

DM 6,50



Depesche

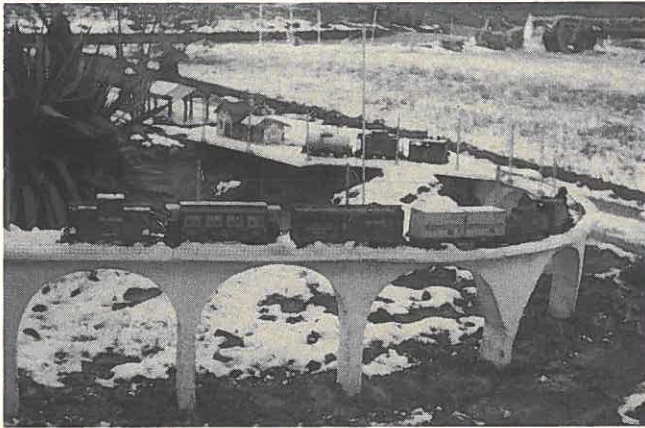
Frühjahr 1979

Nr. 37

Zeitschrift für Freunde der LEHMANN-Großbahn (aus Nürnberg) und ihrer Vorbilder



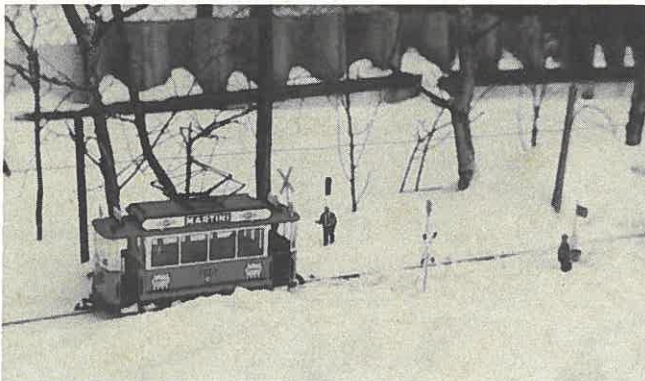
Briefe, Nachrichten, Meinungen



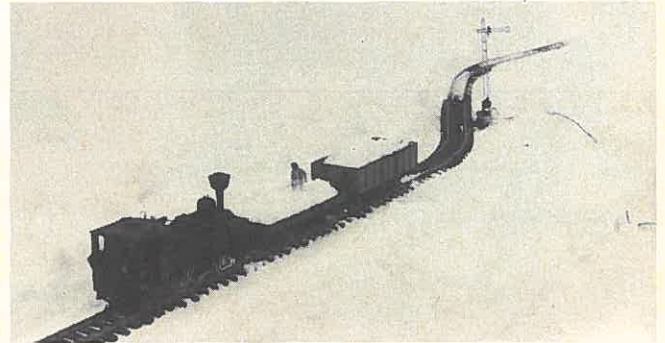
Anlage Alain Hubert: Auch auf der etwas weniger eingeschnittenen Anlage unseres französischen LGB-Freundes wurde trotz des Winterwetters fleißig gefahren.

LGB im Winter 1979

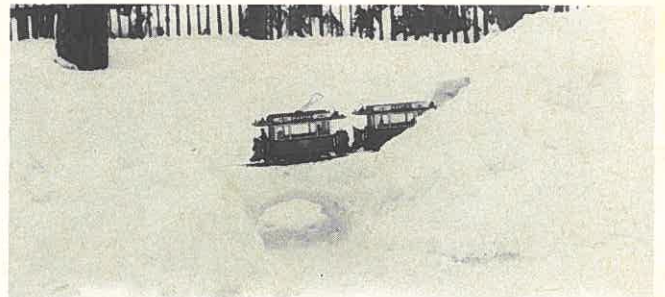
Die norddeutschen Schneekatastrophen vom 31. 12. 78 und 14. 2. 79 sowie die Schneekatastrophe vom 29. 3. 79 in Niederbayern haben uns in Deutschland einen Jahrhundertwinter beschert. Bemerkenswert ist der Unternehmungsgeist vieler LGB-Freunde, die auch im Schnee ihren Freilandbetrieb nicht aufgegeben haben. Wir berichten darüber mit einigen Abbildungen.



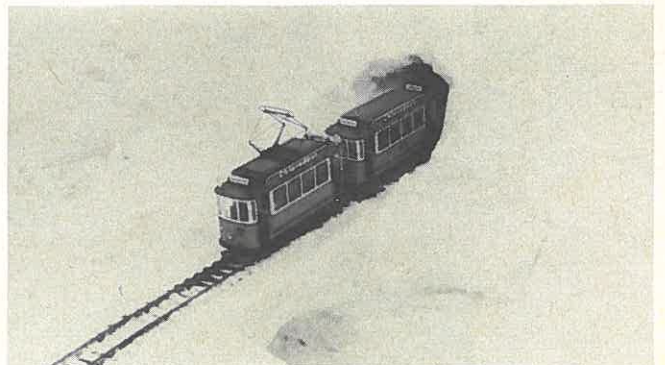
Anlage Hans Dummer: Der Straßenbahnbetrieb lief hier in Berlin trotz der Schneekatastrophe reibungslos. Das ist einer der unzähligen Beweise für die einmalige Qualität der LGB — der einzigen für drinnen und draußen!



Anlage Schulze: Eine LGB-Trasse, ganz in den Schnee gebaut, hat ihre Bewährungsprobe bestanden.



Anlage Schulze: Diese Brücke besteht nur aus festgestampftem Schnee. Sie trägt mühelos die darüberfahrenden LGB-Züge.



Anlage Schulze: Auch dieser Tunnel ist ganz in den Schnee gegraben worden. Im Vordergrund die Schneebrücke.

LGB-Depesche

Herausgeber und Vertrieb: Ernst Paul Lehmann, Patentwerk, Saganer Straße 2 — 4, D 8500 Nürnberg.
Telefon: (09 11) 83 40 21.

Redaktion: Wolfgang Zeunert, Steinweg 43, D 3170 Gifhorn.
Telefon: (0 53 71) 35 42.
Gründungsmitglied der Internationalen Eisenbahn Presse Vereinigung (FERPRESS).

Anzeigen: Wolfgang Zeunert, Steinweg 43, D 3170 Gifhorn.
Telefon: (0 53 71) 35 42.

Zur Zeit ist die Anzeigenpreisliste Nr. 2 vom 1. 1. 1972 gültig.

Die Zeitschrift erscheint zweimal im Jahr jeweils im Mai und November. Die LGB-DEPESCHE ist erhältlich in 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 GmbH & Co KG, Gifhorn.

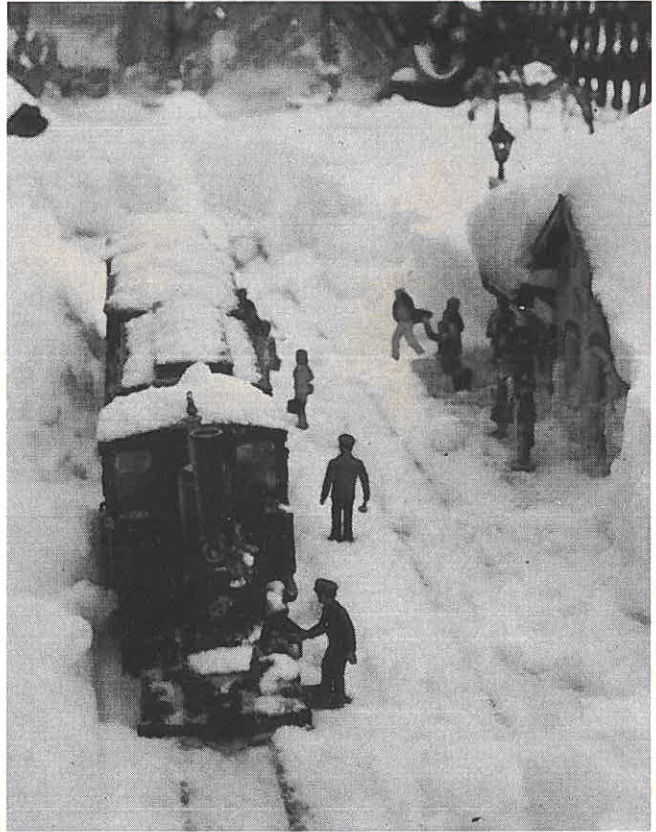
Inhalt

1. 5. 79

Briefe, Nachrichten, Meinungen	2
Neues Preisausschreiben	9
Messeneuheiten für die LGB	11
Schmalspurbahnen in Luxemburg	19
Modell der 99 5606	27
LGB in Farbe	28
Praxistgerechte Fernsteuerung für Modellbahnen	30
Die Rio Grande Southern als LGB-Anlage	32
Immer wieder Draisinen	36
Bemerkenswerte Umbauten	40
Selbstbau-Modelle unserer Leser	41
Dampftriebwagen für die LGB	48
Anlagen unserer Leser	49



Anlage Guy Kirschten: Morgens nach dem großen Schneefall sah die Freilandanlage so aus!



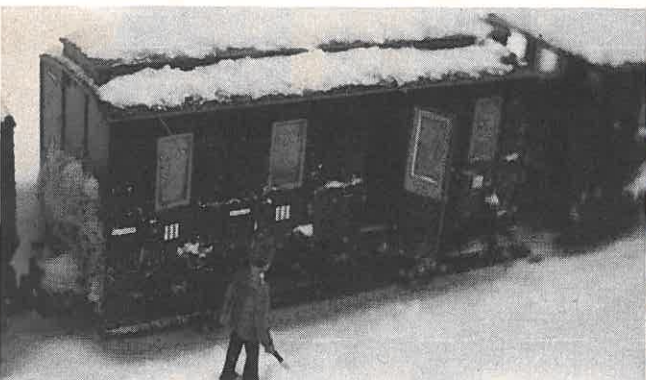
Anlage Guy Kirschten: Am Nachmittag fuhr nach mühseligem Schneeräumen auf der Gartenanlage der erste Sonderzug. Auch die Beleuchtung der Laternen funktionierte trotz hohem Schnee.



Anlage Guy Kirschten: Fahrzeuge und Gebäude waren hoch eingeschneit. Der Eigenbau-Vizinal-Triebwagen hat jedoch nach Durchgang des Schneeflugs den Verkehr planmäßig aufgenommen.



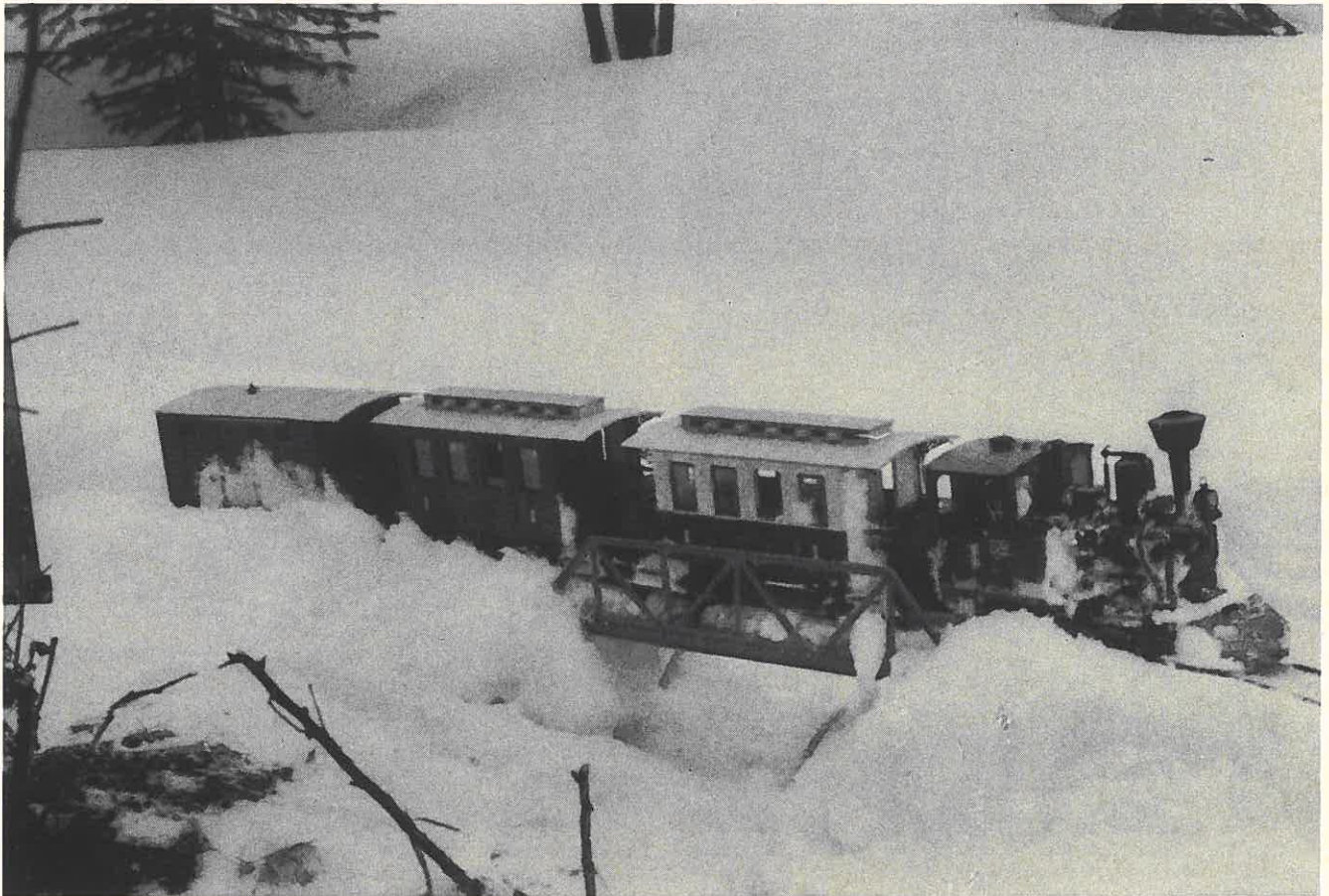
Anlage Guy Kirschten: Auch das Bw war tief eingeschneit. Die zuverlässige, zweimotorige 2095 war bei diesem Wetter immer im Einsatz.



Anlage Guy Kirschten: Dieser Abteilwagen stand bei minus 20 Grad in klirrender Kälte draußen. An den Fenstern sind Eisblumen zu erkennen.



Unzählbar sind mittlerweile die Beispiele für den Werbeeinsatz von LGB-Zügen. Auf diesem Bild wirbt ein LGB-Zug für die Kugel-Apotheke von Herrn Dr. Schäff in Nürnberg.



Anlage Alfred Jaeger: Der dreizehnjährige Erbauer einer Gartenanlage in Österreich hat auch in diesem Winter den Freilandbetrieb nicht eingestellt. Alfred legt Wert auf die Feststellung, daß er an jedem Morgen mit einem selbstgebastelten Schneepflug, teilweise mit zusätzlicher Schiebelok, dem Neuschnee zuleibe gerückt sei.



Der Flecken Bruchhausen-Vilsen, Ausgangspunkt der ersten deutschen Museumseisenbahn des Deutschen Eisenbahn-Vereins, hatte 1978 einen Fotowettbewerb „Reizvolle Motive in und um Bruchhausen-Vilsen“ ausgeschrieben. Herr Hartwig Harms aus Hamburg gewann als Sonderpreis für das schönste Eisenbahnmotiv eine Anfangsgarnitur der LGB. Obwohl er schon eine kleinere Modellbahn besitzt, waren er und sein Sohn von der LGB so begeistert, daß sofort eine Ergänzung gekauft wurde.

Ärger mit der LGB

Ich bin seit längerer Zeit ein guter Kunde Ihrer Firma. Der Wert meiner Anlage beläuft sich auf gut 3000 Franken. Obwohl mir die LGB im großen und ganzen sehr gut gefällt, gibt es doch einige Sachen, über die ich mich (meiner Ansicht nach) mit gutem Grund ärgern muß. Bei einer meiner Dampflok ist letzte Woche ein kleines Teil des Antriebsgestänges abgebrochen (dies nach einer Laufzeit von nur zwei Wochen). Das abgebrochene Teil wäre ohne weiteres wieder anzuleimen gewesen, mein Händler sagte mir aber, daß die Firma Lehmann den Klebstoff nicht an den Handel gebe und man das mit einem üblichen Kleber nicht machen könne. Ist das Ihr guter Kundendienst? Warum verschwand die Lok 2072D der Steyrtalbahn aus Ihrem Sortiment? Es ist eine Lok, die heute noch täglich ihren Dienst versieht auf der letzten rein dampfbetriebenen Schmalspurbahn Westeuropas!

Rolf Minder

Ihr Ärger betrübt uns, denn jeder Fabrikant hat gern zufriedene Kunden. Die Auskunft Ihres Händlers, daß wir einen Spezialkleber nicht herausrücken, ist absolut unsinnig, weil wir nämlich keinen Spezialkleber verwenden. Wir kleben in der Fabrik Puffer, Handgriffe u.ä. mit UHU-Kontakt 2000. Aber auch Stabilit Expresb ist für Sonderklebungen möglich, wenn auch nicht für alle. Wer regelmäßig unsere LGB-DEPESCHE liest, weiß das allerdings.

Bitte schreiben Sie uns, welches Teil an Ihrer Lok defekt ist, damit wir Ihnen so schnell wie möglich Ersatz schicken können.

Die Sache mit der 2072D hat rein ökonomische Gründe. Wir hatten mittlerweile vier Modelle der berühmten österreichischen Baureihe U im Programm, was für die Lagerhaltung in der Fabrik und beim Handel einfach zuviel war, zumal für das breite Käuferpublikum eine Baureihe U wie die andere aussieht. Die Entscheidung, welche Lokomotiven im Programm bleiben sollten, wurde ganz einfach durch die Absatzzahlen getroffen. Die Steyrtalbahnlok lag an letzter Stelle.

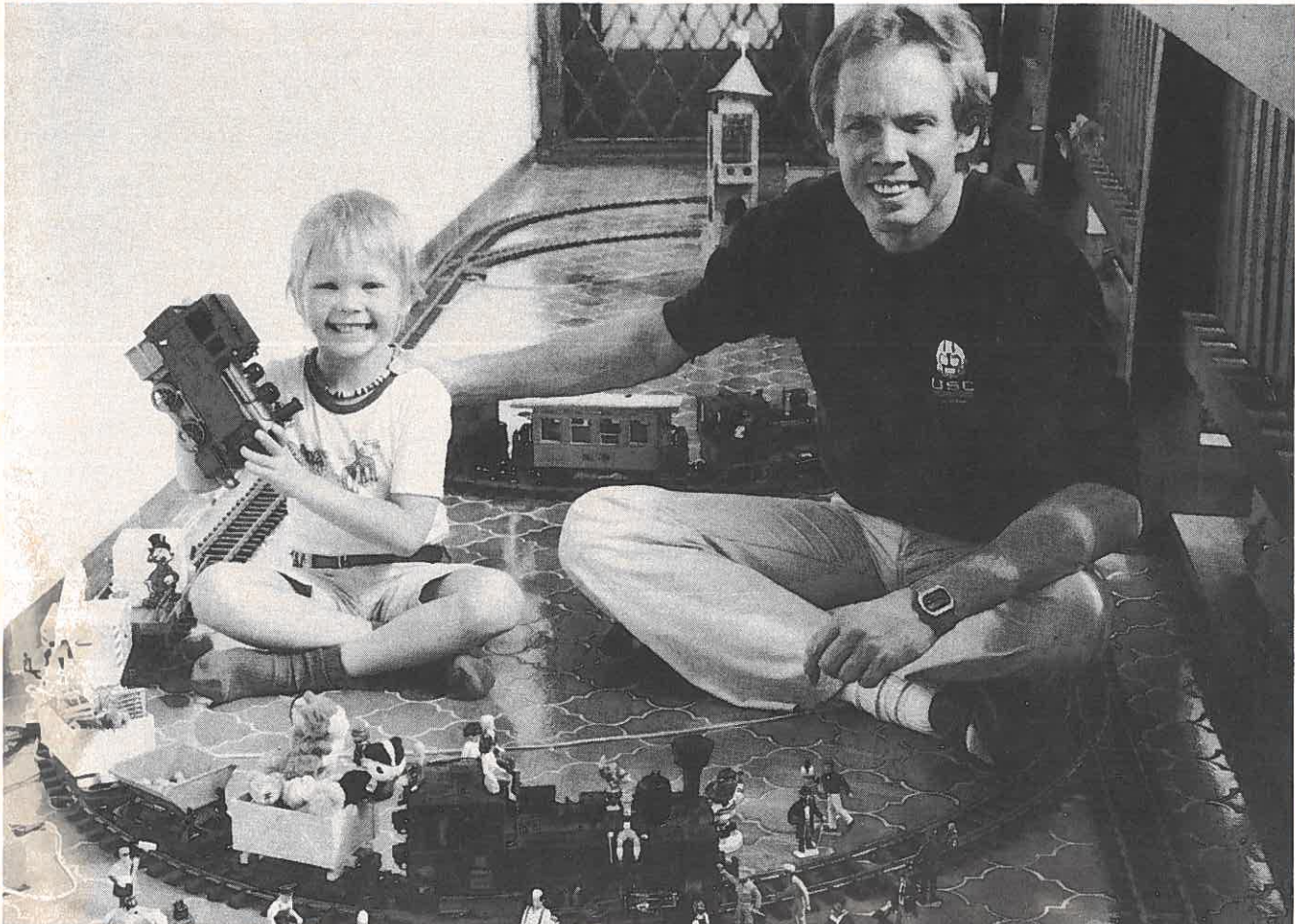
Redaktion

Atom-LGB

Geehrte Herren, wir beabsichtigen hier in der heißen Zelle ein ferngesteuertes Transportsystem für kleine Objekte einzubauen. Ein elektrischer LGB-Zug wäre geeignet. Bitte senden Sie uns Katalog und Preislisten.

GENERAL ATOMIC COMPANY,
a Gulf and Royal Dutch Shell Company (USA)

LEHMANN



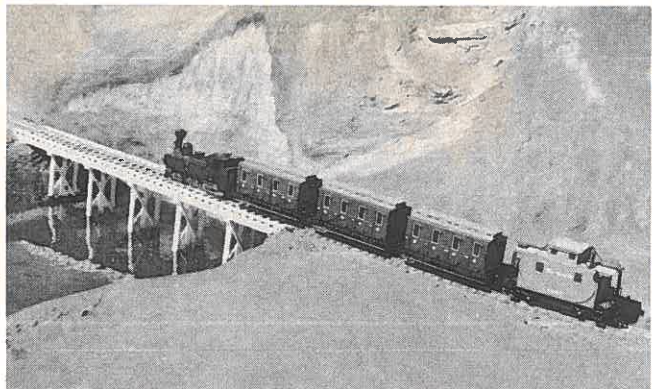
Prominente hatten schon immer eine Schwäche für die LGB, so auch Peter Krauss, der mit Sohn Michi hier eine Anlage auf dem Balkon aufgebaut hat.
Foto: Baumann

The Steiermark Mountain Railway – in Australien

Etwa 230 Kilometer westlich von Melbourne an der Landstraße Nummer 8 in Richtung Adelaide befindet sich Stawell's Miniworld, ein Vergnügungspark ganz besonderer Art. Der Park, gegründet von der Gemeinde Stawell und erbaut von seinen Bürgern in ihrer Freizeit, stellt den Besuchern eine Miniaturwelt Australiens sowie ferner Länder vor. Was diesen Park beim ersten Anschein ganz besonders attraktiv macht, liegt daran, daß viele der Modelle bei der Betrachtung den Eindruck erwecken, als würde Leben in ihnen sein. Der Vorschlag, daß eine lebensgetreue Modelleisenbahn (welche für den Freilandbetrieb geeignet ist) eine neue zugkräftige Attraktion wäre, wurde begeistert aufgenommen und in die Tat umgesetzt. Die LGB natürlich war die Eisenbahn, welche sich für dieses Vorhaben geradezu anbietet.

Als erstes wurde die romantische Dampflokomotive U 43 (2070D) der Steiermärkischen Landesbahn erworben sowie eine ganze Menge Schienenmaterial und Zubehör. Eine Fläche von 10 x 25 Meter wurde ausgesucht, worauf eine Berglandschaft mit einer zünftigen Bergbahn entstehen sollte. Die Arbeit konnte beginnen.

An einem Ende der Fläche wurde als erstes ein kleiner Schacht ausgehoben, welcher später der Kontrollraum sein sollte. In diesem Schacht wurde unterirdisch von einem nahen Gebäude das Hauptstromkabel verlegt. Sämtliche Kabel, welche für die Versorgung des Zuges sowie der Gebäude usw. benötigt wurden, kommen von diesem Schacht. Über dem Schacht wurde dann ein Holzgestell, etwa die Form eines Berges, errichtet. Kartoffelsäcke wurden über das Holzgestell gelegt und mit Maschendraht verstärkt, das ganze dann mit einer Zementmischung übergossen, wobei dem Berg die letzte Form gegeben wurde, während der Zement schon zu trocknen anfing. Das restliche Gelände wurde mittels Felsbrocken, Sand und Schotter in ein Bergmassiv verwandelt. Sogar an einen Hochgebirgssee wurde gedacht, welcher über einen Wasserfall in einen tiefer gelegenen See fließt. Das Wasser wird von da aus mittels einer Pumpe wieder in den höher gelegenen See gepumpt. Nach Fertigstellung der ungefähren Landschaft ging man daran, das Schienenbett zu bauen. Eine 5:1 Sand/Zementmischung wurde trocken aufgeschüttet, gestampft und erst dann angefeuchtet. Noch vor dem Hartwerden wurden die Schienen verlegt.



Stawell's Mini World: Die LGB allerdings zählt zu den ganz großen Attraktionen in diesem australischen Freizeitpark.

Wie sollte nun die Anlage selbst laufen? Es wurde beschlossen, daß die Eisenbahn vollautomatisch sein sollte, und zwar so, daß sie von den Touristen per Knopfdruck bedient werden kann. Ein Elektroingenieur hatte keine Schwierigkeiten, die Anlage so zu bauen, daß die Lok von einem Abstellbahnhof startend nach einer kurzen Unterbrechung in einer Station über 45 Meter Schienen eingleisig zum Ausgangspunkt zurückfährt. 8 Monate ist die Eisenbahn nun im Betrieb, manchmal 7 bis 8 Stunden täglich. Man kann sagen, daß das rollende Material sowie die Schienen höchsten Beanspruchungen sowie auch jedem Wetter ausgesetzt waren und dies in einwandfreiem Zustand überstanden haben.

Die Anlage erweckt überall höchstes Interesse, wobei die Hauptfragen immer sind: „Hält denn die Eisenbahn die Witterung und das ganze überhaupt aus?“ Und wir können nur sagen: „Ja! So ist es!“

W. E. Cleghorn
Aus dem Englischen von M. Steini



Geistigbehinderte Kinder spielen mit großem Erfolg bei der Lebenshilfe in Darmstadt mit der LGB.



Freude für geistigbehinderte Kinder

Wir sind eine Sonderkindertagesstätte für geistigbehinderte Kinder im Alter von 3 — 6 Jahren. Durch den Vater eines unserer Kinder bekamen wir eine Eisenbahn von Ihrer Firma geschenkt. Die Größe der Eisenbahn ist für unsere Kinder sehr handlich und bereitet ihnen beim Spielen sehr großen Spaß. Sie benutzen die Eisenbahn nicht nur auf den Gleisen, sondern fahren damit auch auf dem Boden, was ihre Phantasie zu immer neuen Spielideen anregt. Durch die Form (abgerundete Ecken) und das Material ist die Eisenbahn sehr haltbar, und es besteht für die Kinder keine Verletzungsgefahr.

Wir möchten uns bei Ihnen im Namen aller Kinder und Betreuer recht herzlich bedanken.

LEBENSILFHE, Ortsstelle Darmstadt

LGB-Lokräder nutzen sich ab?

Auf meiner Gartenanlage hat sich in diesem Jahr nicht viel getan. Schuld daran war das verregnete und kalte Wetter. Gerade in diesem Jahr und unter diesen Witterungsumständen habe ich bemerkt, daß die Silberschicht an der Lauffläche der Lokräder sich abnutzt und der darunter liegende Kupfer- oder Messingkörper des Rades zum Vorschein kommt. Sobald dieser gelbe „Reifen“ auftaucht, verschmutzen die Räder an dieser Stelle schnell, was die elektrische Kontaktfähigkeit beeinträchtigt. Was kann man dagegen tun? Ich habe schon daran gedacht, mir ein Hobbyheimgalvanisierungsgerät anzuschaffen, um diese Silberschicht ab und zu zu ergänzen.

Guy Kirschten

Das lassen Sie lieber sein, verehrter Herr Kirschten, denn unsere Lokräder sind hart verchromt und nutzen sich nicht ab. Unter den von Ihnen geschilderten Umständen kann es zu einer Teilchenwanderung von der Messingschiene auf das Lokrad kommen, also genau umgekehrt, als Sie vermuten. Diesen „Messingstaub“ muß man mit einem feinen Schmirgelleinen vom Lokrad entfernen. Redaktion



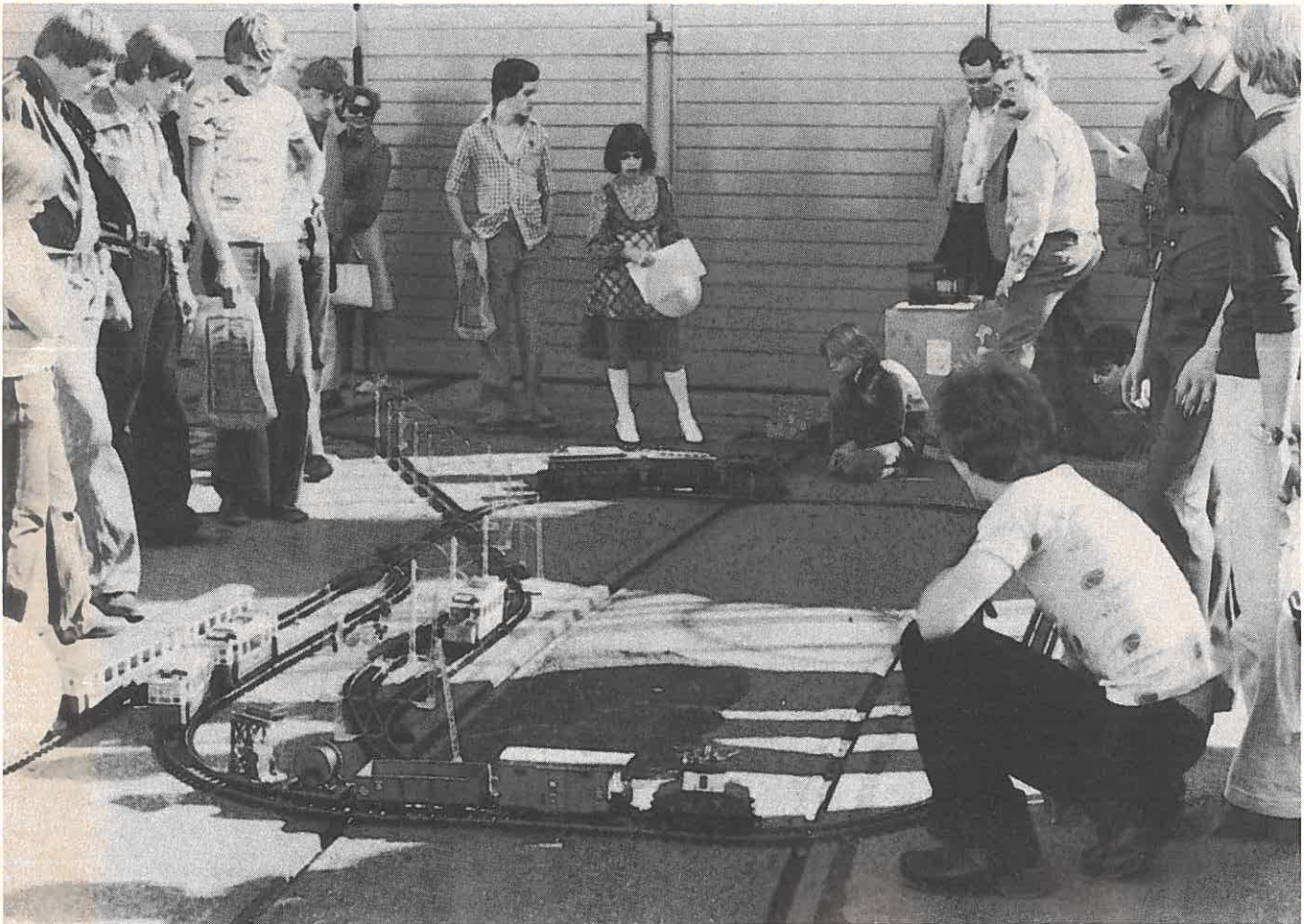
Blinde ertasteten auf einer Blindenausstellung am 23. 9. 78 in Hilversum (Niederlande) die LGB. Menschen, die nicht das Glück haben, die romantische LGB mit ihren Augen sehen zu können, konnten mit ihren Händen die Lehmann-Großbahn fühlen. Der Andrang war groß, wie unsere drei Bilder beweisen.

Bedienungsanleitungen

Für die Dampflokomotiven (2010/85), die Ellok (2030/50) und die Diesellokomotiven (2060/42) sind unter den vorgenannten Bestellnummern völlig neue Bedienungsanleitungen erschienen, die neben den rein technischen Angaben für das Modell und seine Wartung auch auf die großen Vorbilder eingehen und Tips und Tricks für einen störungsfreien Bahnbetrieb bieten. Die Anleitungen sind gegen Voreinsendung eines frankierten und an sich selbst adressierten Umschlags im Format DIN C 5 sowie DM 1,80 in Briefmarken (aus dem Ausland gegen zwei Internationale Antwortscheine) direkt von der Firma E.P. Lehmann, Saganer Str. 2 - 4, 8500 Nürnberg 1, erhältlich.



Aktiver LGB-Händler: Die Firma Modellbahn-Börgers in Oberhausen-Sterkrade und in Dinslaken hat einen kompletten LGB-Zug auf dem Dach eines Firmenwagens als Werbung montiert. Der Werbeaufsatz auf dem Auto erregt überall erhebliches Aufsehen!



Beim Tag der offenen Tür in Gerlingen boten die Mitglieder des Straßenbahn-Museums Stuttgart den Besuchern auch eine LGB-Anlage, die natürlich stark auf das Thema Straßenbahn resp. elektrifizierte Kleinbahn abgestimmt war. Ständig umlagerten Besucher die LGB-Anlage, und die Mitglieder des SMS hatten viele Fragen zu beantworten.

Lehmann im Wilden Westen

Wir bereiten zur Zeit eine Publikation über das Westernbahn-Sortiment der LGB vor und suchen noch folgendes Material:

- 1) Fotos mit kurzen Berichten und Gleisplänen von LGB-Anlagen im Western-Stil.
- 2) Fotos und Baubeschreibungen von Eigenbau-Fahrzeugen im Western-Stil.
- 3) Fotos und Berichte von U.S.-amerikanischen Schmalspurbahnen und ihren Fahrzeugen.

Jede Kleinigkeit hilft uns weiter, auch kurze Notizen und einzelne Fotos!

Zuschriften erbeten an die Redaktion der LGB-DEPESCHE z. Hd. Herrn Wolfgang Zeunert, Steinweg 43, D-3170 Gifhorn.

Neuer LGB-Katalog

Der neue LGB-Katalog ist für jeden LGB-Freund eine echte Sensation. Im Format DIN A 4 — quer (und auf schwerem Kunstdruckpapier hergestellt) wird auf 96 Seiten eine Präsentation des LGB-Programms geboten, wie man sie bislang noch nicht gesehen hat. Mehr als dreihundert Farbfotos, technische Zeichnungen und Gleispläne zeigen alle Fahrzeuge, Gleise und Zubehörteile der LGB. Sie werden ergänzt um Hinweise auf Eigenbaumodelle von Bastlern, Mehrfachzugsteuerungen und fabrikatfremdes Zubehör. Die einzelnen Fahrzeuge werden nicht nur abgebildet, sondern vielfach auch in ihren Details gezeigt in prächtigen, farbenfrohen Abbildungen. Bilder vom großen Vorbild gibt es genauso wie Fotos von LGB-Anlagen. Grafische Darstellungen der Vorbildlokomotiven und der entsprechenden Modelle mit ihren Leistungsangaben zeigen die Möglichkeiten mit der LGB ebenso auf wie eine grafische Zusammenstellung von Zugbildungen mit LGB-Fahrzeugen. Dieser Katalog geht weit über den Rahmen einer Werbetruckschrift hinaus, er ist ganz einfach eine lithografische Offenbarung für jeden LGB-Freund. Es ist daher auch ganz verständlich, daß ein solches Kunstdruckwerk nicht gratis verteilt werden kann. Für DM 5,00 ist der Katalog bei jedem LGB-Fachhändler vorrätig. Die meisten LGB-Freunde werden ihn wahrscheinlich ohnehin schon besitzen, wenn dieses Heft ausgeliefert wird.

Zt

Service und Bauteile

für LGB-Lokomotiven und Wagen

Unter der Bestell-Nr. 0021 haben die LGB-Händler eine Vierfarb-Ersatzteilliste vorrätig, in der alle LGB-Bastel- und Serviceteile aufgeführt sind, die ein Modellbahner benötigt. Man findet hier alles vom Kabelschuh bis zum betriebsfähigen Antriebster. Die Liste ist gegen eine Schutzgebühr von DM 1,00 erhältlich.

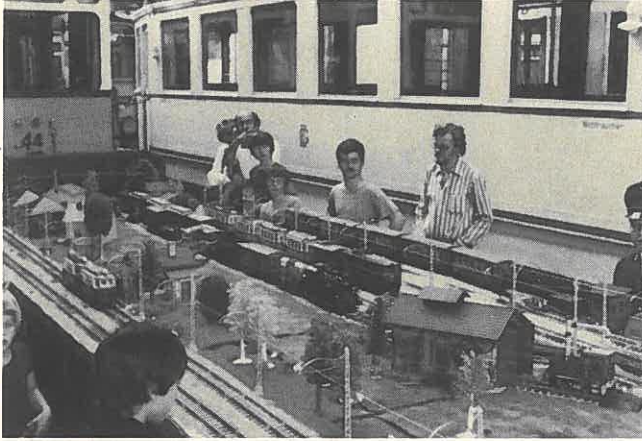
Straßenbahnmuseum Stuttgart

Am Wochenende 9. + 10. 9. 78 hatte das SMS wieder einen großen Tag. Mehrere tausend Besucher kamen zum „Tag der offenen Tür“ in das Depot Gerlingen, wo 5 Trieb- und 6 Beiwagen aus Museumsbeständen ausgestellt waren. Die Museumszüge bestehend aus Tw 418 und Bw 851 sowie Tw 851 und Bw 1390 fuhren als Zubringer im Zuge der Straßenbahnlinie 6 zwischen Feuerbach und Gerlingen. Besonderer Anziehungspunkt am Stand des SMS war wiederum eine LGB-Anlage.

Wolfgang Kiesslich



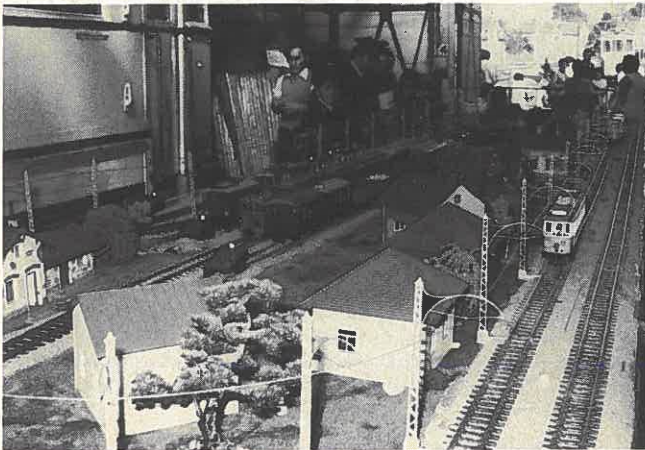
Fahrzeugparade des Straßenbahn-Museums Stuttgart am 9. 9. 78 in Gerlingen anlässlich eines „Tages der offenen Tür“ der Stuttgarter Straßenbahn. Von links nach rechts Tw 222 (Bj. 1903), Tw 23 (Bj. 1912), Tw 22 (Bj. 1929) und Tw 802 (Bj. 1957).



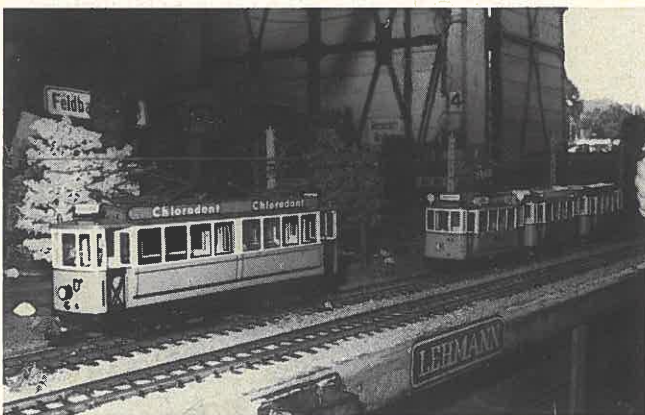
DGEG-Viernheim: Im stillgelegten und nur noch für die Unterbringung von Museumsfahrzeugen benutzten Depot Viernheim der OEG wurde diese großzügige LGB-Schauanlage aufgebaut.

Rhein-Neckar Eisenbahn-Museum der DGEG

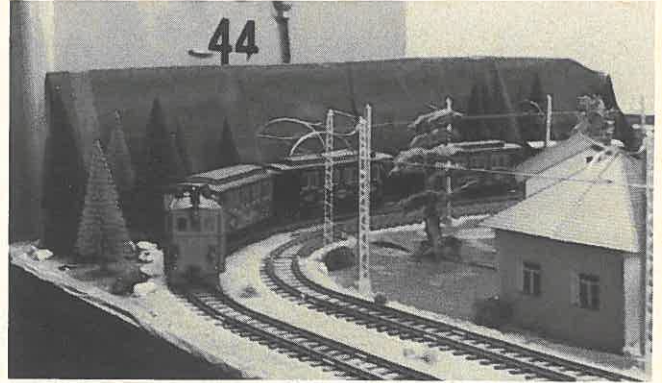
Die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahn-Geschichte hat in ihrem Schmalspurmuseum in Viernheim im vergangenen Herbst eine LGB-Ausstellung veranstaltet. In dem ehemaligen Depot der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft (OEG), das heute der DGEG zur Unterbringung ihrer Museumsfahrzeuge dient, wurde eine elektrifizierte Überlandbahn mit LGB-Modellen dargestellt. Die Anlage war auf einem meterspurigen vierachsigen Flachwagen aufgebaut und fand das rege Interesse der Besucher. Viele ältere Zuschauer wurden daran erinnert, daß früher kleine Kastenloks auf der OEG verkehrten, ehe das gesamte Netz elektrifiziert wurde. Mit der LGB wurde diese Epoche wieder lebendig.



DGEG-Viernheim: Keiner der Besucher ließ es sich nehmen, den Zugbetrieb auf der großen LGB-Anlage zu beobachten, die auf einem vierachsigen, meterspurigen Flachwagen aufgebaut worden war.



DGEG-Viernheim: Auf dieses Ding haben wir bei der Redaktion der LGB-DEPESCHE schon lange gewartet! Irgendwann mußte doch die Straßenbahn für Umbauten erhalten: Aus zwei Triebwagen entstand eine große vierachsige Straßenbahn für die LGB.



DGEG-Viernheim: Die OEG-Kastenloks ist auf ihre Stammstrecke bei der OEG zurückgekehrt, wenn auch nur als LGB-Modell.

Innerschweizer Ausgabe der LGB-Depesche

Die letzte LGB-DEPESCHE war beinahe eine innerschweizerische Angelegenheit. Darüber freue ich mich natürlich ganz besonders. Deshalb juckt es mich in den Fingern, einige Ergänzungen anzubringen. Dies nicht etwa mit erhobenem Zeigefinger, sondern weil es mir Spaß macht, im Zusammenhang mit dem sogenannten Krokodil etwas weiter auszuholen (der Ausdruck Krokodil wird übrigens bei der RhB und unter „Fachleuten“ nicht gebraucht, man spricht von der CC-Maschine oder einfach vom CC).

Zuerst Gratulationen an die Firma Lehmann für das äußerst ansprechend und vorbildgetreu geratene Modell. Bekanntlich besitzt die RhB 15 Maschinen dieses Typs. Als Kuriosum folgendes: Mit Ausnahme der Nr. 412 sind alle andern Maschinen mit einem mechanisch angetriebenen Stufenschalter versehen, der sich im Lokkasten befindet. Der Lokführer dreht dabei ein senkrecht angeordnetes Handrad um volle 360° für eine Fahrstufe. Die Übertragung geschieht durch Stangen und Kegelzahnräder unter dem Kabinenboden hindurch. Die Nr. 412 hat ein waagrechtes Handrad und einen Servomotor bekommen.

Auf der 1 000-Voltstrecke St. Moritz — Tirano gibt es übrigens ebenfalls eine einzige Lok (Nr. 182) in Krokodilform. Es handelt sich allerdings um eine BB-Lok ohne Stangenantrieb. Dafür ist sie aber mit ganz modernen Stromabnehmern Typ Faiveley ausgerüstet. Momentan ist sie im Verkehrsraum in Luzern ausgestellt, sie wird aber gelegentlich wieder Dienst auf der Berninastrecke leisten.

Weitere 5 Lok im Krokodil-Look findet man auf der Strecke Brig — Visp — Zermatt im Wallis, ebenfalls eine BB-Lok ohne Stangen auf 1 000 mm Schmalspur (mit Zahnrad!) für 11 000 Volt Wechselstrom, sommers über indirekt mit der RhB verbunden (Gletscherexpress St. Moritz/Chur — Disentis — Andermatt — Brig — Zermatt).

Das oberste Bild auf Seite 11 zeigt die allerneueste Erwerbung der RhB. Die zwei Gem 4/4 sind so konzipiert, daß sie auf den Gleichstromstrecken den Strom direkt aus dem Fahrdrat beziehen, während auf dem Stammnetz die Dieselmotoren den Strom liefern müssen. Damit sind direkte Züge Chur — Tirano ohne Lokwechsel möglich (der sogenannte Berninaexpress). Außerdem soll das kurze Teilstück Samedan — Pontresina in absehbarer Zeit wahlweise Gleich-/Wechselstrom geschaltet werden können.

Der Lageplan auf Seite 7 zeigt einige kleine Fehler. So ist die Strecke Disentis — Andermatt — Brig (am linken Bildrand) nicht mit Gleichstrom elektrifiziert, sondern mit 11 000 Volt Wechselstrom dem Stammnetz der RhB angeglichen. Dafür wird aber die Strecke Chur — Arosa mit 2 200 Volt Gleichstrom betrieben.

Die Strecke Chur — Reichenau ist doppelspurig (wahrscheinlich sehr selten bei Schmalspurbahnen), wobei die eine Spur als Dreischienengleis angelegt ist. Somit reicht die Regelspur bis knapp vor Reichenau, wo sie einem bedeutenden Chemiewerk Anschluß an die SBB leistet. Die normalspurigen Güterwagen werden übrigens von normalspurigen SBB-Loks unter 110 000 statt 15 000 Volt bis nach Domat-Ems gezogen.

Die Strecke Mesocco — Bellinzona ist leider dem Abbruch geweiht. Die dort ansässige Bevölkerung hat einen langen Kampf um ihre Bahn verloren. Nachdem die Strecke einige Zeit als reine Güterbahn zur Diskussion gestanden hat, ist ein Teil der Gleise durch ein Unwetter zerstört worden, so daß es nun endgültig aus ist.

So, das wär's für den Moment. Wie bereits vermerkt entspringt mein Schreiben nicht der Kritiklust, sondern der Freude über das gelungene Modell sowie dem breiten Raum, den Sie der RhB, dem wohl interessantesten und bedeutendsten Schmalspurnetz Europas, widmen. Ich meine sogar, daß die RhB mit den anstoßenden Bahnen noch einige Anregungen für die LGB zu bieten hätte. Sehr beachtenswert ist auch die langsame Entwicklung der RhB von der gemütlichen Zuckelbahn im Oldtimerlook zur rassigen, modernen Vollbahn auf Schmalspur.

Albert Hutter

Neues Preisausschreiben

Schmalspurbahnen, nach deren Vorbildern die LGB-Modelle gebaut werden, üben ihren ganz besonderen Reiz dadurch aus, daß sie oft einen buntscheckigen Fahrzeugpark besitzen, der sich wohlthuend vom Einheitstypen-Look der Staatsbahn unterscheidet. Aus dieser Tatsache den Schluß zu ziehen, daß die ureigenste LGB bei sich selbst zu Hause nun auch noch einen eigenen Namen besitzt, fällt jedoch offensichtlich manchem LGB-Freund noch sehr schwer. Viel zu viel versucht man hierzulande noch im eigenem Heim superperfekte Zillertal-, Murtal- und Steyrtalbahnen nachzubilden, obwohl es so zahlreiche ungeahnte Möglichkeiten gibt, „Lothars Bimmelbahn-Gesellschaft“ (LGB) mit viel Fantasie ins Leben zu rufen. Das Nachrichtenblatt der amerikanischen LGB-Clubs hat kürzlich seine Mitglieder aufgerufen, ihren LGB-Bahnen einen eigenen Namen zu geben: „Da die LGB-Fahrzeuge oft mit den Initialen „LGB“ geliefert werden, die auf verschiedenen Fahrzeugen an den Seiten eingraviert sind, wäre es schade zu versuchen, diese saubere Arbeit der Fabrik wieder zu beseitigen. Man sollte daher lieber dem Beispiel einiger Clubmitglieder folgen, der eigenen Bahn einen eigenen Namen unter Verwen-

dung der Buchstaben „LGB“ zu geben. Dave Waller hatte die Idee, seiner Bahn „Lake Geneva & Brodhead“ zu geben, während William Baker seine LGB „Littleton, Golden & Blackhawk“ nennt. Wem keine Kombination einfällt, nehme einen Atlas und hole sich die Bezeichnung von der Landkarte.“ Soweit unsere amerikanischen Freunde. Wir hier in Europa rufen nun alle LGB-Freunde auf, uns den schönsten privaten Namen einer Bahngesellschaft mitzuteilen, der natürlich auf den Initialen LGB beruhen muß. Zuschriften bitte nur per Postkarte unter dem Stichwort „LGB-Bahngesellschaftsnamen“ an

**Redaktion LGB-DEPESCHE
z.H. Herrn Wolfgang Zeunert
Steinweg 43, 3170 Giffhorn.**

Für die drei originellsten Namen setzen wir folgende Sachpreise aus:

1. Preis 1 neuer Kesselwagen 4040

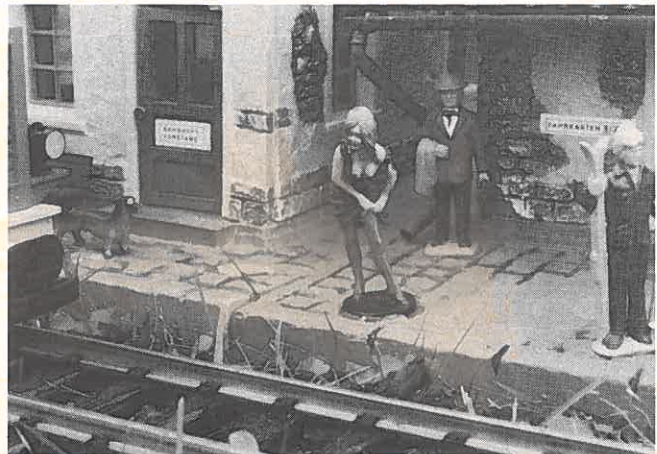
2. Preis 1 Weiche 1200

3. Preis 1 Bahnsteig 5034

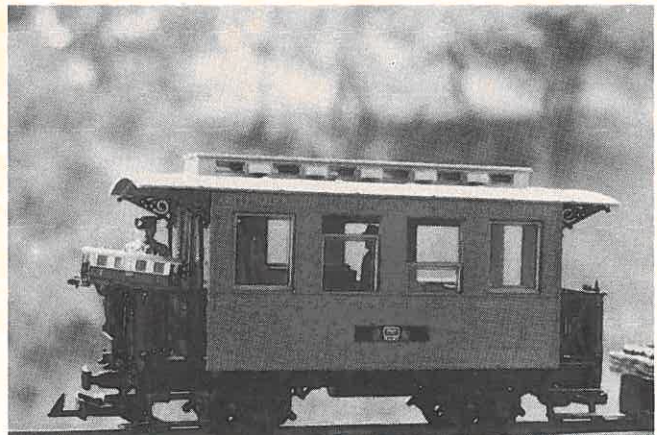
Die Entscheidung der Jury ist nicht anfechtbar, der Rechtsweg ist ausgeschlossen. **Einsendeschluß: 31. 7. 79.**



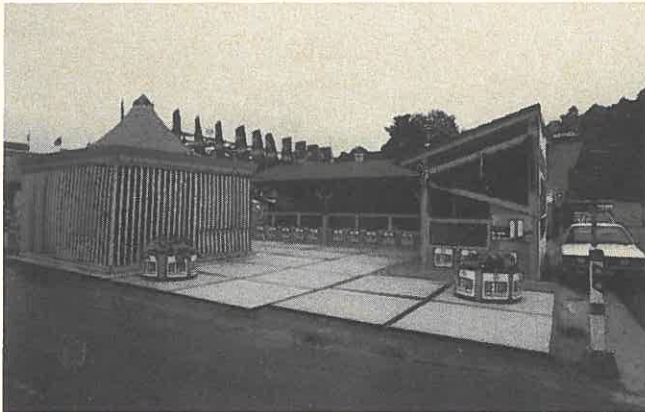
Alfred E. Lentz (125, August Drive, Coraopolis, Pa. 15108, USA) ist der Präsident des amerikanischen LGB-Clubs „Big Train Operator“. Entsprechend amerikanischen Gepflogenheiten sind die Clubmitglieder auch oft in wohlthätige Zwecke eingespannt. Vom 4. bis 11. November 1978 war Mr. Lentz mit einer LGB-Anlage auf einer Modellbahnausstellung in Pittsburgh vertreten. Er bot ein interessantes Fahrprogramm mit LGB-Fahrzeugen und immer, wenn sich eine gewisse Menschenmenge angesammelt hatte, hängte er einen Schotterwagen 4041 hinter die Lok und ließ ihn von den Besuchern mit Geldspenden für ein Kinderhospital füllen.



Die U.S.-amerikanischen Modellbahner sind weltberühmt durch ihre Grundeinstellung, daß man mit Modellbahnen Spaß haben müsse. Was ein Anhalter auf der Landstraße ist, wissen unsere Leser sicherlich. Neu ist jedoch die Tatsache, die wir nun aus Amerika erfahren, daß es auch Trainstopper gibt . . .



Ein LGB-Mensch im fernen Amerika hat auf der Bühne eines LGB-Speisewagens einen Fleischmann piccolo-N-Personenwagen auf dem Arm, was gewissermaßen einer 5-Zoll-Gartenbahn für die LGB-Menschengröße darstellt.



Stand des Industrieverbandes Steine + Erden auf dem Zentral-Landwirtschaftsfest im September 1978 in München.

Zentral Landwirtschaftsfest in München

Im September vergangenen Jahres fand in München diese Ausstellung stand. Zur Dokumentation, daß Beton und Eisenbahntechnik heute einen festen Platz in unserem Leben haben, verkehrten Züge und Straßenbahnen den ganzen Tag über auf einem Stand des Industrieverbandes Steine + Erden, der mit der Lehmann Großbahn realisiert wurde.

Die Firma Werninghaus in Münsing schuf die Anlage nach Plänen des Irschenhauser Architekten Wolfgang Mayer-Lauingen, der den Auftrag hatte, dem Besucher des Zentral-Landwirtschaftsfestes zu zeigen, wie vielgestaltig die Verwendung von Betonzeugnissen ist. Er wählte, um den grauen Beton schmackhaft zu machen, das Medium Eisenbahn und liegt dabei offensichtlich richtig: Der Stand ist nämlich den ganzen Tag überfüllt von Besuchern, die erstaunt sind darüber, was aus Beton alles hergestellt wird.

Die Eisenbahn selbst bietet schon einige Leckerbissen für den technisch Interessierten. Auf etwa 100 Meter Gleisen und 17 Weichen laufen drei Lehmann-Großbahn-Dampflokomotiven mit Geräuschelektronik sowie das erste Modell des berühmten „Krokodils“ der Rhätischen Eisenbahn, außerdem ein automatischer Trambahnverkehr mit Standbeiwagenverkehr.

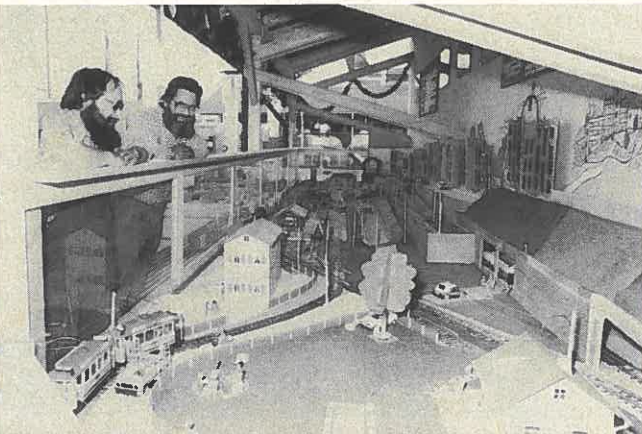
Das Zentrallabor der Firma Leonhard Moll stellte als Sonderanfertigung Stahlbetonmasten her für die gespannte Oberleitung, die einen echten Zweizug-Betrieb je Kreis ermöglicht. Da die Anlage neun Stunden täglich fährt, werden die beiden Kreuzungen Zug-Tram, die mit automatischen Flankenfahrtsicherungen versehen sind, Unfälle von der Tagesordnung verbannen.

Drei Monate Bauzeit waren nötig, um die Berge, Täler, Straßen und Tunnels, die Baustellen und Gärten herzustellen, die mit „Playmobil“-Figuren ausgestattet, in lustiger, anschaulicher Weise demonstrieren, daß Beton aus unserem täglichen Leben nicht fortzudenken ist.

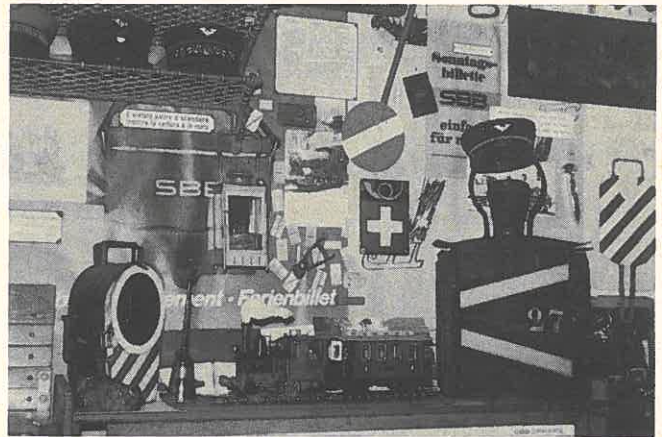
Der Architekt Mayer-Lauingen hat seit 20 Jahren seinen Stand bei dieser Ausstellung, immer für Beton.

Eisenbahnmuseum Oberentfelden AG (Schweiz)

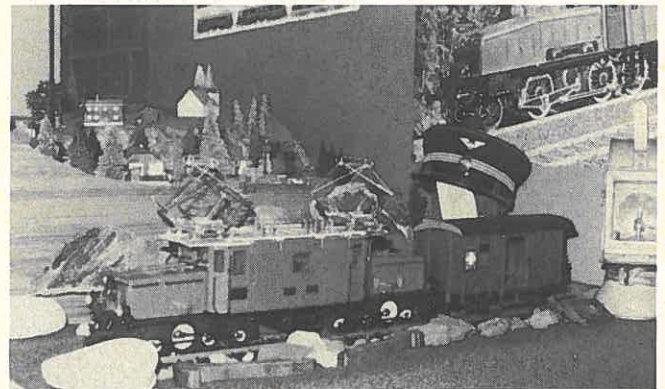
Mit meiner Sammlung von alten Eisenbahngegenständen (vorwiegend aus der Schweiz, vereinzelt auch aus anderen Ländern) darf ich auf das zehnjährige Bestehen zurückblicken. Mit der damals ersten in Aarau eingetroffenen LGB-Lok begann meine Sammlerei. Nicht



Blick auf die von Architekt Mayer-Lauingen gebaute LGB-Großanlage auf dem Zentral-Landwirtschaftsfest in München. Die Anlage wurde unter dem Motto „Beton im Alltag“ errichtet.



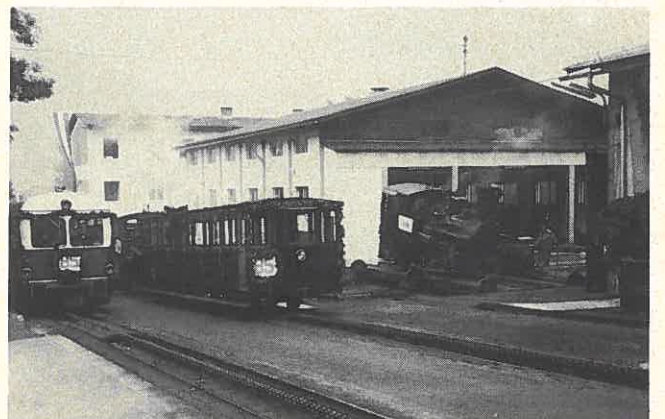
Eisenbahnmuseum Oberentfelden: In dieser privaten Sammlung von Herrn Lüthy (die Besuchern offen steht) war die LGB schon vor zehn Jahren beim Start dabei.



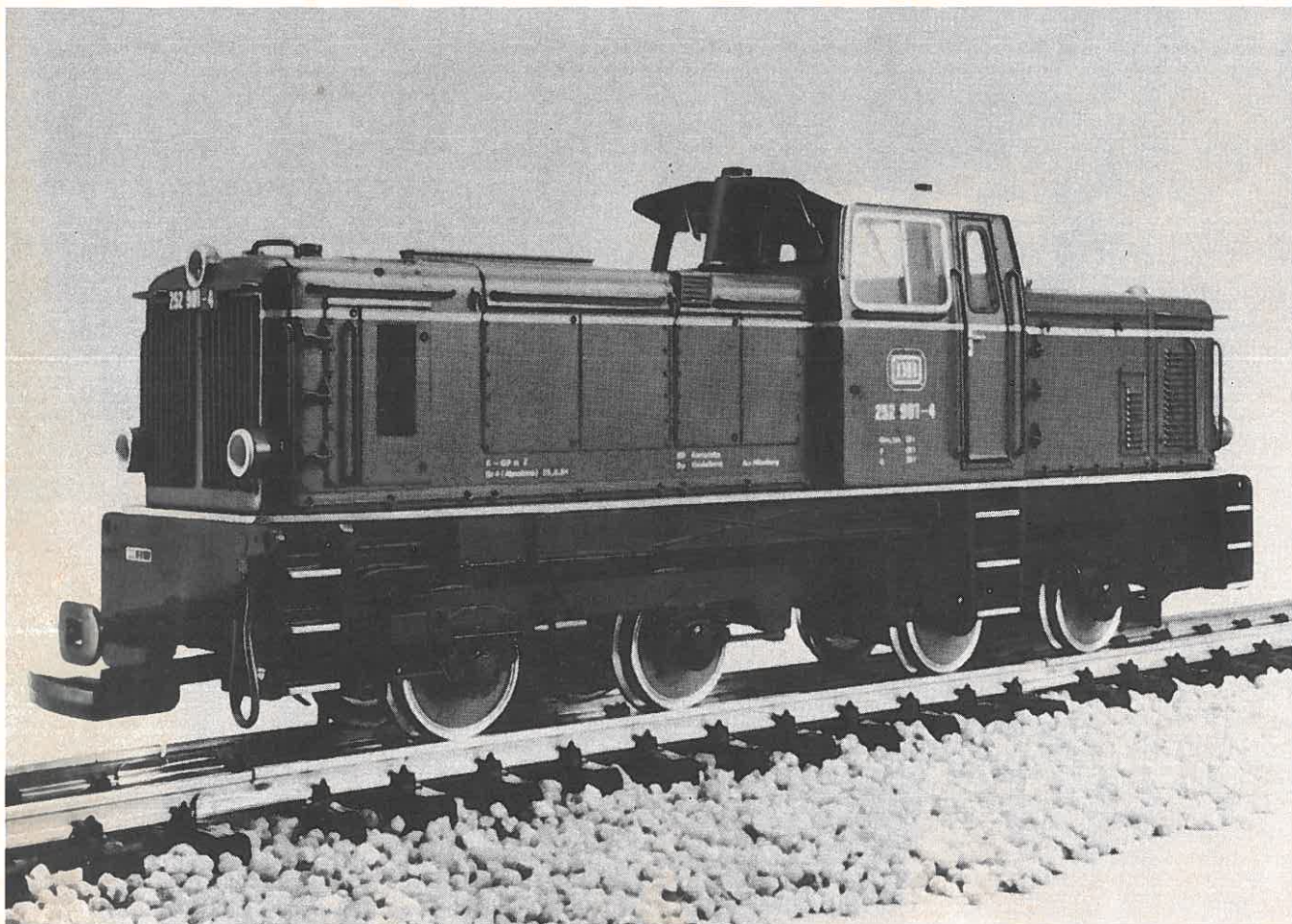
Eisenbahnmuseum Oberentfelden: Zum zehnjährigen Jubiläum traf die LGB - Ge 6/6 bei Herrn Lüthy ein.

ganz pünktlich zum Jubiläum eingetroffen aber gleichwohl mit großer Freude ist nun die Ge 6/6 der Rhätischen Bahn in mein Depot eingefahren. Das war ein Fest, das beinahe zu einem Quartierplausch (für Nichtschweizer: Quartier = Stadtviertel) ausartete. Nun hat auch die Ge 6/6 ihren festen Platz in der Ausstellung und wird von jedem Besucher mit Interesse bestaunt: „Ja, haben Sie denn diese Lok schon?“ Zur Zeit ist ein Gebäude der Landquart-Davos-Bahn in Bau nach Plänen der RhB. Die Freizeit ist leider knapp, so daß der Bau nur schleppend vorangeht, vor allem setzt der Architekt auch alles Geld immer in LGB-Artikel um. So hat man mit der LGB viel Spaß auch in einem Museum mit vielen „toten“ Gegenständen, die manchmal wieder lebendig werden. Mein Privatmuseum ist zu besichtigen an Samstagen und Sonntagen (bitte Voranmeldung 064 434066).

H.R. Lüthy-Pavan



Die von St. Wolfgang am Wolfgangsee auf den Schafberg führende schmalspurige Schafbergbahn wird in der Touristensaison auch heute noch teilweise mit Dampflok betrieben. Am 16. 9. 78 feierte die von der Münchener Lokalbahn A.-G. gebaute Bahn ihr 85jähriges Jubiläum. Ing. Alexander Mozina sandte uns ein Foto vom Jubiläum, auf dem ein moderner Triebwagen und die vielgeliebte alte Dampflok friedlich vor dem Depot in St. Wolfgang versammelt sind.



Handmusterfoto des ersten Bundesbahnmodells für die LGB: Die Diesellok der Baureihe 251 ist heute noch in Süddeutschland täglich für die DB im Einsatz.

Messeneuheiten für die LGB

Bericht von Wolfgang Zeunert

Die dreißigste Internationale Spielwarenmesse in Nürnberg war auch in diesem Jahr wieder eine riesige Modellbahnshow. Besucher aus aller Welt wogten durch die Gänge und am LGB-Stand der Firma Lehmann gab es oft kein Durchkommen. Hier bei E.P. Lehmann wollen wir auch unseren Messerundgang beginnen, der naturgemäß entsprechend dem Thema dieser Zeitschrift auf die Lehmann-Großbahn ausgerichtet ist.

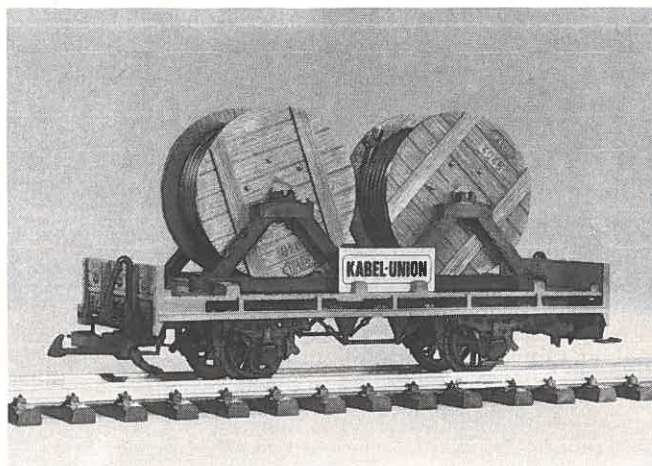
E.P. Lehmann Patentwerk, Nürnberg

Die Bedeutung des Hauses Lehmann auf dem Großbahnsektor ist inzwischen allgemein anerkannt. Über zehn Jahre lang wurde hier ein Markenartikelsortiment geschaffen und ausgebaut, das heute unter den Großbahnen eine dominierende Stellung am Markt einnimmt. Zweifellos haben zu dieser Entwicklung eine geschickte Modellpolitik sowie die erstklassige Qualität der Produkte beigetragen.

Im LGB-Werk wird fleißig an der Schmalspurdiesellok der Baureihe 251 nach einem Vorbild bei der Deutschen Bundesbahn gearbeitet. Diese ebenso wuchtige wie schöne Maschine wird von zwei Motoren angetrieben. Sie ist das erste Bundesbahnmodell für die LGB. Zwei Vorbilder laufen heute noch auf der DB-Schmalspurstrecke von Warthausen nach Ochsenhausen. Eine dritte Maschine wurde an die Steiermärkischen Landesbahnen nach Österreich verkauft. Ein Prototyp der Lok lief bereits auf dem Messestand auf einem Demonstrationsgleisstück für eine LGB-Doppelkreuzweiche.

Diese Doppelkreuzweiche ist natürlich eine echte Messesensation gewesen. Der Antrieb erfolgt elektromotorisch, wobei sich die Weichenzungen vorbildgetreu langsam bewegen. Der Antrieb besitzt eine Endabschaltung und eine Rückmeldemöglichkeit zu einem beleuchteten Gleisbildstellwerk. Zum Einpassen in den LGB-Gleisraster wurde das 52 mm lange gerade Gleisstück 1005 geschaffen. Die

Doppelkreuzweiche wird in Zusammenarbeit mit E.P. Lehmann vom Arbeitszentrum für Behinderte in Stengelbach/Schweiz hergestellt. Eine entsprechende Dreiwegweiche ist in Vorbereitung. Die Schlepptenderlok 2015D wird jetzt ganz in schwarz lackiert ausgeliefert (die grün-schwarze Version entfällt).



Der Flachwagen der LGB erhielt eine Ladung mit zwei Kabelrollen und wird somit zu einem besonders interessanten Fahrzeug in einem Güterzug.



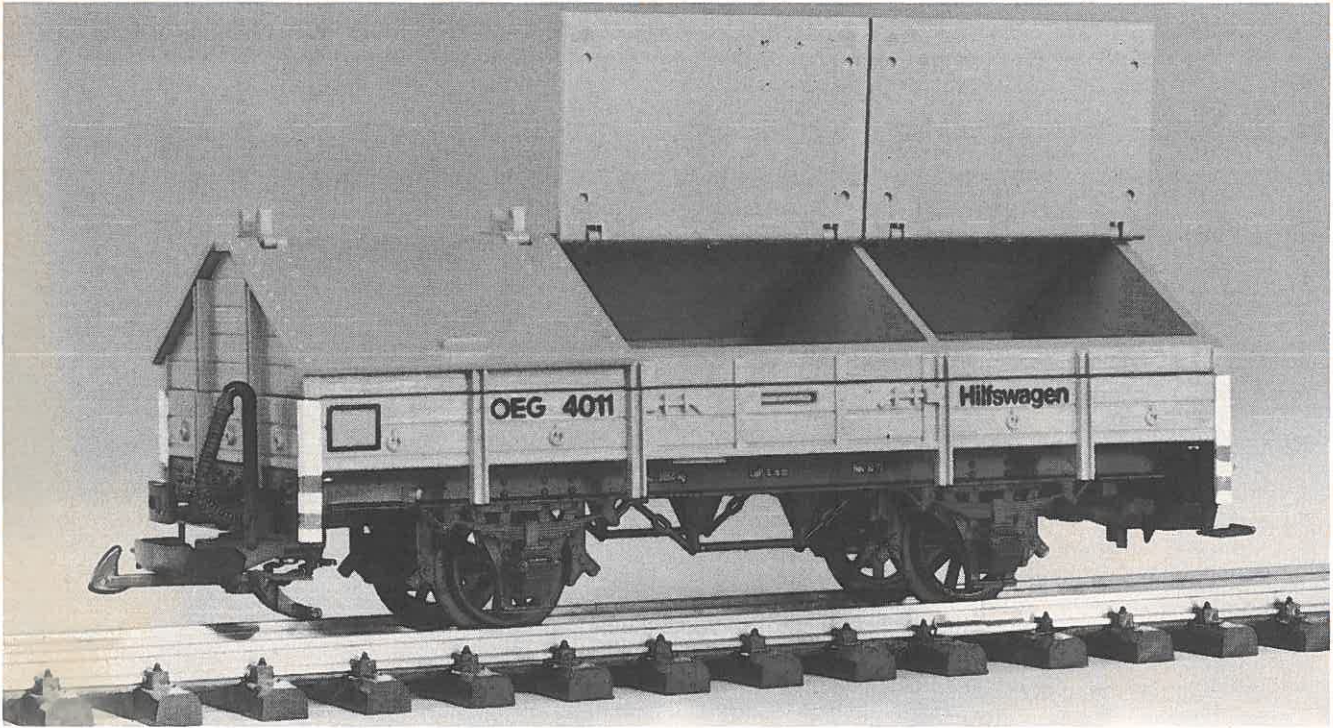
Prominente Messegäste finden sich stets am Lehmann-Stand ein, um zu sehen, was es Neues für die LGB gibt. Auf unserem Bild sprechen über das Rhätische Krokodil (von links nach rechts) die beiden Inhaber von E. P. Lehmann, Eberhard und Wolfgang Richter, der bayerische Ministerpräsident i.R. Alfons Goppel und seine Gattin sowie Messe-Direktor Dr. B. Korbmacher.

Foto: Bischof & Broel

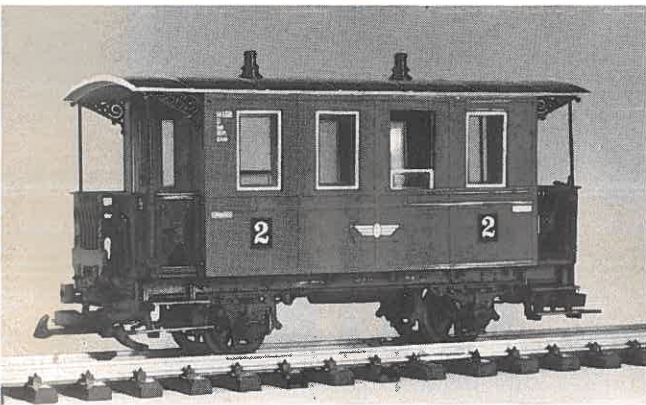


Der bayerische Wirtschaftsminister Anton Jaumann und Eberhard Richter von E. P. Lehmann begutachten gerade ein Funktionsmodell, mit dem die Geräuschelektronik der 2080S demonstriert worden ist.

Foto: Bischof & Broel



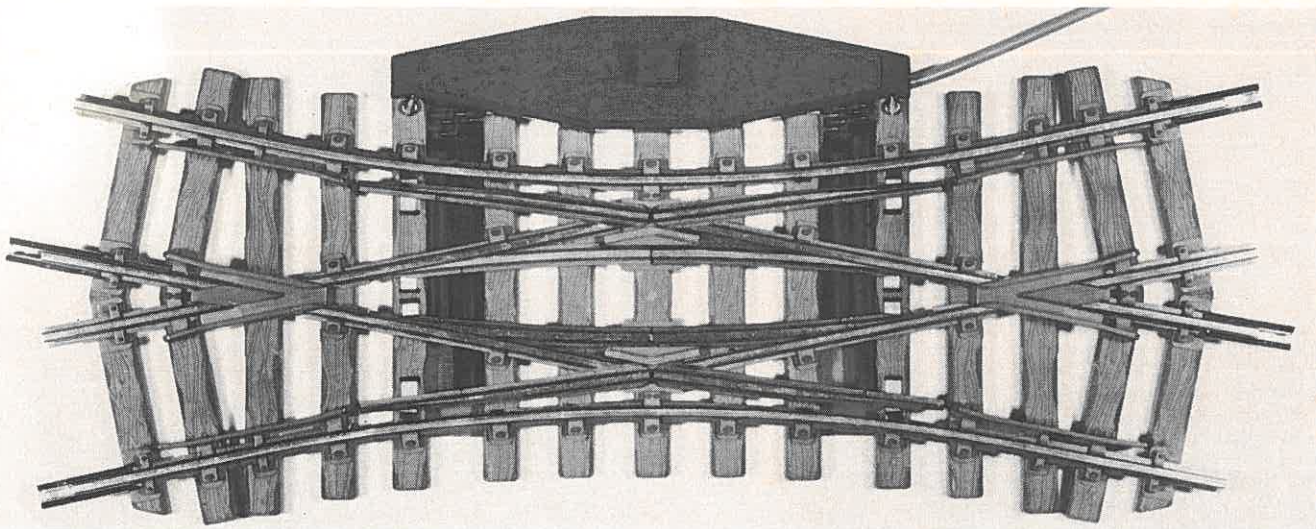
Genau dem Vorbild nachgestaltet wurde der Klappdeckelwagen der OEG, den E. P. Lehmann in diesem Jahr für die LGB herausbringt.



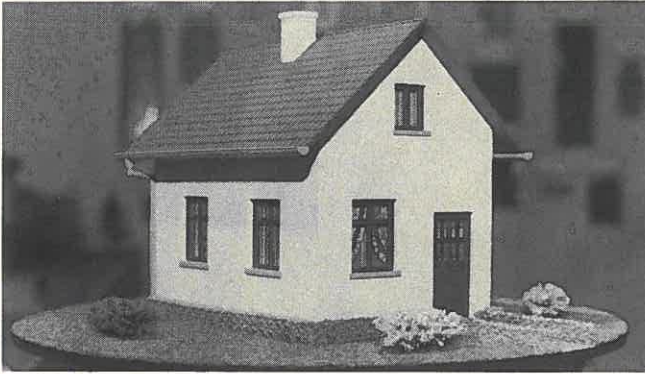
Der vierfenstrige Personenwagen bekam ein gewölbtes Flachdach mit zwei Dachlüftern und wurde so zum typischen Lokalbahnwagen. Der Wagen wird in grüner Lackierung und in blau-weißem Anstrich geliefert.



Der neue Kesselwagen der LGB kommt in diesem Jahr auch in den Dekorvarianten „Shell“ und „Esso“ auf den Markt.



Das Erscheinen einer Doppelkreuzweiche für die LGB war eine echte Sensation. Sie wird manches Platzproblem auf LGB-Anlagen lösen.



Dieses kleine Siedlerhaus entstand aus einem Bausatz der Firma Addie-Modell.

Bei den Waggonen wird ganz neu ein Klapptischwagen angeboten, wie er bei der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft (OEG) im Einsatz ist. Ein Vorbild des Modells, das als Arbeitsfahrzeug (Salzwagen) orange lackiert ist, steht auf dem Fabrikkhof von E.P. Lehmann.

Der vierfenstrige Personenwagen hat eine kleine Änderung über sich ergehen lassen und sieht jetzt wie ein echter Lokalbahnwagen aus einer der Geschichten von Ludwig Thoma aus. Der Wagen erhielt ein flach gewölbtes Dach mit zwei schönen Oldtime-Dachlüftern. Beim grünen Wagen wurde statt der LGB-Plakette ein Flügerad angebracht, das dem Firmenzeichen der SWEG ähnlich ist. Der blau-weiße Wagen trägt das LGB-Zeichen.

Der Flachwagen ist als unbeladenes Modell nicht mehr im Katalog enthalten, aber man bekommt ihn nun mit zwei Kabelrollen beladen und mit einem Firmenschild „Kabel-Union“ versehen. Das Ladegut kann abgenommen werden und durch einen Container ersetzt werden. Unter der Bestellnummer 4069/1 ist ein Container-Set mit zwei Containern lieferbar. Der neue BASF-Kesselwagen wird in diesem Jahr auch in den Dekors „Esso“ und „Shell“ ausgeliefert werden. Im Gleissortiment ist ein Ausziehgleis 1009 in Vorbereitung, das eine variable Längeneinstellung von 88 bis 120 mm ermöglicht. Bei Gleisentwicklungen mit Doppelkreuz- und Dreiwegweiche kann dieses Gleisstück nützliche Dienste leisten.

Über diese Modellneuheiten hinaus gibt es als ganz große Überraschung einen neuen Katalog für die LGB. Auf 96 Seiten schwerem Kunstdruckpapier sind 445 Farbfotos enthalten, die zusammen mit einem informativen Text sowie Gleis- und Schaltplänen eine umfassende Übersicht geben. Viele Bilder von Anlagen, Zubehörteilen, ja selbst von Umbauten, die LGB-Freunde aus Serienmodellen hergestellt haben, illustrieren ein Werk, das man schon gar nicht mehr als Katalog im herkömmlichen Sinne bezeichnen kann. Hier ist eine komplette Dokumentation über ein Modellbahnsystem entstanden, das ohnehin ohne Beispiel auf der Welt ist. Gegen eine bescheidene Schutzgebühr von DM 5,00 ist der Prachtkatalog sofort im Fachhandel erhältlich.

Addie Modell, Mainz

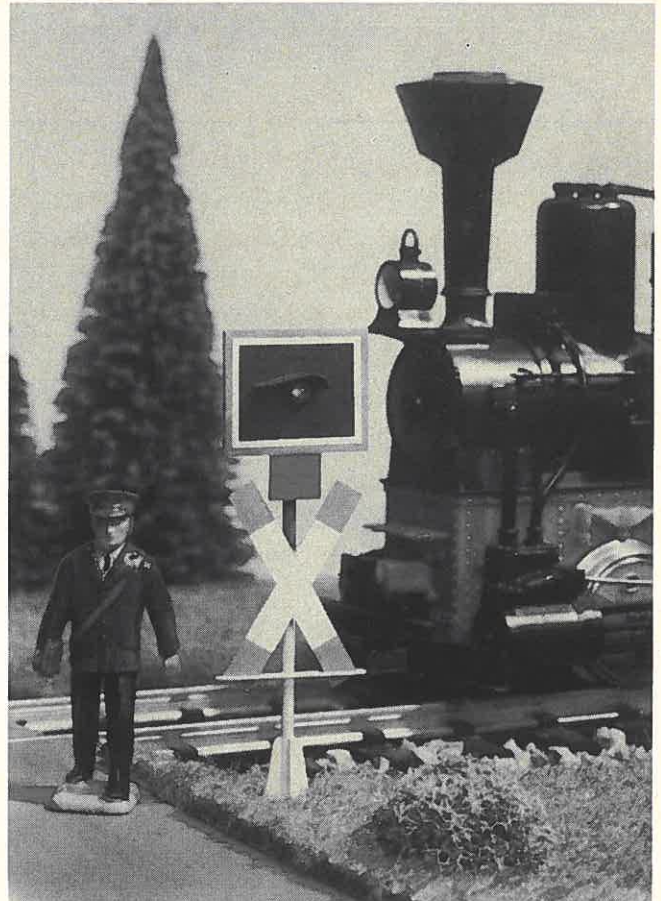
Dieter Kleinhanß hat für die Nenngröße Eins einen Bausatz vorgestellt, aus dem man ein Siedlerhaus bauen kann. Das Gebäude ist auch für die LGB zu verwenden. Zu einem späteren Liefertermin wird es auch ein Siedlerhaus mit Anbau und ein größeres Wohnhaus geben.

Busch + Co., Viernheim

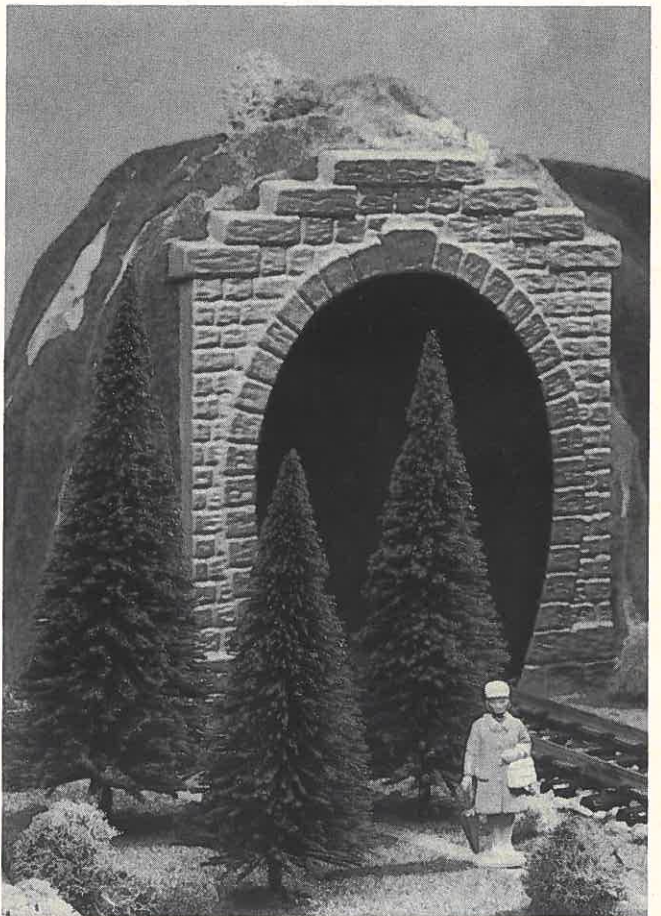
Die Firma fertigt vor allem Zubehör in N und H0. Aber auch für die LGB gibt es einige nützliche Teile, die hier erwähnt werden sollen. Neu in diesem Jahr ist ein Warnkreuz mit Blinklicht, das mit elektronisch gesteuerten Leuchtdioden versehen ist. Die Warnkreuze der Warnblinkanlage sind 115 mm hoch und aus wetterfestem Plastikmaterial hergestellt. Interessant sind für LGB-Freunde ein Elektronik-Bausatz für einen Diesellokhubtongebner, Plastik-Tunnelportale und geprägte und beschneidbare Mauerplatten 335 x 140 mm. Neu sind auch beflockte Tannen in 165 mm, 205 mm und 235 mm Größe.

Groba, Schweinfurt

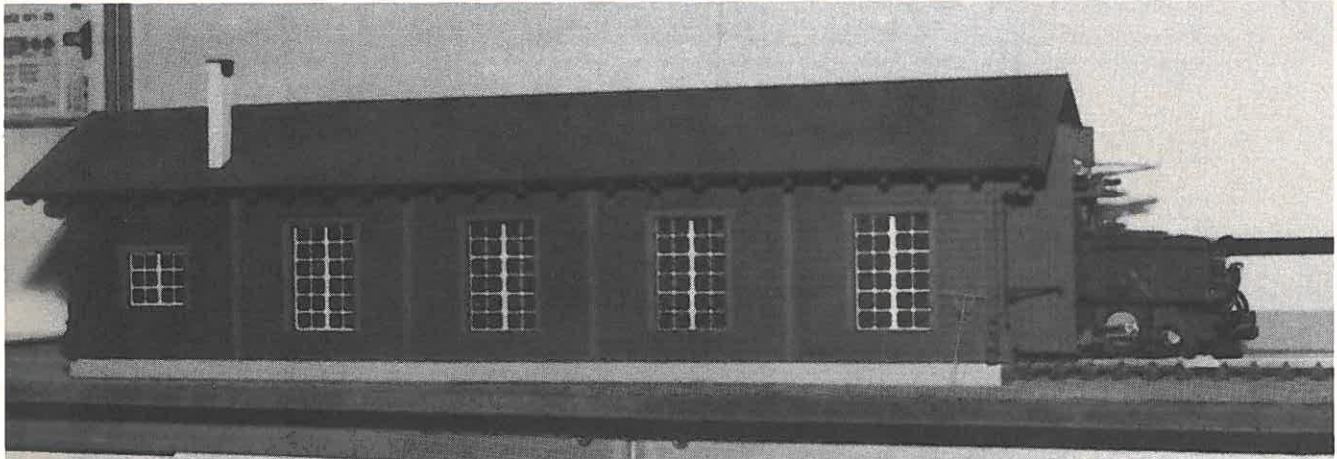
Die Firma Groba ist umgezogen. Die neue Adresse lautet Alte Bahnhofstraße 15, 8720 Schweinfurt. Neben dem großen LGB-Zubehörprogramm, das von vielen extra ausgesuchten Herstellerfirmen angeboten wird, hat Groba die Alleinvertretung von Actionfiguren, die sich in jede gewünschte Lage biegen lassen. Sie sind mit echter genähter Textilbekleidung angezogen. Die Biegefähigkeit ist sehr hoch. Ferner vertreibt Groba das Fahrergerät Polator 7605, mit dem eine völlig freie Gleisplangestaltung mit beliebig vielen Kehrschleifen und Gleisdreiecken einschließlich Oberleitung möglich ist. Das Gerät erlaubt eine zügige Fahrt in allen Richtungen und führt alle notwendigen Umschaltungen zum richtigen Zeitpunkt automatisch aus.



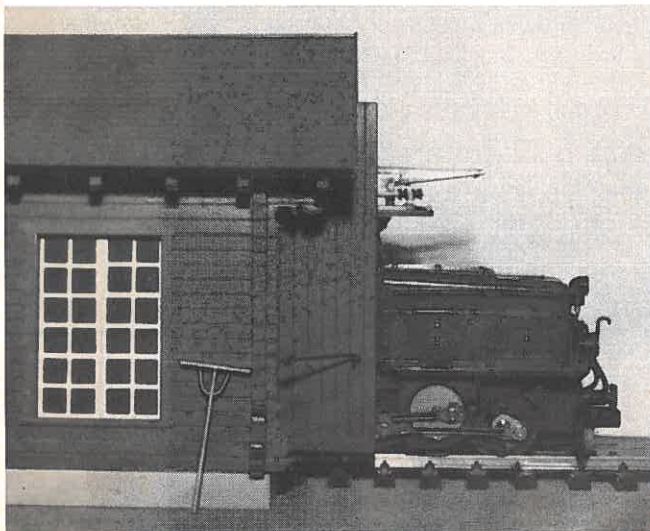
Warnblinkanlage mit elektronisch gesteuerten Leuchtdioden von Busch + Co.



Tunnelportal und Stecktannen für die LGB von Busch + Co.



Die Firma Günther Huppertz hat den hölzernen Lokschuppen der Rhätischen Bahn in Filisur genau als Holzbausatz nachgebildet. Das prachtvolle Modell ist die stillechte Remise für unser Krokodill!



Dieses Detailfoto der Lokremise Filisur zeigt die Feinheiten des Holzbausatzes von Günther Huppertz.

hmb-Holzmodellbau Günther Huppertz, Werne

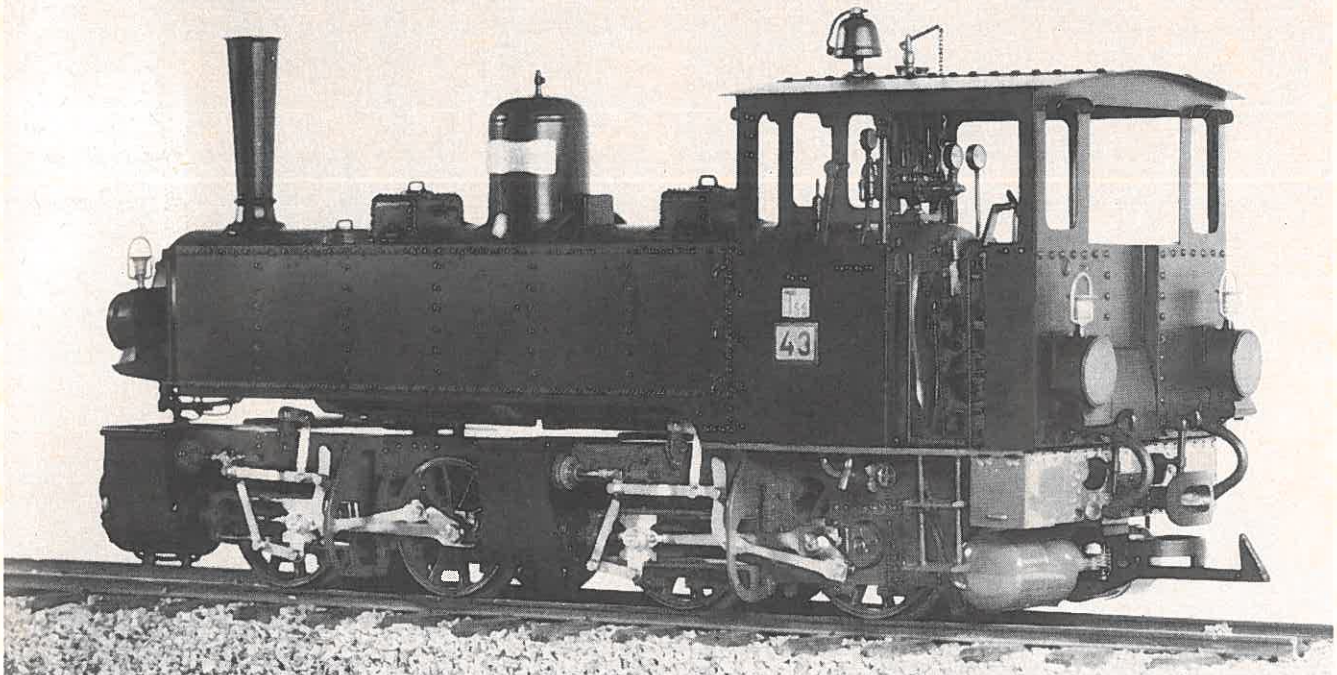
Der bekannte Hersteller schöner Gebäude in Holzbauweise für die LGB hat sich in diesem Jahr etwas ganz Besonderes ausgedacht. Das Programm des Stadtbausatzes „Relief“ umfaßt vier verschiedene Stadthäuser, die 36 cm hoch und 27 cm breit sind. Ihre Tiefe beträgt nur 4 - 5 cm, womit sie als Hintergrundkulisse geradezu ideal (und platzsparend) sind. Die Häuser stehen mit den Giebeln zur Straße und sind zweigeschossig plus ausgebautem Giebel.

Hermann Lutherer, Massbach

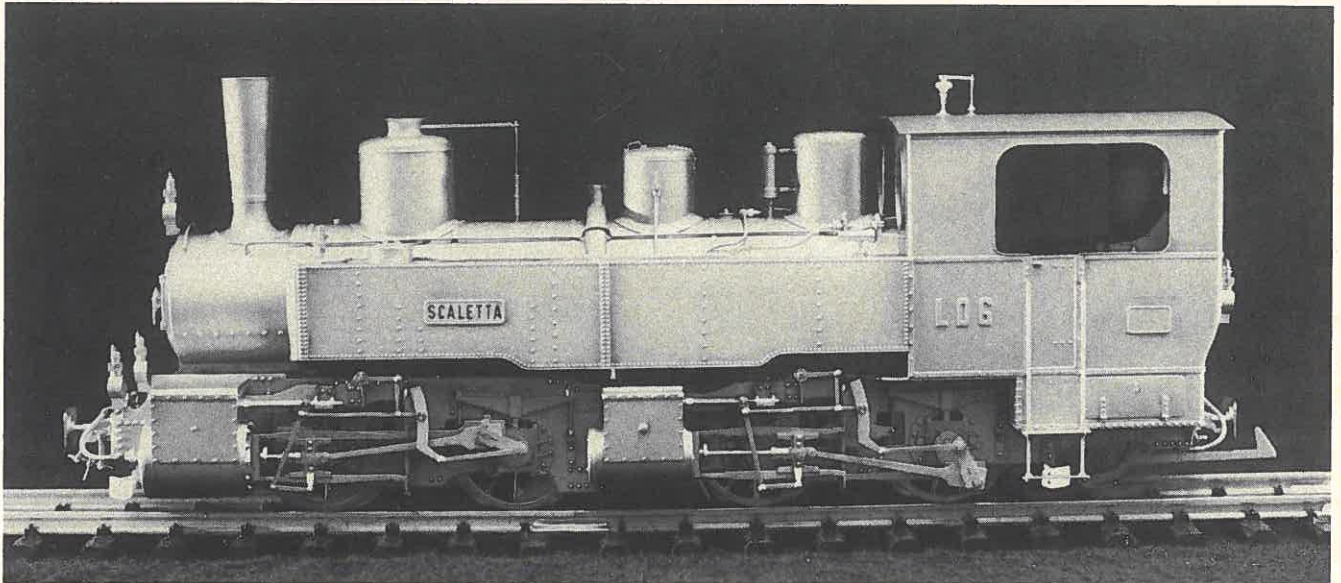
Die Firma Lutherer fertigt unverändert Holzbausätze für die LGB. Aus dem Programm wird jetzt der mittelstädtische Güterschuppen Eibstadt ausgeliefert.

Kostbare Handarbeitsmodelle passend für die LGB

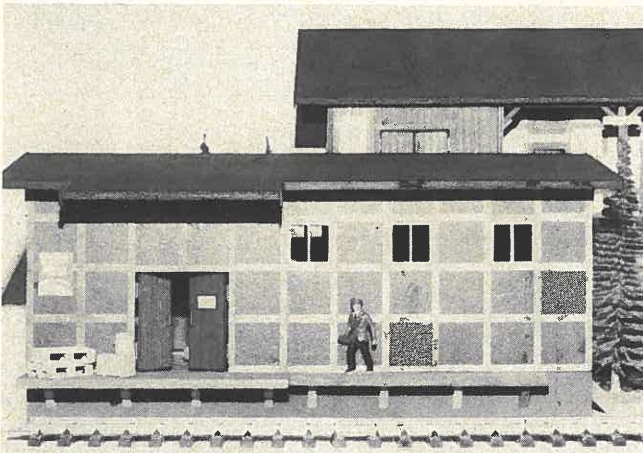
Zwei Firmen boten auf der Spielwarenmesse in der Preislage von etwa DM 10 000,00 kostbare Handarbeitsmodelle von Gelenklokomotiven an. Die Firma Ing. Hans-Rudolf Muschal in Freiburg stellt eine württembergische Tss in solider Handarbeit her. Das Modell hat eine präzise Gestängenachbildung und ist sauber montiert und lackiert. Die Nümo-Spielwaren GmbH. in Nürnberg fertigt eine Gelenklok an, deren Vorbild 1891 von Maffei an die Landquart-Davos-Bahn (die Strecke gehört heute zur Rhätischen Bahn) geliefert wurde. Auch diese Lok hat eine filigran nachgebildete Steuerung, vorbildgetreu durchbrochene Speichenräder, bewegliche Türen am Führerhaus, zu öffnende Rauchkammertür usw. Die Serie ist limitiert auf 100 Stück.



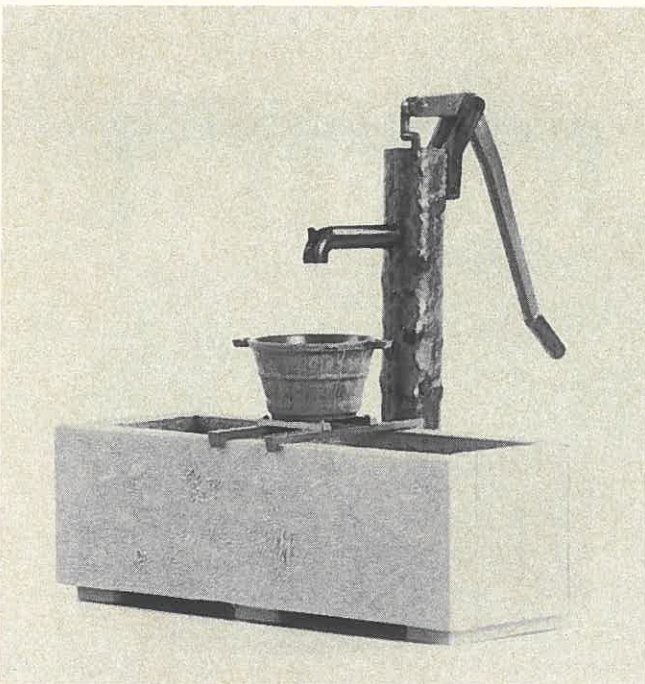
Württembergische Tss als feindetailliertes Handarbeitsmodell von Ing. Rudolf Muschal.



Dampflok SCALETTA der Landquart-Davos-Bahn als Superhandarbeitsmodell von Nümo Spielwaren.



Die Güterhalle Eibstadt im LGB-Maßstab wird von Hermann Luthner jetzt ausgeliefert.



Der kleine Brunnen mit Pumpe von POLA-LGB kann funktionsrecht mit Wasser betrieben werden.

Pola-Modellspielwaren, Rothhausen

Unter dem Markennamen POLA-LGB gibt es in diesem Jahr ein umfangreiches Neuheitenprogramm. Einmalig detailliert ist eine Wassermühle mit vorgebautem Eingang. Die Mühle ist komplett funktionsecht bis hin zum verstellbaren Wehr. Als Zugabe gibt es Mühlsteine und Mehlsäcke und natürlich öffnende Türen und Fenster.

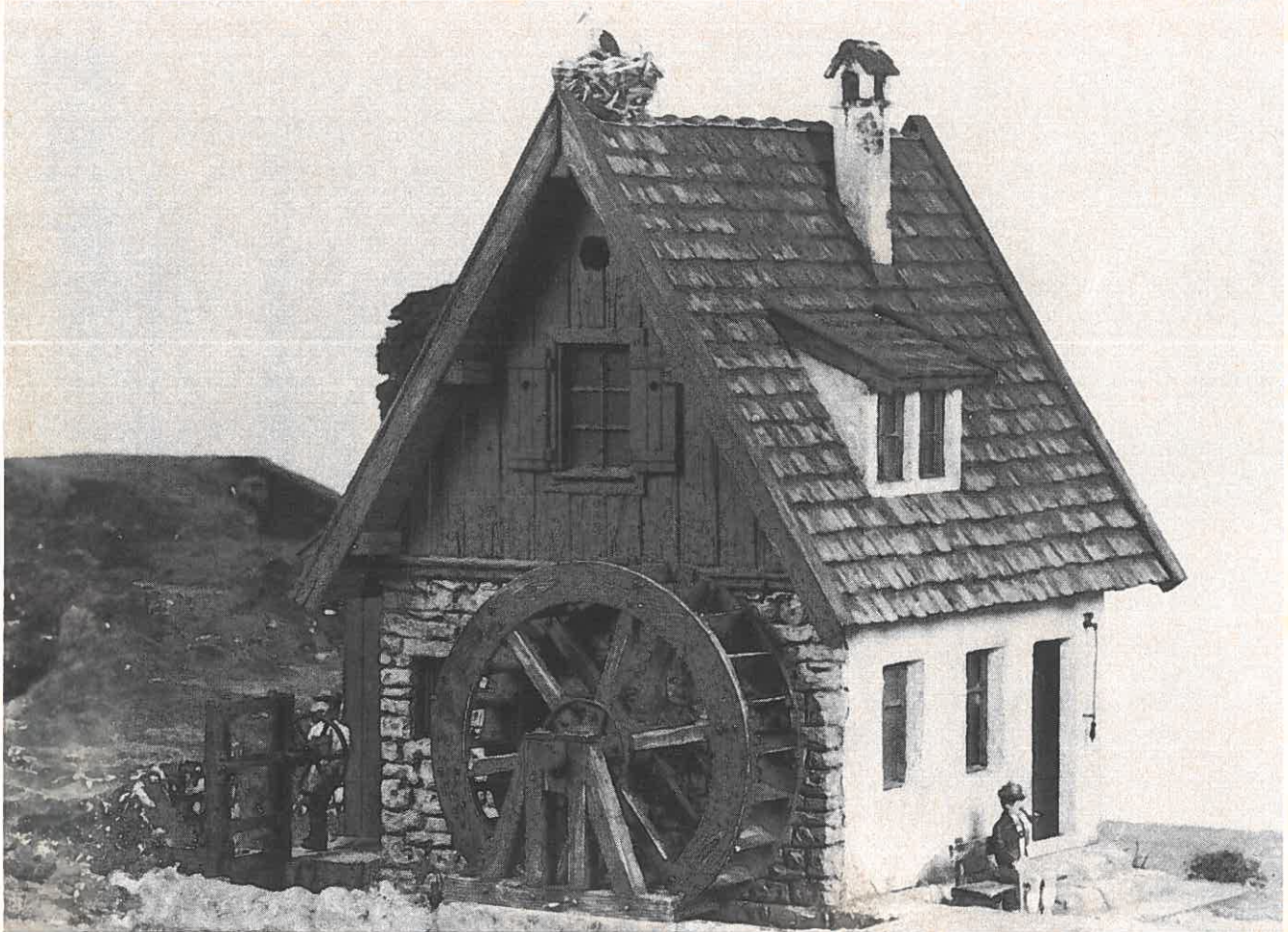
Das neue Einfamilienhaus ist ein optischer Augenschmaus. Es besitzt eine Eingangslaube, einen Balkon und einen Kaninchenstall. Separat aufstellbar ist ein Brunnen mit Pumpe, der richtig mit Wasser betätigt werden kann.

Elektrisch betätigt ist eine Schranke, die an ein- und zweigleisigen Strecken aufgestellt werden kann. Der Antrieb ist elektromotorisch, wodurch sich die Schrankenbäume vorbildgetreu langsam heben und senken. Die Schranke wird es nur als Fertigmodell geben.

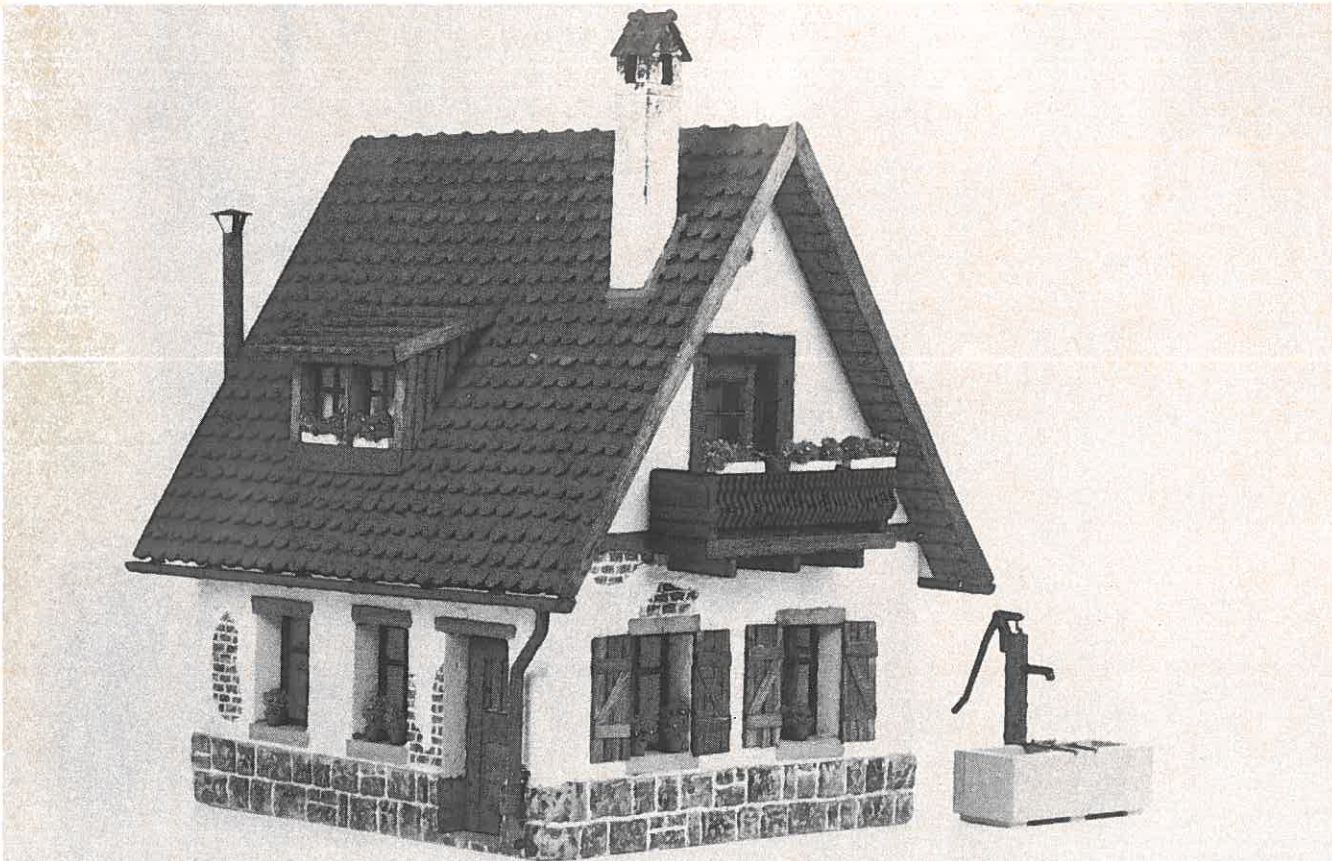
Neben diesen großen Neuheiten gibt es bei POLA-LGB auch nützliche Kleinigkeiten. Der beim Einfamilienhaus erwähnte Brunnen ist auch einzeln erhältlich. Außerdem gibt es eine (beleuchtbare) Telefonzelle sowie drei Lampenmodelle: Zweiarmige Gittermastlampe, Straßenleuchte am Holzmast und Wandstraßenleuchte zum Anbau am Gebäude.



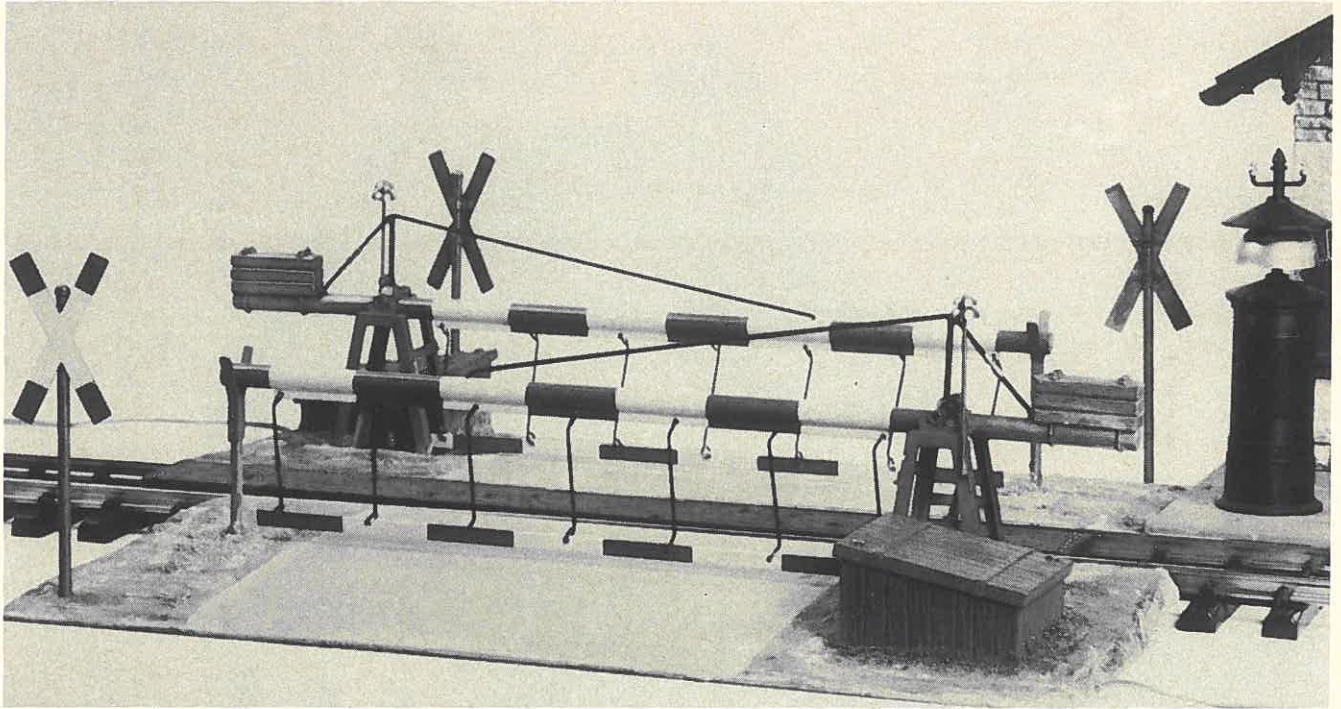
Ein wirklich bislang fehlendes Zubehör ist die Telefonzelle, die jetzt als Bausatz (beleuchtet) von POLA-LGB geliefert wird.



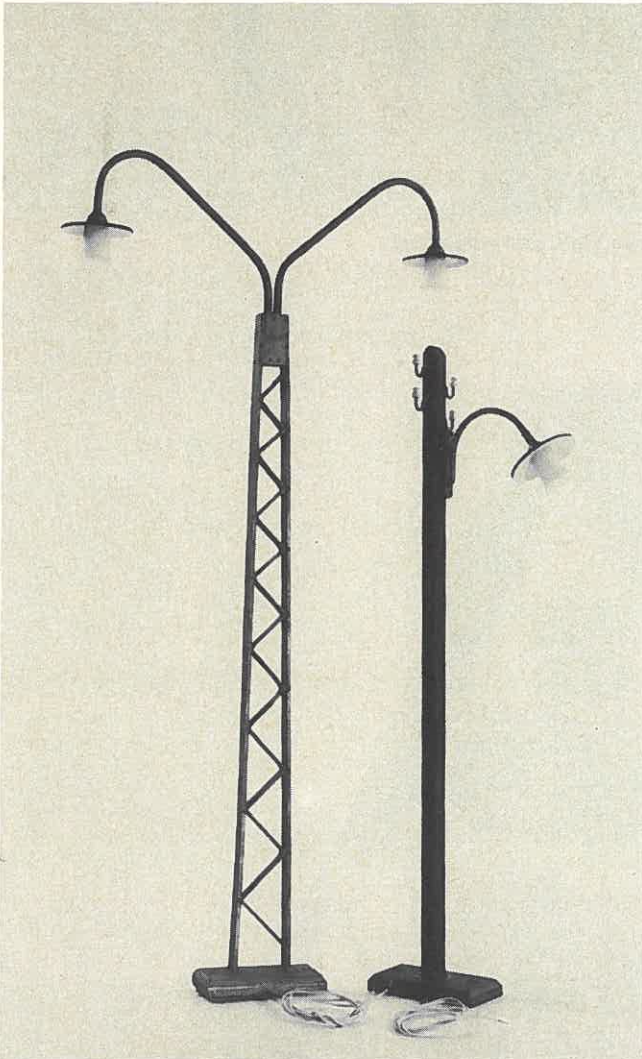
Die wunderschöne Wassermühle von POLA-LGB mit funktionsechtem Wehr und Wasserrad.



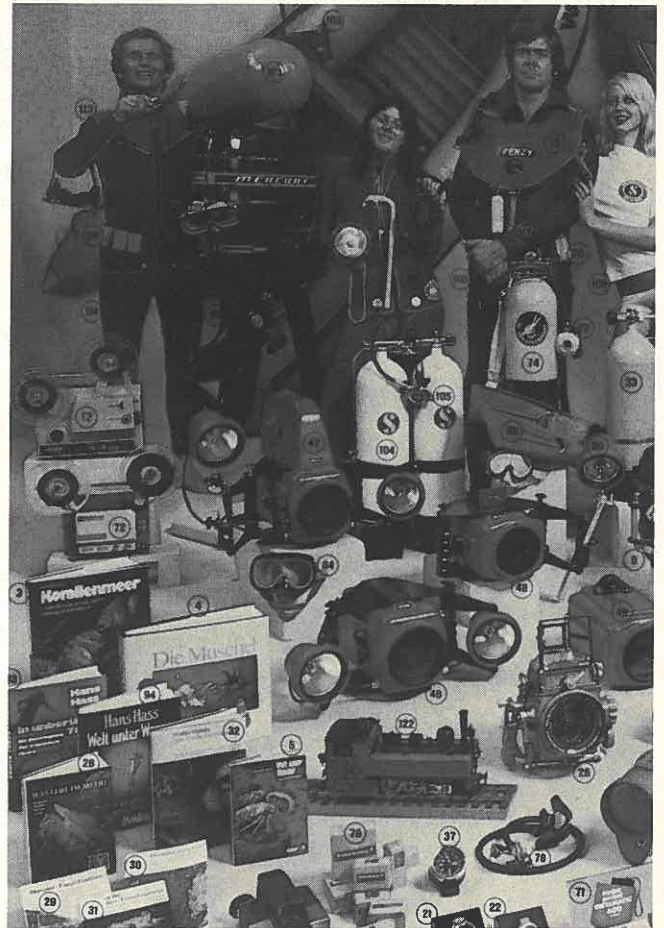
Das neue Einfamilienhaus von POLA-LGB paßt in seiner ganzen Bauweise geradezu vortrefflich zur LGB.



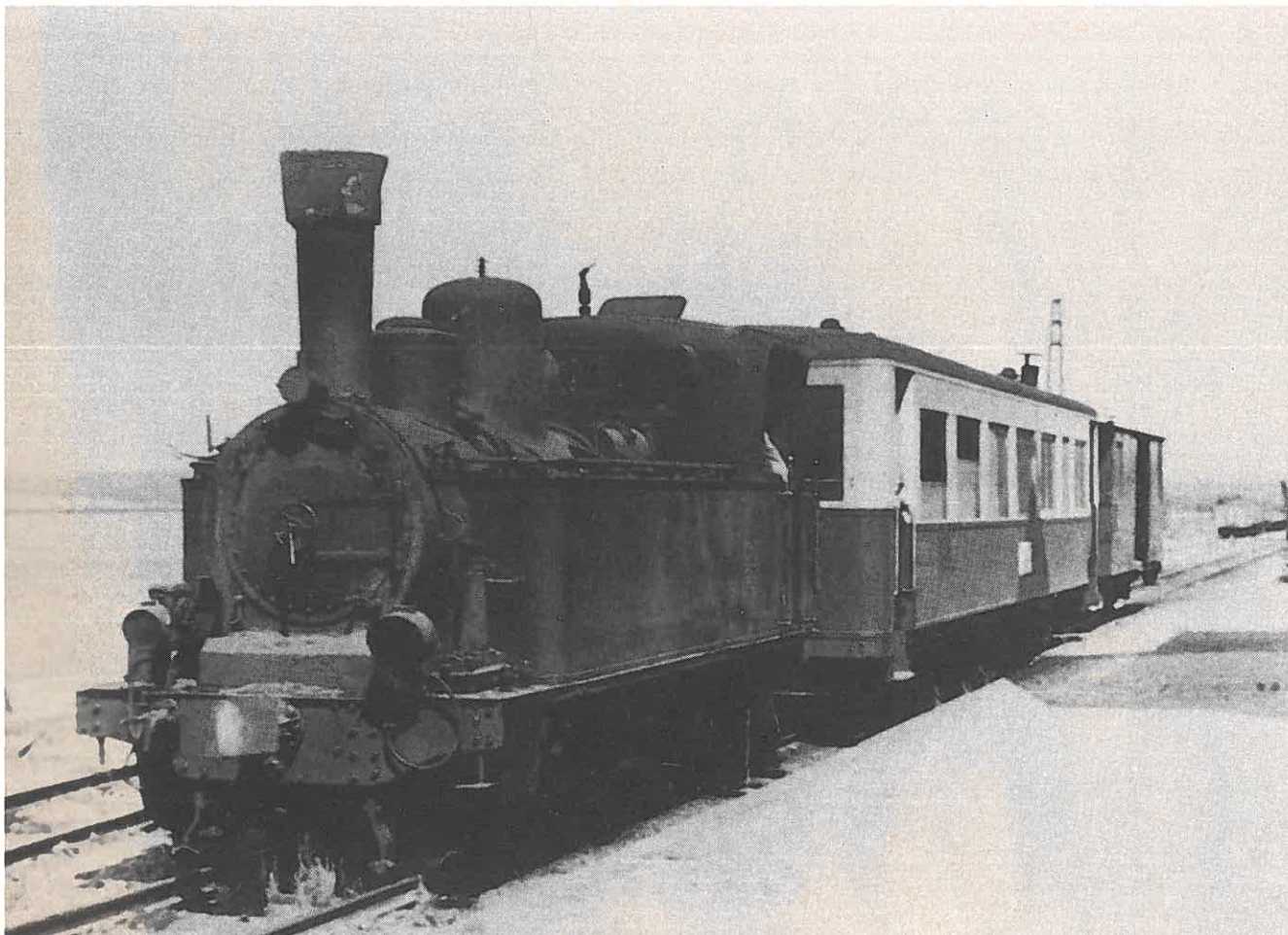
Bahnschranke mit elektromotorischem Antrieb von POLA-LGB.



Die zweiarmige Gittermastlampe von POLA-LGB ist gut für Bahnanlagen zu gebrauchen. Allerliebste und absolut stielste ist die Leuchte am Holzmast. Die Lampenarmatur gibt es auch einzeln als Wandleuchte, die an Häusern befestigt werden kann.



Auf einer zweiseitigen Abbildung zeigt die Zeitschrift „Der Taucher“ seinen Lesern, was ein Sporttaucher so alles an nützlichen und schönen Dingen haben sollte. Unter den vielen Artikeln entdeckten wir auch eine Waldenburger Lok der LGB. Was hat die hier zu suchen? Meint „Der Taucher“: Sollten Sie für Ihr Hobby Tauchen schon alles besitzen, und Sie außer Tauchen auch noch einem zweiten Hobby fröhnen wollen, dann kaufen Sie sich eine LGB für drinnen und draußen (wetterfest)! Nun denn — vielleicht bekommen wir bald einmal die ersten Aufnahmen von einer LGB-Anlage auf dem Meeresgrund.



Eine typische Zugkomposition der Linie Noerdingen — Martelingen mit Lok 312.

Foto: Sammlung Charles Mayer

Schmalspurbahnen in Luxemburg

Von Guy Kirschten

Am 11. August 1859 wurde die erste Normalspurstrecke Luxemburgs dem Verkehr übergeben. In den folgenden 15 Jahren wurden im schnellen Tempo die notwendigen Eisenbahnstrecken, welche die Stadt Luxemburg mit den Hauptindustrie- und Verkehrszentren im Ausland verbinden, gebaut. Nun ging man daran, die weniger bevölkerten Gebiete im Lande mit der Bahn zu erschließen. Diese Zusatzstrecken sollten der Rentabilität wegen als Schmalspurbahnen ausgeführt werden. Im Wesentlichen gab es 8 Schmalspurbahnlinien, die von 4 verschiedenen Gesellschaften gebaut und dann betrieben wurden.

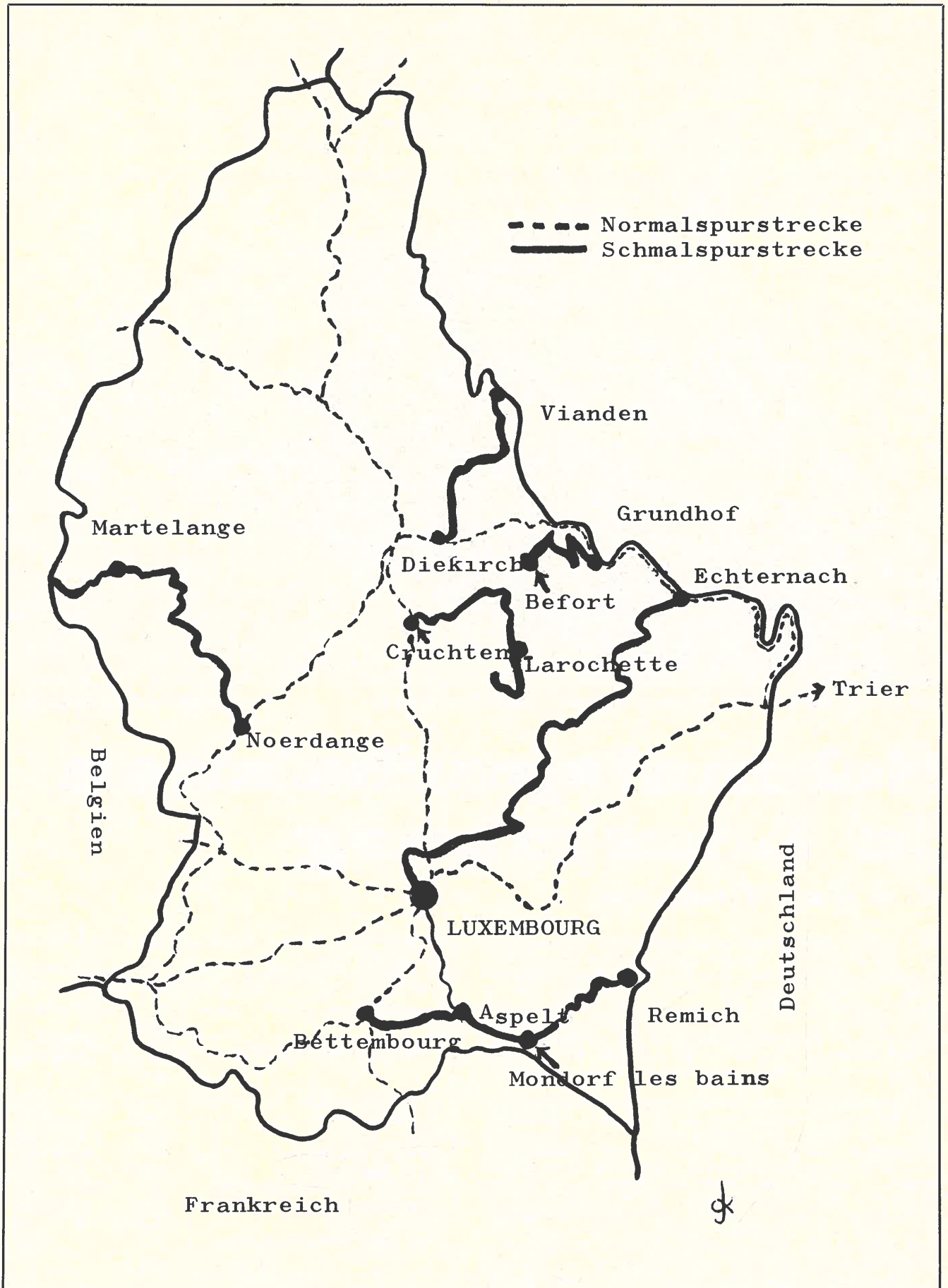
Die Linien Luxemburg — Remich und Cruchten — Fels waren die ersten Schmalspurstrecken. Sie wurden im Volksmund „de Jangeli“ genannt, nach dem Felsler Bürgermeister Jean Knaff, der sich besonders für diese Bahnen eingesetzt hatte. Diese beiden Strecken wurden von der „Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik und Genossen“ aus Winterthur gebaut. Zur Finanzierung erhielt diese Gesellschaft einige Erzfelder im Süden des Landes zur Pacht. Nach der Fertigstellung der Strecken übernahm die eigens dafür gegründete „Luxemburger Sekundärbahngesellschaft“ den Betrieb.

Zum Einsatz auf den Schmalspurstrecken kamen dann auch vorwiegend Trambahnloks der S.L.M. aus Winterthur. Auch von den „Berliner Trambahnen“ wurden einige Trambahnloks aufgekauft. Diese Maschinen ähnelten dem Loktyp Nr. 2050 der LGB. Insgesamt 12 dieser Dampfloks waren auf den 2 Strecken im Einsatz. Der Wagenpark bestand anfangs aus zweiachsigen Personenwagen. Später kamen dann drei- und vierachsige Personenwagen mit offenen Bühnen und

Übergängen hinzu, während die zweiachsigen Wagen zu Güterwagen umgebaut wurden.

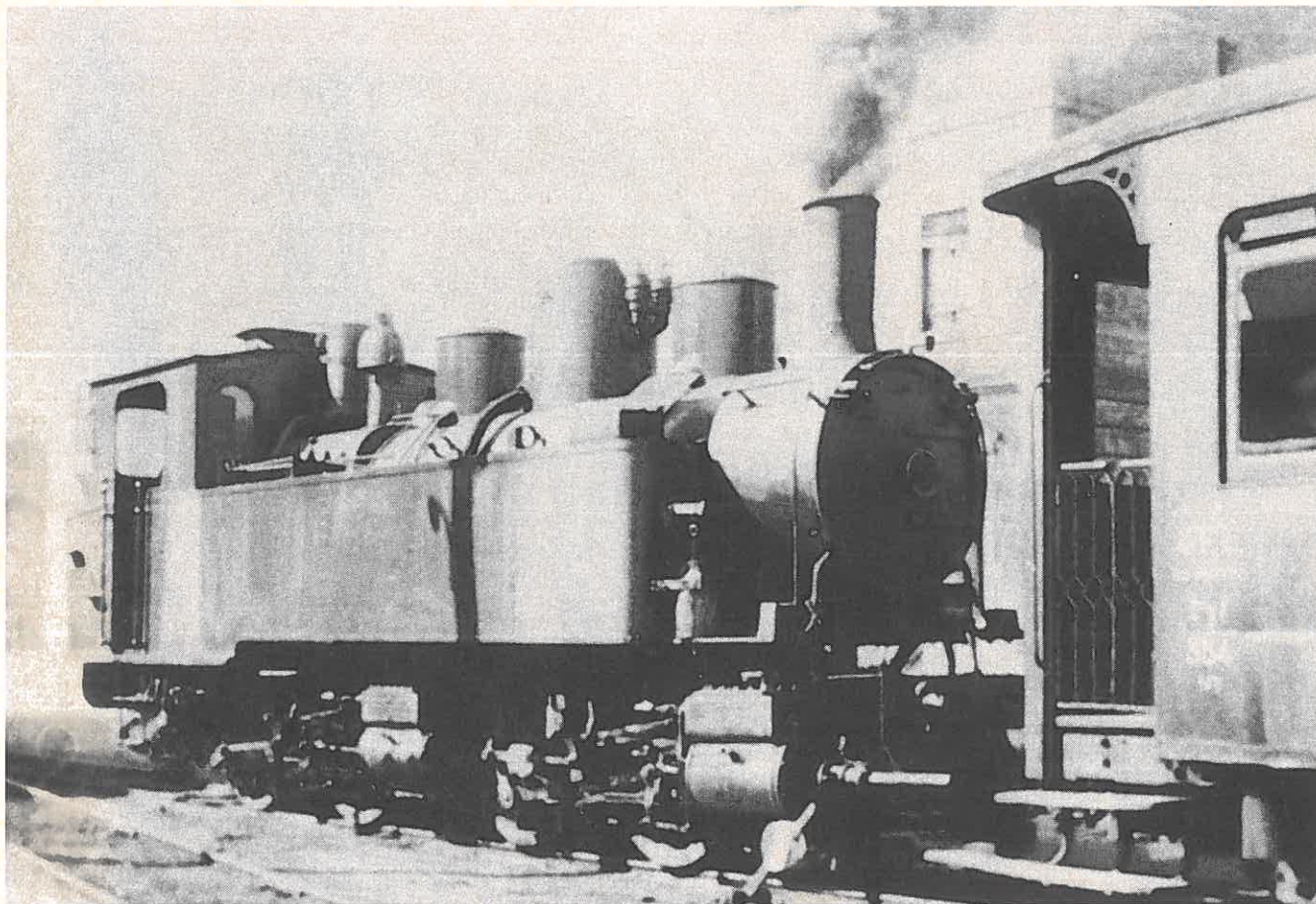
Eine zweite Gesellschaft, die „Luxemburger Kantonalbahnen“, wurde 1885 gegründet, um weitere Kantonalhauptorte schmalspurig mit-

Bezeichnung der Strecken		Streckenlänge Eingleisig km	Datum der Eröffnung
Luxemburg — Remich	S	27,35	20. 2. 1882
Cruchten — Fels	S	12,13	20. 2. 1882
Diekirch — Vianden	C	14,18	9. 4. 1889
Nördingen — Martelingen	C	29,53	18. 11. 1890
Aspelt — Bettemburg	V	10,19	1. 9. 1899
Differdingen — Tillenber (Erzbahn)		-2,27-	23. 1. 1901
Luxemburg — Echternach	V	45,85	20. 4. 1904
Grundhof — Befort		6,70	4. 11. 1904
Fels — Steinbrüche von Erzen		4,12	1930
Zusammen:		150,05	
S = ehemalige Sekundärbahnen C = ehemalige Kantonalbahnen V = ehemalige Vizinalbahnen			



Übersichtskarte der Luxemburgischen Eisenbahnen einschließlich des ehemaligen Schmalspurnetzes.

Skizze: Guy Kirschten



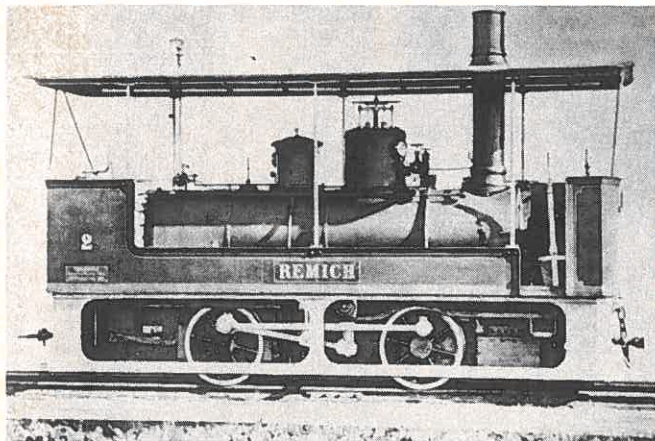
B'B-n4v-Malletlok der Reihe 401-404 im Einsatz auf der Linie Luxemburg — Echternach.

einander zu verbinden. So wurden die Linien Noerdingen — Martelingen und Diekirch — Vianden gebaut und 1889 beziehungsweise 1890 dem Verkehr übergeben. Die Linie Diekirch — Vianden hatte an ihrem Scheitelpunkt sogar einen Tunnel. Die Linie Noerdingen — Martelingen hatte auf ihren 30 Kilometern einen Höhenunterschied von 227 Metern zu überwinden. Die Hauptaufgabe dieser Bahn war der Abtransport des in der Umgebung von Martelingen gewonnen Schiefers. Zum Einsatz kamen dreiachsige Niederdruckloks aus den „Ateliers St. Léonard“ in Lüttich (Belgien). Schon ab 1925 wurde auf der Strecke Diekirch — Vianden der Dampfbetrieb durch den Einsatz von 2 benzin-mechanischen Triebwagen ersetzt. Diese aus Nivelles stammenden Triebwagen besaßen Motoren von der „Nationalen Automobilgesellschaft“ (NAG) in Berlin.

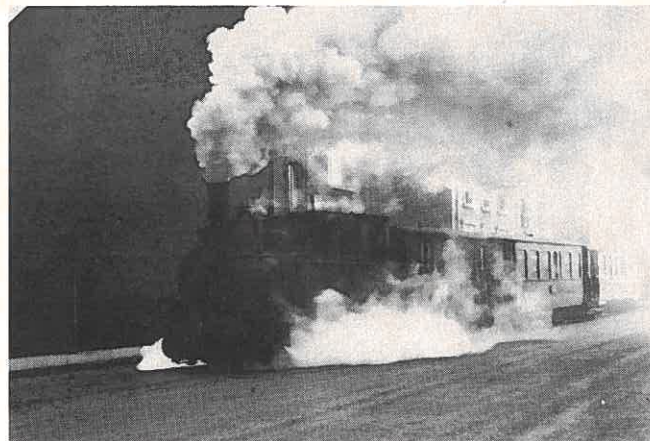
Die Vergabe von Erzfelderkonzessionen an ausländische Gesellschaften zum Bau von Bahnlinien hatte sich nicht recht bewährt. So ging der Staat hin und baute gleich selbst die beiden weiteren Schmalspurlinien, und zwar die Linien Bettemburg — Aspelt und Luxemburg — Echternach. Nach der Fertigstellung dieser Bahnen übernahm die „Société des Chemins de Fer Vicinaux“ deren Betrieb.

Die Linie Luxemburg-Echternach war von allen luxemburgischen Schmalspurbahnlinien die wichtigste und auch die populärste. Aus diesem Grund erhielt sie dann auch einen besonderen Namen. Man nannte sie allgemein „de Charly“. Dieser Name stammte von dem damaligen Bautenminister Charles Richard. Sie konnte erst 1904 feierlich eingeweiht werden, da man die Fertigstellung der berühmten (von dem französischen Architekten Sejourné entworfenen) „Adolph-Brücke“, ein Wahrzeichen der Stadt Luxemburg, abwarten mußte. Die Linie verlief auf hauptstädtischen Straßen durch das Zentrum der Stadt. Außerhalb der Stadt benutzte die Bahn dann einen eigenen Bahnkörper und erforderte somit dann auch den Bau von 3 Tunnels und einer doppelbogigen Eisenträgerbrücke. Die Strecke verlief dann in zahlreichen Kurven durch viele kleine Dörfer und erreichte dann endlich das Städtchen Echternach, berühmt durch seine Springprozession am Pfingstdienstag.

Auf dieser Linie waren die vier schweren Verbunddampflok Bauart Mallet aus der Fabrik Graffenstaden im Elsaß anzutreffen. Zu diesen gesellten sich 1912 drei 1'C-Tenderloks, die von der „Rhätischen Bahn“ in der Schweiz gekauft wurden. Auch liefen dort 12 vier-



Dampflok 2 REMICH der Luxemburgischen Sekundärbahnen.
Foto: SLM Winterthur



Lok 341 mit Zug Remich—Luxemburg kurz vor der Einfahrt in den Bahnhof Luxemburg.
Foto: Charles Mayer



Lok 342 (ex Lok 2 ZWEISIMMEN der Montreux-Berner Oberlandbahn) mit Güterzug vor dem Bahnhof Luxemburg.

Foto: Charles Mayer

achsige Personenwagen, die aus den Werken der Gebrüder Gastell in Mainz stammten, sowie 32 zweiachsige und 18 vierachsige Güterwagen. Alle diese Wagen waren mit einer durchgehenden Zugbremse System Hardy ausgestattet. Später kamen 1919 dann noch die drei 1'C-Lok „Davos“, „Flüela“ und „Engadin“ der RhB hinzu. Schon 1912 kamen 2 vierachsige Triebwagen mit elektrischer

Kraftübertragung aus den „Atelier de la Dyle“ zum Einsatz, mußten aber während der beiden Weltkriege wegen Treibstoffmangel abgestellt werden.

Schließlich bleibt noch die kleine aber äußerst interessante Steinbruchbahn der Prinz-Heinrich-Eisenbahngesellschaft zu erwähnen. Diese nur 6,5 Kilometer lange Bahn mußte einen Höhenunterschied von etwa 185 Meter überwinden. Um dies zu erreichen, wurde die

16		Luxembourg - Junglinster -							
km	STATIONS	1612		1616.1624		1634		1636	
		Aut	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3		
0	● Luxembourg-Gare	D	5 58	7 50	12 35	17 29	18 29		
2	● Luxembourg-Parc	"	6 05	7 57	12 42	17 36	18 36		
4	○ Rollingergrund	"	6 10	8 02	12 47	17 41	18 41		
5	○ Mühlenbach	"	6 14	8 06	12 51	17 46	18 46		
7	○ Eich	"	6 18	8 11	12 56	17 51	18 51		
8		A	6 22	8 15	13 00	17 55	18 55		
8	● Dommeldange	D	6 23	8 18	13 03	17 58	18 58		
15	○ Senningen	"	6 37	8 40	13 25	18 20	19 21		
17	○ Hostert	"	6 41	8 43	13 29	18 24	19 25		
20	○ Ernster	"	6 47	8 52	13 38	18 33	19 34		
21	○ Gonderange	"	6 50	8 55	13 41	18 36	19 37		
24		A	6 55	9 00	13 46	18 41	19 42		
24	● Junglinster	D	6 58	9 04	13 49		19 46		
29	○ Beidweiler	"	7 06	9 14	13 59		19 56		
30	○ Rippig	"	7 10	9 19	14 04		20 00		
32	○ Hemstal	"	7 13	9 23	14 08		20 05		
32	○ Zittig	"	7 15	9 27	14 14		20 08		
34	○ Bech	"	7 18	9 31	14 18		20 13		
—	○ Wolper	"	7 24	9 40	14 26		20 21		
39	○ Consdorf	"	7 27	9 46	14 32		20 27		
38	○ Scheidgen	"	7 30	9 49	14 35		20 30		
—	○ Kalkesbach	"	7 35	9 54	14 40		20 35		
44	○ Lauterborn	"	7 40	9 59	14 45		20 40		
46	○ Echternach-Ville	"	7 43	10 03	14 49		20 44		
46	● Echternach-station	▼ A	7 46	10 06	14 52		20 47		

Echternach		16									
km	STATIONS	1611		1619		1623		1631		1635	
		Aut	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3			
	● Echternach-station	D	5 03	10 21	11 10	15 00	17 35				
	● Echternach-Ville	"	5 06	10 24	11 14	15 04	17 39				
	○ Lauterborn	"	5 11	10 28	11 19	15 09	17 44				
	○ Kalkesbach	"	5 20	10 34	11 28	15 18	17 53				
	○ Scheidgen	"	5 27	10 39	11 36	15 26	18 01				
	○ Consdorf	"	5 35	10 43	11 44	15 34	18 09				
	○ Wolper	"	5 40	10 46	11 49	15 39	18 14				
	○ Bech	"	5 45	10 52	11 55	15 45	18 20				
	○ Zittig	"	5 48	10 55	11 59	15 48	18 23				
	○ Hemstal	"	5 51	10 57	12 01	15 51	18 26				
	○ Rippig	"	5 53	10 59	12 04	15 53	18 28				
	○ Beidweiler	"	5 58	11 03	12 09	15 58	18 33				
		A	6 09	11 12	12 20	16 09	18 44				
	● Junglinster	D	6 12	11 15	12 24	16 12	18 54				
	○ Gonderange	"	6 17	11 20	12 29	16 17	18 59				
	○ Ernster	"	6 20	11 23	12 33	16 21	19 03				
	○ Hostert	"	6 30	11 31	12 43	16 31	19 13				
	○ Senningen	"	6 38	11 38	12 51	16 39	19 22				
		A	6 49	11 49	13 02	16 50	19 33				
	● Dommeldange	D	6 52	11 50	13 06	16 53	19 37				
	○ Eich	"	6 55	11 53	13 10	16 56	19 41				
	○ Mühlenbach	"	7 00	11 57	13 15	17 01	19 46				
	○ Rollingergrund	"	7 05	12 01	13 20	17 05	19 50				
	○ Luxembourg-Parc	"	7 12	12 07	13 27	17 12	19 57				
	● Luxembourg-Gare	▼ A	7 18	12 13	13 33	17 18	20 03				

Luxemburgische Schmalspurdampflok

Ursprungs-Gesellschaft und Nummer	Nummer	CFL-Nummer	Hersteller	Baujahr	Fabriknummer	Bauart	Rostfläche (m ²)	Heizfläche (m ²)	Zylinder-Durchmesser (mm)	Rad-Durchmesser (mm)	Länge ü. P. (mm)	Dienstgewicht (kg)	
LSB	5	–	SLM	1894	888								①
LSB	10	–	SLM	1894	867								①
CV	1	301	Tubize	1899	1176	Cn2	0,72	31,80	280	832	6202	20 000	
CV	2	302	Tubize	1899	1177	Cn2	0,72	31,80	280	832	6202	20 000	
CV	3	303	Tubize	1901	1262	Cn2	0,72	31,80	280	832	6202	20 000	
CC	1	311	St. Léonard	1888	773	Cn2	0,80	32,59	283	800	6310	22 650	
CC	2	312	St. Léonard	1880	774	Cn2	0,80	32,59	283	800	6310	22 650	
CC	3	313	St. Léonard	1880	775	Cn2	0,80	32,59	283	800	6310	22 650	
CC	4	314	St. Léonard	1880	776	Cn2	0,80	32,59	283	800	6310	22 650	
CC	5	315	St. Léonard	1880	777	Cn2	0,80	32,59	283	800	6310	22 650	
CC	6	321	St. Léonard	1898	1128	Cn2	0,80	32,60	285	800	6310	24 250	
CC	7	322	St. Léonard	1898	1129	Cn2	0,80	32,60	285	800	6310	24 250	
?	11	331	La Meuse	1920	2734	Cn2	0,79	41,37	285	800	6170	25 500	②
LSB	13	341	SLM	1903	1512	Cn2	0,85	56,22	310	950	7055	28 800	③
LSB	14	342	SLM	1903	1516	Cn2	0,85	56,22	310	950	7055	28 800	③
CV	53	351	SLM	1889	579	1'Cn2	0,75	46,93	340	100/1050	7945	25 100	④
CV	54	352	SLM	1889	580	1'Cn2	0,75	46,93	340	100/1050	7945	25 100	④
CV	55	353	SLM	1889	581	1'Cn2	0,75	46,93	340	100/1050	7945	25 100	④
PH	311	361	La Meuse	1904	1848	Cn2	1,31	60,46	350	950	7255	29 000	
PH	312	362	La Meuse	1904	1849	Cn2	1,31	60,46	350	950	7255	29 000	
LSB	15	371	Haine St. Pierre	1930	1540	Cn2	0,89	78,62	390	900	8390	34 000	
LSB	16	372	Haine St. Pierre	1930	1671	Cn2	1,30	84,87	390	900	8390	34 000	
CV	01	401	Graffenstaden	1903	5220	B'Bn4v	1,02	67,89	280/425	1010	9215	35 600	⑤
CV	02	402	Graffenstaden	1903	5251	B'Bn4v	1,02	67,89	280/425	1010	9215	35 600	⑤
CV	03	403	Graffenstaden	1903	5252	B'Bn4v	1,02	67,89	280/425	1010	9215	35 600	⑤
CV	04	404	Graffenstaden	1903	5253	B'Bn4v	1,02	67,89	280/425	1010	9215	35 600	⑤

LSB = Luxemburger Sekundärbahnen
 CC = Luxemburger Kantonalbahnen (Chemins de fer Cantonnaires Luxembourgeois)
 CV = Luxemburger Vizinalbahnen (Chemins de fer Vicinaux Luxembourgeois)
 PH = Prinz-Heinrich-Bahnen

- ① Diese Lok waren nach dem Kriegsende nicht mehr in Luxemburg
- ② Ursprungsgesellschaft nicht bekannt
- ③ CFL 341 war ex MOB G 3/3 Nr. 1 »Montreux«
CFL 342 war ex MOB G 3/3 Nr. 2 »Zweisimmen«
- ④ CFL 351 war ex Rhb G 3/4 Nr. 3 »Davos«
CFL 352 war ex Rhb G 3/4 Nr. 4 »Flüela«
CFL 353 war ex Rhb G 3/4 Nr. 5 »Engadin«
- ⑤ Bauart Mallet

Bahn in drei Spitzkehren angelegt, wo die Lok jeweils immer an das andere Zugende fahren mußte, um den Zug dann den Berg hinauf-schieben zu können. Es war auch die einzige luxemburgische Bahn die den Rollbockverkehr durchführte.

Die Lokfabrik „La Meuse“ in Lüttich lieferte für diese Bahn 2 dreiachsige Tenderlok. Weiter im Einsatz waren 3 zweiachsige Personenwagen, 2 Gepäck- und Postwagen sowie 18 Rollböcke.

Technischer Steckbrief einzelner Schmalspurlok auf dem luxemburgischen Schmalspurnetz

Lok CFL 342

Bauart	C-n2v
Treib- und Kuppelrad Ø	950 mm
Länge über Puffer	7.055 mm
Kesselüberdruck	12 kg/cm ²
Rostfläche	0,850 m ²
Zylinder Ø	310 mm
Kolbenhub	480 mm
Lokdienstlast	28.800 kg
Lokreibungslast	28.800 kg
Wasservorrat	2.600 m ³
Kohlenvorrat	1.000 m ³

Lok CFL 372

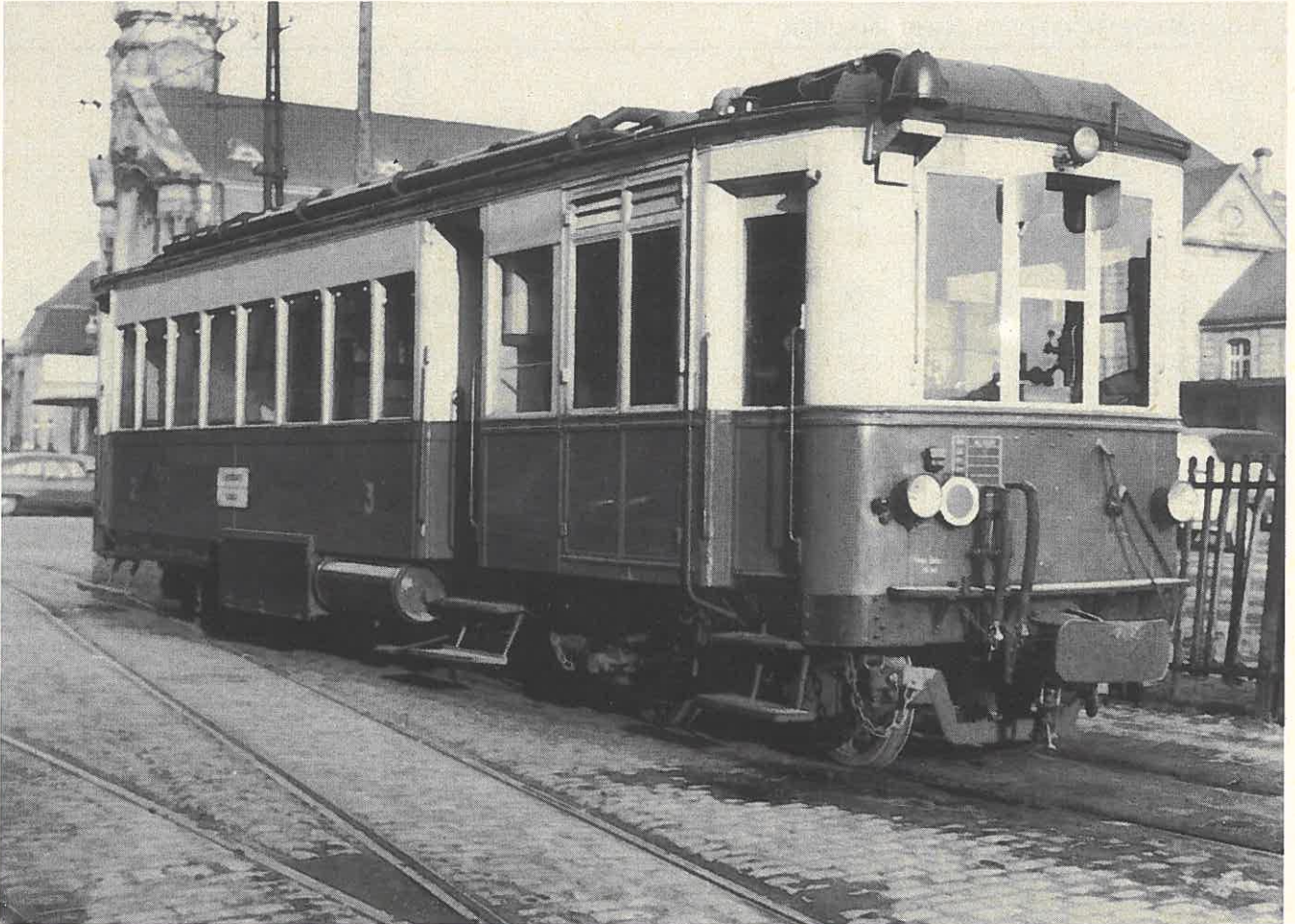
Bauart	C-n2v
Treib- und Kuppelrad Ø	900 mm
Länge über Puffer	8390 mm

Kesselüberdruck	12 kp/cm ²
Rostfläche	1,3 m ²
Zylinder Ø	390 mm
Kolbenhub	450 mm
Lokdienstlast	34.000 kg
Lokreibungslast	34.000 kg
Wasservorrat	3.200 m ³
Kohlenvorrat	1.200 m ³

Lok CFL 401

Bauart (Mallet)	B'B-n4v
Treib- und Kuppelrad Ø	1.010 mm
Länge über Puffer	9.250 mm
Kesselüberdruck	12 kp/cm ²
Rostfläche	1.022 m ²
Zylinder Ø	280/425 mm
Kolbenhub	500 mm
Lokdienstlast	35.600 kg
Lokreibungslast	35.600 kg
Wasservorrat	3.760 m ³
Kohlenvorrat	1.000 m ³

1934 waren nacheinander sämtliche Schmalspurbahnlinien vom Staat übernommen worden, und man konnte somit endlich einen einheitlichen Verkehr abwickeln. Man bemühte sich dann auch, die Linien teils durch Inbetriebnahme von weiteren Triebwagen, teils durch Elektrifizierung zu modernisieren. Letzteres konnte jedoch nur auf der Strecke Luxemburg — Dommeldingen durchgeführt werden. Der



Dies ist einer der im Jahre 1912 beschafften Triebwagen der Linie Luxemburg — Echternach vor dem Hauptbahnhof in Luxemburg.
Foto: Charles Mayer

2. Weltkrieg setzte diesen ehrgeizigen Plänen jedoch ein jähes Ende. 1944 wurde das Bw in Bonneweg im Südosten der Stadt so schwer von Bomben getroffen, daß die beiden neuangeschafften elektrischen Triebwagen und drei Dieseltriebwagen total zerstört wurden. 1946 wurde die Nationale Eisenbahngesellschaft C.F.L. (Chemins de Fer Luxembourgeois) gegründet. Diese übernahm dann auch sämtliche Schmalspurbahnen. Sie war bemüht, durch Rationalisierungsmaßnahmen den Betrieb finanziell zu gesunden. So gab man sich immer mehr mit Stilllegungsabsichten ab. 1948 wurden die Linien Kruchten-Fels, Diekirch-Vianden und Grundhof-Befort für den Verkehr geschlossen. Lokale Autobusunternehmen ersetzen den Personenverkehr. 1952 beschaffte die CFL 6 „Chausson“-Busse, die den Personenverkehr auch auf den übrigen Schmalspurstrecken immer mehr ersetzen. Unter dem Vorwand zu hoher Kosten für Streckenneubau und Tunnelausbesserungsarbeiten gelangte dann eine

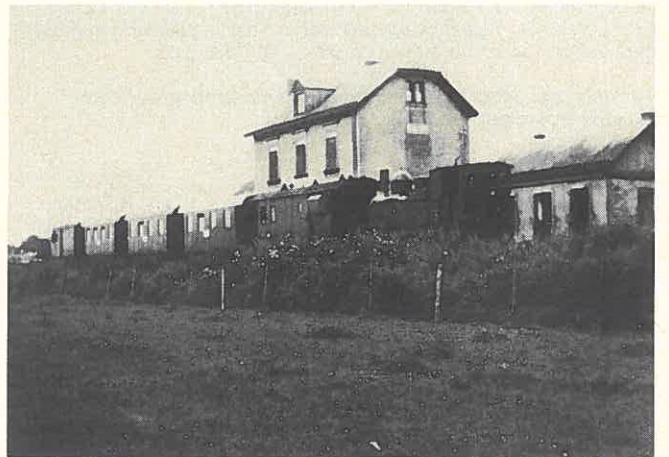
Strecke nach der anderen unter den Stilllegungsbeschluß. Als letzte kam am 12. Mai 1955 die Linie Luxemburg-Remich an die Reihe. Ein großherzoglicher Beschluß vom 27. April 1957 erlaubte es dann den CFL, die Strecken abzubauen. Heute erinnern mancherorts ein gottverlassener Bahnhof mit zerbrochenen Fensterscheiben und einige kleine Brücken in der Landschaft an diese kleinen, damals so beliebten Bahnen. Heute erzählen nur noch die älteren pensionierten Eisenbahner so manche amüsante Geschichte von diesen leider vergessenen Schmalspurbahnen.

So sollte sich einmal ein Reisender auf der Fahrt von Diekirch nach Vianden über die Länge der Fahrt geärgert haben. Ein Bauer der ihm gegenüber saß, bekam das mit und antwortete ihm prompt: „Bedenken Sie mal, wenn Sie dieselbe Zeit in einem Schnellzug fahren würden, was das kosten täte.“

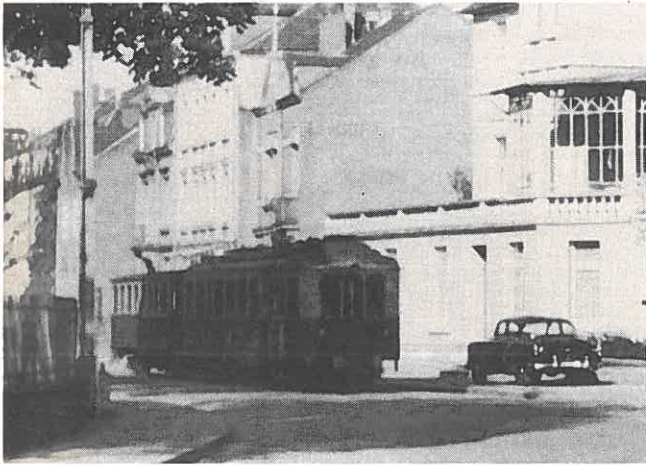
Das Personal war häufig auf das Minimum begrenzt. So war der Lok-



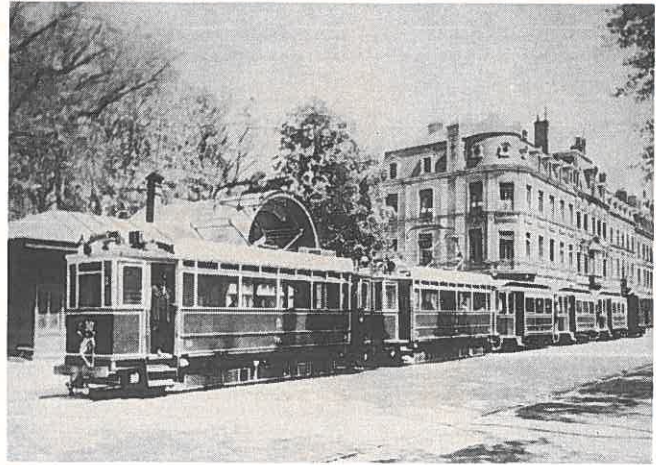
Personenzug der Luxemburgischen Sekundärbahnen in Bad Mondorf auf einer zeitgenössischen Ansichtskarte.



Personenzug der Prinz-Heinrich-Eisenbahn-Gesellschaft vor dem Bahnhof in Befort.



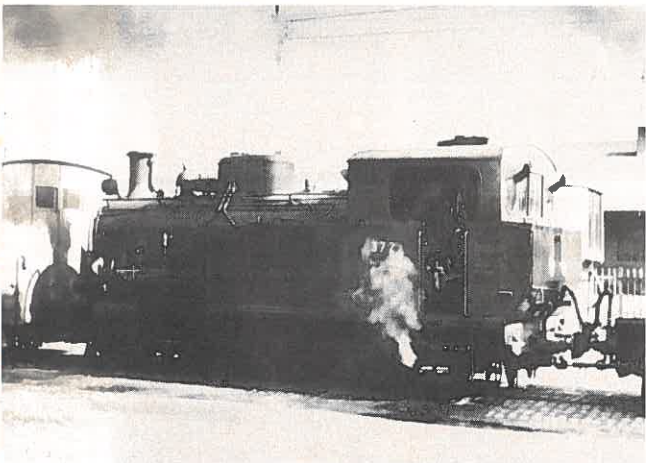
Ein Dieseltriebwagen mit Beiwagen. Der Tw war diesel-elektrisch angetrieben, besaß einen Deutz-Motor mit 200 PS und hatte 16 Plätze 2. und 32 Plätze 3. Klasse.



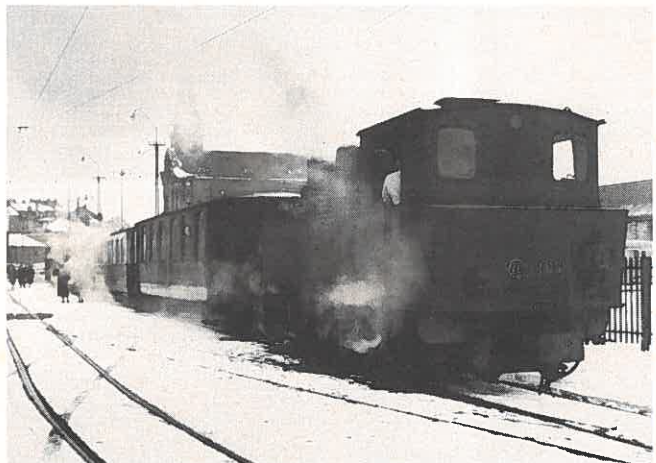
Zwei elektrische Triebwagen an der Station Luxemburg-Parc. Kurze Zeit nach der Aufnahme wurden die Wagen im zweiten Weltkrieg zerstört.

heizer zugleich Weichensteller und mußte auch für das Säubern der Wagen, das Unterhalten des Feuers in den Öfen und das Anzünden der Petroleumlampe auf den Bahnhöfen sorgen. Die Wirtsfrau des obligaten „Café de la Gare“ in der Nähe des Bahnhofs war zugleich Bahnhofsvorsteher. Auf den kleinen unbesetzten Haltepunkten gab der Zugführer mit seiner Trillerpfeife immer das Abfahrtsignal. Dabei

kam es aber öfters vor, daß dieser dann bei einer aufregenden Plauderei mit einem Wartenden am Bahnsteig das Pfeifen schier vergaß, bis dann schließlich einer den Kopf aus dem Wagenfenster streckte, zwei Finger in den Mund steckte und einen schrillen Pfiff von sich gab. Daraufhin setzte sich der Zug in Bewegung und fuhr dem veräutzten Schaffner davon.



Lok CFL 372 (ex 16 Lux. Schmalspurbahnen, erbaut von Haine Saint Pierre, Belgien, Bj. 1930) war mit ihren 550 PS die stärkste im Einsatz befindliche Schmalspurlokomotive.



B'B-n4v-Malletlokomotive vor einem Personenzug im Bahnhof Luxemburg. Foto: Charles Mayer

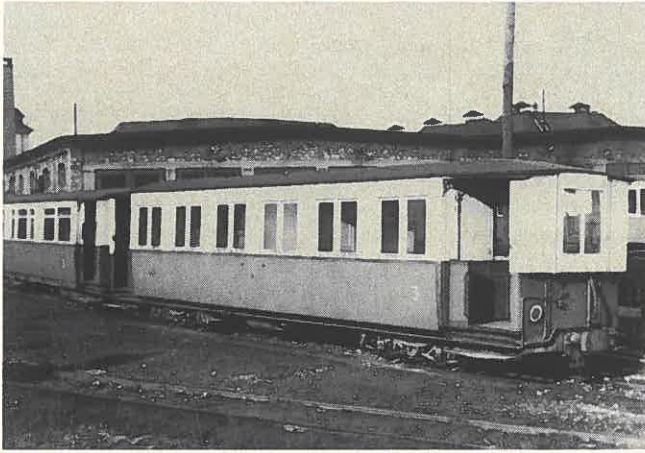


Das Bahnhofsgebäude in Hostert ist typisch für die Schmalspurbahnhöfe in Luxemburg. Dieses Bahnhofsgebäude ist das einzige, das bis heute im Originalzustand erhalten geblieben ist.

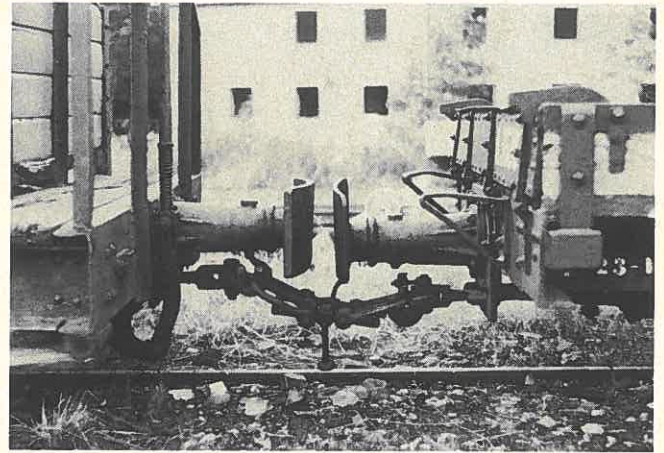


Blick in das Bw Luxemburg-Bonneweg.

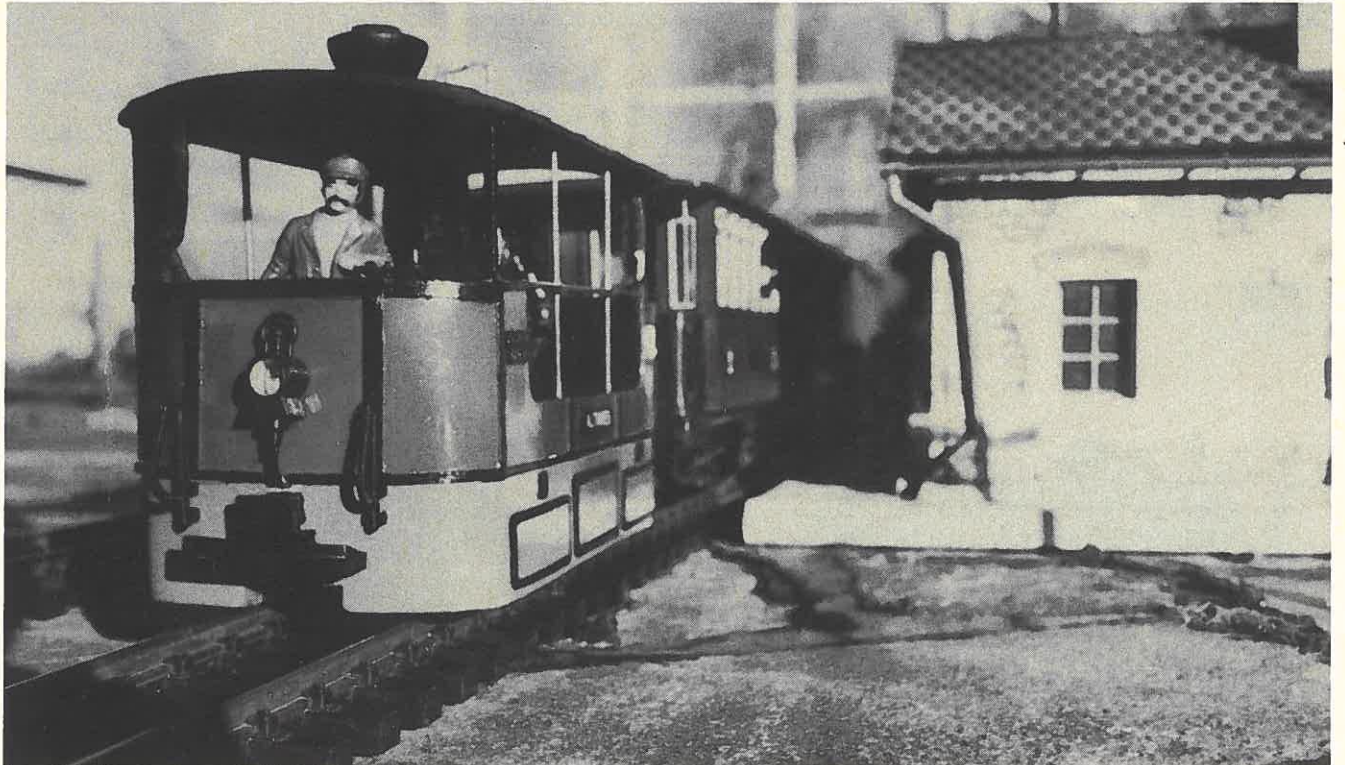
Foto: Charles Mayer



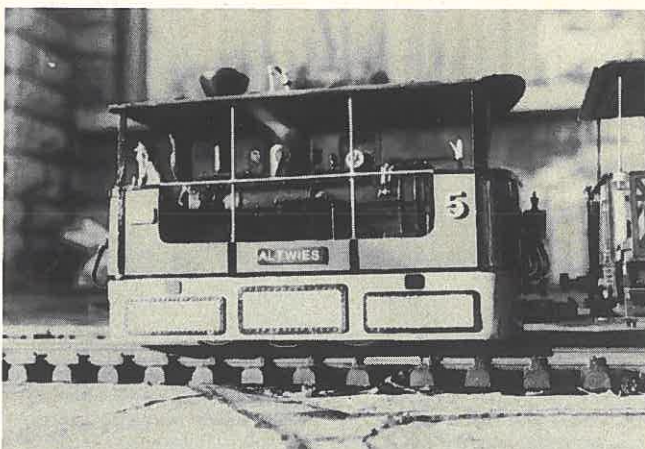
So wurden die Wagen der Luxemburgischen Schmalspurbahnen gekuppelt.



Vierachsiger Personenwagen der Linie Luxemburg — Echternach im Bw Luxemburg-Bonneweg. Foto: Charles Mayer



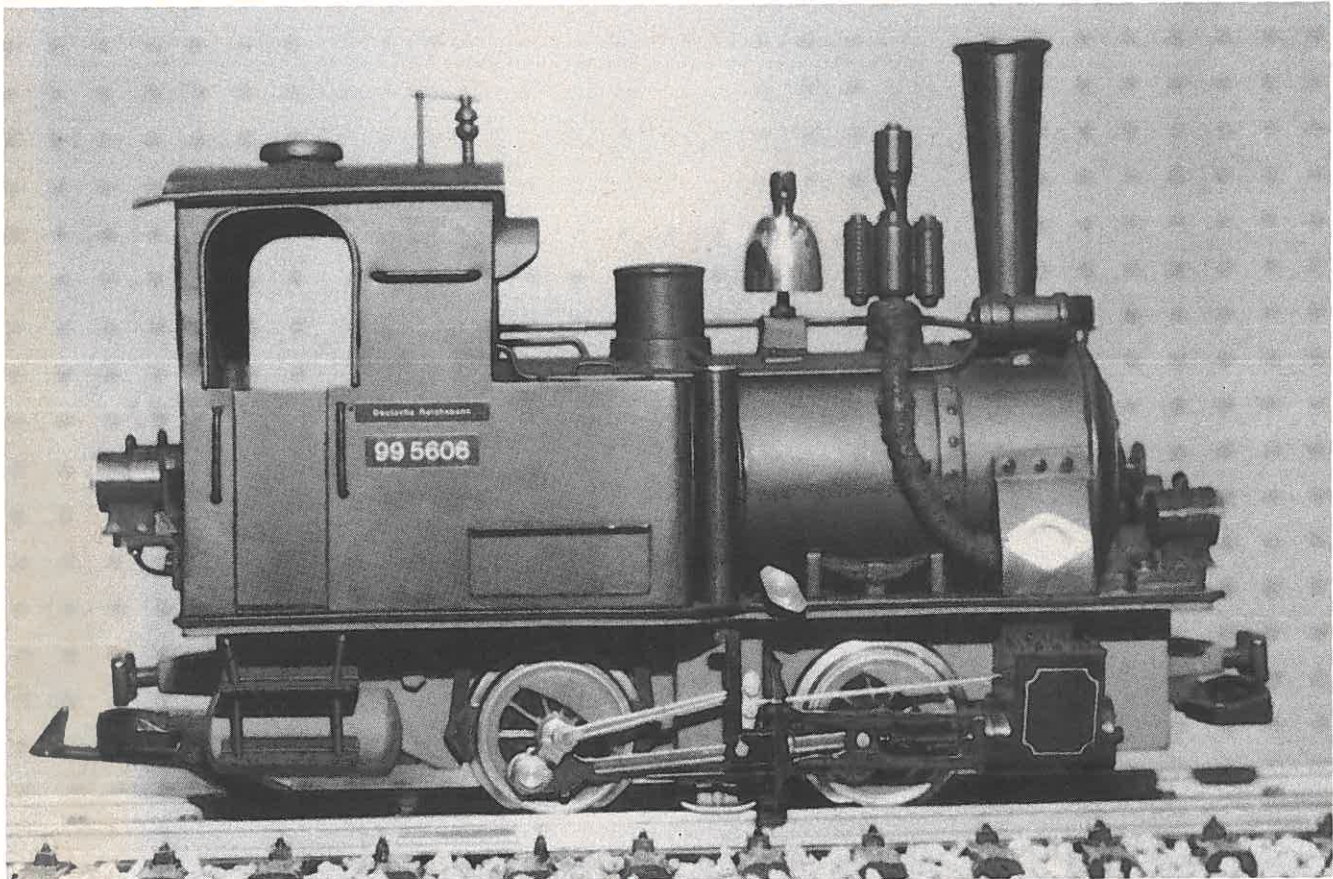
Lok ALTWIES fährt in den POLA-LGB-Bahnhof ein, der den Bahnhofsgebäuden in Luxemburg sehr ähnlich ist. Soweit nichts anderes vermerkt, stammen die Fotos von Guy Kirschten oder aus seiner Sammlung.



Guy Kirschten, der Verfasser dieser Arbeit über die Schmalspurbahnen in Luxemburg, ist LGB-Besitzer und hat die Bahnen seines Heimatlandes als LGB-Modell nachgebildet. Die Abbildung zeigt die im Eigenbau entstandene Lok ALTWIES.



Dieses private Erinnerungsdenkmal an die Luxemburgischen Schmalspurbahnen hat Guy Kirschten in seinem Garten aufgestellt. In Wirklichkeit ist die Geschichte der Schmalspurbahnen des Großherzogtums beendet, im Modell können sie als LGB-Anlage weiterleben.



Kleinserienmodell der 99 5606 der ehemaligen Franzburger Kreisbahnen als Kleinserienmodell passend zur LGB.

Foto: Wolfgang Zeunert

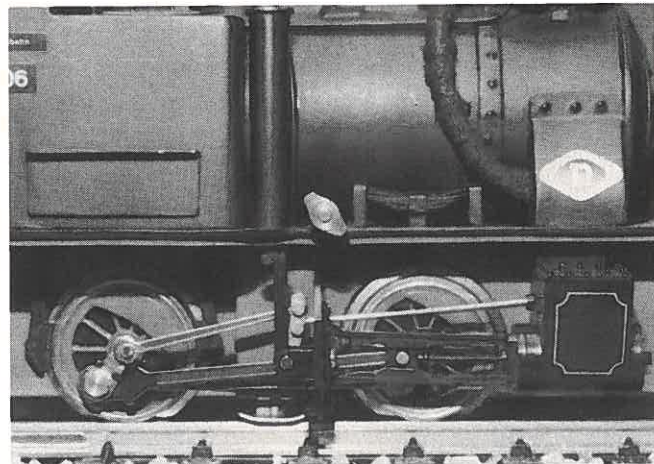
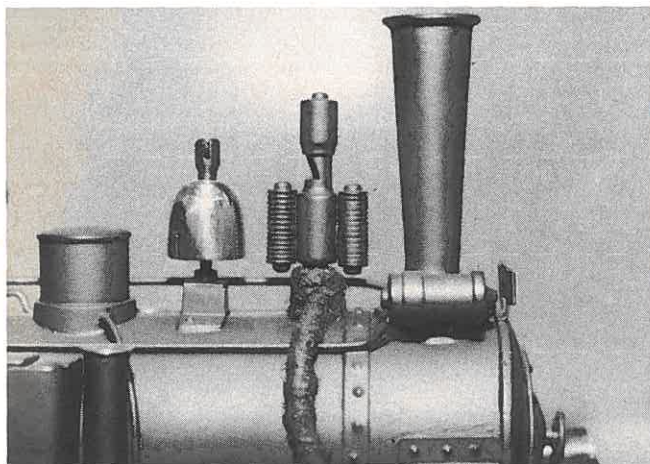
Modell der 99 5606 passend zur LGB

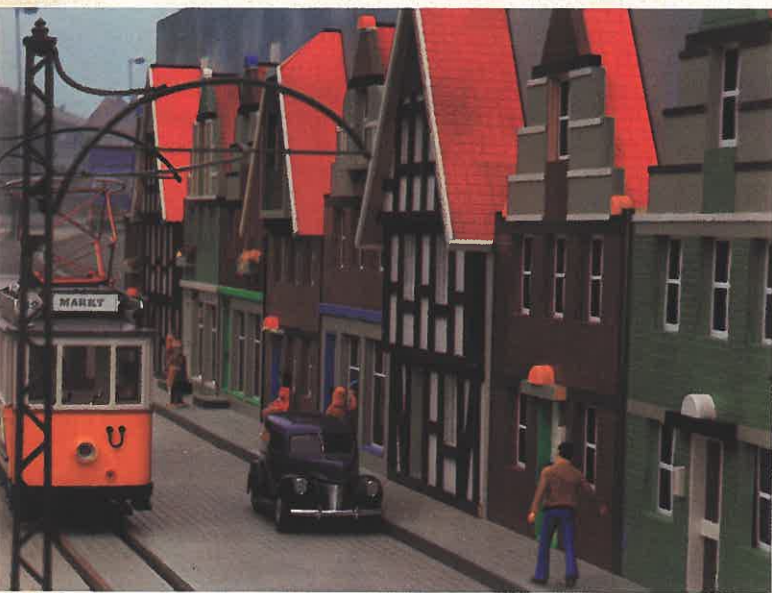
Von Wolfgang Zeunert

Die Firma Ing. W. Demmler fertigt in einer limitierten Kleinserie ein Modell der Dampflokomotive 99 5606 der Deutschen Reichsbahn (DDR). Die Lok gehörte ursprünglich der Franzburger Kreisbahn in Mecklenburg, wurde von Vulcan in Stettin 1893 gebaut und kam 1949 zur DR, wo sie bis 1969 im Einsatz war. Die Firma E.P. Lehmann kaufte die ausgemusterte Maschine, um sie als Lokdenkmal im Hof der LGB-Fabrik in Nürnberg aufzustellen.

Um auch alle LGB-Freunde an diesem nostalgischen Erinnerungs-

stück teilhaben zu lassen, wird von der Firma Demmler die Lok nun im LGB-Maßstab nachgebaut. Das Modell ist ganz aus Metall und wird in Handarbeit hergestellt. Die Lok hat den bewährten Lehmann-Antrieb und besitzt daher auch die gewohnt guten LGB-Fahreigenschaften. Sie hat eine mit der Fahrtrichtung wechselnde Beleuchtung. Die Länge über Puffer ist 260 mm. Von dieser Lok werden 1000 Exemplare gefertigt, von denen jedes Stück nummeriert wird. Die Auslieferung der ersten Modelle erfolgt Ende 1979.





LGB in Farbe

Die Firma Holz-Modell-Bau (hmb) Günther Huppertz, Postfach 205, 4712 Werne, stellt Gebäudebausätze aus Holz für die LGB passend her, die sich schnell einen großen Freundeskreis erworben haben.

Oben: Das LGB-Modell der 99 6001 vor dem hmb-Bausatz vom Bahnhof Waldhaus, der besonders gefällig durch seinen hübschen Anbau wirkt. Zu diesem Bahnhof gibt es auch einen passenden Lokschuppen.

Links: LGB-Straßenbahn in einer Stadtstraße, für deren Aufbau die neuen reliefartigen Stadthäuser von hmb-verwendet worden sind. Diese platzsparenden Gebäude kann man gut als Hintergrundkulisse einsetzen und auch sonst überall dort, wo kein Einblick von der Seite erfolgen kann.

Links unten: LGB-Dampflok 99 6001 unter einem Reiterstellwerk von hmb, wie es bei größeren Bahnhöfen zu finden ist.

Rechts unten: Hier schaut die LGB-Lok 99 6001 aus dem kleinen Lokschuppen heraus, der zu den erfolgreichsten Modellen von hmb gehört.





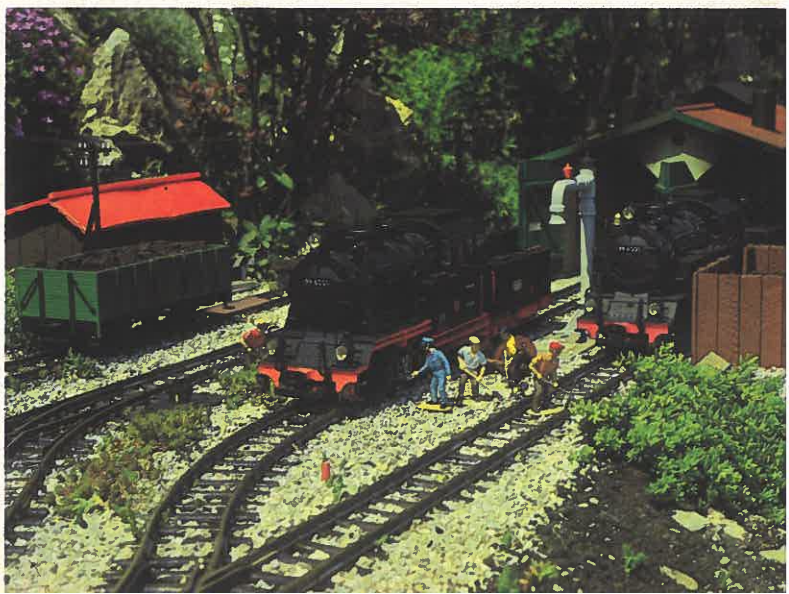
LGB in Farbe

Oben: Die DB-Schmalspurlokomotive der Baureihe 251 wird in diesem Jahr als Neuheit für die LGB von E. P. Lehmann herausgebracht. Auf dieses Modell warten die LGB-Freunde seit Jahren!

Rechts: Reger Betrieb herrscht stets im Bahnhof der Anlage von Herrn Godl. Im Vordergrund ist eine vierachsige Eigenbau-Diesellokomotive zu sehen.

Links unten: Auf der Anlage von Herrn Pscheidl ist eine komplette Gleisbaurotte mit einem Eigenbau-Rottenkraftwagen im Einsatz. Die Feldbahnlokomotive vor dem Lorenzug im Hintergrund ist ebenfalls ein Eigenbau von Herrn Pscheidl.

Rechts unten: Zwei LGB-Dampflok werden im kleinen Betriebswerk (Bw) von Herrn Godl aufgerüstet. Das mit viel Liebe gestaltete Motiv atmet so richtig die Atmosphäre einer romantischen Schmalspurbahn.



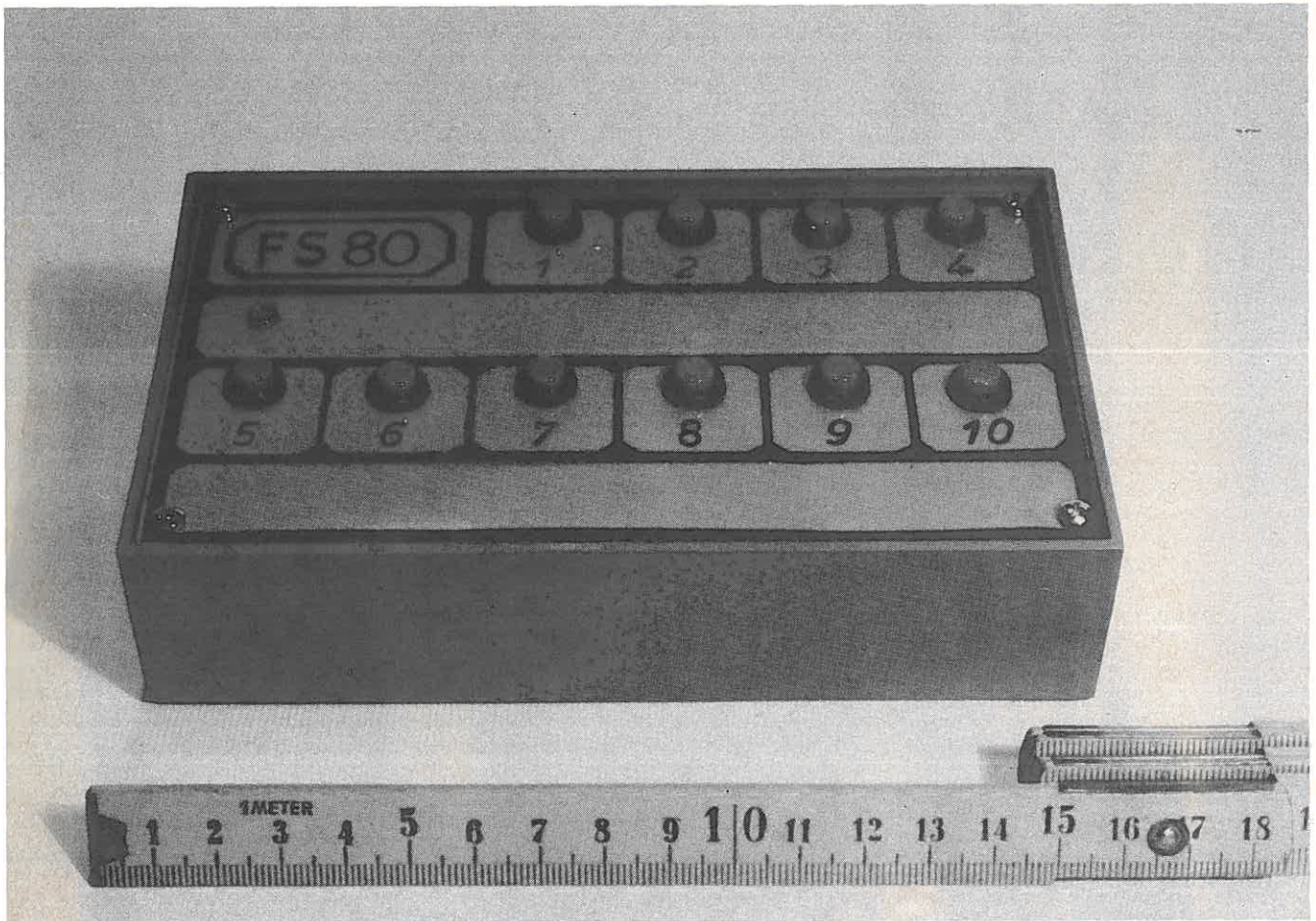


Abb. 2: Das Gehäuse des neuen Modellbahn-Fernsteuerungsgerätes FS 80.

Foto: Bernd Lenz

Praxisgerechte Fernsteuerung für Modellbahnen

Von Bernd Lenz

1. Wozu eigentlich eine Fernsteuerung?

Normalerweise hat der Modelleisenbahner auf seiner Anlage ein oder mehrere Fahrpulte, die auf verschiedene Stromkreise geschaltet werden, Signale mit Zugbeeinflussung und als weitere Hilfe für seinen Fahrbetrieb auch noch einige abschaltbare Gleisabschnitte. Diese Einrichtungen erlauben bereits einen recht vorbildlichen Betrieb und haben darüber hinaus den Vorteil, daß sie für den einzelnen überschaubar bleiben und seine Kenntnisse auf dem Gebiet der Elektrotechnik und Elektronik nicht überfordert werden. Schließlich will man sich ja auch mit der Modellbahn und nicht mit komplizierten Schaltungen beschäftigen. Dennoch wünscht man sich oft ein paar Schaltmöglichkeiten mehr.

Zum Beispiel, wenn eine Dampflokomotive mit eingebautem Dampfgenerator auf dem Gleis steht und weder im Stehen noch beim Anfahren Dampf entwickelt. Erst nach einiger Zeit in voller Fahrt kommen die Rauchwolken. Dabei müßte es eher umgekehrt sein. Das selbe gilt auch für die Beleuchtung, die darüber hinaus auch am Tage in all zu heller Pracht erstrahlt. Eine ähnlich unbefriedigende Situation findet man bei den Elloks. Beim großen Vorbild fahren die meisten immer nur mit dem hinteren Stromabnehmer. Wird die Fahrtrich-

tung gewechselt, wird auch der Stromabnehmer entsprechend ausgetauscht. Ein Heben und Senken des Stromabnehmers im Modell stößt aber, was den elektrischen Teil der Steuerung angeht, auf große Schwierigkeiten. Erst recht, wenn mehrere Ellokmodelle im Einsatz sind. Dagegen bringt der mechanische Teil gerade bei den großen Spurweiten eigentlich kaum Probleme mit sich. Vergeblich wird man auch nach Möglichkeiten suchen, Lokomotivsignale wie Horn oder Pfeife an irgend einer Stelle der Anlage ganz nach Belieben ertönen zu lassen.

Abschließend noch ein sehr bekanntes Beispiel für die Unzulänglichkeit herkömmlicher Modellbahntechnik. Man kann die Gleise in noch so kleine einzelne Stromabschnitte einteilen (was letztlich zu einem immensen Aufwand für die Verkabelung führt), irgendwann wird sich doch einmal die Situation ergeben, daß man mit einem Zug auf einen Gleisabschnitt fahren möchte, auf dem sich bereits eine andere Lok befindet, ohne daß sich diese in gleicher Weise mitbewegen soll. Dieser kurzen Aufzählung lassen sich noch zahlreiche weitere Beispiele hinzufügen. Zumindest für das letztgenannte Beispiel wird immer wieder eine Lösung angeboten, nämlich die Mehrzugsteuerung. Darum soll auf ihre Problematik kurz eingegangen werden.

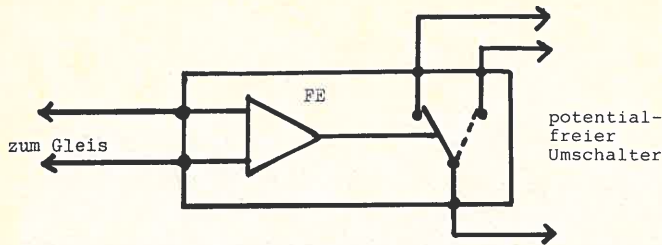


Abb. 1 Anschlußschema des Empfängers.

2. Vom Regen in die Traufe

Bei allen Mehrzugsteuerungen liegt immer die volle Fahrspannung am Gleis und die Zahl der Übertragungskanäle ist sehr beschränkt (meist zwischen 4 und 10). Besonders aber die Tatsache, daß die Spannung am Gleis immer in voller Höhe vorhanden ist, bedeutet doch, daß kein weiteres Modell ohne einen Empfänger auf das Gleis gestellt werden kann. Und hat man die wenigen Empfänger alle eingebaut, so ist der Einsatz weiterer Loks nicht mehr möglich. Während sich die Elektronik hier frei entfalten kann, muß sich die Modellbahn gravierenden Einschränkungen unterwerfen. Da stellt sich doch die Frage, was hier eigentlich das Zubehör ist. Die Modellbahn oder die Elektronik? Dabei gibt es nur wenige Ausnahmen beim großen Vorbild, wo sich mehr als eine Lok auf einem Gleis befindet, etwa beim Rangieren oder im Bw auf den Abstellgleisen.

3. Was heißt eigentlich praxisingerecht?

Untersucht man Sinn und Zweck der Mehrzugsteuerung genauer, so stellt man sehr schnell fest, daß man allen Anforderungen eines vordringlichen Betriebs schon genügen könnte, hätte man nur die Möglichkeit, die einzelnen Lokomotiven ferngesteuert ein- und auszuschalten. Dann ist es ohne weiteres möglich, mit einer Lok auf ein Gleis zu fahren, auf dem sich bereits eine andere befindet, wenn sie nur vorher abgeschaltet wurde. Mit dieser Möglichkeit des einfachen ferngesteuerten Ein- und Ausschaltens ließe sich schon eine Menge anfangen. Will man aber alle oben angeführten Probleme lösen, so müßte dennoch ständig eine Spannung am Gleis vorhanden sein. Nur so läßt sich die Beleuchtung — nach Bedarf — betreiben, zusätzliche Motorenantriebe für Stromabnehmer oder Ventile in dampfgetriebenen Lokomotiven in Gang setzen, aber auch Lautsprecher für akustische Signale usw. Nimmt man dafür eine höherfrequente Wechselspannung, so wird der übliche Fahrbetrieb mit Gleichstrom oder niederfrequenten Wechselstrom (je nach System) aus dem vorhandenen Fahrpult nicht einmal beeinträchtigt.

Aber praxisingerecht heißt noch mehr. Das System muß sich nahtlos in eine bestehende Anlage einfügen, ohne nennenswerte Veränderungen und ohne daß der Anwender besondere technische Kenntnisse benötigt.

Die Elektronik muß als Zubehör für die Modellbahn einen Gewinn darstellen, ohne daß das Mehr an Möglichkeiten mit irgend welchen Einschränkungen an anderer Stelle erkauft werden muß.

4. Die Lösung

Das Fernsteuerungssystem „FS 80“ erfüllt alle aufgestellten Forderungen. Es liegt ständig eine höherfrequente Wechselspannung (ca. 10 kHz) am Gleis und gleichzeitig ist darin die Information enthalten, mit der sich beliebig viele Empfänger betätigen lassen. Diese Informationen bestehen wie bei den Morsezeichen aus kurzen und langen Zeichen, die nacheinander ausgesandt werden und nur den Empfänger zum Ansprechen bringen, der sein Signal erkennt. Der Empfänger gleicht in seinem Verhalten und in seiner Beschaltung genau einem Doppelspulenrelais, d.h., der letzte Schaltzustand bleibt auch nach dem Ausschalten der Anlage erhalten.

Es stehen auch Impulsrelais zur Verfügung, die nur solange eingeschaltet bleiben, wie die zugehörige Taste gedrückt bleibt. Die Größe entspricht in etwa der einer Streichholzschachtel, kann aber je nach Einbauerfordernissen in der Länge oder Breite variiert werden.

Haben Sie zum Beispiel einen Empfänger in einer Lok zum Schalten des Fahrmotors und steht das Relais auf „ein“, so verhält sich diese Lok wie jede andere ohne eingebauten Empfänger und Sie können sie auch ohne das Fernsteuersystem „FS 80“ einsetzen, z.B. auf einer anderen Anlage.

Betätigt werden die einzelnen Empfänger durch das Senderstellpult. Wie schon der Name andeutet, unterscheidet es sich in der Bedienung nicht von einem üblichen Stellpult für Magnetartikel (die Empfänger funktionieren ja auch ebenso wie die meistens vorhandenen Doppelspulenrelais).

Das Foto zeigt ein solches Gerät mit deutlich sichtbarer Größenangabe. Weitere Stellpulte mit je 12 Tasten (Kanälen) brauchen nur angesteckt zu werden. Wie viele, das bleibt dem Modellbahner überlassen. Wie die Abbildung ebenfalls zeigt, ist das Bedienungspult über-

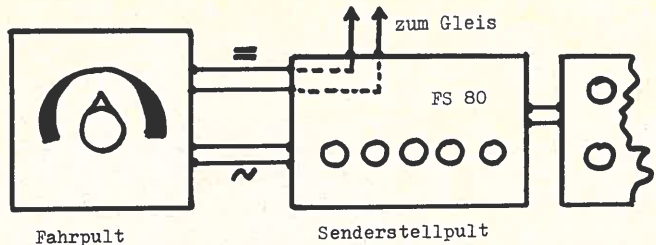


Abb. 3: Anschluß des Senderstellpults an vorhandenen Fahrtrafo.

sichtlich gehalten und hat noch ausreichenden Platz zur Beschriftung der einzelnen Tasten.

Was an technischen Kenntnissen zum Anschließen des Gerätes gebraucht wird, geht aus Abb. 3 hervor. Einfacher geht es nicht mehr. Selbstverständlich ist das Gerät kurzschlußfest. Auf Überlastungen oder Kurzschlüsse am Ausgang wird man durch das Blinken der Betriebsanzeigelampe deutlich aufmerksam gemacht.

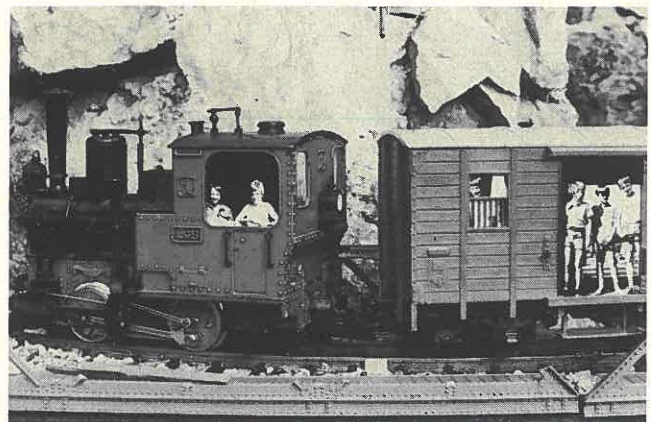
Noch einige Angaben zu der überlagerten höherfrequenten Wechselspannung, sie beträgt etwa 6 Volt. Dies reicht aus, um alle zusätzlichen Aufgaben zu lösen, ist aber andererseits niedrig genug, daß sie nicht störend in Erscheinung tritt. Damit ist gemeint, daß weder die Motoren zu pfeifen anfangen, noch die Birnchen schon gleich so hell leuchten, daß sie beim zusätzlichen Aufdrehen des Fahrreglers fast durchbrennen. Für eine (auch abschaltbare) Dauerzugbeleuchtung geht man auf 6-Volt-Birnchen über und schaltet einen Kondensator davor, der die Gleichspannung (oder Netzwechselspannung bei Wechselstromsystemen) des Fahrreglers sperrt und nur die höherfrequente Wechselspannung von ca. 10 kHz durchläßt.

5. Einige zusätzliche Anmerkungen

In dieser Beschreibung wurde bewußt darauf verzichtet, sich in Schaltungsdetails zu verlieren, dagegen wurde der Versuch unternommen, die Perspektiven und Möglichkeiten, die das neue Fernsteuersystem „FS 80“ bringt, aufzuzeigen. Es wurde aber auch versucht, ein wenig Maßstäbe zu setzen und Forderungen aufzustellen, die nach Meinung des Verfassers von der Elektronik zu erfüllen sind, damit sie für den Modellbahner ein sinnvolles und nützliches Zubehör ist.

Wenn man jetzt vor dem geistigen Auge schon den Stromabnehmer seiner Ellok hochfahren sieht, weil diese Lok nun zum Einsatz kommen soll, oder ein anderer hört den Pfiff seiner Dampflok schon, die wartend vor dem Einfahrtssignal steht (der Fahrdienstleiter scheint zu schlafen), so braucht man kein jähes Erwachen zu befürchten, wenn man an die Kosten denkt. Zum Beispiel liegt der Preis für das Senderstellpult bei DM 186,00, der Standardempfänger kostet pro Kanal ca. DM 35,00, um nur die wichtigsten Preise aufzuführen.

Will man die Empfänger nicht selber einbauen, so erledigt das der Hersteller zum Selbstkostenpreis (nur für Spurweiten von 0 an aufwärts). Ebenso kann man alle handelsüblichen Modelle (ab Spur 0) auch mit eingebautem Empfänger und Funktionen nach eigenen Wünschen beziehen, und zwar ohne Einbaukosten. Weitere Informationen über Preise und technische Einzelheiten kann man kostenlos anfordern. Die Adresse steht in der Anzeige im gleichen Heft.



Eine Kinder-Sonderfahrt wäre eine feine Möglichkeit — wenn die Kinder nun nicht doch ein bißchen größer wären, als die sonst schon so schön große Lehmann-Großbahn! Roman Reiser hat das Problem auf seine Weise gelöst, indem er einfach zur Fotomontage griff. Wir staunten immer wieder, auf welche tolle Ideen unsere LGB-Freunde kommen!



Das Bild zeigt die obere und untere Paßstrecke der Rio Grande Southern von Dr. Bismarck mit fertiger Landschaft und zwei Original-LGB-Westernzügen.
Foto: Krauß

Die Rio Grande Southern als LGB-Anlage

Von Dr. Wolfram Bismarck

Im letzten Heft hatten wir über den Bau-
beginn einer privaten Rio Grande Southern
berichtet.

Schauen wir uns nun heute den Bau-
fortschritt an den Abbildungen an: Am
17. März 1978 war die feierliche Gleis-
freigabe und Betriebsöffnung. Auf
Abb. 1 schneidet Eberhard Richter das
Band durch, das bis dahin das Gleis
sperrte. Daraufhin fuhr Wolfgang Rich-
ter (Abb. 2) den ersten Zug über die
Strecke. Anstelle der auf den Bildern
sichtbaren Eigenauffahrzeuge kann
man selbstverständlich auch die gut ge-
lungene LGB-Serie der amerikanischen
Fahrzeuge einsetzen (Lok 2017, gedeck-
ter Güterwagen 4067, Viehwagen 4064,
Langholzwagen 4066, Niederbordwagen
4061, Container-Tragwagen 4069, Platt-
formwagen 4060 und als Zugschluß Ca-
boose 4065).

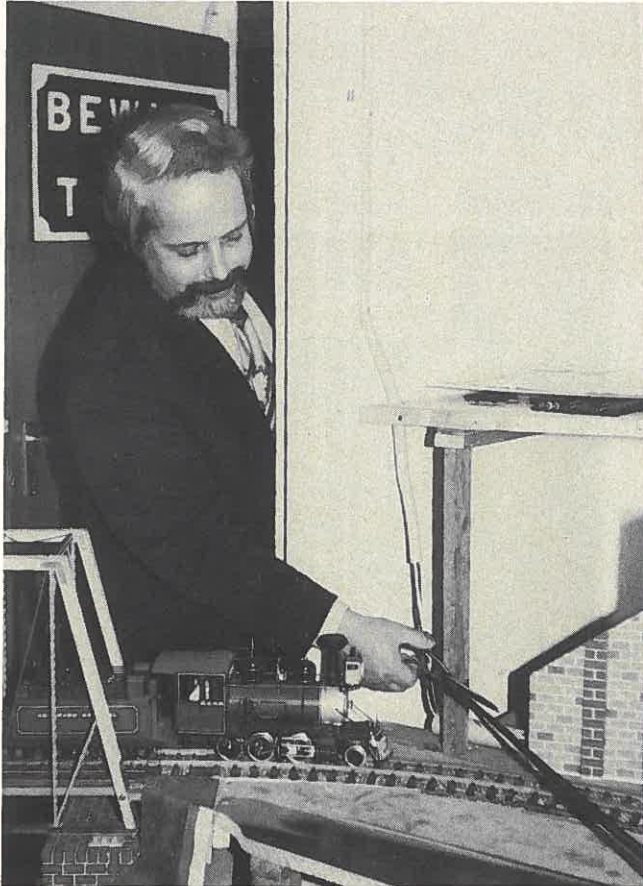
Die Abb. 3, 4 und 5 zeigen die große
Brücke über den Las Alimas-Fluß und
ihre Pfeiler mit Widerlagern. Die Brük-
ke selbst wurde in 1 m Länge aus U-
und L-Profilen, Messing-Flachma-
terial und 1,5 mm ϕ Rundmessing er-
baut. Die großen Spannträger sind aus
Holzleisten zusammengesetzt. Rund
3 500 Nieten, Stück für Stück mit der

Handbohrmaschine vorgebohrt und ein-
gesetzt, zieren das Bauwerk, das über
ein Scharniergelenk hochklappbar ist.
Auf Abb. 4 sieht man im Brückenpfei-
ler in der Mitte 2 senkrechte Schlitze
zur Führung von 2 Messingstiften, die
1) die Brücke für den Gleis-Anschluß
genau führen und 2) für die Stromver-
sorgung der Fahrschienen Kontakt ge-
ben. Das in Holz gehaltene Tunnelpor-
tal dahinter ist das Südportal vom Streck-
tunnel Nr 1, der hier innen noch
nicht ausgebaut ist. Beim westlichen
Brückenpfeiler (Abb. 3) ist für den Gleis-
Anschluß ein 10 cm langes Gleisstück
herausnehmbar, weil sich die Fahrschie-
nen beim Hochklappen der Brücke ge-
genseitig behindern würden. Dieses
Gleisstück hat von unten her einge-
schraubt 2 x 2 Stecker, die in 2 x 2
Buchsen (4 mm „Telefon“-Buchsen)
auf der Grundplatte eingesteckt wer-
den. Es sitzt dadurch absolut fest, gibt
einwandfreien Stromkontakt und ist
nach oben abziehbar (auf Abb. 5 vor
der Brücke an den doppelten Schwellen
erkennbar).

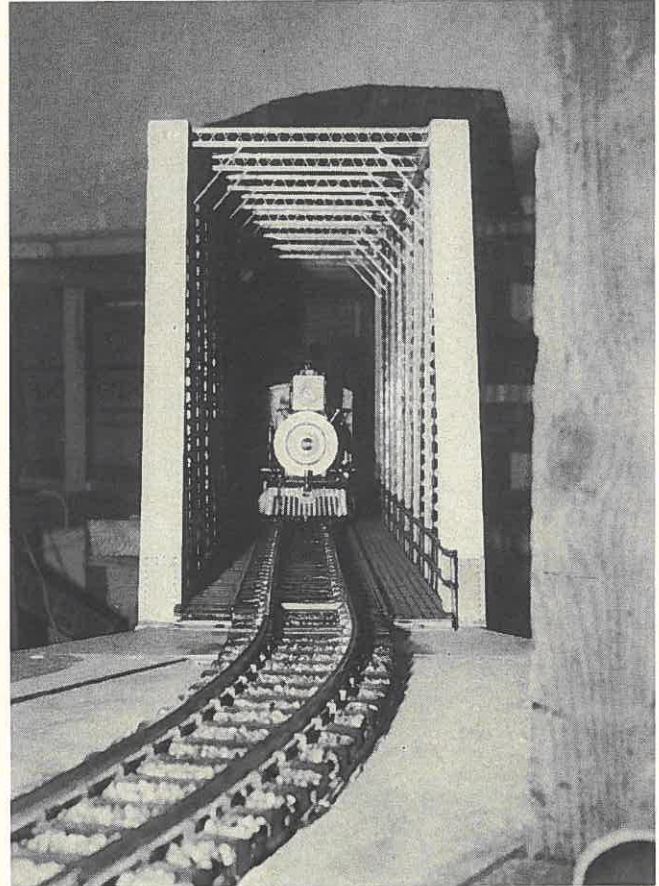
Gleichzeitig zeigt Abb. 5 auch die Gleis-
beschotterung. Schotter selbst findet
man ja als Feinsplit oder Grus beim

Straßenbau, aber auch in Steinbrüchen,
die Split liefern. Da beim Brechen des
Gesteins ein gutes Teil sehr fein wird,
das später auf der Anlage Staub erzeu-
gen würde, ist es zweckmäßig, das Ma-
terial durch 2 Siebe von 2 und 3,5 mm
Lochweite zu geben. Was im 2 mm-
Sieb verbleibt, ist der brauchbare Schot-
ter, der allerdings für Innenanlagen
noch gewaschen werden sollte.

Als Unterlage und zur Geräuschdämp-
fung beim Fahren wurde ein abgetre-
teter und zum Wegwerfen bestimmter
Haargarnteppich in Streifen geschnit-
ten, auf die die Gleise genagelt sind.
Dabei wurde eine Wasserwaage be-
nutzt, um bei Unebenheiten der Grund-
platten bzw. Bretter mit Pappstreifen
ausgleichen zu können. Zwischen die
Schwellen wurde dann Weißbleim (Po-
nal) eingebracht, auf den der Schotter
mit einem alten Teelöffel, bei dem vorn
die Spitze abgesägt ist, gleichmäßig
eingestreut und mit der Stirnseite eines
etwa 10 mm ϕ messenden Holzstück-
chens von Fingerlänge angedrückt.
Nach Trocknung wurde schließlich
Weißbleim mit Wasser verdünnt, in eine
gesäuberte Einwegspritze vom Arzt ge-
geben und gleichmäßig über den Schot-



1.: Lehmann-Firmenchef Eberhard Richter zerschneidet das Band für die Betriebsaufnahme bei der Rio Grande Southern.



5.: Blick in die Las Allmas-Brücke, die Eigenbau ist.

ter geträufelt. Dadurch wird die Oberfläche der Beschotterung fest und widerstandsfähig gegen die Reinigung der Anlage mit dem Staubsauger. Die Nadel der Spritze (möglichst großer Durchmesser! In Apotheken und Sanitätsgeschäften erhältlich) muß vor Gebrauch über Schmirgelleinen gezogen werden, damit sie zur Vermeidung von gefährlichen Verletzungen ihre Schärfe verliert. Diese Art von Beschotterung ist nur für Innenanlagen geeignet.

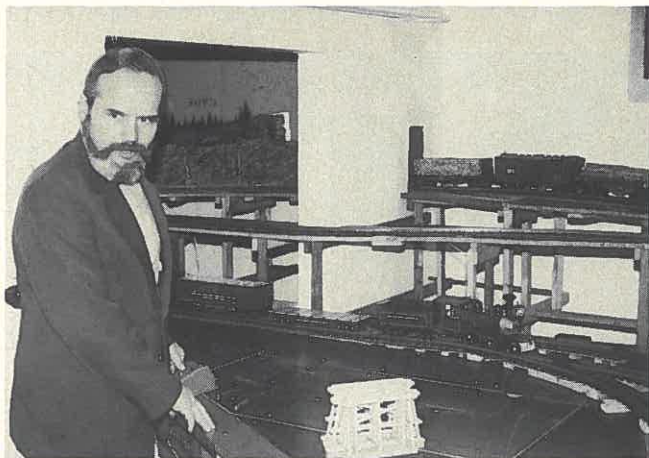
Abb. 6 und 7 zeigen den Streckentunnel Nr. 2 mit seinen durch „Spundbohlen“ abgestützten Wänden. Darüber die untere und obere Paßstrecke. Abb.

7 zeigt auch die Art der Leitungsführung:

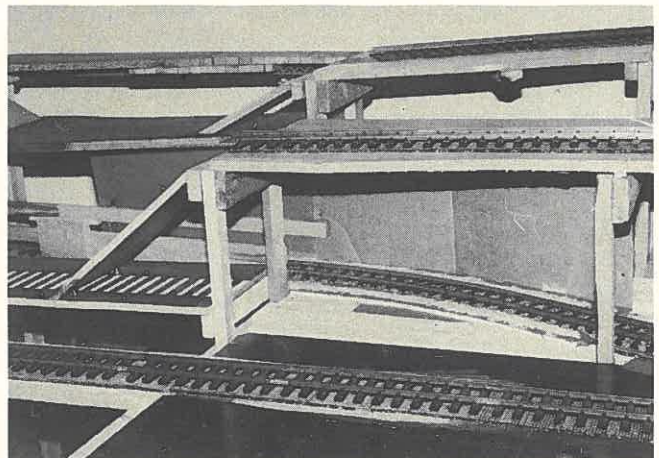
Leere Papphüllen von Küchentüchern werden im Abstand von ca. 40 cm in entsprechender Entfernung vom Gleis (hinter der künftigen Landschaft) aufgeklebt und genagelt. Die Leitungen werden hindurchgezogen und sind jeweils zwischen 2 Papphüllen anzapfbar. Die erwähnten „Spundbohlen“ sind Streifen aus 4 mm Sperrholz mit abgeschrägten Kanten, nußbaumbraun mit rötlichem Ton gebeizt. Das stellt die Schutzimprägnierung dar.

Die Abb. 8 und 9 geben Aufschluß über eine Methode, Tunnelportale, Futter-

mauern, Gebäude etc. zu erstellen. Auch die Brückenpfeiler der Abb. 3 und 4 und das Portal des Hesperustunnels im ersten Bericht entstanden auf die gleiche Art. Zum Beispiel das Tunnelportal wird nach sorgfältiger Messung des Überhanges der Fahrzeuge in Kurven und der Höhe des Lokschorneins über Grundplatte (nicht über SO!) auf Sperrholz oder Hartfaser aufgezeichnet und ausgesägt (Laubsäge). Nach Glättung der Säge-Kanten mit der Feile wird die Quaderstein-Musterung aufgezeichnet, wobei darauf zu achten ist, daß die Steine immer um die Hälfte ihrer Länge seitlich versetzt sind, damit in

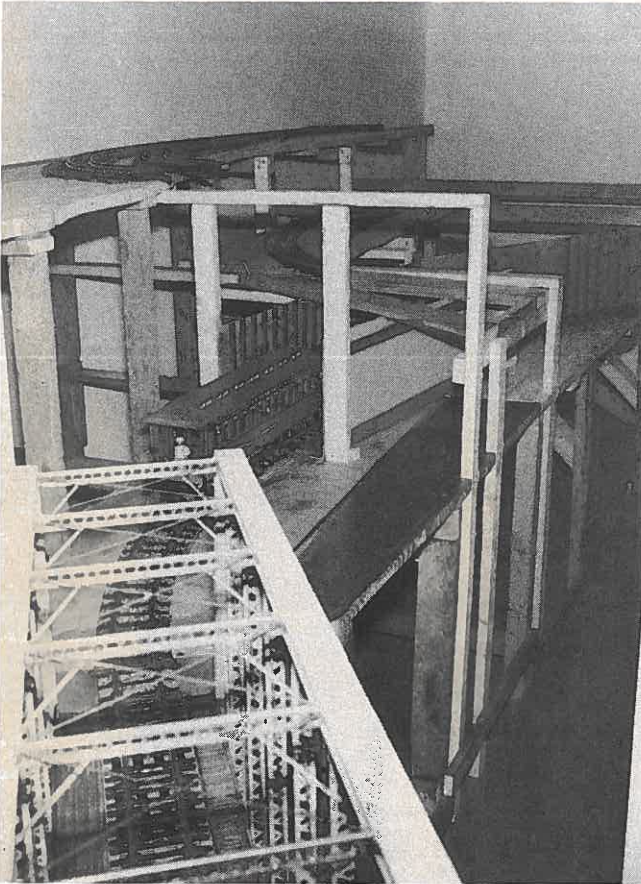


2.: Lehmann-Firmenchef Wolfgang Richter fährt sehr vorsichtig mit dem ersten Zug über die Strecke. Es ging aber alles gut!

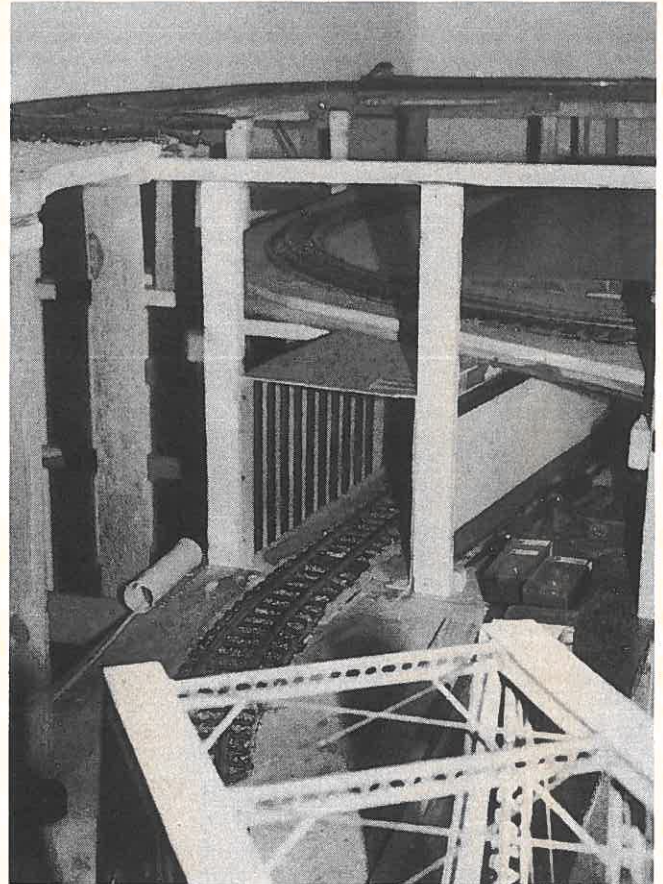


10.: Das ist die Hauptstrecke mit Hinterstellungsgleis „Ophirtunnel“ im Bau, darüber die untere und obere Paßstrecke. Schräge Flächen deuten Talmulden an, die durch Holzbrücken (sogenannte „Timber-Trestles“) überquert werden.

Fotos vom Anlagenbau: Dr. Wolfram Bismarck



6.: Blick von der Las Allmas-Brücke auf den im Bau befindlichen Streckentunnel Nr. 2.



7.: Streckentunnel 2 ist bis auf die Portale fertig. Oben und in der Mitte sieht man die obere und untere Paßstrecke.

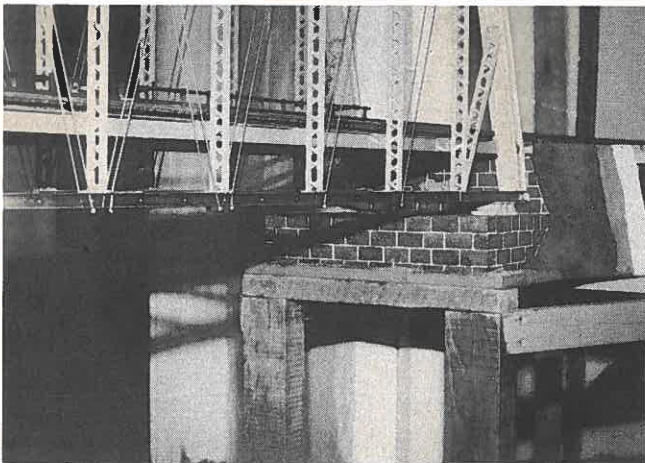
der Senkrechten nicht Fuge auf Fuge kommt.

Dann schneidet man die künftigen „Bauquader“ aus $\frac{1}{2}$ bis 1 mm dicker Kartonpappe aus, jedoch nach beiden Richtungen je $1\frac{1}{2}$ mm kleiner, damit die Fugen zwischen 2 benachbarten Steinen sichtbar werden. Diese Pappflecken klebt man mit Weißleim (nur für Innenanlagen möglich) unter Freilassung der Fugen auf die Quadersteinmusterung des Portals oder der Futtermauer auf, läßt gut trocknen und streicht das ganze zur Grundierung mit cremefarbener Nitrofarbe an. Nach Trocknung Anstrich wiederholen — fertig ist die Farbe der Fugen. Nun werden die Quadersteine (oder bei Bruch-

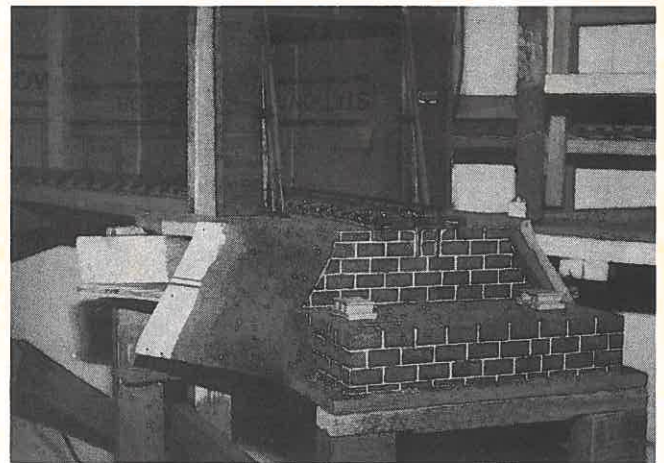
steinmuster die einzelnen Bruchsteine) mit verschiedenen Farbtönen der gleichen Grundfarbe (die man sich selbst einmischt) in Emaillelack gestrichen und mit fein ausgesiebt Sand (evtl. Aquariensand, durch ein Kaffeesieb gegeben zur Aushaltung gröberer Bestandteile) aus einem alten Salzstreuer bestreut und etwas angedrückt. Nach endgültiger Trocknung wird überschüssiger Sand abgeklopft bzw. abgeschüttelt, und die Quader- oder Bruchsteine bekommen einen leichten Anstrich mit stark Terpentin-verdünntem farblosem Lack (sehr geeignet: Ducolux-Klarlack). Auf diese Weise haben die Quader- und Bruchsteine ein beinahe echtes Aussehen und stehen reliefartig über die Fu-

gen hinaus. Beim Tunnelportal Bild 9 wurden 3 verschiedene Sandarten und 5 verschiedene Farbtöne benutzt. Das ergibt 3×5 verschiedene Steintypen, wie sie auch im Steinbruch vorkommen. Man kann auch auf die ausgesägte Platte des Portals eine 2 mm dicke Balsaholz-Schicht aufkleben und die vorgezeichneten Fugenlinien mit einem scharfen LötKolben einbrennen. Der weitere Werdegang ist dann wie vorher beschrieben. Doch gehört zu dieser Methode sehr viel Geschick.

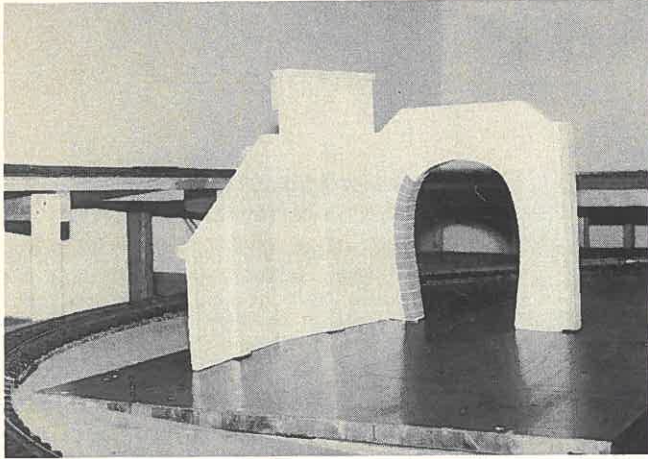
Abb. 10 zeigt die beiden „Talmulden“ der Paßstrecken, die durch Holzbrücken überquert werden, die sog. „Ophir Trestles“, ein Charakteristikum dieser Bahnlinie. Auf Abb. 11 ist die Holzbrück-



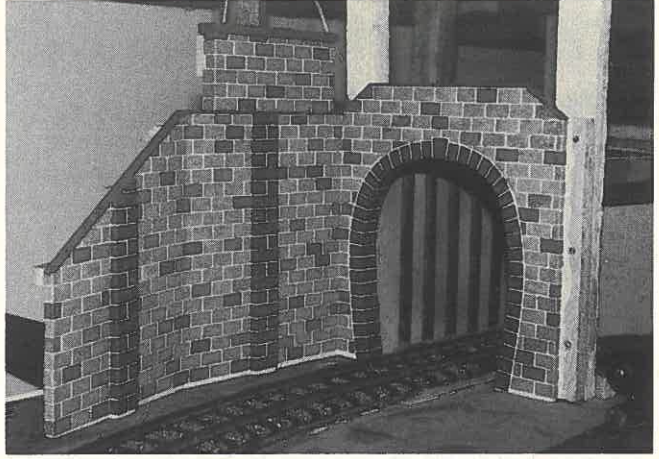
3.: Westlicher Brückenpfeiler mit eingehängter Las Allmas-Brücke.



4.: Östlicher Brückenpfeiler mit Widerlager der Las Allmas-Brücke.



8.: Ostportal des Streckentunnels Nr. 2 im Bau. Portal- und Futtermauer sind aus 4-mm-Sperrholz vorgefertigt und mit Quadersteinen aus Pappflecken beklebt. Anschließend wurde mit hellgrauer Nitrofarbe grundiert.

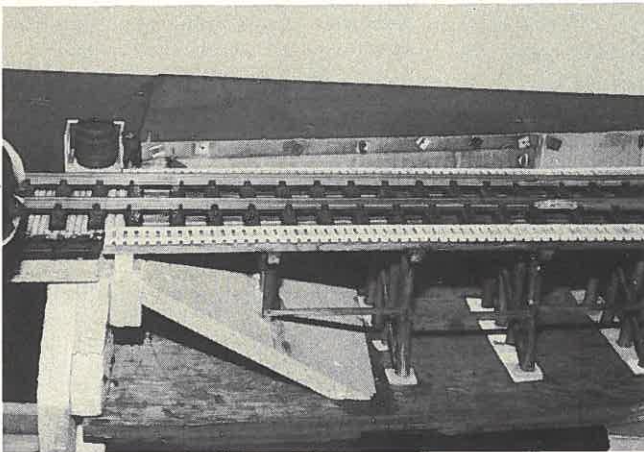


9.: Das Ostportal des Streckentunnels Nr. 2 ist auf diesem Bild fertig eingebaut. Die Tunnelinnenwand ist durch Spundbohlen gestützt.

ke in der oberen Paßstrecke fertiggestellt und eingebaut. Das große Vorbild schrieb für solche Holzbrücken Löschwasserfässer und Löscheimer vor, beide rot angestrichen. Auch beim Modell dürfen sie nicht fehlen. Das Rundholz für den Bau der Holzbrücke wurde anlässlich eines Waldspazierganges durch Abschneiden einiger kräftiger Haselruten, die auch gleich geschält wurden, gewonnen. Die Trocknungszeit belief sich auf etwa 8 Tage. Für die oberen Träger und die Versteifung dienten Kantleisten, wie sie beim Modellbau allgemein Verwendung finden. Danach wurde dann auf dem freien Teil der Platte aus Styroporabfällen und Plattenresten die Landschaft aufgebaut. Die

Styroporschichten sind gegeneinander mit Weißleim geklebt und mit (später herausziehenden Nägeln) festgespießt. Ist der „Berg“ fertig, muß die Gesteinstextur mit einem z. T. scharf, z. T. rund gefeilten, halb aufgeheizten Lötkolben eingebrannt werden. Auf Abb. 12 wurde auf diese Weise ein Einschnitt in Schieferfels herausgearbeitet, wie er z. B. am Rhein in Höhe des Loreley-Felsens vom Zug aus zu beobachten ist. Nach Fertigstellung der Textur wird etwas Hydrozell in Wasser aufgelöst, ein paar Tropfen Weißleim und etwas Holz-Schleifstaub hinzugegeben und mit grauer Wandabtönfarbe eingefärbt. Mit dieser „dicken Brühe“ wird dann der gebrannte Anschnitt

mehrmals grundiert, bis nach der Trocknung keine weißen Stellen mehr durchscheinen. Die restliche Anfärbung und der Auftrag der weißen „Lichter“ auf blaue Wasser-Rinnsale und Sickerstellen geschieht dann als Letztes mit einem langstieligen Künstlerpinsel und Plaka-Farben. Die Methode ist unkompliziert, und das Produkt wirkt echt. Die „Bergwand“ oberhalb und links des Schiefereinschnittes, die nicht gebrannt wurde, bekam einen Anstrich mit Weißleim und Bestreuung mit verschiedenfarbigem Modellstreu. Spärlicher „Bewuchs“ mit Steckbäumen, aus perspektivischen Gründen von unten nach oben in der Größe abnehmend, vervollständigt das Werk.



11.: Die obere Holzbrücke in der Paßstrecke ist fertig eingebaut, das Gleis fest verlegt. Zwei Löschwasserfässer (beim Vorbild Vorschrift!) mit Löscheinern sind auch an ihrem Platz. Anschließend begann der Landschaftsbau mit Styropor.



12.: Die obere Holzbrücke mit der Styroporlandschaft, die einen Schieferanschnitt darstellt. Die dahinter befindliche senkrechte Pappwand aus starker Wellpappe wird mit der Original-Hochgebirgslandschaft der San Juan-Berge bemalt.

Verlag Wolfgang Zeunert

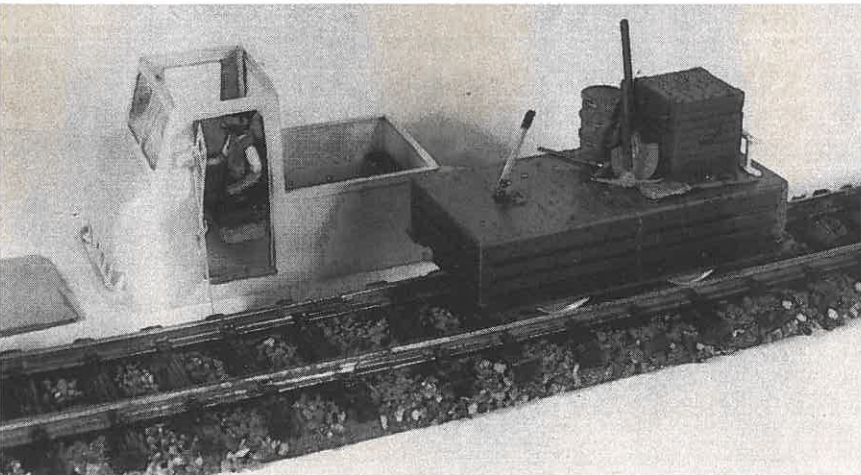
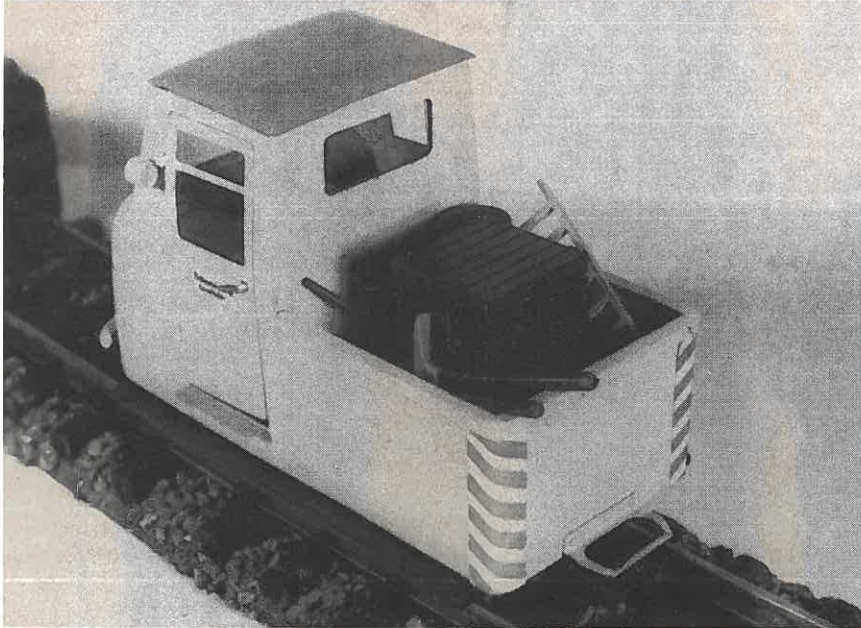
Steinweg 43, 3170 Gifhorn



Bahnhöfe nordwestdeutscher Kleinbahnen

Von Gerd Wolff. 80 S. 109 Fotos, 24 Bahnhoßpläne, DM 18,50.
Das Gleis ist die charakteristischste Erscheinungsform der Eisenbahn. Mit Weichen erweitert es sich zu Bahnhöfen, die die eigentliche Verbindung zwischen der Bahn und ihren Kunden herstellen. In diesem Buch werden Kleinbahn-Bahnhöfe mit Text, Gleisplanskizzen und Fotos beschrieben. Der Leser erhält eine anschauliche Vorstellung, wie auf oft nur kleinen Gleisanlagen mit nur wenigen Weichen ein lebhafter Betrieb abgewickelt worden ist. Aber auch Kleinbahn-Knotenpunkte und Endbahnhöfe mit ausgedehnten Gleisentwicklungen sind nicht vergessen worden. Der Kleinbahnfreund kommt ebenso auf seine Kosten wie der Modelleisenbahner, dem hier deutlich aufgezeigt wird, wie bei geringem Platzbedarf und wenigen Mitteln ein vorbildgetreuer Eisenbahnverkehr abgewickelt werden kann.

Immer wieder Draisinen



Motordraisine mit geschlossenem Führerhaus

Das Streckennetz meiner LGB-Anlage mit dem schönen Namen ELSO-Bahn wurde trotz erheblichen Betriebsdefizits erneut erweitert. Ziemlichen Ärger gab es in diesem Zusammenhang mit Gustav, der noch ein Schmalspur(bahn) - Gewerkschaftler vom alten Schlag ist. Er war es leid, bei Wind und Wetter mit der alten Hebel-draisine 'raus auf die Neubaustrecke und auf der steigungsreichen Trasse Trimm-dich-Übungen veranstalten zu müssen. Da unsere Direktion sozial eingestellt ist und Gustav im Zweimann-Bw sowieso das Sagen hat, begann die ELSO-Bahn mit dem Bau einer Motor-draisine.

Zunächst mußte die LGB-Draisine demontiert werden, wobei das Hebelwerk und Gustav selbst entfernt wurden. Auf dem „Oberdeck“ blieben nur die Werkzeugkiste (Motor) und Fässer. Die Werkzeuge mußten etwas präpariert (Haltenocken abschneiden) werden. Gustav Häberle kam in ein Heißwasserbad unterhalb der Hüfte, damit sein Gesäß und Knie biegsam wurden, denn von nun an durfte er ja sitzen.

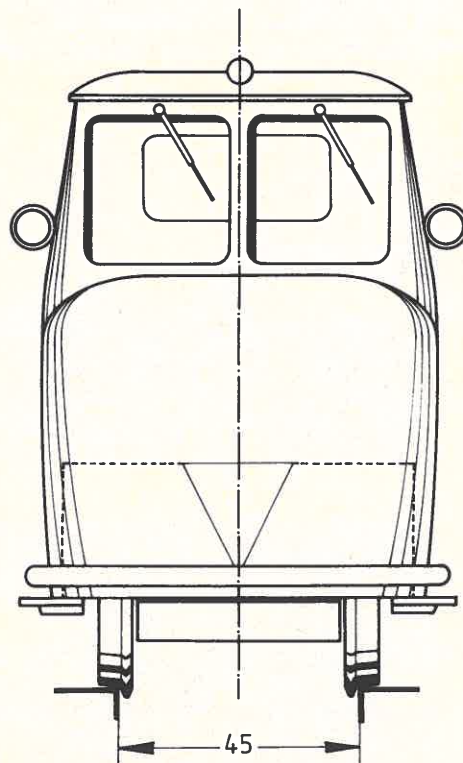
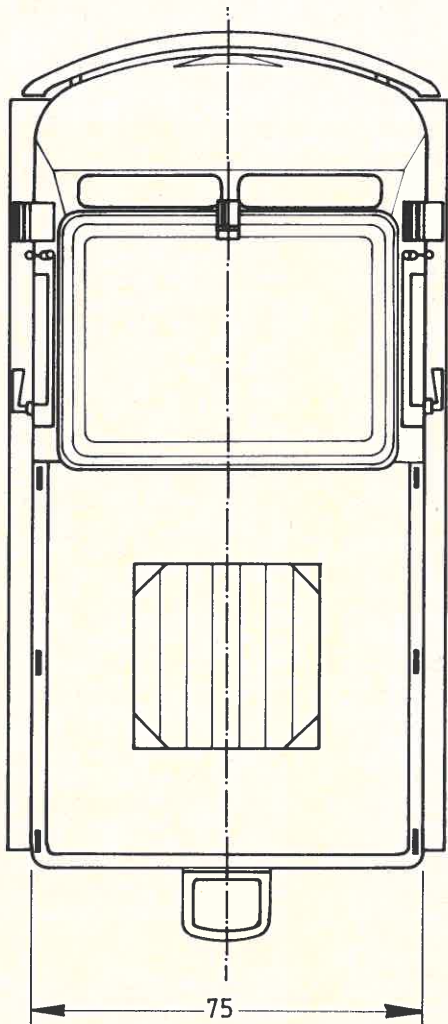
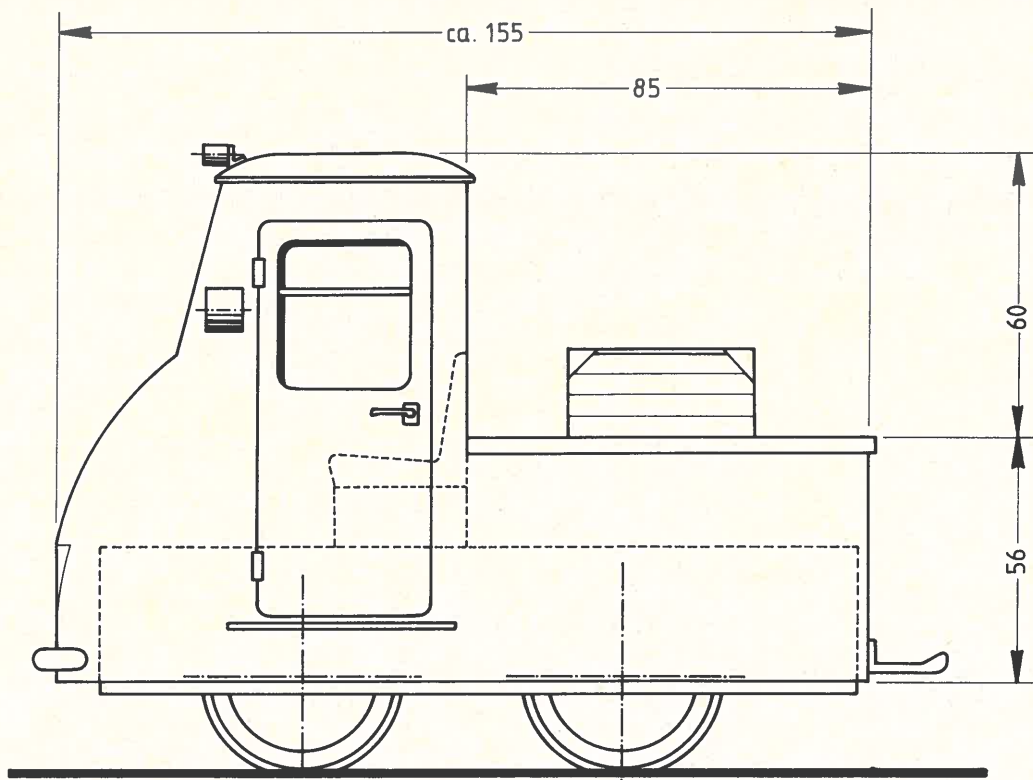
Die Karosserie fertigte ich aus Kupferblechabfällen von einem befreundeten Klempner, die dann, wie in der Skizze ersichtlich, zusammengelötet wurden. Für den versierten Bastler bedeutet die 20 Stundenarbeit kein Problem. Die Schnauze kann getrieben und verspachtelt oder aus Hartholz angefertigt und eingepaßt werden. Die Sitzbank kann auch aus Holz gefertigt und entsprechend angestrichen werden. Das wär's, alles übrige kann aus der Skizze ersehen werden. Die Karosserie wird einfach auf das Draisinen-Chassis aufgesteckt. Wenn sich Gustav wieder mal körperlich betätigen soll, ist der alte Zustand gleich wieder hergestellt. Allerdings sollte ein „Ersatzgustav“ vorhanden sein (die Roßkur Stehsitzen hält er auf die Dauer nicht aus). Der Anstrich (blau-gelb) ist bei Bahnmeistereien üblich. Im übrigen gibt es bei Draisinen kaum eine Einheitsform. Die Bauformen der Karosserie hängen meistens von der Fertigkeit der Bahnklempner ab. Meine Draisine kann auch noch ein Planendach erhalten.

Eugen Landerer

Das ist die Motordraisine von Herrn Landerer. Lackierung gelb mit rot-weißen Warnkanten.

Ansicht der Motordraisine von hinten. Die Arbeitskiste wurde zwangsläufig wegen des darunter befindlichen Antriebs erhalten.

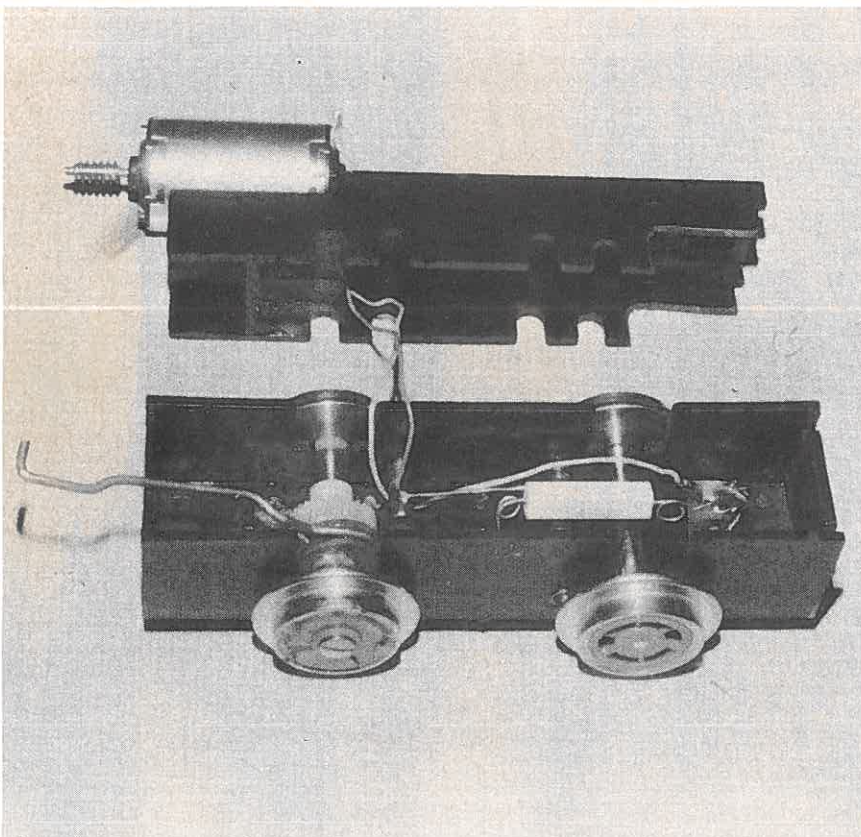
Im demontierten Zustand ist deutlich zu sehen, wie die neue Motordraisine entstanden ist.



Zeichnungen: Klaus-Joachim Schrader



Die umgebaute Draisine mit den kleinen Rädern im Einsatz auf der Gartenanlage von Herrn Rotzoll.



Draisine auf kleinen Füßen

Jedem LGB-Draisinenbesitzer ist es wohl schon aufgefallen: „Gustav“ hat auf seinem Gefährt Schwerstarbeit zu leisten, die ihn niemals in die Verlegenheit bringen wird, ein Bäuchlein anzusetzen. Grund: Entsprechend dem Maßstab der LGB hat die Draisine massive Räder von ca. 80 cm Durchmesser, also schon mittlere Dampflokräder!

Außerdem wird die Fahrgeschwindigkeit der Draisine durch die großen Räder unmaßstäblich hoch, flitzt „Gustav“ doch genau so schnell wie der Zug über die Schienen, wenn man den Fahrstrom mäßig steigert.

Man kann diese Eigenschaften der Draisine verbessern durch den Einbau eines Motorvorwiderstandes und durch Verkleinern der Räder.

Dabei ist es zweckmäßig, beide Änderungen gleichzeitig durchzuführen, damit die Draisine nur einmal zerlegt werden muß. Selbstverständlich können beide Änderungen unabhängig voneinander erfolgen.

Nach dem Zerlegen der Draisine ist im Unterteil des Getriebegehäuses, gegenüber der Motorseite eine Lötfläche einzubauen. Einbau und ungefähre Lage des Widerstandes sind im Foto, die

Auf diesem Foto ist der Einbau und die ungefähre Lage des Widerstandes zu erkennen. Die Verdrahtungsänderung kann man der Schaltskizze entnehmen.

Verdrahtungsänderung in der Schalt-
skizze zu ersehen.

Die großen Lokräder der Draisine wer-
den gegen kleine Metallräder ausge-
tauscht, die in der Lok 2080 als Vor-
und Nachläufer dienen. An Zusätzteil-
en werden benötigt: 1 Satz Vorläufer
für Lok 2080 sowie 1 Paar kleine Lok-
räder, ebenfalls von Lok 2080.

Nach Lösen der großen Räder von den
Achsen der Draisine — dabei auf die
Stromabnehmer hinter den Rädern
achten — wird die antriebslose Achse
komplett entfernt. Mit Hammer und
dünnem Durchschlag wird ein Rad des
Vorläufers vorsichtig von der Achse
gelöst (Preßpassung!) und die Vorlauf-
achse aus ihrem Lager gezogen. Nach
Einschieben der Vorlaufachse in das
antriebslose Achslager der Draisine
wird das gelöste Rad mit dem Hammer
vorsichtig wieder auf die Achse getrie-
ben. Bei Nichtverwenden oder späte-
rem Einbau des Widerstandes kann
das Aufsetzen des Rades auch außer-
halb der Draisine erfolgen und die
komplette Achse in das Lager gescho-
ben werden. Dabei nicht vergessen,
die Stromabnahmefedern wieder mit
einzusetzen!

Der Austausch der Antriebsachse ist
wegen des aufgesetzten Zahnrades
und Exzenters nicht möglich. Die gro-
ßen Räder werden abgeschraubt und
entfernt, die Achse wird mit Schwin-
genantrieb herausgenommen. Die ro-
ten Kunststoffeinsätze sind sowohl aus
den großen ehemaligen Antriebsrädern
als auch aus den kleinen Nachlauf-
rädern zu entfernen. Wegen der beson-
deren Einpassung der Antriebsräder
auf die Antriebsachse müssen die gro-
ßen Kunststoffeinsätze in die kleinen
Messingräder eingesetzt werden. Die
Achsöffnung des Rades ist entspre-
chend dem größeren Achsbefestigungs-
schaft aufzubohren, der große Kunst-
stoffeinsatz vorsichtig so abzdrehen,
daß er sich in das kleine Rad exakt
ohne Spiel einpassen läßt. Dabei ist
sehr sorgfältig vorzugehen, damit die
Räder später ohne „Schlag“ rundlau-
fen.

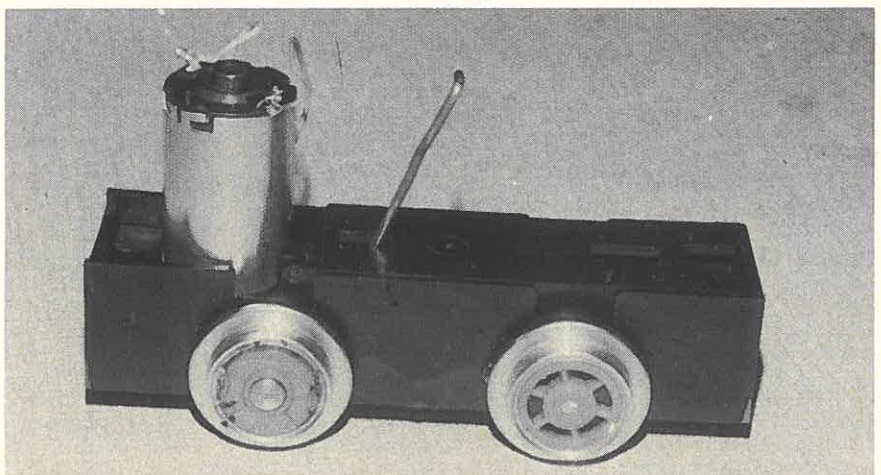
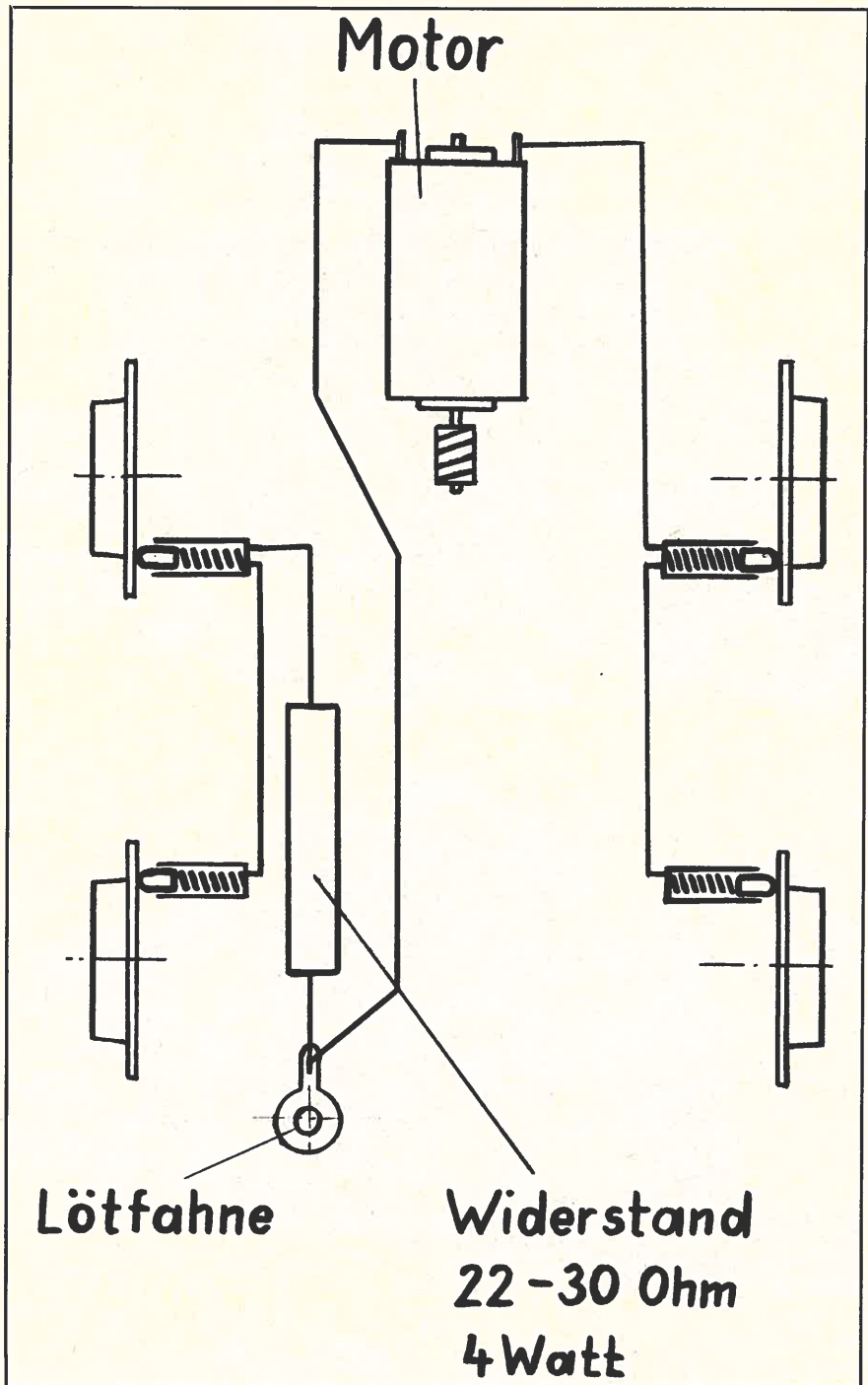
Das Abdrehen ist mit einer fest einge-
spannten Bohrmaschine und Feilen
möglich. Dabei ist eine Schraube mit
Mutter und Unterlegscheiben als
Spanndorn zu verwenden, die mög-
lichst ohne Spiel in die Bohrung des
Kunststoffeinsatzes paßt (3,5 + 4 mm
∅).

Die umgebauten kleinen Räder werden
auf die Antriebsachse geschoben —
Stromabnahmefedern nicht vergessen
— und verschraubt. Ein Foto zeigt den
wieder zusammengesetzten Antrieb
mit den kleinen Rädern vor Aufsetzen
des Aufbaus.

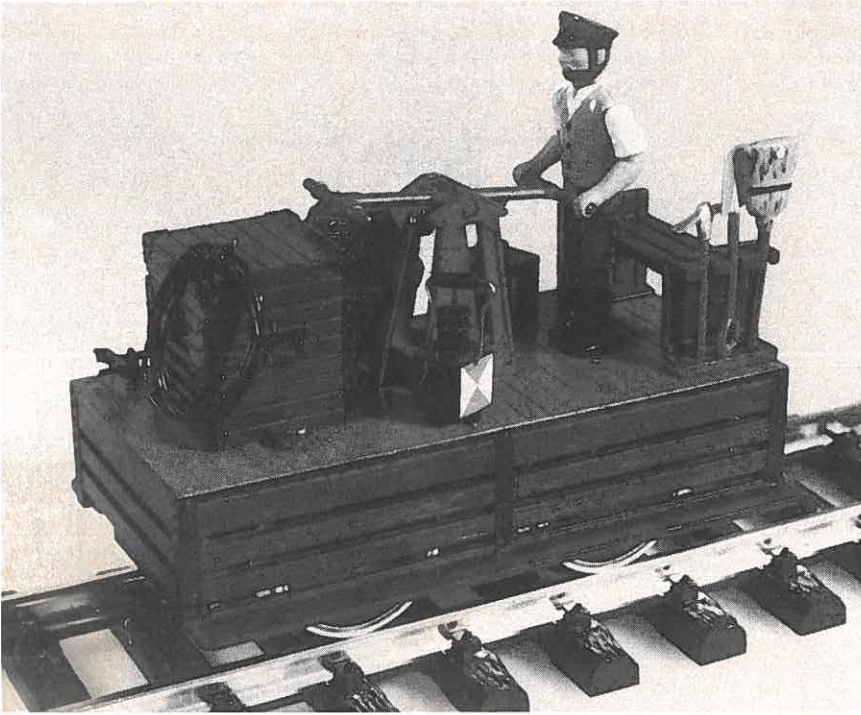
Nach Zusammenbau der Draisine ist
„Gustav“ nun zwar nicht mehr so
schnell, sondern modellmäßig langsam
am Ziel, braucht aber nicht mehr so
enorm zu schuffen, um sein Gefährt
dorthin zu „hebeln“. Die Aussichten
auf ein Bäuchlein sind also etwas ge-
stiegen.

Sollte die umgebauten Draisine mit ih-
rem umgebauten Antrieb an einer
Weiche hängen bleiben, ist die Aus-
buchtung an der Unterseite vorsichtig
etwas abzufeilen. W.D. Rotzoll

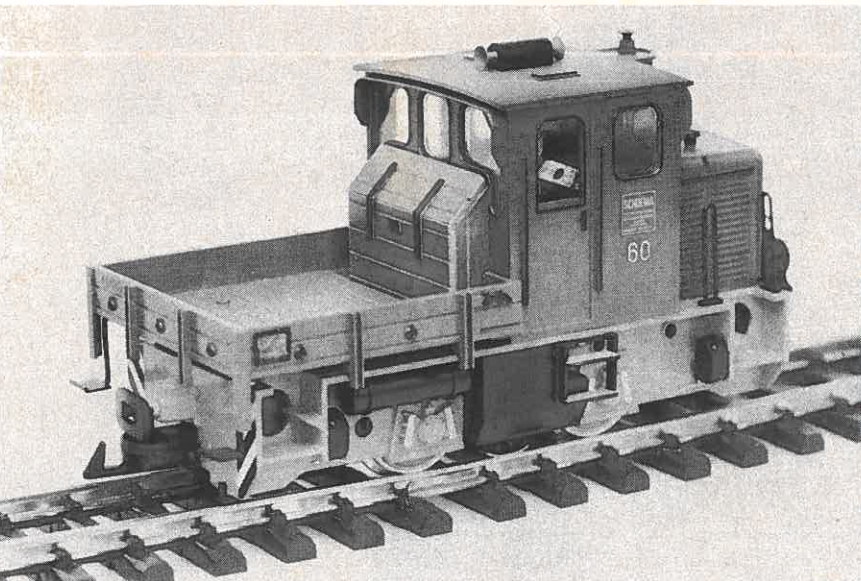
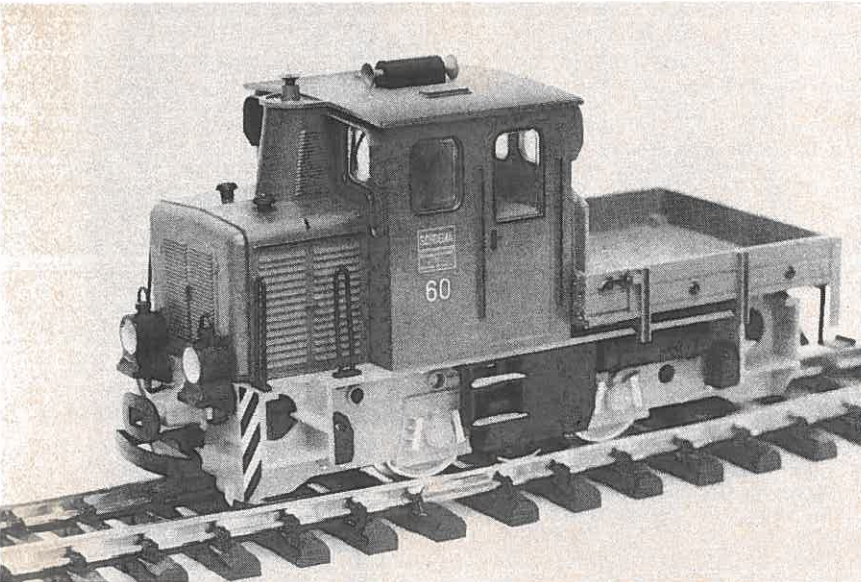
Das ist der wieder zusammengebaute
Antrieb mit den kleineren Rädern.



Bemerkenswerte Umbauten

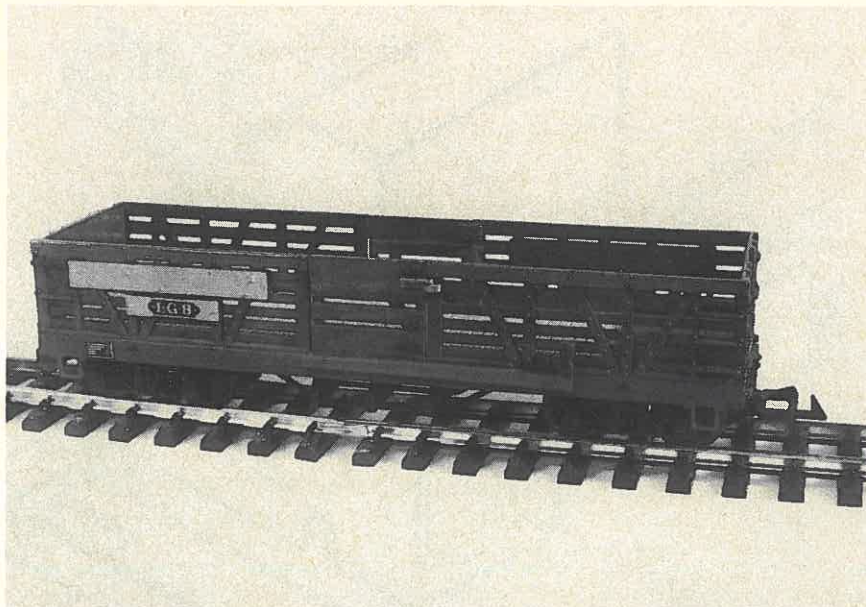


Herr Wolfgang Lutz hat wieder eine Reihe von Umbauten für seine LGB vorgenommen. An der Draisine 2001 hat er technisch nichts verändert, dafür aber umso mehr an der Dekoration des Modells getan. Gustav hat nun eine Sitzbank. Werkzeuge, Drahtseile, Laterne usw. haben die Draisine vorteilhaft verändert.



Mit dieser Arbeitsdiesellok hat Herr Lutz so ungefähr den gleichen Gedanken gehabt, wie die Leute in der LGB-Fabrik. Unter Verwendung der Diesellok 2060 und eines Niederbordwagens hat Herr Lutz eine Arbeits-Diesel-Lok geschaffen. Die Männer von der LGB in Nürnberg machten aus den gleichen Zutaten eine Arbeits-E-Lok! Bemerkenswert am Modell von Herrn Lutz erscheinen uns die alten Loklaternen, die sich außergewöhnlich vorteilhaft am modernen Diesellokgehäuse machen.

Der amerikanische Stockcar (Viehwagen) 4068) wurde zum offenen Güterwagen für den Viehtransport. Einfach ein Stück absägen — und schon hat man ein völlig neues Fahrzeug! Na ja, ganz so einfach ist das nicht, da müssen die Schiebetüren jetzt Scharniere bekommen usw. usw., aber gelungen ist diese Bastelei schließlich doch!



Ein kleines Bahndienstfahrzeug für die LGB

Selbstbau macht Spaß! Allerdings kommt jeder Modellbauer schnell zu der Erkenntnis, daß es sich eigentlich nur lohnt, Modelle zu bauen, die nicht im Handel angeboten werden. Da das Lok- und Wagenangebot so reichlich ist, bieten sich besonders Bahndienstfahrzeuge zum Selbstbau an.

Bei diesen (meist kleinen) Fahrzeugen wirkt (wie bei der handbetriebenen Draisine) besonders der Kontrast zu den „wuchtigen“ Lokmodellen auf den Betrachter.

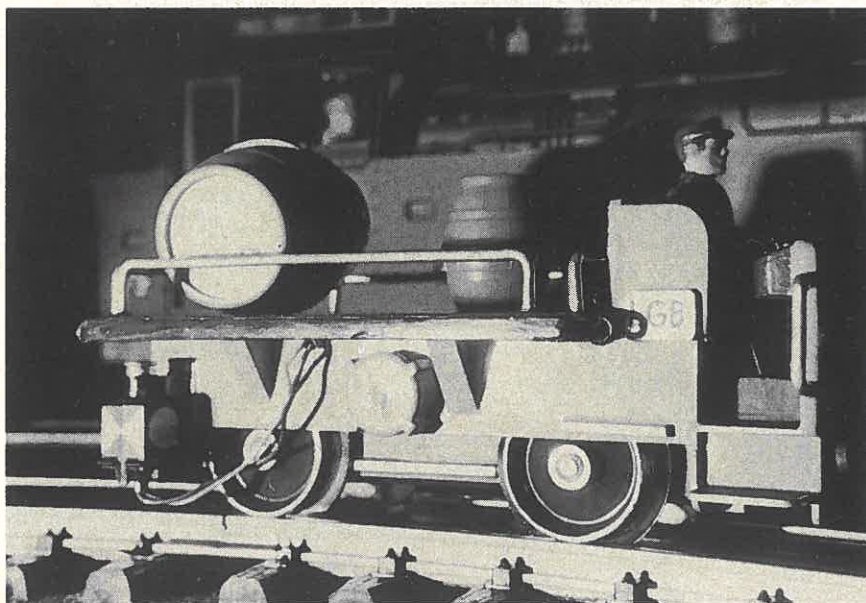
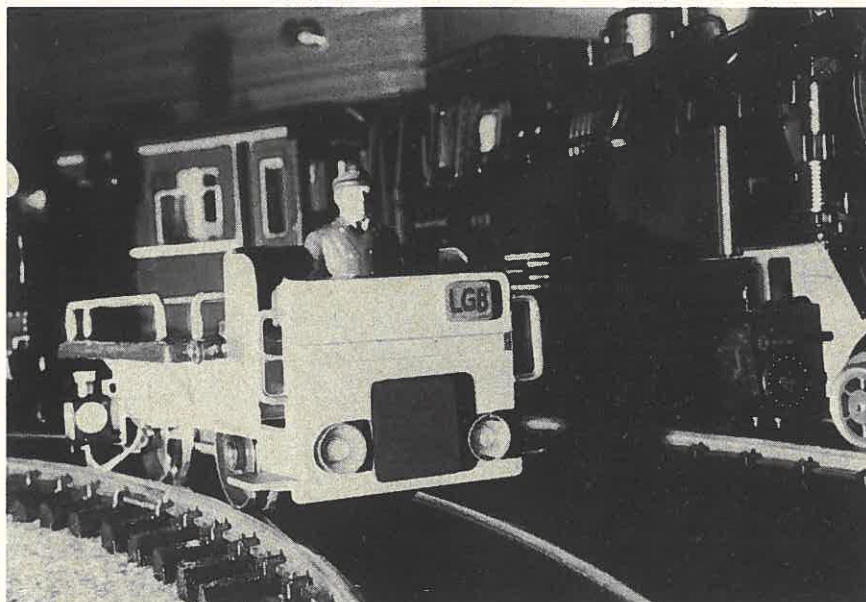
Ich wollte ursprünglich einen VW-Transporter in 1:22 Größe auf LGB-Schienen stellen, was mit 1 m Spurweite etwa gepaßt hätte. Im Handel war aber kein passendes Auto-Modell zu finden und so entschloß ich mich zum Selbstbau eines der Batterie-Elektrokarren, wie sie tausendfach in den Fabriken oder auch auf Bahnhöfen zu sehen sind. Es wäre gut vorstellbar, daß z.B. eine Privatbahn die muskelkraftbetätigte Draisine durch solch ein Fahrzeug — auf Spurranzräder umgerüstet — ersetzt hätte.

Die benötigten Teile für das Modell waren im Fachgeschäft anstandslos zu bekommen, zumeist Original-Lehmann-Teile. Die Selbstbauteile wurden aus Messingblech und Messingdraht gefertigt und mit UHU-Plus geklebt.

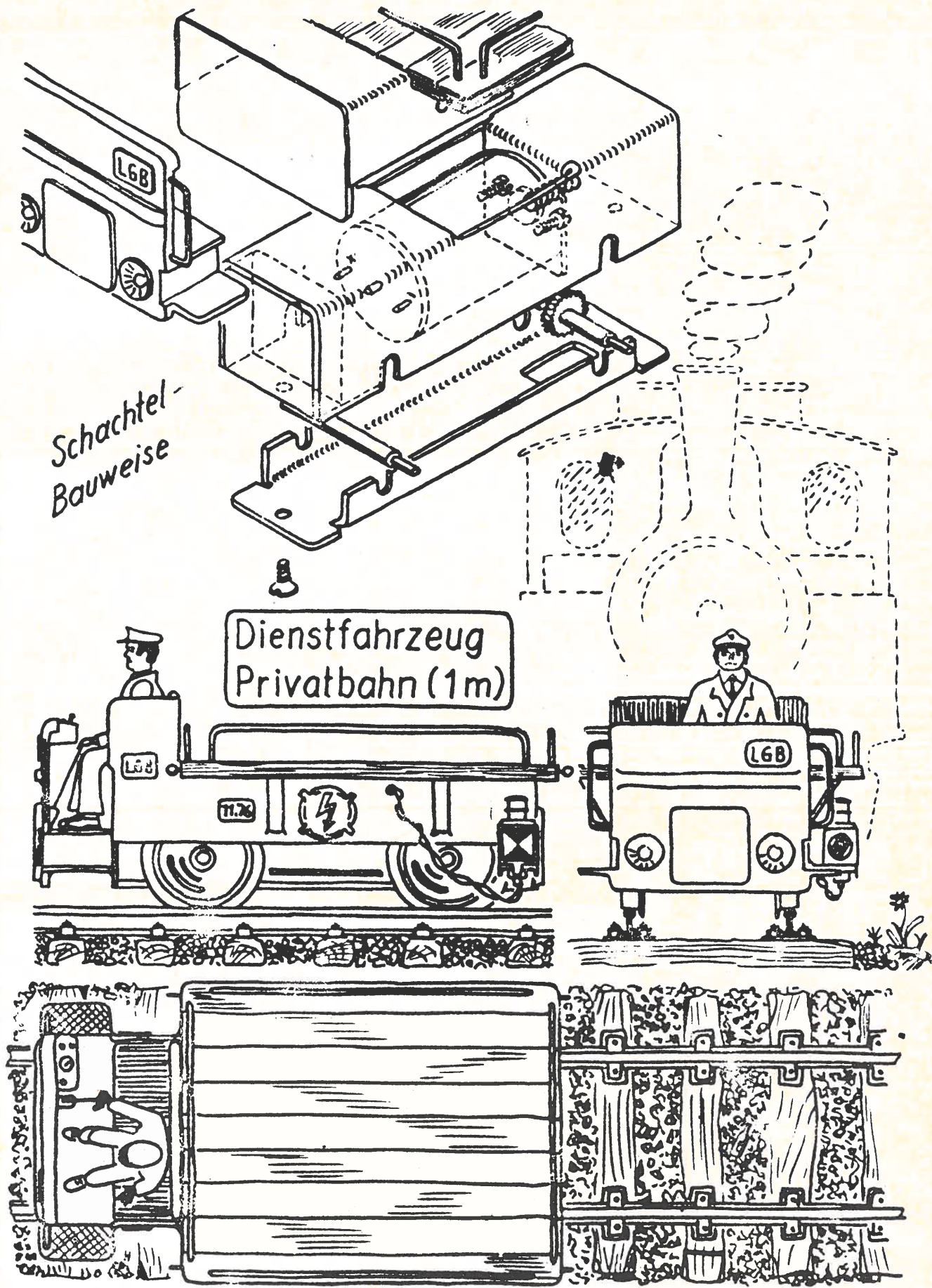
Auch war eine Fahrerfigur im Maßstab 1:22 zu finden. Es ging relativ einfach, den sitzenden „Lehmann-Bayern“ in einen Eisenbahner umzukleiden. Die Beine wurden mit UHU-Plus getränkter Wolle über die ursprünglichen Wadenstrümpfe umwickelt und aus Karton ein Stück an der Brust ebenfalls mit Klebstoff eingesetzt. Der Hut wurde zur Mütze umgefeilt und die geklebten Stellen mit der Feile geglättet. Und (lachen Sie nicht!) aus dem Spazierstock in der rechten Hand wurde der Schalter (wenn Sie wollen) der Bremshebel. Selbstverständlich wurde der Eisenbahner dann erst durch eine Neulackierung perfekt vollendet.

Die Skizze ist bewußt ohne Maße gezeichnet. So lange der (maßstabsgerechte) Fahrer richtig sitzen kann, ist das Fahrzeug nicht zu klein.

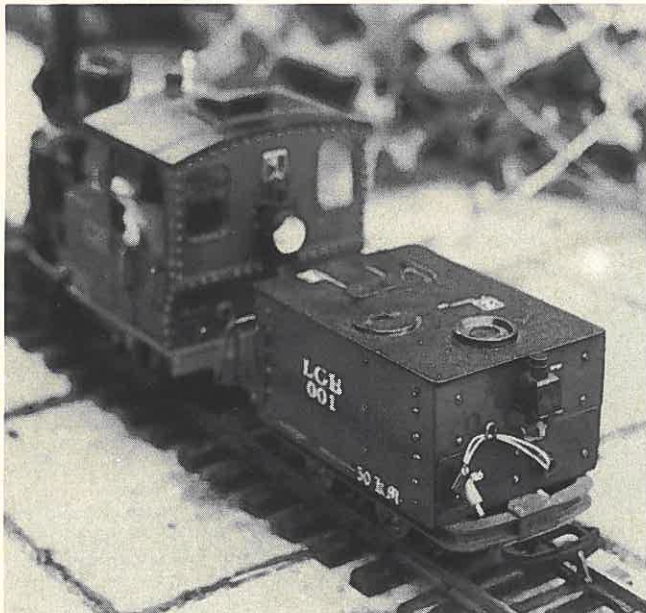
Klaus Schmidt



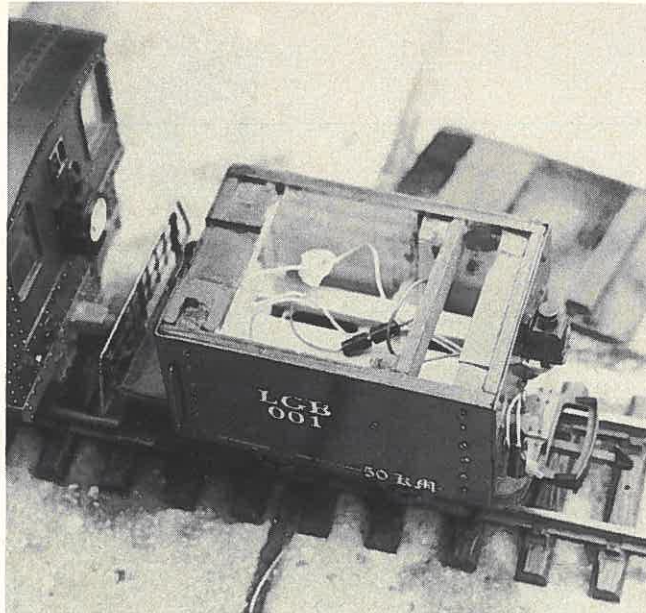
Die Zwei Fotos zeigen das von Herrn Klaus Schmidt gebaute Bahndienstfahrzeug.



Eine Bauskizze für das Bahndienstfahrzeug von Herrn Schmidt.



Blick auf den geschlossenen Akkutender für die Zugbeleuchtung.



Akkutender für die Zugbeleuchtung im geöffneten Zustand.

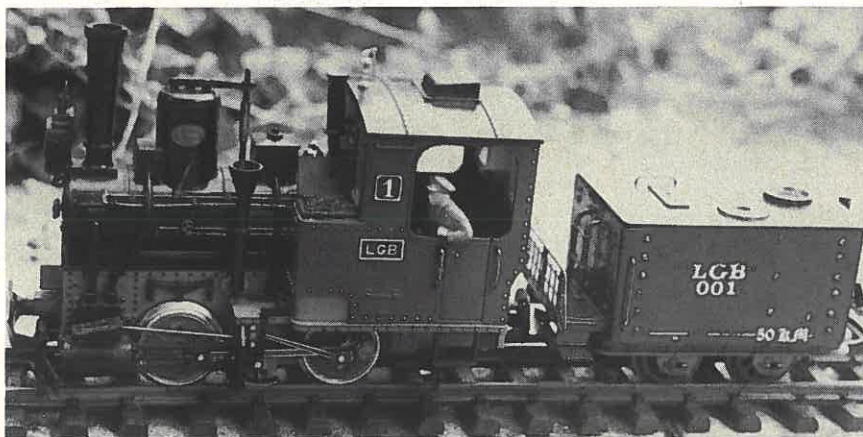
Loktender als Batterieträger für Zugbeleuchtung

Die neuen LGB-Loks erhalten jetzt an den Rückseiten kleine Steckdosen für die Zugbeleuchtung. Diese ist dann jeweils beim fahrenden Zug in Betrieb. Wer nun noch ältere LGB-Loks besitzt oder aber auf eine Dauerzugbeleuchtung wert legt (also Beleuchtung auch bei stehendem Zug), der wird nach wie vor gern zur Batteriebeleuchtung grei-

fen. Wo aber soll die Batterie bleiben? Bekannt ist der sogenannte „Geisterwagen“, der meist ein Gepäckwagen ist, in dem die Batterie angeordnet wird.

Eine interessante Lösung hat sich Herr Dr. D. G. Heinecke ausgedacht. Er baute sich auf einem Lorenfahrgestell einen Tender auf, der der Aufnahme der Zugbeleuchtungsbatterie dient. Das ist eine ebenso praktische wie vorbild-

gerechte Lösung, denn Tenderlokomotiven wurden oft nachträglich mit Schlepptendern versehen, um Wasser- und Kohlevorräte zu vergrößern und damit einen größeren Aktionsradius der kleinen Lokomotiven zu schaffen, was auch die Anzahl der Versorgungseinrichtungen reduzieren hilft. Die Bilder von Herrn Dr. Heinecke sprechen für sich, so daß weitere Erklärungen überflüssig sind.



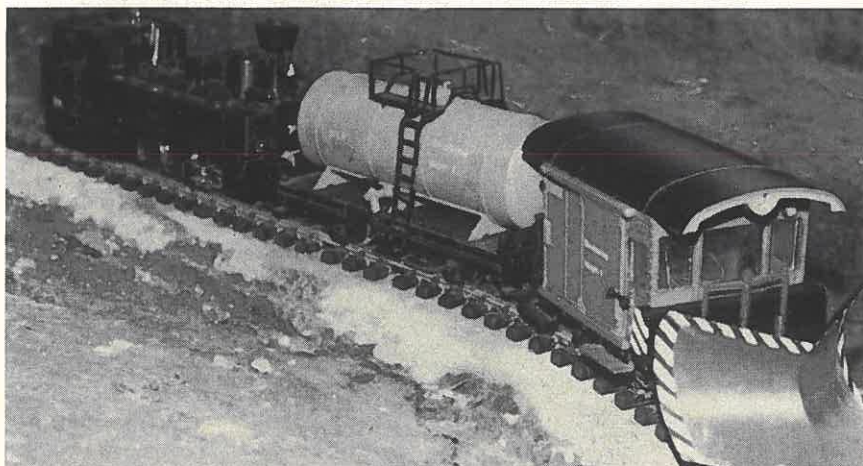
Dampflok mit Zugbeleuchtungstender.

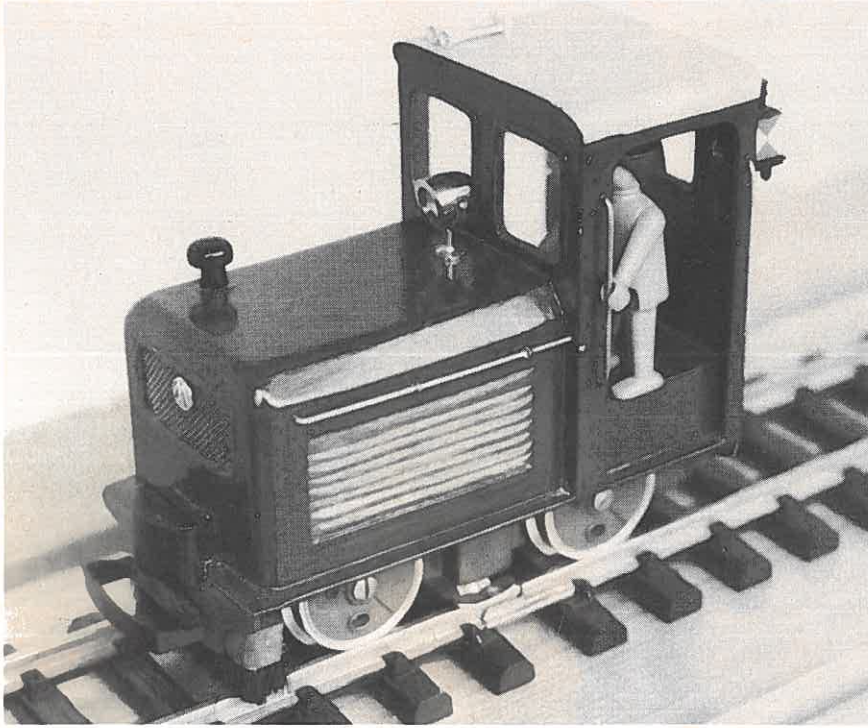
Gleispflegezug für die LGB

Der abgebildete Zug wurde von Herrn Friedhelm Wengel gebaut. Der Kesselwagen erhielt zwei zusammengebaute Schienenschleifer, zwischen die ein Wasserröhrchen für die Reinigungsflüssigkeit angeordnet worden ist.

Aus einem geschlossenen Güterwagen entstand der Schneepflug. Dabei wurde das Gehäuse um 5,5 cm verkürzt, um Platz für die Pflugscharaufhängung zu bekommen. Für die Mannschaft des Schneepflugs wurde eine verglaste Kabine eingebaut.

Der ganze Zug macht einen guten Eindruck und versieht tatsächlich echte Gleispflege auf der Freilandanlage des Erbauers.





Eine Feldbahn für die LGB

Nach der Lektüre des Artikels von Gerd Wolff in Heft 25/26 („Eine Feldbahn als Vorbild für die LGB“) stand es für mich fest: Das ist die ideale Spielvorlage.

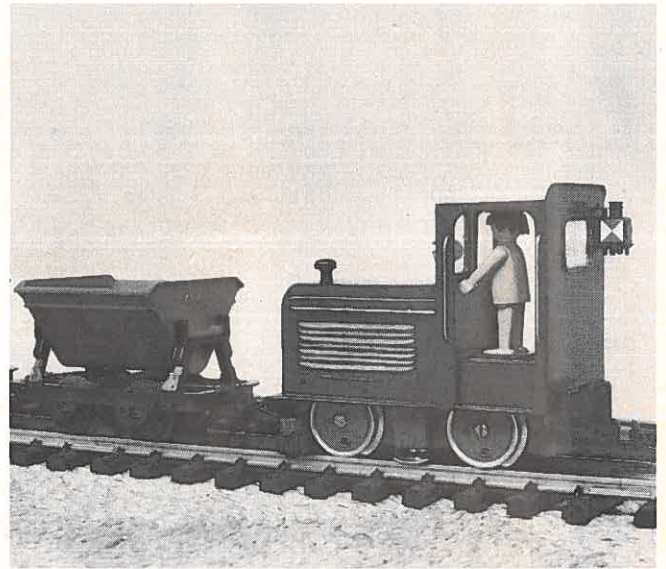
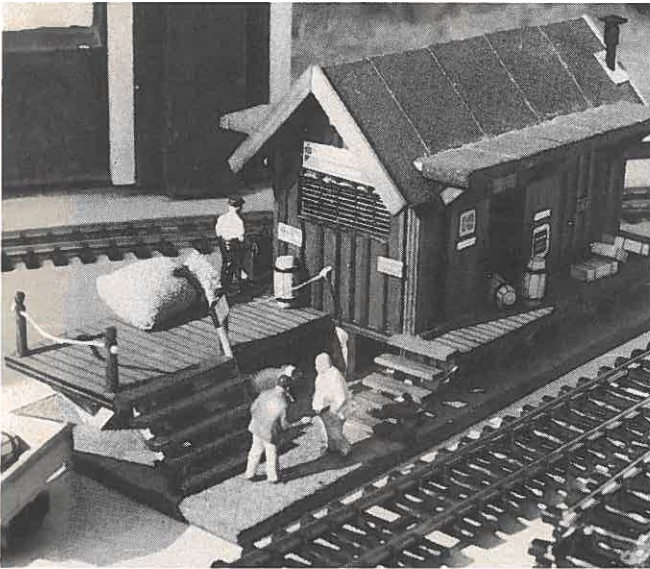
Die Sache hatte allerdings einen Haken: Es fehlte eine „Original“-Feldbahnlokomotive, eine Lok die speziell für die Feldbahn konstruiert worden war, eben eine Lok, wie sie auf den Fotos auch abgebildet ist.

Nachdem die Firma Lehmann solche Lokomotive nicht im Programm hat, beschloß ich den Selbstbau in 2 mm Sperrholz.

Auf der sicheren Grundlage eines Fahrgestells der 2060 (Best. Nr. 2060/5) entstand die abgebildete Lok. Die Bauzeit betrug etwa 24 Arbeitsstunden. Verbaut wurden 20 Holzteile und die Kuppelungen (Best. Nr. 2010/2).

Der Gag an der Lok ist jedoch die eingebaute Bürste, die die Schienenreinigung in sandigem Gelände übernimmt. Den Bauplan der Lok sende ich Interessenten gern zu, ich bitte jedoch darum, mir die Kosten der Lichtpause in Höhe von DM 5,00 in Briefmarken zuzusenden.

Die Adresse: Rudolf Erteld, Gardelerweg 8, 2900 Oldenburg.

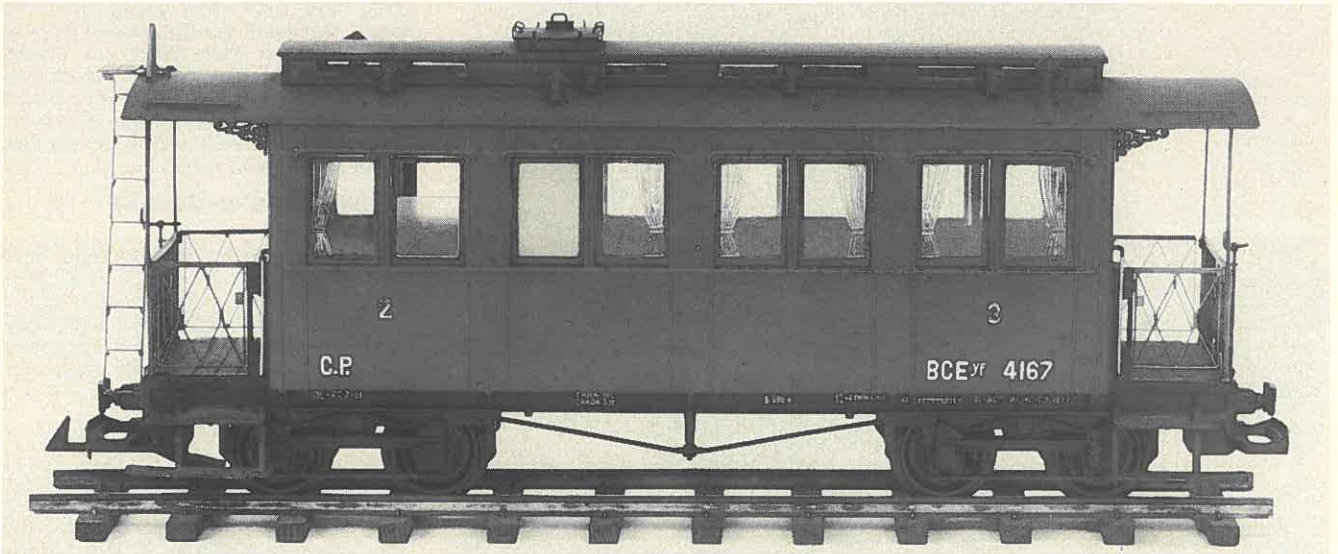


Anlage Wolfgang Lutz

Immer mehr LGB-Freunde nehmen ihre Bahn mit nach draußen und genießen den verhältnismäßig unbeschränkten Raum (beschränkt eigentlich nur durch den Vorrat an Gleisen), um eine wirkliche Bahnstrecke mit ihrer Lehmann-Bahn aufzubauen.

Vielfach werden diese Bahnen nicht als stationäre Gartenbahnen konzipiert, sondern es setzt sich mehr und mehr die mobile Freilandanlage durch, die auf der Terrasse, im Garten oder irgendwo draußen beim Picknick aufgebaut werden kann (irgendwo draußen — kein Strom? Autobatterie!).

Auch Herr Lutz ist mit seinen Kindern nach draußen gegangen und freut sich, jedesmal wieder eine andere Anlagenform aufbauen zu können. Die Anlage Lutz zeichnet sich darüber hinaus durch Gebäude aus, die in einem reizenden rustikalen Stil gebaut worden sind und somit gut zur Lehmann-Großbahn passen.



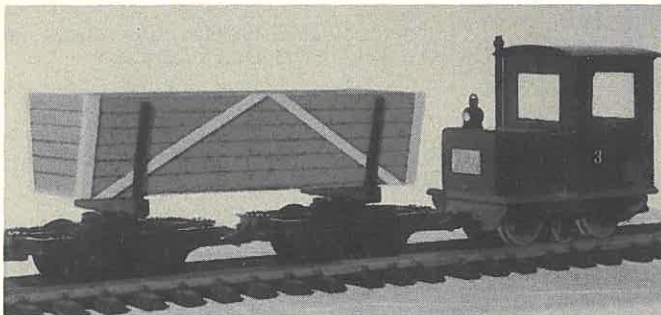
Die Barmer Bergbahn auf portugiesisch

Zwei Reisen zu Portugals romantischen Meterspur-Bahnen regten mich an, einen Zug nach portugiesischem Vorbild, für meine Gartenbahn zu bauen. Der Modelleisenbahner kann nämlich einen einmaligen Vorteil nützen: Er kann sich seine eigene Welt aufbauen, welche mit der Wirklichkeit nicht übereinstimmen muß. Hauptsache dabei aber ist wohl die getreue Wiedergabe der Einzelheiten. Modelleisenbahnen zu bauen und zu betreiben, heißt die Eisenbahn im kleinen nachzuerleben. Es steht uns nüchternen, vielbeschäftigten Zeitgenossen schlecht an, den Spieltrieb im Kinde, wie im Manne zu belächeln. Hätten wir mehr Muße zum Spiel, wir wären zufriedener, ausgeglichener Menschen. So ist mein Versuch, auf der Garten-Steyrtalbahn einen portugiesischen Zug verkehren zu lassen, der tiefe Wunsch, die einmalig, herrlichen Reiseindrücke aus dem Norden Portugals festzuhalten und neu zu genießen.

Nun zum Umbau selber. Als Vorbild dienten mir Bilder und Fotos der bei van der Zypen & Charlier, Köln, ge-

bauten Vierachser. Als Grundlage verwendete ich den Wagen LGB 3060 der Barmer Bergbahn. Leider ist der Wagenkasten zu kurz, und die Drehgestelle entsprechen nicht der Wirklichkeit. Trotzdem glaube ich, daß es mir gelungen ist, das Charakteristische dieses vornehmen Wagentyps nachzubilden. Mit Feile und Schmirgelpapier rundete ich den Wagenkasten gegen unten ab und feilte die Rippen aus. Der Vorsprung am Laternendach mußte verkleinert werden. Darauf erfolgte der „Wiederaufbau“. Aus Plasticard wurden die neue Rippeneinteilung und die Regenrinnen über den Fenstern aufgeklebt. Ein Wasserbehälter und Ventilatoren wurden angefertigt. Von letzteren machte ich ein Messingmodell, welches ich in „Silone“ (synthetische gummiartige Dental-Abformmasse) abformte. In die hohle Form goß ich daraufhin Zinn. Wohl die größte Mühe bereitete das Erarbeiten der hartgelöteten Brückengitter und der Leiter. An Scharnieren sind die Türen zu öffnen. Ebenso mühevoll war das Aussägen der feinen Metallbuchstaben. Jeder Buchstabe hat zwei Stifte an der Rückseite angelötet. Mit sauberem,

elektrischem LötKolben schweißte ich die Beschriftung in den Plastik ein. Diese Methode hat zwar ihre Tücken, da sich der verdrängte Kunststoff zu Wülstchen aufwirft. Jedenfalls sollten die Stiften dünner sein, als die meinen (statt 0,7 mm nur 0,3 mm). Besondere Sorgfalt erforderte der Anstrich. Der Kasten erhielt einen caldonisch-blauen, etwas helleren und bräunlicheren Farbton, als preußisch-blau. Das Dach spritzte ich mit sog. Schuppenpanzerfarbe, eine Farbe, wie man sie für den rostschützenden Anstrich von Eisenbahnbrücken verwendet, silberbronzeähnlich (Humbrol Nr. 53). Darüber spritzte ich weiter sehr dünnen, mattschwarz gefärbten Nitroverdünnung. So erzielt man den Eindruck eines verrußten, gealterten Daches. Auch den Innenausbau bearbeitete ich. Neben einer Beleuchtung wurde auch eine Toilette eingebaut. Bänke und Täfer erhielten, einen dem Vorbild entsprechenden, braunen Anstrich, Täferänder dunkelbraun. Mit der Rahmenbeschriftung setzte ich den Schlußstrich auf einen, wie mir scheint, wohl gelungenen und lohnenden Umbau. Heinz G. Keller

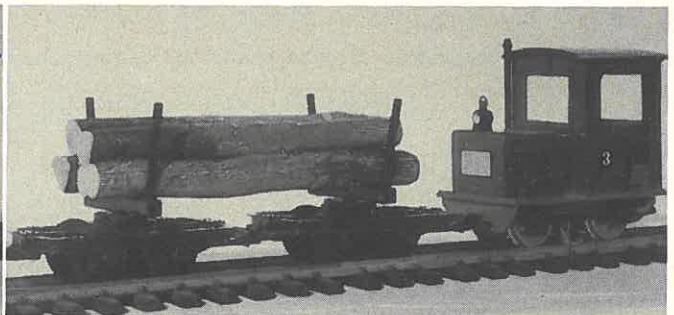


Feldbahnlok mit offenem Güterwagen.

Noch eine Feldbahn für die LGB

Im bayerischen Ainring befindet sich ein Torwerk, das über eine Feldbahn verfügt. Diese Feldbahn wollte ich nun auf meiner LGB-Anlage verkehren lassen und schritt mal wieder zum Selbstbau.

Die kleine Feldbahnlok habe ich aus einem Antriebsdrehgestell der Lok 2095 gebaut (Darauf muß man kom-

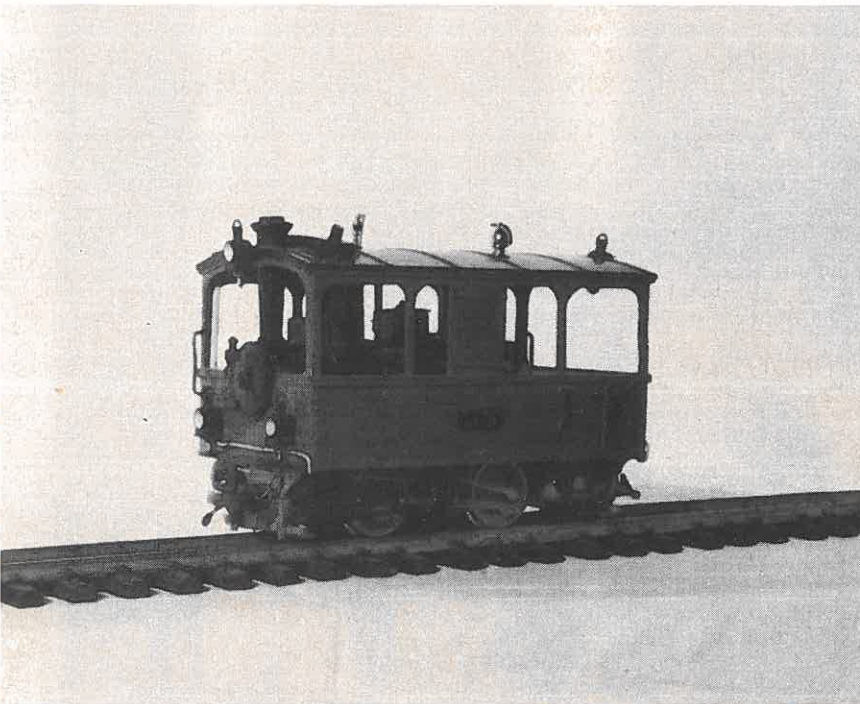
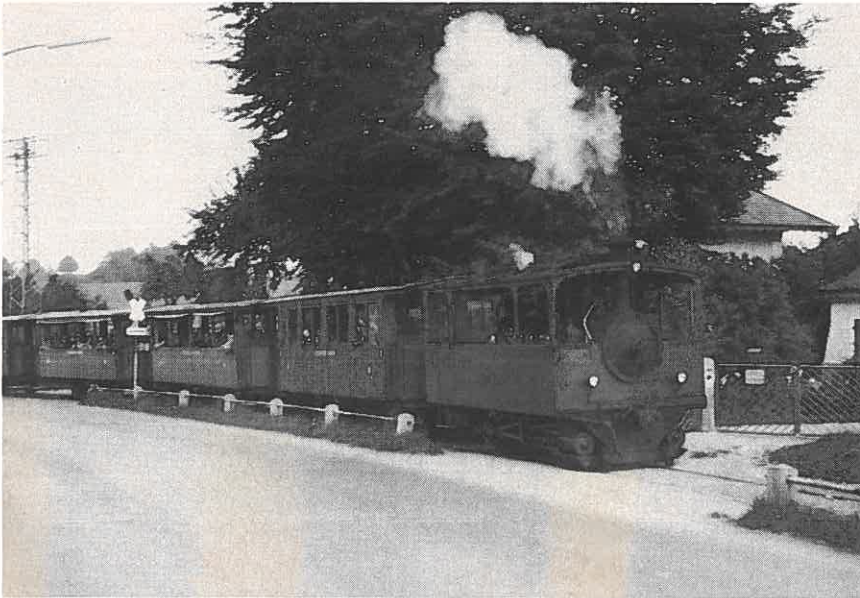


Feldbahnlok mit Holztransportwagen.

men! Anm. d. Red.). Der Lokkasten entstand total als Eigenbau, wobei das charakteristische Aussehen der Maschine wohl weitgehend getroffen wurde. Ganz ohne Zweifel geben manchmal Kleinigkeiten einem Modell den letzten Pfiff, hier ist es der lange dünne Auspuff der kleinen Feldbahndiesellok.

Das Fahrgestell vom 4044 ist die

Grundlage für die beiden Feldbahnwagen. Zu den Wagen ist nicht viel zu sagen: Zwei 4044er-Fahrwerke erhalten drehbar angeordnete Rungen, in die wahlweise Stammholz oder ein Kasten für einen offenen Feldbahnwagen eingelegt werden können. Das Ganze sieht unheimlich echt nach Feldbahn aus, vor allem wenn die kleine Lok mehrere dieser Wagen zieht. Georg Pscheidl



Chiemseebahn-Dampflokomotive als Eigenbaumodell von Georg Pscheidl.

Treu und Brav fährt jedes Jahr die kleine Dampflokomotive der Chiemseebahn vom Bahnhof Prien nach Stock am Chiemsee. Nachdem ihre großen Schwestern bei der DB nun endgültig außer Dienst gestellt werden, hat sie alle Chancen, zu einer Dampflokomotive zu werden, wenn sie es nicht schon ist.

Chiemseebahn-Modelle für die LGB

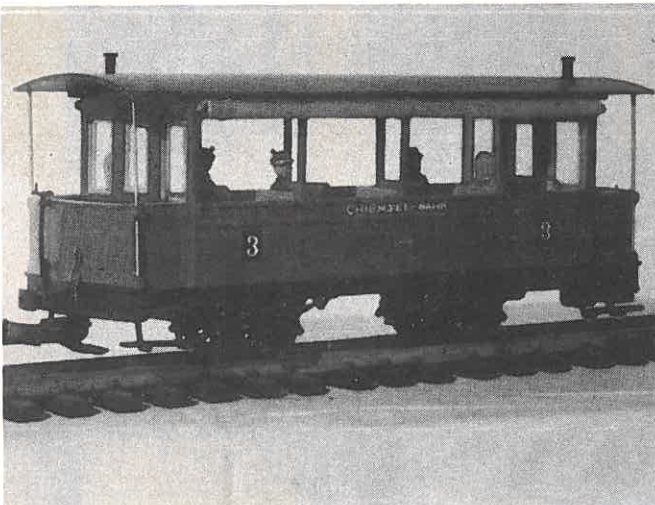
Die Chiemseebahn gibt es nun auch als Modell auf der Anlage von Herrn Georg Pscheidl. Herr Pscheidl taucht immer wieder in den Seiten dieser Zeitschrift mit seinen Um- und Eigenbauten auf, weil er nicht nur ein passionierter LGB-Fahrer, sondern auch ein versierter LGB-Bastler ist.

Zum Bau der Modelle ist nicht viel zu sagen, weil auch Herr Pscheidl in seiner bescheidenen Art uns nichts Näheres mitgeteilt hat. Er schickte einfach die Bilder und dachte sich, daß das schon genügen wird. Die Aufnahmen sprechen ja auch für sich. Gewiß wurden hier verschiedene Teile von der Serien-LGB verwendet, aber vieles ist doch echter Eigenbau, denn die Chiemseebahn-Fahrzeuge sind so eigenwillige Konstruktionen, daß man einfach vieles selber machen muß. Die Lok entstand aus der Dampflokomotive, die in unserer Anfangspackung 20401 enthalten ist und die bis auf den Schornstein mit Kragen der 2010 entspricht. Den bayerischen Kragenschornstein braucht man aber für die Chiemseebahnlokomotive. Als Kasten fand ein abgewandeltes Gehäuse der OEG-Dampftramlokomotive 2050 Verwendung.

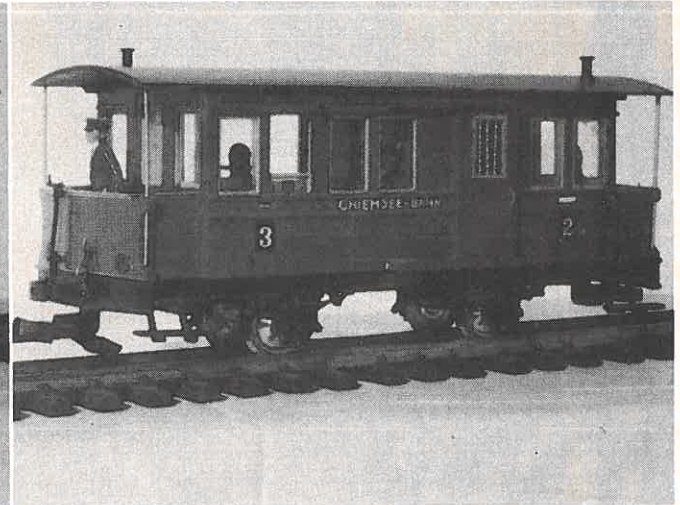
Der Personenwagen mit Gepäckteil ist schon durch seine Bauart sehr interessant: Großes Abteil „Dritter“, kleines Abteil „Zweiter“ und mittendrin das Gepäckabteil.

Zum Personenwagen dritter Klasse ist zu bemerken, daß es sich um einen offenen Sommerwagen handelt. Woran man das erkennt? Man beachte die langen Stoffvorhänge, die außen zusammengewickelt unter der Dachkante angebracht sind. Kommt ein bayerischer Platzregen, so läßt man die Segeltuchvorhänge schnell 'runter, dann ist es zwar düsterlich im Wagon, aber trocken.

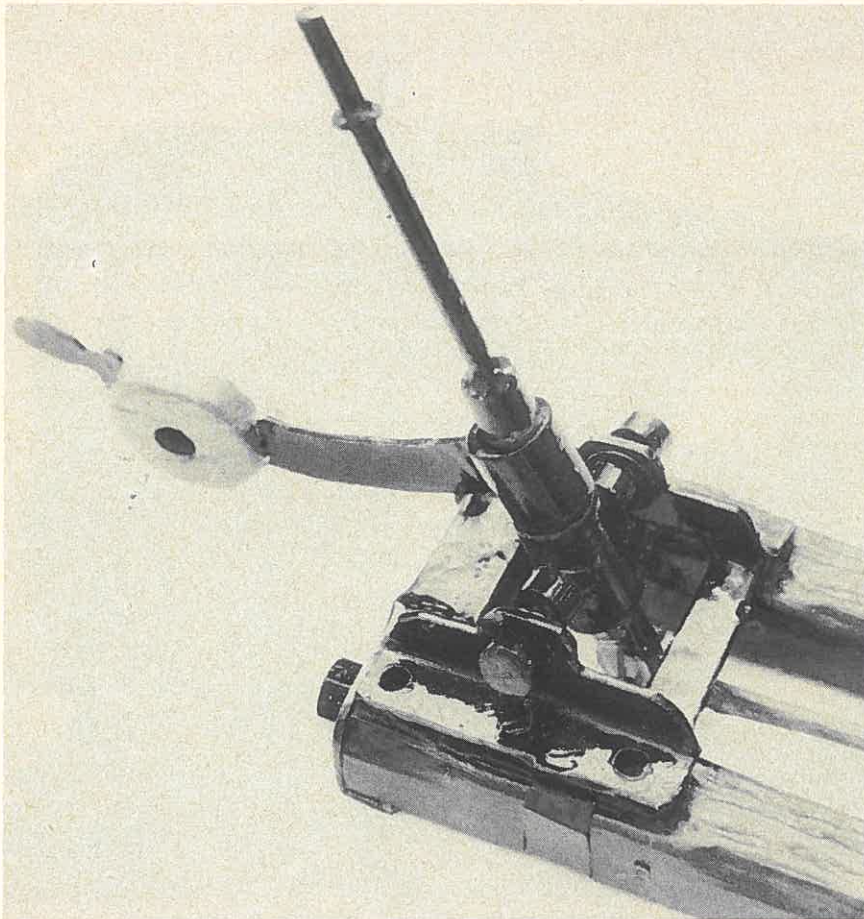
Eine Chiemseebahn als LGB-Modell — es gibt doch wirklich nichts, was die LGB-Freunde nicht ausgraben!



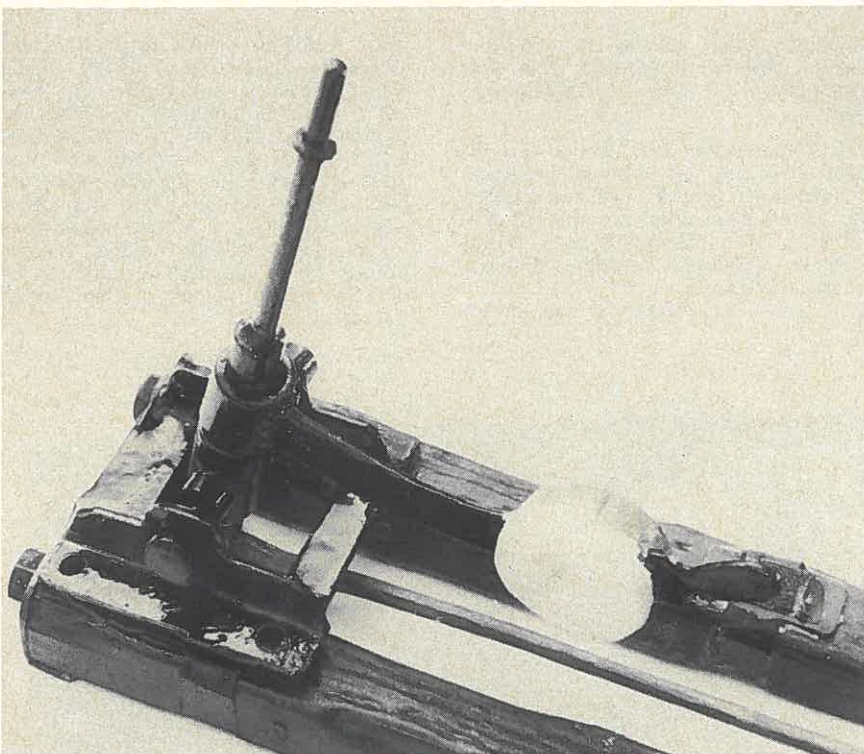
3. Klasse-Personenwagen von Georg Pscheidl.



2./3. Klasse-Personenwagen mit Gepäckabteil.



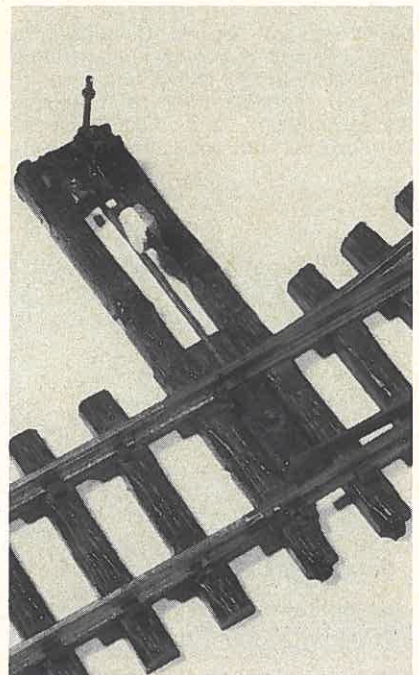
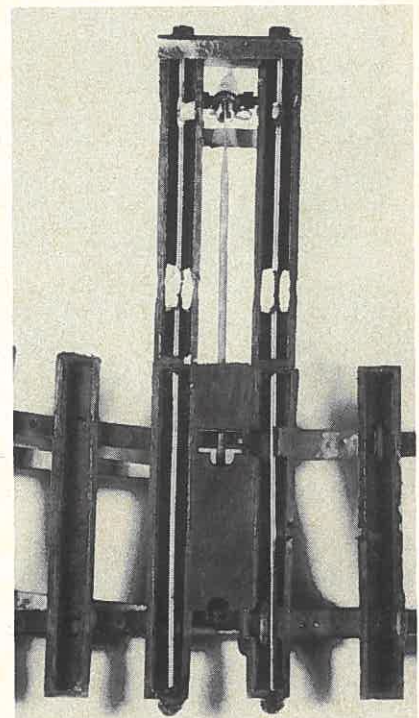
Weichenstellhebel in Stellung Abzweig.

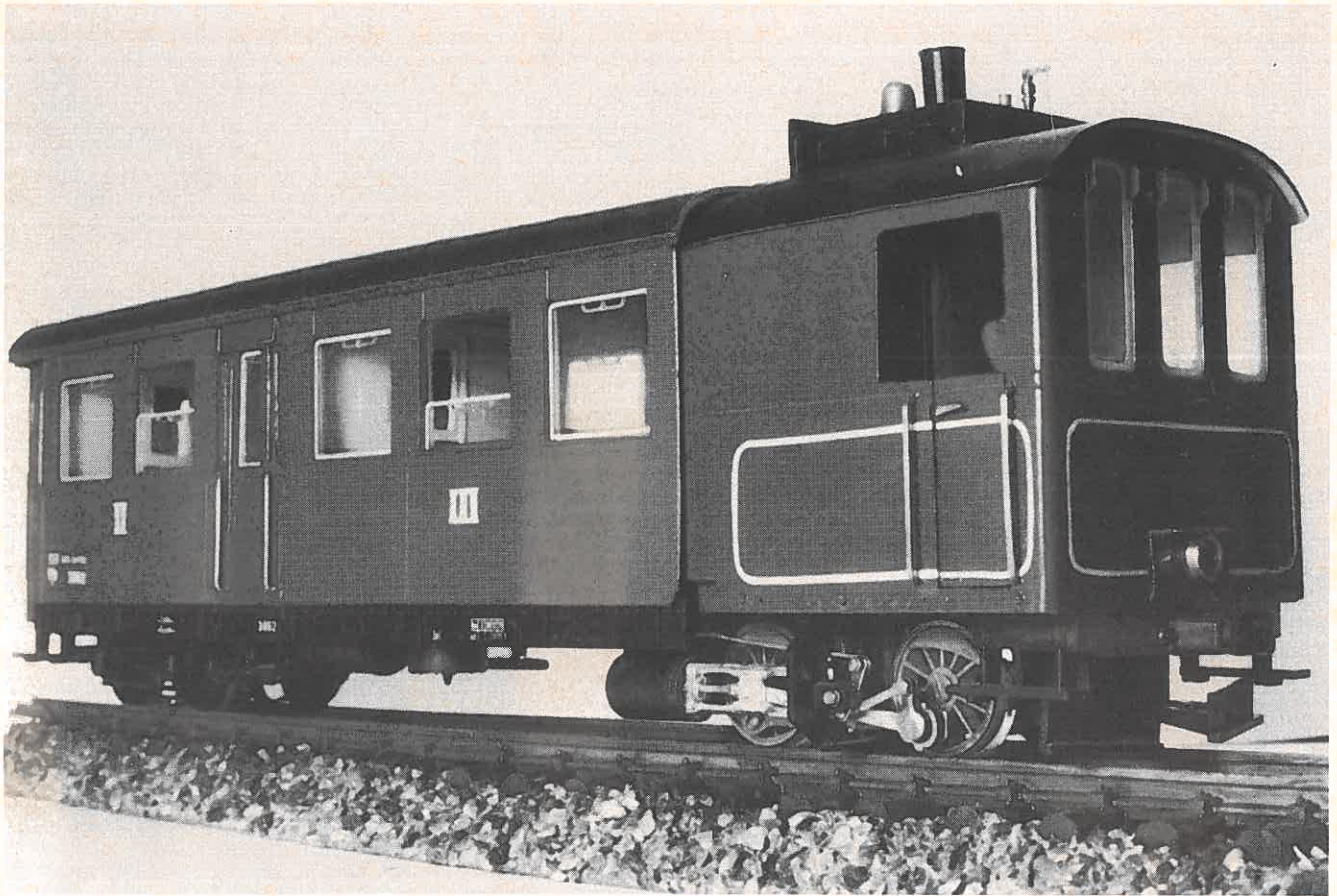


Weichenstellhebel in Stellung Geradeausfahrt.

Oldtime-Weichenstellhebel

Herr Rossich in Spanien hat diese herrlichen Weichenstellhebel für LGB-Weichen geschaffen. Der Original-Antriebskasten wurde entfernt und an den Weichen wurde die neue Stellmechanik mit den alten Hebeln angebracht. Das Ergebnis dieser Bastelei ist ein echter optischer Genuß für alle Schmalspur-Bahn-Freunde.





Dampftriebwagen für die LGB nach einem Vorbild der AG Ruhr-Lippe-Eisenbahn, gebaut von Herrn Eugen Landerer.

Dampftriebwagen für die LGB

Von Eugen Landerer

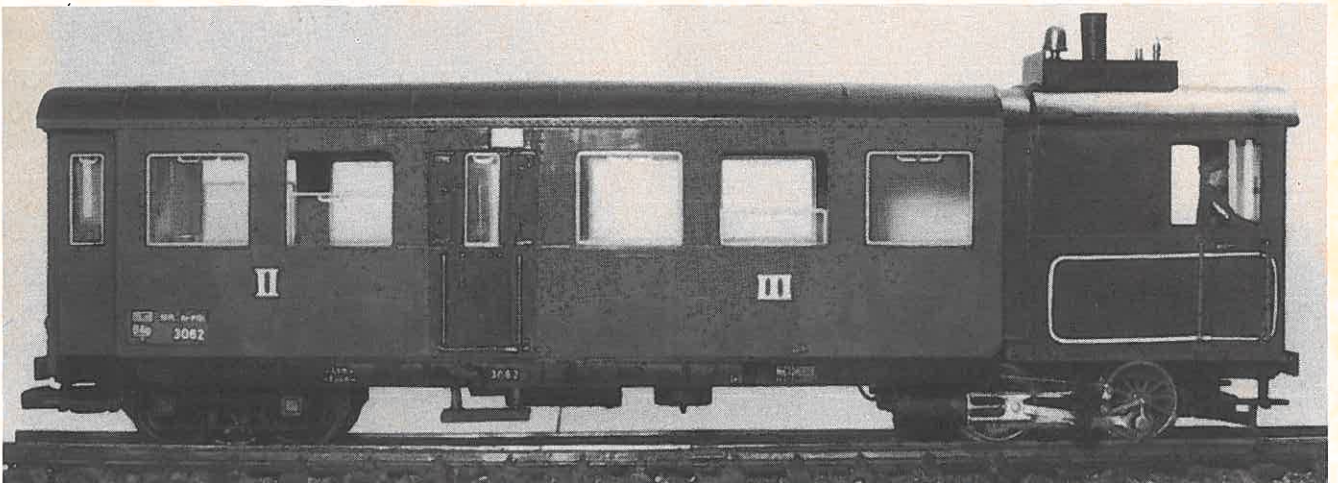
Als Dampflokliebhaber wollte ich schon immer einen Dampftriebwagen für meine LGB besitzen. Kurzerhand machte ich mich nach einer HO-Zeichnung an die Arbeit und kann hier das fertige Produkt zeigen.

Der Triebkopf meines Dampftriebwagens entstand aus einem umgebauten Draisinenmotorfahrgestell und aus Teilen der Dampflok 2010, zum Beispiel Schienenräumer und Zylinderblöcke. Die übrigen Teile entstanden aus Mes-

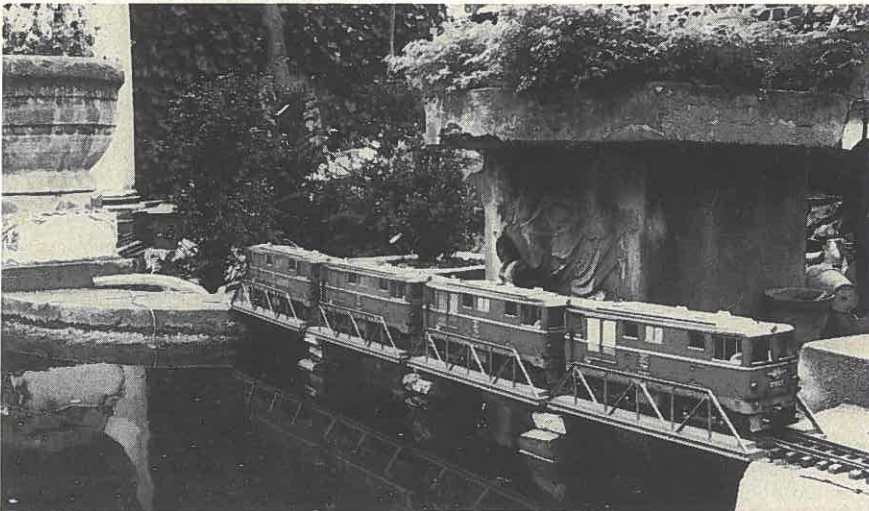
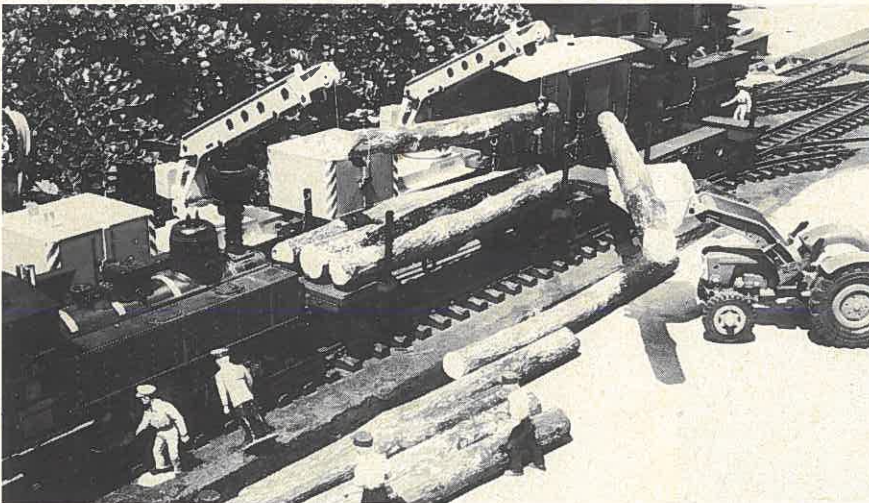
singblech. Der Triebkopf ist im Wagenkasten beweglich gelagert, was dem Fahrzeug eine gute Kurvenläufigkeit gibt.

Der Wagenkasten war einmal ein Eilzugwagen 3062, an dem einige Änderungen vorgenommen werden mußten. So wurde eine Stirnseite des Wagens entfernt (zur Lagerung des Triebkopfes), außerdem wurden Mitteleinstiege eingebaut. Der ganze Triebwagen ist maßstäblich

(zum Prototyp Vorbild gesehen) etwas kürzer ausgefallen, auch fehlen einige kleine Details. Ich bin aber der Meinung, daß Modellbauer in manchen Dingen Konzessionen machen müssen, und daß man sich deswegen nicht den Spaß an den selbstgebaute Fahrzeugen nehmen lassen sollte. Ich habe jedenfalls nun ein außergewöhnliches Fahrzeug auf meiner Anlage, das im übrigen doch im großen und ganzen die Grundzüge seines großen Vorbildes zeigt.



Seitenansicht des Dampftriebwagens von Herrn Landerer.



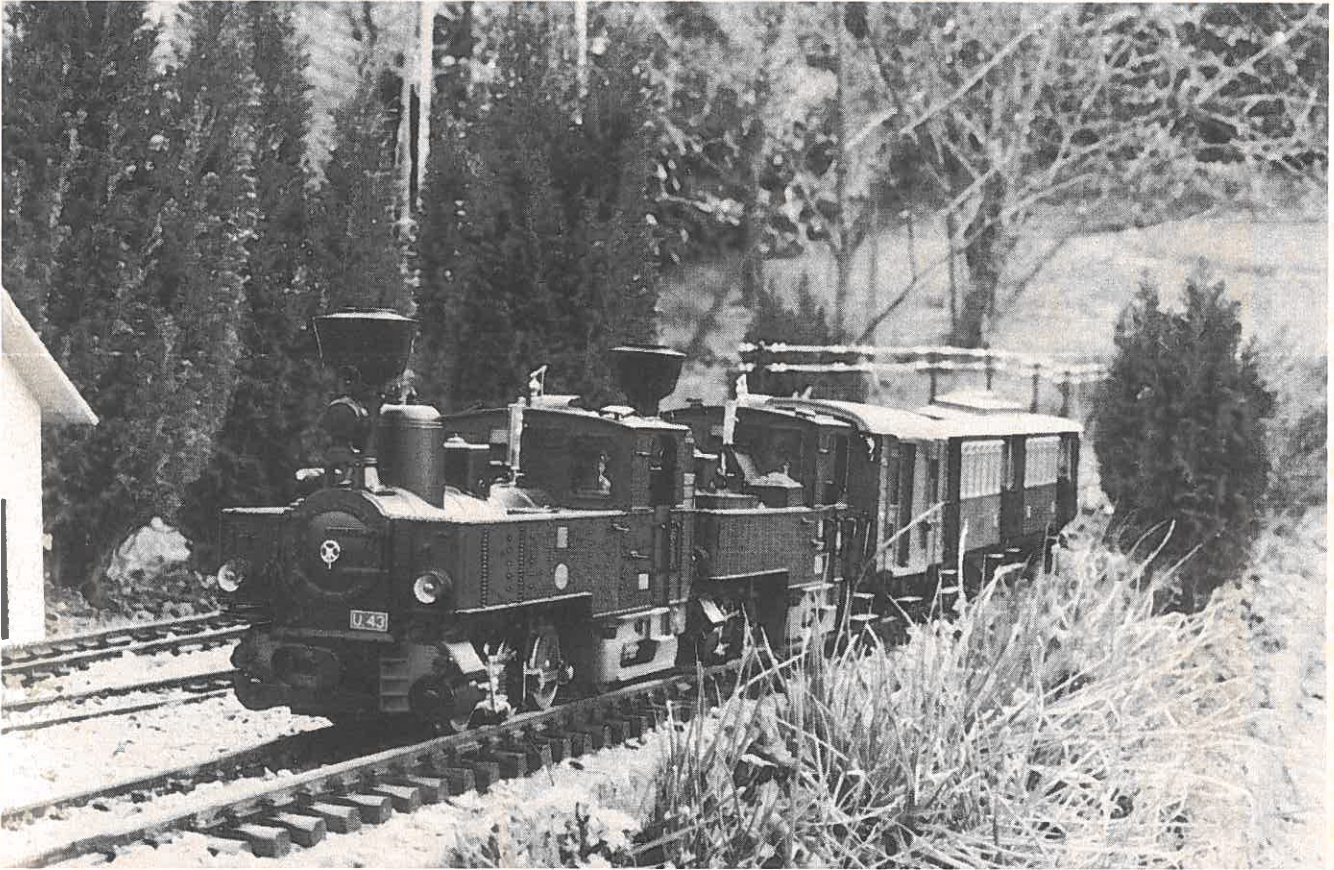
Anlage de Cramer

Auf der Lokalbahn Gent-Braunsee (LGB) von Herrn Paul de Cramer kann die Außenanlage durch einen alten Straßenbahn-Fahrschalter mit Kurbel gesteuert werden. Das gibt ein völlig neues LGB-Fahrgefühl, wie Herr de Cramer uns versichert hat. Das Foto oben rechts zeigt diese einzigartige Schaltung einer Lehmann-Großbahn.

Aber damit sind die elektrischen Raffinessen dieser Bahn noch nicht erschöpft. Die im Bild oben links gerade am Bildrand noch sichtbare Diesellok 2095 erhält ihren Strom aus einem Akku im mitgeführten Gepäckwagen. Die Lokomotive selbst wird mit einer Graupner-Varioton-Funkfernsteuerung gefahren. Die ebenfalls im Bild sichtbare Dampflok Baureihe U erhält ihren Strom zwar aus der Schiene, ihre Fahrbefehle und ihre Geschwindigkeit werden jedoch ebenfalls mit einer Funkfernsteuerung geregelt. Der jüngere der beiden Herren läßt sie gerade abfahren.

Ansonsten bemüht man sich bei der Lokalbahn viel um echten Betrieb. Stammholz wird vorbildgerecht mit zwei Kranwagen und einem Schaufelader abgeladen.

Eine neue Brückenkonstruktion wird vorbildgerecht mit 4 Diesellok der Baureihe 2095 einer Belastungsprobe unterzogen. Drei erwachsene LGB-Freunde haben hier eine Außenanlage geschaffen, die echt den Rahmen des Üblichen sprengt.



Doppeltraktion auf der Chemins de fer du val d'Argent von A. Hubert.

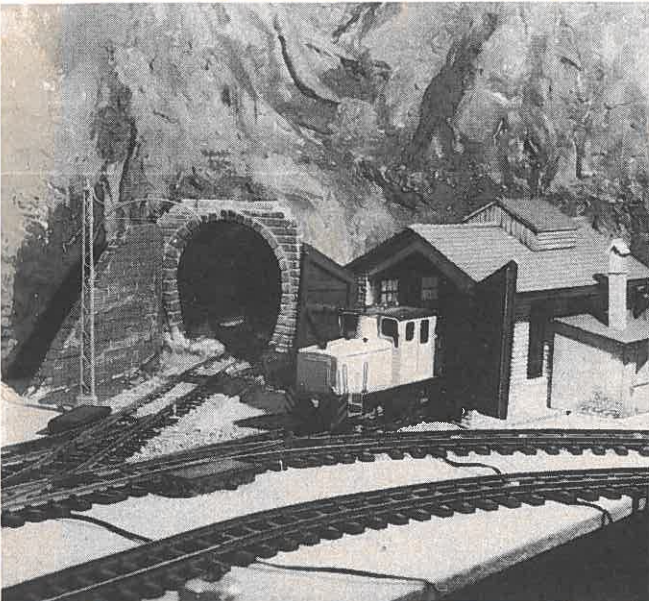
Fotos: Jean-Claude Frionnet

Anlage Hubert

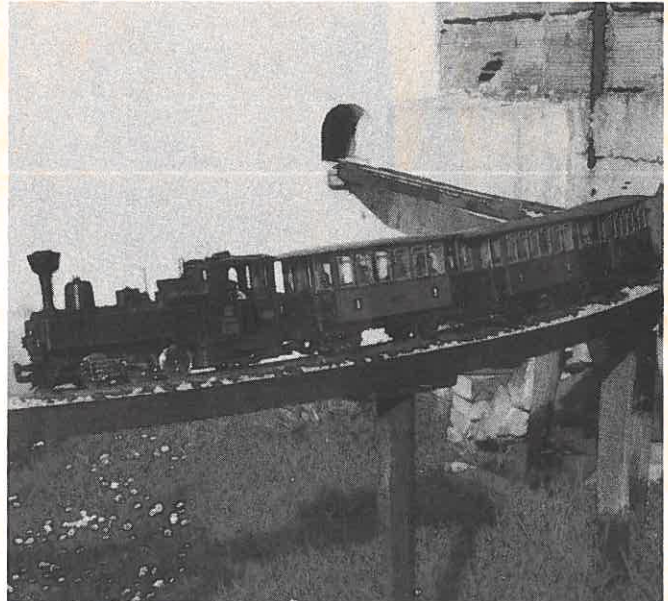
25 km westlich von Paris befindet sich die „Chemin de fer vicinaux du val d'Argent“ (C.V.A.) von Herrn A. Hubert im Aufbau. Die Gegend ist sehr feucht, und der Garten wird von einem Bach durchquert. Die Bahn von Herrn Hubert überwindet das Gewässer zweimal mittels einer LGB- und einer Betonbrücke. Die Trassierung ist (be-

dingt durch das Gelände) sehr schwierig und die Strecke liegt praktisch auf einer Rampe mit einem ständigen Gefälle. Die Streckenlänge beträgt etwa 34 m. Zwei Endbahnhöfe (einer im Freien, der andere wettergeschützt) sind vorgesehen, ein kleiner Unterwegsbahnhof besteht aus einer Ausweiche. 4 Lokomotiven und 12 Wagen

umfaßt zur Zeit der Fahrzeugpark. Für die Zukunft ist ein größerer Endbahnhof projektiert, der ein komplettes Bahnbetriebswerk und eine Straßenbahnstrecke erhalten soll. Dieser größere Bahnhof wird wettergeschützt im Haus errichtet. Der im Freien liegende zweite Endbahnhof befindet sich im Bau.



Anlage Hubert: Die Fotos stammen noch aus dem Anfangsbau stadium der Anlage. Diese Aufnahme wurde im Haus aufgenommen und zeigt den Tunnel, hinter dem ein Mauerdurchbruch liegt, durch den die Strecke in den Garten führt.



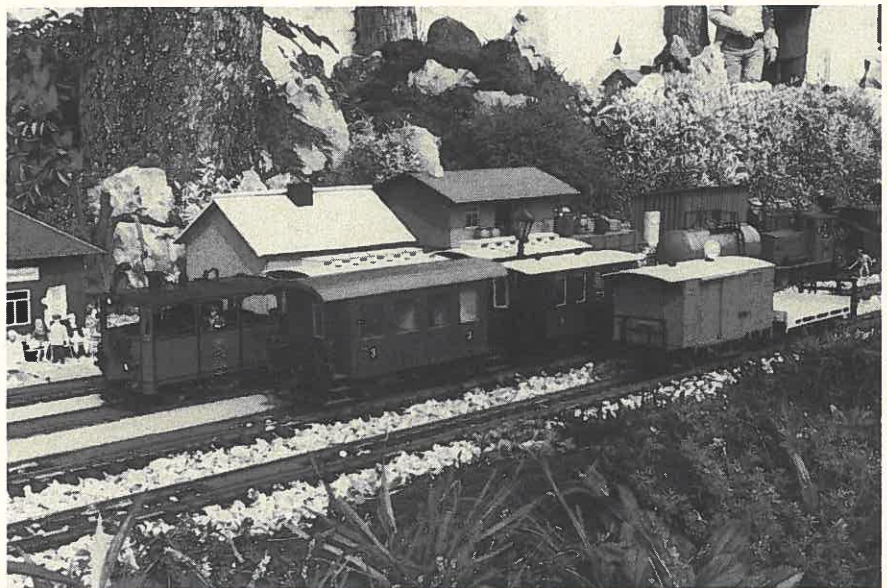
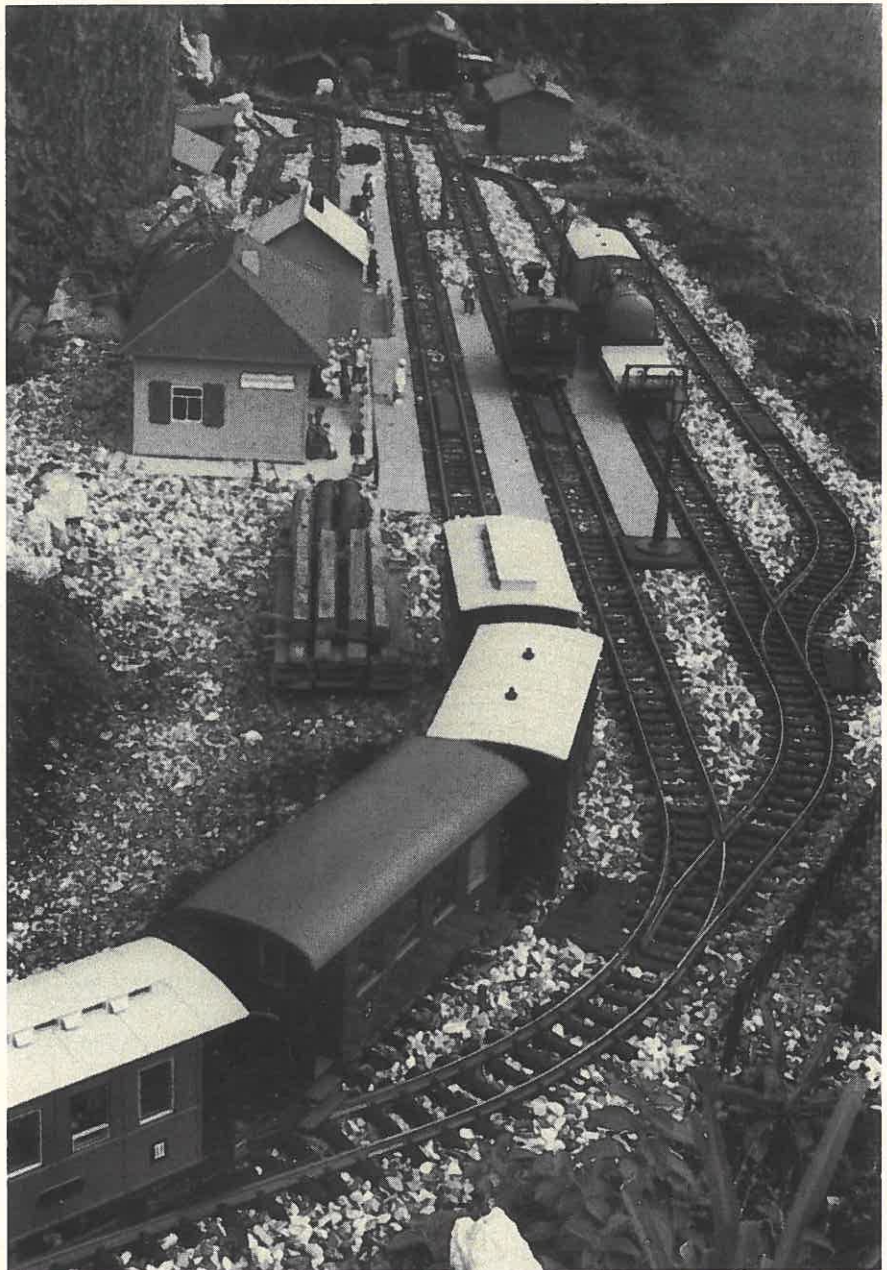
Anlage Hubert: Auf diesem Bild hat ein Zug gerade das Haus verlassen. Er befindet sich auf einem vier Meter langen Viadukt, der zum Bahnhof Thaldorf führt.

Anlage Godl

Drei Bilder von Anlage Hans Godl zeigen einen schon größeren Bahnhof. Auf Umsetz- und Abstellgleisen kann ausreichend rangiert werden und längere Züge können kreuzen (sich begegnen). Die Gebäude sind Abwandlungen von Lindberg-Bausätzen. Ganz besonders viel Mühe hat sich Herr Godl mit dem kleinen Bahnbetriebswerk gegeben, in dem eine Dampflok übernachtet und mit Vorräten versorgt werden kann.

Herr Godl wird von Besuchern immer wieder ungläubig gefragt, ob denn die „teure“ Bahn wirklich immer draußen bliebe. Er muß dann erst einmal die Besucher über die Wetterfestigkeit der LGB aufklären. Schließlich erklärt er jedem Ungläubigen: „Keine Angst vor Gartenbahnen!“ Und er verrät sein Rezept, wie man am besten die Gleise im Freien verlegt. Doch lassen wir ihn selbst zu Wort kommen: Wenn ein LGB-Freund (oder einer der es werden möchte) die Absicht hat, sich eine Eisenbahn im Garten zu bauen, so ist das auch eine Sache des Geldbeutels. Hat man wenig Geld, fängt man mit einer kleinen Anlage (z. B. einem Oval) an. Nachdem man im Garten einen Platz gefunden und sich einen Plan zu-rechtgelegt hat, ist zu empfehlen, dort wo die Schienen verlegt werden sollen, den Rasen abzuheben, mit Auffüllmaterial (z. B. Aushub) bei einem Hausbau oder ähnliches) aufzufüllen je nach Dammhöhe und dann die Schienen darauf zu verlegen. Unter die Schwellen legt man im Abstand kleine Kieselsteine, damit die Schwellen ungefähr einen Zentimeter über dem Unterbau liegen. Nachdem nun die Schienen mit einer kleinen Wasserwaage ausgerichtet sind, geht es an das Einschottern. Als Schotter nimmt am am besten einen feinen Straßensplitt (bei einem Schotterwerk oder Straßenbauamt erhältlich). Mit einer kleinen Schaufel schüttet man den Schotter dick auf die Schienen. Was zuviel ist, schert man mit der Schaufel wieder weg. Hernach wird mit einem breiten Pinsel der Schotter bis zu den Schwellen weggepinselt, und schon ist das Gleis eingebettet. Will man eine Bahnhofsanlage mit 2, 3 oder 4 Gleisen und den dazugehörigen Weichen bauen, so ist es vorteilhaft, die hintereinander verlegten Weichen (eine sogenannte Weichenstraße) auf eine 1 cm starke und dementsprechend große Eternitplatte zu schrauben. Nachdem jede Weiche mit drei Schrauben festgeschraubt ist, kann sich die Weichenstraße durch Hitze und Kälteeinwirkung nicht mehr bewegen. Ebenfalls eignen sich Eternitstreifen, die es in Baustoffhandlungen gibt, sehr gut für Bahnsteige.

Hans Godl



Anlage Horst Winkolewski

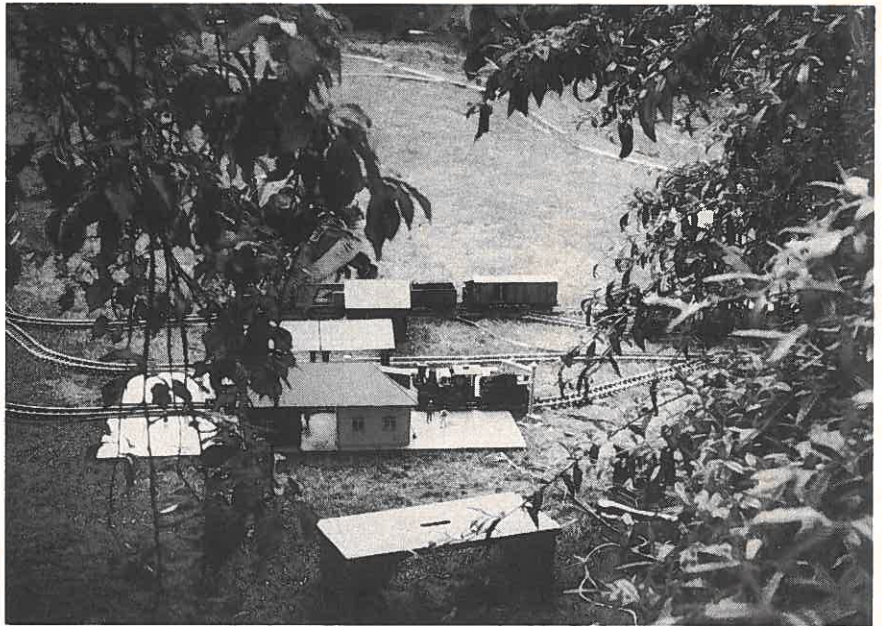
Herr Winkolewski betreibt das Modellbahn Hobby seit etwa 13 Jahren. Als ehemaligen Funkamateurliebhaber und Schiffmodellbauer packte ihn damals das Bahnfieber, und er verschrieb sich ganz diesem neuen Tätigkeitsgebiet. Nach jahrelangem Aufbau einer ansehnlichen Sammlung in der Nenngröße N (seine siebente N-Anlage ist gerade im Bau) packte ihn außerdem vor drei Jahren die Großbahn-Leidenschaft. Als eifriger Leser guter Fachzeitschriften und durch seine jahrelangen Minibahnerfahrungen bekam seine LGB-Anlage natürlich gleich den richtigen Pfiff. Dabei ist es keine ortsfeste Anlage, sondern auch Herr Winkolewski macht mobilen Betrieb im Garten guter Freunde.

Er empfindet dies keineswegs als Nachteil, weil man Gleis und Fahrzeug im Winter zu Hause hat und dort dann damit fahren kann.

Die im Bild sichtbare Anlage besteht aus einer eingleisigen Strecke mit Wendeschleife und Bahnhof. Ein ebenfalls vorhandenes Betriebswerk ist leider nicht mit aufs Foto gekommen. Die Häuser sind von Lindberg und wurden bastlerisch ergänzt. An der Gleisanlage selbst findet sich alle 2,5 m ein Stromanschluß, um Spannungsabfall zu verhindern.

Herr Winkolewski legt jedoch nicht nur Gleise aus und fährt darauf mit den LGB-Fahrzeugen, sondern er wandelt auch fertige Modelle ab.

Die von der LGB-Fabrik zur Verwendung in Anfangspackungen aus Preisgründen einfach gehaltene 2075 wurde raffiniert verfeinert. Sie bekam eine Steuerung von der 2070, Beleuchtung, Führerhausverglasung, bewegliche Türen, echte Kohlen, besseren Farbfinish u.v.a.m.

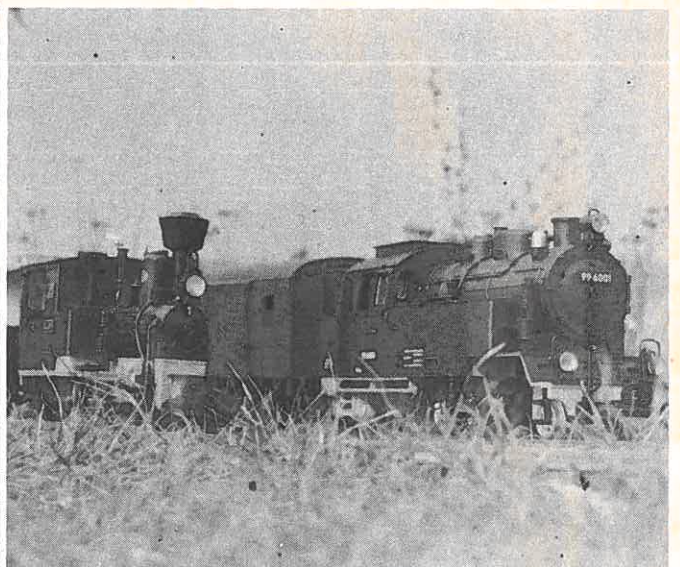


Anlage Strauch

Die LGB von Herrn St. Strauch wurde (wie bei vielen Eltern) zunächst für die Tochter gekauft, wobei sich dann herausstellte, daß die praktisch unverwundliche und farbenfrohe Bahn ein voller Erfolg war. Als sich zwei Jahre später noch ein Stammhalter einstellte, wurde es bald klar, daß die

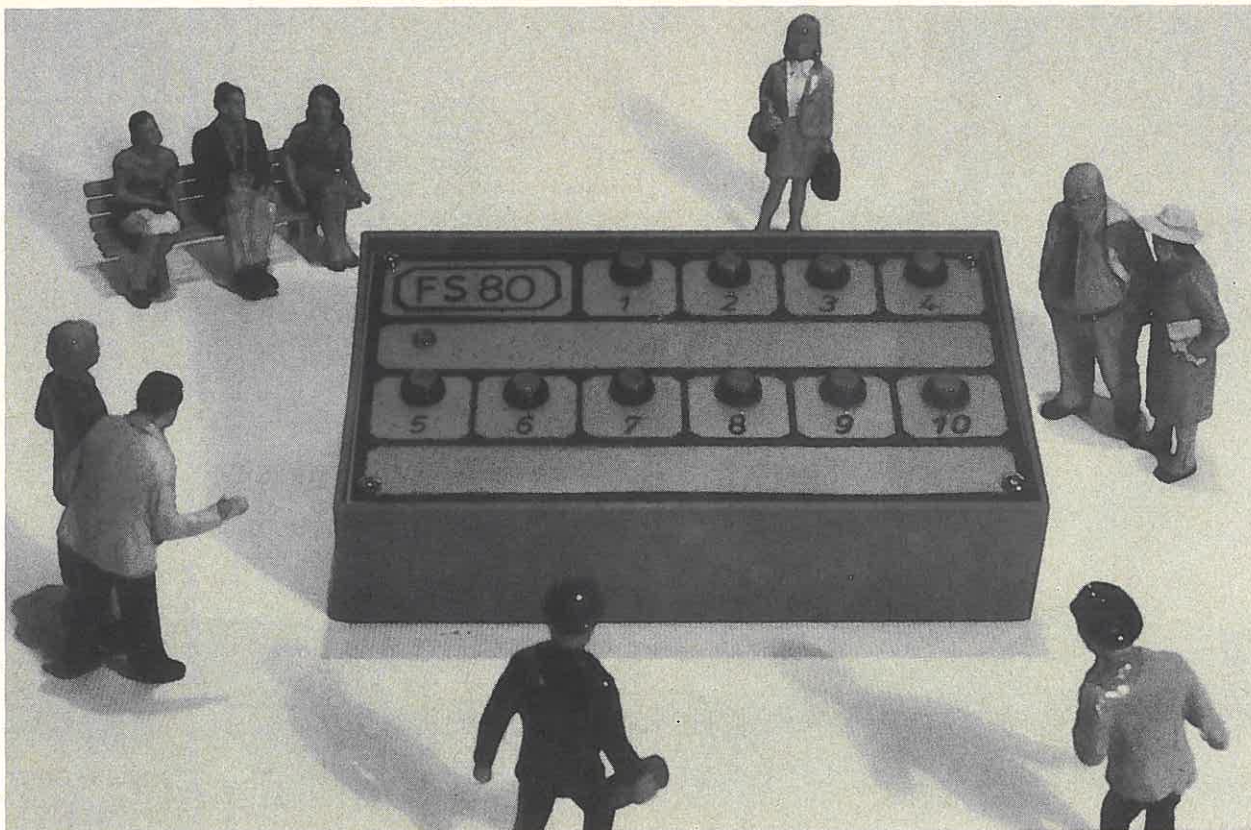
LGB für alle Altersstufen ideal ist. Der Jüngste mußte regelmäßig ausgefahren werden, und so entstand eines Tages die Idee, mit der LGB spazieren zu gehen. Das Transportproblem wurde auf einfache Art und Weise mit einem Kinderwagen gelöst: Oben der Stammhalter, unten die LGB! Während Vater

und Tochter an den Wochenenden draußen eine kleine Naturanlage aufbauen und mit drei 4,5-Volt-Batterien betreiben, übernimmt die Mutti die Sicherheitskontrolle über die Begeisterung des Stammhalters. Eine glückliche Familie hat ein beglückendes Hobby gefunden.



Glückliche Familie Strauch — unter dem Baby fährt die LGB im Kinderwagen mit ins Freie!

Fotos: St. Strauch



FS 80, das praxisgerechte Fernsteuersystem.
EINFACH zwischen Fahrpult und Gleis einfügen.
VIELSEITIG, was immer Sie betätigen möchten, mit dem **FS 80** gelingt es.
AUSBAUFÄHIG, ob Sie nur 1 Problem zu lösen haben oder schon 100 Möglichkeiten sehen, das **FS 80** meistert sie alle.
PREISWERT, fragen Sie an! Ausführliche Informationen erhalten Sie von
BERND LENZ, Modellbahntechnik, Friedhofstr. 28, 6300 Gießen-Allendorf.
FS 80, das Fernsteuersystem für Modellbahnen(r).

Wir führen für Sie:

Von Z bis 5 Zoll fast alles, was Sie wünschen (und lieferbar sein sollte).

Es werden von uns auch Lohnarbeiten nach Ihren Angaben ausgeführt: Fräsen — Drehen — Bohren.

Unser Buntmetall- und Blankstahl-Lager bietet Ihnen vieles an Profilen, Blechen usw.

Näheres können Sie unserem Teile-Katalog (DM 4,00) entnehmen.

Modellbau Fischer

Lindwurmstraße 9

8000 München 2

HILFERUF AUS LANGENFELD

Wer kann mir helfen? Ich suche zur Vervollständigung meiner Sammlung die LGB-DEPESCHEN Nr. 1, 2, 13, 17, 18, 21/22, 23/24, 25/26 und 27/28. Nachricht bitte an Fritz Bertram, Starenplatz 7, 4018 Langenfeld.

Wir wollen einen Lehmann-Großbahn-Fan-Club gründen. Kein Beitrag, keine Aufnahmegebühr, nur Erfahrungsaustausch und Tips. Gratisinformation von Gundi Ludowicy, An der Kirche 9, D-5561 Eissenschmitt.

Ich möchte in Bochum einen LGB-Club gründen und bitte LGB-Freunde um Kontaktaufnahme. Berthold Bullmann, Wittener Str. 162, 4630 Bochum.

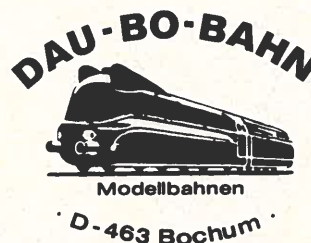
LEHMANN

Leute seid schlau, kauft bei DAU-BO-BAHN!

Ihre LGB-Station im Ruhrgebiet führt das gesamte LGB-Programm! Auch Zubehör wie Hammer-LKWs (siehe LGB-DEPESCHE 36/Seite 24), POLA- und HMB-Bausätze. Ebenso die SHAY (Aster-Fulgurex) als Live-Steam-Modell im LGB-Maßstab.

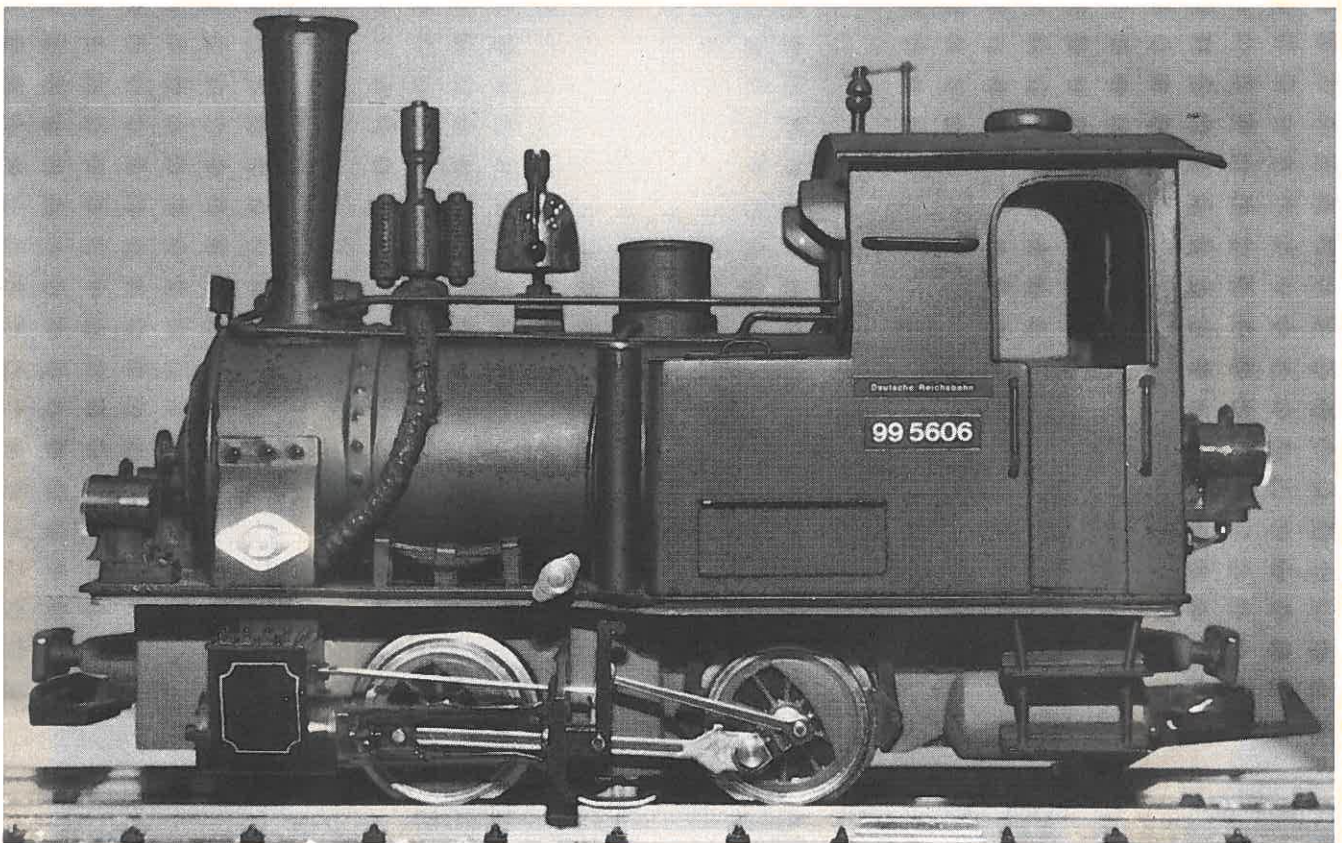
Auch Postversand frei Haus ab 100 DM Auftragswert! Liefere auch Klein- und Bastlerteile sowie auf Sonderwunsch Umbauten! Zur Zeit lieferbar: Schneepflug auf LGB-Wagen-Basis für 120 DM.

DAU-BO-BAHN
 Herner Str. 229
 (an der B 1 - Ausfahrt)
 4630 Bochum 1
 Telefon: 0234/5 35 59
 (10 - 13 und 15 - 18 Uhr
 außer Di.-Vormittag
 und Sa.-Nachmittag)



LGB-DEPESCHE wird auf Fotosatz umgestellt

Wir befinden uns zur Zeit in der schrittweisen Umstellung auf Fotosatz. Alle an der Herstellung dieser Zeitschrift Beteiligten bemühen sich, die Produktion fehlerfrei im Griff zu behalten. Im Falle kleiner Pannen bitten wir unsere Leser höflichst um Nachsicht und um Verständnis für unsere Probleme.



Das Vorbild dieses Modells fuhr bei den Franzburger Kreisbahnen in Norddeutschland. Sie wurde hergestellt von der Firma Vulcan in Stettin im Jahre 1893. Vom Original wurden insgesamt 6 Exemplare gebaut. Die letzte dieser Originallokomotiven, welche zuletzt im Dienst der Deutschen Reichsbahn stand, wurde 1969 ausgemustert. Diese letzte Lok kaufte die Firma E. P. Lehmann, um sie vor der Verschrottung zu bewahren. Dieses Museumsstück steht heute auf dem Fabrikgelände der Fa. Lehmann in Nürnberg, frisch restauriert – frei zur Bewunderung durch das Publikum.

Um auch den Modellbaufreund an diesem nostalgischen Erinnerungsstück teilhaben zu lassen, wird dieses Modell im Maßstab von ca. 1:20 von der Fa. Ing. W. Demmler, Jacob-Dandl-Str. 4, 8941 Boos, in Kleinserie gebaut. Das Modell ist ganz aus Metall und wird in Handarbeit hergestellt. Diese Lok wird mit dem bewährten Lehmann-Antrieb versehen, um auch die gewohnten Fahrleistungen der LGB sicherzustellen. Sie hat die bereits übliche, in Fahrtrichtung wechselnde Beleuchtung. Ihre LÜP beträgt 260 mm.

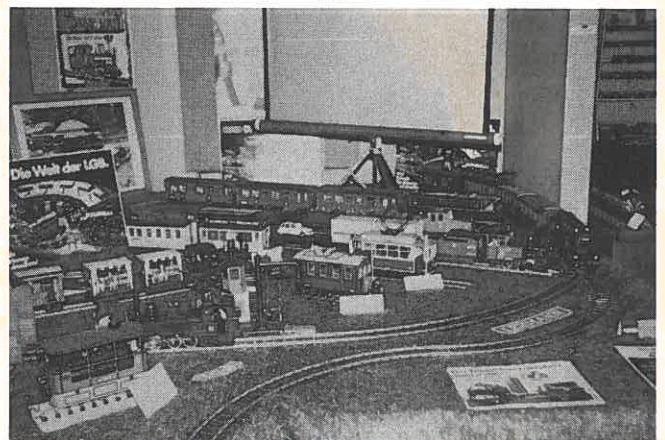
Von diesem Lokmodell werden insgesamt 1000 Stück gefertigt. Jedes Exemplar wird nummeriert. Der Preis wird nach dem Stand vom Januar 1979 bei DM 1950,00 liegen. Währungsbedingte Preisänderungen sind vorbehalten. Die Auslieferung der ersten Lokomotiven erfolgt Ende 1979.

Die Lieferung erfolgt nur auf Vorbestellung, der Liefertermin wird jeweils vereinbart. Bei Vorbestellung ist eine Anzahlung von DM 250,00 zu entrichten. Um den Endpreis in Grenzen zu halten, erfolgt der Vertrieb direkt durch den Hersteller. Weitere Schmalspurlok-Modelle befinden sich in Vorbereitung.

Ing. W. Demmler Jacob-Dandl-Str. 4, 8941 Boos.



Auf einer Modellbahnausstellung in Amsterdam war im vergangenen Jahr der Stand mit einer LGB-Anlage stets von Menschenmassen umlagert. Die LGB fasziniert auch die Bürger und Fans in den Niederlanden!



LGB-Freund Guy Kirschten hält die LGB-Fahne hoch in Luxemburg. Auf einem eindrucksvollen Stand bei einer luxemburgischen Modellbahnausstellung zeigte er einem begeisterten Publikum Serien- und Eigenbaumodelle der LGB.

Gerd Wolff
Deutsche Klein- und Privatbahnen



Dieter Th. Bohlmann
Günter Kästner
Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn



Dieter Riehemann
Bremervörde-Osterholzer Eisenbahn GmbH



Dr. Hermann Bürrheim
Reiseführer zu den Privatbahnen der Schweiz



Hans Dieter Andreas
Altbau-Ellok Baureihe E 91



Dieter Höltge
Rhein-Haardtbahn GmbH



Klaus-Peter Quill
Kleinbahn A.-G. Frankfurt am Main-Königstein



Dieter Th. Bohlmann
Gehäuse-Baubogen für Triebwagenzug der HZL



Jürgen Jacobi
Omnibusse von Krauss-Maffei



Neuerscheinungen bei Zeunert

Deutsche Klein- und Privatbahnen (Teil 6: Bayern)

Von Gerd Wolff. 224 S., 311 Fotos, 23 Streckenskizzen, DM 53,00 (+ DM 1,50 Versand).

In diesem 6. Band werden die Privatbahnen Bayerns beschrieben. Der Themenkreis reicht von der ersten deutschen Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth (die immer Privatbahn geblieben ist) über die erste deutsche elektrifizierte Vollbahn von Meckenbeuren nach Tettnang bis zur romantischen, schmalspurigen Walhallabahn und bis zu den Bergbahnen auf die Zugspitze und den Wendelstein. Mit diesem Band ist die Buchserie abgeschlossen. Das einmalige deutsche Kleinbahn-Lexikon in sechs Bänden ist nun komplett.

Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn

Von Dieter-Theodor Bohlmann und Günter Kästner. 86 S., 2 Farb- und 100 Schwarzweißfotos, 1 Strecken- und 2 Bahnhofspläne, 5 Lok-Typenzeichnungen, DM 18,50 (+ DM 1,20 Versand).

Geschichte, Betrieb und Fahrzeuge der Bahn werden in diesem Buch ausführlich dargestellt. Es ist keine große Bahn, die hier beschrieben wird, sondern ein kleiner und überschaubarer Betrieb, der auch heute noch im Güterverkehr gut beschäftigt ist. Zahlreiche, meist bislang unveröffentlichte Fotos sowie prachtvolle Typenzeichnungen der Triebfahrzeuge von D.-Th. Bohlmann illustrieren das Buch vortrefflich.

Bremervörde – Osterholzer Eisenbahn

Von Dieter Riehemann. 40 S., 83 Fotos, 1 Streckenskizze, DM 10,00 (+ DM 1,20 Versand).

Die Einstellung des Personenverkehrs der Bahn Anfang 1978 war der Anlaß, ihre Geschichte aufzuzeichnen und in vielen Abbildungen Fahrzeuge und Bahnanlagen zu zeigen, vor allem aber die Schönheit der Moorlandschaft, in der die Bahn verkehrt.

Reiseführer zu den Privatbahnen der Schweiz

Band 4: Nordwest-Schweiz

Von Dr. Hermann Bürrheim. 94 S., 149 Fotos, DM 18,50 (+ DM 1,50 Versand).

Band 5: Westliche Zentralschweiz

Von Dr. Hermann Bürrheim. DM 18,50 (+ DM 1,20 Versand).

Als Fortsetzung der von den Eisenbahnfreunden im In- und Ausland mit ganz großem Beifall aufgenommenen Buchserie erschienen jetzt der vierte und fünfte Band mit den Beschreibungen der schweizer Privatbahnen im nordwestlichen Teil der Schweiz und in der westlichen Zentralschweiz. Der 6. und letzte Band der Serie wird im Juni 1979 ausgeliefert, so daß das gesamte Werk zur Reisesaison komplett vorliegen wird.

Altbau-Ellok der Baureihe E 91

Von Hans-Dieter Andreas. 20 S. DIN A 4, 1 Farb- und 25 Schwarzweißfotos, 2 Typenzeichnungen, DM 10,00 (+ 1,20 Versand)

Die zweiteiligen Ellok-Veteranen mit Stangenantrieb haben schon immer das besondere Interesse der Eisenbahnfreunde gefunden. Konstruktionsmerkmale und technische Einzelheiten der Lokomotiven leiten den Textteil ein, der dann fortführend ausführlich den betrieblichen Einsatz und die Zuteilung zu den einzelnen Bw's beschreibt. Tabellen, Laufpläne, hervorragende Typenskizzen und vor allem zahlreiche großformatige Fotos sind die weiteren bemerkenswerten Bestandteile dieser erfolgreichen Broschüre

Rhein-Haardtbahn GmbH.

Von Dieter Höltge. 53 S., 88 Fotos, Farbtitel, DM 18,50 (+ DM 1,20 Versand).

Die RHB ist eine Bahn an der Grenze zwischen Eisenbahn und Straßenbahn. Der lebhafteste Verkehr zwischen Mannheim – Ludwigshafen und Bad Dürkheim macht diese elektrifizierte Schmalspurbahn für den Eisenbahnfreund sehr interessant, vor allem wegen des Kontrastes zwischen innerstädtischem Großstadtverkehr und der Überlandstrecke, die mitten durch Weingärten führt. Hier fahren die größten Straßenbahnwagen der Welt.

Bei dieser Veröffentlichung handelt es sich um eine im Text überarbeitete und ergänzte Fassung der inzwischen vergriffenen Broschüre aus dem Jahre 1973. Die Arbeit liegt jetzt als Buch vor und hat nun 88 (statt vorher 18) Fotos.

Kleinbahn A.-G. Frankfurt am Main – Königstein

Von Klaus-Peter Quill. 72 S., 80 Fotos, 8 Bahnhofspläne, 2 Zeichnungen, DM 18,50 (+ 1,20 Versand).

In diesem Buch wird die Geschichte und der Betrieb einer klassischen deutschen Kleinbahn beschrieben, die im Großraum Frankfurt am Main eine wichtige Rolle gespielt hat und nun vor ihrer Aufnahme in den Frankfurter Verkehrsverband steht. Klaus-Peter Quill hat darüber hinaus mit außerordentlicher Gründlichkeit alle Einzelheiten sämtlicher Lokomotiven und Wagen erforscht und sie präzise in diesem Buch aufgezeichnet. Dieses Werk ist eine Fundgrube für jeden Fahrzeugenthusiasten!

Es sei darauf hingewiesen, daß es sich bei dieser Veröffentlichung um die Buchform der in DIE KLEINBAHN Nr. 97 und 98 veröffentlichten umfangreichen Arbeit von Klaus-Peter Quill handelt.

Gehäuse-Baubogen für Triebwagenzug der HZL in Nenngröße 0

Von Dieter-Theodor Bohlmann. DIN A 4, farbiger Umschlag, 8 vierfarbige Baubogen, Vorbild- und Zusammenbaubeschreibung, 22 Fotos, 1 Typenzeichnung, 2 Explosionszeichnungen der Modelle, DM 39,50 (+ DM 2,00 Versand).

Auf acht vierfarbigen Baubogen, gedruckt in erstklassigem Kunstdruck auf Bastelkarton, sind sämtliche Teile (einschließlich Inneneinrichtung) enthalten, die für den Zusammenbau der Gehäuse eines Triebwagens (Bauart Dessau) und eines dazugehörigen Beiwagens notwendig sind. Für das aus Holz zu bauende Dach und den Boden sind Bauschablonen vorhanden. Ferner sind im Fachhandel zu kaufen: Achsantrieb, zwei Pola-Güterwagen, Radschleifer, Kupplungen und Federpuffer. Jeder Laie kann mit Messer, Schere und Klebstoff die Gehäuse zusammenbauen. Es sind keine Lackierungs- und Lötarbeiten notwendig. Das Endergebnis ist ein über 50 cm langer Triebwagenzug von hoher Stabilität und absolut vorbildgetreuem Aussehen. Noch nie kam der Spur-0-Freund zu solch preiswerten Modellfahrzeugen! Limitierte Auflage!

Omnibusse von Krauss-Maffei

Von Jürgen Jacobi. 56 S., 70 Fotos, 12 Zeichnungen, DM 12,80 (+ DM 1,20 Versand).

Der Eisenbahnfreund kennt Krauss-Maffei nur als Lokomotivhersteller, obgleich die Firma auch heute noch umfangreich auf den Gebieten Kunststoffverarbeitungsmaschinen, Großschlachtereianlagen und in der Wehrtechnik tätig ist. Nach 1945 haben auch Omnibusse zwei Jahrzehnte lang eine wichtige Rolle im Herstellungsprogramm von Krauss-Maffei gespielt. Jürgen Jacobi beschreibt mit großer Sachkenntnis die damals entstandenen Omnibusse und illustriert seine Ausführungen mit einer Fülle von seltenen Fotos. Die Broschüre ist eine literarische Rarität für Omnibus- und Verkehrsfreunde.

Verlag Wolfgang Zeunert

Steinweg 43, 3170 Gifhorn

