

DM 6,50



Depesche

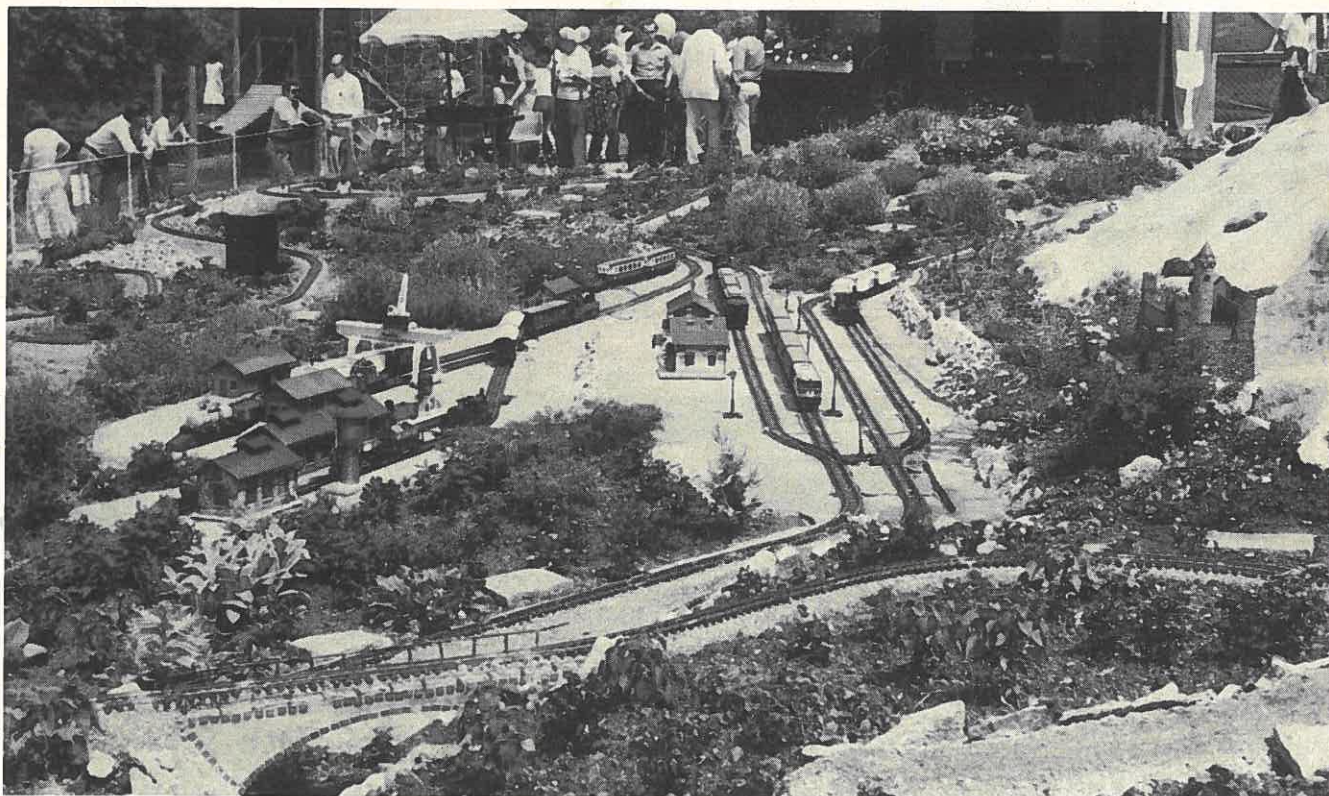
Winter 1979

Heft 38

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



Briefe, Nachrichten, Meinungen



Anlage des ersten europäischen Clubs der LGB-Freunde in St. Gallen.

Erster europäischer Club der LGB-Freunde, St. Gallen

Das Kinderparadies und Restaurant Schiltacker, St. Josefenstraße 56, in St. Gallen, ist um eine Attraktion reicher geworden. Der erste europäische Club der LGB-Freunde hat eine imposante Lehmann-Groß-Bahn erstellt, die mit einem 80-Rappen-Jeton für einige Minuten in Betrieb gesetzt werden kann. Die fleißigen Klubmitglieder haben in diese Anlage nicht weniger als 5 000 Arbeitsstunden investiert.

Am Sonntag, 24. Juni, fand um 10 Uhr die offizielle Eröffnungsfeier statt.

Wie Klub-Präsident Max Tobler an einem Presseempfang ausführte, handelt es sich um eine Phantasieanlage im Ausmaß von 15 mal 30 m. Es wurden 211 m Schienen verlegt, die den Personen- und Güterbahnhof sowie zwei Lokschuppen, Güterschuppen, Bekohlungsan-

ge und sechs Ausweichstellen bedienen, in der Landschaft fehlen auch das Gebirge und die Pflanzen nicht. Das Wasser, von den Bergen kommend, durchfließt zwei Seen und wird wieder auf den Berg gepumpt. Für die Aufbauten und die Gleis-Betten wurden zirka 23 Tonnen Beton, 9,5 Tonnen Sand und 20 Tonnen Wandkies benötigt. Die sechs Zugkompositionen werden vorerst automatisch verkehren. Im Bedienungshäuschen sind das Gleisbildungswerk (18 Weichen sind zu kontrollieren) und die gesamten elektrischen Anlagen untergebracht. In nächster Zeit soll auch noch eine Oberleitung und eine Luftseilbahn installiert werden. Ein geplanter Erweiterungsbau wird überdies interessante Streckenabschnitte der Furka-Oberalp-Bahn zeigen.

Die Anlage ist vom Frühjahr bis zum Spätherbst an Samstagen und Sonntagen und Mittwochnachmittag in Betrieb (für 1980 ist täglicher Fahrbetrieb geplant).

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. 11. 79

Briefe, Nachrichten, Meinungen	2
Namen von Schmalspurbahnen	7
Lok HERMANN dampft wieder beim DEV	8
DB-Schmalspurdiesellok der Baureihe 251	10
Schmalspurbahnen in aller Welt	17
DB-Schmalspurdiesellok BR 251 für die LGB	18
Kleinbekohlung — ein neuer Bausatz von POLA-LGB	20
Zweizugsystem für die LGB	22
Was unsere Leser bastelten	30
Niedriger Antrieb für Triebwagen	43
Die schönsten Innenanlagen	44
Mit dem Vulkan-Expres durch die Eifel	55
Farbbilder vom LGB-Modell der Diesellok BR 251	56



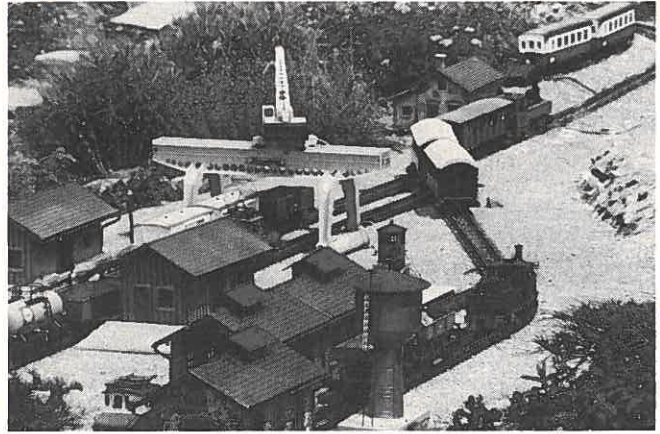
Präsident Tobler bei der Festansprache zur Eröffnung der Clubanlage.



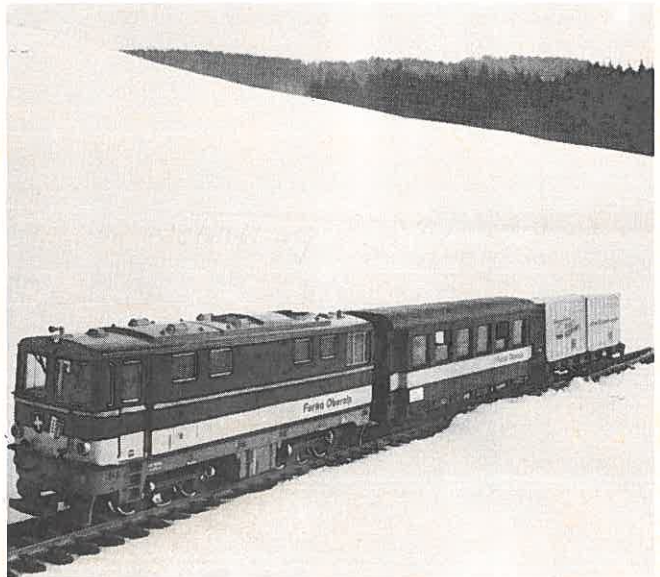
Streckenführung am großen See auf der Clubanlage in St. Gallen.



Das Bahnbetriebswerk auf der St. Galler Clubanlage.



Am Betriebsbahnhof wurde auch eine große Container-Brücke in Betrieb genommen.

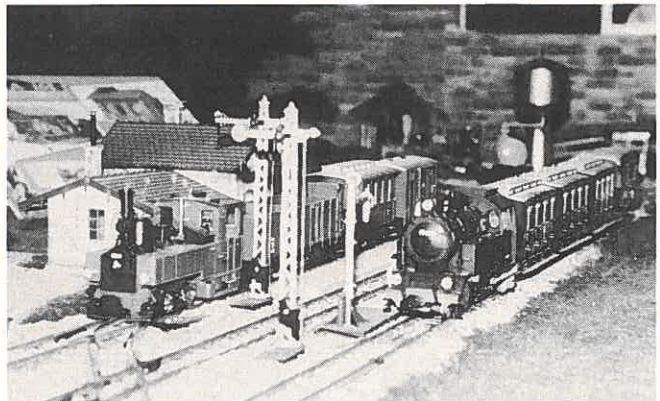


Eine 2095 umlackiert auf Furka-Oberalp-Bahn von Herrn Tobler.

Modell-Eisenbahn-Club Tübingen e. V.

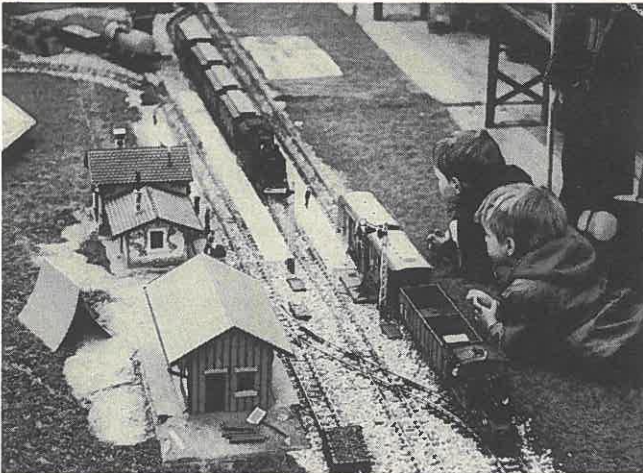
An der Familienausstellung in Tübingen haben wir uns mit einer LGB-Schauanlage beteiligt.

Die Anlage war auf einer Grundfläche von 10 x 5 m aufgebaut. Der Aufbau der Anlage mußte in kürzester Zeit erfolgen, da wir mit dem Aufbau erst am Abend vor der Ausstellung beginnen konnten. Hierzu waren einige Vorarbeiten erforderlich. Insbesondere war das Material zur Ausstattung der Anlage zu beschaffen, die Trennwand zur Andeutung des Wohnbereiches war anzufertigen und für den Zugwechsel mußte eine Schaltung erstellt werden.



GmP (Güterzug mit Personenbeförderung) und Personenzug auf der Ausstellungsanlage des MEC Tübingen.

Titelbild: Auf unserem Bild ist eines der ersten Exemplare des LGB-Modells der Bundesbahn-Diesellok 251 bereits im Einsatz auf einer Gartenanlage. Hinter der Lok ist der ebenfalls neue Shell-Kesselwagen zu sehen.



Die Ausstellungsanlage des MEC Tübingen fand bei groß und klein große Beachtung. Wie das Bild zeigt, wagten sich zwei Fachleute besonders nahe an den Ort der Handlung.

Die gesamte Anlage haben wir im Gartenbereich mit Kunstgrasmaten ausgelegt und die Gleise mit feinem Kieselschotter eingeschottert.

Mit der Leistung der LGB-Anlage waren wir sehr zu frieden. Bei einem täglichen Arbeitseinsatz von 9 Stunden über einen Zeitraum von 9 Tagen, erbrachten die drei LGB-Lokomotiven eine Leistung von über 100 km störungsfrei.

Die zwei eingebauten Signale und die elektromagnetische Weiche schalteten über diesen Zeitraum jeweils mehr als 4 366 mal. Die Aussteuerung des Zugwechsels bzw. die Schaltung der Signale und der Weiche erfolgte mittels SRK's und Magnete unter dem letzten Wagen jedes Zuges.

Bei den Besuchern der Ausstellung fand die LGB-Anlage sehr gro-



POLA-model-toys Industries Ltd., die canadische Tochter der deutschen POLA-Modellspielwarenfabrik, war auf der Spielwarenmesse in Montreal vertreten und stellte dort auch die LGB vor, die gebührend Beachtung gefunden hat.



Anlässlich des Immenstädter Stadtfestes am 21. und 22. 7. 1979 zeigte der Modelleisenbahn-Club Immenstadt/Allgäu eine LGB-Freianlage, die trotz Regen durchgehend in Betrieb war und stets Besucher anzog.



Die polnische Postverwaltung gab eine Serie mit Dampflok Bildern heraus, von der zwei Werte herrliche Abbildungen von Schmalspurlokomotiven zeigen.

ßen Anklang, besonders die Kinder waren kaum noch zum Weitergehen zu bewegen.

Zu der Familienausstellung in Tübingen wurden über 80 000 Eintrittskarten an Erwachsene verkauft. Die Freikarten und Kinder einbezogen, dürfte die Zahl der Ausstellungsbesucher über 120 000 betragen haben.

Bei der Ausstellung haben unsere Mitglieder die an der LGB interessierten Besucher ausgiebig informiert und beraten.

LGB-Depesche 37

Haben Sie einmal nachgezählt? Neben vielen Textinformationen waren in der letzten LGB-Depesche sage und schreibe 143 Fotos abgedruckt. Das ganze Heft befaßte sich mit dem schönsten Thema, das wir kennen: Die Beschäftigung mit der LGB! So soll es auch 1980 bleiben. Darum zögern Sie bitte nicht und überweisen Sie mit beiliegender Zahlkarte sofort den Abo-Betrag, damit die Hefte pünktlich gleich nach Erscheinen bei Ihnen eintreffen. Name und Absender bitte deutlich schreiben!

Lok stottert beim Fahren

Wenn ich zwei Lokomotiven mit meinem Trafo betreibe. „stottern“ die Lokomotiven mitunter bei der Fahrt. An was kann das liegen?

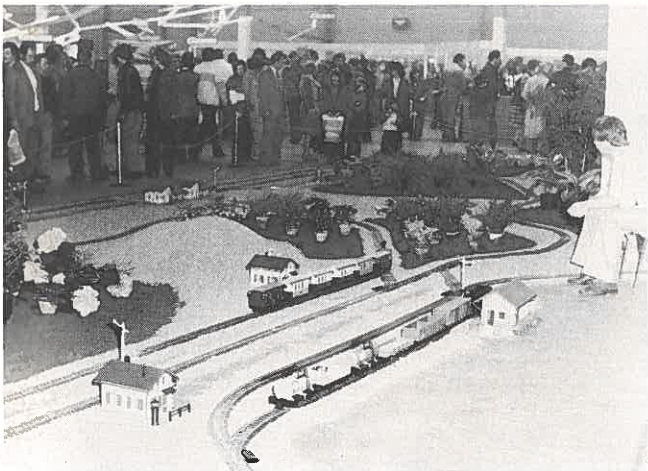
Manfred Wolff

Die von Ihnen beobachtete „stotternde“ Fahrt bei Benutzung von 2 Lok auf dem gleichen Fahrkreis zeigt, daß der Transformator dann überlastet ist. Entweder sind die Züge zu lang, oder die Steigungen zu steil, so daß die Stromaufnahme der Lok zu hoch wird, oder aber es sind beleuchtete Wagen dabei. Bei letzteren denken Sie bitte daran, daß pro Glühlampe 50 mA in Rechnung zu setzen sind. Sie können die Sache abändern, indem Sie die Strecke in mehrere Abschnitte aufteilen, d. h., beidpolig trennen mit unserem Trenngleis Nr. 1 000 T und für jeden dieser Abschnitte einen separaten Transformator einsetzen. Damit ist dann so ziemlich gewährleistet, daß auf jedem Abschnitt nur ein Zug verkehren kann, wodurch keine Überlastung mehr eintreten kann.

E. P. Lehmann, Patentwerk

LGB auch für zarte Hände

Herr Horst Richter und Frau Heidi aus 2359 Henstedt Rhen, Im Forst 2, sind der Meinung, daß ein LGB-Club nicht immer ein reiner Herren-Club sein muß. Sie haben daher die Absicht, aus drei oder vier Paaren ein LGB-Freizeit-Teamwerk zu bilden, bei dem die Ehefrauen bzw. Partnerinnen nach Herzenslust mitbasteln und mitbedienen können, soweit sie daran interessiert sind. Zuschriften aus dem Bereich Hamburg-Duvenstedt bis Bad Bramstedt bitte direkt an die



Im April 1979 fand in der Dortmunder Westfalenhalle eine große Modellbau-Ausstellung statt, auf der die Firma Lütgenau eine vorbildlich angelegte „Garten“-Anlage gezeigt hatte.

o. g. Anschrift. Vielleicht kann ein erster Teilabschnitt der „Langenhorn – Götzberg – Bramstedter Eisenbahn“ im LGB-Maßstab schon 1980 feierlich dem Betrieb übergeben werden.

Keine Sonderfertigungen möglich

Vom Modell 2030 bitte ich höflich um eine Sonderfertigung (Handanstrich) in Creme mit Abtrennung in Grün. Das Horn und die Leisten sollen entfallen. Im voraus besten Dank.

J. K. Will

Ihren Wunsch müssen wir leider ablehnen, da uns Sonderfertigungen im Rahmen der Serienproduktion nicht möglich sind. Warum wollen Sie den Anstrich nicht selbst durchführen? Wenn Sie Ducolux-Emailack benutzen, der mit einem feinen Schulmalpinsel aufgetragen eine sehr gute Oberfläche bildet und nach 24 Stunden absolut griffest trocken ist, kann Ihnen nichts passieren. Teile, die dabei unerwünscht sind, werden vorher entfernt, die Löcher, in denen sie steckten, mit einem guten Holzspachtel verspachtelt und verschliffen.

Die grüne Trennlinie in der Mitte können Sie leicht mit einer Reißfeder und Humbrol-Emailack, der überall im Spielwaren-Fachhandel zu bekommen ist, aufbringen. Benutzen Sie dabei bitte ein Lineal mit einer Phase, damit Ihnen der Lack nicht auslaufen kann. Bitte mit der Reißfeder und Humbrol vorher auf einer glänzenden Kartonpappe ein paar Probestrüche ziehen, damit Sie die Dicke des Striches kontrollieren bzw. mit der Schraube an der Reißfeder nachstellen können.

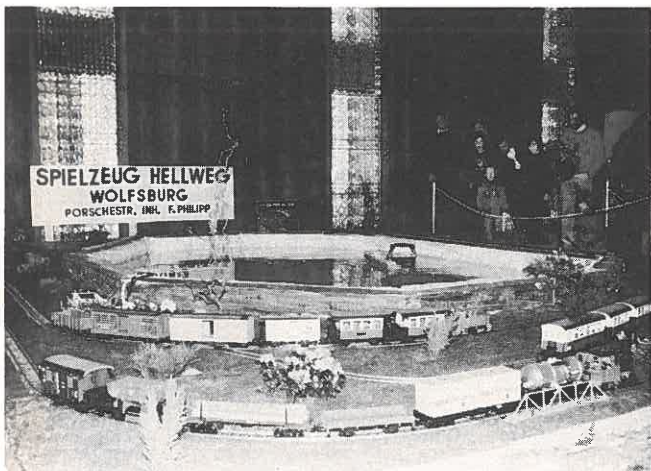
E.P. Lehmann, Patentwerk

LGB-Gartenbetrieb mit Autobatterien

Seit kurzem bin auch ich Besitzer einer LGB-Bahn. Da ich die Bahn jedoch nicht nur im Hause, sondern auch auf meinem Gartengrundstück, das keinen Netzanschluß besitzt, betreiben möchte, bleibt mir nur die Möglichkeit, dies mit 2 Autobatterien (6 v + 12 V) zu tun.

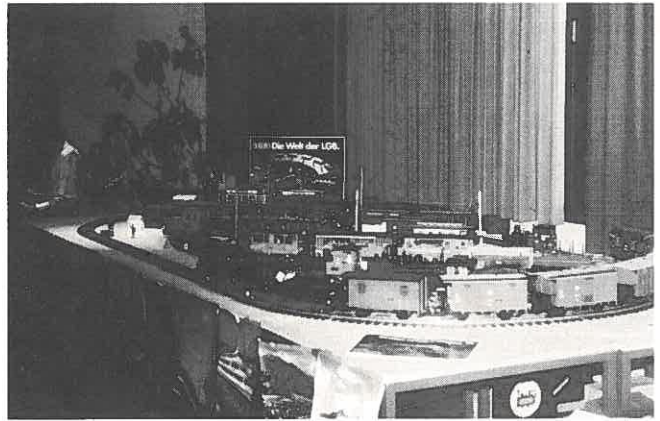
Meine Frage an Sie: Wie groß muß der nach den Batterien geschaltete variable Widerstand sein, kann ich einen solchen Widerstand über Ihre Firma beziehen?

Wolfgang Steffen



Auf der Ausstellung „Freizeit und Hobby '79“ in der Stadthalle in Wolfsburg war die Firma Hellweg mit einer stets umlagerten LGB-Anlage vertreten. Mehr als 50 000 Besucher kamen und staunten.

LEHMANN



Auf einer fünftägigen Modellbahnausstellung des Modellbahnclubs in Tittmonning (Bayern) beteiligte sich Hans Godl mit einer LGB-Schauanlage. Die Demonstration von Serien- und Eigenbaufahrzeugen fand das rege Interesse der Besucher. Wieder einmal hat sich Herr Godl bei der Propagierung des LGB-Gedankens Verdienste erworben.

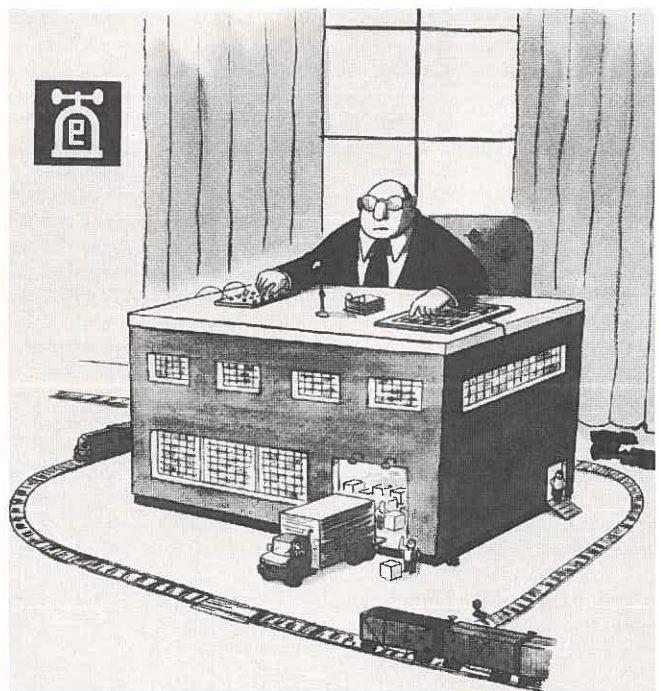
Mit einem 12 Volt-Akku kann man ohne weiteres die LGB betreiben. Wir würden als Widerstand unseren Fahrregler Nummer 5012 empfehlen, der ja für solche Zwecke vorgesehen ist.

Da jedoch die Intensität der Batterie wesentlich höher ist als diejenige eines Transformators, empfiehlt es sich, einpolig zwischen Batterie und Fahrregler eine flinke Schmelzsicherung 1,5 A zu schalten. Der Fahrregler enthält zwar ein Thermostat, das jedoch für die hohe Intensität der Batterie viel zu träge ist, während es für einen Transformator vollkommen ausreicht. Die Schmelzsicherung 1,5 A, die Sie mitsamt Fassung in Radio-Fachgeschäften bekommen, verhindert eine Beschädigung der Widerstandswicklung.

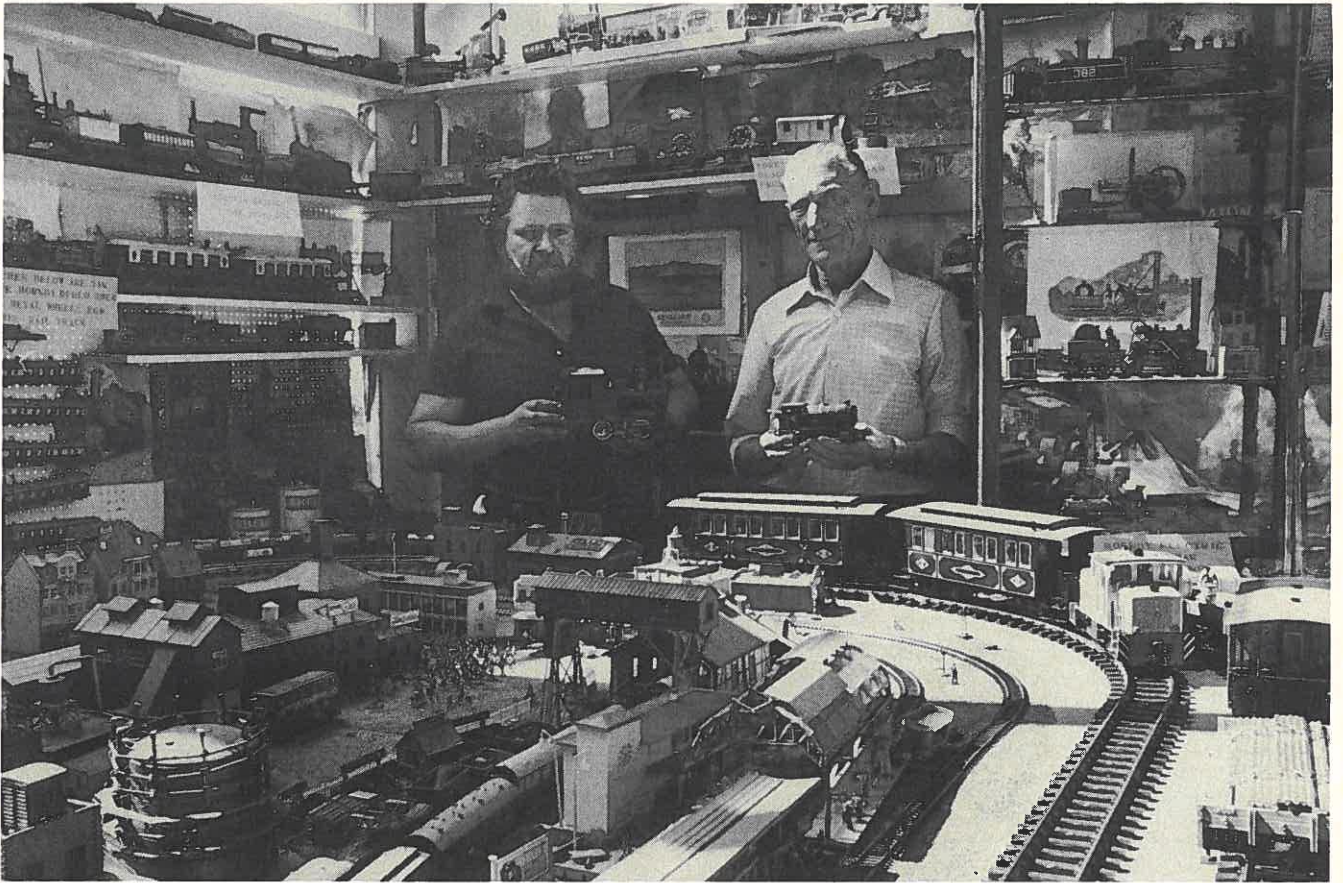
E. P. Lehmann, Patentwerk

Weichen fernbedienen ohne Kabel: FS 80

Bernd Lenz, Modellbahntechnik
Friedhofstr. 28, 6300 Gießen-Allendorf



Jedermann kennt die hervorragenden Produkte des Hauses E. P. Lehmann, allen voran die beliebte LGB. Während über die Fabrikation von Modellbahnen schon allerlei in die Öffentlichkeit durchgesickert ist und somit kein großes Geheimnis mehr ist, so lag bislang andererseits die Tätigkeit der Geschäftsleitung einer Modellbahnfabrik noch sehr im Dunkeln. Erstmals gelang es unserem Zeichner, jetzt das Geheimnis an der Firmenspitze zu enträtseln. Das Bild zeigt einen der beiden Inhaber der Firma E. P. Lehmann Patentwerk am zentralen Stellpult der LGB-Fabrik. Wer möchte da nicht Modellbahnfabrikant sein?!



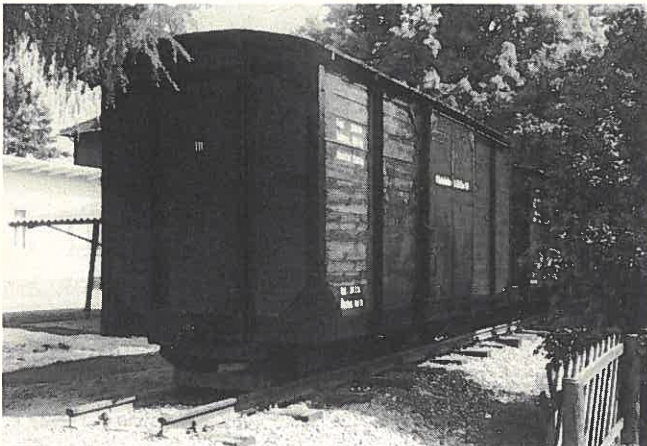
Mr. R. Jones aus North Wales sammelt seit vielen Jahren Eisenbahnmodelle. Die Abbildung zeigt ihn zusammen mit einem Teil seiner Schätze, zu denen natürlich auch die LGB gehört.

Modellbahnausstellung in Wales

Seit vielen Jahren bin ich Sammler von Modelleisenbahnen und Zubehör. Im vergangenen Jahr wurde ich dazu überredet, eine öffentliche Ausstellung zu machen.

Ich führte stehende und fahrende Modelle vor, Modelle von Spur N aufwärts, von den 20er Jahren bis zu Ihren modernen Riesenzügen. Die Ausstellung wurde in einer ziemlich großen Vergnügungs-Arkade abgehalten, und damit das Publikum in unsere abgeschlossene Abteilung kommen sollte, montierte ich außen auf eine Länge von 7,5 Metern Ihre Gleise und ließ Ihre Draisine Nr. 2001 darauf fahren. Er fuhr los, traf auf einen Microschalter, wechselte die Richtung. Jede Fahrt 28 Sekunden, Betrieb jeden Tag von 10 — 22 Uhr = 12 Arbeitsstunden, d.h. 1 536 Reisen am Tag = 6,98 Meilen am Tag. 125 Tage lang hatten wir geöffnet, also fuhr der Mann 875 Meilen, obwohl er einmal heruntergestoßen wurde, 3 Meter herabfiel und wir ihn reparieren mußten (er hat immer noch einen gebrochenen Arm). Aber er ist immer noch stark und wird im Winter noch harte Arbeit bekommen, wenn mein 8jähriger Sohn den Betrieb zuhause übernimmt.

R. Jones, Rhyl, North Wales



Die Heimatfreunde Bergen haben zwei Güterwagen der stillgelegten Kleinbahn Lingen — Berge — Quakenbrück (750 mm) für die Nachwelt erhalten.
Foto: Wolfgang Richter

Automatischer Zugaufenthalt

Meine Lok hält vor dem geschlossenen Signal. Durch Öffnen des Signals über Stellpult 5075 fährt der Zug weiter und hält erneut vor dem inzwischen wieder geschlossenen Signal. Diese Handschaltung über das Stellpult möchte ich fallen lassen. Der Zug soll selbst seinen Aufenthalt steuern und kurz danach von allein weiterfahren, auch ohne Signaleinbau. Ich habe in einem guten Fachgeschäft gefragt und dort einen Fleischmann-Aufenthaltsschalter 6953 gekauft. Allerdings wurde mir gesagt, daß dieser Schalter für die 2080S nicht ausreicht. Können Sie mir mit einem entsprechenden Hinweis helfen?

Hermann Seidel

Der Sicherheitsabschnitt, den Sie vor dem Signal eingebaut haben, kann mit Unterbrechergleisen jederzeit an jeder beliebigen Stelle der Anlage wiederholt werden. Der Sicherheitsabschnitt, d. h., eine stromlose Strecke zwischen zwei Unterbrechergleisen, auf der die Lok zum Stehen kommt, wird bis jetzt von Ihrem Signal eingespeist, in dem Moment, wo es auf „Fahrt frei“ gestellt wird. Wenn Sie statt des Signales ein Fleischmann-Relais Nr. 6956 nehmen, erreichen Sie dasselbe. Zum Schalten durch die Lok dienen die Fleischmann-Schaltkontakte Nr. 6425, die in der Mitte des Gleises durch Unterlegen einer kleinen Sperrholzplatte in Höhe der Schienenoberkante in Fahrtrichtung gesehen vor dem Sicherheitsabschnitt eingebaut werden. Unter der Lok wird dann der Fleischmann-Magnet Nr. 9426 mit Uhu-Kontakt so angeklebt, daß er in höchstens 5 mm Höhe über den Schaltkontakten hinwegstreichen kann. Dabei wird der Schaltkontakt dann durch den Magneten beeinflusst und schaltet das Relais auf Fahrt frei. Nach Passieren des Sicherheitsabschnittes wird dann ein zweiter Schaltkontakt eingebaut, der das Relais wieder in die Grundstellung bringt. Damit ist eine gewisse Automatik gegeben, die jedoch zur Sicherung der Zugfolge noch einer Verfeinerung bedarf. Diese Verfeinerung mit mehreren Streckenabschnitten zeigt die Betriebsanleitung des Fleischmann-Relais.

Der Fleischmann-Aufenthaltsschalter Nr. 6953 reicht in der Tat für die Lok 2080S nicht aus. Die Stromaufnahme dieser Lok ist zu hoch dafür, so daß der Schalter sehr bald zerstört wäre.

E. P. Lehmann, Patentwerk

Dampf Ihre Lok auch schon im Stehen? FS 80

Bernd Lenz, Modellbahntechnik
Friedhofstr. 28, 6300 Gießen-Allendorf

Namen von Schmalspurbahnen

Als wir unsere Leser im letzten Heft dazu aufforderten, Namen von Fantasie-Bahngesellschaften aus den Buchstaben „LGB“ zu bilden, ahnten wir noch nichts vom Erfindungsreichtum unserer Leserschaft. Nachfolgend geben wir eine kleine Auswahl von Wort-Buchstaben-Kombinationen, die sich in der Fülle der Einsendungen befanden. Eine große und bemerkenswerte Überraschung hat es bei uns bei dieser Sache gegeben: Unsere LGB-Bahner besitzen viel Herz und viel Humor! Vielleicht wird der ganz und gar ernsthafte Modellbahner (gibt's den überhaupt?) nicht ganz auf seine Kosten kommen, aber die Preisfrage hat doch bewiesen, daß es den Freunden der LGB einfach Spaß macht, mit ihrer Bahn zu spielen, und daß sie mit viel Herz bei der Sache sind. Aber bitte lesen Sie selbst:

Ländliche Großfürstliche Bahngesellschaft
 Lokalbahn Gesellschaft Buzdorf
 Liebenswerte Garten-Bahn
 Liebhaber Gelände-Bahn
 Lokal geplagter Berufstätiger
 Leider Gottes Bahn (weil man immer investiert)
 Lokalbahn Grünau-Barentssee
 Lärchgau-Großbeeren-Bahn
 Lauchgrundbahn (fährt im Küchengarten)
 Lokalbahn Grundhof-Befort (gab's wirklich)
 Little Garden-Bahngesellschaft
 Liverpool, Glasgow & Birkenhead
 Lokalbahn-Gesellschaft Breitenforst
 Lambach-Gmunden-Bahn (gibt's wirklich)
 Langsam geht's besser
 Lustiges Gäu Bähnle
 Leo's geliebte Bottwartalbahn
 Lemmer-Gaasterland-Boemel (natürlich in Holland)
 Lengries Garten-Bahn
 Lebensrechte Gebrauchs-Bahn
 Lustige Gebirgs-Bummelbahn
 Lehmberg-Gartenhausener Bahngesellschaft
 Landesbahn Göttingen-Braunschweig (quer über'n Harz?)
 Langenthal-Grabauer Bimmelbahn
 Lauffener Gäu-Bahn
 Lichtenfels-Grünmoos Bahn
 Landes-General-Bahn
 Landesbahnen Großherzogtum Baden
 Langenhorn-Götzberg-Bramstedter Eb.
 Liebe-Glück-Beschäftigung (mit der LGB!)
 Lehmann's Gaudi-Bahn
 Lehmann's Gesundheits Bahn
 Leistung gibt Begeisterung
 Liefert genügend Beschäftigung
 Lebenskünstler genießen besonders
 Liebenswert, gut, bewährt
 Linsen-Gurken-Bohnen-Landwirtschafts-Garten-Bahn
 Likör- und Grog-Bahn
 Lieselottchens-Glühwürmchen-Bimmelbahn
 Lütjer grüner Bummelzug
 Liebes gutes Bähnchen
 Lebensmittel- und Getränke-Beförderung
 Liga für Güter-Beförderung
 Lampion- und Glühwürmchen-Bummelzug
 Läuft gefahrlos bedächtig

Das war nur eine kleine Auslese aus der Fleißarbeit unserer Leser. Lustig und vergnügt waren alle Zuschriften, Spaß gemacht hat es allen Einsendern, aber nur einer kann gewinnen und die Jury mußte zu einer Entscheidung kommen! In diesem Sinne:

2. Preis (eine Weiche 1200) für „Liebe gemütliche Bimmelbahn“ von Bernd Bemme, Auf der Neuwiese 3, 5450 Neuwied 13.

3. Preis (ein Bahnsteig 5034) für „Landes-Gebirgsbahn Bayern“ von Klaus Wiedermeyer, Hardtstr. 40, 5860 Iserlohn.

Den 1. Preis (ein Kesselwagen 4040) haben wir an Hubert Dieregweiler, Schopenhauerstr. 3, 4130 Moers 1 – Vinn vergeben, der ein ganzes System entwickelt hat, wie man zu einem Bahngesellschaftsnamen mit den Buchstaben LGB kommen kann. Doch lesen Sie selbst.

Sehr geehrte Redaktion, hiermit möchte ich an dem Wettbewerb teilnehmen, der zur Findung von Namen dienen soll, welche zu den Initialien »LGB« passen können. Leider komme ich mit der in der Ausschreibung geforderten Postkarte nicht aus, da mir zu viele Namen und Möglichkeiten eingefallen sind. Ich bitte Sie, das zu entschuldigen und meine Vorschläge trotzdem zu werten.

Dafür bin ich gern bereit, das System bekanntzugeben, nach dem ich diese Möglichkeiten gefunden habe. Vielleicht können auch andere LGB-Freunde hiernach ihre spezielle Bahnbezeichnung zusammenstellen.

Für die einzelnen Buchstaben L-G-B habe ich passende Begriffe gesammelt (Free wheeling), ausgewertet und untereinander geschrieben.

L	G	B
Lokalbahn	Güter	Bahn
Lasten	Güterverkehr	Bahngesellschaft
Landes	Gesellschaft	Bahnverkehr
Landesverkehr	Gemeinschaft	Bimmelbahn
Landesbahn	Genossenschaft	Beförderung
Linien	Gartenparty	Beförderungsgesellschaft
Lustige	Gelegenheit	Beförderungswesen
Letzte	Gelnhausen ²⁾	Bruchhausen ³⁾
Landshut ¹⁾	usw.	usw.
usw.		Betrieb

Wenn man nun diese Wörter verschieden kombiniert, entstehen etwa folgende mögliche LGB-Bahngesellschaftsnamen:



Allen LGB-Freunden stets Gute Fahrt wünscht die Langenfelder Gartenbahn

A. geographisch bezogene Namen:

1. Lübecker¹⁾ Gesellschaft für Beförderungswesen
2. Lengerich¹⁾–Gütersloh²⁾–Bielefeld³⁾
3. Linksrheinisch¹⁾–Geldernsche²⁾–Bahngesellschaft
4. Lüdenscheid¹⁾–Gummersbach²⁾–Bahn
5. Limburger¹⁾–Gesellschaft für Bahnverkehr
6. Lokalbahn–Gesellschaft–Bönninghardt³⁾
7. Lokalbahn–Gelsenkirchen²⁾–Buer³⁾

B. beim Zusammenschluß mehrerer Bahnen:

8. Linksrheinische¹⁾ Gemeinschaft der Bahngesellschaften
9. Landesverkehrs–Gesellschaften–Bayern³⁾
10. Lokalbahn–Gesellschaften–Basel³⁾
11. Landesbahn–Gemeinschaft–Breisgau³⁾

C. allgemein und neutral:

12. Landwirtschaftliche Genossenschafts-Bahn
13. Linien- und Güterverkehrs-Bahngesellschaft
14. Landes-Gemeinschaft der Bahngesellschaften
14. a) Lokalbahn- und Güterverkehrs-Betrieb

D. nur für Güterverkehrs-Bahnen (auch für Partys usw.)

15. Lasten- und Güter-Beförderung
16. Landes-Güterverkehrs-Bahn
17. Landwirtschaftliche Güter-Beförderungsgesellschaft

E. für die Humorvollen:

18. Letzte Gelegenheit für Bimmelbahnen
19. Lustige Gartenparty-Bimmelbahn
20. Ludwigshafener¹⁾ Gartenparty-Beförderungswesen

Nach diesem Schema läßt sich bestimmt noch viel mehr zusammenstellen. Hiermit hoffe ich, den Wettbewerb bereichert und zur Lösung des anstehenden »Problems« beigetragen zu haben.

Mit freundlichen Grüßen und LGB-Pfiff
Hubert Dieregsweiler

¹⁾ bzw. alle anderen Städte-, Staats-, Länder- und Gebietsnamen mit »L«, z. B.: Ludwigshafen, Lemgo, Lüneburg, Lüneburger Heide, Leichterling, Luzern, Liechtenstein, Luxemburg, Lothringen, Langeoog, Lahntal, Lippische, Lugano, Lechfelder, Leer usw.

²⁾ bzw. alle anderen Städte-, Staats-, Länder- und Gebietsnamen mit »G«, z. B.: Goslar, Göttingen, Göppingen, Graz, Grafschaft, Groß , Graubünden, Geilenkirchen, Großherzogliche , Großherzogtum, (St.) Gallen, Groningen, Greetsiel, Garmisch usw.

³⁾ bzw. alle anderen Städte-, Staats-, Länder- und Gebietsnamen mit »B«, z. B.: Berlin, Bonn, Bremen, Bremerhaven, Baden, Belgien, Bludenz, Bozen, Bregenz, Bregenzer Wald, Brohltal, Brandenburg, Bayrischer Wald, Bad , Baltrum, Borkum, Bern, Bodensee, Berge usw.

Lok HERMANN dampft wieder beim DEV

Die Dampflok „Hermann“, ein Veteran unter den Dampflokomotiven, hat wieder Feuer unter dem Kessel und versieht einen normalen Streckendienst.

1911 wurde „Herman“ von der Maschinenfabrik Hohenzollern in Düsseldorf gebaut. Von der Type her ist es eine C-Naßdampf-Tenderlokomotive mit einer Leistung von 130 – 140 PS und einem Dienstgewicht von 23 Tonnen, eingeschlossen Kohle- und Wasservorrat.

Die mit diesen kurzen technischen Daten beschriebene Dampflok wurde innerhalb eines Jahres in der Lokomotivfabrik Arn. Jung GmbH in Kirchen-Jungenthal wieder instandgesetzt, nachdem sie praktisch als ein verrosteter Schrotthaufen in's Werk gebracht worden war. Eigentümer der Lokomotive ist der Deutsche Eisenbahn-Verein e. V. in Bruchhausen-Vilsen in der Nähe von Bremen. Dieser Verein unterhält die Erste Museums-Eisenbahn Deutschlands. Die etwa 800 bis 900 Mitglieder setzen sich aus allen Bevölkerungsschichten zusammen, und die Dampflokliebhaber kommen aus allen Teilen der Bundesrepublik Deutschland und Westberlin.

Mit „Hermann“ wird vom DEV nunmehr die dritte Dampflok in Betrieb genommen, nachdem bereits die Lok „Spreewald“, ein Jung-Fabrikat aus dem Jahre 1917 und die Lok „Hoya“ mit dem Baujahr 1899 seit einigen Jahren den offiziellen Fahrplanverkehr auf der Schmalspurstrecke der Museums-Eisenbahn von Bruchhausen-Vilsen nach Asendorf in den Monaten Mai – September über jedes Wochenende hinweg bewältigt haben.

Die Gesamtstrecke (1 000 mm Spurweite) ist 7,8 km lang und wird, genauso wie die Lokomotiven und die etwa 50 zur Verfügung stehenden Wagen, durch freiwilligen und kostenlosen Einsatz der Mitglieder gepflegt und nach den Vorschriften des Gesetzgebers unterhalten. Übrigens führt die Deutsche Bundesbahn den Fahrplan der Museumsbahn unter der Nummer 114 im Kursbuch.

Vor 10 Jahren hat der Deutsche Eisenbahn-Verein Bruchhausen-Vilsen die Dampflok „Hermann“ von der Kreis Altenaer Eisenbahn erworben, natürlich zum Schrottpreis. Die Maschine wurde im Freien abgestellt und hat dadurch sehr gelitten. Die Schwestermaschine „Karl“ steht heute als ein Symbol der guten alten Dampflokzeit vor dem Bahnhof in Altena.

Mit dem Erwerb der Schrottllok „Hermann“ entstand im Laufe der Jahre die Idee, auch diese Maschine wieder betriebsfertig herzurichten, weil sich die Museumseisenbahn mit ihren nostalgischen Fahrten an den Wochenenden auf der bereits erwähnten Strecke eines immer größer werdenden Zuspruchs erfreute, zumal sich auch der Luftkurort Bruchhausen-Vilsen zum Verweilen anbot. Die Einheimischen drücken es so aus:

„Der verträumte, kleine Ort mit seinen Fachwerkgiebeln, mit seinen romantischen Wanderwegen in den Wäldern der Umgebung und seine Museums-Eisenbahn sind ein schönes Fleckchen Erde im nördlichen Teil der Bundesrepublik, in der Nähe Bremens.

So liegt es eigentlich nahe, daß von diesem netten Ort aus die erste Museumsbahn Deutschlands mit seinen historischen Dampfzügen abfährt.“

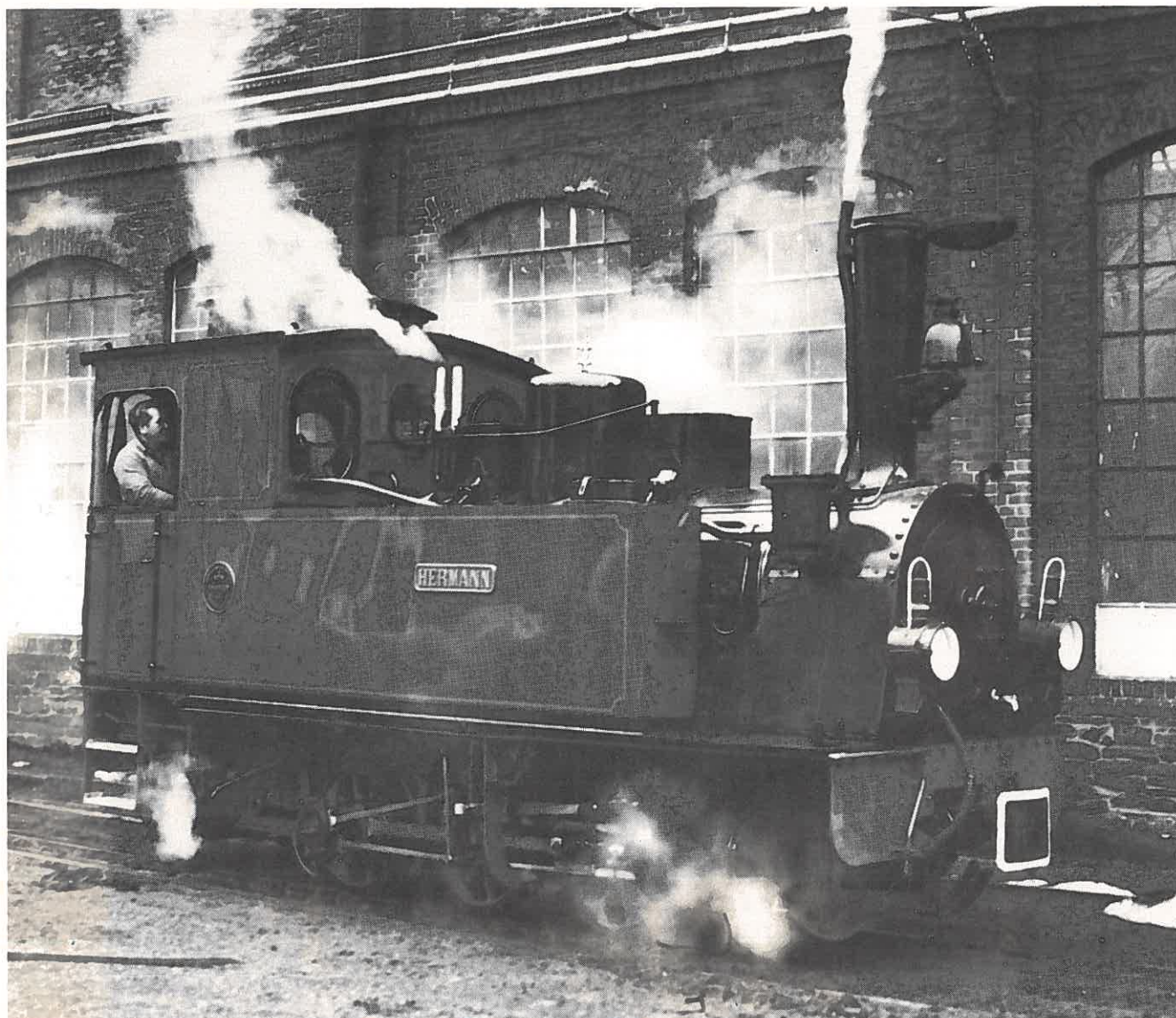
Nachdem es den Eisenbahnfreunden in Bruchhausen-Vilsen gelungen war, eine großzügige Finanzhilfe seitens des Landes Niedersachsen, des Kreises Diepholz (frühere Grafschaft Hoya) und der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen zu erhalten, wurde das Werk in Jungenthal mit der Generalüberholung der Dampflok beauftragt.

Die Schwierigkeit dieser Aufgabe konnte erst voll überschaut werden, als die Demontearbeiten der Lok beendet waren. Zeichnungen oder sonstige technische Unterlagen standen nicht zur Verfügung. Aus der noch vorhandenen Umrißzeichnung konnte man lediglich einige allgemeine Maße und Daten der Lok entnehmen. So mußte schon bei der Demontage alles sorgfältig überprüft und gekennzeichnet werden, um bei der späteren Wiedermontage keine unangenehmen Überraschungen zu erleben.

Eines der größten Probleme, die Wiederherrichtung des Dampflokessels, konnte dadurch gelöst werden, daß die ÖBB in Knittelfeld/Österreich den Dampfessel wieder in einen neuwertigen Zustand versetzt hat. Es war auf dem Westeuropäischen Kontinent die einzige Möglichkeit, einen solchen Kessel wieder betriebsfertig herzurichten.

Für die Firma Jung begann der planmäßige Ablauf der Instandsetzung mit erheblichen Sorgen. Achs- und Stangenlager bedurften einer Erneuerung, die seitlichen Wasserkästen wurden durch neue Kästen in Schweißausführung ersetzt. Der mittlere im Rahmen liegende Wasserkasten zeigte Verbeulungen, ein neuer Wasserkasten mußte eingesetzt und die alten Anschlüsse wieder hergestellt werden. Erhebliche Reparaturarbeiten am Lokrahmen waren erforderlich. Für den in Österreich instandgesetzten Kessel wurde eine vollkommen neue Kesselbekleidung zugeschnitten und angepaßt.

Auch der Führerhausaufbau bedurfte im unteren Bereich einer Erneuerung, einschließlich der beiden Türen. Das Oberteil brachte man mit viel Arbeitsaufwand wieder in einen fast neuwertigen Zustand. Die Wiederherrichtung der mechanischen Bremsen, der zusätzliche Einbau einer Vacuumbremse, die Überholung der Achsen und Stangen mit der Steuerung und der Lokachsen waren ebenfalls nicht ohne Problematik. Letztlich stellte auch die Neuverlegung aller Rohrlösungen sowie die Reparatur der Kesselarmaturen das JUNG-Personal vor recht schwierige Aufgaben. Mit einem ergiebigen Umfang an



Dampflokomotive HERMANN des Deutschen Eisenbahn-Vereins (ex Kreis Altenaer Eisenbahn) bei einer Werksprobefahrt in der Lokomotivfabrik Jung nach ihrer vollständigen Aufarbeitung.

Schwierigkeiten und Problemen wurde also das Personal während der gesamten Instandsetzungszeit konfrontiert, aber es hat dennoch geklappt.

Ein hartes Stück Arbeit ist nun zu Ende geführt, und Dank der Erfahrung des versierten Werkstattpersonals und der Techniker konnte die Dampflokomotive „Hermann“ wieder betriebsbereit hergerichtet werden. Eitel Freude herrschte in Jung-Jungenthal, als sich nach einem Jahr die Lok zischend und qualmend bei der Werksprobefahrt bewegte und die ersten Pfeiftöne und das Bimmeln des Lätewerks zu hören waren. Es war verständlich, daß sich die Presse sowie auch der „Südwestfunk“ mit Fernsehen und Funk für diese Dampflokomotive interessierten und entsprechend darüber berichtet haben.

Als am 9. 3. 79 die Freunde der Museumsbahn Bruchhausen-Vilsen mit einem eigenen Kamerateam zur Abnahme der Lok im Werk erschienen, kamen gleichzeitig auch viele Freunde der Dampflokomotivstalgie, um einen Schnappschuß der in neuem Glanz erstrahlenden „Dampflokomotive-Hermann“ zu erhaschen. Ein Erlebnis seltener Art in unserem heutigen, modernen und hektischen Zeitalter!

Deutscher Eisenbahn-Verein, Bruchhausen-Vilsen

Ereignisreich war das Jahr 1979 auf der ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands in Bruchhausen-Vilsen! Im Mai wurde die Dampflokomotive „Hermann“ (Baujahr 1911) neu in Dienst gestellt. Mit Hilfe der Niedersächsischen Landesregierung, der Gemeinden Bruchhausen-Vilsen und Asendorf sowie des Kreises Grafschaft Diepholz und vieler Spenden von Eisenbahnfreunden war es gelungen, die sechsstellige Summe aufzubringen, um die Dampflokomotive von der Firma Arn. Jung in Jungenthal/Sieg aufarbeiten zu lassen. Des Weiteren konnte durch die großzügige Spende eines Aktiven des

Deutschen Eisenbahn-Vereins e. V. die Diesellokomotive „RK 1“ der ehemaligen Rendsburger Kreisbahn erworben werden. Sobald die Maschine betriebsfähig ist, wird sie vor Bauzügen eingesetzt werden. Im Juni begrüßten die Hobby-Eisenbahner den insgesamt 300 000sten Fahrgast.

Eine stolze Leistung, wenn man bedenkt, daß im Jahre 1966 (Gründung der Museums-Eisenbahn) nur ganze 1 000 Fahrgäste mitgefahren sind. Aber nicht nur Freude hatten die Mitglieder des DEV an ihrem Hobby, galt es doch, in den Sommermonaten die erst später entdeckten Winterschäden an der Eisenbahnstrecke auszubessern. Auch mußten Triebfahrzeuge und Wagen aufgearbeitet und kleine Schäden schnellstens beseitigt werden. Daß die Aktiven des Deutschen Eisenbahn-Vereins e. V. eine hervorragende Arbeit (in den Sommermonaten) geleistet haben, wurde immer wieder von den Mitreisenden bestätigt: Sie lobten die alte Dampf-Eisenbahn und versprachen, recht oft wiederzukommen. Im Juli gab es wieder einen Höhepunkt in Bruchhausen-Vilsen: Das „Trudeli“ aus der Schweiz war eingetroffen. Das „Trudeli“ ist keine Schweizer Maid, sondern ein urig anmutender Akku-Triebwagen, der bis zuletzt auf der Schweizer Kleinbahn von Meiringen nach Innertkirchen im Einsatz war. Das Fahrzeug kann sowohl als Triebwagen für 12 Personen sowie als Rangierlokomotive eingesetzt werden. Aber nicht nur an den Fahrbetrieb denken die Mitglieder des DEV, sondern auch daran, wie man in Zukunft die historische Geschichte der Eisenbahntechnik repräsentativ darstellen kann. Aus diesem Grund befindet sich ein Auto- und Eisenbahnmuseum in Asendorf (dem Endhaltepunkt der Museums-Eisenbahn) in der Planung. Hier sollen gemeinsam Oldtimer von Straße und Schiene ihre Unterkunft finden. Sicherlich ein großer Anziehungspunkt für die vielen Freunde des Dampfzugverkehrs.

DEV/pr.



251 902 am 18. 9. 78 vor einem Güterzug nach Warthausen bei der Einfahrt nach Reinstetten.

Foto: Gerd Wolff

DB- Schmalspurdiesellok der Baureihe 251

Von Gerd Wolff

Die Deutsche Bundesbahn und die Österreichischen Bundesbahnen suchten nach dem Krieg im Zuge des Strukturwandels für ihre Schmalspurbahnen eine leistungsfähige Diesellokomotive, die in der Lage sein sollte, die Dampflokomotiven abzulösen.

Die ÖBB fanden solch eine Nachfolgerin in der vierachsigen Baureihe 2095, die in einer größeren Stückzahl beschafft wurde, während die Deutsche Bundesbahn zwei meterspurige und drei 750-mm-Lok der Baureihen V 52 und V 51 in Dienst stellten.

Die ÖBB-2095 ist als formschönes und mit zwei Motoren sehr zugkräftiges Modell seit längerer Zeit im LGB-Programm.

Nun paßt die ÖBB 2095 ja nicht auf jede Anlage. Das deutsche Pendant, die 251/252, hat sich sicherlich schon mancher LGB-Freund herbeigewünscht. Es lag eigentlich in der Luft, daß diese Maschine in das LGB-Sortiment aufgenommen werden mußte. Auf der Spielwarenmesse 1978 angekündigt, wurde sie auf der diesjährigen Messe vorgeführt und ist ebenso bewundert worden wie seinerzeit die LGB 2095.

Beiden Maschinen ist gemein, daß sie heute noch in Betrieb sind und in natura erlebt werden können. Um die 251 zu sehen, müssen wir nach Warthausen zu der einzigen auf dem Festland noch in Betrieb befindlichen DB-Schmalspurbahn fahren (die zweite DB-Schmalspurbahn ist die Inselbahn Wangerooge). Und das wollen wir zuerst einmal tun, ehe wir uns der Lokomotive selbst zuwenden.

Die Strecke Warthausen – Ochsenhausen wurde am 30.11.1899

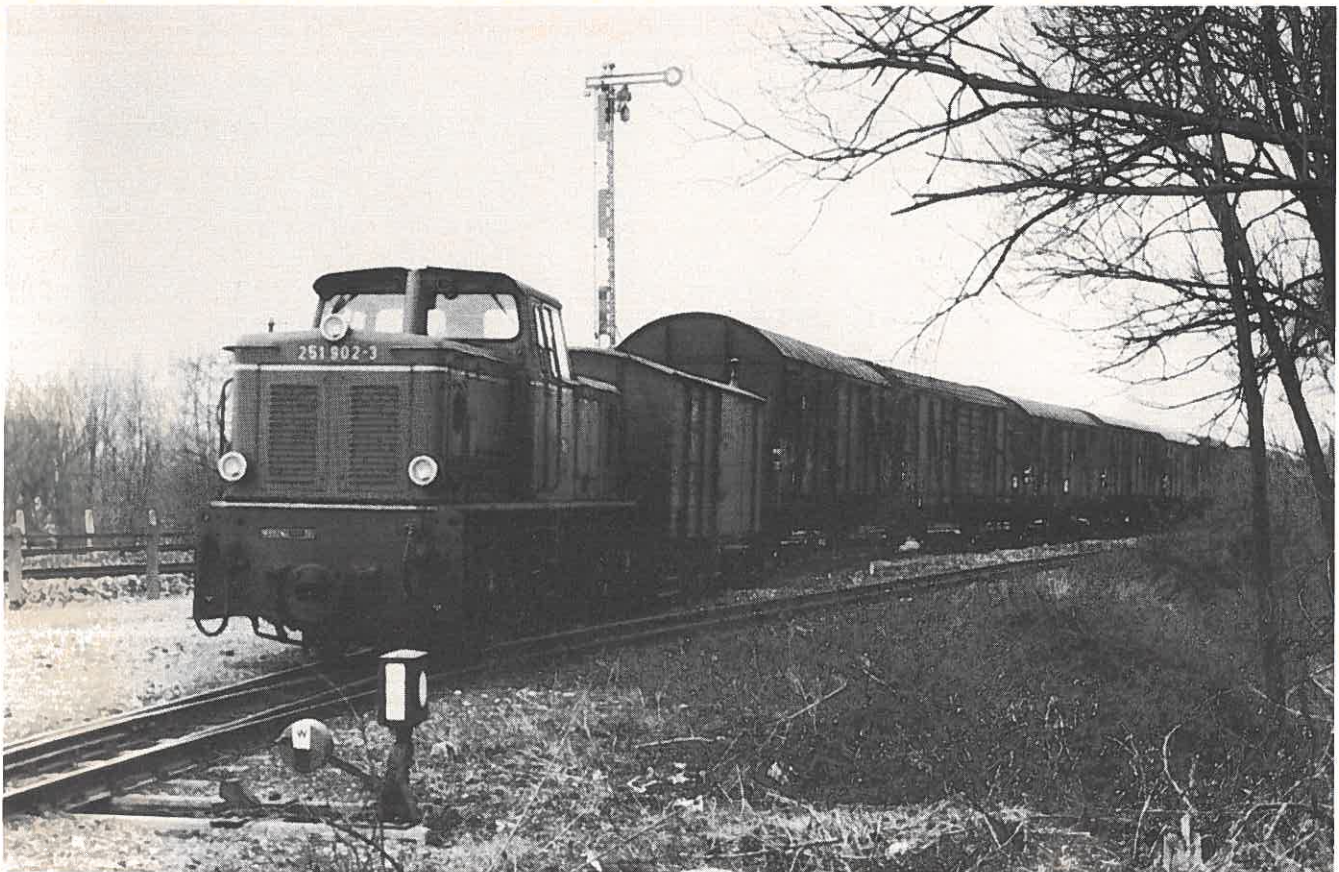
eröffnet, die Verlängerung bis Biberach a. d. Riss erfolgte wenig später am 1. 3. 1900. Da einerseits kein allzu großes Verkehrsaufkommen zu erwarten war, andererseits bereits mehrere staatliche Schmalspurbahnen im Königreich Württemberg gebaut worden waren, so die unmittelbar benachbarte Strecke Schussenried – Buchau (–Riedlingen), wurde die Ochsenhausener Bahn in der Spurweite 750 mm erstellt, was gegenüber einer Regelspurbahn außerdem Kostenersparnisse von 200 000 Mark erbrachte, das waren immerhin etwa 1/6 der gesamten Baukosten.

Der ursprüngliche Fahrzeugpark setzte sich aus 2 Mallet-Lokomotiven, 2 Personenwagen II. und III. Klasse, 1 Personenwagen III. Klasse, 2 PwPostwagen, 3 geschlossenen und 6 offenen Güterwagen zusammen.

Von Anfang an gab es Rollschemelverkehr auf der Strecke. Der ursprüngliche Bestand von 3 Rollbockpaaren mußte schon bald erhöht werden.

Die Übergabe zur Hauptbahn geschieht in Warthausen, alle Züge führen jedoch bis zu benachbarten Kreistadt Biberach.

Eine Besonderheit der Bahn war die Niveaufkreuzung der Hauptbahn Ulm – Friedrichshafen unmittelbar südlich des Bahnhofs Warthausen. Die Kreuzung war mit Signalen und Schutzweichen gesichert. Trotzdem kam es am 6. 1. 1944 zu einer folgenschweren Flankenfahrt, wobei der gerade die Kreuzung passierende Schmalspurzug nach Biberach von einem Personenzug nach Ulm voll erfaßt wurde,



251 902 am 12. 3. 76 vor einem Güterzug aus Ochsenhausen bei der Ankunft in Warthausen.

Foto: Dieter Riehemann

Fünf Personenwagen des gut besetzten Schmalspurzuges wurden von der Lok des heranbrausenden Hauptbahnzuges aufgeschnitten und zertrümmert. 12 Tote und viele Verletzte war die traurige Bilanz dieses gräßlichen Unglücks.

Landwirtschaftliche Erzeugnisse und Holz aus den umliegenden großen Waldungen waren die Hauptan- und -abfuhrgüter, Forstämter, die landwirtschaftlichen Genossenschaften sowie einige Industriebetriebe in und um Ochsenhausen die Hauptkunden der Bahn.

Die bedeutenden Bahnhöfe waren Biberach (hier begann die Bahn auf dem Bahnhofsvorplatz), Warthausen (als Umlade- und Übergabebahnhof), die Unterwegsbahnhöfe Äpfingen, Maselheim und Reinstetten mit gleichen zweigeschossigen Bahnhofsgebäuden mit Diensträumen im Untergeschoß und einer Dienstwohnung im Obergeschoß, Kreuzungsgleis, Ladegleise mit Ladestraße und zum Güterschuppen, Ladegleis für das Genossenschaftslager) sowie der Endpunkt Ochsenhausen (mit großem Bahnhofsgebäude, umfangreichen Gleisanlagen, Lade- und Anschlußgleisen und zweigleisigem Lokschuppen mit Werkstatt und Übernachtungsräumen). Die Streckenlänge betrug 22,3 km. Ab Warthausen verläuft die Strecke fast auf der gesamten Länge in stetiger Steigung bzw. Gefälle. Der Höhenunterschied zwischen Biberach und Ochsenhausen beträgt 46 m, die Gesamtsteigung vom tiefsten Punkt der Strecke unterhalb Warthausen bis zur Wasserscheide zwischen Dürnach und dem Rottumtal oberhalb des Haltepunktes Wenedach 74,2 m.

In guten Zeiten Mitte der 30er Jahre waren in Ochsenhausen 4 Lokomotiven, 16 Personenwagen, 3 PwPostwagen und etwa 22 Güterwagen stationiert.

Wie bei so vielen Nebenbahnen kündigte sich auch für das „Öchsle“ – so heißt die Bahn im Volksmund – das Ende bereits ab Mitte der 50er Jahre an. In den letzten Jahren verkehrte nur noch früh und spät ein Berufszug von Ochsenhausen nach Biberach und zurück, dazwischen fuhr die Zuglok einen GmP, der zwar einen Personenwagen mitführte, jedoch wohl nur von Eisenbahnfreunden benutzt wurde, denn die Fahrt dauerte mehr als zwei Stunden, während der Postbus Ochsenhausen – Biberach (auf direktem Weg) nur eine knappe halbe Stunde benötigte.

Der Personenverkehr auf der Schiene endete am 31. 5. 1964, gleichzeitig wurde der Abschnitt Warthausen – Biberach eingestellt und unmittelbar anschließend abgebaut. Damit entfiel auch die interessante Niveaureizung mit der Hauptbahn.

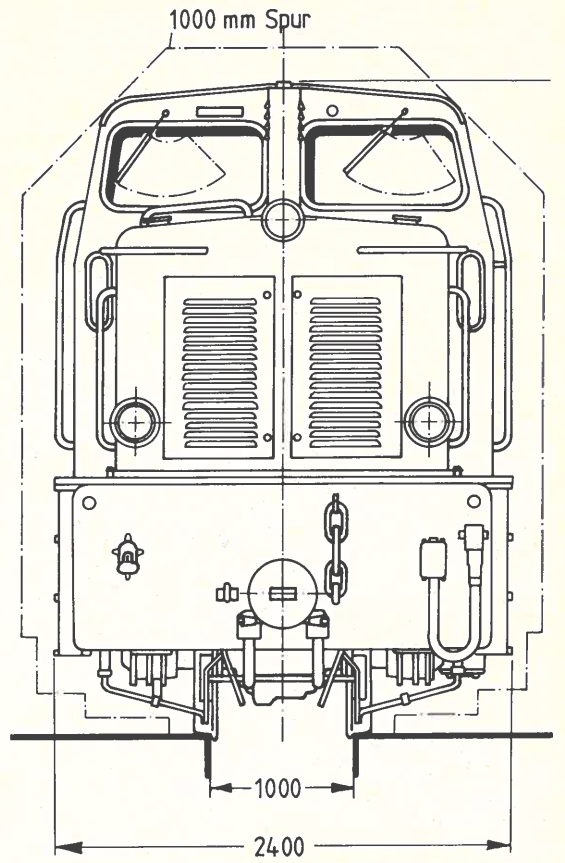
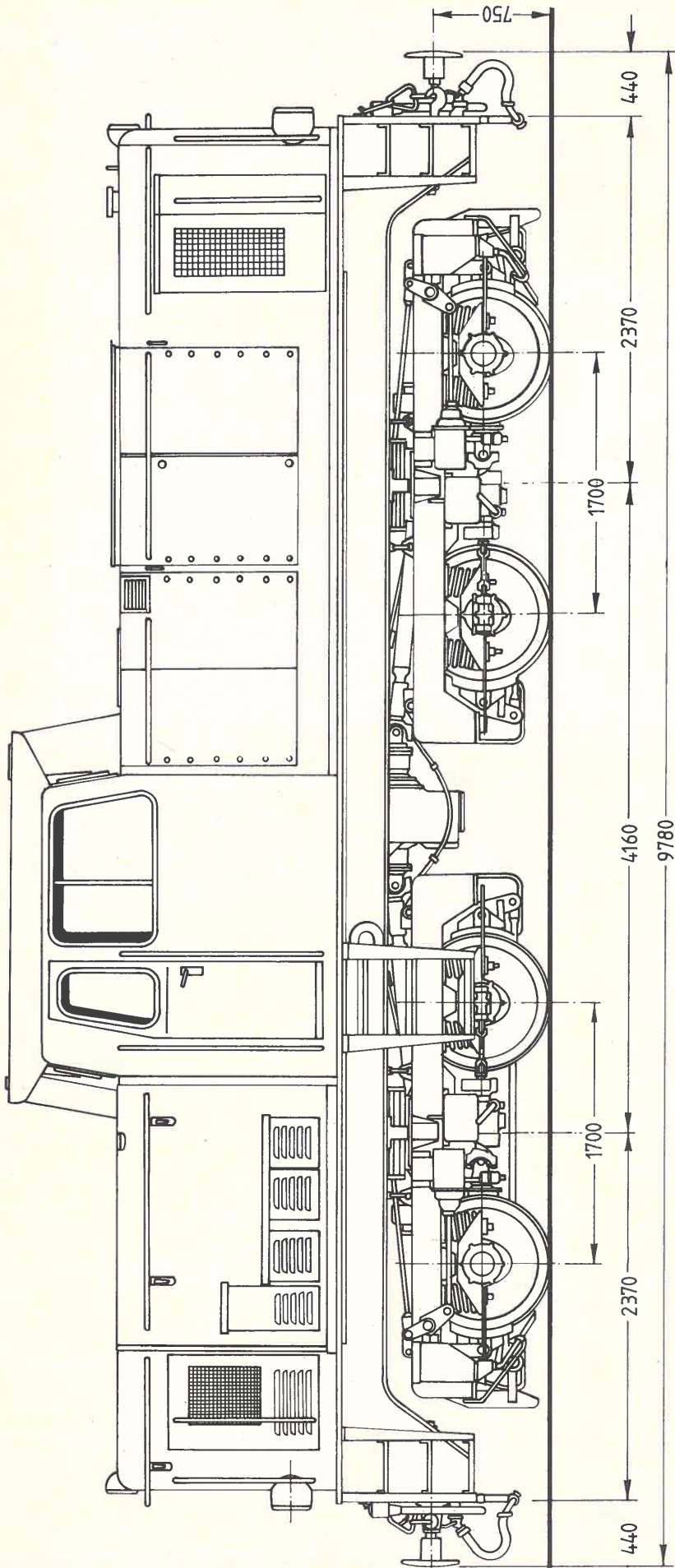
Der rettende Engel für die Reststrecke Warthausen – Ochsenhausen war die Firma Liebherr, die sich 1953/54 in Ochsenhausen nie-

derließ und hier einen großen Fertigungsbetrieb für Kühlschränke aufgezogen hat und sich der Schiene bedient. Während anfänglich das Hauptgewicht im Empfang von Halbleiten und Rohstoffen lag, ist heute die Wagengestellung für den Empfang und Versand in etwa ausgeglichen. Etwa 1 400 Ladungen sind 1976 im Versand und 1 100 im Empfang für Liebherr gefahren worden, dazu kamen etwa 100 Ladungen für die Raiffeisengenossenschaften in Reinstetten, Äpfingen und Maselheim.

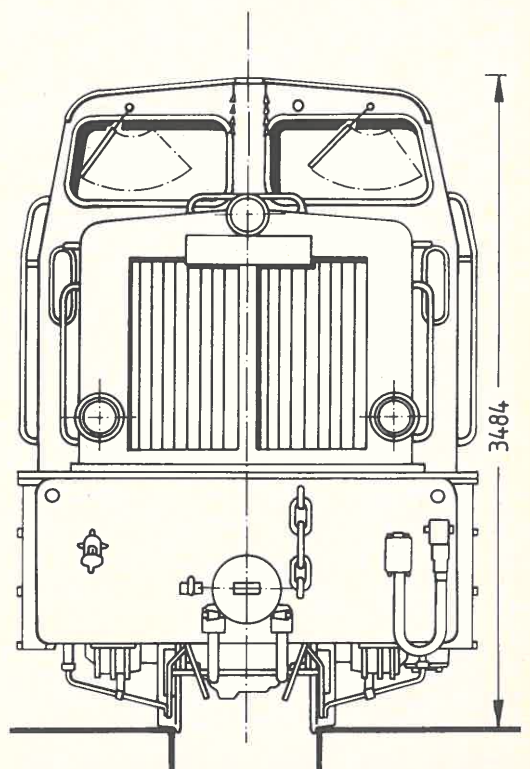


Streckenplan der Nebenbahn Warthausen — Ochsenhausen.

Skizze: Gerd Wolff



Zeichnung : Klaus-Joachim Schrader





251 902 und 251 903 (rechts) am 18. 9. 78 vor dem Lokschuppen in Ochsenhausen.

Foto: Gerd Wolff

In Ochsenhausen sind heute die beiden Diesellokomotiven 251 902 und 903 stationiert, die im Wochenwechsel den täglichen Güterzug fahren, der im allgemeinen mit 10 Ladungen je Fahrt ausgelastet ist. Neben 4 Pufferwagen stehen 54 Rollböcke mit einer Tragfähigkeit von 16 t bzw. 20 t zur Verfügung.

Die Schmalspurstrecke Warthausen – Ochsenhausen lebt heute fast ausschließlich für bzw. von Liebherr. Obwohl die Strecke nicht zum betriebswirtschaftlichen optimalen Netz der Deutschen Bundesbahn gehört, ist kein Stilllegungsantrag gestellt worden. Ganz im Gegenteil, der Weiterbestand der Strecke ist gleichbedeutend mit dem Verbleib der Firma Liebherr in Ochsendorf und somit mehr oder weniger eine politische Angelegenheit. Da das Verkehrsaufkommen der Firma Liebherr in den letzten Jahren eher zugenommen, statt stagniert hat, hat die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn entschieden, daß die Strecke bis mindestens 1987 weiterbetrieben wird.

Geschäftiges Leben auf einer Schmalspurbahn. Auf- und Abbocken von Regelspurwagen, aufregende Rangiermanöver, ausgesprochen freundliches und entgegenkommendes Bahnpersonal – das ist heute noch bei der Ochsenhausener Bahn zu erleben. Der Eisenbahn- und Modellbahnfreund, der der 251/52 nachspürt, wird nicht enttäuscht sein. Doch zurück zu unserer 251/252.

Von den 6 in Baden-Württemberg gelegenen DB-eigenen Schmalspurbahnen bestanden Mitte der sechziger Jahre noch 5 Stück: Die 750-mm-Strecken Biberach – Ochsenhausen, Schussenried – Buchau (–Riedlingen), Marbach – Heilbronn sowie die 1 000-mm-Strecken Mosbach – Mudau und Nagold – Altensteig. Die 6. Bahn war die 750-mm-Strecke Lauffen – Leonbronn, die 1965 stillgelegt und später umgespurt worden ist.

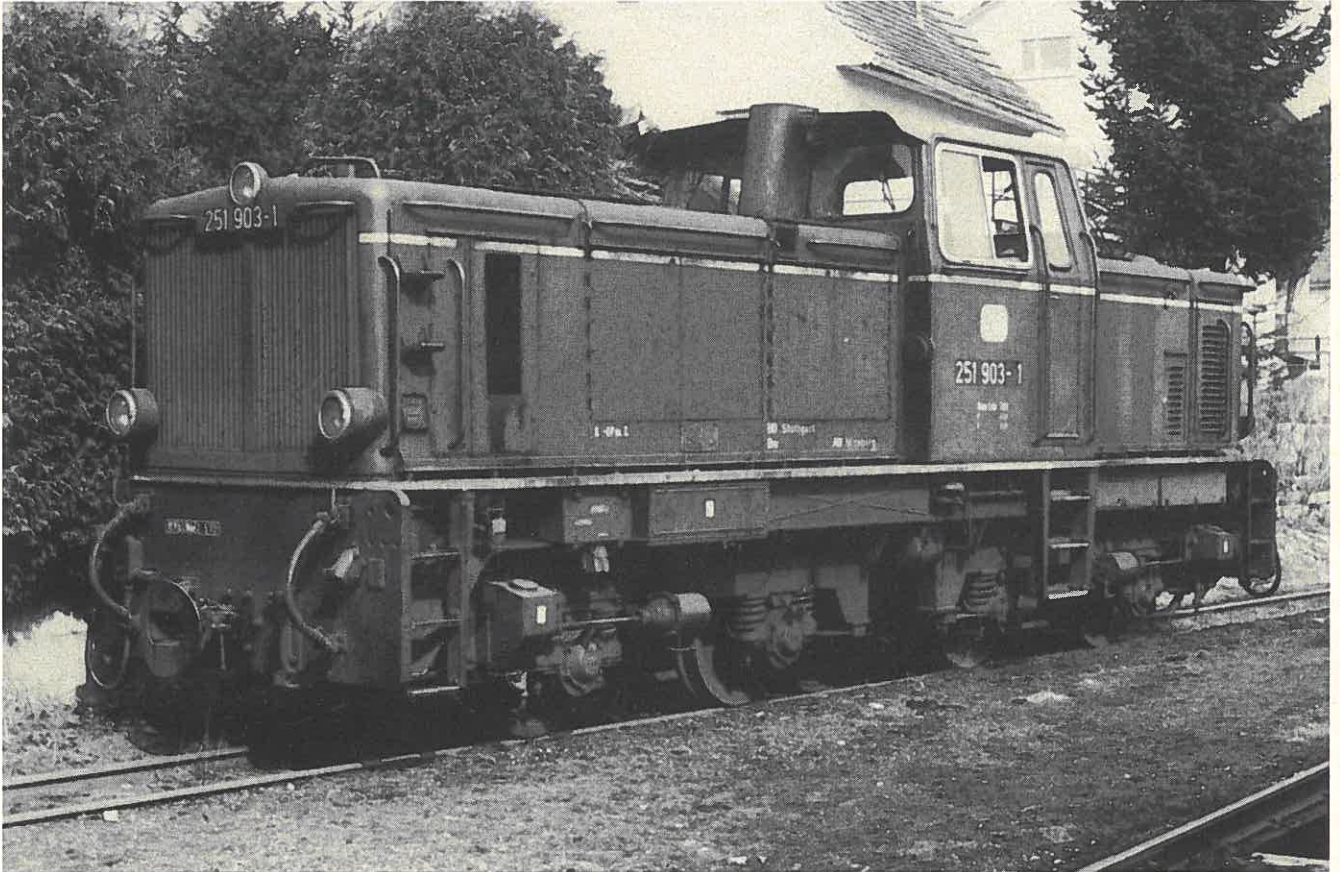
Auf diesen Schmalspurstrecken waren noch insgesamt 13 Dampflokomotiven im Einsatz, die durch Diesellokomotiven ersetzt werden sollten. Wegen der geringen Stückzahl sollte keine neue Diesellok entwickelt werden. Vielmehr wollte man auf eine bewährte Bauart zurückgreifen, bei der möglichst viele Teile bei der DB bereits unterhalten bzw. vorgehalten werden.

Die gestellten Anforderungen waren: Vmax 40 km/h, kleinster befahrbarer Gleisbogen 70 m, größte Anfahrzugkraft am Radumfang 12 t, Metergewicht 4 t/m, Achslast 10 t.

Die DB griff auf eine vierachsige Drehgestell-Lokomotive mit hydraulischer Kraftübertragung zurück, die die Firma MaK für Industriebahnen konstruiert und in größerer Stückzahl bereits gebaut hatte. In Zusammenarbeit mit dem Bundesbahn-Zentralamt München wurde diese Maschine für den Einsatz auf den oben genannten Strecken in einigen Teilen weiterentwickelt. Da das Land Baden-Württemberg finanzielle Hilfestellung leisten sollte, blieb der Auftrag im Einsatzland und ging an die Firma Gmeinder & Co., Mosbach, die fünf dieser Maschinen in Lizenz von MaK baute, und zwar 2 Stück für die Meterspurstrecke Mosbach – Mudau (V 52 901-902, Fabr.-Nr. 5325,26) und 3 Stück für die 750-mm-Spur-Strecken (V51 901-903, Fabr.-Nr. 5327-29). Den Lokbahnhöfen Buchau, Ochsenhausen und Beilstein wurde je eine Maschine zugewiesen.

Nach der Stilllegung der Strecken Marbach – Heilbronn und Schussenried – Buchau wurde der Ochsenhausener Strecke eine weitere Maschine zugeteilt, während die 251 901 an die Steiermärkischen Landesbahnen verkauft wurde, die sie auf der Strecke Kapfenberg – Au Seewiesen eingesetzt hat.

Die Meterspurbahn Mosbach – Mudau ist 1973 stillgelegt worden,



251 903 am 12. 3. 76 in Ochsenhausen.

Foto : Dieter Riehemann

die beiden 252er wurden an die MEG (Kaiserstuhlbahn) bzw. an die Albtalbahn verkauft und auf Normalspur umgebaut. Die 5 Diesellokomotiven sind völlig gleich, sie unterscheiden sich lediglich in der Spurweite, den Zug- und Stoßvorrichtungen und in der Länge. Die Hauptabmessungen sind: LüP 251 = 9 810 mm, 252 = 9 780 mm, gesamter Radstand 5 860 mm, Radstand im Drehgestell 1 700 mm, Dienstgewicht 39 t, Leistung Fahrdiesel 2 x 270 PS, Leistung Hilfsdiesel 22 PS, Vorräte Dieselmotorkraftstoff 1 800 l und Sand 80 kg.

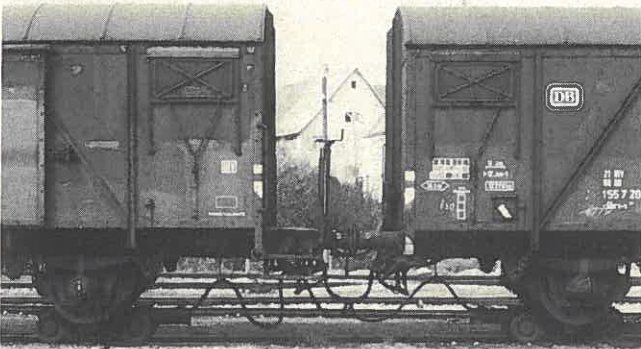
Die Maschinen bestehen aus dem Lokrahmen, dem fast mittigen Führerhaus, dem vorderen und dem hinteren Vorbau und den beiden zweiachsigen Drehgestellen. Im vorderen Vorbau sind die beiden Fahrdiesel untergebracht, an denen sich nach vorn die Kühleranlagen und nach hinten die Flüssigkeitsgetriebe anschließen. Der kürzere hintere Vorbau nimmt das Hilfsdieselaggregat (nur 252) und den Luftpresser auf, ferner die großen Haupt- und Hilfsluftbehälter, die Batterien und den Kraftstoffbehälter. Das Wendegetriebe ist unter dem Führerhaus angeordnet.

Der Lokrahmen ist aus Profilstahl und Blechen hergestellt. Die Übertragung der Zug- und Bremskräfte zwischen Lokrahmen und Drehgestell erfolgt durch den in die Drehgestelle hineinragenden Drehzapfen-träger. Die Achslager stützen sich über Schraubenfelder gegen den Drehgestellrahmen ab und sind durch einseitig angeordnete Achsblattlenker, die an angeschweißten Konsolen unterhalb der Kopfträgerecken befestigt sind, spiel- und verschleißfrei geführt. Der Lokkasten ist über Gummifedern abgestützt, die sowohl am Lokrahmen als auch an den Drehgestellängsträgern angeschraubt sind und bei Bogenfahrt auf Schub beansprucht werden.

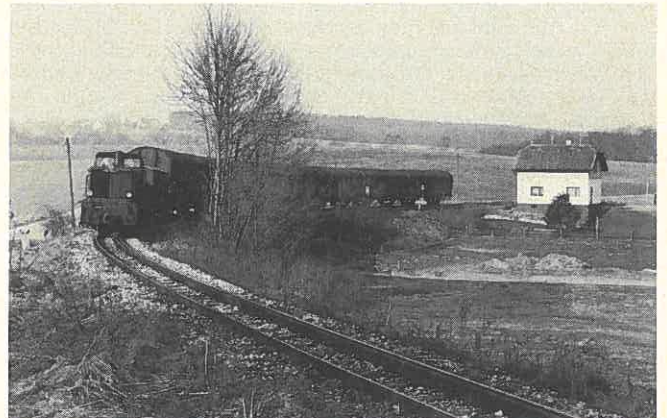
Als Fahrdiesel sind 2 nebeneinanderliegende aufgeladene MWM-Dieselmotore mit je 270 PS bei 1600 U/min vorhanden. Die Leistung wird stufenlos geregelt. Die Verbrennungsluft wird über Ölbadfilter und Ansaugschächte dem Aufladeaggregat der Fahrdiesel zugeführt. Es handelt sich um die gleichen Motore wie sie als Hilfsdiesel in den VT 11.5 und (ohne Aufladung) bei der Köf III zu finden sind.

Die Leistung der Fahrdiesel wird über die direkt an jedem Motor angeflanschten dreistufigen Drehmomentenwandler auf das Sammel- und Wendegetriebe übertragen. Zur Trennung des Kraftflusses ist zwischen Motor und Wandler eine druckluftbetätigte Schaltkupplung (Reibungskupplung) eingebaut. Vom Abtrieb des Wendegetriebes

Die Leistung der Fahrdiesel wird über die direkt an jedem Motor angeflanschten dreistufigen Drehmomentenwandler auf das Sammel- und Wendegetriebe übertragen. Zur Trennung des Kraftflusses ist zwischen Motor und Wandler eine druckluftbetätigte Schaltkupplung (Reibungskupplung) eingebaut. Vom Abtrieb des Wendegetriebes



Aufgebockte Normalspurgüterwagen. Man beachte die Luftkupplungen von Wagen zu Wagen über die Hauptluftleitung und zu den einzelnen Rollböcken. Foto: Gerd Wolff



251 903 am 12. 3. 1976 mit einem Güterzug nach Ochsenhausen zwischen Wenedach und Reinstetten.

Foto: Dieter Riehemann



251 902 am 12. 3. 79 in Warthausen.

Foto : Dieter Riehemann

wird die Vortriebsleistung über je eine Gelenkwelle den Vorgelegeachtrieben der beiden äußeren Radsätze und von dort über Gelenkkupplungen den beiden inneren Radsätzen zugeführt.

Zur Versorgung der Beleuchtungs- und Warmluftheizgeräte der Reisezugwagen erhielten die 252 im hinteren Vorbau ein Hilfsdieselaggregat, das aus einem luftgekühlten 2-Zylinder-22-PS-Dieselmotor mit angeflanschter 8 kW-Lichtmaschine besteht. Die 251 hatten diesen Hilfsdiesel nicht, jedoch waren Vorkehrungen getroffen, ggf. solch ein Aggregat nachträglich einzubauen, was jedoch nie geschehen ist. Zur Stromerzeugung (Lok- und Gepäckwagenbeleuchtung, Anlassen der Dieselmotore, Sifa) dienen zwei vom Motor über Keilriemen angetriebene Lichtmaschinen mit 700 W Nennleistung und 24 V Nennspannung, die die zwei hintereinandergeschalteten 12 V-Batterien mit einer Kapazität von 180 Ah/24 V versorgen.

Der Luftpresser ist der gleiche wie er in der 220 und im 624 verwendet wird. Er wird hydrostatisch von einem Ölmotor angetrieben, der über Rohrleitungen von einer Ölpumpe gespeist wird, die über Keilriemen vom Fahrdiesel angetrieben wird.

Die Lokomotiven sind ausgerüstet mit 1) einer selbsttätigen einlösig-Druckluftbremse Bauart Knorr mit Einfachsteuerventil und GP-

Wechsel, 2) mit einer direkt wirkenden Bremse (Zusatzbremse) und 3) mit einer Spindelhandbremse.

Die Fahrzeugumrisse der 251/252 sind gleich, sie überschreiten jedoch die Fahrzeugbegrenzung gemäß Eisenbahnbau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (BOS) um ein geringes Maß, da am Aufbau der MaK-Industriebahnstypen G 480 BB nichts geändert worden ist. Da jedoch auf allen Schmalspurstrecken eine ausreichende Lichtraumumgrenzung zur Beförderung regelspuriger Güterwagen auf Rollböcken vorhanden ist, war die Überschreitung ohne Belang, so daß auf die Änderung der Fahrzeugumgrenzung verzichtet werden konnte. Die erforderliche Ausnahmegenehmigung zum Betrieb der Lokomotiven auf den vorgenannten Strecken wurde vom Verkehrsministerium erteilt.

Die Maschinen haben sich ausgezeichnet bewährt, sie sind einfach sowohl in der Handhabung als auch in der Pflege, Wartung und Unterhaltung. Es sind formschöne und hochbeinige Lokomotiven. Daß sich die 251 auf unserer LGB-Anlage ebenso bewährt wie ihr großes Vorbild, des können wir sicher sein, zumal sie bei uns nicht die Dampflokomotiven verdrängen soll, wie sie das bei der DB getan hat.



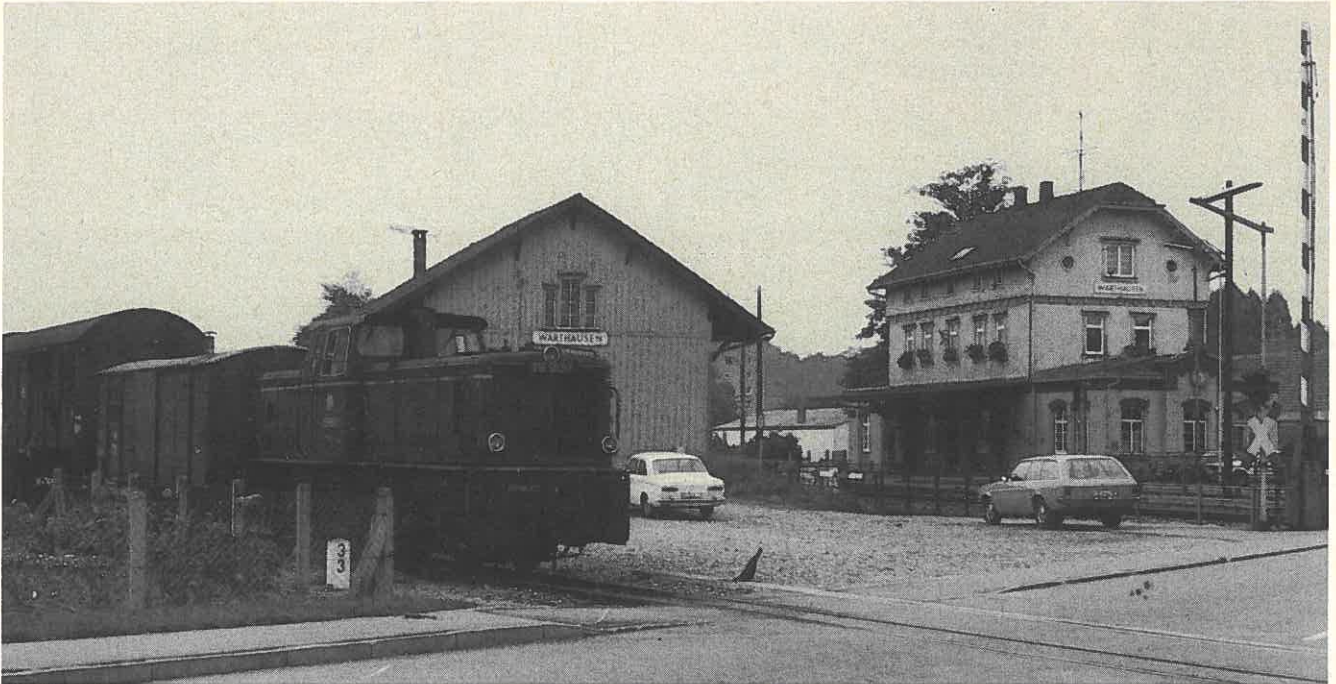
251 903 am 12. 3. 1976 vor einem Güterzug nach Ochsenhausen kurz vor Reinstetten.

Foto: Dieter Riehemann



251 902 am 12. 3. 1976 vor einem Güterzug nach Warthausen bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Reinstetten.

Foto: Dieter Riehemann



251 903 am 18. 9. 78 bei der Ausfahrt aus Warthausen. Rechts im Bild das Empfangsgebäude der normalspurigen Hauptbahn.

Foto: Gerd Wolff



251 903 am 12. 3. 76 mit Zwischenwagen und aufgebockten Normalspurwagen bei Sulmingen.

Foto: Dieter Riehemann

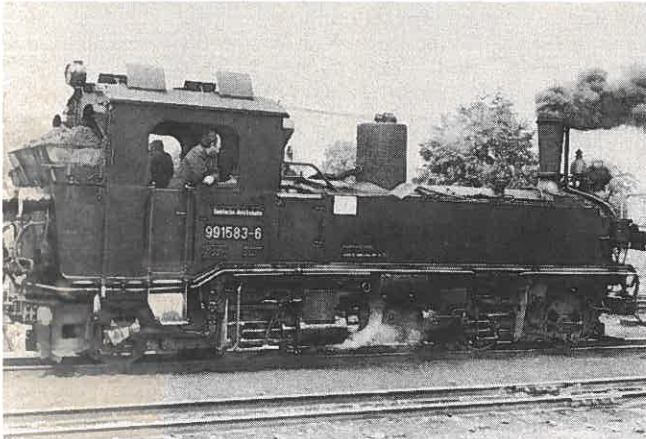


251 903 am 12. 3. 76 vor einem Güterzug bei Äpfingen.

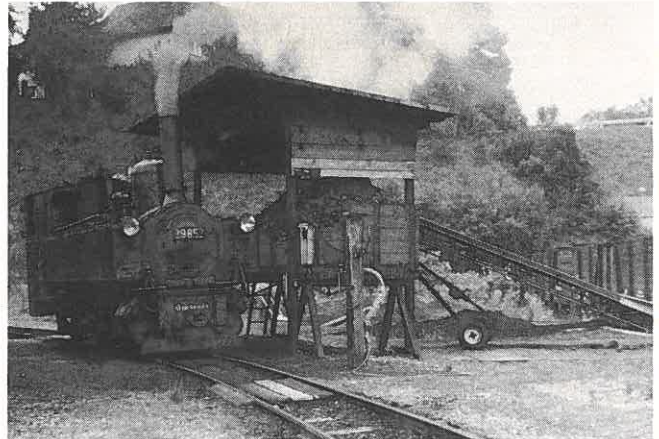
Foto: Dieter Riehemann

Schmalspurbahnen in aller Welt

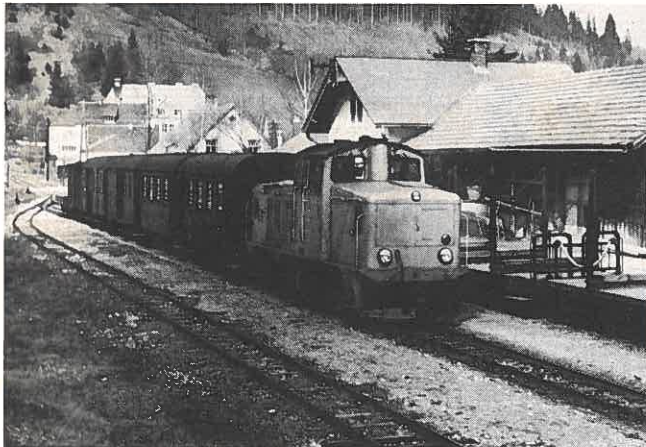
Mit dieser neuen Bildseite möchten wir unseren Lesern Schmalspurfahrzeuge aus vielen Ländern vorstellen. Schmalspurbahnen gehören auch heute noch überall zum Verkehrsalltag.



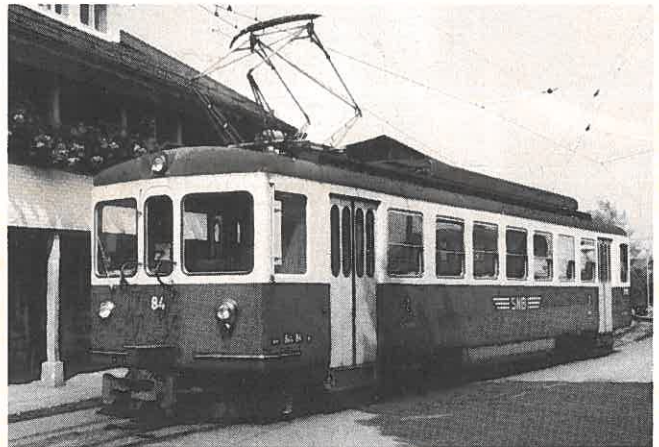
B'B'-Drehgestellok (Bauart Mayer) 99 1583 der Deutschen Reichsbahn (DDR) auf der 750-mm-Strecke Grünstädtel — Oberittersgrün. Foto: Nawed



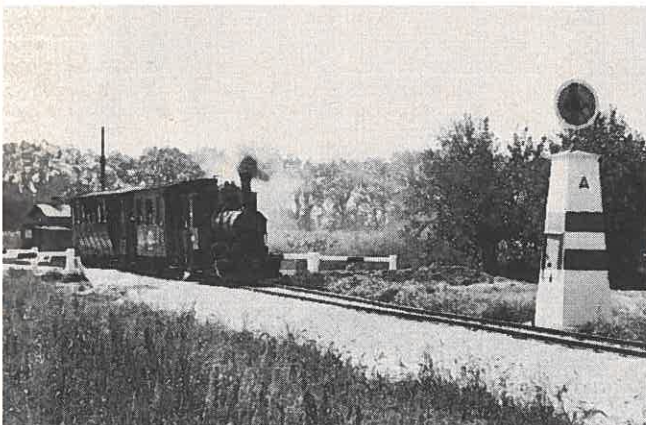
Dampflokomotive 298.52 der Österreichischen Bundesbahnen an der Bekohlung der Steyrtalbahn (760 mm) in Garsten. Foto: Max Wunner



Diesellok VL 14 der Steiermärkischen Landesbahnen in Ratten (Strecke Weiz — Ratten, 760 mm). Foto: Konrad Pfeiffer



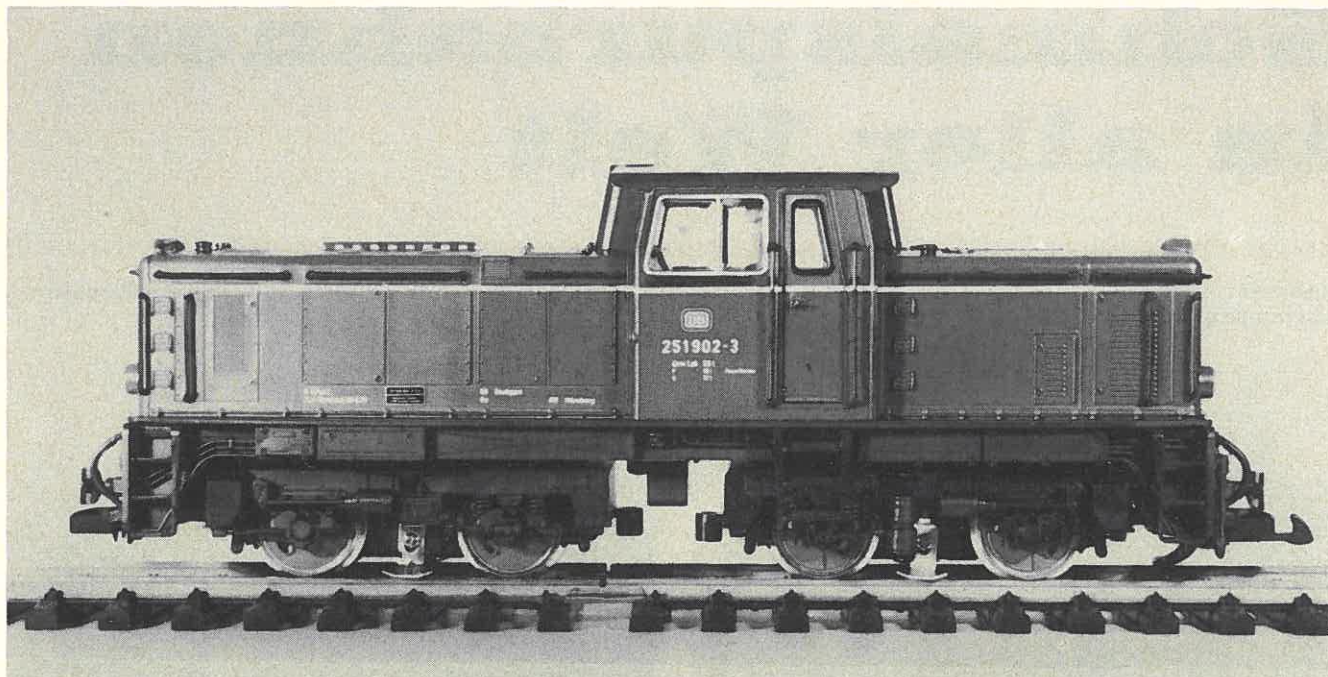
Triebwagen der meterspurigen Solothurn-Niederbipp-Bahn in Aarwangen. Foto: Gerhard Rieß



Personenzug der Museumsbahn Nagycenk (Ungarn) mit altem Deckungssignal bei der Station Kastely. Foto: Finta Béla



Rangiertraktor 4 der Chemin de fer Jura (Schweiz) in Saignelégier. Foto: Gerhard Rieß



Profilsicht des LGB-Modells der DB-Schmalspurlok der Baureihe 251.

DB- Schmalspurdiesellok der Baureihe 251 für die LGB

Ernst Paul Lehmann hatte bereits auf der Spielwarenmesse 1978 diese Schmalspurdiesellok der Deutschen Bundesbahn als Modell angekündigt und liefert die Maschine in diesen Wochen an den Handel aus. Jedes neue Lokmodell aus dem Hause Lehmann findet ohnehin stets das breite Interesse aller Freunde der LGB, aber bei einer solch großen Lok sind die Erwartungen naturgemäß besonders hoch angesetzt. Wir haben noch den Beifall im Ohr, den das „Rhätische Krokodil“ im vergangenen Jahr ausgelöst hat, aber was uns jetzt mit der 251 vorgestellt wird, ist ein absolut völlig neues LGB-Gefühl! Wir erleben mit dieser Lok die ganze Faszination, die eine moderne Bundesbahnlok als ein so großes Modell hervorrufen kann.

Die Lok ist ihrem V 100/211-ähnlichen Vorbild für schmale Spurweiten superb nachgebildet worden. Der schwarze Lokrahmen besitzt an der Stirnfront die Schmalspurkupplungsimitation mit weißem Rand und die Original-LGB-Kupplung. Beidseitige Aufstiege sowie Luftschläuche und Kupplungs Dosen für elektrische Verbindungen vervollkommen den Rahmen an der Stirnseite. Der Brückenrahmen selbst hat einige fein gravierte Leitungen und angesetzte Aggregate. Er trägt die beiden Motordrehgestelle, die bereits von der 2095 her bewährt sind. Die allerfeinste Gravur der zahlreichen Einzelteile an den Drehgestellblenden wie Federung, Achslager, Lichtmaschine usw. ist nur mit allergrößtem Lob zu bedenken. Wir wagen auszusprechen, daß das hervorragende Aussehen des Modells zu einem großen Teil auf die beispielhafte Detaillierung der Drehgestellrahmen zurückzuführen ist. Die Konstrukteure und der Formenbau bei E. P. Lehmann haben sich selbst übertroffen.

Der Aufbau der Lok ist in vorbildlich lackiertem DB-Diesellokrot gehalten. Der längere Motor- sowie der kürzere Aggregatvorbau besitzt zahlreiche Gravuren zur Darstellung der verschiedenen Klappen und Lüftungsgitter, hat rundherum angesetzte Griffstangen und ist mit dem Dreilichtspitzensignal ausgerüstet, daß von je einer Lichtquelle über Lichtleitstäbe beleuchtet wird. An jeder Stirnseite ist eine funktionelle Steckdose für die Waggonbeleuchtung vorhanden. Das (fast) in Lokmitte liegende Führerhaus besitzt ein zwecks Blendenschutz überhängendes Dach, in dessen Aussparungen die Auspuff-„Schornsteine“ zu sehen sind. Die beiden Lokführerhaustüren sind

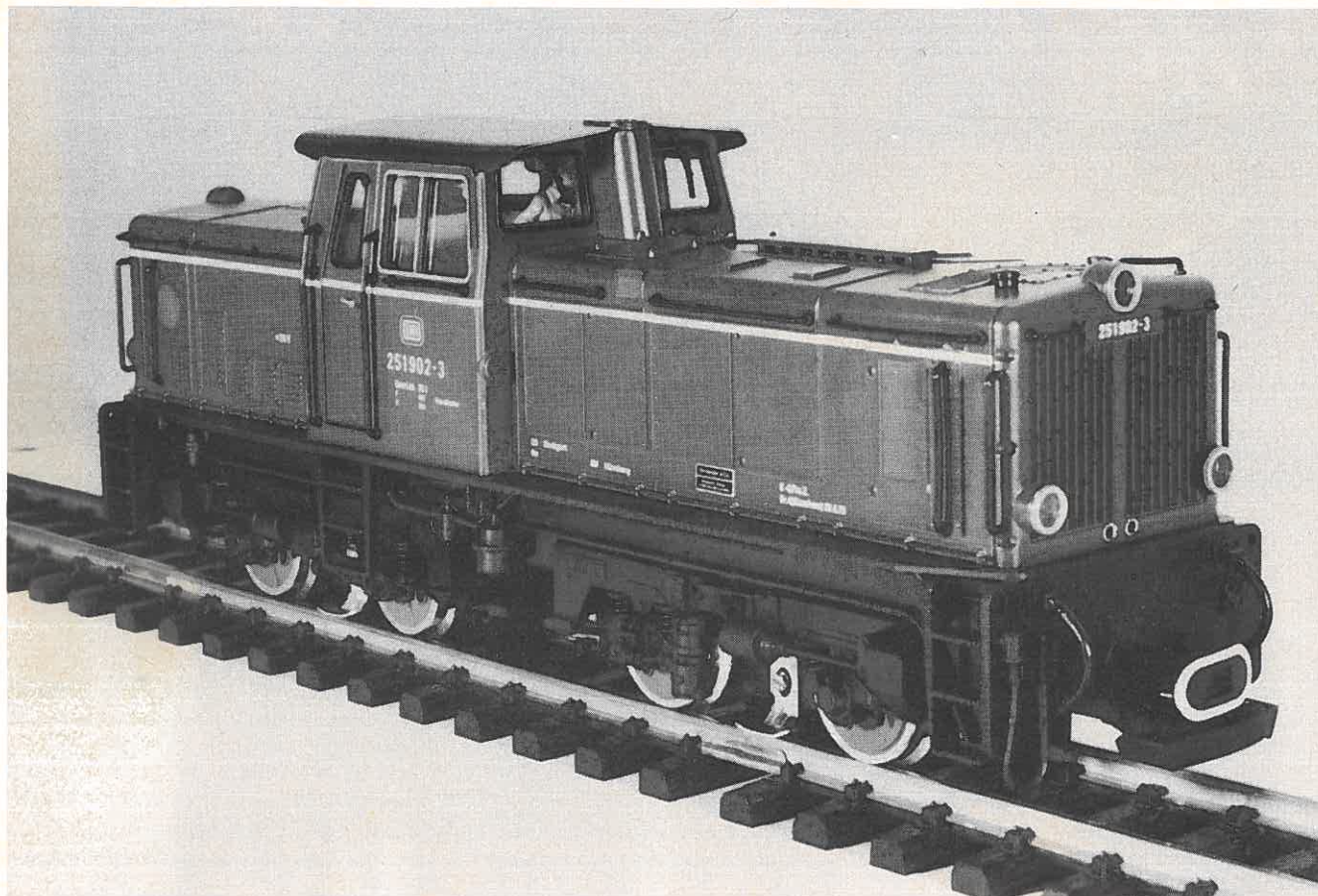
natürlich zu öffnen und besitzen angesetzte und bewegliche Türklinken. Im Innern ist wie immer bei der LGB ein Lokführer vorhanden, der an einem Fahrpult mit großer Armaturentafel und Handrädern steht. Als Extrateil ist im Führerhaus ein Feuerlöscher vorhanden. Natürlich sind alle Fenster verglast und die Stirnfenster mit imitierten Scheibenwischern versehen. Exakt sauber aufgedruckte Zierstreifen und eine vollständige Beschriftung vervollkommen den guten optischen Eindruck, den die Lok hinterläßt, wobei besonders auf das geätzte Fabrikschild des Herstellers Gmeinder & Co. besonders hingewiesen werden soll.

Bei der Begutachtung eines neuen LGB-Lokmodells ist es eigentlich überflüssig, einen Fahrtest zu machen, denn alle LGB-Maschinen verfügen über exzellente Laufeigenschaften, so auch die 251. Mit einem ganz leichten Brummen setzt sich die schwere Lok ruck- und taumelfrei in Bewegung und behält diese guten Laufqualitäten auch bei anhaltender Langsamfahrt. Bei zunehmender Geschwindigkeit verliert sich jedes Lokgeräusch und man hört nur noch das Klack-Klack an den Schienenstößen und ein leichtes Schleifgeräusch der vor allem für den Freilandbetrieb unentbehrlichen Zusatzschleifer. Die Zugkraft ist gewaltig, was von den zwei angetriebenen Drehgestellen herrührt.

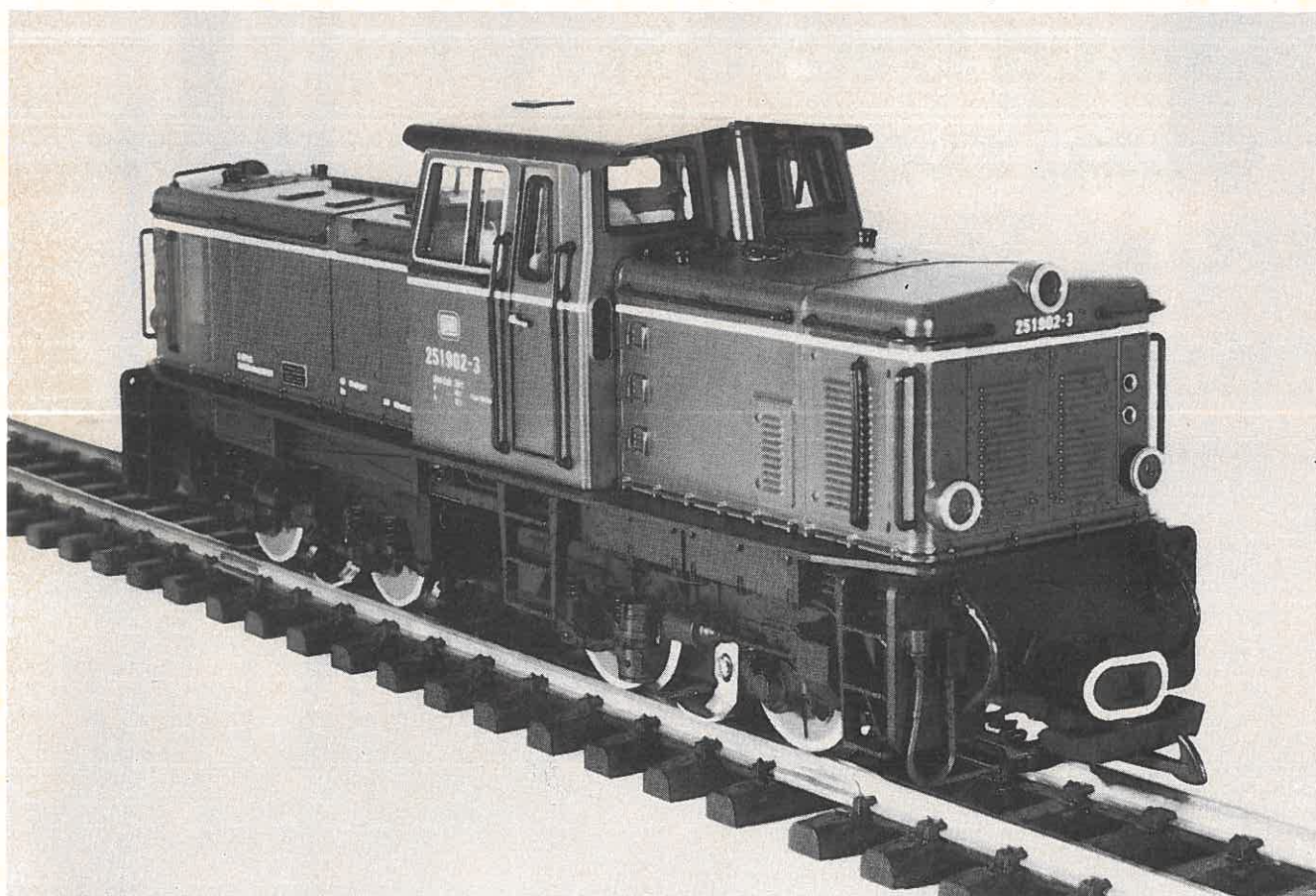
Das Modell dieser Schmalspurlok, die heute noch in zwei Exemplaren auf der DB-750-mm-Strecke Warthausen — Ochsendorf und in einem Stück bei den Steiermärkischen Landesbahnen auf deren Strecke Kapfenberg — Augarten verkehrt, bereitet uns aber auch deswegen so viel Freude, weil hier viele Attribute zusammenkommen, die wir bei einer Lokomotive schätzen: Es ist ein DB-Modell, also eine deutsche Lok, es ist eine moderne und elegante Lok, es ist eine zugkräftige Lok mit guten Fahreigenschaften, mit anderen Worten, das Modell ist ein lebendiges Sinnbild für moderne Eisenbahnen auf schmaler Spurweite, so wie wir sie heute noch erleben dürfen. Das E.P.-Lehmann-Patentwerk hat mit diesem Modell ein Meisterwerk geschaffen, auf das es mit Recht stolz sein darf.

Wolfgang Zeunert

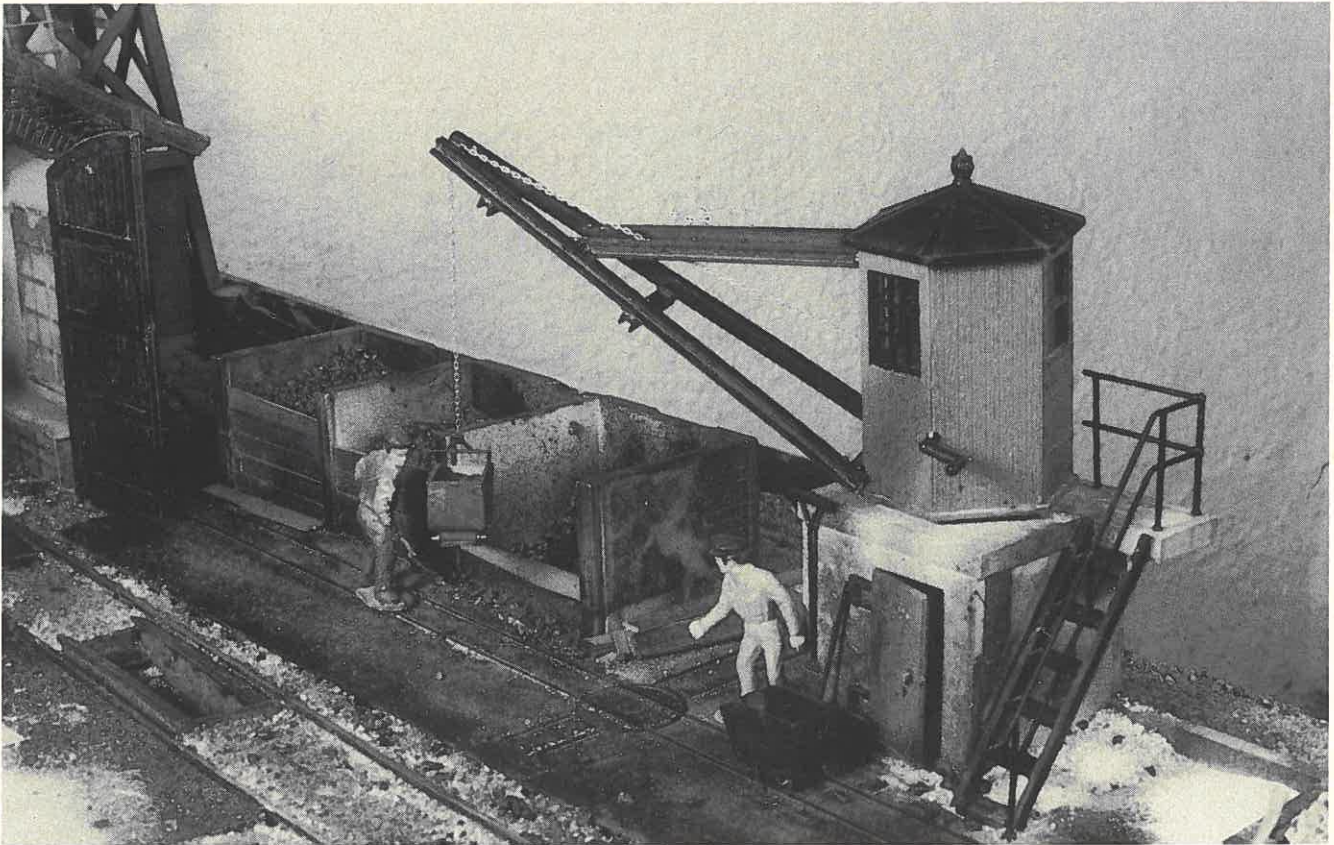
Mit freundlicher Genehmigung der Zeitschrift GROSSE MODELLBAHNEN entnommen.



Ansicht der DB-251 von der Motorvorbauseite her gesehen. Sie ist ein prachtvolles LGB-Modell geworden!



Ansicht der DB-251 vom kurzen Vorbau her gesehen. Die Aufnahme gibt einen ersten Eindruck von der vorzüglichen Gravur, die an diesem LGB-Modell vom Formenbau bei E. P. Lehmann vollbracht worden ist.



Die neue Bekohlung von POLA-LGB. Die Wirkung des gelungenen Modells wird natürlich durch die Einbettung in einem vorbildlichen Schaustück noch gesteigert.

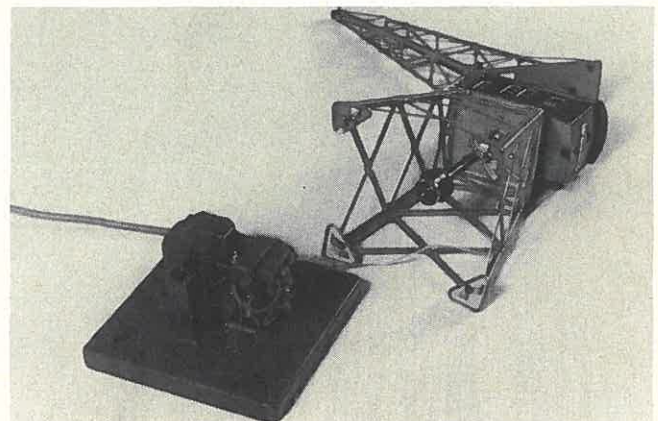
Kleinbekohlung - ein neuer Bausatz von POLA-LGB

Von Eugen Landerer

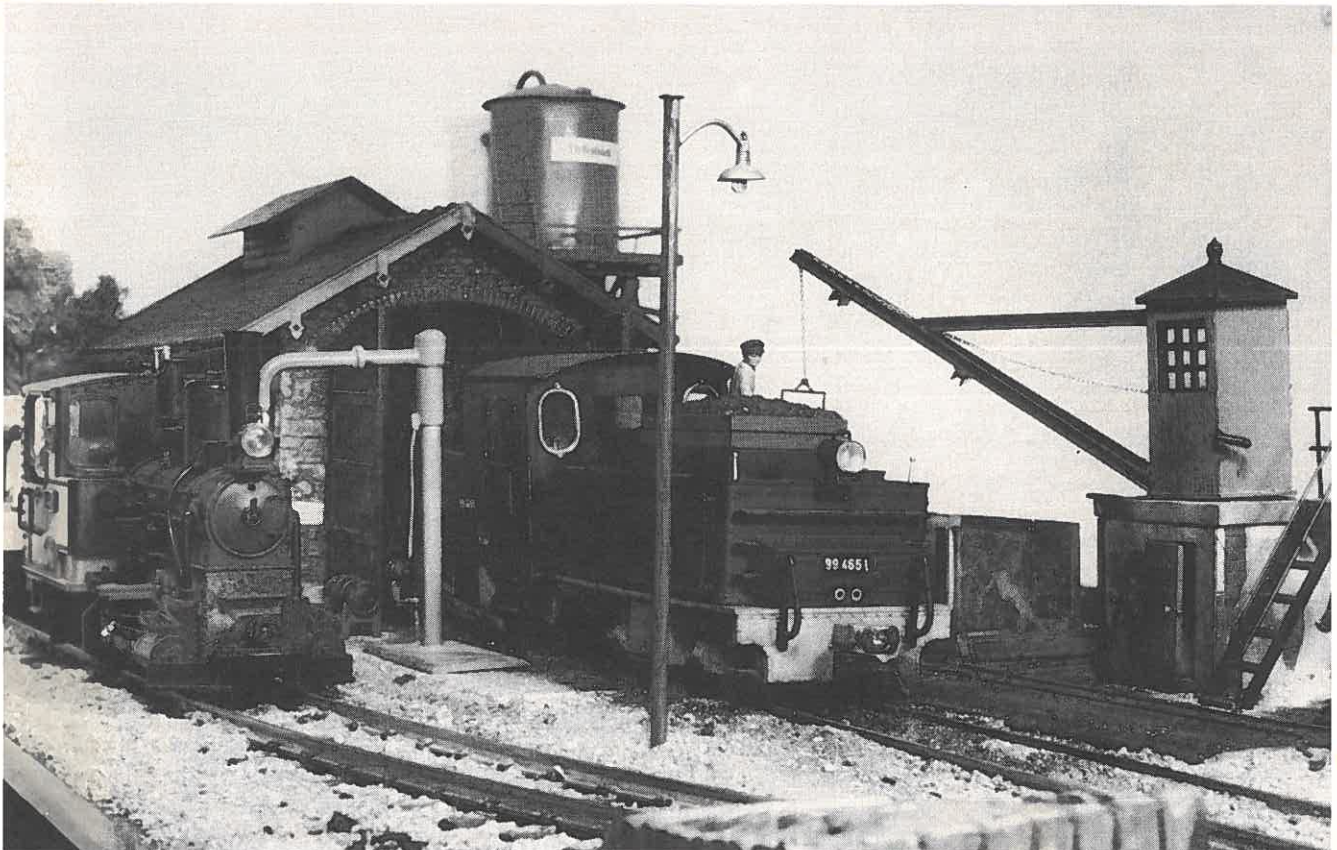
Als POLA mit der Fertigung von Bausätzen für die LGB im Maßstab 1 : 22,5 begann, machte man dort Nägel mit Köpfen. Die Modelle sind absolut wetterfest und bei richtiger Verklebung recht robust. Aus diesem Grund sind diese Bausätze für die LGB-Freunde das Beste.

Auch die Kleinbekohlung wird als Bausatz geliefert. Sie ist vom geübten Bastler leicht zusammenzubauen, schon auch deshalb, weil die Teile im Gegensatz zu Spur N- und H0-Modellen viel größer sind. Zum Kleben eignen sich alle Sorten von Plastikklebern wie Uhu-plast und ähnliche. Bei schweren und dicken Teilen sollten beide aufeinander treffenden Seiten mit Kleber bestrichen und kurz angepreßt werden. Die Bausatzpackung enthält eine übersichtliche Bauanleitung, deren Reihenfolge auch beachtet werden sollte.

Außerdem verdeutlichen Explosionszeichnungen den Zusammenbau. Der Antrieb am Windenhäuschen ist einfach und problemlos. Für Kinder ist das Drehen mit der Kurbel interessant, weil sie gerne anfassen und auf- und abdrehen wollen. Der anspruchsvollere Modellbauer dagegen würde lieber eine motorische Winde einbauen. Bei Innenanlagen sollte man diese ferngesteuert (ähnlich dem Märklin-Magnetkran), vorsehen. Der Antrieb dieses Krans dürfte auch über den Fachhandel als Ersatzteil zu bekommen sein. Alles in allem ist diese modellgetreue Kleinbekohlung eine liebenswerte Bereicherung für alle Großbahnfreunde. Man darf hoffen, daß POLA-LGB das Zubehörprogramm erweitert.



Demontierter Märklin-H0-Kran. Der Antrieb ist als Ersatzteil zu beschaffen und kann dann für die Motorisierung des POLA-LGB-Krans auf der Bekohlung benutzt werden.



Bahnbetriebswerk mit neuer POLA-LGB-Bekohlungsanlage, an der gerade die Heeresfeldbahnlok 99 4651 bekohlt wird. Links faßt eine 2010 Wasser.
Fotos: Gerhard Kitzinger



**Das ist ein von Herrn Landerer meisterhaft gestaltetes Schau-
stück von einem Bahnbetriebswerk. Aber es ist noch mehr,
denn bis auf die 2010 ist alles Eigenbau: Heeresfeldbahnlok,
Lokschuppen, Wasserturm und Draisine (beschrieben im letzten
Heft unserer DEPESCHE).**

LGB – die herrlichste Gartenausschmückung

Ich war sehr skeptisch bezüglich der Möglichkeiten, die ich mit der LGB vorhatte, als ich im letzten Sommer in Vancouver „verführt“ wurde, den ersten Ihrer Züge zu kaufen. Dort hatte ich, gegenüber dem Hotel, eine LGB im Schaufenster herumfahren sehen. Der Grund für meine Skepsis war, daß ich in einer kleinen Stadt (ca. 1 000 km nördlich von Vancouver) lebe, und dort ist das Klima sehr extrem. Die Sommer sind kurz und ziemlich heiß, oft mit Temperaturen bis zu 30 Grad C, und die Winter sind lang, bringen Mengen von Schnee und starken Frost. Sie dauern oft 4 – 5 Monate. Am schlimmsten ist, daß die Temperaturen oft bis minus 40 Grad C fallen. Und ausgerechnet in dieser Art Klima wollte ich meine Eisenbahn im Freien aufbauen!

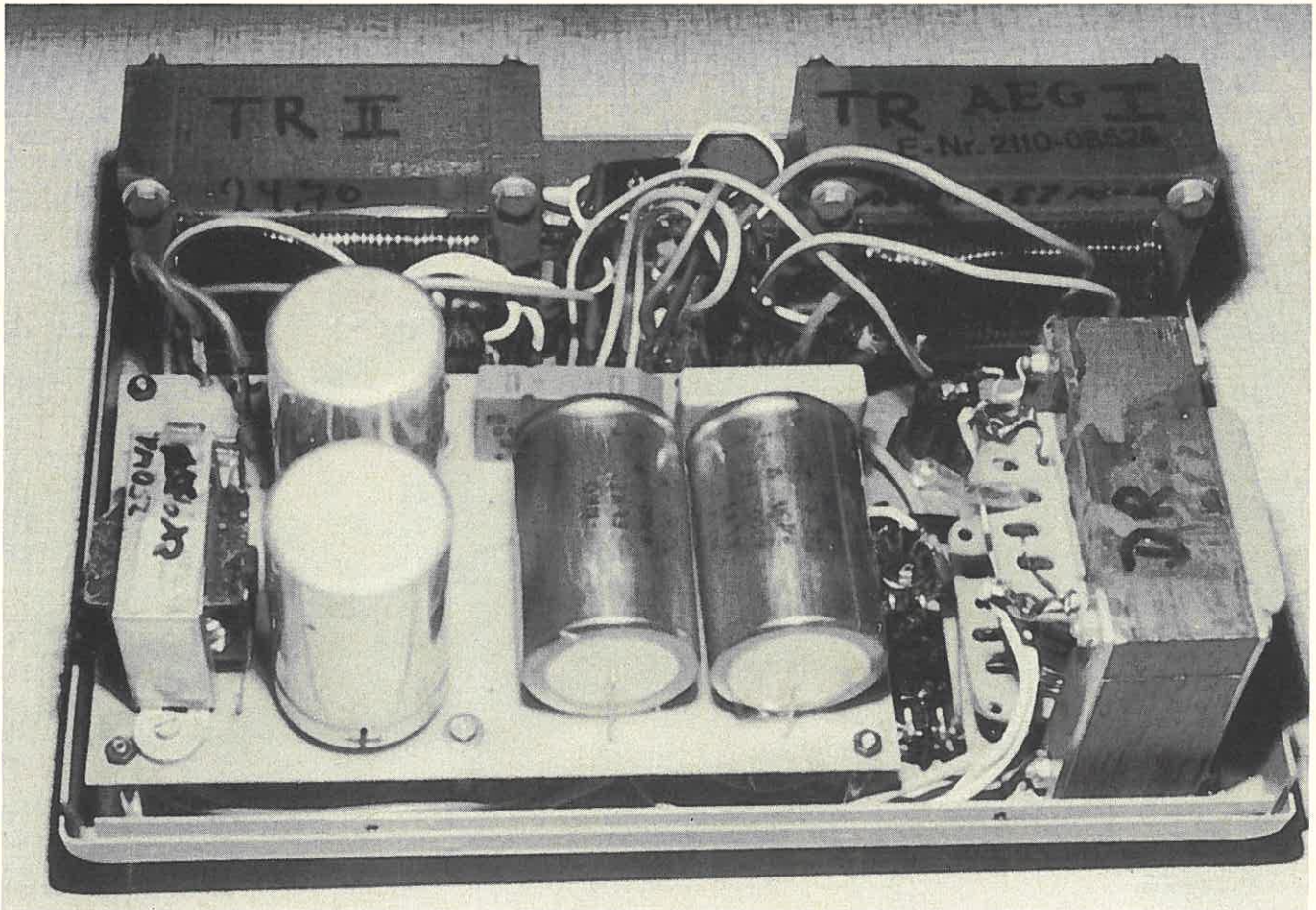
Ein großes Oval wurde auf 1-Zoll-Brettern, ungefähr 30 cm über dem Boden aufgebaut und mit passenden Steinen verkleidet, was einen Gebirge-Effekt erbringt. Der Zug fuhr schön mit herrlich langsamer Geschwindigkeit und er wurde bald von Nachbarn und Fußgängern bewundert.

Dann kam der erste von vielen Schneefällen und sehr kaltes Wetter, und die Gleise waren bald nicht mehr zu sehen. Nun wurden der Zug und der Fahrtregler hereingenommen. Aber, obwohl das Wetter kälter wurde, brachte es doch einige sonnige Tage. An einem sehr kalten Sonnabend, als wir 38 Grad minus hatten, wagte ich es, ich kehrte die Gleise ab, schloß den Trafo an, stellte den Zug auf die Schienen – und schon ging es los! Die Bahn durfte den ganzen Tag und die Nacht hindurch fahren. Erst am Sonntagmorgen räumten wir sie wieder ein. Andere kalte Tage waren gleichermaßen erfolgreich und, ob Sie es glauben oder nicht, die Gleise waren nicht ein einziges Mal gereinigt worden!

Die Gleise sind nun wieder abgebaut worden. Warum? Weil ich schon einen zweiten Zug gekauft habe, mehr Schienen und mehr Weichen. Jetze baue ich gerade eine Strecke auf der ganzen Länge des Gartens, einmal hinauf und wieder zurück. Wie meine Frau sagt: „Es ist die herrlichste Garten-Ausschmückung, die je geschaffen wurde!“

Ich brauche Ihnen kaum zu erzählen, daß selbst, wenn die Züge nicht fahren, ich die Strecke als wertvolles Ornament betrachte, so schön ist sie und so faszinierend ist es, nur sie anzuschauen!

Dr. E. V. Edwards, Canada



Das geöffnete Stromversorgungsgerät des Verfassers. Deutlich sind die Einbauteile wie Transformatoren, Drosseln, Gleichrichter und Elektrolytkondensatoren zu erkennen. Die kleine Drossel links vorn kann entfallen, sie hat eine Aufgabe, die nichts mit dem Zweizugbetrieb zu tun hat.

Zweizug-System für die LGB

Von W.-D. Rotzoll

Der Wunsch, zwei Züge unabhängig voneinander gleichzeitig auf einem Gleis fahren zu lassen, wird bei jedem Besitzer einer LGB spätestens in dem Augenblick wach, wenn es darum geht, die Familienmitglieder oder Verwandte und Bekannte am Betrieb zu beteiligen. Damit nicht nur ein Zug fährt und die anderen „nur“ zuschauen müssen, wurden bereits viele Möglichkeiten erprobt, um mehrere Züge gleichzeitig unabhängig voneinander fahren zu lassen und damit mehrere Personen am Betrieb als Lokführer, Fahrdienstleiter, Stellwerkbeamter etc. intensiv teilnehmen zu lassen. Die Möglichkeiten bestanden in der Verwendung von Oberleitungen und Bildung von mehreren Gleisabschnitten, die je nach Bedarf ein- und abgeschaltet wurden. Besonders in Bahnhöfen mit ihren vielen Nebengleisen ergibt sich bereits bei einem Betrieb von nur 2 Zügen eine recht umfangreiche Verkabelung und Schalterei. Außerdem sind z. B. Ansetzen von zusätzlichen Wagen an einen bereitstehenden Zug durch eine zweite Lokomotive sehr schwierig, Vorspannfahrten mit zwei Lokführern (Reglern) unmöglich, es sei denn mit Oberleitung. Letztere bringt aber bei Gartenbahnen besonders Probleme wie Behinderung der Gartenarbeit etc. mit sich.

Da die Firma Lehmann den Plan, ein elektrisches Mehrzugsystem herauszubringen, aufgegeben hat und Versuche des Verfassers mit dem „Trix-EMS-System“ an zu geringer Leistung scheiterten, hat der Verfasser durch eigenes Basteln und Probieren ein relativ einfaches System entwickelt, das allen Anforderungen an ein Zweizugsystem gerecht wird:

Betrieb einer Lok mit Gleichstrom, der anderen mit Wechselstrom. Die Forderung an das System lautet:

1. Jede Lok soll nur auf ihren Regler ansprechen. Fahrtrichtung und Geschwindigkeit sollen sich unabhängig voneinander einstellen lassen.
2. Der Betrieb der einen Lok darf durch den Betrieb der zweiten elektrisch nicht beeinflusst werden.
3. Die Lokomotiven sollen keine großen Einbußen an Zugleistung erleiden.

Abb. 1: Das Funktionsprinzip

Transformator I mit Gleichrichter stellt aus der Netzspannung 220 V die Fahrgleichspannung her. Im Regler für Gleichstrom wird die Höhe dieser Spannung entsprechend den Betriebserfordernissen variiert und zum Fahrtrichtungswechsel die Polarität durch Umschalten vertauscht. Der Gleichstrom durchfließt eine Wechselstromsperre und gelangt in das Gleis.

Transformator II erzeugt aus der Netzspannung 220 V die notwendige Fahrwechselfspannung und eine höhere Spannung, die nur zum Umschalten der Fahrtrichtung benötigt wird. Die Höhe der Fahrwechselfspannung wird mit dem Regler für Wechselstrom eingestellt. Der Wechsel der Fahrtrichtung erfolgt wie beim Märklin-System durch ein Relais in der Lok, die mit Wechselstrom betrieben wird. Dieses Relais hat zwei Ruhelagen und spricht nur auf die höhere Schaltspannung, nicht aber auf die normale maximale Fahrspannung an. Die Schalt-

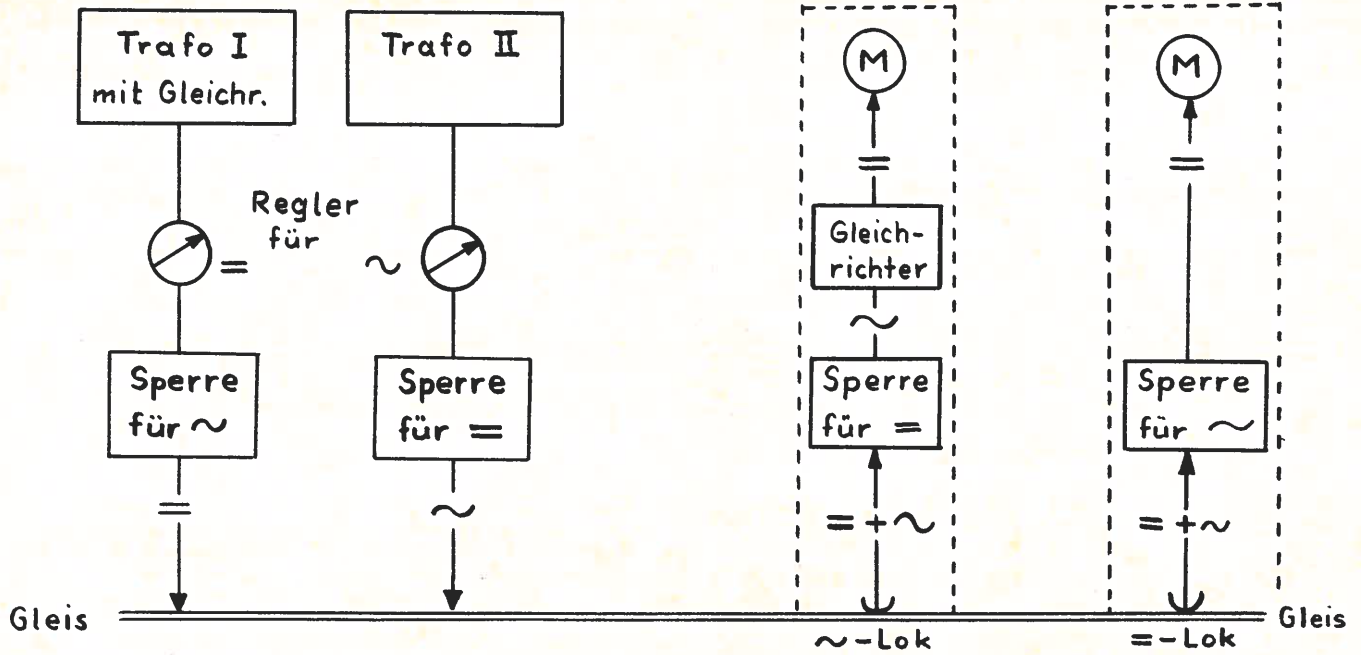


Abb. 1: Prinzipdarstellung der Funktionsweise.

spannung wird im Regler mit einem Tastkontakt kurzzeitig eingeschaltet und läßt das Relais ansprechen und umschalten. Der Wechselstrom muß eine Sperrung für Gleichstrom durchfließen und gelangt ebenfalls in das Gleis.

Im Gleis fließen nun Gleich- und Wechselstrom als Mischstrom, dessen Zusammensetzung sich laufend entsprechend den Anforderungen des Fahrbetriebs ändert. Beide Lokomotiven erhalten zunächst gemeinsam diesen Mischstrom. In der Gleichstromlok verhindert die eingebaute Wechselstromsperrung ein Weiterfließen des Wechselstromes, so daß nur Gleichstrom in den Lokomotor gelangt. Die Lok reagiert also nur auf den Gleichstromregler.

Die Wechselstromlok enthält eine Gleichstromsperrung, sie erhält also nur Wechselstrom und reagiert damit nur auf den Wechselstromregler. Da die Lok jedoch ebenfalls einen Gleichstrommotor besitzt, muß dieser Wechselstrom in der Lok erst gleichgerichtet werden. Auch zwischen Gleis und Reglern sind die Sperrungen notwendig, damit nicht unerwünschte Nebenströme von erheblicher Höhe durch die jeweils andere Stromversorgungseinheit fließen und damit Trafos und Regler zusätzlich belasten und einen störungsfreien Betrieb erschweren.

Abb. 2: Das Stromversorgungsgerät

In der Schaltung sind deutlich die beiden Netztrafos I und II zu erkennen.

Trafo I erzeugt mindestens eine Sekundärspannung von 20 V, der entnehmbare Strom beträgt mindestens 1,5 A. Diese Werte stellen die unteren Grenzen dar, mit denen die Gleichstromlok noch einwandfreie Zugleistung liefert, da in den verschiedenen Wechselstromsperrungen (Drosselspulen) auch Gleichspannungsverluste nicht gänzlich vermeidbar sind. Diese Verluste können über die höhere Trafospannung ausgeglichen werden. Am günstigsten ist eine Sekundärspannung von 25 V. Der Gleichrichter sollte entsprechend bemessen sein.

Für Trafo II gilt ebenfalls das für Trafo I Gesagte. Er muß aber zusätzlich die Schaltspannung von mindestens 10 V 0,5 A liefern. Die maximale Fahrspannung für die Wechselstromloks würde je nach verwendetem Trafo 20 bis 25 V betragen, die Schaltspannung zum Fahrtrichtungswechsel entsprechend 30 bis 35 Volt. Die Differenz Fahrspannung-Schaltspannung sollte nicht geringer als 10 V sein, sonst arbeitet das Umschaltrelais nicht mehr einwandfrei.

Die Drosselspule bildet die Wechselstromsperrung, sie hat die Eigenschaft, einem Wechselstrom einen hohen Widerstand zu bieten, Gleichstrom dagegen mit geringen Verlusten durchzulassen. Der Kondensator C3 unterstützt die Wirkung der Drossel, wenn er einen bestimmten Wert hat. Liegt sein Wert höher oder niedriger, wird die Unterstützung geringer. Der genaue Wert von C3 richtet sich nach der Größe der verwendeten Drossel und muß durch Versuch ermittelt werden. Sollten entsprechende Meßeinrichtungen und Kenntnisse der Zusammenhänge nicht vorhanden sein, ist der Kondensator C3 wegzulassen und dafür eine größere Drossel (größerer Kern und höhere Windungszahl als unten angegeben) zu verwenden.

Die Kombination aus den Kondensatoren C1, C2 und den Gleichrichtern D1, D2 bildet die Gleichstromsperrung. Normalerweise wäre hier ein Kondensator vorgesehen. Da dieser aber eine sehr große Kapazität besitzen und als Elektrolytkondensator bipolar sein muß, im Handel in dieser Ausführung jedoch nicht erhältlich ist, wird hier auf die in Abb. 7 aufgezeigte Ersatzmöglichkeit zurückgegriffen. Der Verfasser verwendete im Stromversorgungsteil folgende Bauelemente:

- Netztrafos I: primär 220 V, sek. 25 V/2 A
- Netztrafos II: primär 220 V, sek. 25 V/2 A 10 V/1 A
- Gleichrichter: B 40 c 2200 (Silizium-Brückengleichr.)

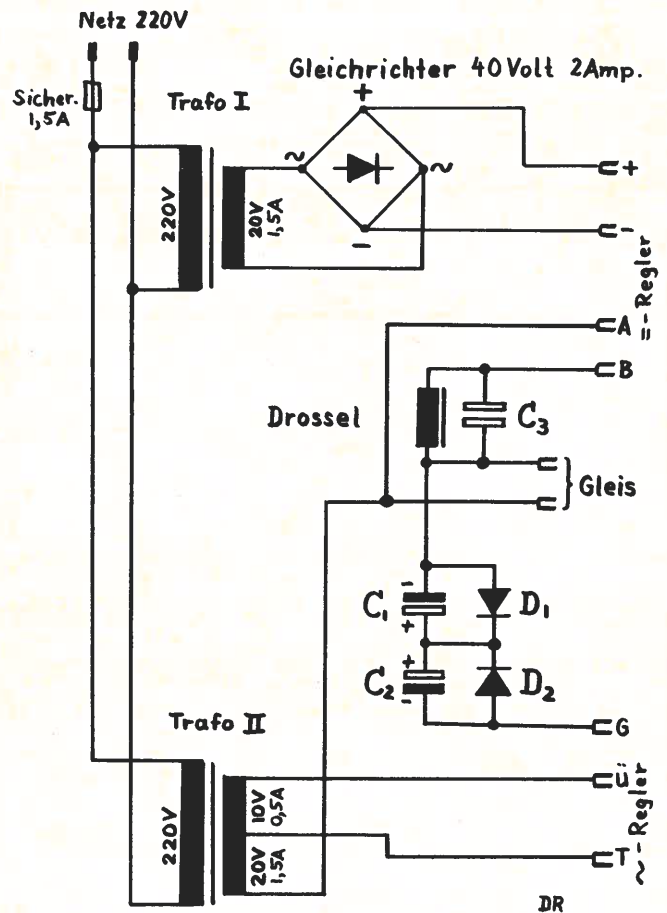
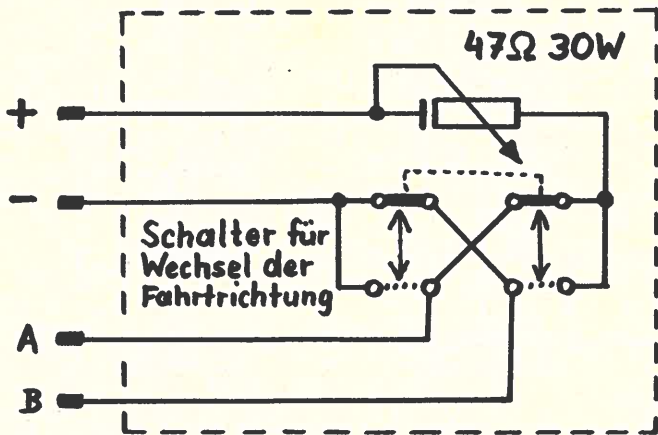


Abb. 2: Schaltung des Stromversorgungsgerätes

Drosselspule: Kern „EI 78“, selbst bewickelt mit ca. 500 Windungen Kupferlackdraht (CuL) 0,6 mm \varnothing bei Weglassen von C3 Kern „EI 84“ mit 0,6 mm – CuL voll bewickelt! in beiden Fällen Luftspalt zwischen „E“ und „I“ ca. 0,5 mm breit durch Kartonzwischenlage (siehe dazu Abb. 9).
 C3: Elektrolytkondensator bipolar 100 Mikروفarad/63 V
 C1 und C2: Elektrolytkondensatoren 2000 Mikروفarad/63 V
 D1 und D2: Siliziumgleichrichter BY 104 o. ä.

Regler für Gleichstromlok



Regler für Wechselstromlok

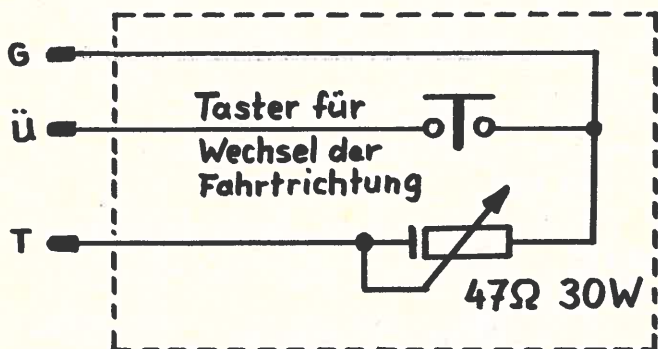
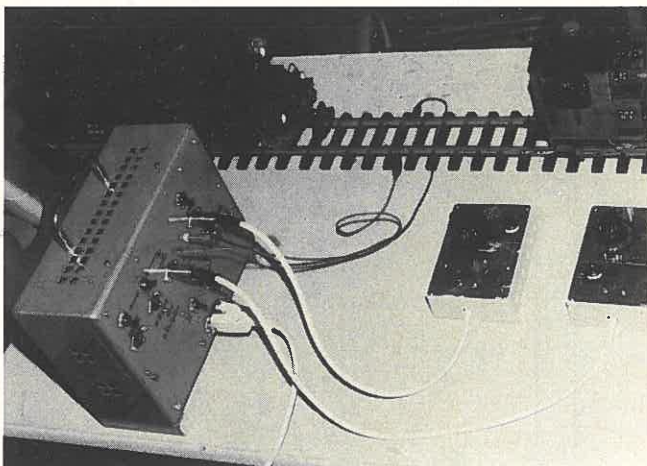


Abb. 3: Aufbau der Fahrregler



Die komplette Anlage zum unabhängigen Zweizugbetrieb auf einem Gleis: Links vorn das Stromversorgungsgerät des Verfassers, an dem zwei kleine Fahrregler für Gleich- und Wechselstrombetrieb angeschlossen sind, sowie das eine Verbindungskabel zum Gleis, auf dem sich die beiden Loks unabhängig voneinander „führen“ lassen.

Im Betrieb werden die beiden Regler über lange Zwischenkabel (vieradrig) an das Stromversorgungsgerät angeschlossen, um mit dem Regler in der Hand den fahrenden Zug begleiten zu können.

Abb. 3: Die Fahrregler

Gleich- und Wechselstromregler regulieren die Fahrgeschwindigkeit nach gleichem Prinzip. Mit dem Hochlast-Drehwiderstand 47 Ohm wird die Fahrspannung eingestellt.

Am linken Anschlag des drehbaren Abgriffs (in Reglerstellung „Halt“) ist der Widerstandsdraht an einer Stelle so zu unterbrechen, daß der Schleifer in dieser Stellung keinen Strom erhält. Die betreffende Lok ist dann stromlos. Ohne diese Unterbrechung wäre ein „Kriechen“ der Lok in Stellung „Halt“ nicht zu vermeiden.

Die Umschaltung der Fahrrichtung ist dagegen unterschiedlich: Der Gleichstromregler enthält einen zweipoligen Kipp-Umschalter, der die Polung der Gleichspannung vertauscht.

Der Wechselstromregler enthält einen Taster, der bei Betätigung die volle Schaltspannung in die Lok schickt und das Umschaltrelais ansprechen läßt. Als Taster hat sich ein einpoliger Kipptaster bewährt, der in Autozubehörgeschäften erhältlich ist. Anderenfalls erfüllt ein Druckknopftaster denselben Zweck.

Abb. 4: Ausrüstung der Wechselstromlok

Mit Absicht hat der Verfasser nicht die große, sondern die kleine Lokomotive für Wechselstrombetrieb umgebaut. Grund: Von einer kleinen Lok erwartet man nicht die Zugleistungen einer großen. Folglich kann die Dimensionierung der Bauelemente entsprechend ausfallen. Der Verfasser hat die Leistung der Wechselstromlok so dimensioniert, daß sie bei etwas erhöhtem Ballastgewicht im Kessel bei zu großer Zuglast mit den Rädern „durchdrehen“ kann. Eine höhere Leistung ist wenig sinnvoll, da sie nicht ausgenutzt werden kann.

Der Verfasser hat auch für die größeren Lokomotiven, insbesondere für die 2095 mit ihren 2 Motoren, eine Wechselstromausrüstung entwickelt, die mit demselben Stromversorgungsgerät und Regler die entsprechend höhere Zugleistung ermöglicht. Näheres findet sich am Schluß dieser Arbeit.

Der Verfasser hat die kleine Lok so ausgerüstet, daß sie entweder mit Gleichstrom oder mit Wechselstrom fahren kann. Die Wahl der Betriebsart erfolgt mit einem Miniaturumschalter. Der Hauptschalter dient zum „Stillegen“ der Lok im Betrieb.

In Stellung „Wechselstrom“ fährt die Lok nur mit Wechselstrom. Die Kondensatoren C1 und C2 stellen die bereits erwähnten Gleichstromsperrn dar, da sie nur Wechselstrom passieren lassen. Die

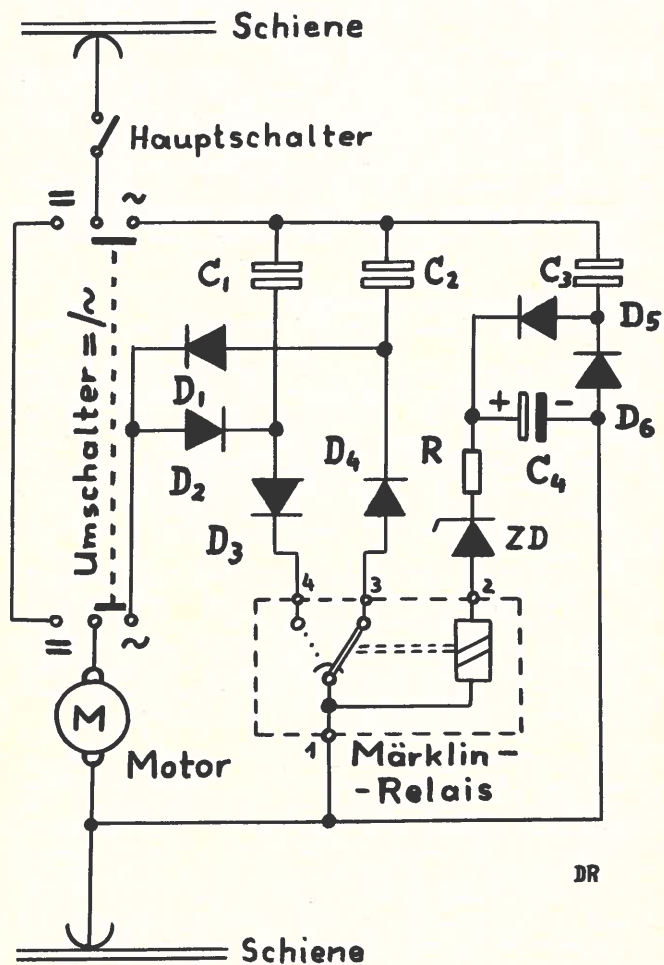
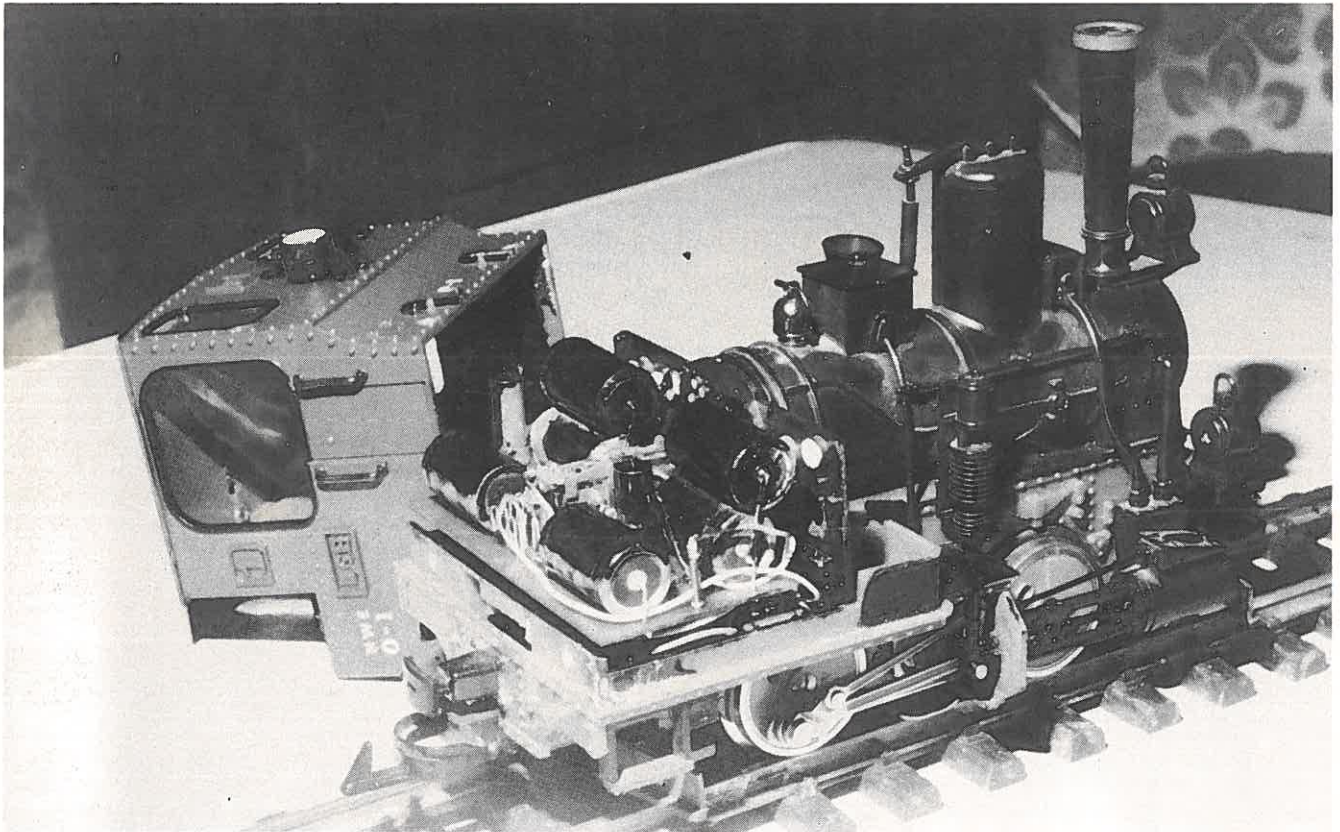


Abb. 4: Ausrüstung der Wechselstromlok



Die geöffnete »Wechselstromlok«, deren Führerhaus zum leichteren Öffnen etwas anders als beim Original-LGB-Modell am Lokrahmen befestigt wird. Da der Kessel das Ballastgewicht enthält, mußte die Elektronik im Führerhaus aufgebaut werden. Links und rechts auf der Platine elektronische Bauelemente, dazwischen das Märklin-Umschaltrelais.

Gleichrichterkombination aus D1 — D4 dient zum Herstellen des für den Motor notwendigen Gleichstroms aus dem Wechselstrom und zusammen mit dem Märklin-Relais der Fahrtrichtungsumschaltung. Alle restlichen Teile dienen der Betätigung des Relais durch die kurzzeitige Überspannung (Taster am Regler). C3 dient als Gleichstromsperrdiode, D5 und D6 erzeugen einen Gleichstrom, der von C4 geglättet wird. Durch diese Maßnahme zieht das Relais ohne Flattern und Schnarren an. Die Zenerdiode ZD ermöglicht, daß das Relais nur beim Tasten der Schaltspannung von Strom durchflossen wird und anzieht. Bei normalem Fahren auch unter Vollast bleibt es stromlos und belastet damit einerseits die Stromversorgung nicht unnötig — das Relais benötigt ca. 30 % des mittleren Fahrstromes — andererseits erwärmt es sich selbst nicht durch einen relativ hohen Dauerstrom.

Hier wird die Eigenschaft der Zenerdiode ausgenutzt, bis zur Durchbruchspannung Strom zu sperren, ihn dagegen bei Spannungen, die größer sind, fließen zu lassen. Die Höhe dieser Durchbruchspannung ist auf der Zenerdiode als Zahl aufgedruckt, z. B. ZX 18 heißt Durchbruchspannung 18 Volt. Der hier zu verwendende Wert für ZD und den Widerstand R müssen durch Versuch ermittelt werden. Da dies gleichzeitig eine Überprüfung des gesamten Systems ist, wird es zum Schluß beschrieben. Die betreffenden Teile sind daher erst zum Schluß einzubauen.

Ein Hinweis zum Einbau des Märklin-Relais sei hier gegeben (Abb. 8): Der Eisenkern des Anzugmagneten ist gleichzeitig Anschlußkontakt! Da eine Befestigung des Relais in der Lok schwierig ist, hat der Verfasser unten einen Blechwinkel angelötet, zuvor aber das Relais vorsichtig zerlegen müssen, da der Spulenkörper aus Kunststoff die Lötitze nicht überstanden hätte. Achtung! Vor Abziehen des Spulenkörpers vom Eisenkern den dünnen Draht der Spule vom Kern vorsichtig ablöten!

Folgende Bauelemente wurden außer dem Relais in der Schaltung verwendet:

C1 und C2: je 3 bipolare Elkos 100 Mikrofara/63 V parallel

C3: bipolarer Elko 33 M.F./63 V

D1 und D4: Siliziumgleichrichter BY 104 o. ä.

D5 und D6: Siliziumgleichrichter 1 N 4003 o. ä.

ZD = Wert ist zu ermitteln: 1 Watt (Verfasser: ZD 22)

R = Wert ist zu ermitteln: 4 Watt (Verfasser: nicht nötig, direkte Verbindung)

Relais: Märklin-Umschaltrelais für H0-Triebfahrzeuge, einfache Ausführung mit Schaltwippe.

Abb. 5: Ausrüstung der Gleichstromlok

Der Schaltung im Stromversorgungsgerät ähnlich ist die Wechselstromsperrdiode in der Gleichstromlokomotive. Hier hält die Drossel den Wechselstrom fern vom Motor, der Gleichstrom kann ungehindert in den Motor gelangen. Für den Kondensator C und die Drossel gilt auch hier bereits Gesagtes. C kann ggf. entfallen, die Drossel sollte

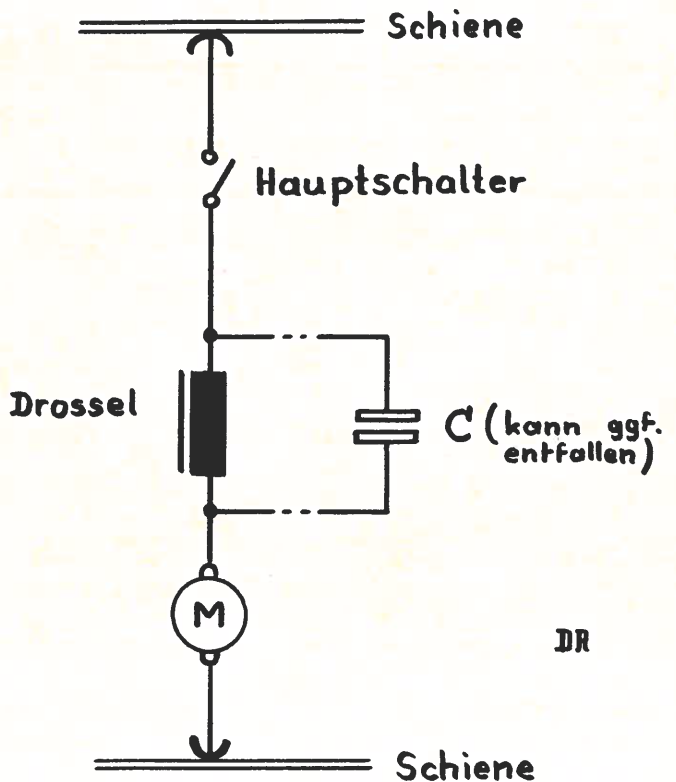
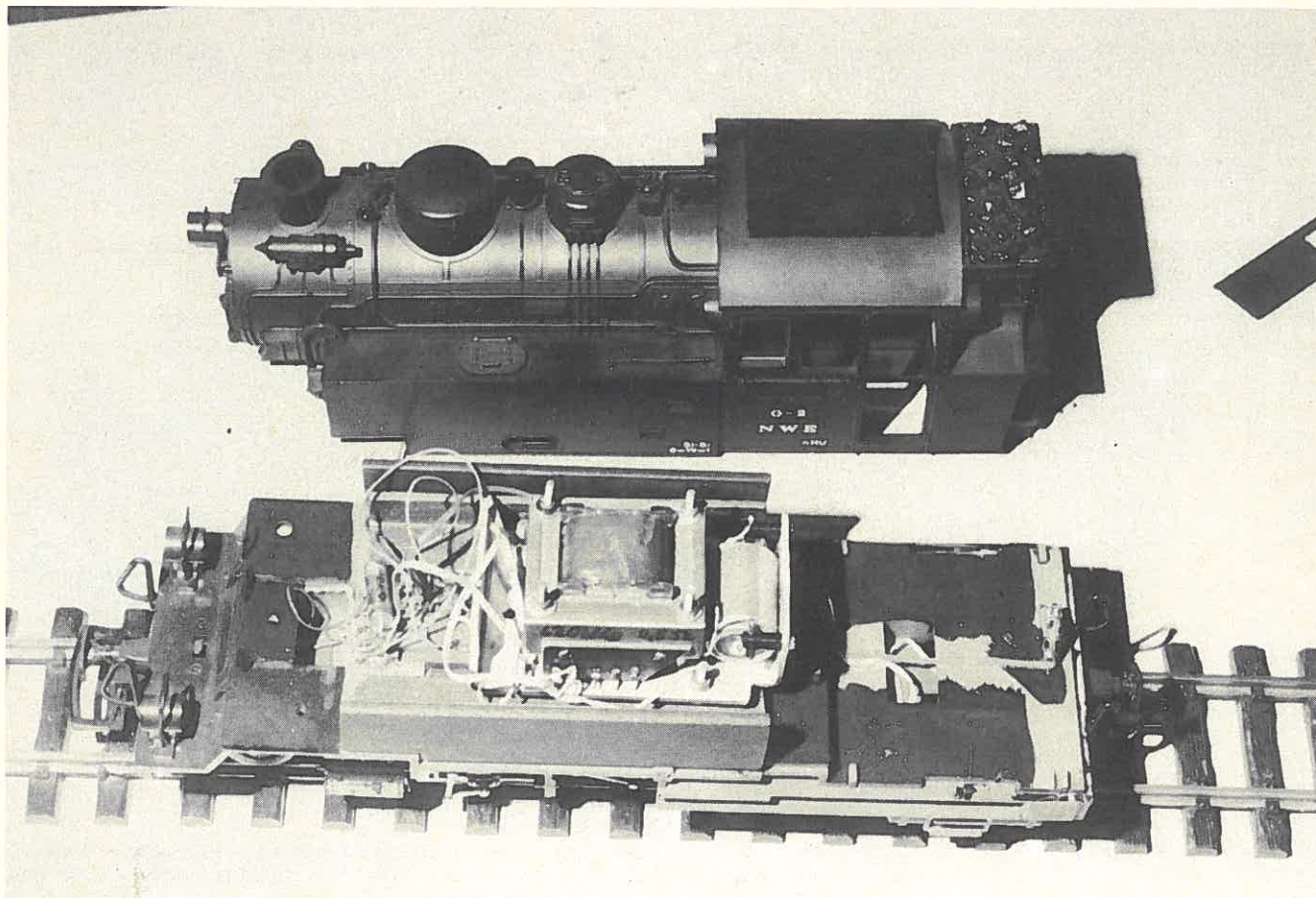


Abb. 5: Ausrüstung der Gleichstromlok



Die geöffnete »Gleichstromlok«. Zu erkennen sind die Drossel und rechts davon der Elektrolytkondensator. Beide bilden den Sperrkreis für den 50-Hz-Wechselstrom, lassen also nur Gleichstrom an den Lokmotor fließen.

dann größer ausfallen als unten angegeben.

Der Verfasser verwendete:

Drossel: Kern „EI 66“ selbst bewickelt mit 420 Windungen CuL 0,4 mm Ø, Luftspalt ca. 0,5 mm (Pappstreifen!)

Wenn C entfällt: Kern „EI 78“ mit CuL 0,5 mm Ø voll bewickeln! Luftspalt wie oben.

C: bipolarer Elko 25 M.F./63 V.

Abb. 6:

Hier soll ein Hilfe für den richtigen Anschluß der Gleichrichter und Zenerdioden gegeben werden, soweit der Verfasser anhand eigener Unterlagen in der Lage ist. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, daß einzelne Typen anders als angegeben anzuschließen sind, besonders Ersatztypen für nicht erhältliche (lt. Liste benötigte Halbleiter).

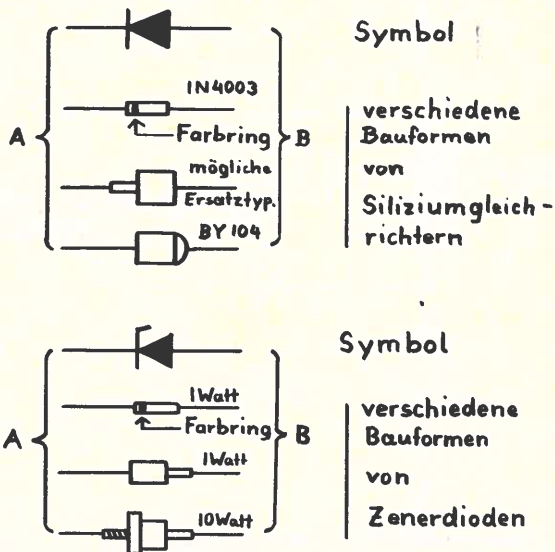


Abbildung 6

Abb. 7: Ersatz für Bipolar — Elektrolytkondensatoren

Da oft die Bipolar-Elkos im Fachhandel (auch in Electronicfach- und Versandgeschäften) nicht immer erhältlich sind (der Verfasser hat hier Glück gehabt, später waren sie im gleichen Geschäft nicht mehr erhältlich bzw. bestellbar!), soll Abb. 7 eine Ersatzmöglichkeit aufzeigen, in der die fast immer vorrätigen gepolten Elkos verwendet werden. Die Kapazität dieser Elkos muß dann etwa doppelt so groß sein wie die des vorgesehenen Bipolar-Elkos, um dieselben Resultate zu erzielen, die Spannungsfestigkeit muß übereinstimmen.

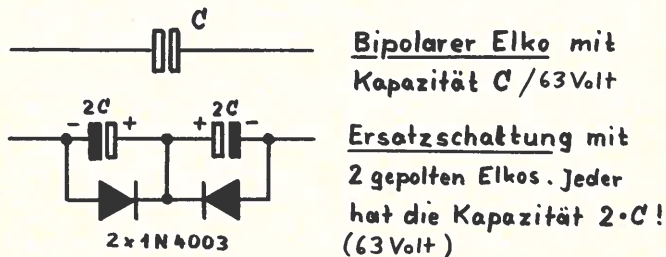


Abbildung 7

Das Ermitteln der Größen von ZD und R

Diese Maßnahme erfordert etwas Geduld, aber feste Werte anzugeben ist wenig sinnvoll, da die Toleranzen zum Teil erheblich sind, insbesondere durch die Abhängigkeit von den verwendeten Trafos und Drosselpulsen sowie dem Einbau der fraglichen Parallelkondensatoren C3/Stromversorgung und C/Gleichstromlok. Gleichzeitig findet dabei eine Überprüfung des gesamten Systems statt.

Die umgerüsteten Lokomotiven sind so aufzubocken, daß ihre Treibachsen sich frei drehen können. Schienenstromschleifer bzw. Nachläufer der Loks mit Stromabnahme mit Draht provisorisch parallel schalten und gemeinsam an die Anschlüsse „Gleis“ des Stromversorgungsgerätes anschließen. Die Regler sind gleichfalls anzuschließen. Nach Anschluß des Gerätes an das Lichtnetz — **Achtung! Die grüngelbe Schutzkontaktleitung ist mit dem Metallgehäuse des Gerätes leitend zu verbinden!** — müssen sich die Lokomotiven mit ihren Reglern unabhängig voneinander bedienen lassen. Die Gleichstromlok muß die Drehrichtung ihrer Achsen ändern nach Umschal-

ten des Fahrtrichtungsschalters. Das Relais und die Umschaltwirkung kann kurz getestet werden durch Ersetzen von ZD und R durch Draht. Das Relais muß ansprechen, wenn man den Taster am Regler betätigt und wenn eine höhere Fahrspannung eingestellt wird. Dabei darf das Relais aber nur kurz betätigt werden, weil sonst die Spule zerstört werden kann.

Sind diese Tests positiv ausgefallen, müssen ZD und R bestimmt werden. Die Drahtbrücke ist wieder zu entfernen und das Relais zunächst mit verschiedenen Zenerdioden (Belastbarkeit 1 Watt) zu testen, bis es

1. bei Gleichstromregler in Endstellung „Voll“, Wechselstromregler in Stellung „0“ oder „Halt“ beim Betätigen des Schalttasters am Regler sofort einwandfrei anzieht. Zögerndes Anziehen hat „Bocksprünge“ der Lok beim Schalten zur Folge,

2. bei Gleichstromregler in Stellung „Halt“ Wechselstromregler in Stellung „Voll“ nicht anzieht und auch nicht die Neigung zeigt, im nächsten Augenblick anzuziehen.

Sollte nur mit einer Zenerdiode bereits ein befriedigendes Ergebnis erzielt werden, kann auf R verzichtet werden. Sollte ein fast befriedigendes Ergebnis vorliegen, kann durch Nachbiegen an der Federlasche des Relais (s. Abb. 8) leicht korrigiert werden.

Anderenfalls muß eine etwas zu früh öffnende Zenerdiode verwendet werden und die Feinabstimmung mit einem Widerstand von 2.....68 Ohm erreicht werden. Gegebenenfalls ist auch hier mit der Biege lasche leicht zu korrigieren.

Die Zenerdioden bewegen sich zwischen ZL 12.....27.

Abb. 8: Ausrüstung einer Wechselstromlok für große Zugleistung

Nachdem in Abb. 4 das Schaltschema für den Umbau der kleinen „Stainz“-Dampflokomotive auf Wechselstrombetrieb dargestellt wurde, soll das in Abb. 8 dargestellte Schaltbild eine Möglichkeit zeigen für die Ausrüstung größerer, zugkräftigerer Lokomotiven, die höhere elektrische Leistungen umsetzen. Der Verfasser hat seine Diesellokomotive 2095 auf Wechselstrombetrieb umgerüstet. Da die zwei Motoren dieser Lok bei großer Zuglast die nahezu doppelte Stromstärke einer kleinen B-Lok benötigen, muß die Schaltung in der Lok entsprechend dimensioniert sein. Der Verfasser hat dies durch Verwendung einer Brückengleichrichtung des Wechselstroms erreicht, die im Gegensatz zur Einweggleichrichtung in der kleinen Lok die notwendige Stromstärke liefern kann. Das Stromversorgungsgerät mit Fahrregler kann unverändert auch für die große Lok verwendet werden, es ist bereits für die höhere Stromstärke vorgesehen.

Mit der in Abb. 8 dargestellten Schaltung hat die Lok 2095 dieselbe Leistung wie bei Gleichstrombetrieb, dafür ist der Aufwand an Bauteilen für den Umbau größer.

Wie bei der kleinen Dampflokomotive sind auch hier ein Hauptausschalter und ein Umschalter für Gleich- oder Wechselstrombetrieb vorhanden, letzterer muß zweipolig sein. Der Kondensator dient als Gleichstromsperre, die Gleichrichter D1 ...D4 stellen den Brückengleichrichter dar. Sie sind im Gleichrichterblock B40 C2200 enthalten. Neben dem Märklin-Umschaltrelais wären zur Änderung der Fahrtrichtung zwei weitere Schalter notwendig, die gleichzeitig mit dem Relaisumschalter arbeiten müßten.

Durch eine Trickschaltung und den Einsatz zweier Leistungs transistoren anstelle der zusätzlichen Schalter kann auch hier die Fahrtrichtungsumschaltung allein durch das Märklin-Relais erfolgen. Bei „Vorwärtsfahrt“ wird der Transistor T2 leitend, T1 gesperrt. Der gleichgerichtete Wechselstrom fließt vom Pluspol des Gleichrichters über den Relaisumschalter durch die Fahrmotoren und den Transistor T2 zum Minuspol des Gleichrichters.

Bei Rückwärtsfahrt wird der Relais-Umschalter betätigt. Dadurch wird T1 leitend, T2 dagegen gesperrt. Der Strom vom Pluspol des Gleichrichters fließt dadurch in umgekehrter Richtung durch die Fahrmotoren, was die gewünschte Änderung der Fahrtrichtung ergibt.

Die Umschaltung der Fahrtrichtung selbst erfolgt wie bei der kleinen B-Lok durch die kurzzeitige Überspannung vom Fahrregler her, die über die Bauelemente C2, D5, ZL, R3 und C3 das Relais nach bereits erklärtem Prinzip ansprechen läßt. Auch hier sind die Werte für die Zenerdiode ZL und den Widerstand R3 durch Probieren nach dem bereits beschriebenen Verfahren zu ermitteln.

Beim Umbau der Lok ist folgendes zu beachten:

1. Die Motoranschlüsse in den Getriebegehäusen sind von den Stromzuführungen zu isolieren. Stromabnehmer an Lokrädern und Schienenschleifern einerseits sowie die Motoren andererseits sind mit dünnen Kabeln im Lokgehäuse mit den Stellen lt. Schaltplan zu verbinden.

2. Die Transistoren T1 und T2 sind entweder einzeln auf Kühlkörpern zu montieren, die voneinander isoliert sind, oder gemeinsam auf einem größeren Kühlkörper entsprechend Abb. 9 zu montieren. Beim Anlöten der Transistoranschlüsse „E“ und „B“ ist ein zu langes Löt zu vermeiden, da sonst die Transistoren zerstört werden können, desgleichen sind Überbelastungen der Transistoren durch Kurzschlüsse und Verdrahtungsfehler auch nur kurzfristig zu vermeiden!

Aufstellung der verwendeten Bauelemente:

C1 = 5 bipolare Elkos 100 Mikروفarad/63 V parallel

C2 = bipolarer Elko 100 Mikروفarad/63 V

C3 = Elko 22 Mikروفarad/30 V

R1 und R2 = Widerstand 180 Ohm, 2 Watt

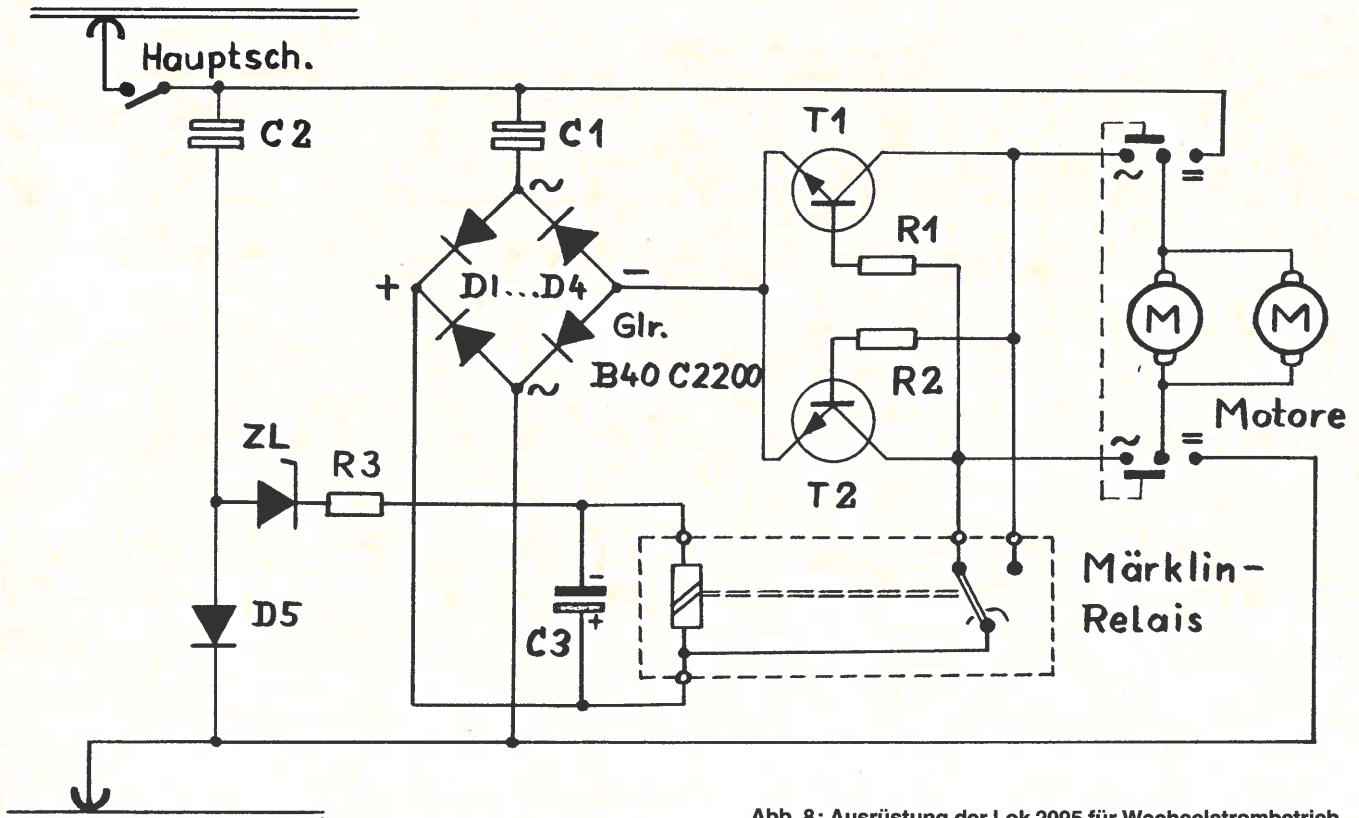
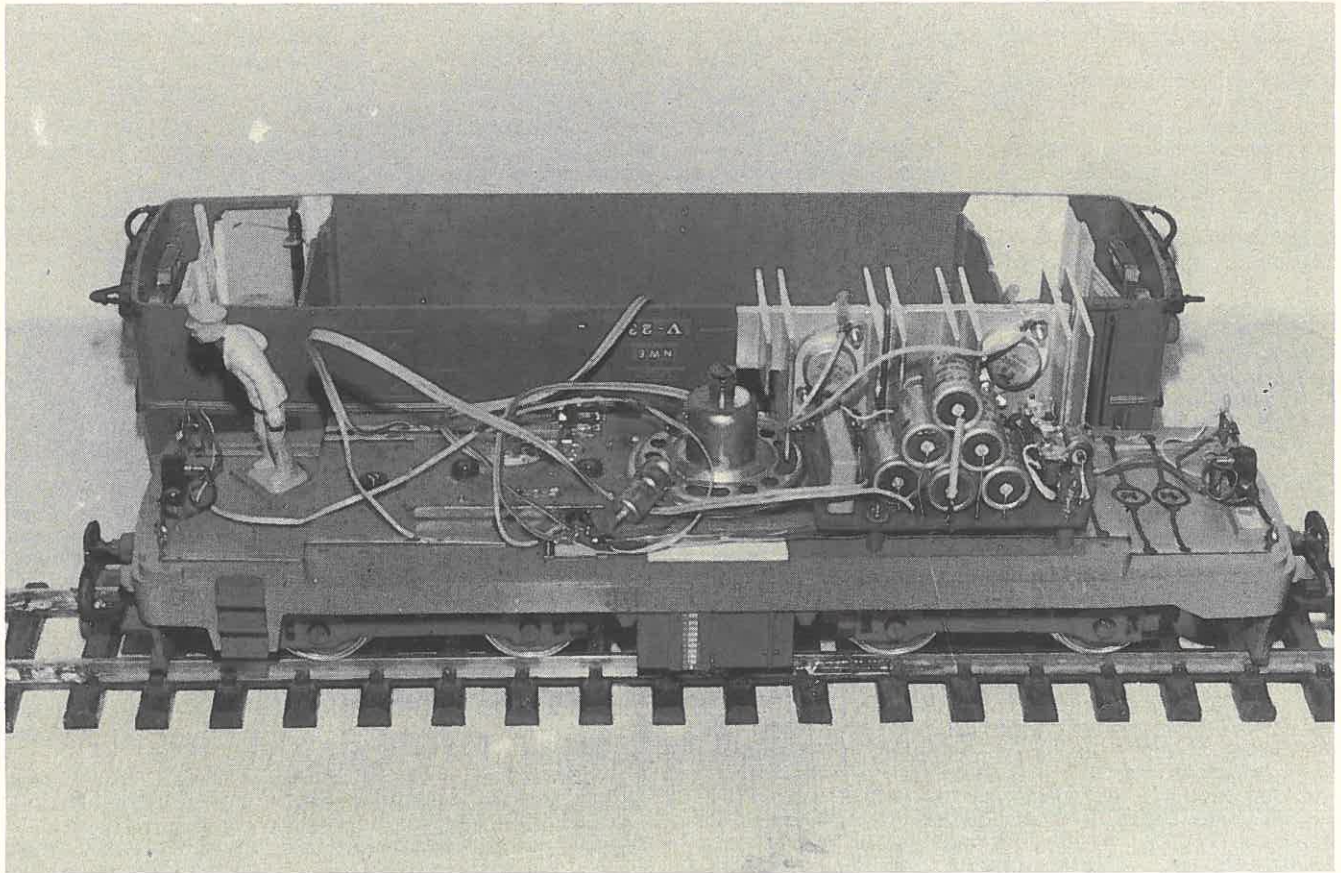
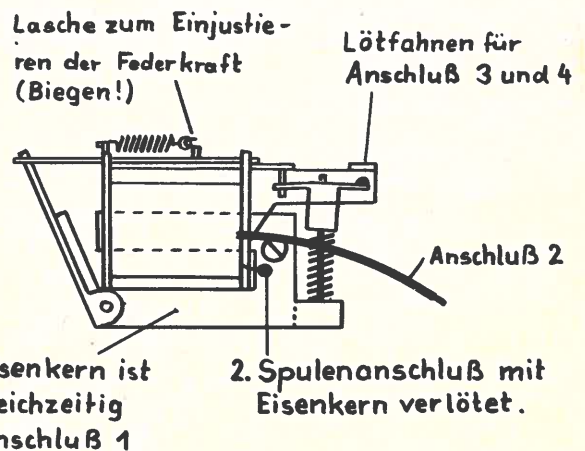
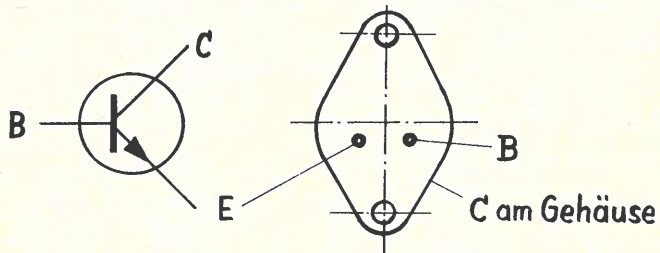


Abb. 8: Ausrüstung der Lok 2095 für Wechselstrombetrieb.

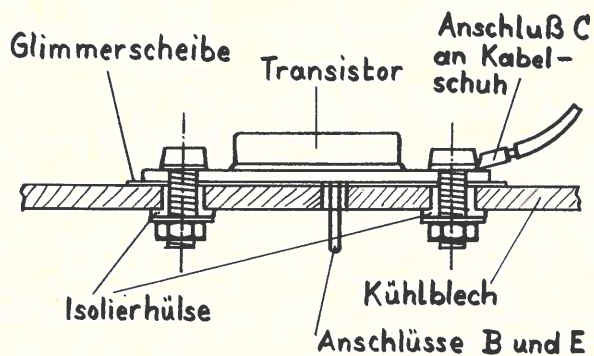


Die geöffnete Diesellok »2095« mit der Zusatzausrüstung für den Wechselstrombetrieb. Deutlich sind links der Gleichrichterblock, die sechs Elkos 100 M.F. bip. und rechts daneben das Märklin-Relais zu erkennen. Dahinter steht der Kühlkörper mit den beiden Leistungs-transistoren, die isoliert montiert sind. Der Lautsprecher hat für den Wechselstrombetrieb keine Bedeutung.

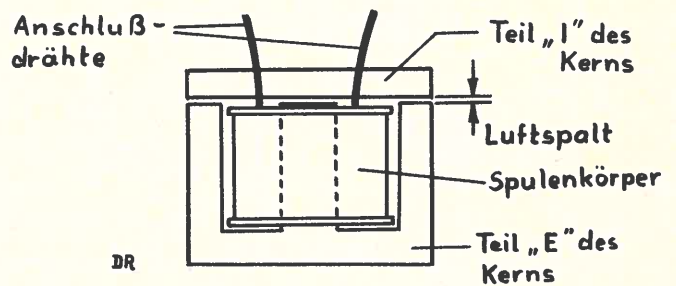
- R3 = Wert ist zu ermitteln 2 Watt (Verfasser: 150 Ohm, 2 W)
- ZL = Wert ist zu ermitteln 1 Watt (Verfasser: ZD 20)
- T1 und T2 = Silizium-Leistungstransistoren 2N 3055
- D1D4 = Silizium-Brückengleichrichter B 40 C 2200
- D5 = Silizium-Gleichrichter 1N 4003 o. ä.
- Relais: Märklin-Umschaltrelais für H0-Triebfahrzeuge einfache Ausführung mit Schaltwippe.



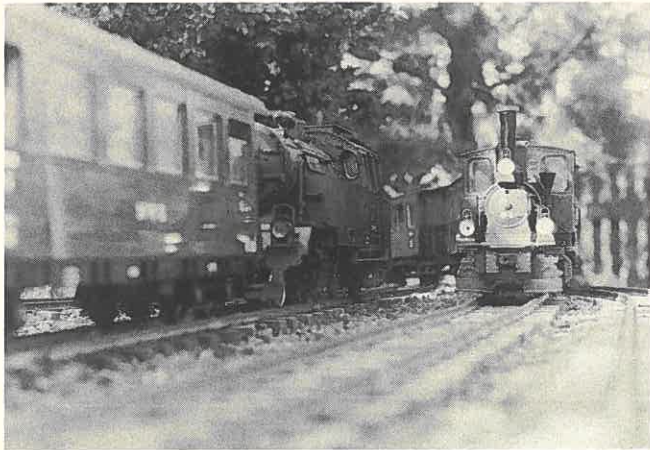
Das Märklin-Relais



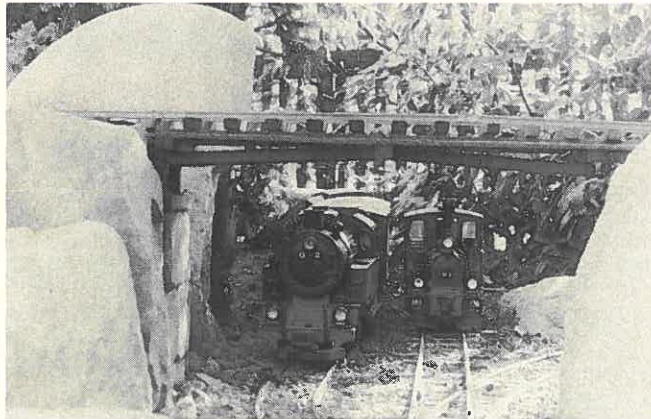
Transistoranschluß und isolierte Befestigung



Aufbau einer Drosselspule

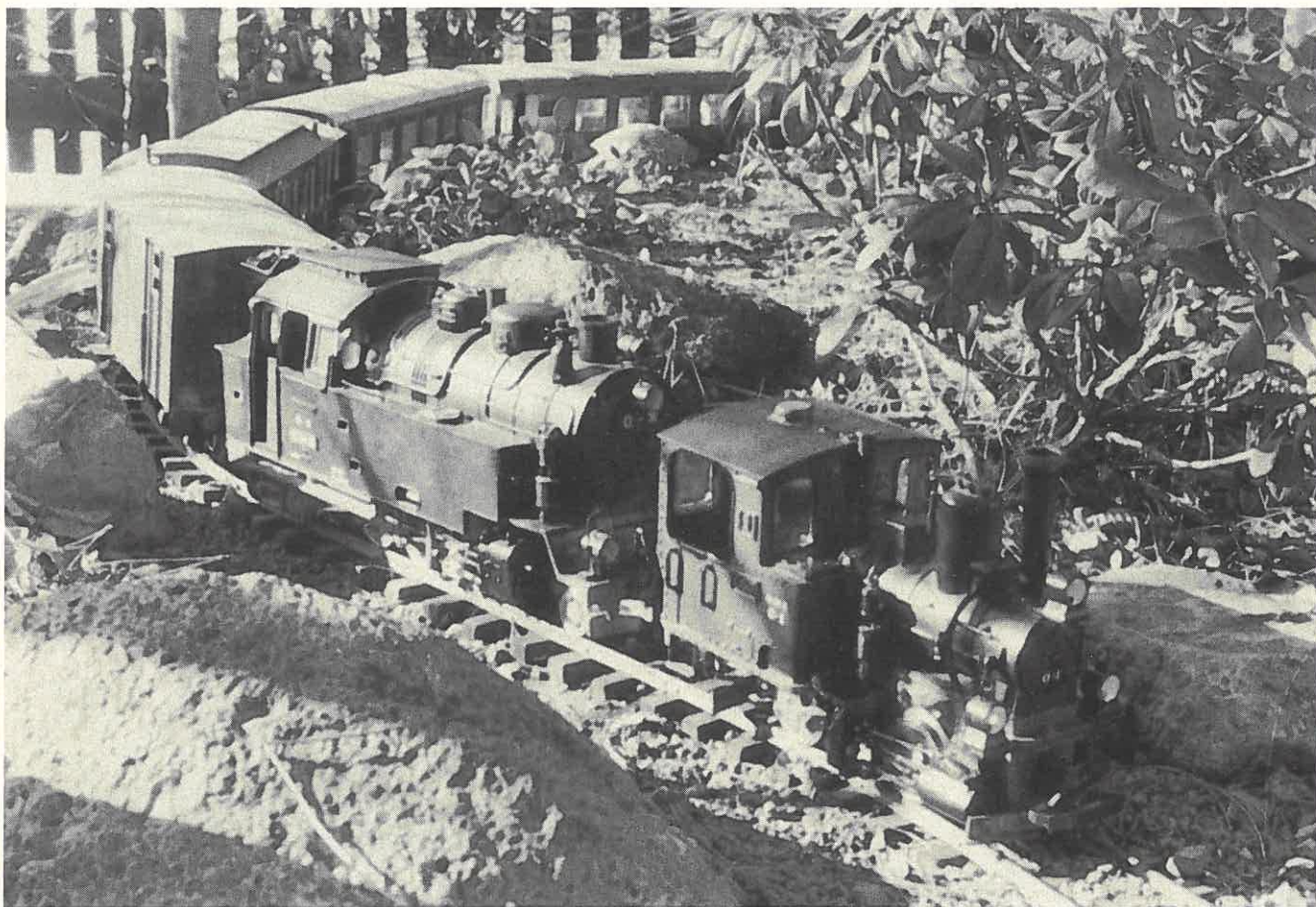


Zweizugbetrieb in der Praxis: Ein Personenzug, bespannt mit der „Wechselstromlok“ Nr. 0-1 läuft in den Kreuzungsbahnhof ein. Einige Augenblicke später wird der wartende Personenzug, bespannt mit der „Gleichstromlok“ Nr. 0-2, den Bahnhof — ohne Umschalten von Streckenabschnitten — verlassen.



Vor Beginn einer Steigung ist ein Wartegleis für eine Vorspannlok angelegt.

Ein schwerer Personenzug, bespannt mit „Gleichstromlok“ Nr. 0-2, hat angehalten, da er für die Bergfahrt Vorspann erhalten soll. Zu dieser Aufgabe steht die „Wechselstromlok“ Nr. 0-1 auf dem Wartegleis bereit. Sie wird sich gleich vor den Zug setzen.



Beide Lokomotiven ziehen mit vereinten Kräften (aber getrennten Reglern!) den Zug die steile kurvenreiche Strecke zum Bahnhof hinauf. Diese und weitere interessante Betriebsarten sind mit dem beschriebenen Zweizugsystem möglich geworden!

**Verlag
Wolfgang
Zeunert**

Steinweg 43, 3170 Gifhorn

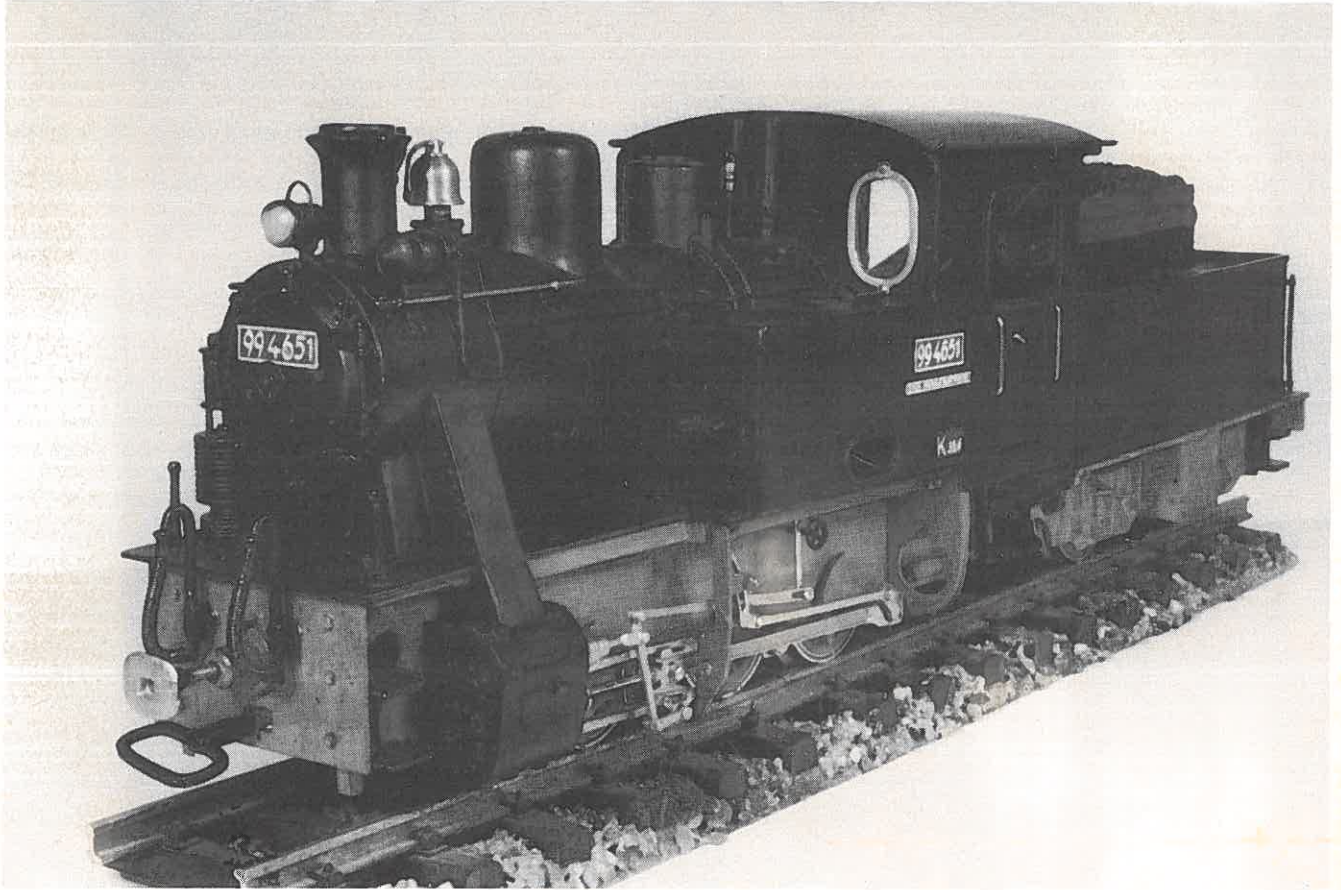


Bahnhöfe nordwestdeutscher Kleinbahnen

Von Gerd Wolff. 80 S. 109 Fotos, 24 Bahnhofspläne, 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.

Was unsere Leser bastelten ...

In diesem Heft beginnen wir damit, die Eigenbaumodelle unserer Leser etwas anders zu präsentieren, als das bisher der Fall war. In einer fortlaufenden Rubrik werden große Berichte über Lok, Wagen oder Zubehör neben kleinen Arbeiten zu finden sein, die oft nur aus einem Foto bestehen, es aber auch wert sind, veröffentlicht zu werden. Da der Um- und Neubau von Modellen neben dem Anlagenbau zur wichtigsten Beschäftigung der LGB-Freunde gehört, hoffen wir, auch in Zukunft eine große Anzahl von Bildern und Berichten über die Aktivitäten unserer Leser veröffentlichen zu können.



Heeresfeldbahnlok 99 4651 für die LGB. Das Modell weist viele Einzelheiten seines großen Vorbilds auf.

Fotos : Gerhard Kitzinger

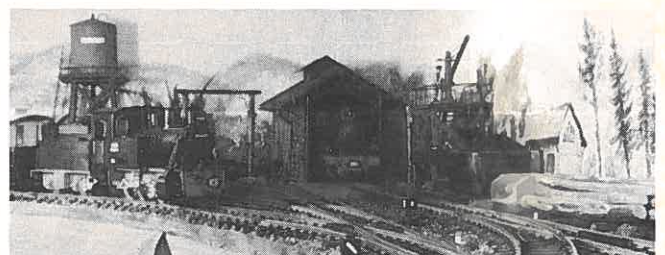
Heeresfeldbahnlok 99 4651 für die LGB

»Hin und wieder mal was Neues«, dachte ich mir, und meine Freunde vom MEC-Oberallgäu nickten beifällig, als ich immer wieder die Fotos von der Heeresfeldbahnlok 99 4653 mit Schlepptender betrachtete. Da es von den Dreikupplern eine ganze Menge (teils auch mit kleinen Veränderungen) gab, konnte ich mir auch einige »Seitensprünge« leisten.

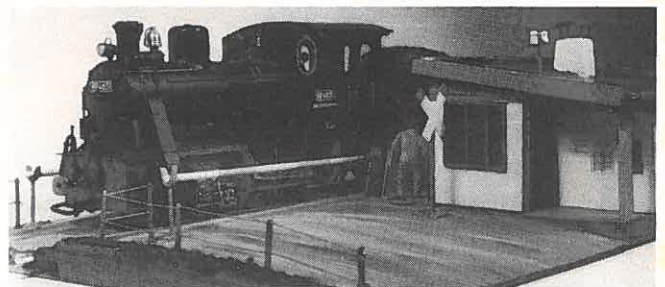
Beim Bau von Lok für die Spurgröße IIm (LGB) bin ich immer auf den Gesamteindruck bedacht. Es sollen keine Vitrinenmodelle werden, wo die Nietenzahl stimmt, sondern brauchbare und robuste Maschinen, die vorwiegend im Freilandbetrieb eingesetzt werden können. Die freizügige Auswahl der Lok unter Verwendung von LGB-Teilen beflügelt mich immer von neuem, selbst etwas entstehen zu lassen.

Bei meiner Heeresfeldbahnlok ging ich von dem Gedanken aus, den Original-LGB-Triebtender verwenden zu können. Außer echten Kohlen, Nummernschild und Kupplung waren kaum Veränderungen notwendig. Durch das LGB-Fahrwerk kam die Lok etwas höher heraus, was aber nur dem Kenner auffällt. Der Kessel mit Aufbauten und das Führerhaus sind aus Messingblech hergestellt worden. Die Zylinder und Frontkupplung sind ebenfalls LGB-Teile. Gerade bei dieser Lok finden eine ganze Menge Teile aus dem LGB-Programm Verwendung. Die Lackierung ist in den üblichen Farben Mattschwarz und unter der Gürtellinie (außer Zylinder) in Rot vorgenommen worden. Durch die beiden Antriebe (Lok und Tender) ist diese Maschine für steigungsreiche Freilandstrecken bestens geeignet. Die Dampf-Kleinbahnfreunde Mühlenstroth besitzen eine Originallok dieses Typs und haben kürzlich auch noch eine größere Schwester hinzugekauft.

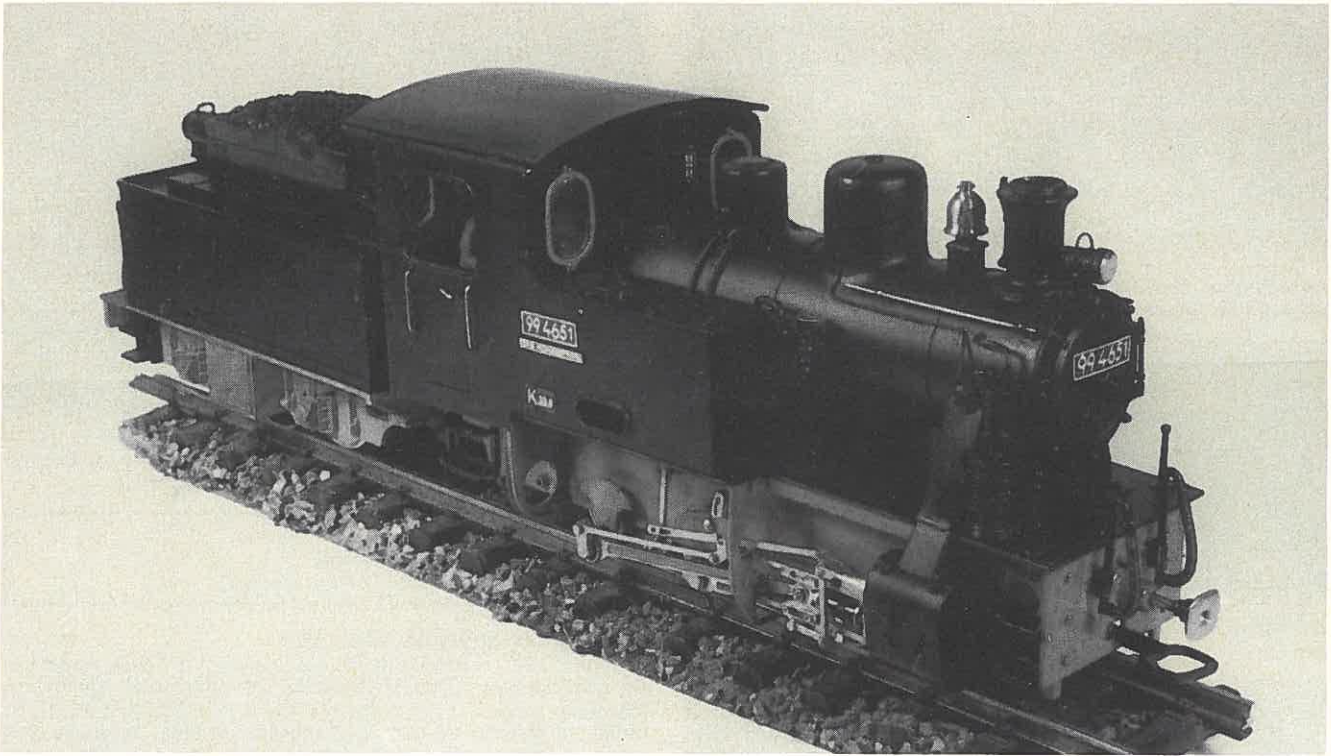
Eugen Landerer



Im Bahnbetriebswerk ist nun auch die Heeresfeldbahnlok 99 4651 stationiert.



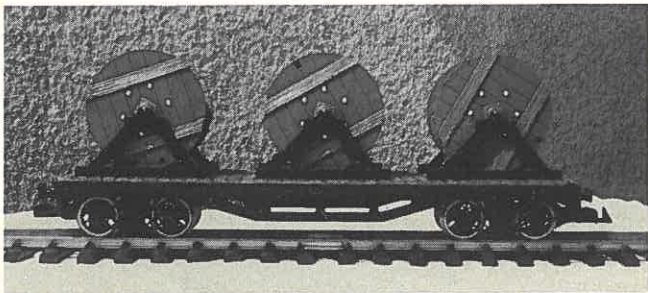
Die Heeresfeldbahnlok 99 4651 passiert eine Eigenbauschranke von Herrn Landerer.



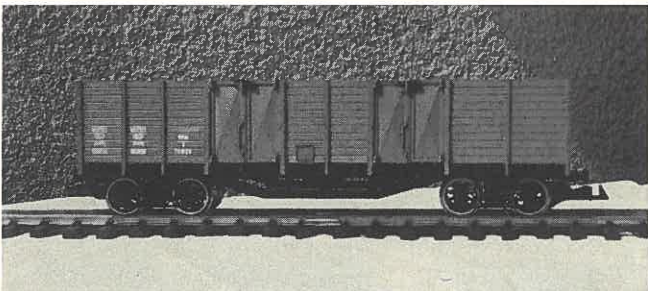
Die rechte Seite der Heeresfeldbahnlok 99 4651, die Herr Landerer großartig gelungen ist.

Vierachsige Güterwagen

Georg Pfahler hat eine Reihe von vierachsigen Güterwagen für seine LGB gebaut, die beachtliches Niveau besitzen. Es wurden für den Eigenbau LGB-Teile verwendet, u. a. für die Kesselwagen jeweils zwei Kessel von zweiachsigen Wagen.



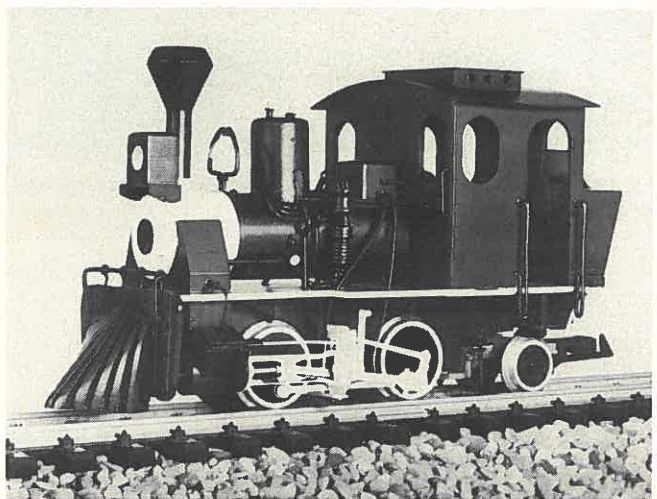
Vierachsiger Flachwagen mit drei Kabelrollen (erbaut von Georg Pfahler).



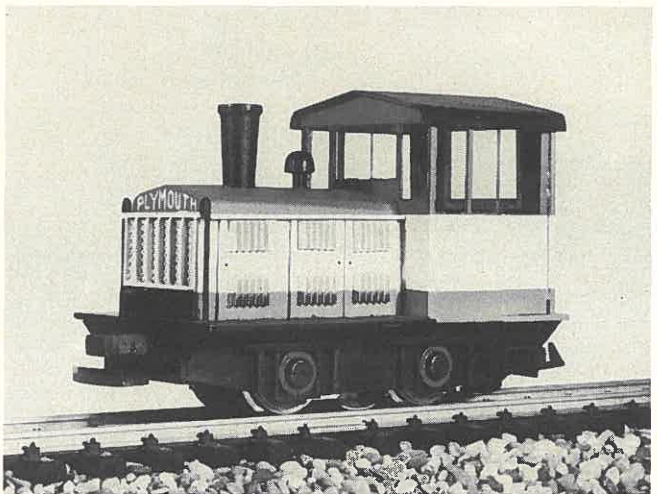
Vierachsiger offener Güterwagen ohne Bremserhaus (erbaut von Georg Pfahler).

Lokkleinserien für die LGB

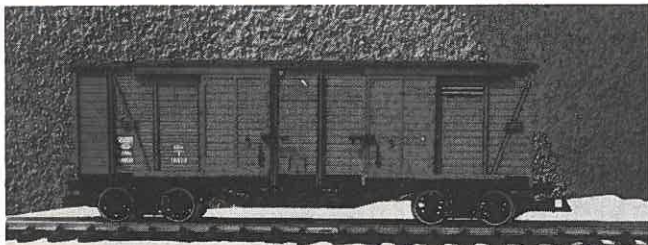
Karsten Werninghaus, Am Hacke 1, 8193 Münsing/Obb. (Tel. (08177) 649, stellt in Kleinserie für Liebhaber zwei Lokmodelle her. Die Aufbauten sind aus Metall. Es finden Original-LGB-Getriebe Verwendung. Die Modelle haben amerikanischen Einschlag, was man am Kuhfänger der Dampflok sieht. Die Diesellok ist nach einer Vorbildtype gebaut, die von der Lokfabrik Plymouth in großer Stückzahl hergestellt worden ist. Modelle hatten wir nicht in der Hand, so daß an dieser Stelle nichts über die Qualität der Fahrzeuge gesagt werden kann. Interessenten wenden sich bitte direkt an den o. a. Hersteller.



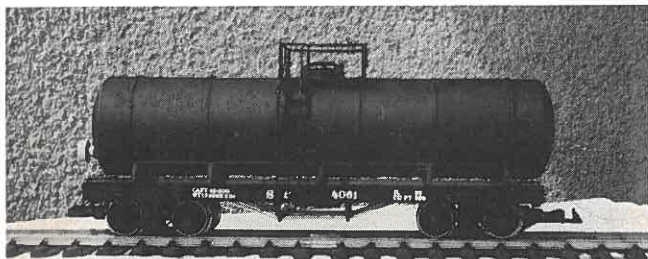
LGB-Kleinserien-Dampflok mit der Achsfolge B2 nach amerikanischem Vorbild von Karsten Werninghaus.



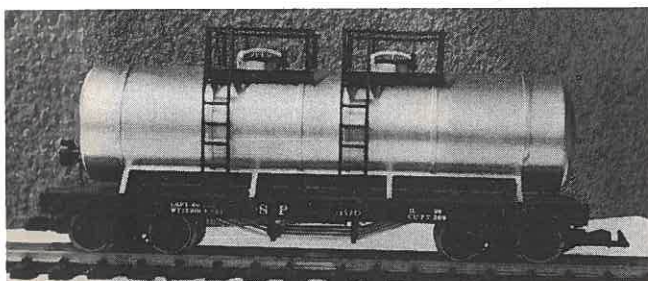
LGB-Kleinserien-Diesellok Fabrikat Plymouth von Karsten Werninghaus.



Vierachsiger geschlossener Güterwagen ohne Bremserhaus (erbaut von Georg Pfahler).



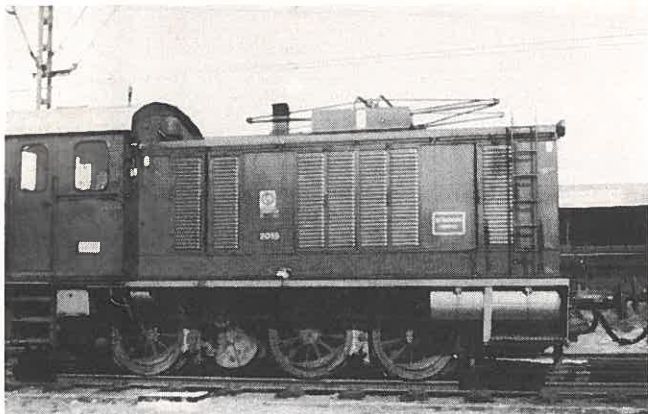
Vierachsiger Einkammerkesselwagen (erbaut von Georg Pfahler).



Vierachsiger Zweikammerkesselwagen (erbaut von Georg Pfahler).

Diesellok mit Stromabnehmer

E. J. Tropp wohnte in Oberursel und weiß etwas, was viele andere nicht wissen: Auf der U-Bahnstrecke Frankfurt-Oberursel (ehemals FLAG gleich Frankfurter Lokalbahn A.-G.) verkehrt eine ex-DB-236 (früher V 36), die für die Bedienung von Werksanschlüssen im Güterverkehr eingesetzt wird. Diese Lok trägt auf dem Motorvorbau einen Dachstromabnehmer, der jedoch nicht dem elektrischen Antrieb der Lok durch Entnahme von Strom aus der Fahrleitung dient, sondern notwendig ist, um Schaltkontakte auszulösen, die in der Fahrleitung vorhanden sind. Was die Stadtwerke Frankfurt am Main können, kann ich schon lange, meinte der Herr Tropp, und flugs wurde eine 2090 zum Rangieren auf elektrifizierten Strecken ähnlich hergerichtet. Es bestätigt sich die alte Weisheit: Wer mit offenen Augen große Eisenbahnen betrachtet, kommt oft mit geringem Bastelaufwand zu völlig neuen Fahrzeugen auf seiner Anlage!



Diesellok 2018 der Stadtwerke Frankfurt am Main (ex DB 236) mit Dachstromabnehmer zum Auslösen von Schaltkontakten an der U-Bahn-Fahrleitung, unter der die Lok im Güterzugdienst im Einsatz ist.

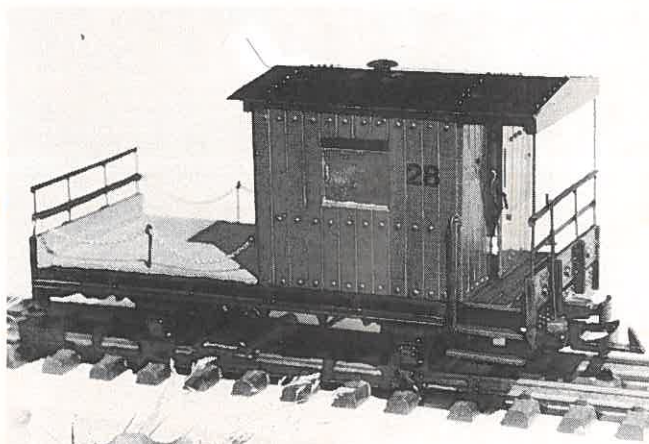


LGB 2090 von Herrn E. J. Tropp aus Oberursel, der die Lok entsprechend ihrem großen (wenn auch normalspurigen) Vorbild ebenfalls mit einem Stromabnehmer ausgerüstet hat.

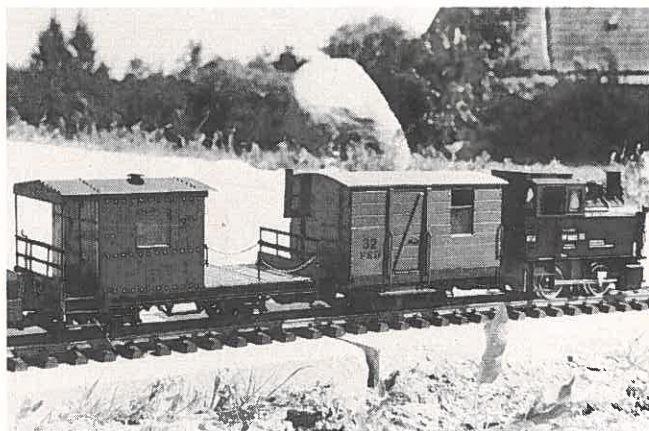
FS 80: Das vielseitige Fernsteuersystem
Bernd Lenz, Modellbahntechnik
Friedhofstraße 28, 6300 Gießen-Allendorf

Werkstattwagen für die LGB

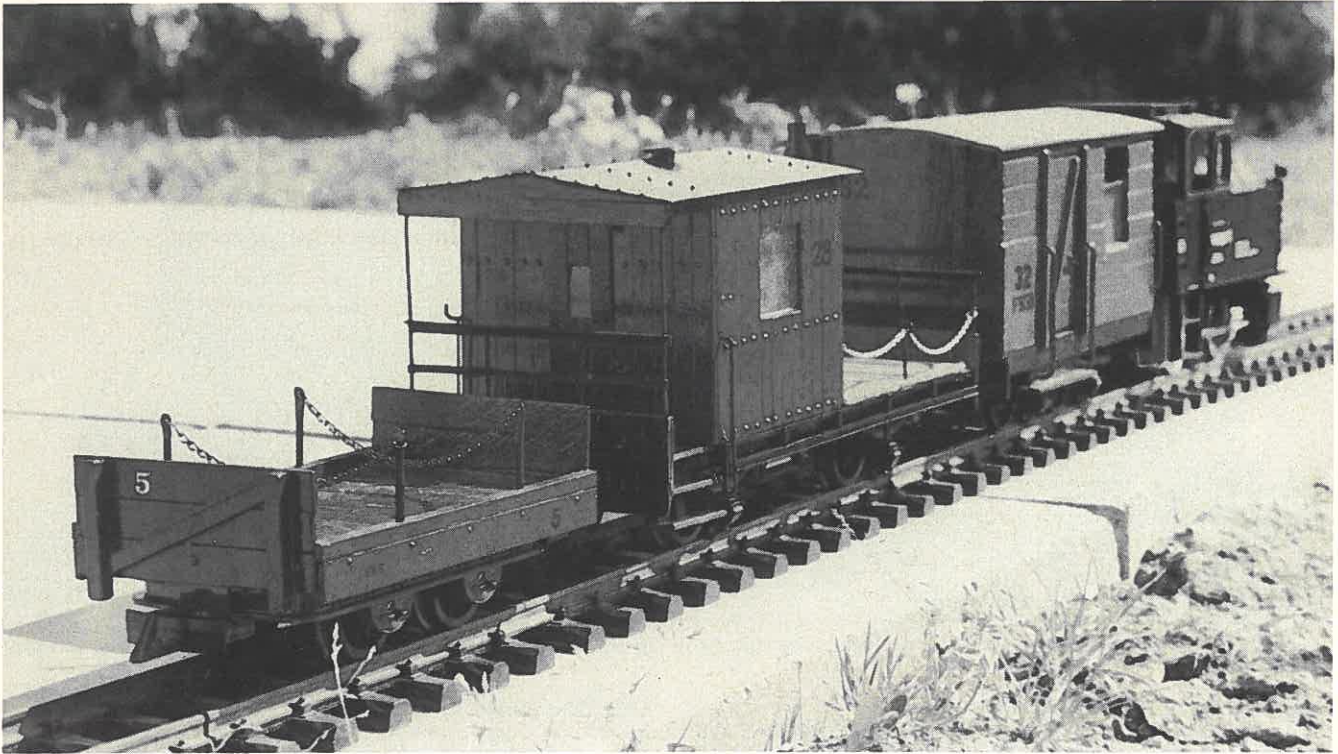
Dr. med. D.-G. Heinecke ist ein vielbeschäftigter Landarzt, der bei der LGB die notwendige Entspannung sucht und findet. Der Werkstattwagen einer slowakischen Waldbahn in LGB-DEPESCHE 33 (Seite 26) war das auslösende Moment für die Idee, die eigene LGB mit einem solchen Fahrzeug zu bereichern. Bei dieser Gelegenheit entstand gleich ein kompletter Hilfs- und Werkstattzug, der wirklich hervorragend gelungen ist.



Der Werkstattwagen von Dr. Heinecke ist in Holzbauweise auf einem geringfügig verändertem LGB-Fahrgestell ausgeführt. Das Dach besteht aus Kupferblech.



Küchenwagen und Werkstattwagen von Dr. Heinecke. Der Küchenwagen 32 besteht aus dem verkürzten Chassis des Plattformwagens 4002, bei dem die Achsen jetzt starr und die Kuppelungen beweglich sind.



Ein ganzer Werkstattzug als Eigenbau von Dr. Heinecke. Hinter der Lok läuft ein Küchenwagen, dann der Werkstattwagen und ein Schwellentransportwagen. Alle Aufbauten sind aus Holz und auf (zum Teil modifizierten) LGB-Fahrgestellen aufgebaut.

Die Allan-Trick-Steuerung

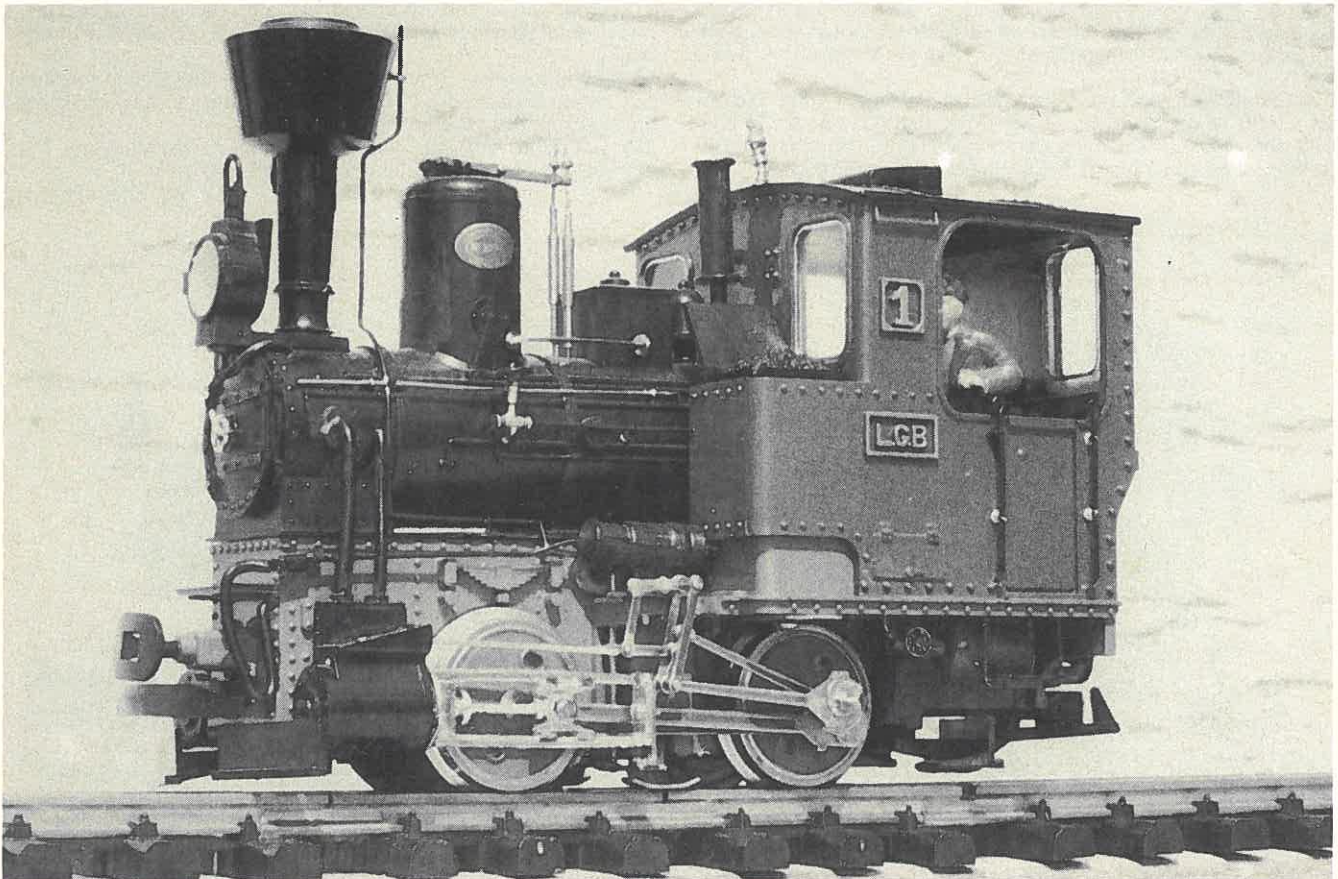
Mich faszinierte schon immer das bewegte Spiel der Kurbeln und Hebel der Steuerung an einer preuß. T3. Es müßte doch möglich sein, bei einer Lok im Maßstab 1:22,5 eine Allan-Trick-Steuerung anzubringen.

Ich wählte zu diesem Zwecke die LGB-Lok 2020 aus, zumal ja auch deren Vorbild diese Steuerung hat.

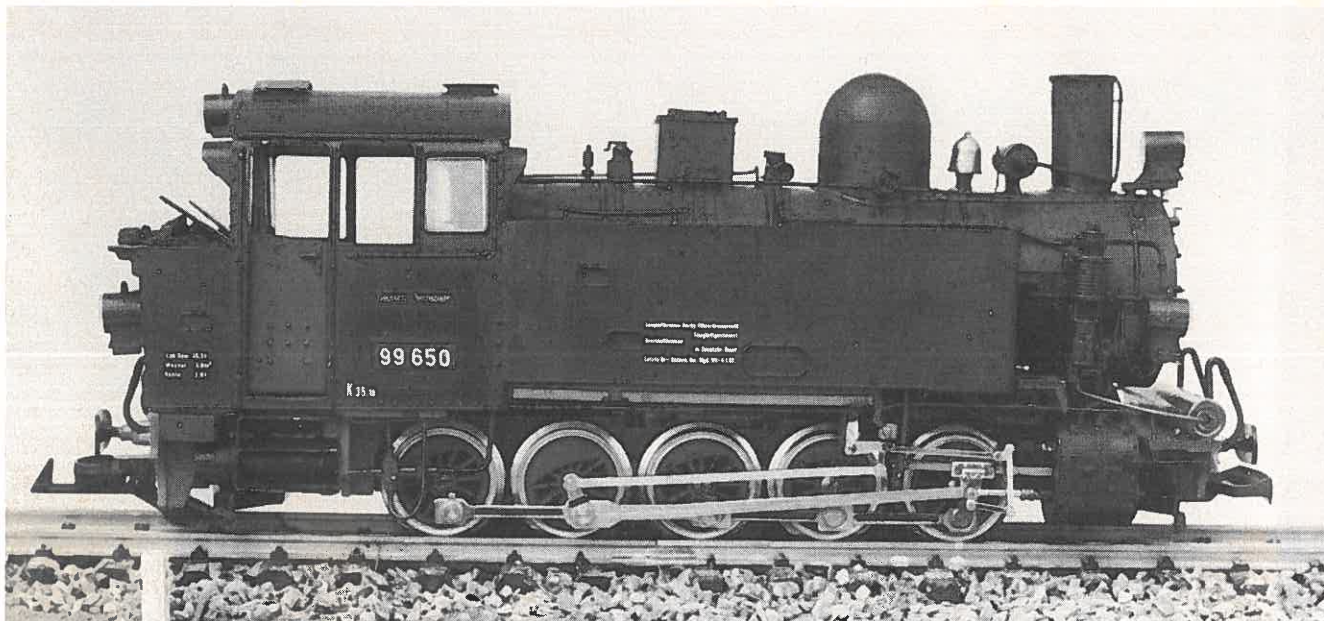
Für die Anfertigung der Teile verwendete ich alte Steuerungsteile der LGB-Lok und Ms-Profile und Neusilberblech, damit die Steuerung stahlähnlich aussieht.

Natürlich habe ich mir vorher eine Zeichnung angefertigt, wie für alle meine Lokumbauten. Für einen etwas geübten Modellbauer ist die Anfertigung nicht zu schwer.

Ing. Edwin Herkner



Ing. Edwin Herkner hat eine LGB 2020 mit einer vorbildgetreuen Allan-Trick-Steuerung ausgerüstet.



Heeresfeldbahnlok von Henschel, spätere sächsische Vlk, dann DR 99 650 als LGB-Modell in prachtvoller Ausführung von Ing. Edwin Herkner.

Der Bau eines Fünfkupplers

1918 baute Henschel für die Heeresfeldbahn den abgebildeten Fünfkuppler. Er wurde 1919 von der Sächs. Staatsbahn und später von der Reichsbahn übernommen. Anfang der dreißiger Jahre kamen die 99 650 und 99 651 zur RBD Stuttgart. Dort sah ich sie auf der Bottwartalbahn. Andere Lose kamen zur österr. Waldviertelbahn. Nachdem ich Drei- und Vierkuppler gebaut hatte, reizte mich der Versuch, es mit einem Fünfkuppler zu versuchen. Nach dem Gölsdorfschen Prinzip ist die erste, dritte und fünfte Achse seitenverschieblich. Nachdem ich die Konstruktionszeichnung erstellt hatte, sah ich, daß ich für diese Lok kein Lehmann-Fahrwerk verwenden konnte. Der Rahmen ist aus 2 mm starkem Messing angefertigt. Der Motor und die Vorgelegewelle sind in 5 mm starken Messingstücken, welche gleichzeitig als Distanzstücke dienen, gelagert. Angetrieben werden die 2. und 4. Achse. Die übrigen werden durch die Kuppelstange angetrieben. Die Pleuelstange greift wie beim Vorbild an der 4. Achse an.

Das Oberteil entstand aus zwei LGB-Oberteilen der 2080. Die Lok durchfährt anstandslos den 1500er Kreis und hat eine große Zugkraft. Sie wird auf meiner steigungsreichen Gartenbahn die Güterzüge fahren. Eine Geräuschelektronik wird noch eingebaut.

Ing. Edwin Herkner

Der Bau einer württ. Tssd.

Nachdem ich mich schon an zwei Lokmodellen versucht hatte, reizte mich der Bau einer Malletmaschine.

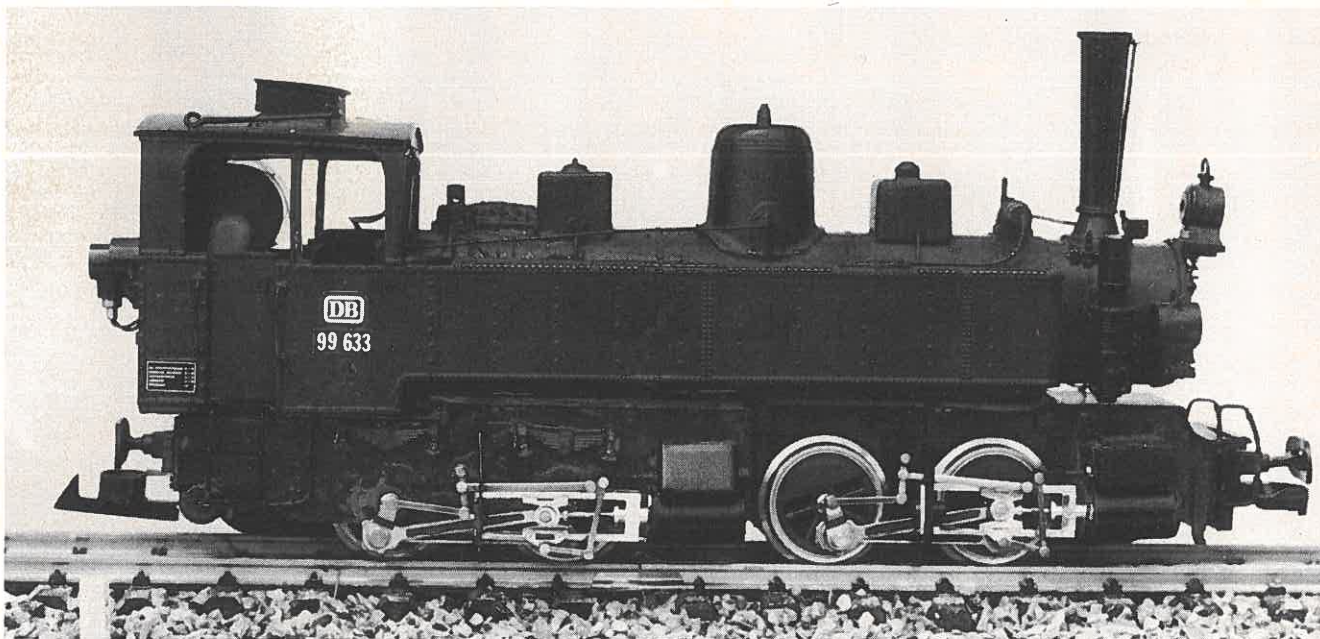
Ich hatte vor Jahren des öfteren die 99 633 in Biberach besucht und mich an dem Lauf der beiden Triebwerke erfreut. Diese Lok wird nun, so hoffen wir, nach ihrer Restaurierung auf der Strecke Möckmühl-Dörzbach als Museumslok eingesetzt werden. So lag es für mich nahe, diese Lok zu bauen.

Ich beschaffte mir zwei dreiachsige Fahrwerke von LGB. Die erste Achse wird jeweils nicht benutzt, nur die 2. und 3. Achse. Der Achsstand dieser beiden Achsen entspricht genau dem Vorbild. Beim vorderen Triebwerk verdeckt der Zylinder die 1. Achse. Das hintere Triebwerk wird verkehrt eingebaut, also die 3. Achse in Fahrtrichtung nach vorn. Die nun hinten liegende 1. Achse liegt unter dem Führerhaus.

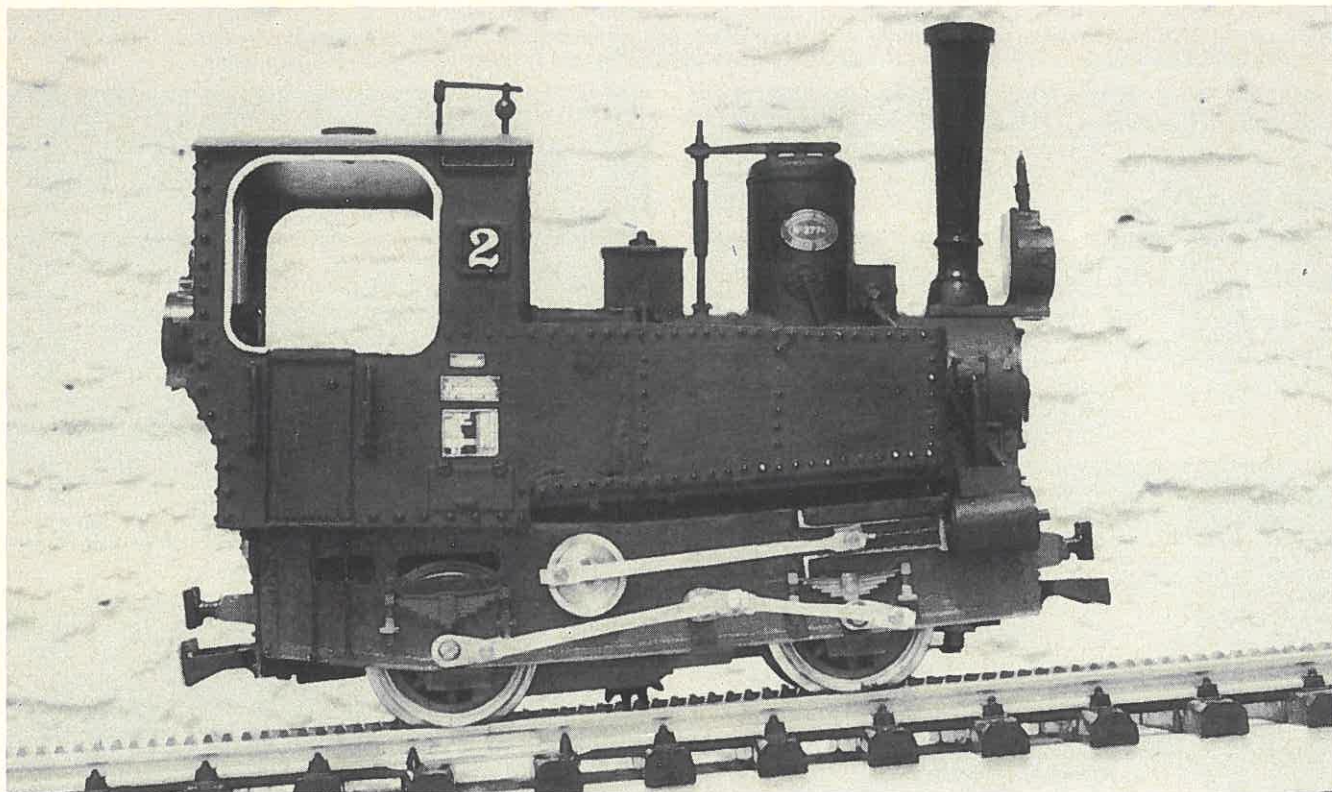
Beide Triebwerke sind im Oberteil aufgehängt. Das Oberteil entstand aus zwei Gehäusen der LGB 2072, die mehrmals zersägt und wieder zu einem neuen zusammengesetzt wurden.

Die Lok fährt sehr gut und ist zugkräftig (zwei Motoren). Eine Geräuschelektronik sorgt für die notwendige Akustik.

Ing. Edwin Herkner



Immer wieder reizen die württembergischen Mallets der Bauart Tssd die LGB-Freunde zum Nachbau. Auch Ing. Edwin Herkner hat ein präzis gearbeitetes Modell dieser Maschine angefertigt.



Zahnradlokomotive der meterspurigen Achenseebahn als Eigenbau für die LGB von Ing. Edwin Herkner.

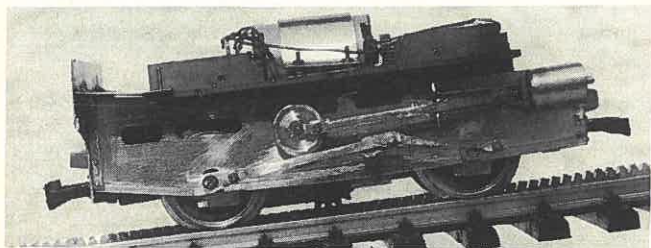
Zahnradlokomotive der Achenseebahn

In meinem Garten am Haus entsteht eine LGB-Gartenbahn. Infolge der Hanglage ist die Streckenführung einerseits romantisch, gebirgig, andererseits macht mit die Steigung große Schwierigkeiten. Trotz Serpentin, Hangbrücken und dergleichen kann ich die vorhandene Steigung auf einem gewissen Teilstück nur mit einer Zahnstange überwinden. So entschloß ich mich, eine passende Zahnradlok zu bauen und wählte als Vorbild die bekannte Achensee-Zahnradlok. Als Fahrwerk verwendete ich das der LGB-Lok 2080. Der Achsstand zwischen 1. und 3. Achse stimmt, die mittlere Achse wurde ausgebaut, dadurch wurde Platz für das Getriebe und das Triebzahnrad. Die Geschwindigkeit der Lok muß stark herabgesetzt werden, deshalb baute ich eine Gesamtuntersetzung 104:1 ein. Die Lokomotive arbeitet sowohl im Adhäsions- als auch im Zahnstangenbetrieb. Deshalb sind die Umfangsgeschwindigkeiten des Triebzahnrades und der Antriebsräder vollkommen gleich. Das Triebzahnrad und die Zahnstange haben den Modul m gleich 1,5. Die Anfertigung der über 6 Meter langen Zahnstange erfolgte auf einer Hobelmaschine. Das Oberteil stammt von der LGB-Lok 2010. Die Wasserkästen habe ich entsprechend verlängert. Eigentlich müßte auch der Sandkasten ent-

fernt werden und auch die obere Hälfte der rückwärtigen Führerhauswand. Aber mir gefällt die Lok so besser und ich kann im Führerhaus auch die Geräuschelektronik samt Lautsprecher besser verbergen. Der Lokumbau machte mir große Freude und ich hoffe, die Maschine bald auf der Strecke einsetzen zu können. Ing. Edwin Herkner

Deutsche Altstadt in Canada

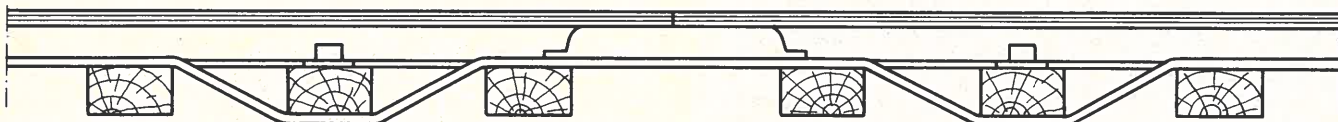
H. A. Egin lebt in Britisch Columbien (Canada) und hat für eine Modellbahnausstellung eine alte deutsche Stadt im LGB-Maßstab gebaut. Die vielen Details an den Gebäuden lassen einen erheblichen Zeitaufwand erahnen, der zum Bau dieser Stadt notwendig gewesen ist. Zur Zeit baut Herr Elgin eine typische kanadische Präriestadt.



Fahrwerk der Achensee-Zahnradlok von Ing. Edwin Herkner.



Ansicht der Hauptstraße der alten Stadt, die von H. A. Egin in Kanada erbaut worden ist.

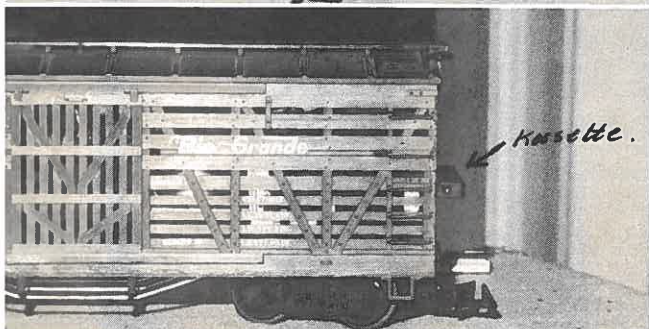
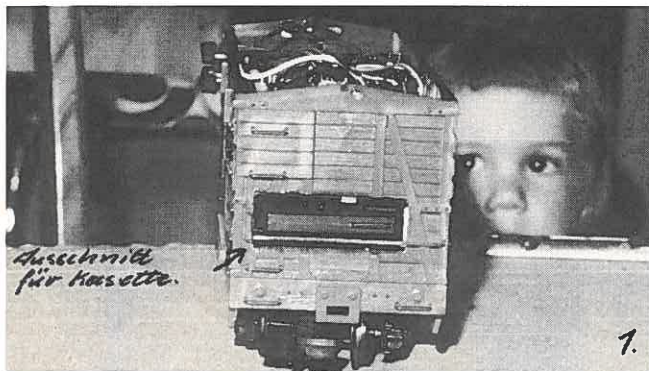


Uwe Heinrich (13 Jahre) hatte Ärger mit herumliegenden Kabeln an seiner LGB-Strecke. Er hatte eine gute Idee, um dem Kabelsalat ein Ende zu bereiten. Schaltkabel etc. werden neben der Schiene auf den Schwellen lang verlegt. An jedem Schienenstoß führt er das Kabel jeweils unter die zweite Schwelle vor dem Schienenverbinder und vor der ersten Schwelle wieder hoch. Hinter dem Schienenverbinder kommt das Kabel nach der ersten Schwelle unter die zweite Schwelle und über die dritte Schwelle wieder hoch. Das Kabel ist so gut »verspannt« und »fliegt« nicht mehr in der Gegend herum. Dem gleichen Zweck dienen übrigens die neuen Original-LGB-Kabelhalter 5071, die am Gleis festgeklippt werden und bis zu zwanzig Litzen aufnehmen können.

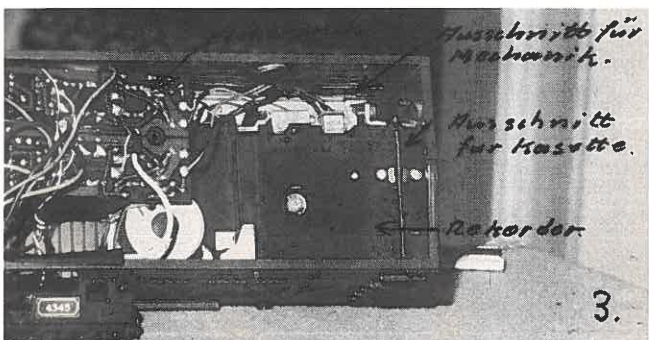
Zeichnung: Klaus-Joachim Schrader



Nach einiger Überlegung fiel Franz-Johann Stary auf, daß es in dem LGB-Programm noch eine Lücke gibt. Diese Lücke besteht darin, daß Garten-LGB-Freunde bei ihrer Gartenparty auch Musik benötigen. Somit beschloß er den Bau eines Partywagens. Dazu benötigte er 1. einen LGB-Viehwagen 4068, 2. einen Auto-Kassettenrekorder 12 Volt und 3. einen guten Auto-Lautsprecher.



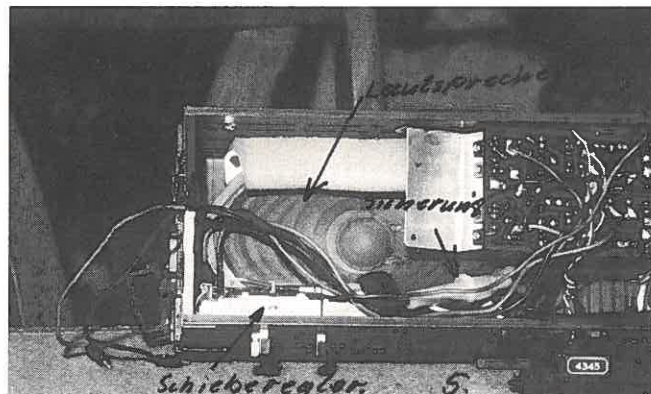
Zunächst demontierte er den Waggon. Unter Verwendung einer Laubsäge entfernte er an der Rückwand teilweise die Beplankung zum späteren Kassetteneinschub.



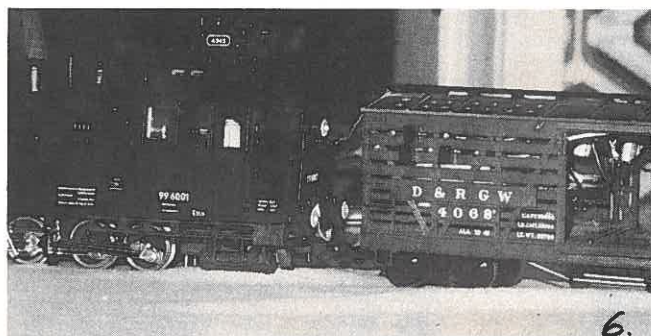
Dann paßte er den Rekorder in den Waggon ein. Leider mußte auch die Seitenbeplankung rechts etwas verändert werden, um die Funktionsfähigkeit der Mechanik des Rekorders zu gewährleisten. Jetzt konnte das Chassis des Rekorders am Boden des Waggons mit vier Schrauben befestigt werden. Die Elektronik wurde weich und gegen Stöße geschützt über dem Rekorder gelagert.



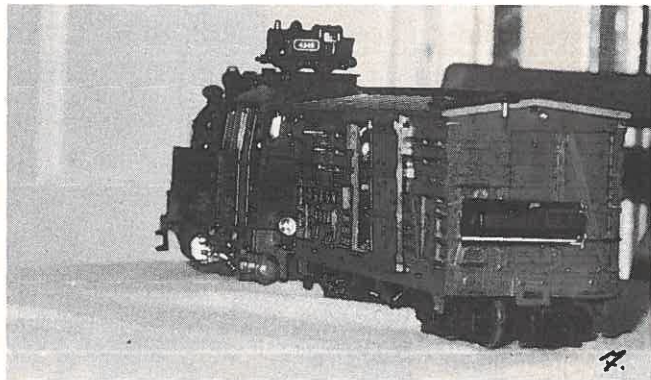
Die drei Schieberegler (Lautstärke, Bässe und Höhen) wurden zwischen den Brettern der Seitenbeplankung vorne links befestigt. Der Lautsprecher wurde im Vorderteil des Waggons in Schaumgummi gelagert.



Nun konnten die Kabel zur Stromversorgung installiert werden unter Verwendung einer Autoradio-Sicherung. Beide Kabel wurden so bemessen, daß sie entweder an jeder Lok oder am Gleisstrang anzuschließen sind.



Zum besseren Austritt der Musik wurden über dem Lautsprecher in das Dach mehrere Löcher im Durchmesser von 8 mm gebohrt.

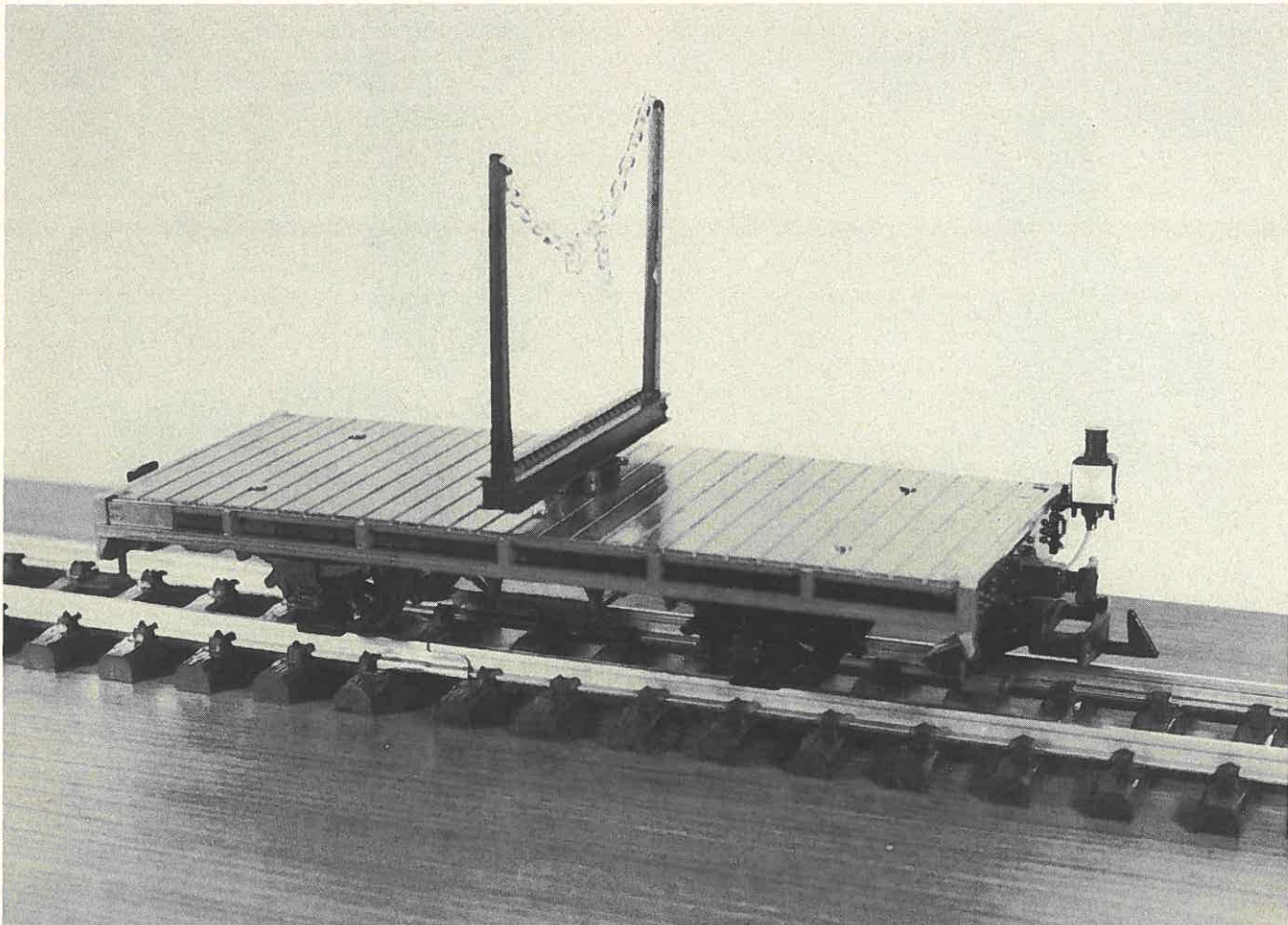


Hier sieht man den Party-Wagen, gezogen von der Dampflok 2080 S. Dabei ist es ratsam, die Geräuschelektronik der Lok abzustellen und den Trafo 5008 auf 14 Volt sowie den Fahrtregler 5012 auf gleicher Leistung zu belassen. Ein Zurücksetzen der Lok ist bei eingeschaltetem Rekorder tunlichst zu vermeiden, auch ein Vertauschen der Polarität des Wagens, da sich sonst das Band aus der Kasette zieht.

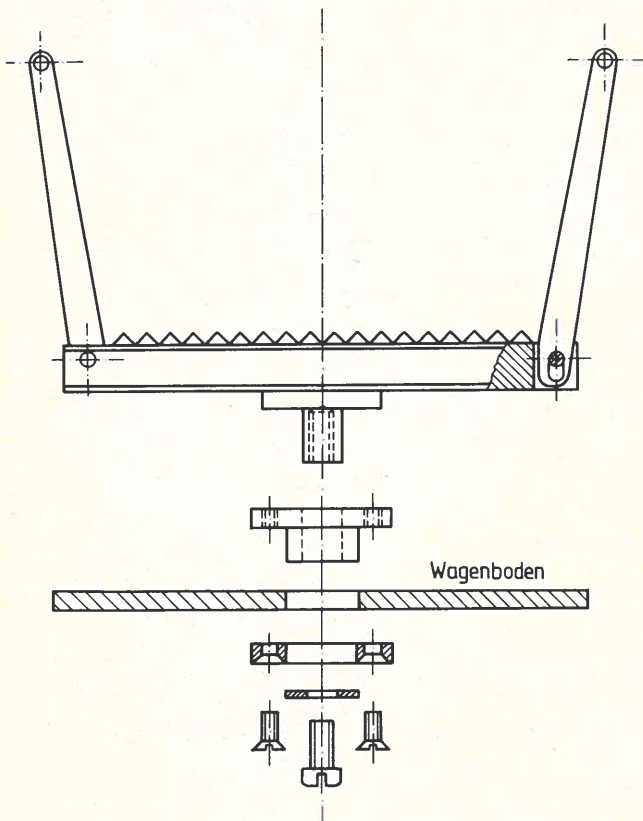
Wer diesen Bandsalat in jedem Falle vermeiden möchte, sollte auf die Stromversorgung aus der Schiene verzichten und die Stromversorgung durch vier Batterien vornehmen.

Drehschemelwagen für die LGB

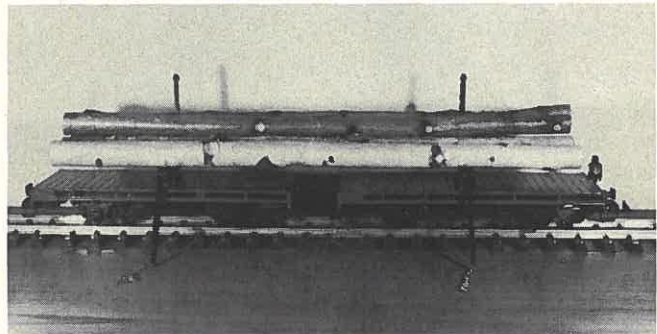
Unter Verwendung von zwei Plattformwagen 4002 habe ich zwei Drehschemelwagen für den Langholztransport gebaut. Mit zwei zusammengeschalteten Wagen können Baumstämme von 55 cm Länge transportiert werden. An den beiden Wagen wurden jeweils die an den Stirnseiten befindlichen Bordwände entfernt und die beiden Kabeltrommeln zwecks anderweitiger Verwendung „eingelagert“. In die Wagenböden wurde je eine Buchse eingesetzt, die von unten verschraubt ist. In diese Buchsen werden die Drehschemel eingesetzt, was aus der Zeichnung detailliert hervorgeht. Alle Teile sind aus Vollmessing gefertigt und mattschwarz gespritzt. Jens Freese



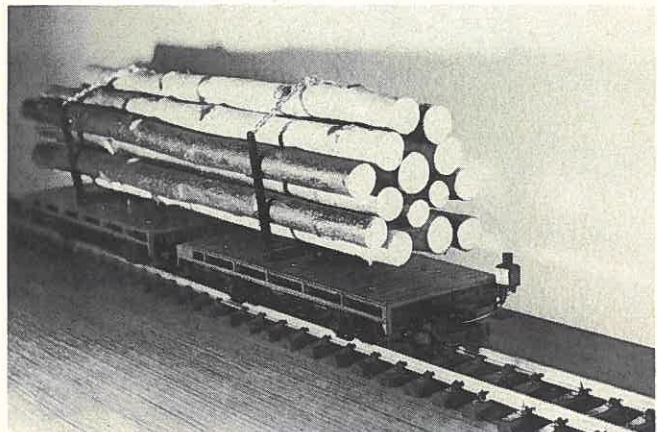
Drehschemelwagen von Jens Freese, der aus einem Plattformwagen 4002 entstanden ist. Man beachte die im Text erwähnte Zug-schlußlaterne. Fotos: Jens Freese



Konstruktionszeichnung für Drehschemel von Klaus-Joachim Schrader.



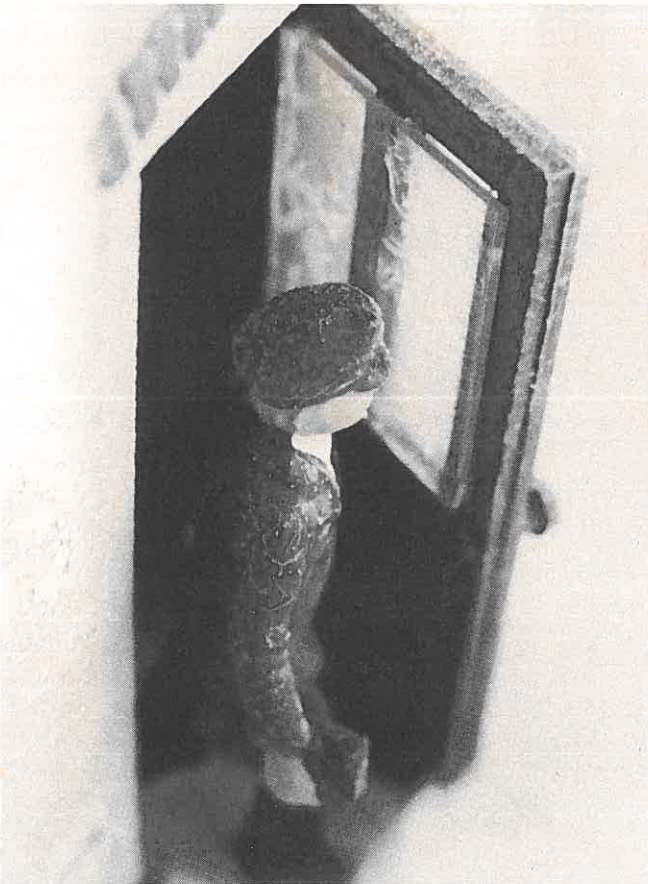
Langholzwagen mit abgeklappten Schemelrungen während des Entladens.



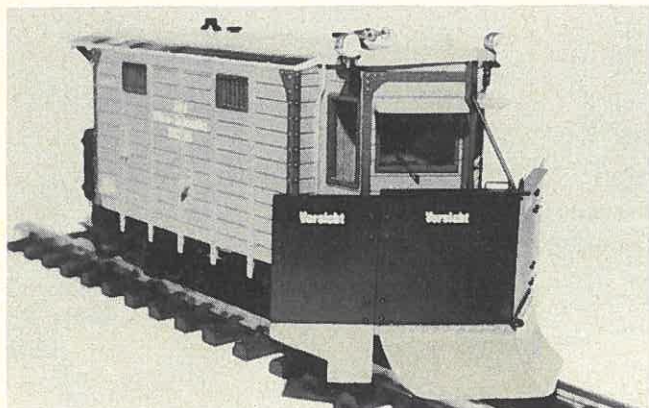
Zwei aneinandergekuppelte Drehschemelwagen für den Stammholztransport.



Viel Schnee gab es Anfang dieses Jahres auf der Gartenanlage von Wolfgang Richter junior. Die LGB-Menschen mußten ganz schön schippen, und die Dampflok hatte alle Mühe, die Trasse freizuräumen.



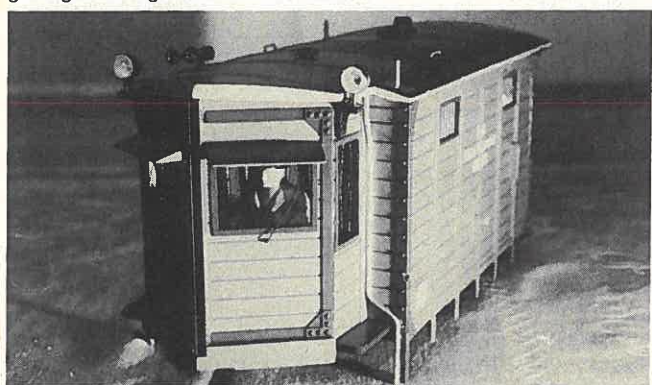
Selbst im POLA-LGB-Bahnhof war es kalt, wie die echten Eisblumen am Türfenster beweisen. Auch die Scheiben der Laterne waren zugefroren.



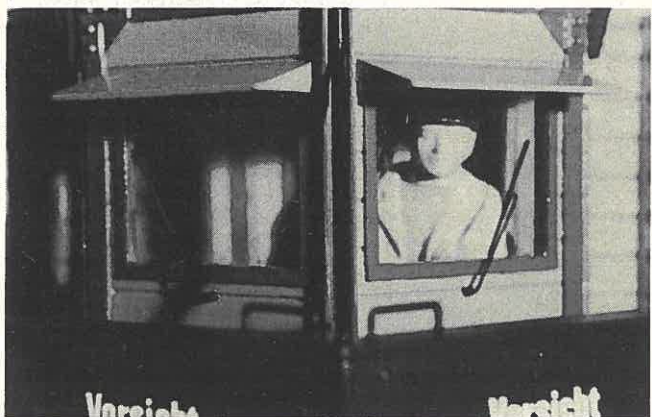
Eigenbauschneepflug von H. Riemert. Dachlampen und Horn sind Schiffsmodellbau-Zubehör. Der Schornstein hinter dem zweiten Dachlüfter ist der Ein- und Ausschalter für die Fahrzeugbeleuchtung.

Schneepflug für die LGB

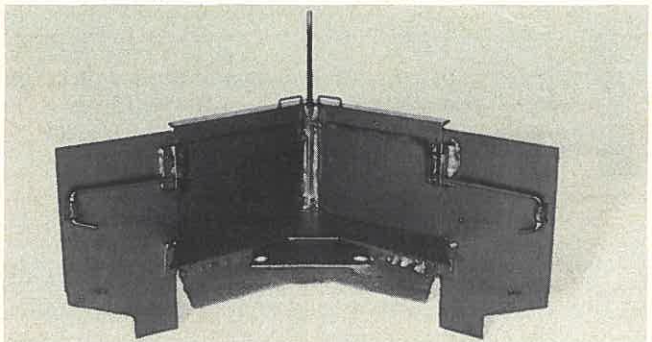
Winter wird's in unseren Breiten und die Anschaffung eines Schneepflugs für die LGB wird aktuell. Eine kleine Bildserie zeigt einen gut gelungenen Eigenbau von H. Riemert.



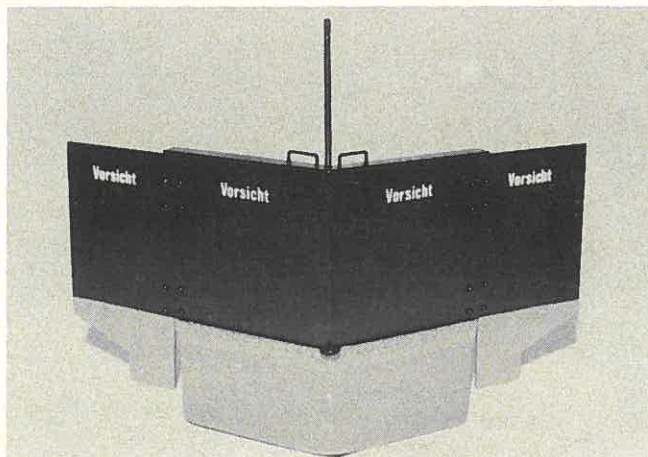
Schneepflug-Wagenkasten ohne Fahrgestell.



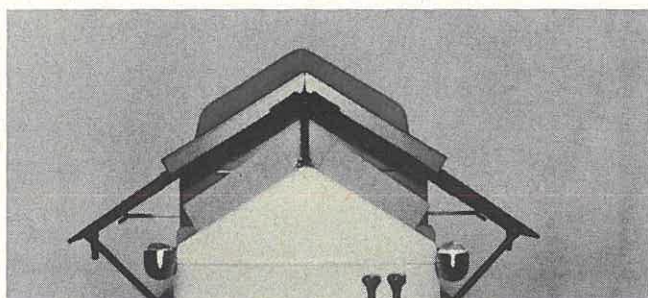
Die Scheibenwischer am Schneepflug von Herrn Riemert entstanden aus dünnem Draht.



Rückansicht der Pflugschar von Herrn Riemert. Sie kann mit zwei Schrauben am Wagenkasten befestigt werden.

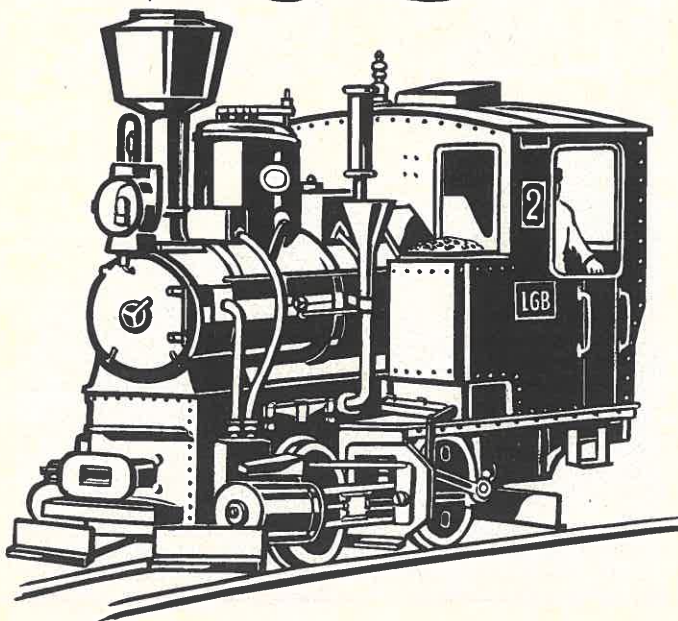


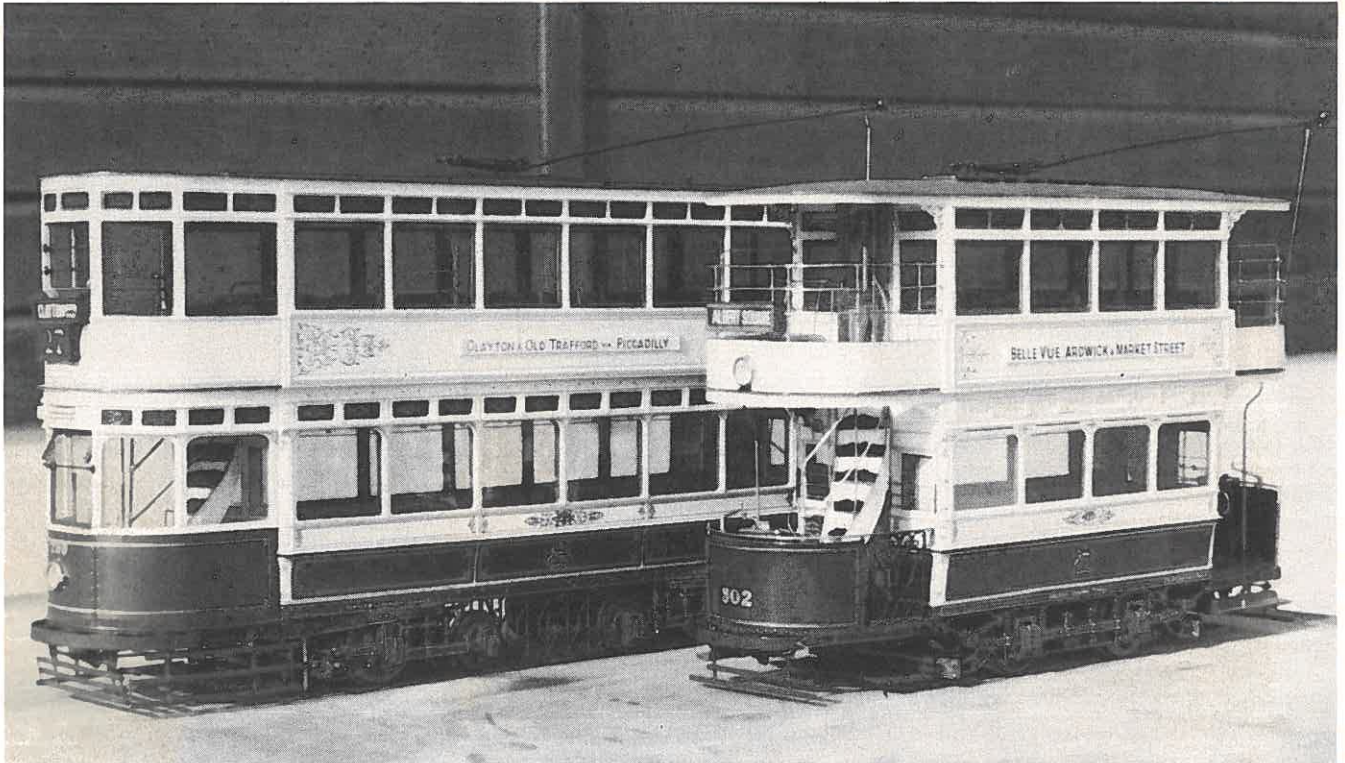
Schneepflug von vorn. Oberteil schwarz, Unterteil rot. Herr Riemert benutzte für die Beschriftung Letraset-Buchstaben.



Draufsicht auf den Schneepflug von H. Riemert. Die Profilräumer stützen sich über ausklappbare Streben am Rahmen ab.

Bitte nicht vergessen : Noch heute
Abo-Gebühren LGB-DEPESCHE 1980
überweisen !





Straßenbahnmodelle im Maßstab 1:22 nach Vorbild von Fahrzeugen der Straßenbahn Manchester. Links im Bild der Drehgestellwagen 789 (mit sogenannten Maximum-Drehgestellen, die ein großes und ein kleines Rad an jeder Seite hatten) und rechts der »Balkon«-Tw 502. Die Modelle entstanden unter Verwendung von LGB-Teilen zu einer Zeit, als die LGB-Tram noch nicht auf dem Markt war. Es ist schade, daß wir diese eleganten Modelle nicht in Farbe zeigen können: Schürze und Lüftungsfenster rot, sonst weiß mit hellbraunen Zierlinien.

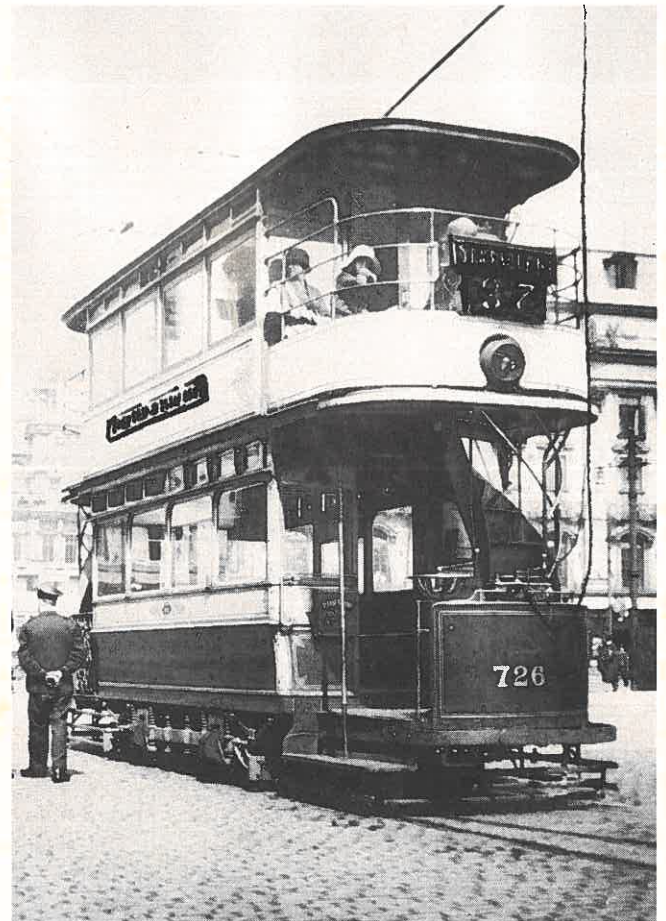
LGB-Straßenbahn nach englischem Vorbild

A. Jain Hope aus dem englischen Seebad Blackpool schreibt uns, daß er mit größtem Vergnügen eine LGB-Straßenbahn nach Vorbild der Manchester-Corporation-Tramway betreibt, wobei ihn auch das schlechte Sommerwetter nicht von seiner „Hinterhoftätigkeit“ abbringen konnte. Er ist glücklich, in Blackpool zu leben, denn dies ist die letzte englische Stadt, in der noch eine Straßenbahn verkehrt. Doch hören wir, was Mr. Hope selbst zu berichten hat.

Meine Geburtsstadt Manchester hatte von 1901 – 1949 eines der größten Straßenbahn-Netze von England und unterhielt 958 Straßenbahnwagen ganz nach eigenen Entwürfen der Stadt, in deren Wagenfabriken viele gebaut wurden, so daß die Leute in allen Teilen Britanniens sofort eine Manchester Tram von den Trams anderer Städte und anderer Gesellschaften unterscheiden konnten, allein durch ihre unterschiedliche Form und Erscheinung. Das Manchester-System war 126 Streckenmeilen lang, bestand aus 48 Linien und war verbunden mit den Straßenbahn-Systemen der Nachbarstädte und dem System der South Lancaster Tramway Company. Alles zusammengekommen, ergab das die größte Straßenbahn der britischen Inseln. Das Netz erstreckte sich von Ost nach West über 51 Meilen von

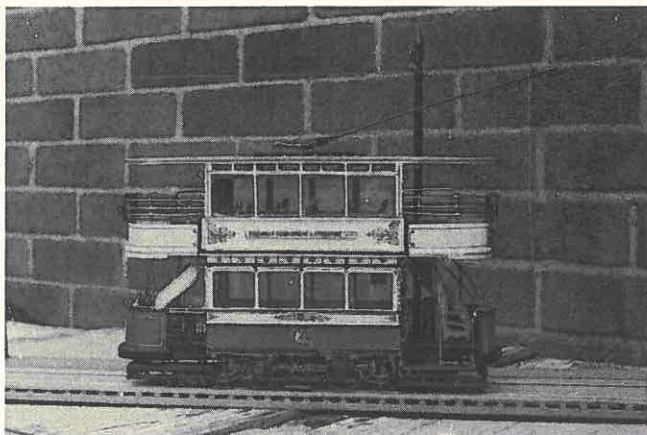


Tw 822 aus Manchester, der als Tw 789 ebenfalls als Modell nachgebildet worden ist. Diese Fahrzeuge gehörten zu einer neuen Serie von Drehgestellwagen, die in Manchester 1936 beschafft worden waren. Fotos: Sammlung A. Jain Hope

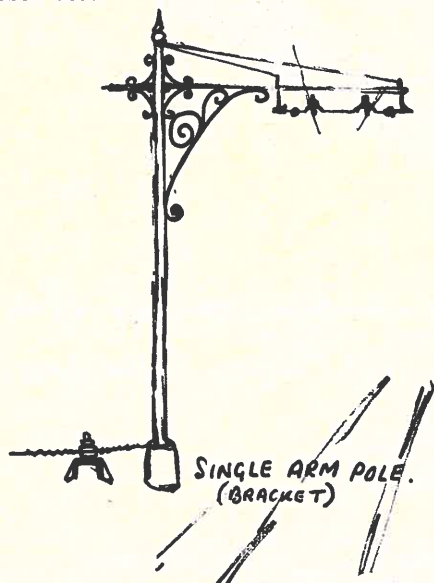


Das Vorbildfoto zeigt Manchester-Tw 725 (vom gleichen Typ wie 502) und läßt im Vergleich zum Modellfoto erkennen, wie präzise das Modell nachgestaltet worden ist.

der Yorkshire-Grenze über Lancashire und Nord Cheshire nach dem Hafen von Liverpool. Von Norden nach Süden fuhr sie über 30 Meilen von Horwich (einem Dorf nördlich der Baumwollstadt Bolton) zum Städtchen Hazel Grove (südlich der Industriestadt Stockport in Cheshire). Von 1928 bis 1952 arbeitete ich bei den Straßenbahnen und Bussen in Manchester, begann als Paketträger, dann Weichensteller und hauptsächlich als Assistent für den Schaffner auf den großen 86-Sitze-Doppeldecker-Straßenbahnen mit 2 Drehgestellen. Dann wurde ich Schaffner und Straßenbahnführer sowie Fahrer von Trolley-Bussen und Diesel-Bussen, bevor ich 1960 Inspektor wurde. Dieser Posten befriedigte mich nicht, die Trams verschwanden vollständig am 10. 1. 1949 und ich kam, mit vielen anderen Ex-Tramway-Leuten, 1952 nach Blackpool und hoffte, als Trambahner weitermachen zu können, aber das sollte nicht sein. So ging ich schließlich zur Ribblesdale Bus Company, einem Mitglied des großen staatseigenen „National-Bus“-Liniennetzes. Von dort ging ich letztes Jahr in den Ruhestand, nach 26 1/2 Dienstjahren als „Stadt“- und Fernfahrer und Inspektor. Und nun bin ich, dank der LGB, „wieder bei der Straßenbahn“ – natürlich bei den Manchester-Trams, die ich als Modell wieder aufleben lasse.



Tw 502 der Straßenbahn in Manchester als Modell im Maßstab 1:22, erbaut unter Verwendung von LGB- und Meccano-Teilen. Heute wäre die Konstruktion einfacher, denn man könnte als Basis auf die LGB-Tram zurückgreifen, die es zur Zeit der Entstehung dieses Modells aber noch nicht gab.

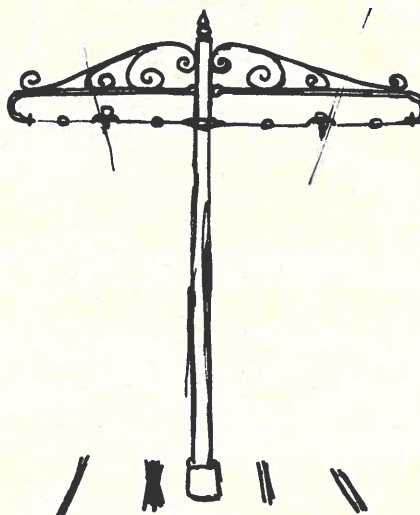


Einarmer Fahrleitungsmast nach Vorbild der Straßenbahn von Manchester für zwei Gleise.

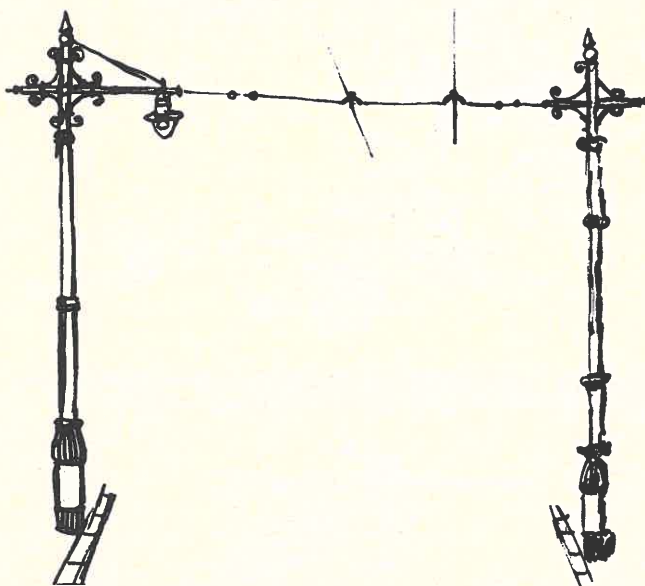
Etwas von dem Glanz der einstigen Manchester Corporation Tram-bahnen kommt in meinen Hinterhof – wenn es dieses verrückte „Sommerwetter“ erlaubt. Ich bin nun 65 und meine Nachbarn haben schon festgestellt, daß bei mir die „zweite Kindheit“ begonnen hat. Ich selbst würde es eher als das ideale Ruhestands-Hobby bezeichnen, und ich bin sicher nicht der einzige, der dieses Hobby aufgreift und die glücklichen Zeiten der früheren Jahre in Miniatur wieder herbeizaubert.

Ich habe schon seit vielen Jahren Straßenbahnmodelle gebaut, in verschiedenen Maßstäben und Spurweiten, in 7 mm, in 0-Spur und der verbreiteten H0-Spur, sogar in der winzigen N-Spur. Ich habe auch einmal kurz mit Eisenbahnen angefangen. Das hat mir aber nie so gefallen, wie die Straßenbahnen, wenn sie, wie das große Vorbild, ihren Strom aus der richtigen Oberleitung beziehen. Und ich habe mich stets an meine erste Liebe angelehnt: Die Manchester-Tram von früher. Im Laufe der Jahre habe ich jedes Buch, das über die Bahn gedruckt worden ist, gesammelt, habe auch eine große Fotosammlung aufgebaut und überhaupt alles, was je von den Stadtwerken über sie veröffentlicht worden ist, seit 1920 zusammengetragen. Ich bin auch Mitglied der Manchester-Tramways-Museums-Gesellschaft, die heute einen vollkommen renovierten Eindecker aus dem Jahre 1913 in einem öffentlichen Park fahren läßt. Diese Tram wird, wie fast alle früheren Manchesterwagen, von 2 AEG-Siemens 35 PS Motoren angetrieben, die von General Electric überholt wurden. Diese Tram im Trafford Park, Manchester, kann als eine längere Drehgestell-Version der LGB Nr. 2036 bezeichnet werden mit zusätzlichen Sitzen auf den offenen Plattformen. Dieser Wagen wird mein nächstes LGB-Projekt werden.

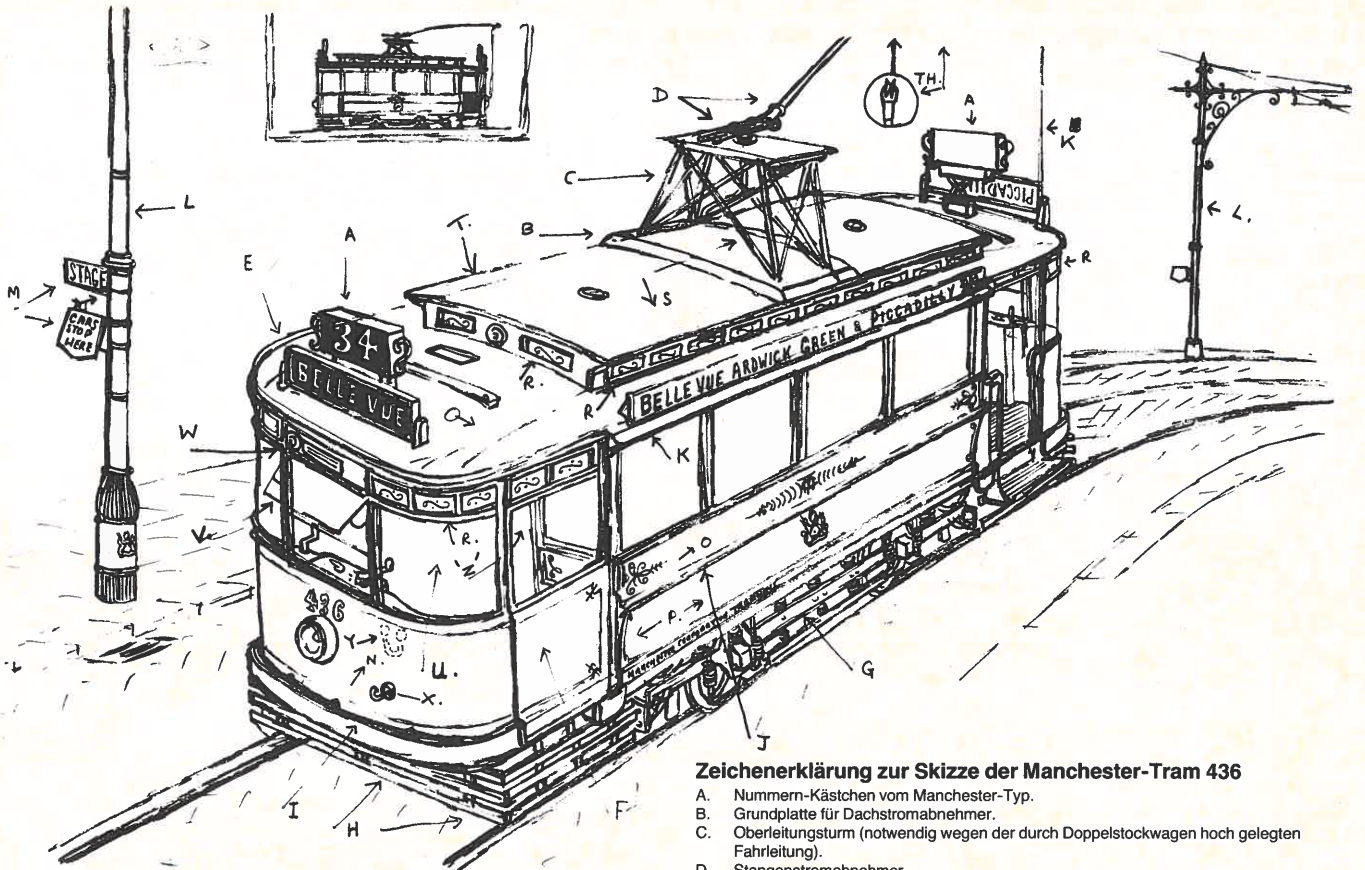
Nicht verwenden konnte ich die Dachstromabnehmer und die Fahrleitung der LBG. Abgesehen davon, daß die englischen Straßenbahnen mit Stangenstromabnehmern fahren (auch viele deutsche Betriebe, u. a. Hamburg, Berlin usw. – Anm. d. Red.), erfordern die typisch englischen Doppelstockwagen eine größere Höhe der Fahrleitungsmasten. Ich mußte hier zum Eigenbau schreiten. Selbstverständlich entsprechen meine Masten denen von Manchester.



Zweiarmiger Fahrleitungsmast für zwei Gleise, wobei der Mast zwischen den Gleisen zur Aufstellung kommt.



Querverspannung zur Aufnahme der Fahrleitung in Straßenmit-te. Zeichnungen: A. Jain Hope

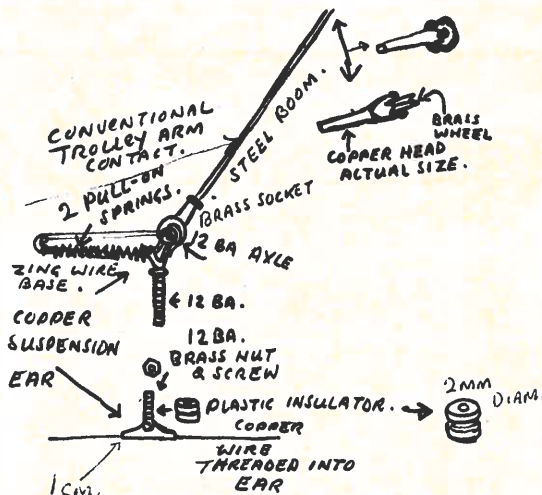


LGB-Tram 2035 umgewandelt zum Tw 436 der Manchester Corporation Tram. Das Vorbild wurde 1921 erbaut.

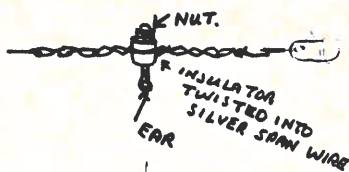
Die hochinteressanten Detailzeichnungen der Oberleitung von Mr. Hope zeigen die präzise und vorbildgetreue Konstruktion, die der Erbauer für seine Fahrleitung nach englischem Vorbild verwendet. Die ganze Technik beruht auf der Notwendigkeit, die Rolle am Stangenstromabnehmer sicher am Fahrdrabt zu führen, auch über Weichen (Jungtion frog).

Zeichenerklärung zur Skizze der Manchester-Tram 436

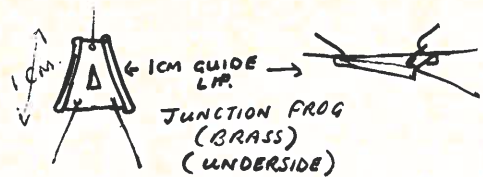
- A. Nummern-Kästchen vom Manchester-Typ.
- B. Grundplatte für Dachstromabnehmer.
- C. Oberleitungsturm (notwendig wegen der durch Doppelstockwagen hoch gelegten Fahrleitung).
- D. Stangenstromabnehmer.
- E. Zielschildkasten.
- F. 2 Plattform-Eingänge verglast.
- G. Fahrgestellrahmen und Radlager.
- H. Schutzgitter (Schienenräumer).
- I. Stoßstange.
- J. Zierlinien.
- K. Leine zum Abziehen der Stange vom Fahrdrabt.
- L. Handgearbeiteter Oberleitungsmast nach Manchester Vorbild.
- M. Haltestellen-Schilder, Manchester-Typ.
- N. Rote Frontpartie mit goldenen Zierlinien.
- O. Weiße Fensterrahmen, braune Fensterbretter.
- P. Seitenwände rot, mit goldenen Linien, handgemaltes Wappen der City of Manchester.
- R. Oberlicht-Flügel Fenster, mattiert mit roten Ornamenten.
- S. Dach des Aufbaues und Oberleitungsturm: braun, ebenso Fahrgestellrahmen und Schutzgitter.
- T. Von der Original-LGB-Tram entfernte Lüfter.
- U. Fensterstützen weggenommen, gebogene Fenster eingesetzt.
- V. An jedem Ende schwenkbare Führerstandverglasung eingesetzt.
- W. »Bull-Auge«, Rücklicht nach Manchester-Art versetzt.
- X. Haken für Sicherheits-Leine zum Anhänger.
- Y. Steckdose für Anhängerbeleuchtung entfernt.
- Z. Innentüren, Eiche hell, Stadtwappen auf den Scheiben.



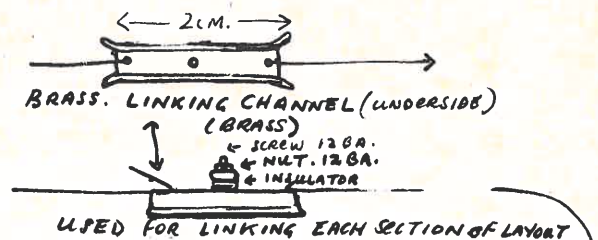
Die Zeichnungen zeigen den Stangenstromabnehmer mit Rolle und Andruckfeder sowie seine Befestigung im Dach.



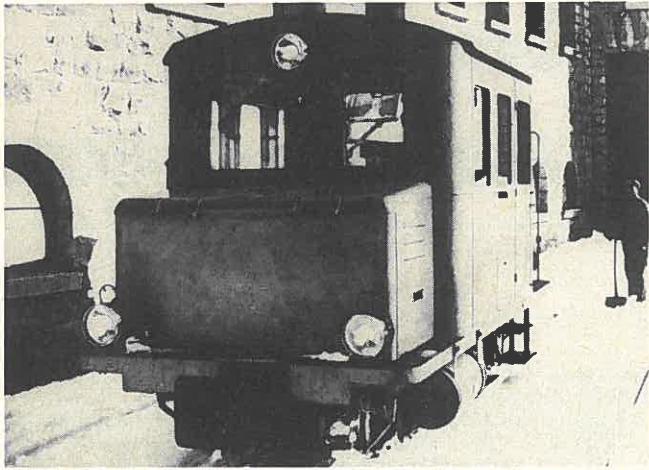
Aufhängung der Fahrleitung (EAR)



Weichenherzstück der Fahrleitung (die Rolle wird zwangsläufig wieder zu einem der abzweigenden Fahrdrabte geführt).



Verbindungsstück, um die Anlage in einzelne Teile zerlegen zu können (z. B. zwecks Überwinterung im Hause).

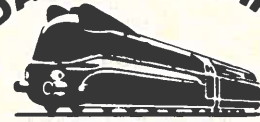


Das „Trudeli“ ist ein Akkumulator-Triebwagen und stammt von der Schweizer Verbindungsbahn Meiringen-Innertkirchen. Dem Deutschen Eisenbahn-Verein e. V. ist es gelungen, dieses interessante und historische Fahrzeug für seine Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen zu erwerben. Erbaut wurde der Triebwagen 1931 von der „Elektrischen Fahrzeugbau AG“ in Oerlikon.

Leute seid schlau, kauft bei DAU-BO-BAHN!
Ihre LGB-Station im Ruhrgebiet für das gesamte LGB-Programm. Zubehör wie **Hammer-LKWs** (siehe LGB-DEPESCHE 36/Seite 24), **Wader-LKWs**, **POLA-** und **HMB-Bausätze**, **GROBA-Artikel**. Ebenso die **SHAY** (Aster-Fulgurex) und »ANNA« (Beck) als **Live-Steam-Modelle im LGB-Maßstab**. Liefere auch die **SOLATA-Mehrzugsteuerung für LGB** u. a., auf Wunsch mit **Einbau-Dienst** für die Bausteine. Auch Postversand von LGB-Artikeln und Zubehör frei Haus ab 100,- DM Rechnungsbetrag! Liefere auch Klein- und Basterteile sowie auf Sonderwunsch Umbauten. Zur Zeit lieferbar: **Schneepflug auf LGB-Wagen-Basis für 120 DM.**

DAU-BO-BAHN
Herner Str. 229
(an der B1-Ausfahrt
BO-Riemke/Herne)
D 4630 Bochum
Telefon: 0234 / 53669
(10-13 und 15-18 Uhr)
außer Di.-Vormittag
und Sa.-Nachmittag

DAU-BO-BAHN



Modellbahnen

D-463 Bochum

Niedriger Antrieb für Triebwagenmodelle

**Von
Hermann
Mackel**

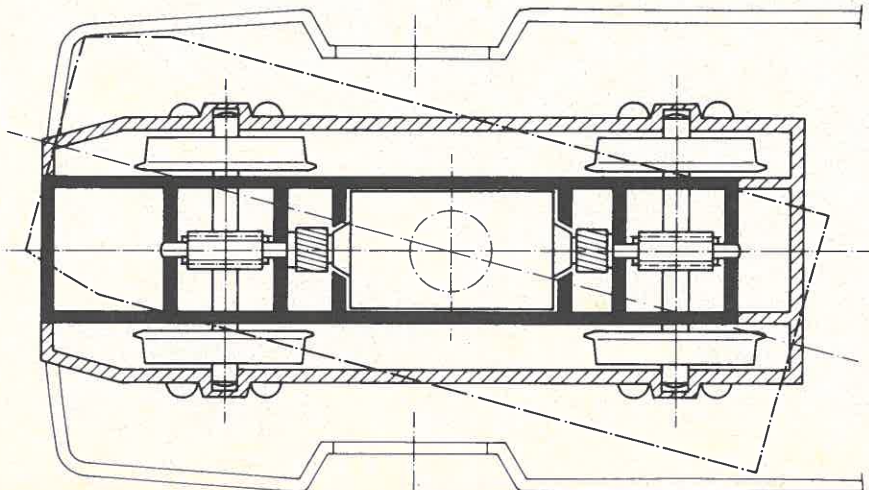
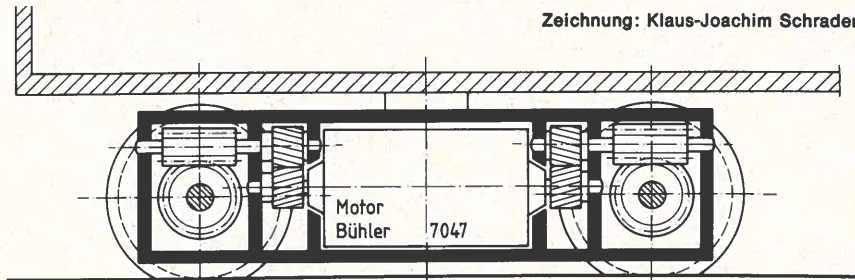
Für LGB-Freunde, die den Bau von Diesel- oder elektrischen Triebwagen vorhaben, wäre ein niedriger Antrieb von außerordentlichem Vorteil. Bei einer solchen Lösung könnte der gesamte durch die Fenster einsehbare Innenraum vorbildgetreu ausgestaltet werden, ohne daß Motor oder Getriebe im Fahrgastraum zu sehen sind. Ein Antrieb mit einem Achsstand von 10 cm (Vorbild 2,25 m) könnte eine vielseitige Verwendung finden, vor allem, wenn die Möglichkeit vorhanden ist, verschiedene Drehgestell- und Fahrwerkrahmenblenden anzubringen.

Da ich beabsichtige, einen Triebwagen der Berninabahn nachzubauen, habe ich mich seit längerer Zeit mit diesem Problem befaßt. Man kann einmal die Anordnung der Antriebe nach dem Vorbild von schweizer Bergbahnen mit verkuppeltem Antrieb verwenden. Aus diesem Antrieb könnte später dann eine Zahnradbahn entstehen, etwa wie folgt: 1. Getriebestufe, Kegelrad Übersetzung 1:3, 2. Getriebestufe Stirnrad ca. 1:6, ergibt 1:18, eventuell mit Differenzausgleich auf der Radachse mittels Hohlwelle.

Wenn man jedoch bedenkt, daß zum Beispiel die Berninabahn Steigungen bis 70 ‰ aufweist, so wird man in den meisten Fällen auf einen Zahnradantrieb verzichten können.

Bei meiner zweiten Triebwagen-Antriebsversion, der konstruktiv einfacheren, wird vom vorhandenen Getriebe der Achsstand auf 10—11 cm erweitert und der Motor etwa um 11—12 mm abgesenkt. Die Differenz wird durch Zahnradübersetzung ausgeglichen. Hierbei können die bisherigen Triebräder mit Achse samt Schneckenrad und Schnecke Verwendung finden. Dieser Antrieb ist zweifellos technisch leichter zu verwirklichen und billiger herzustellen. Wenn man noch die Getriebe-Zwischenstufe beiderseitig fest an den Motor anflanscht, ist die Montage genauso einfach, wie bei den bisherigen Getrieben.

Zeichnung: Klaus-Joachim Schrader



Die schönsten LGB-Innenanlagen

Von Wolfgang Zeunert

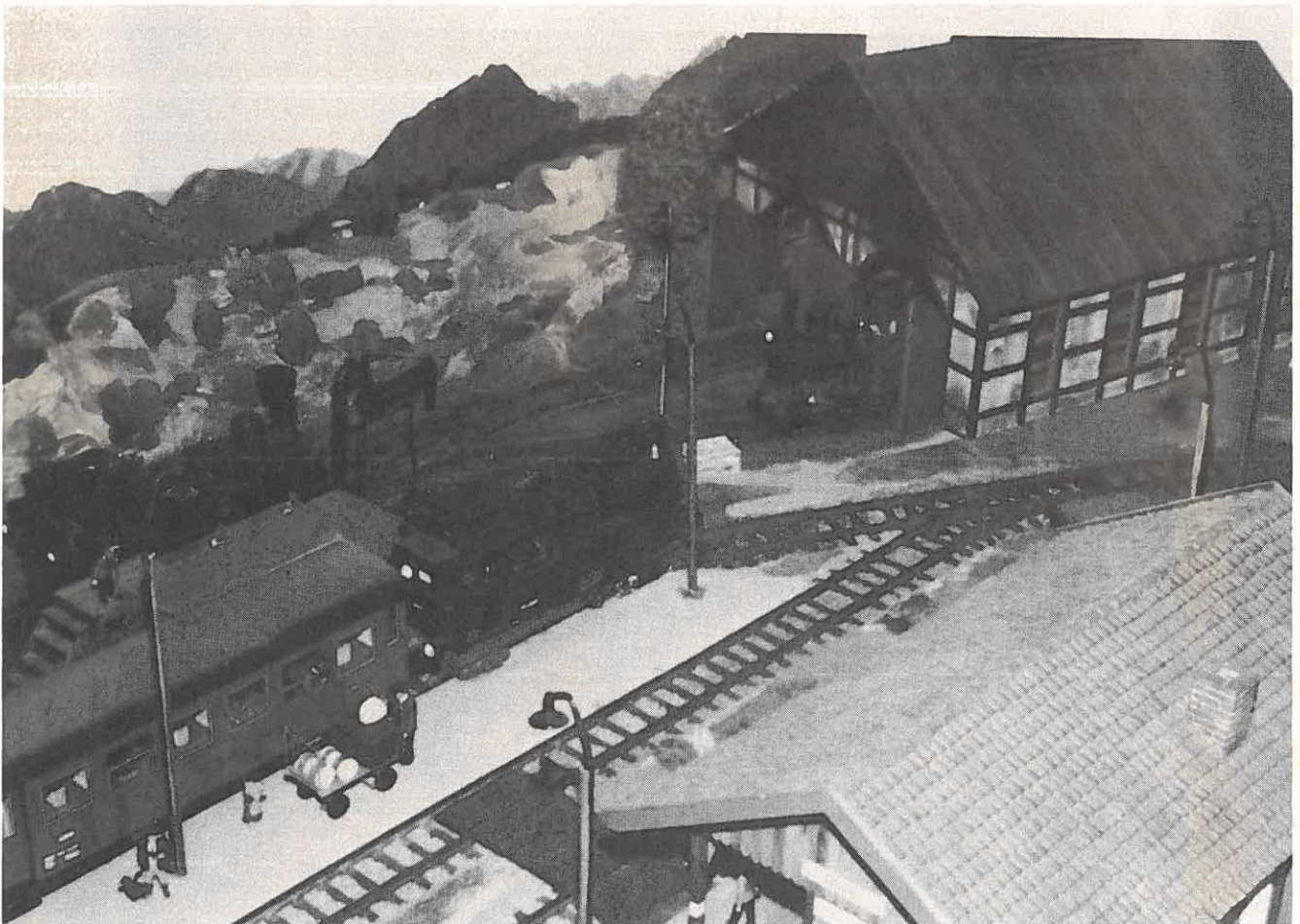
Jeder LGB-Freund interessiert sich dafür, wie gleichgesinnte Modelleisenbahner ihre LGB-Anlagen aufgebaut und ausgestattet haben. So ist auch das nachhaltig positive Echo zu erklären, das wir nicht nur mit unserem Innenanlagen-Fotowettbewerb aus der Leserschaft erhalten haben, sondern vor allem auch mit der in Heft 35 begonnenen Veröffentlichung von

preisgekrönten Anlagen. Auch in dieser Ausgabe der LGB-DEPESCHE zeigen wir weitere Innenanlagen von Prelsträgern, die mit unterschiedlichen Anlagengrößen und voneinander abweichenden Mitteln zu Ergebnissen gekommen sind, die ihnen selbst und auch hoffentlich unseren Lesern viel Freude bereiten werden.

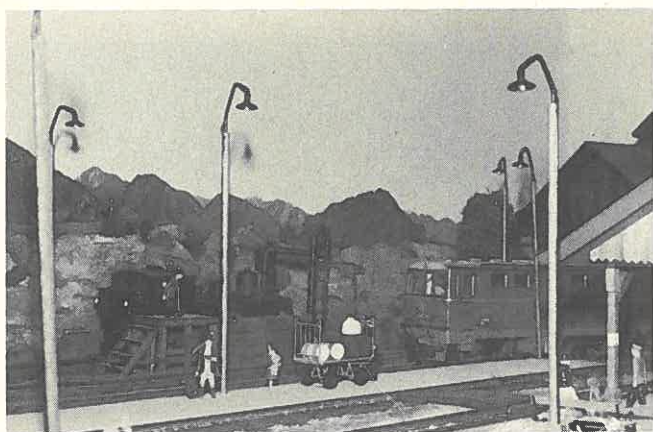
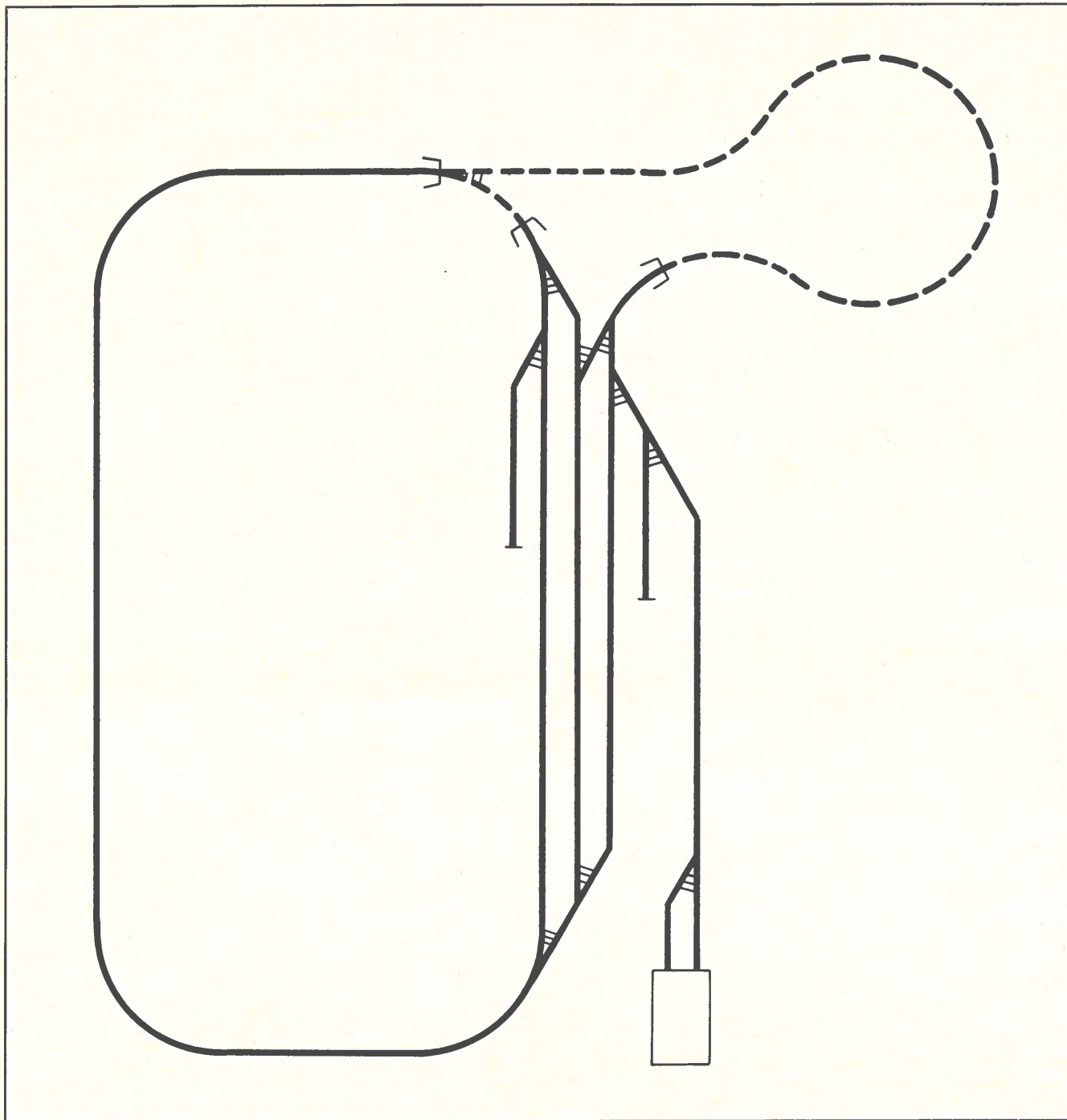
Anlage Reinhold Hehl

Die 3,6 x 2,5 m große Anlage Reinhold Hehl ist in einem Kellerraum untergebracht und dient gewissermaßen als Winterquartier, wenn ein Gartenbetrieb aus Witterungsgründen nicht mehr möglich ist. Die Anlage besteht aus einem Oval

mit einem größeren Bahnhof, der drei Durchgangsgleise, ein Ladegleis, ein Kohlenwagengleis und zwei Lokschuppen-gleise besitzt. Durch einen Mauerdurchbruch wird eine kreisförmige Strecke in einen Nebenraum geführt, die der Streckenverlängerung dient und gleichzeitig Anschluß zum Garten hat, so daß die Fahrzeuge bei Betriebsschluß der Gartenanlage jeweils auf dem Schienenwege in das Gebäude gebracht werden können. Die Anlage zeichnet sich durch zwei Dinge besonders aus: Erstens ist die Gestaltung der Hintergrundlandschaft beispielhaft ausgeführt. Zweitens wurden hier einmal die schönen Lutherer-Holzbausätze für die Gebäude verwendet. Der zweigleisige Lokschuppen ist eine Eigenkonstruktion aus zwei Lutherer-Baukästen. Die Lampen sind Marke Eigenbau: 8 mm Rundholz, einige Stahlstifte und etwas Blech sowie LGB-Lok-Lampenfassungen.



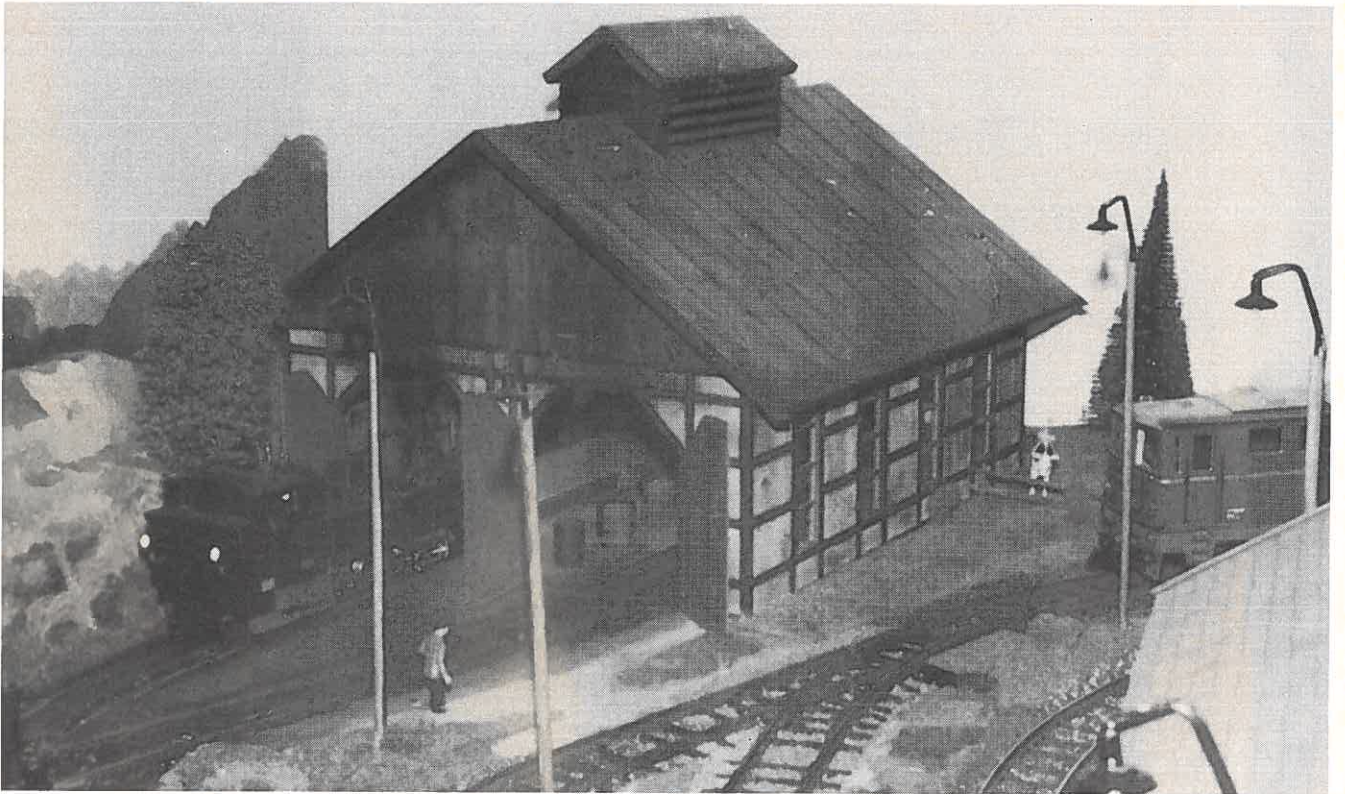
Die Luftaufnahme vom Bahnhof zeigt deutlich die Anordnung der Gebäude und der drei Bahnhofsgleise. Daneben liegen die beiden Lokschuppengleise mit der Bekohlung.



Auf Gleis 3 fährt gerade die 2095 mit einem Personenzug ein, während die Zillertalbahnlok am Kohlenbansen Wasser nimmt.



Ein Güterzug hält im Bahnhof. Rechts steigt eine Bauerfrau in ihren PKW. Sie hatte Expreßgut vom Bahnhof abgeholt.



Die Abbildung zeigt das schöne Bahnbetriebswerk der Anlage Reinhold Hehl. Der zweigleisige Lokschuppen entstand nach eigenem Entwurf aus zwei Lutherer-Holzbaukästen.



Bahnhof Uderns wurde aus einem Lutherer-Bausatz gefertigt. Die im Text beschriebenen Laternen sind hier deutlich zu sehen. Bemerkenswert der bei Schmalspurbahnen durchaus übliche „Prellbock“ in Form eines Sandhaufens.



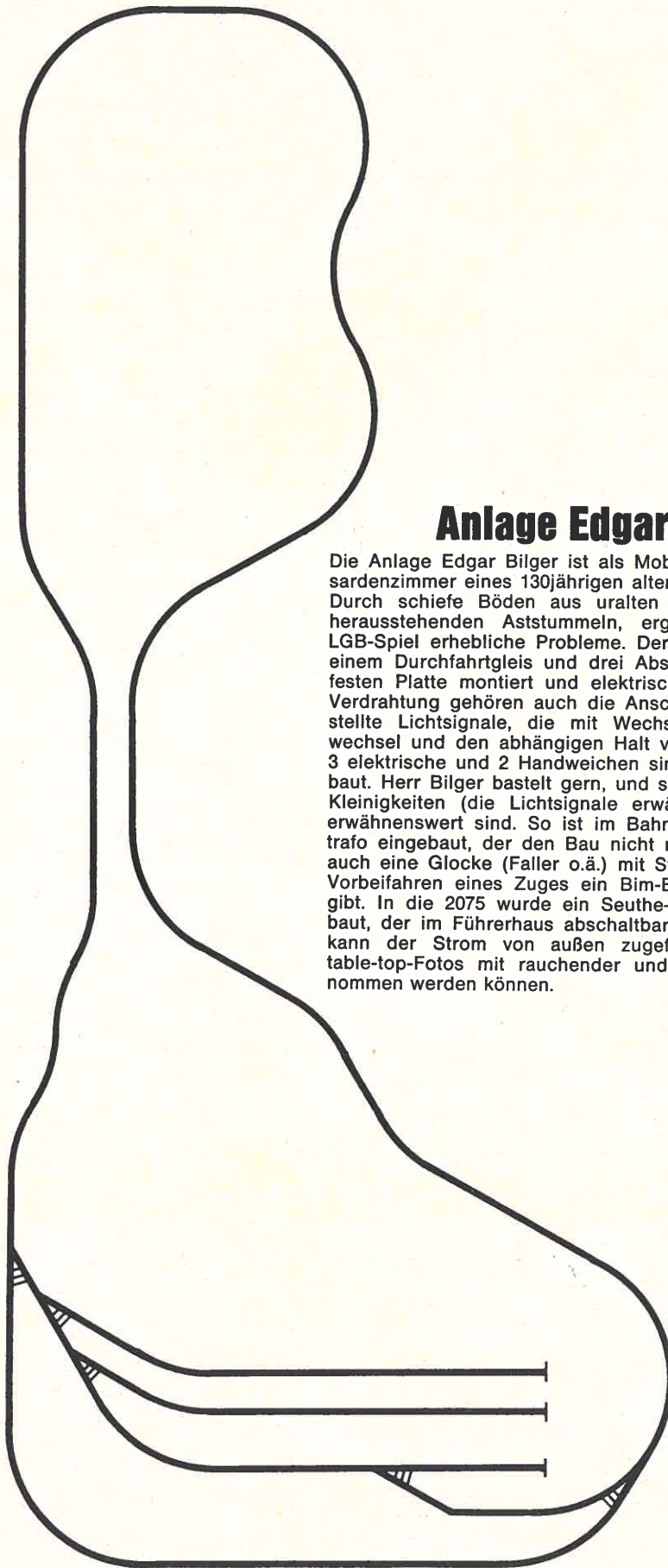
Die Diesellok kommt aus dem Tunnel, der zum Nebenraum bzw. in den Garten führt. Hoffentlich kann man beim Druck noch die prachtvolle Landschaftsgestaltung erkennen. An einer Stelle ist die Stützmauer nach einem Sturzregen beschädigt worden. Das sind Details, die eine Anlage realistisch machen!



Auf Gleis 1 einfahrender Zug aus der Sicht eines LGB-Menschen. Beachtenswert ist die „belebte“ Güterbodenrampe.

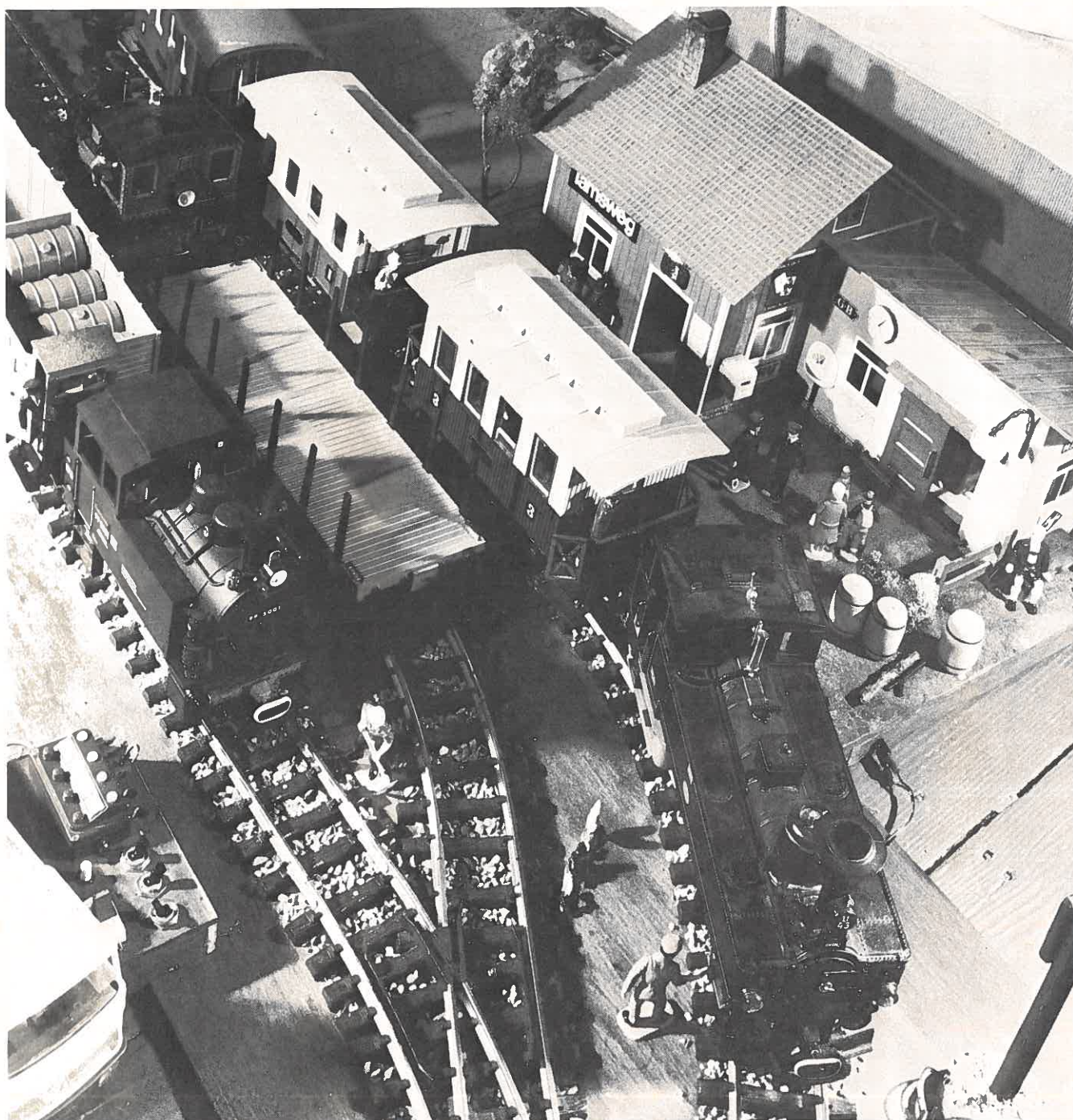


Oberhalb des Tunnelmundes beobachtet der Förster mit Wohlgefallen, daß sich in seinem Revier wieder eine Eule niedergelassen hat (In der Tanne in Bildmitte).

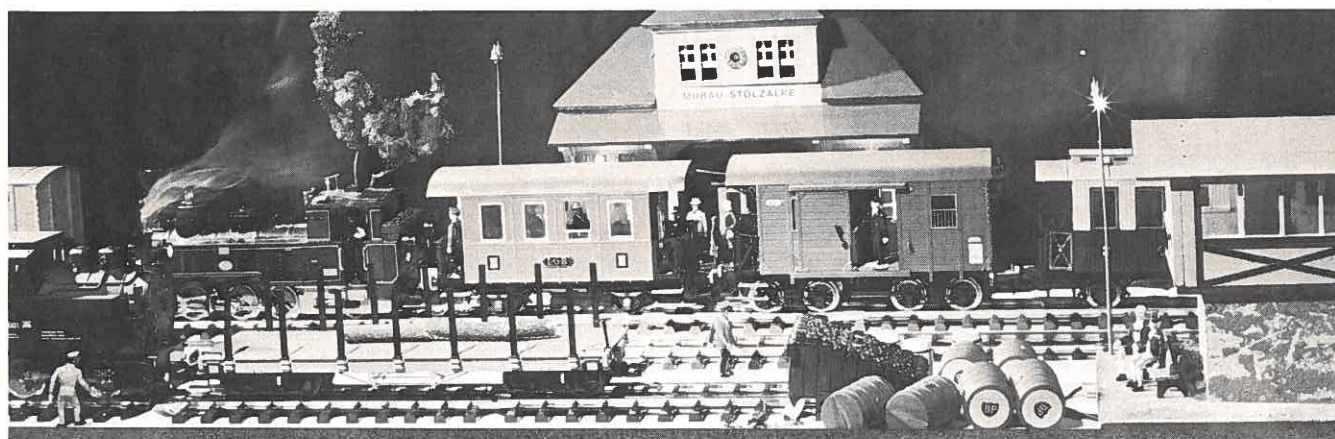


Anlage Edgar Bilger

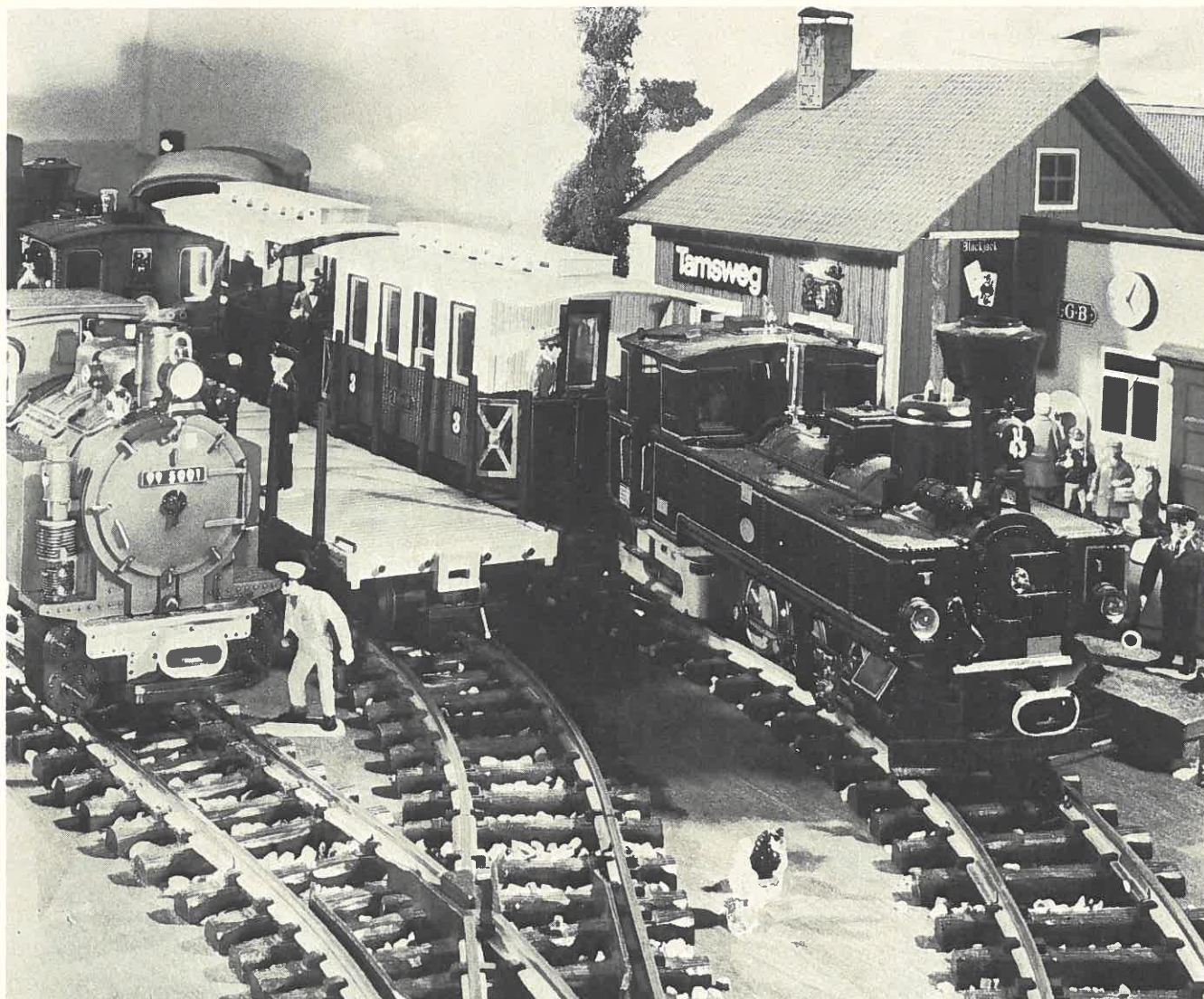
Die Anlage Edgar Bilger ist als Mobilanlage in einem Mansardenzimmer eines 130jährigen alten Hauses untergebracht. Durch schiefe Böden aus uralten Hölzern, zum Teil mit herausstehenden Aststummeln, ergeben sich bei jedem LGB-Spiel erhebliche Probleme. Der Bahnhof Tamsweg mit einem Durchfahrtgleis und drei Abstellgleisen ist auf einer festen Platte montiert und elektrisch verdrahtet. Zu dieser Verdrahtung gehören auch die Anschlüsse für mobil aufgestellte Lichtsignale, die mit Wechselschaltern den Lichtwechsel und den abhängigen Halt von Lokomotiven regeln. 3 elektrische und 2 Handweichen sind in der Anlage eingebaut. Herr Bilger bastelt gern, und so hat die Anlage einige Kleinigkeiten (die Lichtsignale erwähnten wir schon), die erwähnenswert sind. So ist im Bahnhof Murau ein Klingeltrafo eingebaut, der den Bau nicht nur beleuchtet, sondern auch eine Glocke (Faller o.ä.) mit Strom versorgt, die beim Vorbeifahren eines Zuges ein Bim-Bam-Geräusch von sich gibt. In die 2075 wurde ein Seuthe-Rauchentwickler eingebaut, der im Führerhaus abschaltbar ist. Über zwei Stecker kann der Strom von außen zugeführt werden, wodurch table-top-Fotos mit rauchender und stehender Lok aufgenommen werden können.



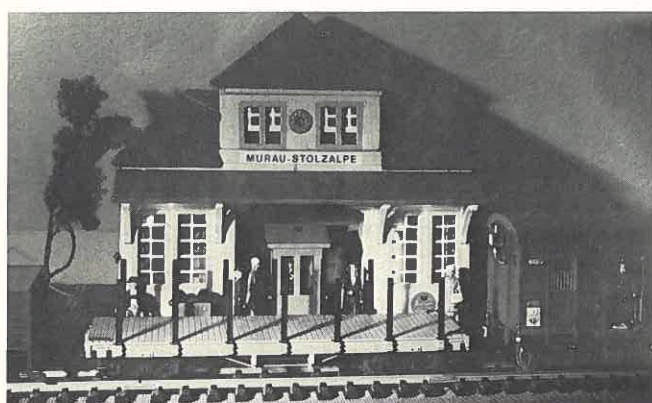
Bahnhof Tamsweg aus der Luft. Der Bahnhof ist auf einer Platte montiert. Das Empfangsgebäude entstand aus Lindbergtellen.



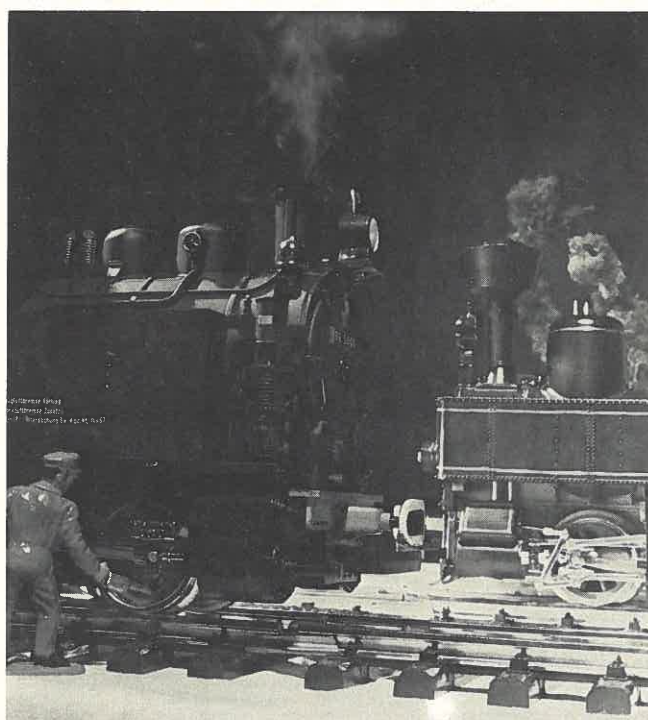
Bahnhof Murau-Stolzalpe. Der vierachsige Gepäckwagen ist eine Eigenkonstruktion.



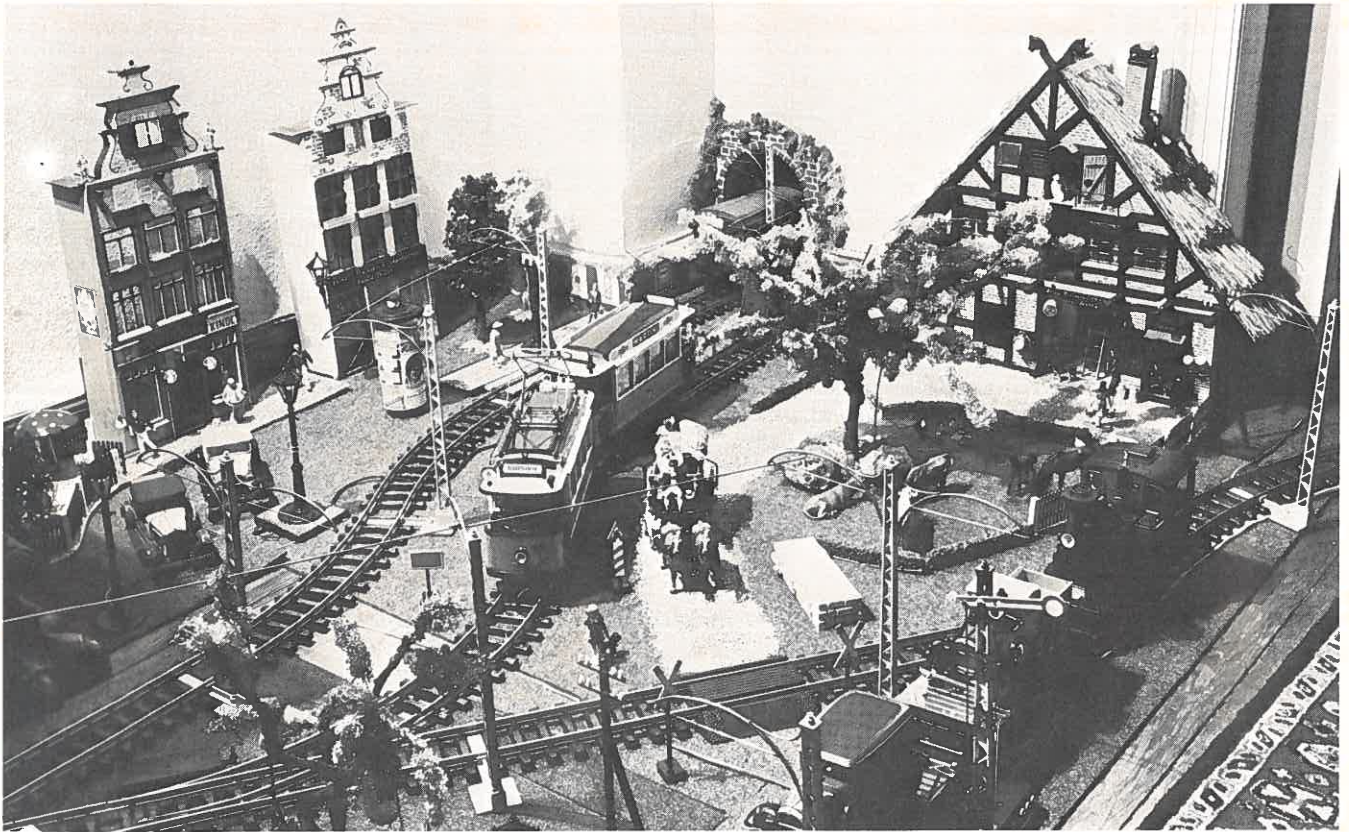
Regler Zugbetrieb im Bahnhof Tamsweg auf der Anlage Edgar Bilger.



Empfangsgebäude Murau-Stolzalpe. Das Gebäude hat kleinstädtischen Charakter und besitzt noch eine Bahnsteigsperrung mit Knipserhäuschen. Wer von den jüngeren LGB-Freunden kennt das schon noch?!



Stimmungsvolle Aufnahme von zwei Dampfloks im Bahnhof Tamsweg.

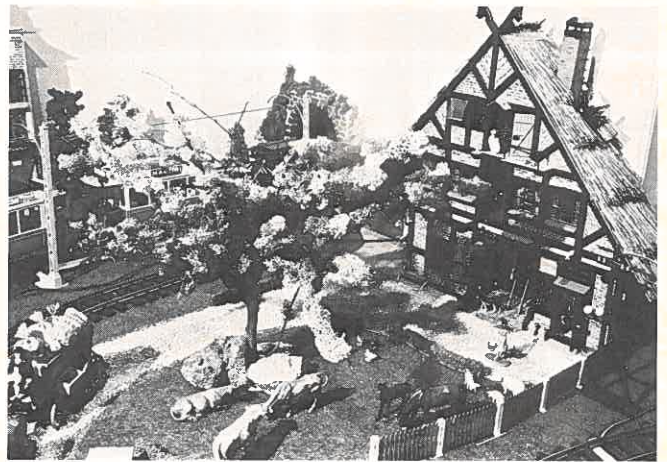


Eine reizvolle Ecke der Mobilanlage Carlos Nadler. Links im Bild eine städtische Straße mit alten Patrizierhäusern. In der Mitte das Gleis der „Städtischen Straßenbahn“ (Bitte nicht auf den Boden spucken!) und rechts die ländliche Gegend mit dem Niedersachsenhaus. Im Hintergrund der hauswirtgenehmigte Mauerdurchbruch.

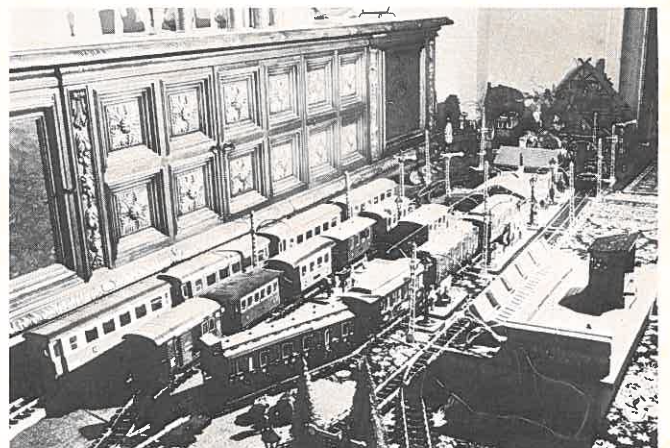
Anlage Carlos Nadler

Auch bei der Anlage Carlos Nadler handelt es sich um eine Mobilanlage von immerhin 12 x 4 m Größe, die in zwei Zimmern ausgelegt ist. Der Hauptbahnhof wurde so an einer Zimmerseite plaziert, daß er längere Zeit liegen bleiben kann. Für eine zünftige Verbindung zwischen den Zimmern in Form eines Tunnels (sprich Mauerdurchbruch) gab der Hauswirt die Genehmigung. Es stellte sich heraus, daß auch er LGB-Fan ist. Die Anordnung der Gleise kann man der Zeichnung entnehmen. Bemerkenswert sind das große Bahnbetriebswerk mit Drehscheibe und eine Fülle von selbst angefertigten oder aus Bausätzen modifizierten Gebäuden. So wurde zum Beispiel ein zweistöckiges Niedersachsenhaus in zweimonatiger Arbeitszeit mit Originalfachwerk gebastelt. Die erste Etage ist komplett eingerichtet hin bis zu alten Photographien, die aus einem „Gartenlaube“-Reprint entnommen wurden. Viele Gebäude sind aus Platzgründen nur 15 cm tief, das heißt als Relief ausgeführt. Mit perspektivischen Malereien im Inneren (offene Türen mit Blick in den nächsten Raum etc.) wird eine größere Tiefe vorgetäuscht. Leider konnte das noch nicht fotografiert werden. Auch auf dem Wagensektor ist der Anlagenbesitzer tätig, und hier seien nur eben die aus dem Abteilwagen 3050 entstandenen großen Abteilwagen erwähnt, weil sie im Bild auftauchen. Sonst sind Fahrzeugumbauten ja nicht das Thema dieser Veröffentlichung. Es sei noch darauf hingewiesen, daß ausschließlich elektrische Weichen verwendet wurden und ein Bahnübergang richtig blinkende Warnleuchten an den Andreaskreuzen besitzt.

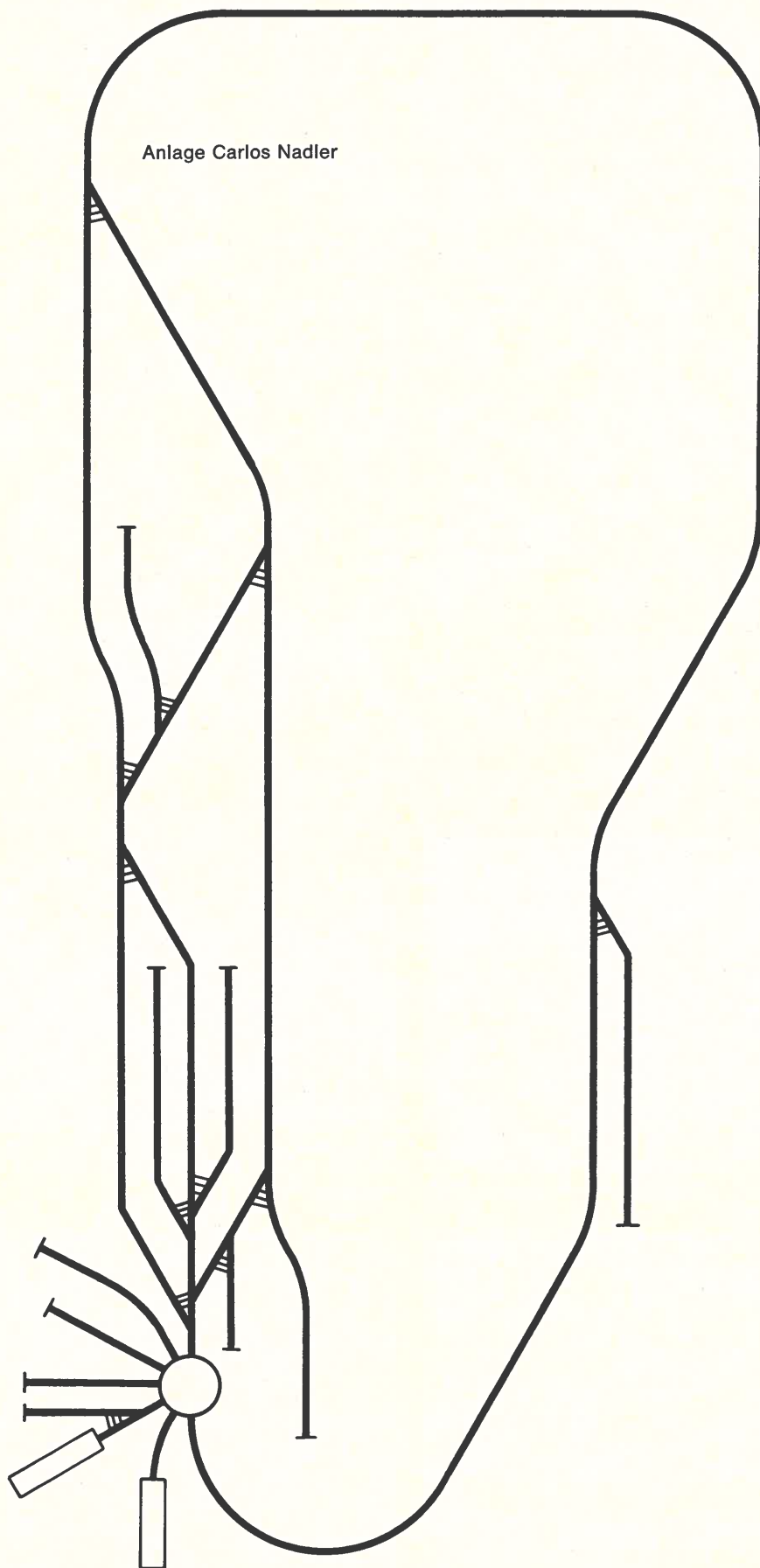
Blick auf den mobil verlegten Hauptbahnhof mit festmontiertem Stellpult und den umgebauten Abteilwagen.

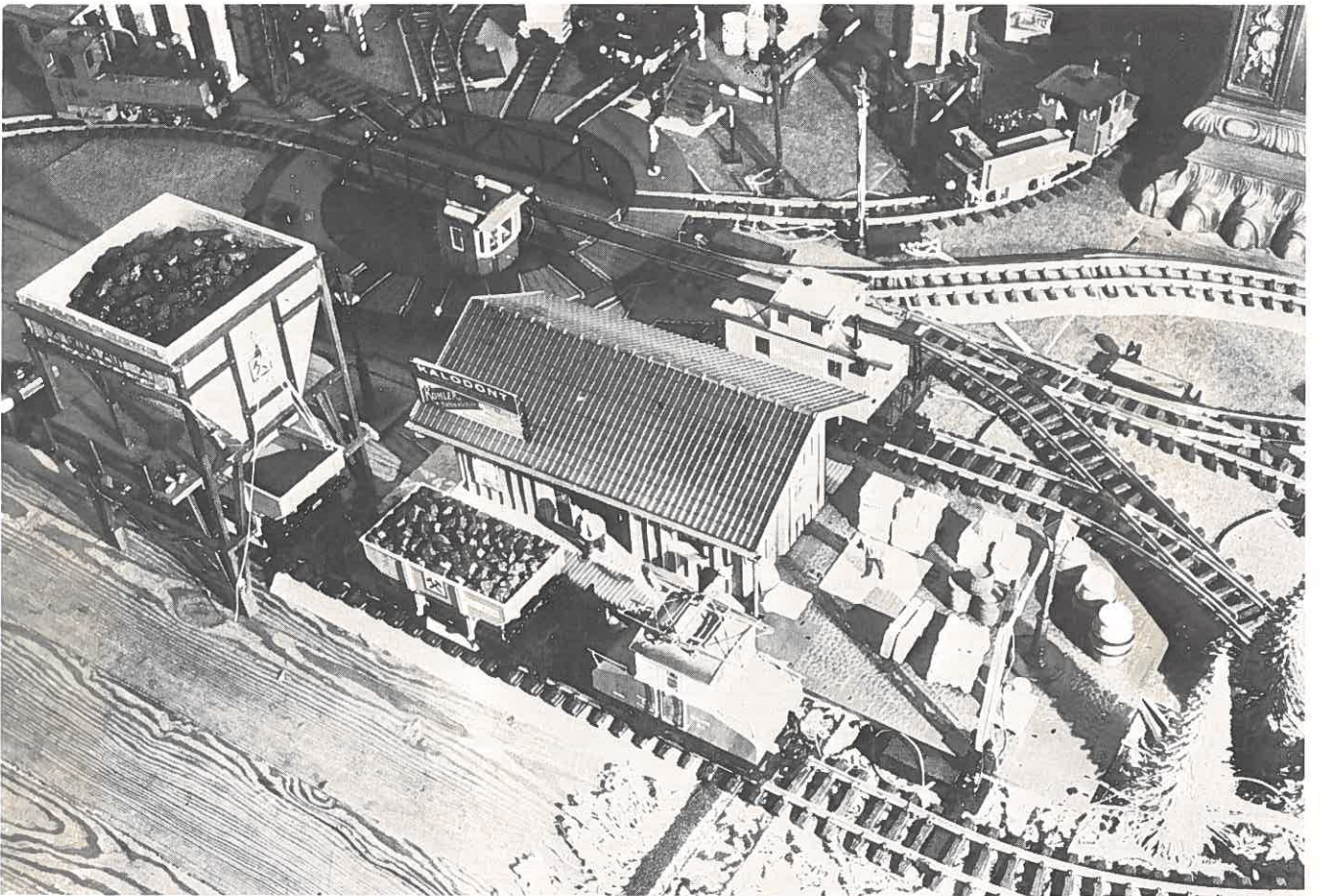


Ländliche Szene mit dem im Text erwähnten Niedersachsenhaus.

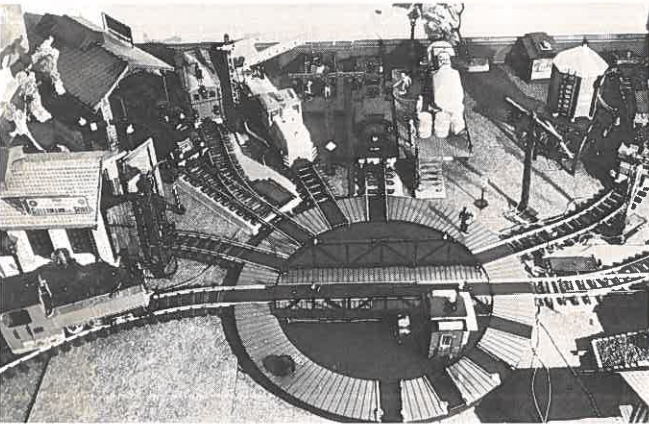


Anlage Carlos Nadler

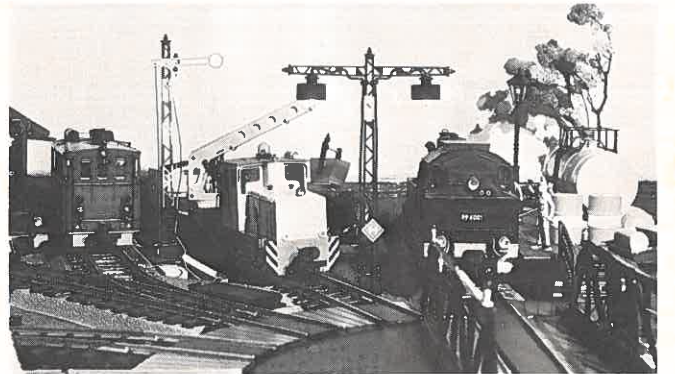




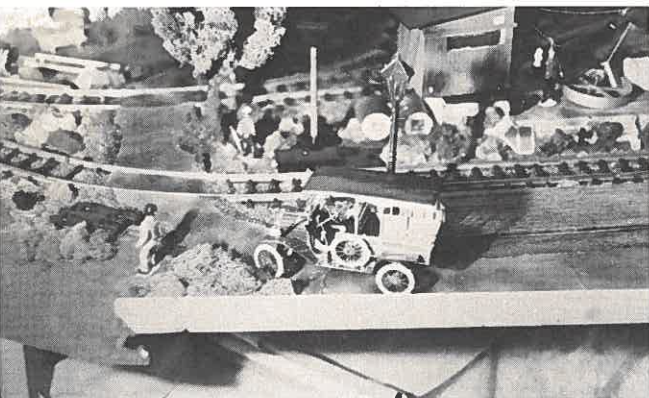
Blick auf den Güterbahnhof mit Schüttgutbunker und POLA-LGB-Güterschuppen.



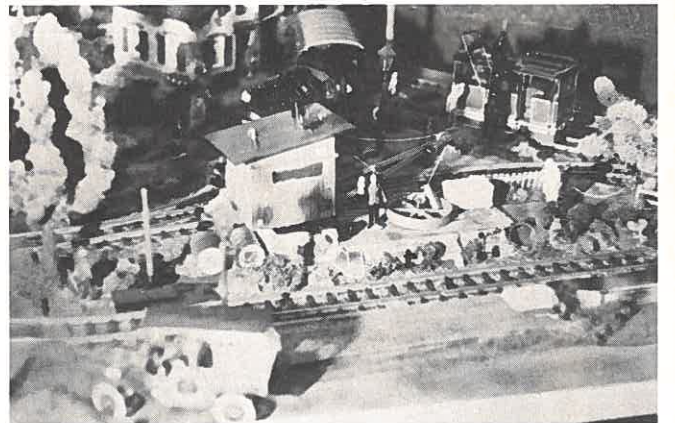
Das Bahnbetriebswerk mit Drehscheibe aus der Vogelschau.



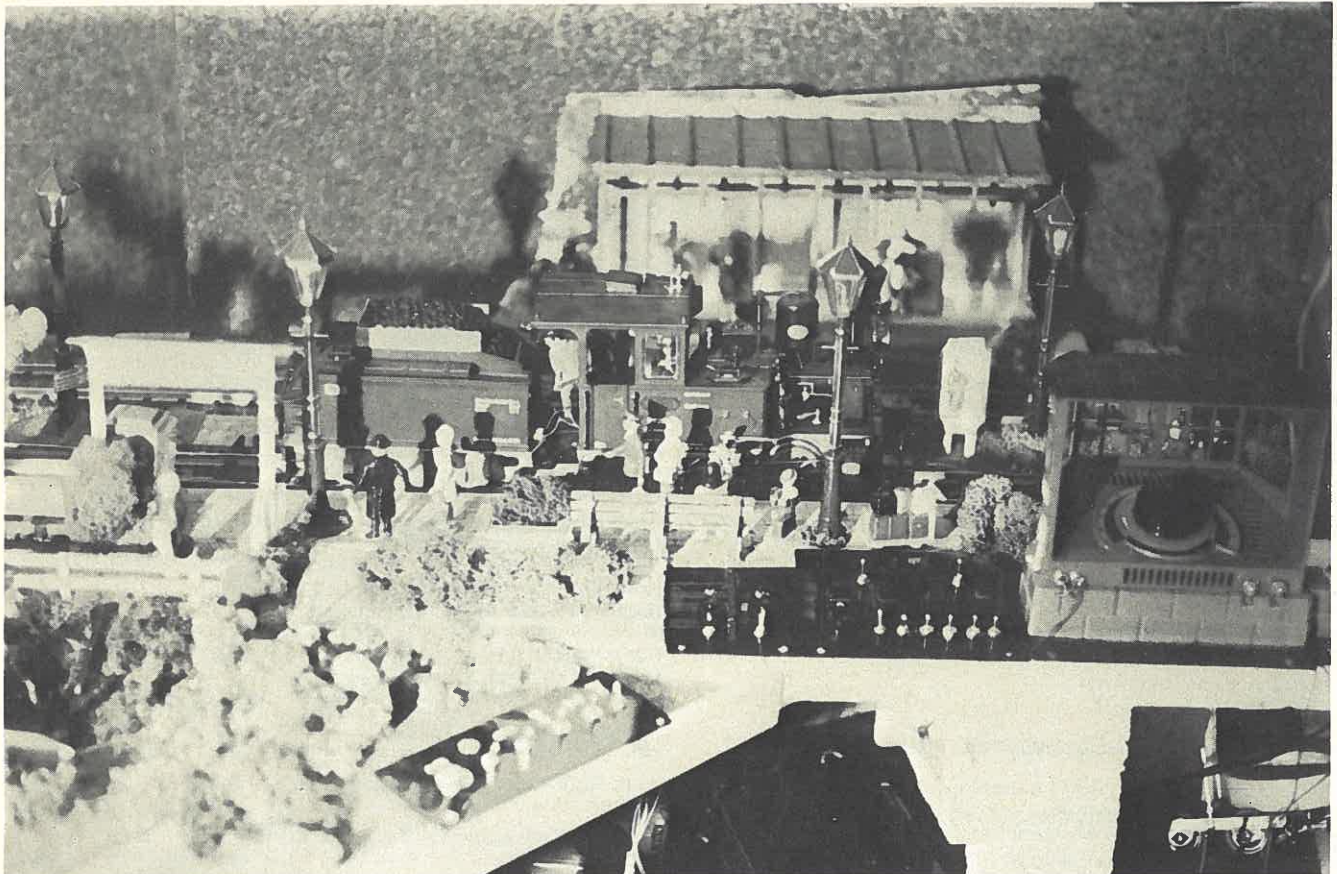
Nahaufnahme vom Bahnbetriebswerk. Die Bogenlampe entstand aus LGB-Fahrleitungsmasten und Schutzklappen für Heizungsventile.



Oldtimer-Lieferwagen am Bahnübergang auf der Anlage Martin-Peter Willem.



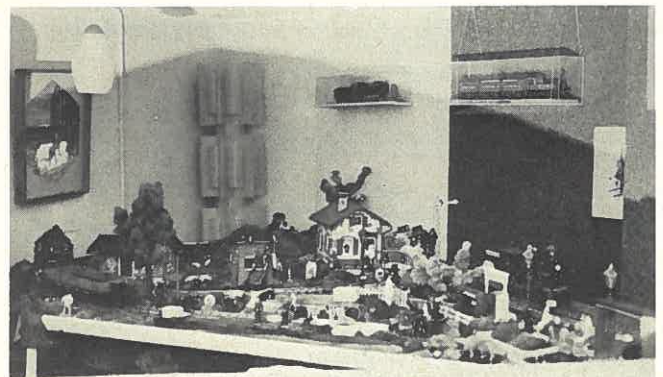
Das ist der mit drei Motoren angetriebene Verladekran.



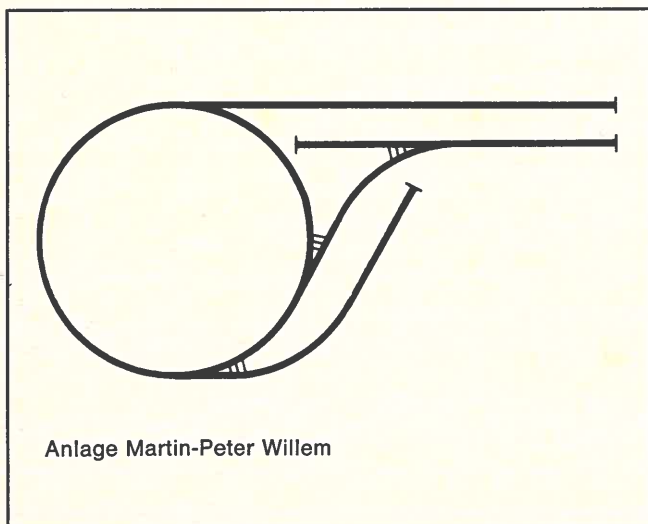
Der zweigleisige Endbahnhof neben der Kreisstrecke, auf dem eine Schlepptenderlok mit leuchtenden Laternen und dampfendem Schlot abgestellt werden kann.

Anlage Martin-Peter Willem

Auf der 3,0 x 1,5 m großen Anlage Martin-Peter Willem wurde insofern eine interessante Lösung der Gleisführung gefunden, als von einem runden Kreis drei Nebengleise abzweigen. Von einem Nebengleis geht außerdem ein Lokwartegleis ab. Eines der Bahnhofsgleise besitzt eine Unterteilung in drei kurze elektrische Abschnitte, auf denen eine entsprechend präparierte Lokomotive mit Schlepptender so abgestellt werden kann, daß sie im Stand mit leuchtenden Laternen dampft. Hat man nicht viel Platz für eine große Strecke, so muß man seine Aktivitäten in die Dekoration stecken. Der Stationsvorsteher kann elektromagnetisch die Kelle heben, in einem alten Kran sind drei Motore eingebaut, die ihn entsprechend viele Funktionen ausführen lassen. An einem Nebengleis gibt es sogar eine Schlackengrube für die Dampflok, die von unten wieder entleert werden kann.



Auf diesem Bild ist fast die ganze Anlage zu sehen.



Während die 2080 mit einem Kurzzug auf der Kreisstrecke fährt, wartet die 2050 auf dem Lokwartegleis auf ihren neuen Einsatz.

Verlagsprogramm 3/1979

Albtalbahn und Kleinbahn Pforzheim-Ittersbach

Von Dieter Höltge. 68 S., 120 Fotos, DM 18,50 (+ DM 1,20 Versand).

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 (+ DM 1,20 Versand).

Bahnen der Stadt Monheim

Von Clemens Rennebaum und Paul Heinz Schwieres. In Vorbereitung.

Bahnhöfe nordwestdeutscher Kleinbahnen

Von Gerd Wolff. 80 S., 109 Fotos, 24 Bahnhofsgleispläne, DM 18,50 (+ DM 1,20 Versand).

Braunschweigs Eisenbahnen und Straßenbahnen

Von Dieter Höltge. 60 S., 105 Fotos, 5 Skizzen, DM 12,80 (+ DM 1,20 Versand).

Bremervörde-Osterholzer Eisenbahn

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

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 Vers.).

Dampflok auf Kleinbahngleisen

Erscheint 1979

Dampflokomotiven bei Werkseisenbahnen

Von Klaus-Joachim Schrader. 76 S., 90 Fotos, 13 Maßskizzen, DM 18,50 (+ DM 1,20 Versand).

Dampfspeicherlokomotiven

Erscheint 1980

Deutsche Klein- und Privatbahnen (Teil 1: Schleswig-Holstein/Hamburg)

Von Gerd Wolff. 132 S., 189 Fotos, 24 Streckenskizzen, DM 39,50 (+ 1,20 Versand).

Deutsche Klein- und Privatbahnen (Teil 2: Niedersachsen)

Von Gerd Wolff. 324 S., 474 Fotos, 58 Streckenskizzen, DM 55,00 (+ DM 1,70 Versand).

Deutsche Klein- und Privatbahnen (Teil 3: Nordrhein-Westfalen)

Von Gerd Wolff. 326 S., 509 Fotos, 54 Streckenskizzen, DM 55,00 (+ DM 1,70 Versand).

Deutsche Klein- und Privatbahnen (Teil 4: Hessen/Rheinland-Pfalz/Saar)

Von Gerd Wolff. 252 S., 340 Fotos, 41 Streckenskizzen, DM 53,00 (+ DM 1,70 Versand).

Deutsche Klein- und Privatbahnen (Teil 5: Baden-Württemberg)

Von Gerd Wolff. 432 S., 770 Fotos, DM 59,50 (+ DM 1,70 Versand).

Deutsche Klein- und Privatbahnen (Teil 6: Bayern)

Von Gerd Wolff. 224 S., 311 Fotos, 23 Streckenskizzen, DM 53,00 (+ DM 1,70 Versand).

Deutsche Straßen- und Stadtbahnen (Band 1: Bayern)

Von Dieter Höltge. 240 S., 16 Farb- und 411 SW-Fotos, DM 49,50 (+ DM 1,70 Versand).

Deutsche Straßen- und Stadtbahnen (Band 2: Nördliches Baden-Württemberg)

Von Dieter Höltge. 352 S., 16 Farb- und 665 schwarz-weiß Fotos, DM 59,50 (+ DM 1,70 Versand).

Deutsche Straßen- und Stadtbahnen (Band 3: Südliches Baden-Württemberg)

Von Dieter Höltge. 280 S., 16 Farb- und 536 SW-Fotos, DM 57,00 (+ DM 1,70 Versand).

Deutsche Straßen- und Stadtbahnen (Band 4: Rheinland-Pfalz und Saarland)

In Vorbereitung.

Deutsche Straßen- und Stadtbahnen (Band 5: Hessen)

In Vorbereitung.

Die sellos auf Kleinbahngleisen

Von Klaus-Joachim Schrader. 32 S., 13 Fotos, 12 Maßskizzen, DM 12,80 (+ DM 1,20 Versand).

Dürener Eisenbahn A.-G.

Von Ronald Copson. 32 S., 53 Fotos, 1 Streckenskizze m. Bahnhofsgleisplänen, DM 10,00 (+ DM 1,20 Versand).

Ellok-Baureihe E 04 — E 18 — E 18.2 — E 19

Von Hans-Dieter Andreas und Helge Hufschläger. 197 S., 209 Fotos, DM 45,00 (+ DM 1,20 Versand).

Fahrzeuge elektrifizierter Privatbahnen

Von Klaus-Joachim Schrader. 47 S., 19 Fotos, 19 Maßskizzen, DM 12,80 (+ DM 1,20 Versand).

Gehäuse-Baugaben für Triebwagengzug der HZL in Nenngroße O

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

Gehäuse-Baugaben eines vierachsigen Talbot-Triebwagens für die LGB

Von Dieter-Theodor Bohlmann. Erscheint Februar 1980.

Geilenkirchener Kreisbahnen

Von Gerd Wolff. 20 S., 34 Fotos, 1 Streckenskizze, DM 7,00 (+ DM 0,60 Versand).

Inselbahn und Bäderschiffahrt Wangerooze

Von Gerd Wolff. 48 S., 79 Fotos, 6 Skizzen, illustrierte Fahrzeuglisten, DM 12,80 (+ DM 1,20 Versand).

Kahlgrund Verkehrs GmbH.

Von Klaus-Peter Quill. 40 S., 29 Fotos, 10 Bahnhofsgleispläne, DM 10,00 (+ DM 1,20 Versand).

Kleinbahn A.-G. Frankfurt am Main — Königstein

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

Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft A.-G.

Von Dieter Höltge. 56 S., 82 Fotos, 1 Streckenskizze, DM 12,80 (+ DM 1,20 Versand).

Omnibusse von Krauss-Maffei

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

Reiseführer zu den Privatbahnen der Schweiz (Band 1: Nordost-Schweiz)

Von Dr. Hermann Bürnheim. 74 S., 96 Fotos, DM 18,50 (+ DM 1,20 Versand).

Reiseführer zu den Privatbahnen der Schweiz (Band 2: Südwest-Schweiz)

Von Dr. Hermann Bürnheim. 106 S., 158 Fotos, DM 18,50 (+ DM 1,20 Versand).

Reiseführer zu den Privatbahnen der Schweiz (Band 3: Südost-Schweiz)

Von Dr. Hermann Bürnheim. 94 S., 139 Fotos, DM 18,50 (+ DM 1,20 Versand).

Reiseführer zu den Privatbahnen der Schweiz (Band 4: Nordwest-Schweiz)

Von Dr. Hermann Bürnheim. 94 S., 149 Fotos, DM 18,50 (+ DM 1,20 Versand).

Reiseführer zu den Privatbahnen der Schweiz (Band 5: Westliche Zentralschweiz)

Von Dr. Hermann Bürnheim. 138 S., 182 Fotos, DM 18,50 (+ DM 1,20 Versand).

Reiseführer zu den Privatbahnen der Schweiz (Band 6: Östliche Zentralschweiz)

Von Dr. Hermann Bürnheim. 143 S., 185 Fotos, DM 18,50 (+ DM 1,20 Versand).

Rhein-Haardt-Bahn GmbH.

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

A.-G. Ruhr-Lippe-Eisenbahnen

Von Fritz Berkemeier. Erscheint 1980.

Siegener Kreisbahn (Teil 1: Die Straßenbahn)

Von Dr. Hermann Bürnheim. 56 S., 39 Fotos, 2 Streckenskizzen, DM 12,80 (+ DM 1,20 Versand).

Siegener Kreisbahn (Teil 2: Eisern-Siegener und Freien Grunder Eisenbahn)

Von Dr. Hermann Bürnheim. 64 S., 37 Fotos, 11 Skizzen, DM 12,80 (+ DM 1,20 Versand).

Siegener Kreisbahn (Teil 3: Kl. Weidenau-Deuz und Siegener Kreisbahn Ergänzungen)

Von Dr. Hermann Bürnheim. 56 S., 38 Fotos, 5 Skizzen, DM 12,80 (+ DM 1,20 Versand).

Schmalspurbahnen zwischen Ems und Weser

Von Gerd Wolff. 96 S., 100 Fotos, 4 Streckenskizzen, DM 18,50 (+ DM 1,20 Versand).

Straßenbahnen auf alten Ansichten

Von Peter Boehm. In Vorbereitung.

Tecklenburger Nordbahn

Von Dieter Riehemann. Erscheint 1980.

Triebwagen auf Kleinbahngleisen

Von Klaus-Joachim Schrader. 36 S., 21 Fotos, 12 Maßskizzen, DM 12,80 (+ DM 1,20 Versand).

Die Wismarer Schienenomnibusse der Bauart Hannover

Von Dieter-Th. Bohlmann. 136 S., 8 Farb- u. 90 SW-Fotos, 28 Typenskizzen, DM 39,50 (+ DM 1,20 Versand).

10 Jahre Standardbus

Von Jürgen Jacobi. 46 S., 88 Fotos, DM 10,00 (+ DM 1,20 Versand).

Zeunert's Dampflok Kalender 1980

Im großen Querformat 30 x 21 cm. DM 10,00 (+ DM 1,50 Versand).

Zeunert's Diesellok-Kalender 1980

Im großen Querformat 30 x 21 cm. DM 10,00 (+ DM 1,50 Versand).

Zeunert's Ellok-Kalender 1980

Im großen Querformat 30 x 21 cm. DM 10,00 (+ DM 1,50 Versand).

Zeunert's Kleinbahn-Kalender 1980

Im großen Querformat 30 x 21 cm. DM 10,00 (+ DM 1,50 Versand).

Zeunert's Marine-Kalender 1980

Im großen Querformat 30 x 21 cm. DM 10,00 (+ DM 1,50 Versand).

Zeunert's Straßenbahn-Kalender 1980

Im großen Querformat 30 x 21 cm. DM 10,00 (+ DM 1,50 Versand).

EISENBAHN ILLUSTRIERTE

Die große Fachzeitschrift für Großbetrieb und Modellbahn, beispiellos reichhaltig und teilweise vierfarbig illustriert. Zweimonatlich 56 Seiten im Format A 4. Preis je Heft DM 6,00 (+ DM 0,60 Versand).

MARINE + SCHIFFSMODELL ILLUSTRIERTE

Fachblatt für Freunde der See- und Binnenschifffahrt und von Schiffsmodellen. Reichhaltig illustriert. Zweimonatlich 32 Seiten im Format DIN A 4. Preis je Heft DM 6,50 (+ DM 0,60 Versand).

Gute Fachhandlungen für unsere Bücher, Zeitschriften und Kalender. Falls nicht erhältlich, bestellen Sie bitte direkt beim

Verlag Wolfgang Zeunert

Steinweg 43, 3170 Gifhorn

Mit dem Vulkan-Expresß durch die Eifel

Etwa in der Mitte zwischen Bonn und Koblenz liegt das kleine Städtchen Brohl am Rhein. Es ist der Ausgangspunkt der meterspurigen Brohltal-Eisenbahn.

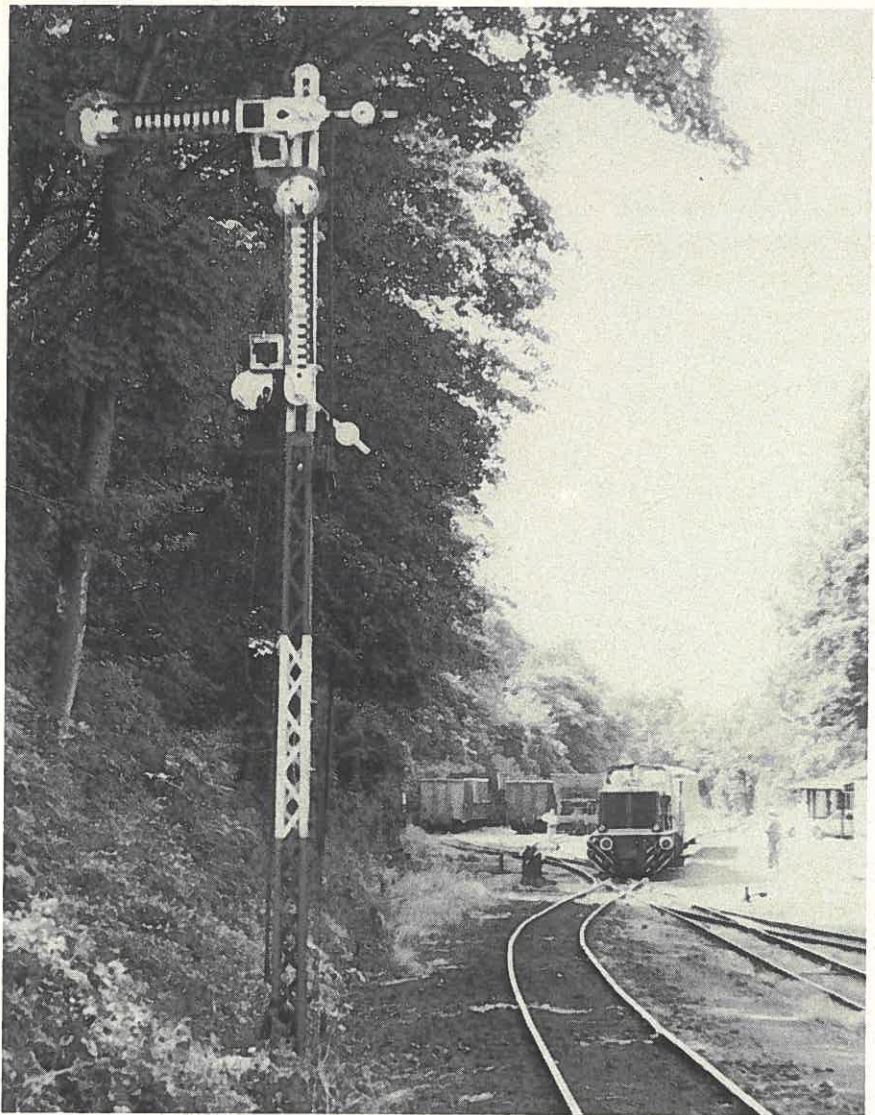
Bereits vor einigen Jahren wurde auf dieser Bahn der reguläre Personenverkehr eingestellt. Heute wird auf der ca. 20 km langen Strecke noch ein sehr umfangreicher Güterverkehr abgewickelt. Hierfür stehen insgesamt vier Diesellokomotiven zur Verfügung. Alle Lok sind mit einer Steilstrecken-ausrüstung für den Betrieb auf der ehemaligen Zahnstangen-Strecke im oberen Teil der Strecke ausgerüstet. Alle Lok besitzen eine asymmetrische Anordnung der Puffer, da auf dem Dreischienengleis im Brohler Rheinhafen von den Schmalspurloks auch normalspurige G-Wagen rangiert werden müssen.

Kurz hinter dem Bahnhof Brohl B.E. mit seinen recht umfangreichen Gleisanlagen geht es vorbei an dem einzigen Hauptsignal der Bahn in das dicht bewaldete und enge Brohltal hinein. Die erste Station ist der Haltepunkt Schweppenburg. Hier beginnt die Strecke dann bereits ganz beachtlich zu steigen, um kurz hinter dem Haltepunkt Bad-Tönisstein auf einem imposanten Viadukt das Brohltal zu überqueren und kurz hinter dem Viadukt in dem einzigen Tunnel der Bahn zu verschwinden. Nach kurzer Fahrt erreicht der Zug dann den Bahnhof Burgbrohl mit einer sehr gepflegten Gastwirtschaft. Hinter Burgbrohl gelangt der Zug dann in die typische Landschaft der Vulkaneifel. Vorbei an Niederzissen mit ebenfalls recht umfangreichen Gleisanlagen erreicht der Zug den Bahnhof Oberzissen. Hier begann früher die Zahnradstrecke, heute werden die Züge teilweise geteilt und in zwei Fahrten über die Steilstrecke gebracht. Während der Fahrt über die Steilstrecke hat man eine wundervolle Aussicht auf das Rheintal, zu den Moselbergen und zur hohen Acht hin. Vorbei am größten Frachtkunden der BEG erreicht der Zug dann die heutige Endstation Engeln. Vor wenigen Jahren ging es von hier aus weiter bis nach Kempenich, das Gleis wurde erst vor wenigen Jahren abgebaut.

Nach kurzem Aufenthalt in Engeln und Umsetzen der Lok beginnt dann die Rückfahrt.

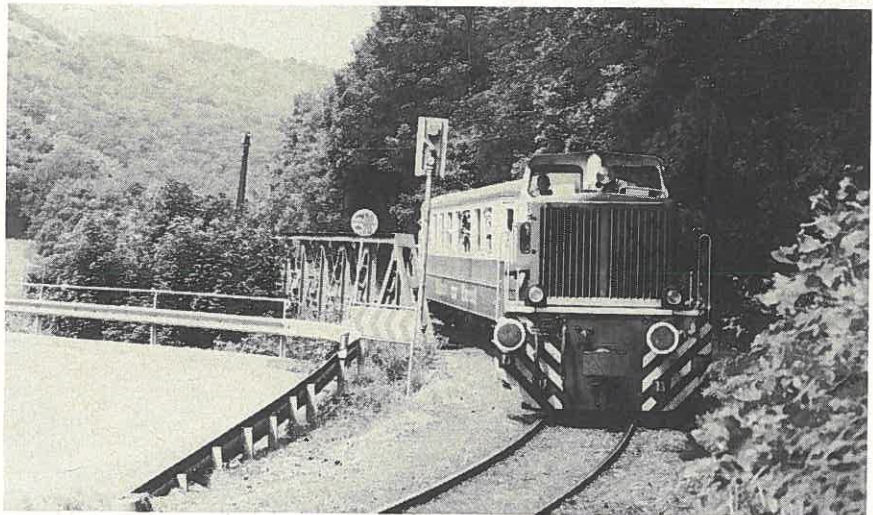
Der bewirtschaftete Zug erfreute sich besonders bei unseren Nachbarn aus Belgien und den Niederlanden großer Beliebtheit. Man plant ggf. im kommenden Jahr die Fortsetzung der planmäßigen Fahrten. Ansonsten steht der „Vulkan-Expresß“ jederzeit Gruppen etc. auf Bestellung zur Verfügung.

Bert Jülich



Das Einfahrtsignal am Bahnhof Brohl BE. Im Hintergrund der Vulkan-Expresß mit Diesellok D4.

Fotos: Bert Jülich



Diesellok D4 der Brohltalbahn mit dem Vulkan-Expresß am 8. 7. 77 bei Schweppenburg.

Fotos auf der letzten Seite:

Endlich gibt es im LGB-Programm eine moderne Lokomotive der Deutschen Bundesbahn. Das obere Bild zeigt als großes Vorbild des Modells die 251 902 der DB, die zusammen mit der Schwesterlok 251 903 werktäglich ihren Dienst auf der 750-mm-Schmalspurstrecke Warthausen – Ochsenhausen (Württemberg) versieht.

Die untere Aufnahme zeigt das LGB-Modell der 251 902. Die mit zwei Motoren ausgerüstete und dadurch enorm zugkräftige Maschine ist in allen Einzelheiten ihrem großen Vorbild nachgebildet worden, wie der Vergleich beider Bilder eindeutig beweist.

