sogenannten „Kelle“, einer runden weißen Scheibe mit grünem Rand gegeben und bedeutet Abfahr- oder Durchfahrauftrag. Die Fahrleitungssignale sind im Abschnitt XI zusammengefaßt, Ausschalt-

ten, Einschalten, Bügel ab, Bügel an, Halt für Fahrzeuge mit Stromabnehmern. Es sind auf der Spitze stehende quadratische blaue Tafeln mit weißen Zeichen. Im Signalsortiment von Lehmann sind die Signale El 1, El 2 und

El 6 vorhanden.

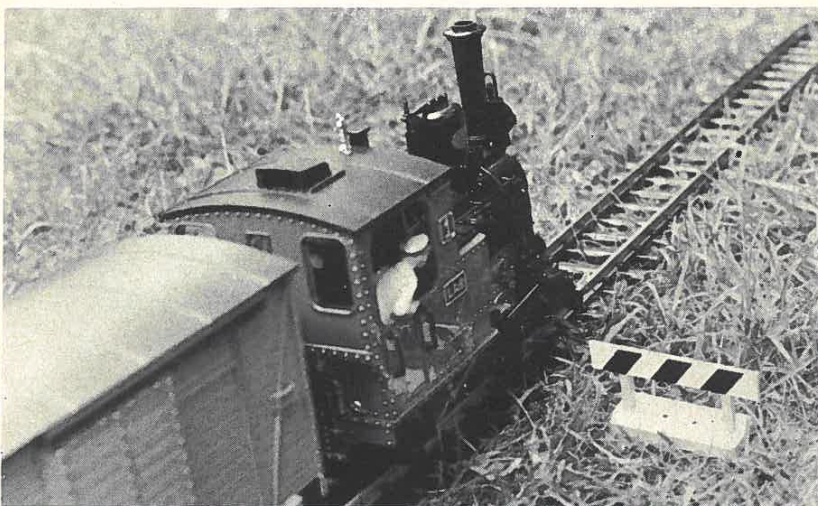
Für uns wichtig sind auch die Signale an Zügen, die im Abschnitt XII des Signalbuches zu finden sind.

Mit den Spitzenlichtern der LGB-Loks ist das ja so eine Sache, da sie nur beim Fahren brennen. Im allgemeinen ist bei Tageslicht jedoch das Spitzenlicht gar nicht zu zeigen.

Wohl sollten wir aber den Zugschluß ordnungsgemäß markieren, das LGB-Sortiment bietet sowohl das Schlußsignal Zg 3 (das ist die übliche Schlußlaternen oder auch Oberwagenlaternen bzw. Oberwagenschild) als auch das vereinfachte Schlußsignal Zg 4, die rote Scheibe mit weißem Rand. Das Schlußsignal gehört zum Zug wie das Amen in der Kirche, wir müssen es einfach benutzen, sonst ist unser Zug unvollständig.

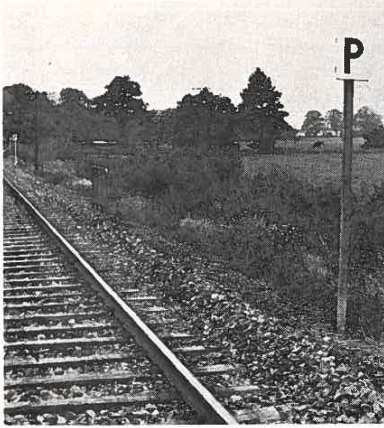
Wir sollten eine Hand voll Schlußscheiben vorhalten, zumal einige ohnehin immer verlegt sind. Und vergessen wir auch nicht, den Zugschluß nach Beendigung der Zugfahrt wieder abzunehmen!

Die Abschnitte XIII — XV umfassen Signale an Fahrzeugen (Pulverflagge, Gifflage, Flaggen an besetzten Schlaf-, Speise- und Postwagen), die Läutesignale (für den Zugverkehr) und die Rottenwarnsignale.



Unser Lokführer hat hoffentlich die Haltepunkttafel Ne 6 aufgenommen. Er weiß, daß ein Haltepunkt kommt, der schlecht zu erkennen ist.





Hier stehen 2 Pfeiftafeln Bü 4 hintereinander, vor diesem Überweg soll 2 mal gepfiffen werden. Im Hintergrund eine Haltepunkttafel Ne 6, die den schlecht zu erkennenden Haltepunkt ankündigt.

Dann folgt der große Abschnitt XVI mit den Nebensignalen, von denen wir uns einige merken müssen.

Gleich das erste Signal Ne 1 (Trapeztafel) ist wichtig besonders für den Nebenbahnbetrieb. Es kennzeichnet die Stelle, wo bestimmte Züge vor einer Betriebsstelle zu halten haben. Wir stellen es an Bahnhöfen auf, wo keine Einfahrsignale vorhanden sind. Und wenn bei solch einem Bahnhof mit Trapeztafeln Zugkreuzungen stattfinden sollen, dann lassen wir den ersten Zug einfahren und den zweiten Zug vor der Trapeztafel anhalten. Der haltende Zug wird dann eingepfiffen, d. h. er gibt einen Achtungspfeiff und kann erst einfahren, wenn der im Bahnhof haltende Zug den Pfeiff erwidert hat. Dabei müssen wir vorher festlegen, welcher Zug aus welcher Richtung zuerst einfahren soll.

Die Trapeztafel ist bei Lehmann vorhanden.

Die Schachbrettafel Ne 4 steht dann

rechts vom Gleis, wenn das Hauptsignal nicht unmittelbar rechts oder über dem Gleis steht. Auch dieses Signal könnten wir gebrauchen, eine Bitte an den Hersteller!

Die Haltepunkttafel Ne 5 ist im Lehmann-Sortiment vorhanden, sie steht am Bahnsteig und kennzeichnet den Halteplatz der Zugspitze bei planmäßig haltenden Zügen.

Auch die Haltepunkttafel (Ne 6) bietet Lehmann an. Sie besagt, daß ein Haltepunkt zu erwarten ist und steht dort, wo die örtlichen Verhältnisse den Haltepunkt schwer erkennen lassen. Das Signal steht natürlich im Bremswegabstand, also nicht unmittelbar vor dem Haltepunkt.

Der letzte Abschnitt des Signalbuches umfaßt die Signale für Bahnübergänge. Die Signale Bü 1 — Bü 3 gelten für blinklichtgesicherte Bahnübergänge. So fortschrittlich sind wir bei unserer LGB-Bahn nicht. Wir begnügen uns mit ungesicherten Bahnübergängen, wollen sie dann aber auch richtig bezeichnen und die richtigen Signale aufstellen.

Bei Annäherung an den Bahnübergang muß sich der Zug durch Pfeif- und Läutesignale bemerkbar machen. Dort wo geläutet oder gepfiffen werden soll, stehen die Läutetafeln (Bü 5) und die Pfeiftafeln (Bü 4).

Wenn mehrmals gepfiffen werden soll, müssen wir mehrere Pfeiftafeln aufstellen. Läuten und Pfeifen wird durch die kombinierte LP-Tafel angezeigt. L-, P- und LP-Tafeln sind im Lehmann-Sortiment vorhanden.

Nun haben unsere Lehmann-Lokomotiven ja keine Läuteeinrichtungen und wir wollen Signale nur aufstellen, wenn sie auch für unseren Gartenbahnbetrieb wirklich Bedeutung haben.

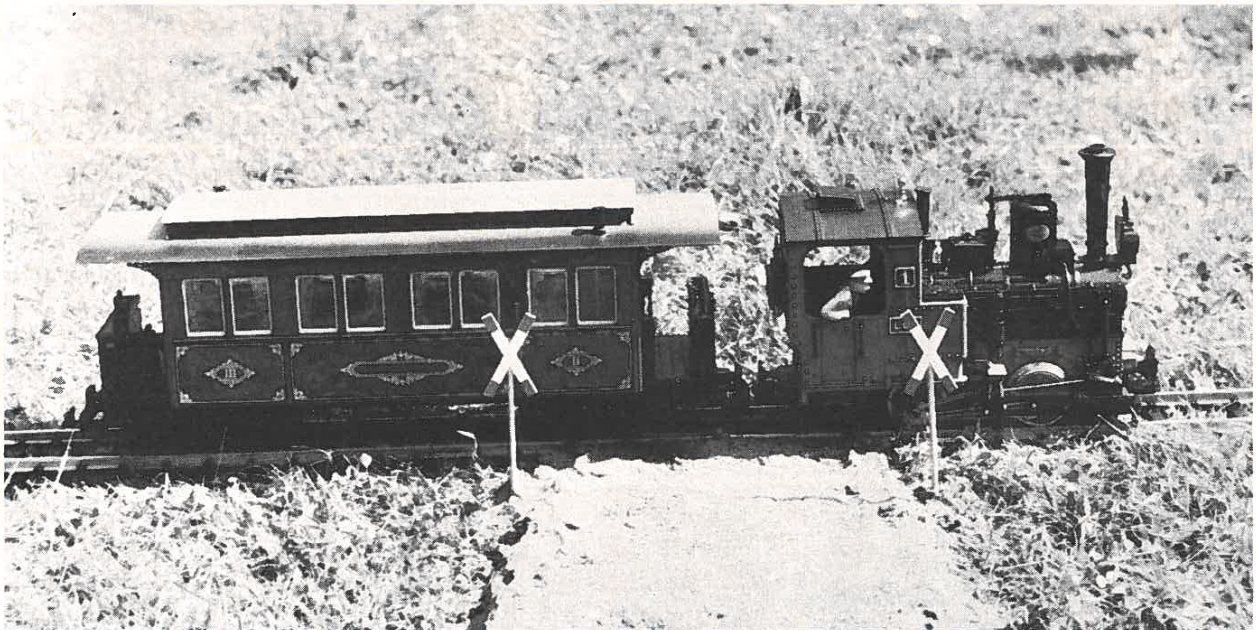
Sie können beruhigt sein, hier hat der Gesetzgeber geholfen und die Läutesignale vor einigen Jahren abgeschafft. Zur Zeit gilt noch die Regelung, daß Fahrzeuge, die eine intakte Läuteeinrichtung haben, an der Läutetafel auch läuten sollen, die anderen brauchen es nicht mehr.



Am Bahnsteig stehen eine Pfeiftafel Bü 4, eine Haltepunkttafel Ne 5 und dahinter eine Lf 4 — Geschwindigkeitstafel. An der H-Tafel soll der Lokführer mit seiner Zugspitze zum Stehen kommen. Ferner soll er für den unmittelbar hinter dem Bahnsteig liegenden Überweg einen Achtungspfeiff geben, und schließlich weist die Lf-Tafel darauf hin, daß der nächstfolgende Überweg nur mit 60 km/h befahren werden darf.

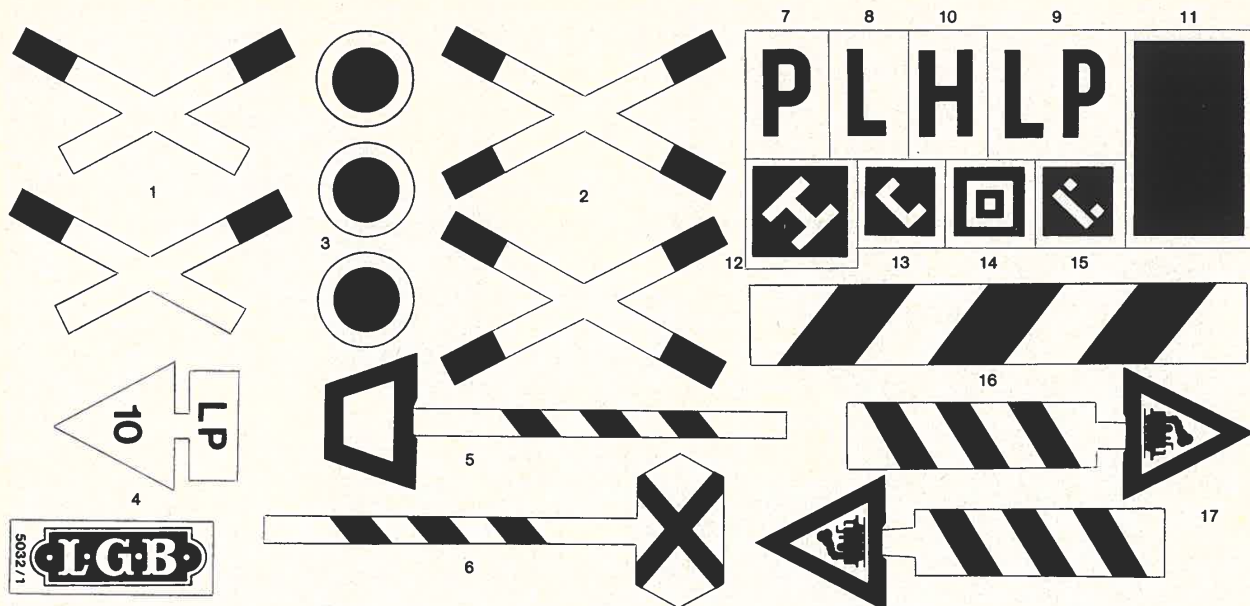
Die L- und P-Tafeln an Bahnübergängen stehen häufig in Verbindung mit den Langsamfahrtsignalen. Solch ein Signalbild ist ebenfalls im Lehmann-Sortiment vorhanden.

Und nun sind wir am Ende mit unserm Streifzug durch das Signalbuch. Es sind eine Reihe von Signalen aufgeführt worden, Formsignale, Signaltafeln, Handzeichen und akustische Signale. Benutzen wir diese Signale, sie lockern den Bahnbetrieb ungemein auf. Zudem verblüffen Sie die Zuschauer, wenn sich die am Fahrbetrieb Beteiligten mit Hand- und Pfeifzeichen verständigen. Und wenn nur ein einziger die Bahn betreibt? Ja dann geben wir uns selbst akustische Zeichen und beachten selbstverständlich die an der Strecke aufgestellten Signale.



So sollten wir bei unserer Lehmann-Gartenbahn einen Überweg straßenseitig markieren, mit einem oder zwei Andreaskreuzen.





Diese Abbildung zeigt das Signalsortiment 5032 aus dem LGB-Katalog. Wir wollen abschließend noch die Bedeutung dieser Signalbilder kurz erläutern. 1 + 2) Bahnübergänge werden straßenseitig durch Andreaskreuze und Warnzeichen gekennzeichnet.

§ 11 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO v. 8. 5. 67) sagt, daß auf Bahnübergängen der Eisenbahnverkehr Vorrang vor dem Straßenverkehr hat. Der Vorrang ist durch Aufstellen von Warnkreuzen, sogenannten Andreaskreuzen, zu kennzeichnen.

Die Andreaskreuze stehen rechts oder rechts und links neben der Straße an der Stelle, vor denen Straßenfahrzeuge und Tiere angehalten werden müssen, wenn der Bahnübergang nicht überquert werden kann (wenn die Schranken geschlossen sind bzw. sich ein Zug nähert). Andreaskreuze sind nicht erforderlich an Bahnübergängen von Feld- und Waldwegen, Fußwegen und Privatwegen ohne öffentlichen Verkehr.

Das Andreaskreuz steht im allgemeinen hochkant. In Ortschaften und bei beengten Verhältnissen darf das Andreaskreuz um 90° gedreht werden, aber nur, wenn es in der Verbindung mit einem roten Blinklicht steht.

Das Andreaskreuz wird im LGB-Sortiment angeboten. Die vereinfachte Form, um 90° gedreht und mit unten abgeschnittenen Schenkeln ist jedoch weder in der EBO noch in der Straßenverkehrsordnung vermerkt. Es gilt heute nicht mehr, sollte also aus dem Sortiment entfernt werden.

Ein Blitzpfeil in der Mitte des Andreaskreuzes zeigt an, daß die Strecke elektrische Fahrleitung hat. Ein Zusatzschild mit schwarzem Pfeil zeigt an, daß das Andreaskreuz nur für den Straßenverkehr in Richtung des Pfeiles gilt, z. B. an Straßen, die von der parallel zum Gleis führenden Hauptstraße abzweigen. Die Zusatzzeichen müßten wir bei der LGB-Bahn evtl. beachten.

3) Signal Zg 4 (Vereinfachtes Schlußsignal), hier das Tageszeichen, eine runde rote Scheibe mit weißem Rand. Das Signal wird an der hinteren Stirnseite des letzten Fahrzeugs befestigt, im allgemeinen ist es am Zughaken an-

gehängt oder an der Brüstung der Plattformrückwand.

4) Das Signal gehört zu den Langsamfahrtsignalen. Die hier dargestellte Kombination der Geschwindigkeitstafel mit dem darüber befindlichen Läute- und Pfeifauftrag ist im Signalbuch von 1959 nicht aufgeführt. Dieses kombinierte Signal mag auf Ne-Bahnen noch Verwendung finden.

Das Signal heißt Lf 4 (Geschwindigkeitstafel). Eine auf der Spitze stehende weiße Tafel mit schwarzem Rand und einer kräftigen schwarzen Kennziffer. Die Kennziffer bedeutet, daß der zehnfache Wert in km/h als Fahrgeschwindigkeit zugelassen ist.

Das Signal besagt, daß eine ständige Langsamfahrstelle folgt, auf der die angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden darf.

Das Signal steht zum Beispiel auf Nebenbahnen vor Bahnübergängen, wo die Geschwindigkeit ermäßigt werden muß. Das Signal muß in solch einem Abstand vor dem Bahnübergang aufgestellt werden, daß bei normaler Abbremsung der Zug die vorgeschriebene

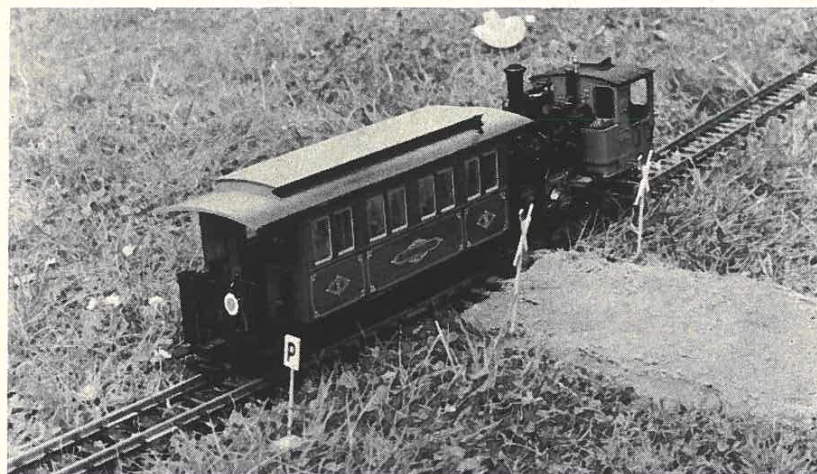
Geschwindigkeit am Bahnübergang erreicht.

5) Signal Ne 1 (Trapeztafel), Kennzeichnung der Stelle, wo bestimmte Züge vor einer Betriebsstelle zu halten haben. Das Signal steht nur auf Nebenbahnen, und zwar in der Regel rechts vom Gleis. Im allgemeinen steht die Trapeztafel vor Bahnhöfen, wenn Einfahrtsignale fehlen.

6) Auch dieses Signalbild ist in der neuen Signalordnung nicht mehr vorhanden und hat ebenfalls seit 1959 keine Gültigkeit mehr. Es gehörte zu den Sonstigen Kennzeichen als Signal K 16 — Kreuztafel — (nach dem alten Signalbuch von 1935) und zeigte bei fehlendem Vorsignal an, daß ein Hauptsignal oder eine Deckungsscheibe zu erwarten war.

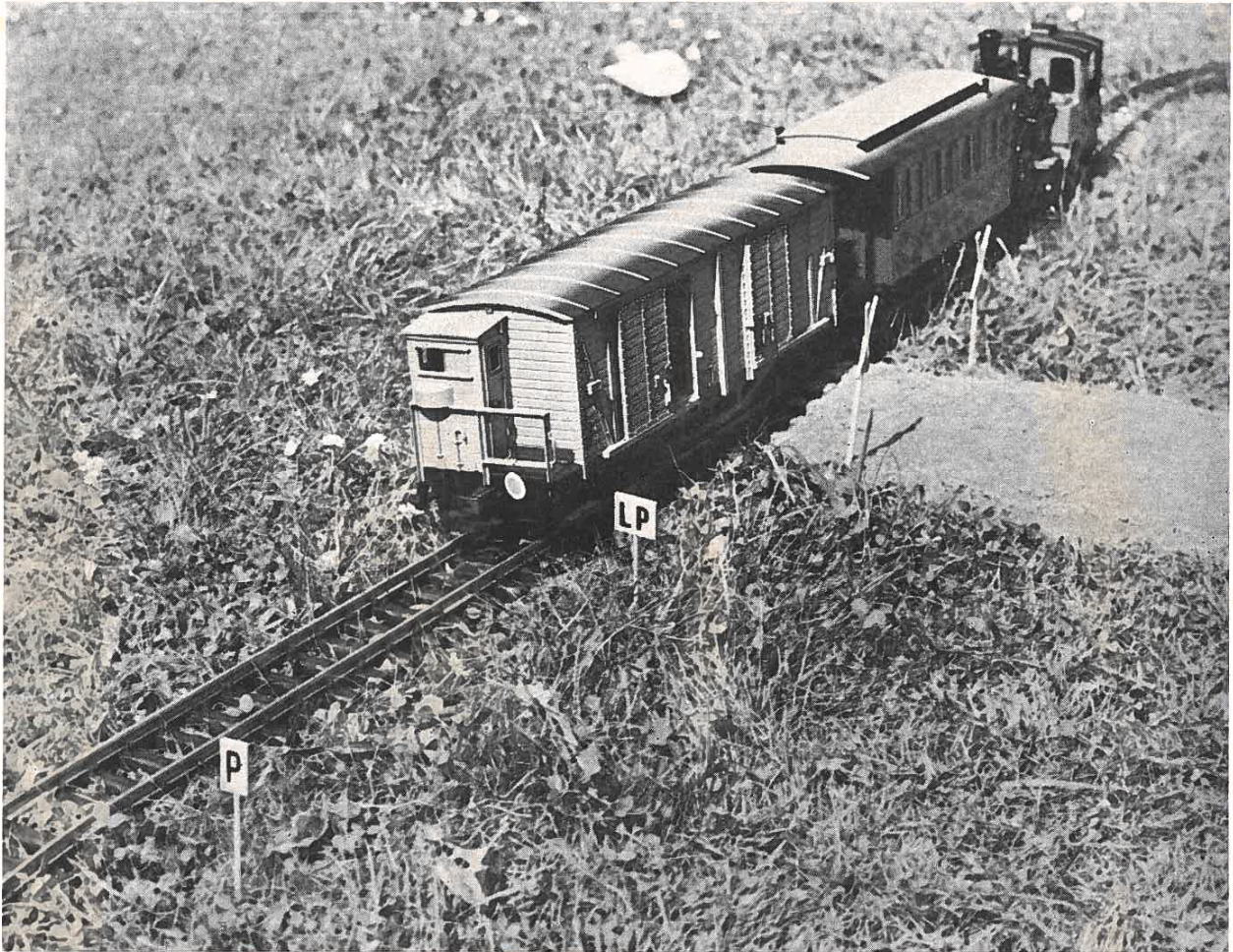
Anstelle der Kreuztafel steht heute die Vorsignaltafel Ne 2, eine schwarzgeränderte weiße Tafel mit 2 übereinander stehenden schwarzen Winkeln, die sich mit der Spitze berühren.

Das Signal Ne 2 kennzeichnet ganz allgemein den Standort eines Vorsignals, kann aber auch allein stehen an-



Vor dem Überweg steht eine Pfeiftafel Bü 4. Der Lokführer muß vor dem Überweg ein Pfeifsignal geben. Hier steht die Pfeiftafel so nahe vor dem Überweg, daß davor bereits mindestens eine Pfeiftafel zusätzlich steht, also insgesamt 2 mal gepfiffen werden muß.





Hier wird der Lokführer vor dem Überweg aufgefordert, 2 mal zu pfeifen und zusätzlich zu läuten. Die Bü 4- und Bü 5-Tafeln sollten in gebührendem Abstand vom Überweg entfernt aufgestellt werden, damit die Straßenteilnehmer rechtzeitig gewarnt werden.

Fotos (14): Gerd Wolff

stelle eines Vorsignals zur Kennzeichnung des Bremswegabstandes vor einem Hauptsignal oder als Hinweis auf ein Vorsignal, das nicht rechts neben oder über dem Gleis steht.

Beide Signalbilder sollten aus dem Lehmann-Sortiment herausgenommen werden. Die Kreuztafel wäre durch die Vorsignaltafel Ne 2 zu ersetzen, das alte Signal K 8 b könnte ersatzlos entfallen. 7 — 9) Läute- und Pfeiftafeln (Signal LP 1 — LP 3). Die Signalbilder der Läute- und Pfeiftafeln beauftragen den Lokführer, die Läute- und Pfeifeinrichtung seines Fahrzeugs zu beätigen. Die Pfeiftafel bedeutet, es ist das Achtungssignal Zp 1 (ein kurzer Pfiff) zu geben. Die Läutetafel besagt, es ist zu läuten. Nach den neuesten Bestimmungen gehören die Läute- und Pfeiftafeln zu den Signalen für Bahnübergänge. Ihre Bedeutung ist:

7) Signal Bü 4 (Pfeiftafel). Etwa 3 Sekunden lang pfeifen. Das Signal steht rechts vom Gleis. Vor Bahnübergängen stehen in der Regel zwei Signale, vor Bahnübergängen von Fußwegen und von Privatwegen ohne öffentlichen Verkehr steht nur ein Schild.

8) Signal Bü 5 (Läutetafel). Das Signal steht rechts vom Gleis. Das Signal kann vor Bahnübergängen ohne allgemeinen Kraftverkehr stehen. Von dem Signal ab ist zu läuten bis die Spitze des Zu-

ges den Bahnübergang überquert hat. 9) Dieses Signalbild gibt es schon seit geraumer Zeit nicht mehr. Es hieß früher Signal LP 3 (Läute- und Pfeiftafel) und bedeutete: Es ist zu läuten und das Achtungszeichen zu geben.

Triebfahrzeuge brauchen heute keine Läuteeinrichtung mehr zu haben. Analog ist das Läutesignal gestrichen und im neuen Signalbuch nicht mehr aufgeführt.

10) Signal Ne 5 (Haltetafel). Kennzeichnung des Halteplatzes der Zugschleife bei planmäßig haltenden Zügen. Das Signalbild nach dem Signalbuch ist eine hochstehende weiße Rechteckscheibe mit schwarzem Rand und schwarzem H.

Das Signal steht im allgemeinen an Bahnsteigen. Für kurze und lange Züge können mehrere Haltetafeln am Bahnsteig aufgestellt werden, dann ist unter der Tafel die Anzahl der Achsen mit x (zum Beispiel für einen Zug mit drei zweiachsigen Wagen = 6x) auf einem Zusatzschild angegeben.

11) Signal Sh 2 (Schutzhalt). Das Tageszeichen ist die rechteckige rote Scheibe. Das Nachtzeichen ist ein rotes Licht am Tageszeichen.

Das Signal wird verwendet als Wärterhaltscheibe, wenn z. B. an einem Gleis gearbeitet wird und das Gleis gesperrt werden muß oder als Brückendeckungs-

signal oder als Abschlußsignal eines Stumpfgleises, wenn auf dieses Gleis eingefahren wird; dann steht das Signal auf oder unmittelbar neben dem Prellbock.

12) Das Signalbild ist in der neuen Signalordnung nicht mehr vorhanden und hat seit 1959 keine Gültigkeit mehr. Es gehörte zu den „Kennzeichen für Züge beim Halten“ als Signal K 8 b (nach dem alten Signalbuch von 1935) und bedeutete Halt der Zugschleife bei planmäßig haltenden elektrischen Zügen mit Stromabnehmern.

Für alle Züge gilt heute die Haltetafel Ne 5.

13) — 15) sind Fahrleitungssignale.

13) Signal El 2 (Einschaltsignal). Das Signal bedeutet, daß das Triebfahrzeug nach Vorbeifahrt am Signal eingeschaltet werden darf.

14) Signal El 6 (Halt für Fahrzeuge mit gehobenen Stromabnehmern). Das Signal zeigt an, daß Fahrten darüber hinaus für Triebfahrzeuge mit Stromabnehmern verboten ist.

15) Signal El 1 (Ausschaltsignal). Das Signal bedeutet, daß ausgeschaltet werden muß und daß das Ausschalten am Signal beendet sein muß.

El 1 und El 2 stehen im allgemeinen vor bzw. hinter stromlosen Abschnitten, wo mit Schwung gefahren werden muß, oder dort, wo ein neuer Unter-



werksabschnitt beginnt und beide Abschnitte durch ein Trennstück gegeneinander getrennt sind.

El 6 steht im allgemeinen dort, wo die Fahrleitung aufhört, zum Beispiel wo ein nicht überspanntes Gleis abzweigt. Ein über dem Signal befindlicher blauer Pfeil auf weißem Grund zeigt an, nach welcher Seite das Gleis ohne Fahrleitung abzweigt.

16) Singal Ne 6 (Haltepunkttafel). Ein Haltepunkt ist zu erwarten. Das Signal kündigt Haltepunkte oder Haltestellen an, die infolge der örtlichen Verhältnisse schwer zu erkennen sind (wenn der Haltepunkt unmittelbar hinter einer Kurve oder einem Gebüsch oder einer Mauer etc. liegt).

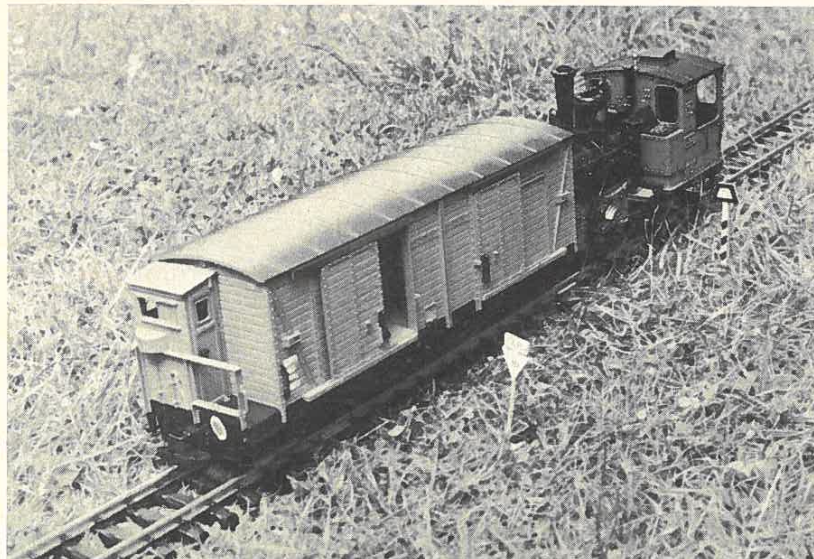
17) In der Straßenverkehrsordnung (StVO in der Fassung v. 29.3.56) sind unter den Verkehrszeichen auch die Kennzeichen für Bahnübergänge angegeben. Hier finden wir neben den Andreaskreuzen die dreieckigen Warnzeichen und die Bakenmerktafeln, die rechts und links neben der Straße aufzustellen sind. Die dreieckigen Warnzeichen (auf weißem Feld mit rotem Rand sind für unbeschränkte Bahnübergänge eine schwarze Lok und für beschränkte Bahnübergänge eine schwarze Schranke dargestellt) sind auf den Baken angebracht, die etwa 240 m vor dem Bahnübergang stehen und 3 rote schräge Streifen auf weißem schwarzumrandeten Feld tragen. In einer Entfernung von etwa 160 m und 80 m vor dem Bahnübergang stehen beidseitig der Straße Baken mit 2 bzw. 1 roten Schrägstrich.

Die Baken mit 3 roten Schrägstrichen und der Warntafel sind im Lehmann-Sortiment angeboten, es fehlen jedoch die Baken mit 2 und 1 roten Schrägstrich, die ja auch aufgestellt werden müssen.

**Ordnungsgemäß ist unser Zug an der Haltetafel Ne 5 zum Halten gekommen und nicht so forsch gefahren, daß der erste Wagen bereits nicht mehr am Bahnsteig steht.**

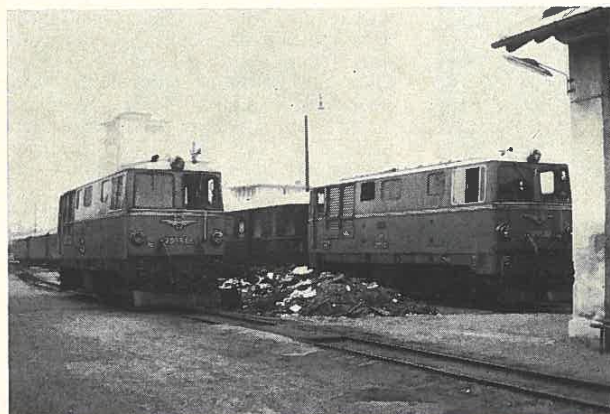
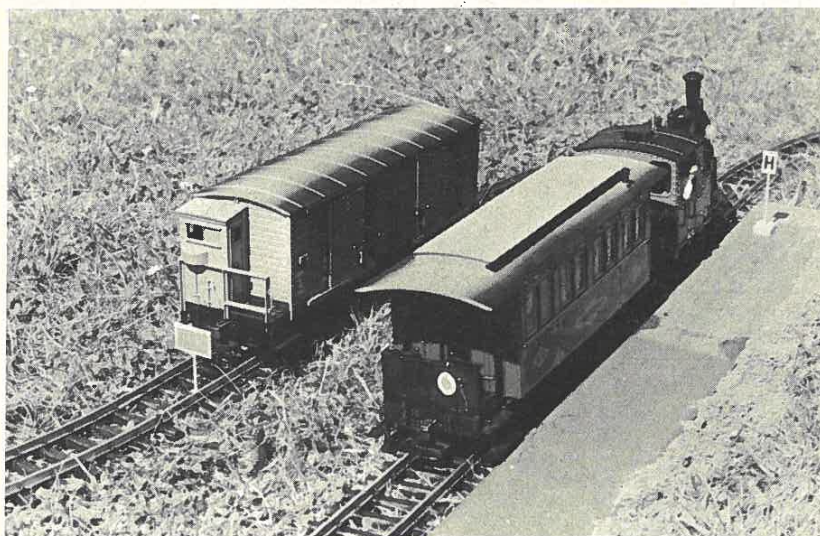
**Der links stehende Wagen in einem Nebengleis, in das eingefahren wird oder in das eine Rangierabteilung einfahren soll, ist durch eine Sh 2-Tafel gesichert.**

**Es ist selbstverständlich, daß unsere Lehmann-Züge ein Schlußsignal führen, hier das vereinfachte Schlußsignal Zg 4.**



**Besser wäre, die Lf 4-Tafel trüge die Kennziffer 1, dann hieße das, daß der Lokführer eine ständige Langsamfahrstelle von 10 km/h erwarten muß, nämlich einen Überweg, vor dem er Läuten und Pfeifen muß — das sagen die Signale Bü 4 und Bü 5.**

**Außerdem steht hier noch die Trapeztafel Ne 1, die die Stelle kennzeichnet, wo bestimmte Züge vor einer Betriebsstelle zu halten haben. Ob unser Zug hier halten muß, findet er im Buchfahrplan bzw. in der Streckenliste.**



#### Ein Betriebswerk voller 2095er

Auch auf der Strecke Bregenz-Bezaun (Bregenzerwaldbahn) setzen die Österreichischen Bundesbahnen die Schmalspurdiesellok 2095 ein. Am 28. 6. 73 gaben sich hier vor dem Bw Bregenz-Vorkloster 2095.06 und 2095.07 ein Stell-dichein.

Im Großbetrieb wird ja nicht nur eine Lokomotive von jeder Type beschafft, sondern die Verwaltungen bemühen sich, mit möglichst wenigen Typen in größeren Stückzahlen einen rationellen Maschinendienst zu betreiben. Wir sollten das einmal bei der Anschaffung einer Modelleisenbahn bedenken.

Die 2095 der ÖBB ist im LGB-Sortiment ein hervorragender Verkaufschlager geworden.

W. Z.

Foto: Dieter Höltge



# Eine Viehverladerampe für die LGB

Von Otto O. Kurbjuweit

Unsere Leser erinnern sich sicher noch an unsere Empfehlung aus dem vorigen Heft: Wir wollten möglichst viele klar bestimmte Kunden für unseren Güterverkehr schaffen, damit sinnvolle Wagenläufe zustande kommen. Wir wollen in den nächsten Heften mehrere Möglichkeiten zeigen, wie diese Bahnkunden in der Praxis aussehen können und machen heute mit einer Viehverladerampe den Anfang.



Die Viehverladeanlage im Bahnhof Uchte der „Tilsburger Kreisbahn“ aus der Vogelschau. Friedlich liegt der Bahnhof in der Morgensonne. Von ferne hört man schon den Pfiff der Lokomotive, die mit ihrem Güterzug gleich einen Viehwagen zustellen wird, um die Schweinerei abzufahren.

Fotos (5): Otto O. Kurbjuweit

Wer die Neben- und Kleinbahnen der norddeutschen Viehzuchtgebiete bereist hat, der wird die mannigfaltigen Ausführungen solcher Einrichtungen kennen: Gemauert oder aus Holz, manchmal sogar aus alten Schienen und Gasrohr zusammengeschweißt. Unserem Bauplan liegt kein bestimmtes Vorbild zugrunde, vielmehr standen mehrere solcher Verladeanlagen, z. B. bei der Mindener Kreisbahn und bei der Kleinbahn Hoya—Syke—Asendorf, Pate und wurden von uns in ein typisches und praktisches Modell eingearbeitet.

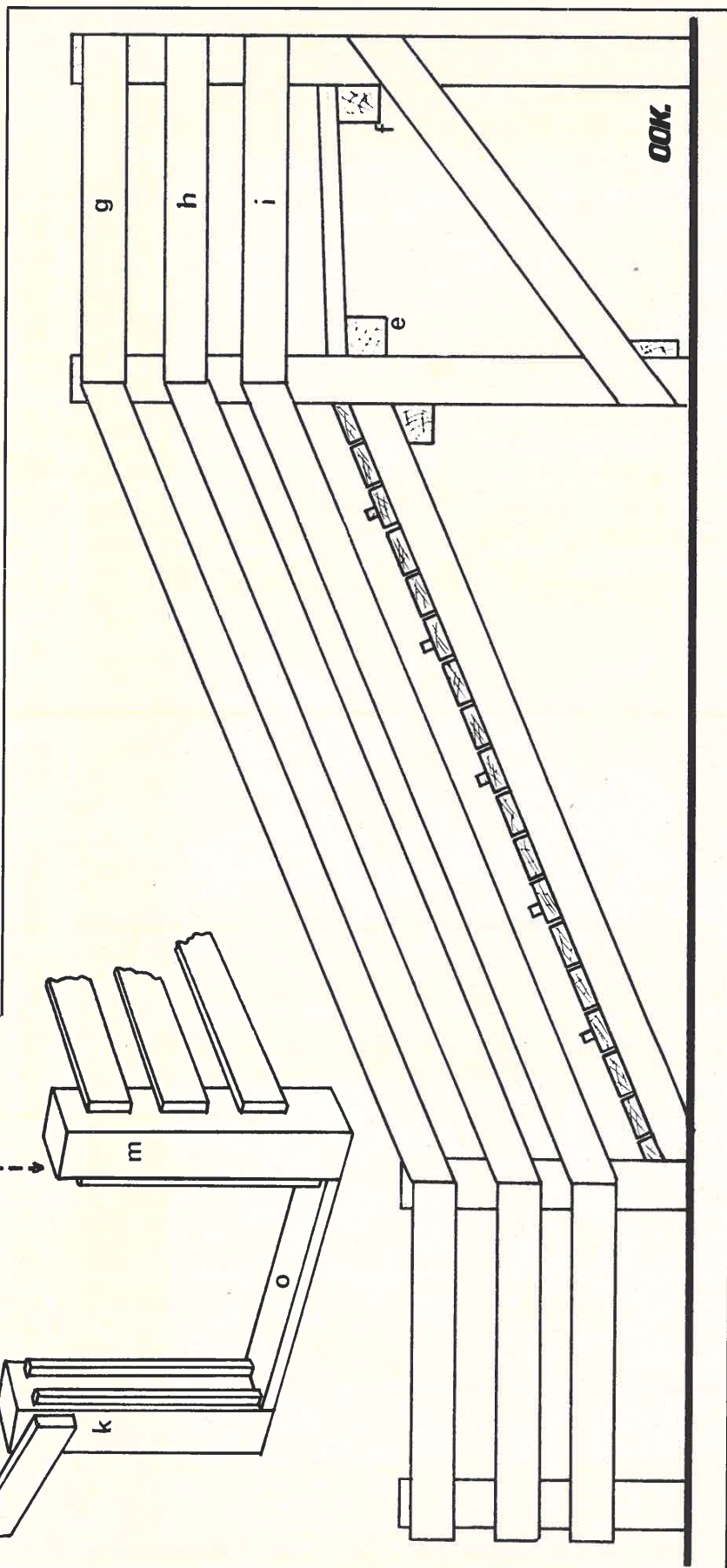
Wir haben eine hölzerne Rampe gewählt, weil entsprechendes Leistenmaterial überall in Bastelgeschäften für Flugmodellbau zu haben ist, und weil auch der relativ ungeübte Bastler mit diesem Werkstoff zurecht kommen wird. Es werden benötigt: 4 m Fichtenleiste 3 x 7 mm, 60 cm dito 8 x 8 mm und 60 cm 6 x 6 mm sowie 14 Streichhölzer. Gesamtkostenpunkt ca. 2,50 bis 3,00 DM. An Werkzeug sollte lediglich eine Laubsäge oder Feinsäge und eine kleine Feile, z. B. Schlüsselfeile, vorhanden sein. Dann brauchen wir nur noch eine Tube UHU-hart, und schon geht's los! Zunächst werden aus der 8 x 8-Leiste die vier Pfosten a — d (Maße aus der Bauzeichnung entnehmen!) des hohen Podestes zugeschnitten und die Sägekanten sauber befeilt. Letzteres gilt dann für alle künftigen Schnitte auch. Die Höhen sind so ausgelegt, daß die Bohlen des Podestes genau auf FO (= Fußbodenoberkante) eines LGB-Güterwagens liegen, wenn man die Rampe neben ein LGB-Gleis stellt.

Die Bohlen e und f schneiden wir aus der 6 x 6-Leiste 60 mm lang zu. Zum winkeltreuen Zusammenfügen zeichnen wir auf ein Blatt Papier zwei parallele Linien in 60 mm Abstand und kleben die Teile a und b mit etwas Klebstoff darauf. Dann wird die Lage des Trägers e markiert und dieser sorgfältig mit UHU-hart aufgeklebt. Dabei unbedingt die auf der Tube empfohlene „gründliche“ Klebweise anwenden, also beide Teile einstreichen, trocknen lassen, ein Teil erneut einstreichen und dann kleben! Das gleiche passiert dann mit den Teilen c, d und f sinngemäß. Jedoch unterschiedliche Höhe von e und f beachten!

Nach dem Aushärten der Klebungen werden die beiden Pfostenpaare mittels der jeweils drei Bretter g, h und i verbunden sowie durch die acht Fußbodenbretter aus 3 x 7-Leisten (siehe Draufsicht). Um diesen Podest verwindungsfest zu machen, sind Diagonalver-

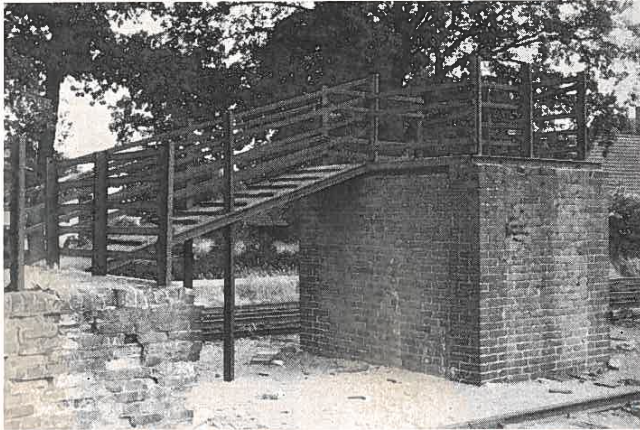


strebungen nötig, die an allen vier Seiten angeklebt werden müssen. Man sieht das am besten auf den Fotos. Anschließend stellen wir die Rampe her, d.h. die schiefe Ebene, auf der die Tiere nach oben getrieben werden. Über die 6 x 6-Träger und die Diagonalverstrebung gleicher Stärke werden die Fußbodenbretter wieder aus 3 x 7-Material geklebt, auf die dann noch geköppte Streichhölzer als Rutschsicherung kommen. Zum winkligen Verkleben sollte man, wie oben beschrieben, wieder eine Hilfszeichnung verwenden, auf die die 6 x 6-Balken leicht aufgeklebt werden. Beim Zuschneiden der letzten darf man die Längenmaße keinesfalls aus der Draufsicht, sondern muß sie aus der Seitenansicht entnehmen. An der Außenseite von a und b wird aus 6 x 6-Leiste eine Auflegebohle für die Rampe geklebt. Die Bohle muß mit der Feile entsprechend der Neigung der Rampe angeschrägt werden, um eine sichere Verklebung zu gewährleisten. Jetzt kann die Rampe angeklebt und anschließend auch die kurzen Pfosten k und l angesetzt werden. Die Lage der schrägen Bretter zu beiden Seiten der Rampe ergibt sich dann sozusagen von alleine. Der Einbau der Pfosten m und n sowie der zugehörigen Seitenbretter ist aus den Zeichnungen ersichtlich. Will man das Tor zwischen den Pfosten k und m nicht nur als Attrappe ausbilden, sondern zum Beispiel einsteckbar machen, so muß zwischen k und m unbedingt die Schwellenbohle o eingesetzt werden, damit die Sache Halt hat. Die Konstruktion eines Einstecktores geht aus der Detailskizze hervor. Wenn man Kinder hat, sollte man das Tor auf jeden Fall zum Öffnen ausführen. Damit ist die eigentliche Verladerrampe auch schon fertig. Ob und wie man noch einen Pferch anbaut, in dem die Tiere bis zur Verladung eingesperrt sind, sei jedem selbst überlassen. Wer sich an unsere Lösung anlehnen will, halte sich an die Fotos. Nötig ist der Pferch aber nicht unbedingt, denn oft werden die Tiere direkt vom Fuhrwerk in die Waggons verladen.

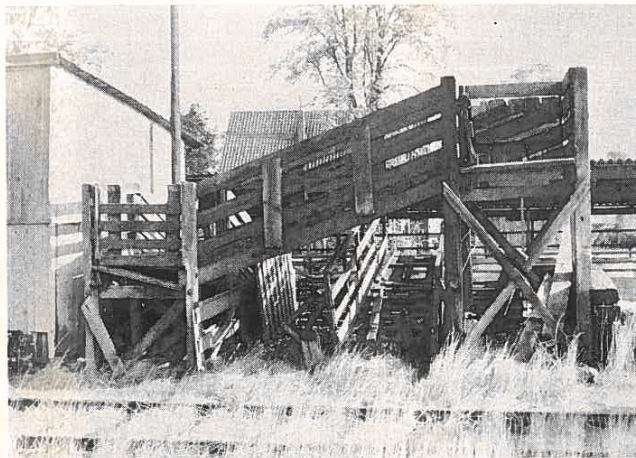


Zeichnungen: Otto O. Kurbjuweit

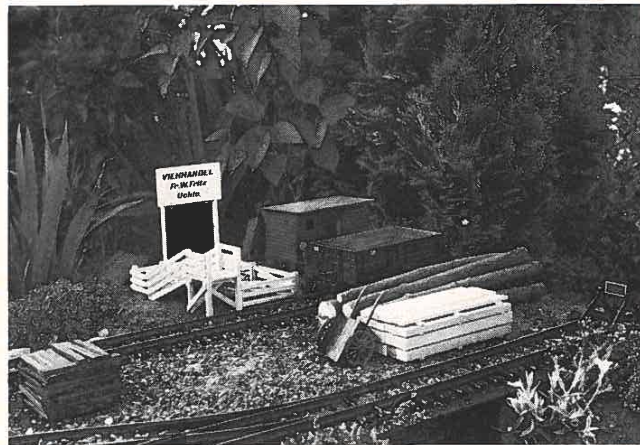




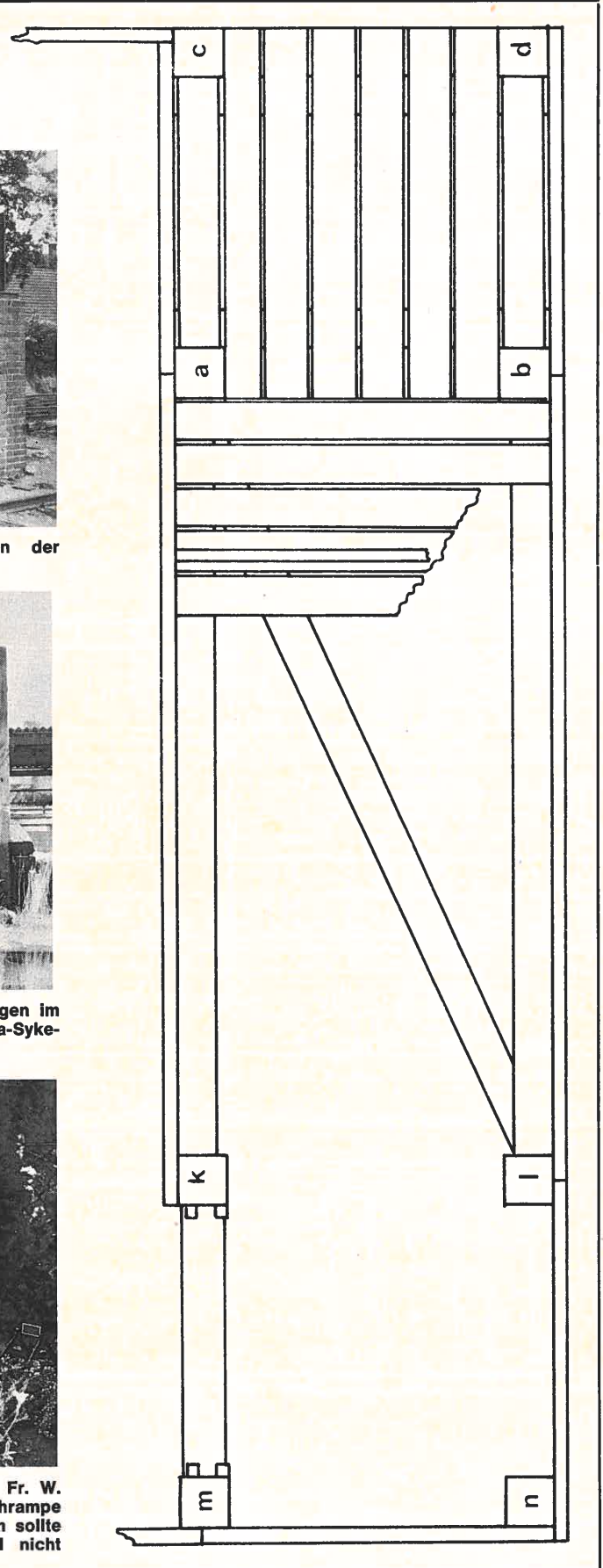
Eine gemauerte Viehrampe im Bahnhof Kutenhausen der Mindener Kreisbahn.



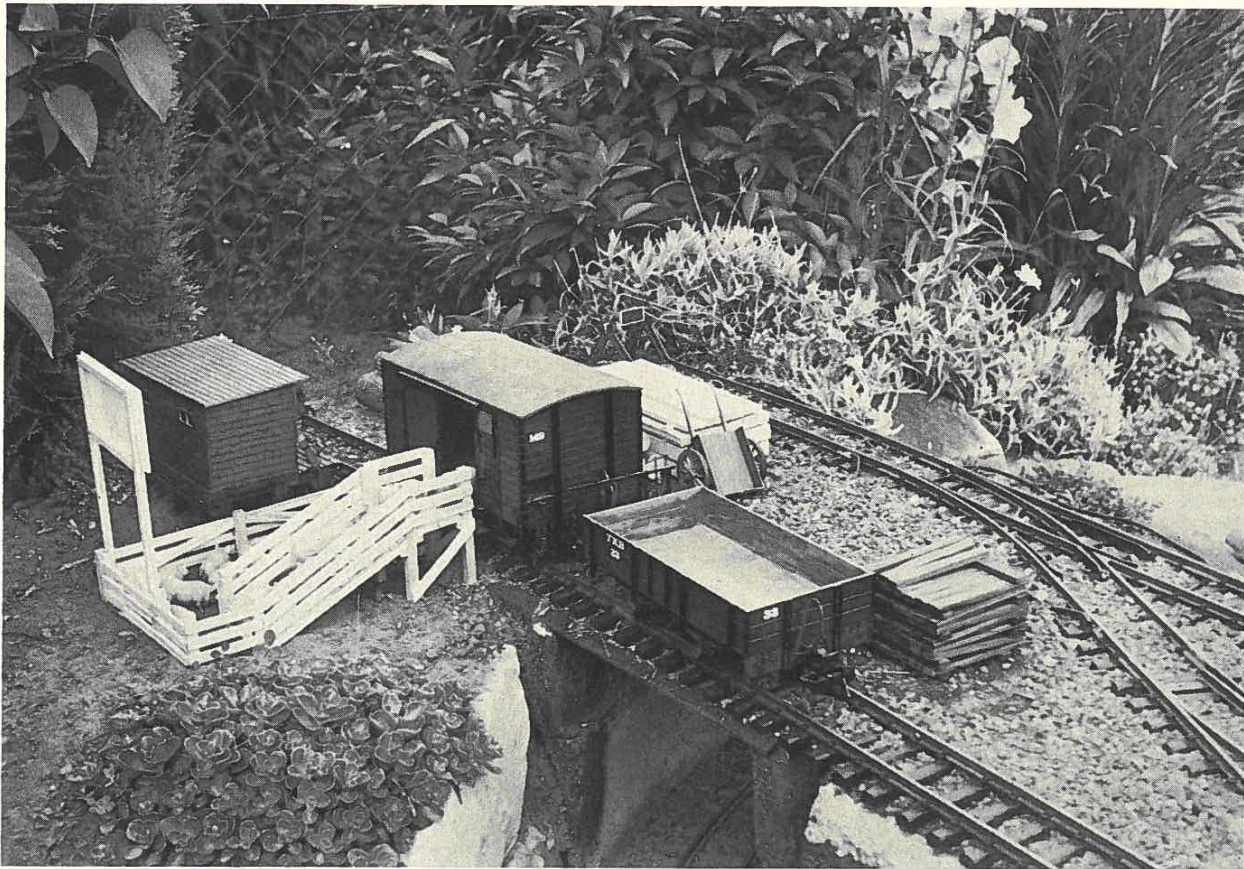
Eine hölzerne Viehrampe für doppelstöckige Verschlagwagen im Bahnhof Bruchhausen-Ost der ehemaligen Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf.



Der Güterbahnhof der Tilsburger Kreisbahn. Viehhändler Fr. W. Fritz hat einen kleinen Schuppen und eine stabile Viehrampe errichtet. Diverses Holz wird außerdem gelagert, vor allem sollte aber der stielchte Schmalspurrellbock rechts im Bild nicht übersehen werden.







Otto O. Kurbjuweit hat auf seiner „Tilsburger Kreisbahn“ seinen Bauplan von einer Viehrampe in die Wirklichkeit umgesetzt. In der Tat ist sie ein vorzügliches Zubehör für einen ländlichen Endbahnhof und trägt entscheidend zur Schmalspuratmosphäre bei. Beachtenswert die vorbildliche Beschriftung der Güterwagen nach dem „bahneigenen Nummernschema.“ Ein wirklich gelungenes Motiv!

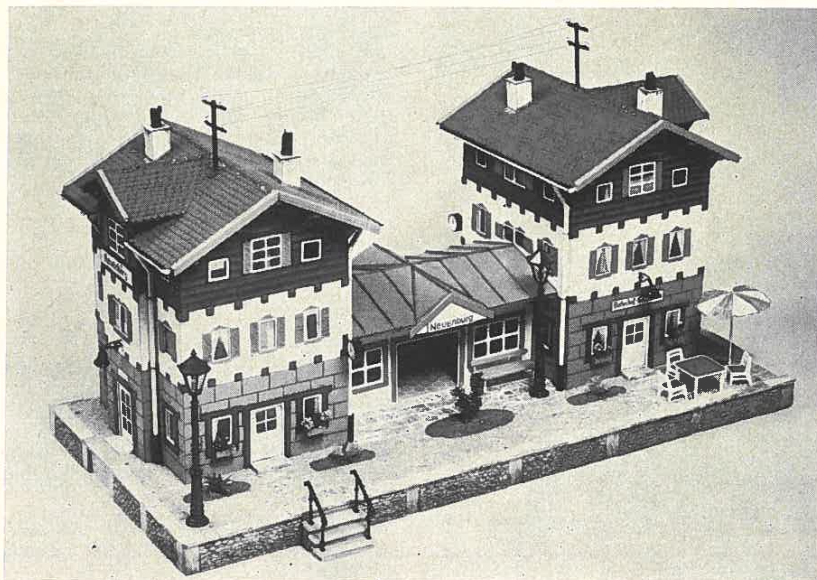
Ebenso freibleibend ist das Anbringen eines Firmenschildes, das aber nicht unwesentlich zu einem guten Gesamteindruck des Modells beiträgt. Die Beschriftung wurde bei unserem Modell aus Letraset-Aufreibebuchstaben hergestellt. Der Firmenname ist freilich erfunden.

Als Tiere bieten sich natürlich vor allem

Schweine an, die in deutschen Sortimenten und bei Britains (von Apex-Spielwaren) im richtigen Maßstab zur LGB zu haben sind.

Nun können die Viehwaggons kommen. Der 4029 und der 4030, aber natürlich auch der vierachsige 4063 von Lehmann sind bestens geeignet. Man kann den „beladenen“ Wagen nach ein paar Run-

den wieder als Leerwagen an der Viehrampe aufstellen, oder aber auch einem richtigen Ziel zuführen. Einen Schlachthof braucht man dazu nicht gleich zu bauen. Es würde genügen, auf einem anderen Bahnhof eine bestimmte Stelle zu markieren, wo die Wagen für den Stadt. Schlachthof bereitzustellen sind.



**Bahnhof Neuenburg**

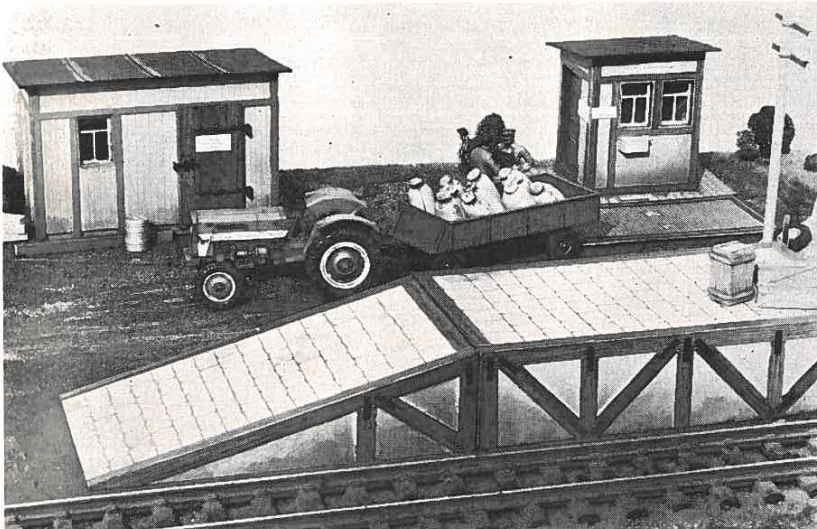
Eine Kiste traf neulich im LGB-Werk in Nürnberg ein und wir staunten nicht schlecht, als sich deren Inhalt als ein prachtvolles Bahnhofsgebäude entpuppte. Herr Braun aus München hat hier ein wirklich großartiges Stationsgebäude für seine LGB geschaffen, wobei er süddeutsche Stilmomente verwendet hat. Bei sorgfältiger Betrachtung der Aufnahme, die die Straßenseite des Gebäudes zeigt, kann man eine Fülle von Details entdecken.



Jetzt für die LGB:

# Cartfix- Schnellbausätze von Preiser

Die tägliche eingehende Korrespondenz von unseren Lesern beinhaltet immer wieder die Frage nach geeignetem Zubehör für die LGB. Es ist ganz klar, daß zu einer Eisenbahn nicht nur Schienen und Züge, sondern auch Menschen, Tiere, Gebäude und Bäume gehören. Heute können wir unseren Lesern nun die gute Nachricht bringen, daß die Firma Preiser mit ihren neuen Schnellbausätzen endgültig die Produktion aufgenommen hat.



Preiser Schnellbausatz cartfix 1 : 22,5 war die große Überraschung auf dem Zubehörsektor für unsere Großbahn. Die Gebäude dieser Bausatzserie bestehen aus einer fein bedruckten und sehr widerstandsfähigen Pappe. Die Bausätze enthalten sämtliche für den Bau eines Modells benötigten Teile einschließlich Eckversteifungen, so daß nur noch Schere und Messer sowie ein handelsüblicher Papierkleber benötigt werden.

Firmenchef Horst Preiser ist allen Modelleisenbahnern schon seit Jahren als der Schöpfer ebenso schöner wie einfallsreicher Dioramen bekannt. Selbst die kleinen Szenen, die er hier um die neuen Cartfix-Bausätze erstellt hat, enthalten soviel Anregungen für den Bau einer Anlage, daß man sich minutenlang in jede Aufnahme vertiefen kann, um jede Einzelheit zu genießen.

Die Bausätze sind für den Innenbetrieb bestimmt, für Gartenanlagen stehen nach wie vor die aus einem geschäumten Kunststoff hergestellten Bausätze des Preiser-Sortiments zur Verfügung.

Eines werden die neuen Cartfix-Bausätze jedoch mit Sicherheit aufweisen: Sie sind ausgesprochen preisgünstig! Wir sind sicher, daß wohl jeder LGB-Freund einmal einen Versuch machen wird, um dann festzustellen, daß an einem solchen Kartonbausatz doch etwas dran ist. In England und Amerika werden die schönsten Bauten in diesem Material angeboten.

Die Preiser Cartfix-Bausätze sind bei Erscheinen dieses Heftes im Fachhandel erhältlich. Auch mit den angekündigten Figuren geht es nun weiter. Noch in diesem Jahre erscheinen „der Dicke am Güterschuppen“ sowie zwei normale Reisende.

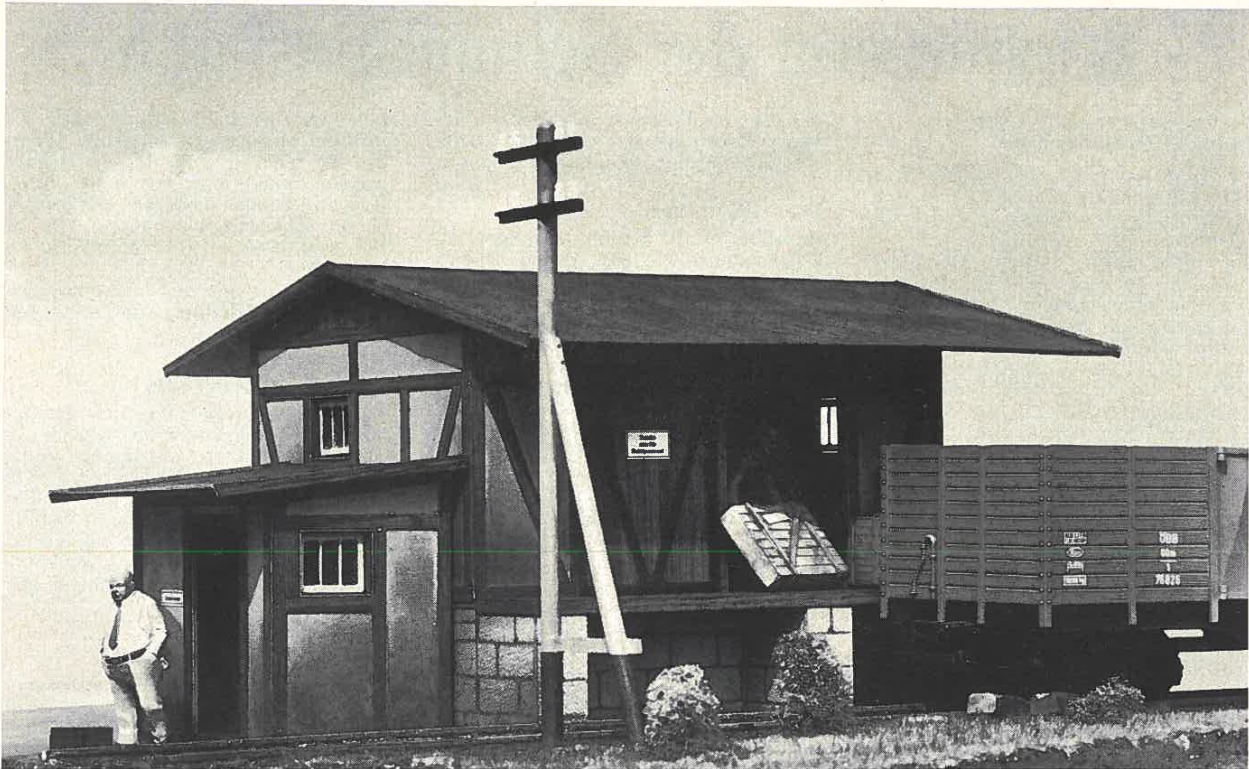
Bausatz 5607 enthält die Freiladerampe und das Waagenhäuschen. Kisten und Säcke sind (neben Baumstämmen) schon im vergangenen Jahr bei Preiser erschienen. Die Atmosphäre einer ländlichen Ladestraße ist doch wirklich gut getroffen.

Dieses Foto zeigt den Kiosk und eine Bank aus dem Bausatz 5602 „Kiosk, Toilette“.



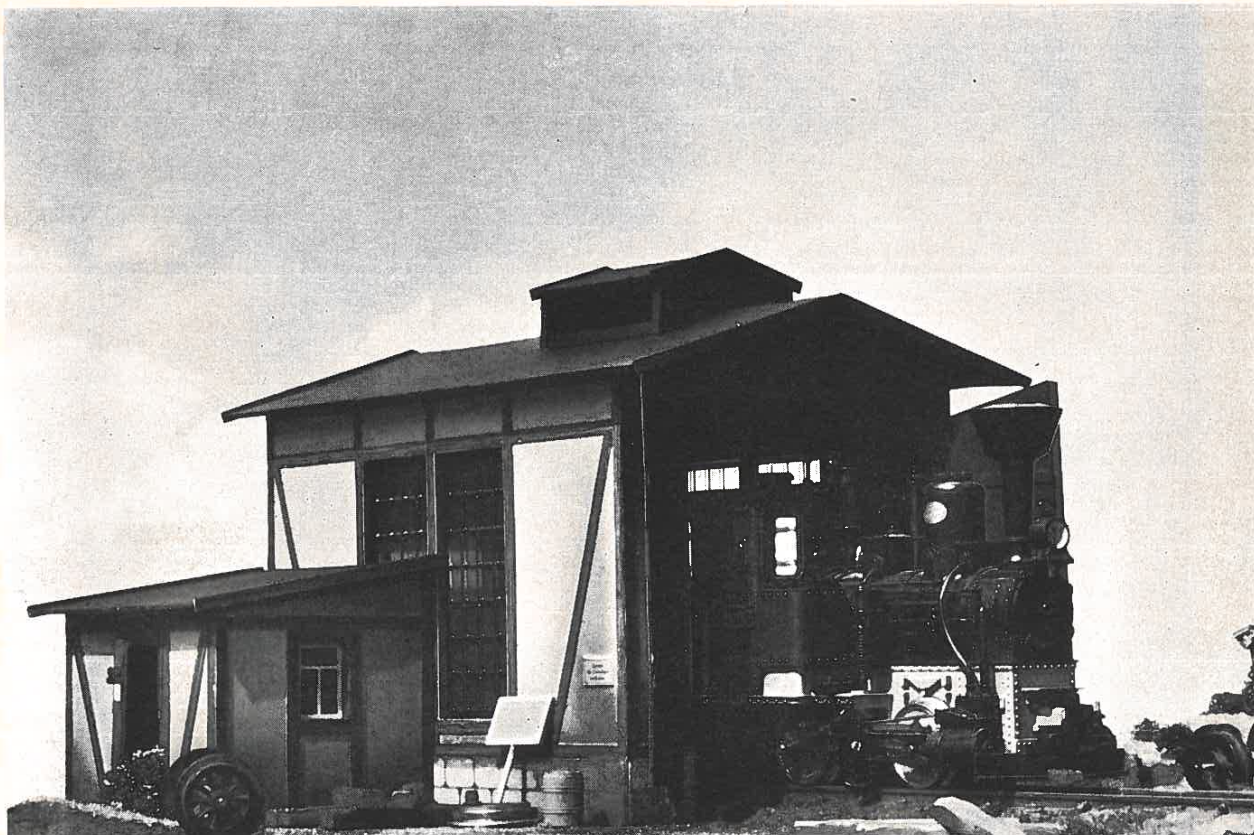


**Reger Betrieb im Bahnhof Jenhofen (5600). Leider sind noch nicht alle Personen lieferbar, wohl aber der herrliche kleine Bahnhof. Die Idee mit den Blumen in der alten Tonne ist doch wirklich astrein. Der Güterbodenchef schaut zum Schuppdach hinauf und ist befriedigt über dessen gutes Aussehen, obwohl es nur bedruckter Karton ist.**



**„Der Dicke“ hat soeben im Dienstraum von Güterschuppen 5606 seinen Frachtbrief ausgefüllt und schon wird seine Kiste verladen. Wir wollen hoffen, daß das schöne Wetter bleibt, wenn der Güterbodenchef den ganzen Kram in einen offenen Güterwagen ladet. Aber sicher steht der da nur so herum, und der nächste Zug setzt noch einen gedeckten Wagen an den Schuppen.**





Der Lokschuppen, den es schon in der Ausführung aus Kunststoff gibt, erscheint nun als Nr. 5603 auch in der Cartfix-Schnellbauweise. Kein Mensch sieht, daß dies Karton ist. Radachsen, Schwellen, ein Blechgebäude, Schilder und die offenstehende Werkstatttür bilden den richtigen Rahmen für die langsam vor sich hinschmauchelnde Lokomotive. Preiser-Werkfotos (5)

## Bücher von der Schmalspurbahn

### Deutsche Klein- und Privatbahnen Teil 3: Nordrhein-Westfalen

Von Gerd Wolff. 326 Seiten, 509 Fotos, 54 Streckenskizzen, DM 55.00. Verlag Wolfgang Zeunert, 317 Gifhorn, Hauptstraße 43.

Der dritte Band dieses „Kleinbahn-Lexikons“ behandelt alle privaten normal- und schmalspurigen Eisenbahnen, die im Bereich des heutigen Bundeslandes Nordrhein-Westfalen bestanden haben und zum Teil heute noch verkehren. Kleine, längst vergessene Schmalspurbahnen, wie zum Beispiel die westfälische Wallückebahn stehen neben ausgesprochenen Großbetrieben, wie wir sie in Form der Köln-Bonner Eisenbahnen finden. Alle Bahnen werden mit einem Abriss ihrer Geschichte, einer Streckenbeschreibung, ihren Beförderungsleistungen, einer vollständigen Triebfahrzeugliste, vor allem aber mit vielen Fotos vorgestellt. Viele der Aufnahmen haben heute schon unschätzbaren historischen Wert. Den LGB-Freund werden vor allem die Beschreibungen der vielen Schmalspurbahnen reizen, die in Nordrhein-Westfalen zahlreich vorhanden waren, und die zum Teil umfangreiche Streckennetze besaßen (z. B. die Rhein-Sieg Eisenbahn) und zum Teil sogar elektrifiziert waren (Iserlohrner Kreisbahn). Gerd Wolff hat hier ein Werk geschaf-

fen, das zweifellos zu den bedeutendsten Arbeiten auf dem Gebiet der Klein- und Schmalspurbahn-Literatur gehört.

G. K.

### Die Wallücke-Bahn

Ein Reprint. 40 Seiten, 20 Fotos, 13 Zeichnungen, DM 9,20 Verlag Uhle & Kleimann, Lübbecke.

Die ersten 24 Seiten dieses Heftes sind der Nachdruck einer Broschüre, die gewissermaßen als Prospekt eine Information für an der Bahn interessierte Kreise anlässlich deren Eröffnung im Jahre 1897 von der Georgsmarienhütte, dem Erbauer der Bahn, veröffentlicht wurde. Dann folgen zwei Seiten Text und Tabellen sowie einige Fotos aus der Geschichte dieser kleinen Bahn, die nach wechselhaftem Schicksal schließlich 1937 stillgelegt wurde.

W. Z.

### Kalender 1975

Für den Schmalspurfreund gibt es drei schöne Kalender für das kommende Jahr 1975.

Der club 760 (A-8850 Murau, Postfach 47) hat einen großen Kalender im Format 41 x 30 cm unter dem Titel

### Österreichischer Schmalspur-Kalender 1975

herausgebracht. Der Titel ist nicht ganz korrekt, denn es werden praktisch nur aus dem Bereich der Steiermärkischen

Landesbahnen Bilder gezeigt, aber was geboten wird, ist wirklich große Klasse. Die Baureihe U, zum Teil in Doppeltraktion findet man auf vielen Abbildungen neben anderen österreichischen Schmalspurlokomotiven. Die Bilder sind groß und brillant. Eine Augenweide!

Der Reinerlös aus dem Kalender dient der weiteren Erhaltung von Fahrzeugen der 760-mm-Spur.

### Deutscher Kleinbahn-Kalender 1975

ist der Titel eines Kalenders, den der für seine Publikationen über Privat- und Schmalspurbahnen bekannte Verlag Wolfgang Zeunert (317 Gifhorn, Hauptstraße 43) herausgebracht hat. Im Format 30 x 21 cm werden viele normal- und schmalspurige Kleinbahnszenen geboten, die sich jeder LGB-Freund als Wandschmuck in sein Zimmer hängen sollte.

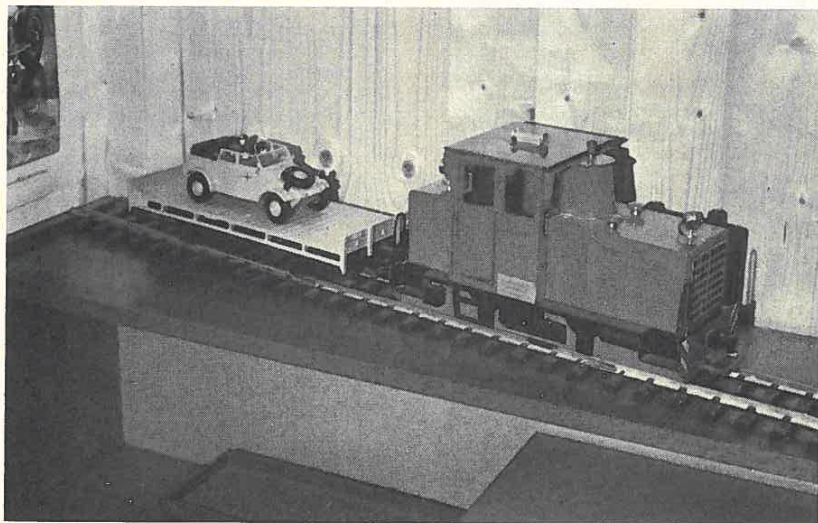
### Deutscher Straßenbahn-Kalender 1975

Ebenfalls im Verlag Wolfgang Zeunert erscheint zum ersten Male ein Straßenbahn-Kalender. Normal- und schmalspurige Straßenbahnen älterer und neuerer Bauart finden sich (ebenfalls im Format 30 x 21 cm) zu einer bunten Bilderschau für alle Tramfreunde. Die Fotos sind hervorragend.

G.K.

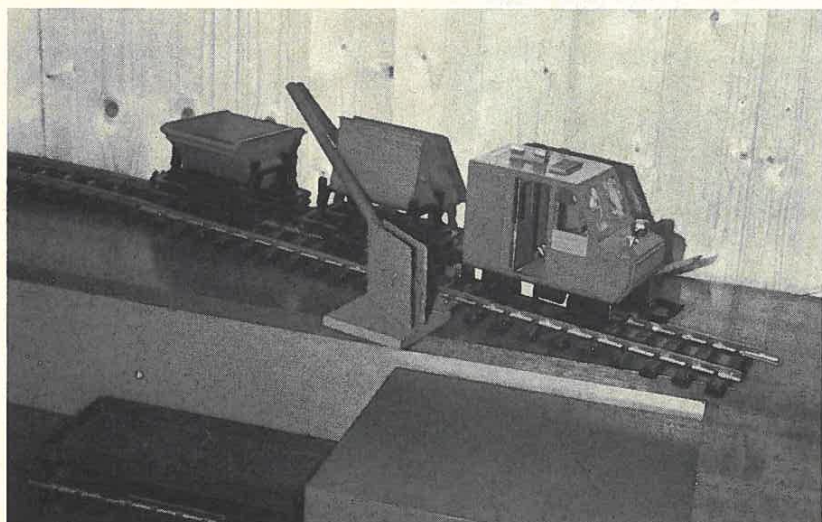
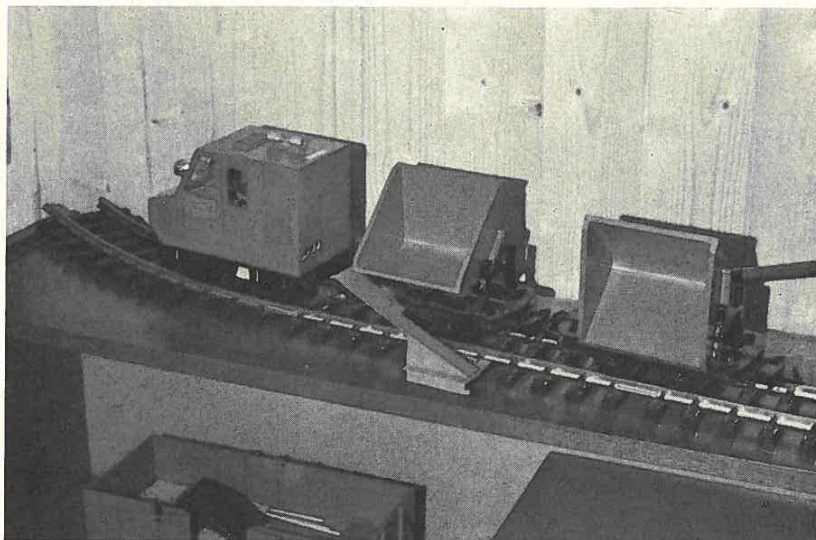


# Anlagen unserer Leser



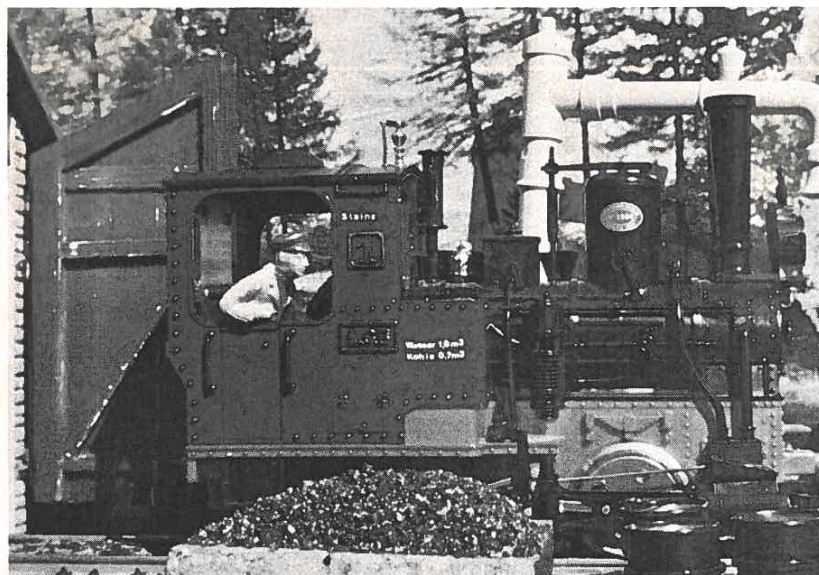
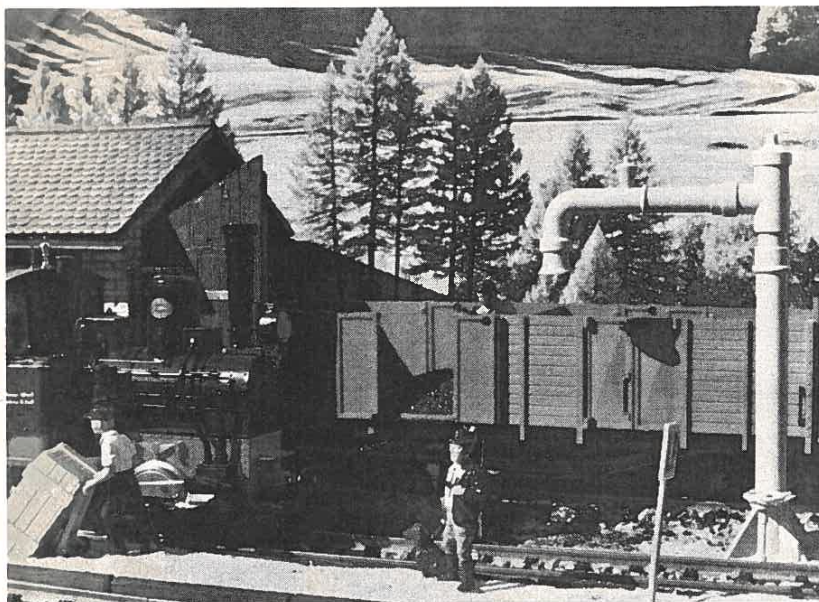
Anlage Rautenstrauch

Herr Malte Rautenstrauch hat drei interessante Konstruktionen für seine LGB geschaffen. Die große Diesellok entstand ganz aus Messing. Der VW-Kübelwagen auf dem Flachwagen wurde aus einem japanischen Bausatz gebastelt. Die Draisine entstand in Plastikbauweise. Ähnliche Fahrzeuge wurden seinerzeit von der ehemaligen deutschen Wehrmacht für die Heeresfeldbahn beschafft und fanden sich nach dem Krieg auf den norddeutschen Inselbahnen wieder, u. a. fährt heute noch ein Fahrzeug auf Wangerooge als Dienstwagen. Die beiden Bilder von der Draisine zeigen aber nebenbei noch eine selbst konstruierte Entladeeinrichtung von Kipploren. Beim Passieren eines Teiles werden die Kübel der Loren gekippt und beim Vorbeifahren des anderen Teiles wieder aufgerichtet.



Fotos (3): Malte Rautenstrauch





### Anlage Dr. Köberlein

Herr Dr. Köberlein hat auf seiner LGB-Anlage ein Bahnbetriebswerk (Bw) geschaffen, das in seinem Detailreichtum wohl als großes Latinum der Anlagen-gestaltung bezeichnet werden kann. Kohlenbansen, schwarz gestrichene Fässer, die mit „einem Stück Holz“ festgestellten Tore des Preiser-Lokschuppens, überall liegt ein bißchen was 'rum, die Bahnsteigkanten sind mit alten Schwellen begrenzt, des Jägers Hund guckt lüstern auf die Hosenbeine vom Güterbodenchef, und eigentlich könnte nur der etwas zu weiße Wasserkran ein bißchen dunkle Verwitterung gebrauchen. Dargebracht wurde dies alles in groß-formatigen Farb Bildern und wir bedauern es sehr, daß wir hier die ganze Farbigkeit der Szene nicht im Druck wiedergeben können.

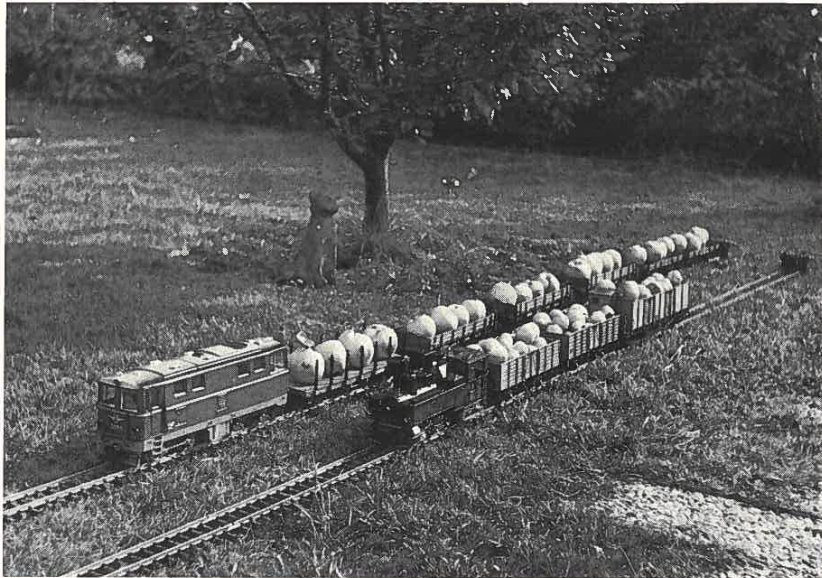
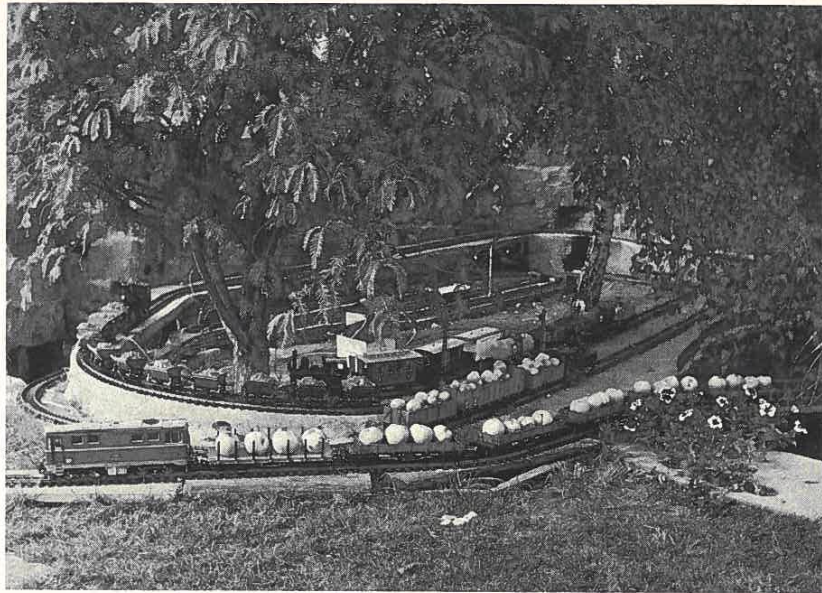
Fotos (3): Dr. Köberlein



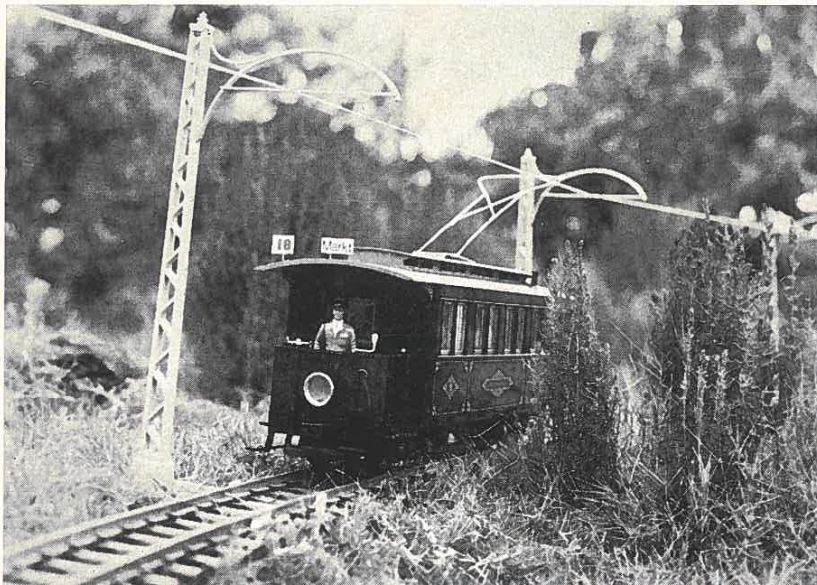
### Anlage Werber

In einem 250 qm großen Garten betreibt Herr Helmut Werber eine Gartenbahnanlage, die einen richtigen Teich, Gefällstrecken und diverse Sandsteinmauern umfaßt. Verlegt sind etwa 90 m Schienen und 15 Weichen. Im Einsatz sind 6 Lok und 32 Wagen. Ein weiterer Ausbau der Anlage ist geplant.

In der Erntezeit war schon immer Hochbetrieb auf allen Schmalspurbahnen, und auch die LGB von Herrn Werber hat in diesem Herbst wieder große Transportaufgaben bei der Apfelernte zu vollbringen. Das gesamte Rollmaterial ist im Einsatz, zusätzlich muß noch der normale Verkehr bewältigt werden.



Fotos (2): Helmut Werber



### Niederländische Trambahn

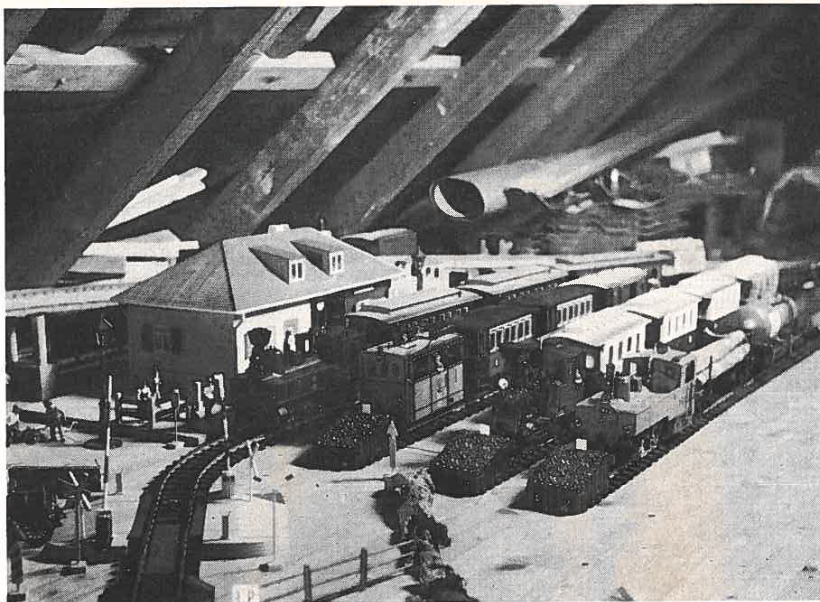
Lieutenant Colonel N. J. Beek in Johannesburg (Südafrika) wurde durch unseren vierachsigen Personenwagen 3060 angeregt, daraus eine Überland-Straßenbahn zu bauen, wie sie in den Niederlanden früher auf großen Netzen quer über das Land verkehrten. Wir geben zu, diese Supertram ist eine Schau! Kurbel, Handbremse, Liniennummer und Zielschild, der große Stirnscheinwerfer und „der Mann an der Kurbel“, alles stimmt an diesem vierachsigen free-lance-Straßenbahnfahrzeug.

Foto: N. J. Beek

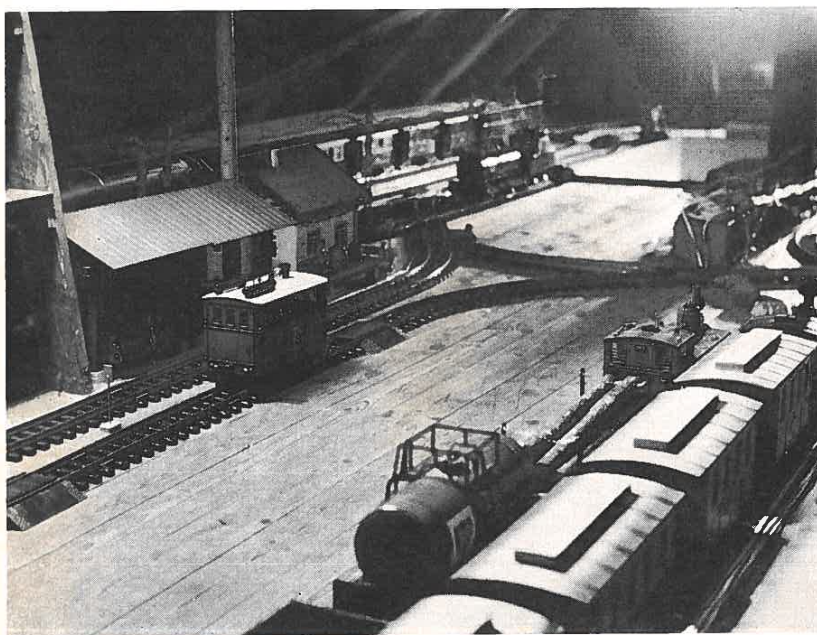


### Anlage Neumann

Herr Horst-Jürgen Neumann hat einen ganzen Dachboden für seine LGB zur Verfügung. Die große Anlage hat ca. 80 m Gleislänge, auf der 15 Lok und 65 Wagen betrieben werden. Zwei Züge können unabhängig voneinander fahren, zusätzlich kann eine Ellok auf einer kurzen elektrifizierten Strecke rangieren. Die Überspannung weiterer Streckenteile mit Fahrdrabt ist vorgesehen. Weichen und Signale an wichtigen oder schwer erreichbaren Stellen werden elektromagnetisch betätigt. Güterbahnhof und Abstellgleise sind abschaltbar. Die weiteren Arbeiten dienen der Ausgestaltung des bisher aufgebauten Gleisnetzes.



Fotos (2): Horst-Jürgen Neumann



### Anlage Reck

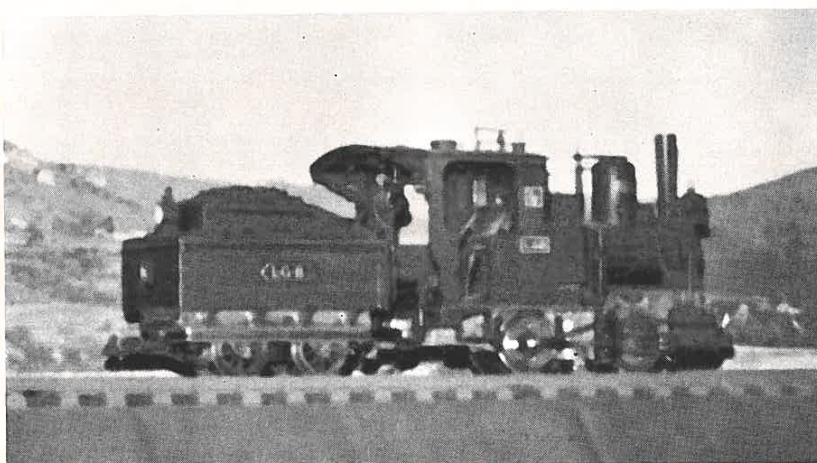
Herr Herbert Reck besitzt bereits eine Schlepptenderlock. Hier sein Herstellungsrezept:

1) Die Lokomotive: Man nehme eine LGB-Lok Nr. 2010 und demontiere das Führerhaus und die damit verbundenen Teile und elektrischen Installationen. Dann säge man die Rückwand des Führerhauses heraus und verlängere das Dach nach hinten mit einem Stück Flachdach des geschlossenen Güterwagens Nr. 3040 mittels zwei Verstärkungsstäbchen aus Messing mit Schrauben und Muttern und Klebstoff. An der Führerhausdecke installiere man eine Beleuchtung, die unabhängig von der Fahrtrichtung brennt.

2) Der Schlepptender: Man nehme das Fahrgestell einer Kipplore Nr. 4043 und baue den Kohlenkasten-Aufbau mittels drei Millimeter dickem Karton und Klebstoff. Die Details ergänze man mit Draht und Schrauben. Man verkürze die Kupplung zur Lok hin und montiere hinten, in der oberen Mitte des Tenders die Schlußlaterne, die vorher an der Lokrückwand montiert war. Selbstverständlich verdrahte man diese mit automatischem Lichtwechsel bei Fahrtrichtung. Die elektrische Verbindung zum Lok-Tender führe man mittels Steckverbindungen aus, damit ein Abhängen des Tenders möglich ist.

3) Letzter Schliff für die neue Lok. Zur naturgetreuen Wirkung verwende man feine Kieselsteine zur Imitation der Kohle, die man auf Tender und Führerhausboden aufklebt. Das Fahrgestell von Lok und Tender lege man mit mattem Rot, die oberen Partien mit mattem Schwarz (einschließlich Kieselsteine) aus. Verschiedene Details, wie z. B. Armaturen, Griffstangen, Laternen, Glocke, Pfeife usw. hebe man farbig heraus. Dann bringe man die Schilder an und altere durch Spritzen mit Verwitterungsfarbe die Lok mit Tender. Wir können verstehen, daß Herrn Reck schon Angebote mit sagenhaften Liebhäberpreisen für das Maschinchen gemacht worden sind.

Foto: Herbert Reck

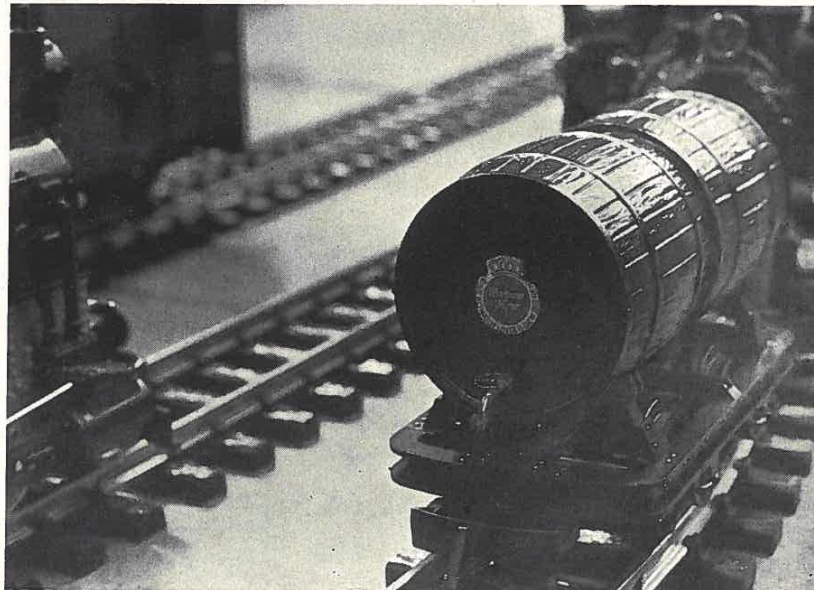




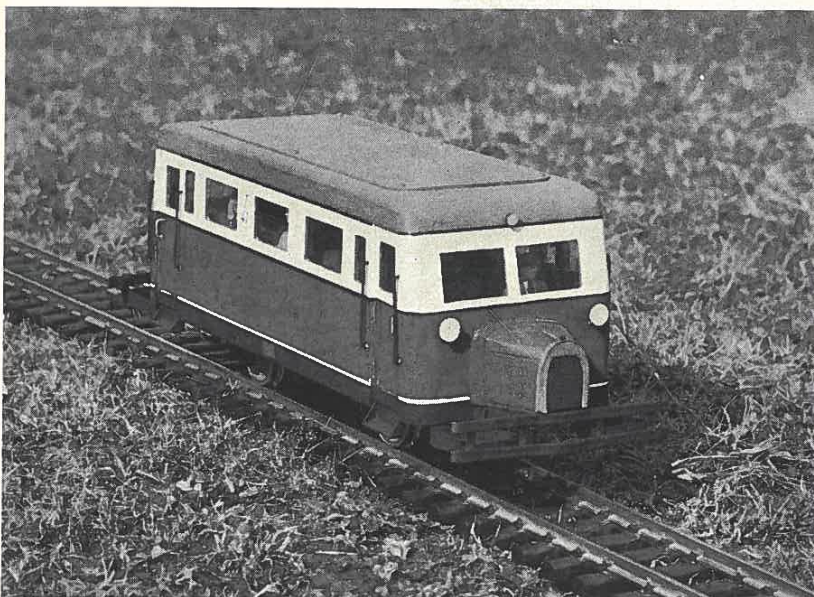
### Anlage Michelbach

Dem Bau von Spezialwagen hat sich Herr Bernd Michelbach verschrieben. Zwei seiner Schöpfungen seien hier vorgestellt. Beide Fahrzeuge entstanden auf dem Fahrgestell der Kipplore 4043. Karl, der Rottenmeister, trägt vorschriftsmäßig seinen Schutzhelm. Hier schaut er beim Zurücksetzen seines Gleisbauwagens aus der offenen Ladetür. Offensichtlich fährt seine Bahn in einer touristisch stark besuchten Gegend, denn es lohnt sich, den Wagen dicht mit Reklame zu versehen. Auf der Rückwand ist die Streckenkarte der Schmalspurbahn angebracht. Schade, daß man den Kanonenofen nicht sehen kann, denn angesichts des gewaltigen Schornsteins muß das ja auch ein besonderer Ofen sein. Insgesamt ist der Wagen eine lustig anzusehende und farbenfreudige Bereicherung der ganzen Anlage.

Wein wird in der Gegend angebaut (oder viel getrunken). Jedenfalls lohnt sich für die Bahn die Vorhaltung eines Weintransportwagens. Die hübschen Fässer entstanden aus zwei Plastikfässchen, in denen ursprünglich mal Schmalz (nach Hausfrauenart) gewesen ist. Gut lackiert, zusammengeklebt und mit einem Hahn versehen ergeben sie einen wirklichen urigen Spezialwagen.



Fotos (2): Bernd Michelbach



### Anlage Droge

Herr Heinrich Droge hat sich auch für den Eigenbau eines Wismar-Schienenbusses entschieden. Bauunterlagen waren die DEPESCHE sowie eigene Vermessung am Museumsfahrzeug des Deutschen Eisenbahn-Vereins sowie Fotos von diesem Vorbild, die in Original-LGB-Größe vergrößert wurden und somit eine hervorragende optische Hilfe beim Nachbau des Fahrzeuges waren. Als Baumaterial dienten Plastikplatten von 2 mm Stärke. Dach und Motorhauben sind aus Balsaholz. Der Antrieb wurde einer Dampflok entnommen und etwas verlängert. Das Fahrzeug läuft ausgezeichnet, nicht zuletzt, weil eine Achse drehbar gelagert ist. Die Stoßstangen sind aus Messing. Das Fahrzeug ist mit LGB-Figuren bevölkert.

Foto: Heinrich Droge





**Stephen Amiaga (5) ist Besitzer dieser schönen LGB in Richfield N. J. in USA. Die Bahn war für ihn die schönste Weihnachts-  
Überraschung.**



**Noch ein Bild von Stephens LGB, meisterhaft fotografiert von seinem Vater, der in New York Architekturfotograf ist.**

Fotos (2): Gil Amiaga