

DM 6,50



# Depesche

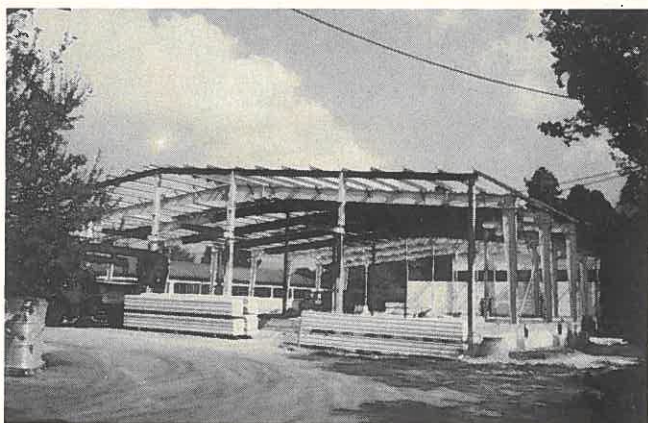
Herbst 1980

Heft 40

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



# Briefe, Nachrichten, Meinungen



Die neue Fabrikhalle im Rohbau. Die Stahlkonstruktion ist fertiggestellt.  
Foto: Wolfgang Richter



Rechts im Bild die neue Fabrikationshalle von E. P. Lehmann. Links im Hintergrund stehen die Museumsfahrzeuge der LGB-Fabrik.  
Foto: Robert Münzing

## Ernst Paul Lehmann Patentwerk vergrößert

Die LGB-Fabrik platzte wirklich aus allen Nähten. Eine Betriebserweiterung war unbedingt notwendig und ist inzwischen fertiggestellt. Die neue Mehrzweckhalle bringt auf 1 700 qm vor allem auch die Möglichkeit, gefahrlos „hochzustapeln“. Nach den Werksferien wurde die Halle bezogen. Sie beherbergt neben dem Halbtteilager auch den wichtigen Produktionszweig der Gleisfertigung. Rationell sind hier jetzt Kunststoff- und Metallverarbeitung mit anschließender Montage verkettet.



Natürlich gab es bei der Einweihung der Halle einen zünftigen Spaß: Wolfgang Richter (als Notar verkleidet) übergibt Eberhard Richter (seinem Bruder und technischen Boß der LGB-Fabrik) mit einer dem Ereignis angepaßten würdevollen Miene die Schlüssel für die neue Werkshalle.

## E. P. Lehmann erhält Straßenbahn museal

Der Park von Museumsfahrzeugen auf dem Fabrihof von E. P. Lehmann Patentwerk hat eine Erweiterung erfahren. Von der VAG-Nürnberg konnte der Oldtimer-Straßenbahn-Triebwagen 819 (Bj. 1926) erworben werden. Das Fahrzeug wurde von M.A.N. gebaut und gehört zur Serie der Triebwagen Tw 801 – 840. Das gepflegte Fahrzeug wurde unmittelbar am Fabrikgebäude an einer extra geschaffenen Original-Haltestelleninsel aufgestellt.

## 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 weißglänzend 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.

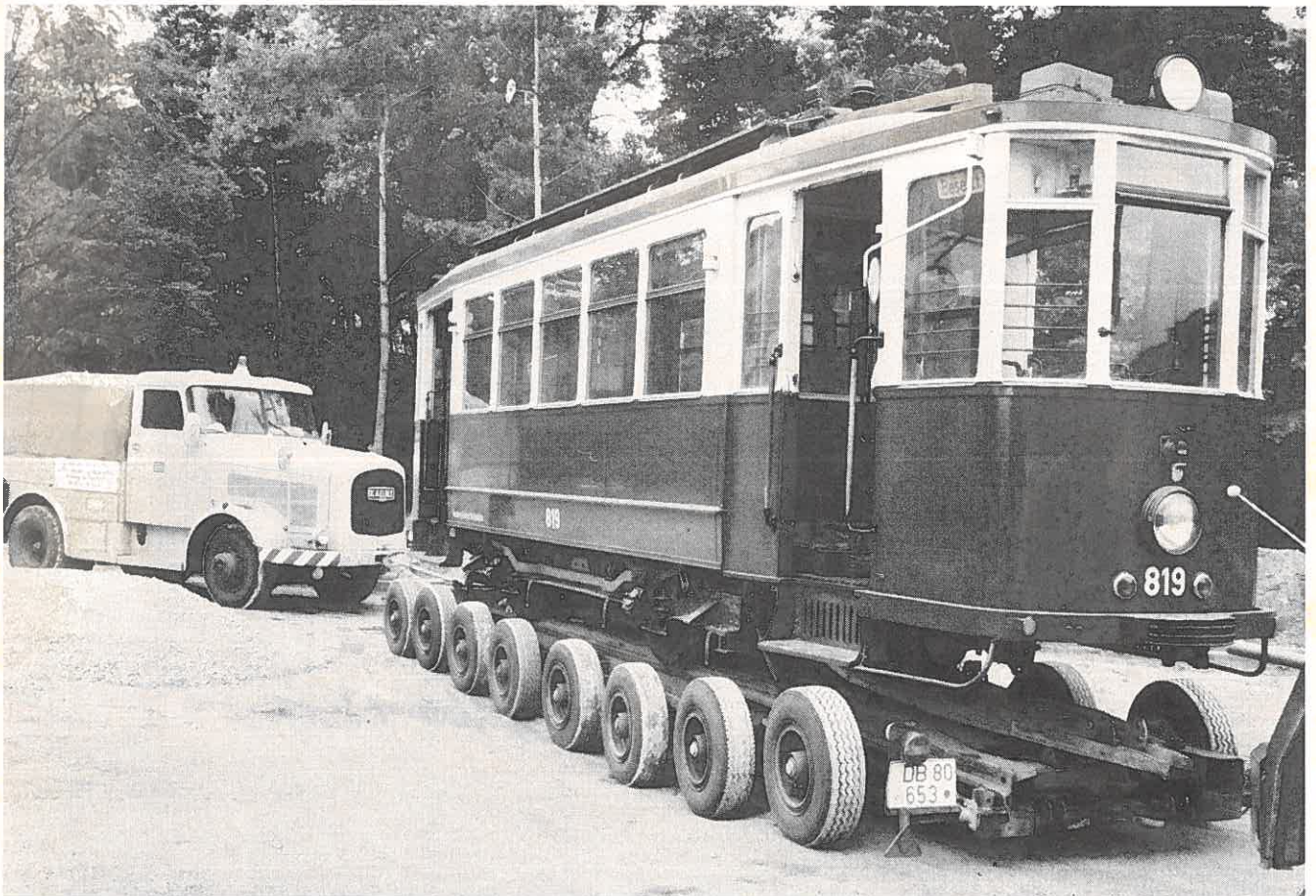
## Inhalt

1.11.80

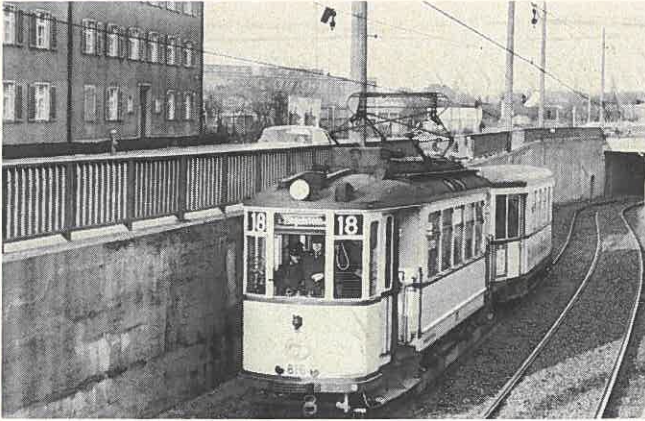
Berichte, Nachrichten, Meinungen .....	Seite 2
Neue Modelle für die LGB .....	Seite 17
Zweiachsige Triebwagen bei Schmalspurbahnen .....	Seite 22
Neues von der Furka-Oberalp-Bahn .....	Seite 26
LGB in Farbe .....	Seite 28
Großbahn-Anlagen für den ersten Anfang .....	Seite 30
Planung des Betriebsablaufs .....	Seite 32
Eigenbauten unserer Leser .....	Seite 34
LGB-Schleppenderlokom mit Geräuschelektronik .....	Seite 38
Vierachsiger Kesselwagen für die LGB .....	Seite 39
Entladebühne für offene Güterwagen .....	Seite 40
LGB und Schiffsmodelle .....	Seite 42
Balkonanlage im Winter .....	Seite 43
Die schönsten LGB-Innenanlagen .....	Seite 44
99 6001 der LGGB besucht sein großes Vorbild .....	Seite 54
LGB in Farbe .....	Seite 56



Stirnsicht der neuen Fabrikations- und Lagerhalle der Firma Ernst Paul Lehmann Patentwerk. Die Halle ist in den Farben rot und altweiß gestrichen und mit einem grünen Zierband versehen. Damit entspricht sie in ihrem Äußeren genau den neuen LGB-Verpackungen.  
Foto: Robert Münzing



Tw 819 der VAG-Nürnberg trifft mit einem Culemeyer-Straßenroller der Deutschen Bundesbahn auf dem Betriebsgelände der Firma Ernst Paul Lehmann Patentwerk ein. Gleich wird ein Feuerwehrkran den Wagen packen und ihn an der „Haltestelle Saganerstraße“ absetzen.  
Foto: Wolfgang Richter



**Tw 816 der Nürnberg-Fürther Straßenbahn mit Bw 1244 auf der SL 18 aus Richtung Bayernstraße auf der Rampe zur Tirolerstraße. Der Triebwagen gehört zur gleichen Serie wie unser Museumsfahrzeug in der LGB-Fabrik.**

**Foto: Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn e. V./Richard Schatz**



**Nürnberg's Feuerwehr war wieder einmal die Adresse für eine schwierige Arbeit. Mühelos hat der neue Faun-Kranwagen den Straßenbahnwagen an seinem endgültigen Standort abgesetzt.**

**Foto: Robert Münzing**



**Kritisch betrachtet Firmenchef Eberhard Richter den Bau der Haltestelleninsel, an der der Tw 819 Aufstellung finden soll.**

**Foto: Wolfgang Richter**



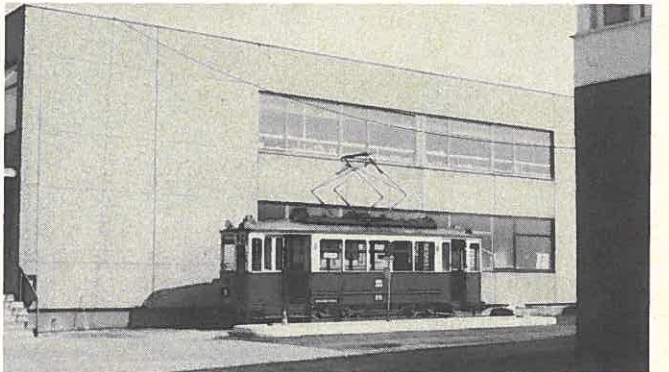
**Museums-Tw 819 steht an seinem endgültigen Platz neben der LGB-Fabrik. VAG-Direktor Wälde übergibt Firmenchef Eberhard Richter den Schlüssel für den Wagen.**

**Foto: Wolfgang Richter**



**Museums-Tw 819 ist auf dem Fabrikgelände eingetroffen. Firmenchef Eberhard Richter vereinbart mit Direktor Bauer von der Nürnberger Feuerwehr den Auftrag zur Abladung des Straßenbahnwagens.**

**Foto: Wolfgang Richter**



**Straßenbahn-Haltestelle Saganerstraße – das hat noch nie im Fahrplan der VAG-Nürnberg gestanden. Vor der Fassade des LGB-Fabrikgebäudes macht sich der Tw 819 hervorragend in einer Umgebung, die echt städtisch anmutet.**

**Foto: Robert Münzing**

## Wichtige Mitteilung an alle Leser!

Der Versand der LGB-DEPESCHE wurde jetzt ganz auf Computer umgestellt. Deshalb erhält jeder Abonnent eine Kundennummer, die vieles bei uns vereinfachen wird. Die Rechnungen für die Abonnements werden vom Computer als Endlosformular ausgedruckt und enthalten Name, Adresse und Kundennummer. Solange die Leser mit dieser Zahlkarte überweisen, ist alles problemlos. Nur: Wer durch Banküberweisung sein LGB-DEPESCHE-Abonnement bezahlen will, muß unbedingt seine Kundennummer angeben. Wir bitten höflichst um Beachtung dieses wichtigen Hinweises, damit es keine Unterbrechung in der Belieferung mit unserer Zeitschrift gibt! Und vielen Dank für die kleine Mühe mit der Kundennummer.

## Vogelfütterung mit der LGB

Walter Zimmermann betreibt in Lohmar-Wahlscheid bei Siegburg ein Motel, dessen Frühstücksraum im ersten Stock liegt. In gleicher Höhe steht draußen ein Vogelhaus. Um nicht jedesmal zum Füttern eine Leiter anlegen zu müssen, wurde vom Haus zum Futterhäuschen ein Balken gelegt, auf dem mittels eines Seilzuges ein LGB-Wagen zur Beschickung des Futterhäuschens eingesetzt wird. Alle Gäste sind von dieser technischen Spielerei vollauf begeistert. Eine Umstellung auf Lokbetrieb ist geplant. Von der Meise über Dompfaff bis zum Rotkehlchen haben sich alle Vögel an den „Futter-Expreß“ gewöhnt.



Beschickung eines Vogelhauses durch die LGB. Walter Zimmermann aus Lohmar-Wahlscheid betreibt dieses interessante Funktionsmodell. Foto: Walter Zimmermann

## Soo ein „Zug“ . . .

Zieht Dich ein „Zug“ stets magisch an,  
Dann leiste Dir 'ne Lehmannbahn!  
Und fahr' mit ihr durch Haus und Garten,  
Durch Zimmer, Flur und die Rabatten.  
Durch Weichen auch ins and're Gleis  
Und wenn's im Sommer richtig heiß,  
Dann könnt' die Bahn vor allen Dingen,  
Ein kühles Bierchen Dir gleich bringen  
Und so hätt'st Du dann Deinen Spaß:  
Außen trocken, innen naß.  
Wenn's regnet mal – was nie verkehrt –  
Dann bleibt die Lehmann unversehrt,  
Denn sie ist so geschützt gebaut,  
Daß selbst mal Schnee auf ihrer Haut  
Ihr Innenleben nicht berührt.  
Und Dampflok gibt's, als ob man schürt,  
So fauchen die durch ihren Schlot.  
Und Dieselloks in gelb und rot  
Und E-Lok's gibts, sogar mit Horn.  
Die Lehmannbahn ist hinten, vorn  
Durchdacht in ihrer ganzen Weise.  
Ob Lok, ob Wagen, Weichen, Gleise.  
Drum sag' ich jedem vornean:  
Hast' Platz, dann kauf 'ne Lehmannbahn!

Reinhold Neth

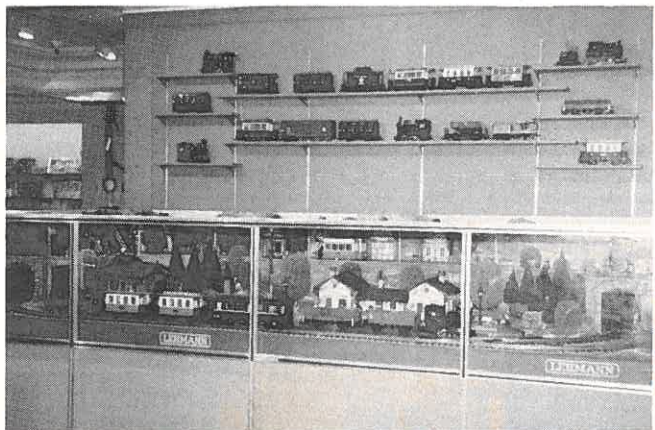
## FHS-Händler Schlimbach

In Heft 39 berichteten wir mit 2 Bildern auf Seite 6 von der „leben- den“ Außenreklame der Firma Schlimbach in Bad Königshofen im Grabfeld (nördlich Bamberg und nicht, wie wir schrieben, im Kreis Taubertalbischheim). Herr Schlimbach hat vor drei Jahren auf Empfehlung der Fördergemeinschaft Spielwaren Facheinzelhandels-GmbH. & Co. KG. diese Attraktion geplant. Die Bahn fährt nicht nur außen am Haus entlang, sondern auch durch das ganze Geschäft. Über Nacht parkt der Zug diebstahlsicher im Laden (Erdgeschoß, nicht 1. Stock). Entscheidend ist übrigens, daß die LGB nicht nur viele Stunden auf dem Buckel hat, sondern daß mit dieser Werbung zahlreiche neue Liebhaber für die LGB gefunden werden konnten.

FHS/Otto E. Umbach



Bei Beatties gibt es in England in mehreren Filialen alles an Modelleisenbahnen, was man sich nur denken kann, natürlich auch die LGB. Das Bild entstand in London im Geschäft High Holborn.



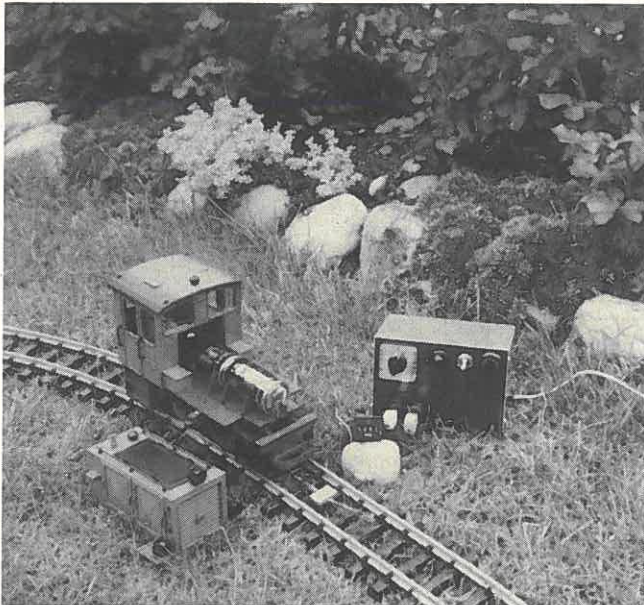
Harrods-Knightsbridge, London, ist das Kaufhaus, in dem die Königin einkauft. In der Spielwarenabteilung fehlt die LGB natürlich nicht.



Die Lehmann-Großbahn auf dem Stand der Firma Burtons (Model Importers) auf der Spielwarenmesse 1980 in England. Die LGB ist international ein Schlager!



Auch in England gibt es die LGB als fahrende Werbung: T. V. Cooper – Merlin Models in Kendal Cambria, England, präsentiert auf diese Art und Weise Modelleisenbahnen.



Dieses Bild zeigt die Relaisstation mit dem Impulszähler, der die Fahrleistung der LGB-Batterie-lok registrierte.

Fotos: Manfred Angerer

### Dauerlaufversuch mit LGB-Batterie-lok

Als LGB-Begeisterter habe ich meinen Töchtern (und auch mir!) zunächst eine Startpackung mit Batterie-lok, aber – wegen der Erweiterungsmöglichkeit – mit Metallschienen gekauft. Der Spaß damit ist groß! Nachfolgend ein kleiner Versuchsbericht. Fast 21 (in Worten: einundzwanzig) Kilometer hat diese Lok Nr. 209 mit einem einzigen Batteriesatz „DAIMON-Longkraft, Nr. 240“, den alkalischen „Kraftpaketen“ zurückgelegt. Kaum zu glauben – doch es stimmt! 3087 mal passierte die Lok auf ihrem exakt 6,768 Meter langen Rundkurs die „Relaisstation“ und ein Impulszähler zählte die Runden fleißig mit. Und wenn es eine gerade Strecke ohne „Kurvenreibung“ gewesen wäre, hätte die Lok sogar noch mehr geschafft.

Manfred Angerer



Die drei Töchter der Familie Angerer haben viel Spaß an ihrer LGB-Batteriebahn.

### SALOTA-Mehrzugsteuerungen für die LGB

Ich habe mehrere Ihrer Lokomotiven, u. a. auch die 2080 S, und würde diese gerne mit einer SALOTA-Mehrzugsteuerung ausrüsten. In Ihrem großen Katalog weisen Sie auch auf die Mehrzugsteuerung hin. Ich nehme daher an, daß Sie die Funktionsfähigkeit der SALOTA-Steuerung in Verbindung mit Ihren Lokomotiven überprüft haben und nichts feststellen konnten, was die normalen Funktionen der Lokomotiven einschließlich der elektronischen Geräuschentwicklung störend beeinflusst.

Mein Fachhändler kann mir diese Geräte auf Wunsch bestellen. Er konnte mir aber nicht verbindlich sagen, ob die Geräte auch einwandfrei funktionieren, zumal Sie ja in den Betriebsanleitungen zu den Lokomotiven den Hinweis geben, daß Sie von der Verwendung elektronischer Regelgeräte abraten.

## Sofortbild-Spaß mit KODAK.

Die neue Sofortbildcamera von KODAK macht farbrillante Sofortbilder. Zu jeder Zeit. Bei jedem Licht. Denn sie hat einen eingebauten Elektronenblitz.

Sofortbildcameras mit eingebautem Elektronenblitz. Nur von KODAK.

### Im vergangenen Herbst warb Kodak mit einem LGB-Zug für sein Sofortbild-System.

Ich bitte Sie daher um Auskunft, ob ich meine LGB-Lokomotiven (Speziell 2080 S und 2051 S) mit SALOTA-Geräten ausrüsten kann, ohne daß ich Einbußen an den Fahreigenschaften und den Geräusch-Funktionen hinnehmen muß.

Werner Wissner

Sehr geehrter Herr Wissner, wir haben uns von der Firma Salota unter anderem auch eine 2080 S mit dieser Mehrzugsteuerung umbauen lassen. Diese Lokomotive funktioniert einwandfrei.

Andererseits wissen wir aus dem großen Kundenkreis, daß es hier beim Einbau Schwierigkeiten geben kann. Der Umbau ist bei dieser Lok (und auch beim Krokodil 2040) nicht ganz einfach und sollte eigentlich einem Fachmann überlassen werden. Erkundigen Sie sich bitte bei der Firma Salota, wer hierzu in Frage kommt.

Von der Verwendung elektronischer Regelgeräte müssen wir nach wie vor abraten, lediglich die Firma Salota hat das Problem gelöst, daß auch unsere Lok mit dem Salota-Mehrzugsteuergerät einwandfrei arbeitet.

Redaktion

### Redaktionsanschrift

Immer wieder kommt es vor, daß zusammen mit Anfragen usw. Redaktionspost zur Firma Lehmann nach Nürnberg geschickt wird. Da kann es in diesem großen Geschäftsbetrieb vorkommen, daß z. B. Texte und Bilder in verschiedene Kanäle geraten und wir in der Redaktion hinterher nur das Eine oder das Andere bekommen. Darum bitten wir noch einmal, alle Redaktionspost nur an den Verlag Wolfgang Zeunert (Redaktion LGB-DEPESCHE, Steinweg 43, 3170 Gifhorn) zu senden. Sonstige Korrespondenz, Abonnements- und Ersatzteilbestellungen, technische Anfragen etc. gehen natürlich nach Nürnberg.



Kundennummer bei der Überweisung nicht vergessen

Sonst geben Sie die Kundennummer bitte sofort Ihrer Bank bekannt, damit es keine Unterbrechung in der Belieferung mit der LGB-DEPESCHE gibt.

E. P. Lehmann Patentwerk

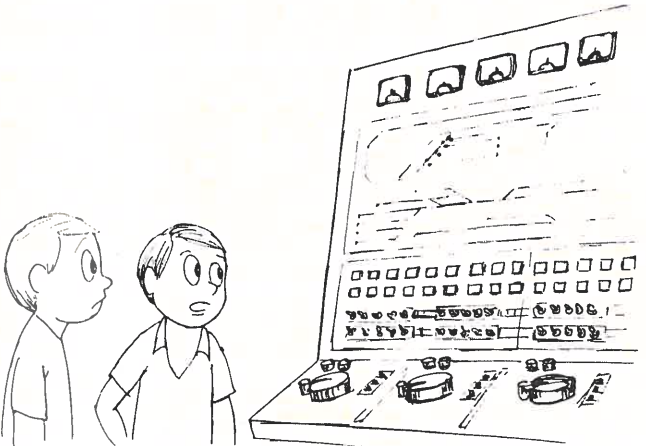
LEHMANN



Bernd Braun aus Moers ist begeisterter LGB-Freund. Das Bild zeigt ihn mit seinem Sohn auf dem Führerstand einer 2010 D.



Bei näherem Hinsehen entpuppt sich dieser Spaß als geschickte Fotomontage. Fotos: Bernd Braun



„Die LGB gehört mir, das Stellpult hat Papi gebaut. Ich darf es aber erst benutzen, wenn ich mein Abitur, eine Rangierer-, die Stellwerksbeamten- und die Lokführerprüfung gemacht habe“.

#### LGB an der Autobatterie

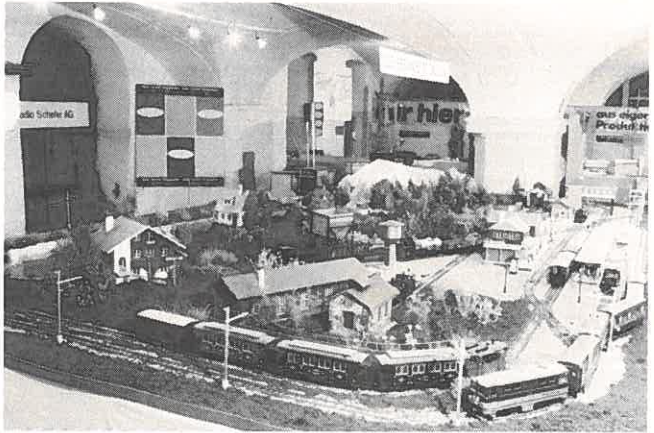
Was passiert, wenn man eine Lehmann-Großbahn an eine 12-V-Autobatterie anschließt?  
A. Happel

Sehr geehrter Herr Happel, wenn man eine LGB an eine 12-Volt-Autobatterie anschließt, dann sollten zwei Dinge beachtet werden:

1) Der Einbau einer 1,5 Ampere-Sicherung ist in jedem Fall zu empfehlen (wir möchten fast sagen, dringend vorgeschrieben). Bei einem Kurzschluß würde ja durch die große Kapazität dieser Batterie sehr viel Strom fließen, und es besteht dann die Gefahr der Überhitzung der Kabel (Brandgefahr).

2) Als nächstes sollte beachtet werden, daß eine Eisenbahn auch geregelt werden muß, deshalb empfehlen wir für diesen Anschluß auch unser Superfahrpult Nr. 5012. Im übrigen ist dieses Thema in unserem Gleisanlagenbuch auf Seite 48 behandelt, bitte nachsehen. Beachten sollte auch der Anwender, daß unsere Bahn ja eigentlich mit 16 Volt betrieben wird. Bei einer Spannung von nur 12 Volt sind die Endgeschwindigkeiten natürlich nicht so hoch.  
Redaktion

**LEHMANN**



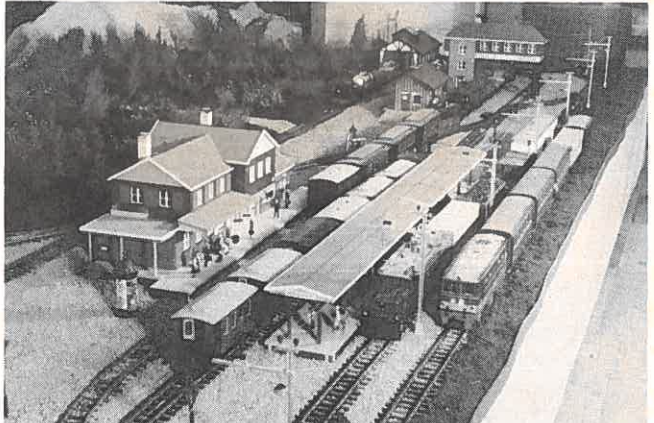
IMARO '80: Gesamtansicht der LGB-Anlage in Rorschach, die von den LGB-Freunden St. Gallen erstellt wurde.

#### IMARO 80

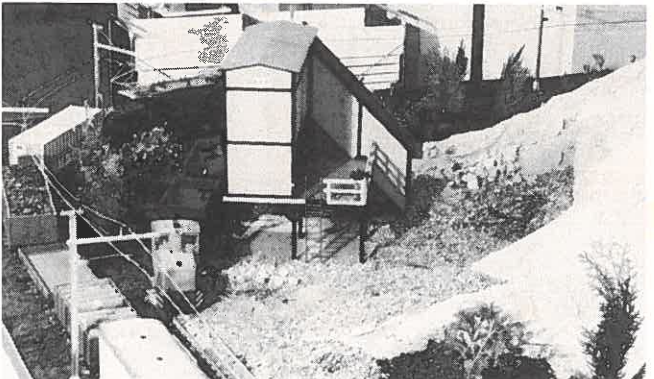
Die Schweizer Eisenbahnfreunde hatten vom 11. bis 15. 5. 80 in Rorschach am Bodensee eine große Superschau rund um die Eisenbahn aufgezogen, die in drei Gebäuden und einem Zelt alles zeigte, was es rund um die Eisenbahn gibt. Einen großen Beitrag lieferten die deutschen Modellbahnfabriken mit Anlagen, von denen wir mit ein paar Bildern die große LGB-Anlage vorstellen möchten. 1981 wird die Ausstellung mit dem leicht abgewandelten Namen IMABO (Internationale Modellbahn-Ausstellung) in Horgen bei Zürich stattfinden.

#### Gründung eines LGB-Clubs in Australien

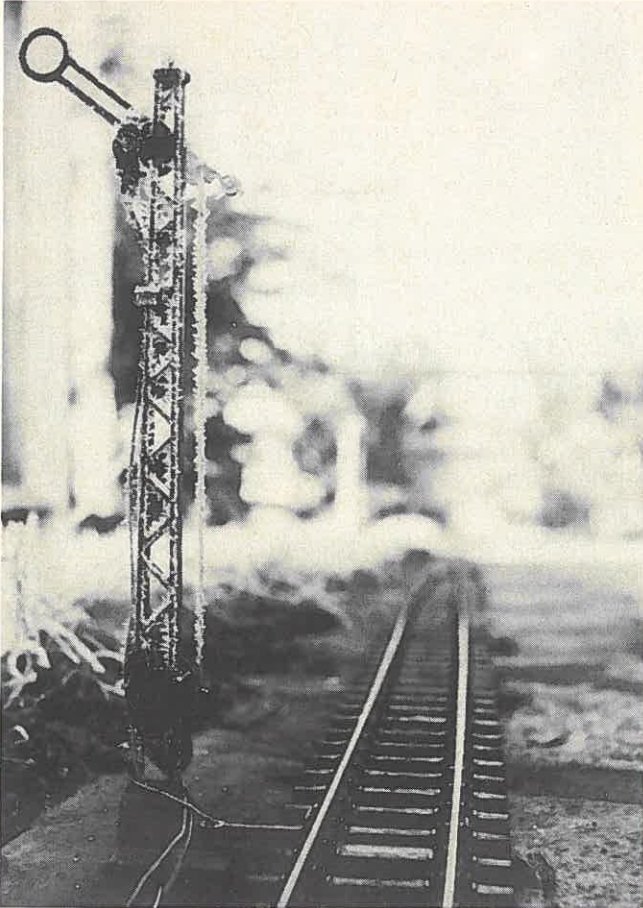
Nachdem der amerikanische LGB-Club so hervorragend agiert und bereits ins dritte Jahr geht, wurde auch im fernen Australien ein LGB-Club gegründet. Wer interessiert ist, mit dem Club zu korrespondieren (englisch), kann sich an Peter Mann, P. O. Box 212, St. Ives, 2075, N.S.W., Australien, wenden. Wir wünschen dem neuen Mitglied in der großen LGB-Familie, „The L.G.B. Model Railway Club“, viel Erfolg.



IMARO '80: Der Hauptbahnhof der LGB-Anlage auf der Modellbahnausstellung in Rorschach am Bodensee. Die Gebäude sind größtenteils von der Firma hmb/Huppertz (nur der Güterschuppen stammt von POLA).



IMARO '80: Das Schotterwerk von hmb/Huppertz auf der LGB-Anlage in Rorschach.



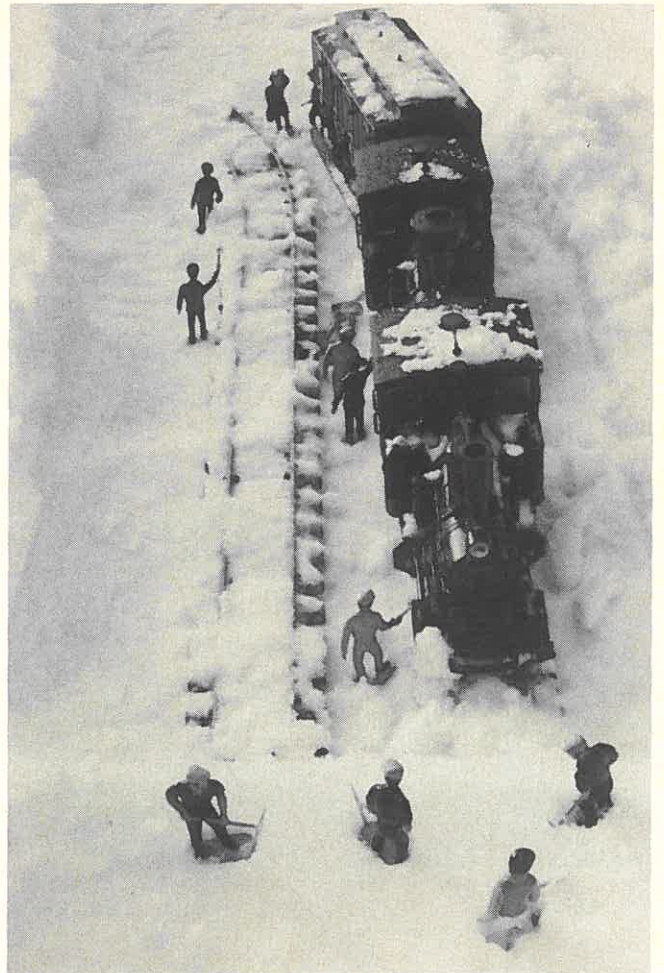
Guy Kirschten aus Luxemburg hielt diese stimmungsvolle Szene auf seiner Freilandanlage mit dem Fotoapparat fest. Trotz starker Rauheisbildung gilt auch für die LGB im Winter immer Hp1 = freie Fahrt!



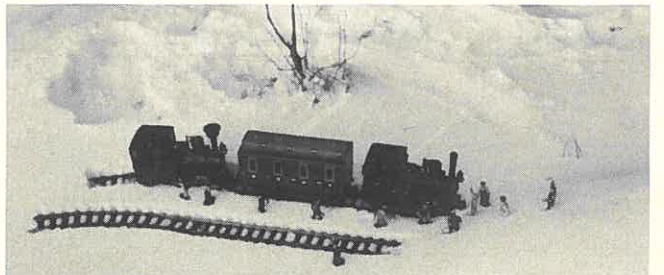
Anlage Bader: Die große Anlage von Imanuel Bader ist im Winter eingeschneit.



Anlage Bader: Zwei Personenzüge sind im winterlichen Bahnhof eingelaufen. Der Schnee macht den LGB-Fahrzeugen nichts aus! Fotos: Imanuel Bader



Fotospielerei mit der LGB im Schnee: O.G.E. Meyer vom Dansk Jernbane-Club zeigt hier eine Szene, in der ein Zug mit zwei Lok vor einer riesigen Schneeverwehung hält.



Fotospielerei mit der LGB im Schnee: Mühsam schippen einige LGB-Streckenarbeiter die eingeschneite Trasse frei.



Fotospielerei mit der LGB im Schnee: Ob die Handvoll Leute die große Schneeverwehung beseitigen können?

Fotos: O.G.E. Meyer

### Die programmierte Modelleisenbahn

Auf der folgenden Seite drucken wir eine komplette Seite aus der „Brown Boveri Hauszeitung“ ab, weil wir glauben, daß der Inhalt für unsere Leser von großem Interesse ist. Der Abdruck erfolgt mit freundlicher Genehmigung der BBC-Aktiengesellschaft Brown, Boveri & Cie., Baden/Schweiz.



# Die programmierte Modelleisenbahn

Wer zum Freizeitspass eine Modelleisenbahn betreibt, der kann jetzt mit ihr ins Schlaraffenland fahren — ein handlicher Minicomputer und ein elegantes Aktenkofferchen mit allerdings ganz besonderem Inhalt sind das Reisegepäck. — Der nachstehende Bericht gibt Einblick in eine der vielen Anwendungsmöglichkeiten des von BBC entwickelten Systems «Indactic».

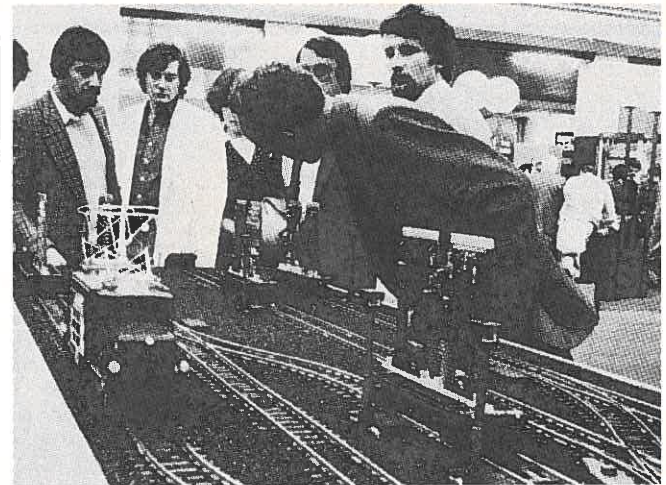
Der Herr «Bahnhofvorstand» legt ein paar Leitungen von den Signalgebern, Weichen, Kupplungsböcken und Schienen zum Computer; dann öffnet er den Koffer und tippt die gewünschte Zugfolge oder das Rangierprogramm in die farbigen Tasten. Und schon rollt der Modellbetrieb vollautomatisch ab. Der Fahr- oder Rangierplan wird exakt eingehalten, denn der Computer gleicht sogar Verzögerungen infolge rutschender Räder aus. Und auf Knopfdruck drückt ein Zusatzgerät die Zugfolge auf Zwanzigtausendstel-Sekunden genau aus; dieses Betriebsprotokoll ermöglicht also die nachträgliche Prüfung aller abgelaufenen Vorgänge. Dies ist ganz besonders dann wichtig, wenn zum Beispiel ein Fehler in einem Fabrikationsablauf oder — wie in unserem Fall — ein Unfall auf der Bahnanlage rekonstruiert und / oder kontrolliert werden soll.

Ist man des Programms einmal überdrüssig, so kann man es über die Tastatur im Koffer ändern oder einfach ein

neues eingeben. Möchte der Modelleisenbahner die Schienenanlage erweitern, wechselt er allenfalls ein paar Elektronik-Einschübe am Computer aus, um die Automatik anzupassen. Er benötigt dazu weder einen LötKolben noch Kenntnisse in der Elektronik. Und in einem dreitägigen Kurs kann er alles lernen, was er zum Programmieren braucht.

## Spiel mit ernstem Hintergrund

Was ein rechter Modelleisenbahner ist, mag die Nase rümpfen ob soviel elektronischer Verführung. Und doch ist sein Argwohn verfrüht. Die programmierbare Modellbahn existiert zwar — sie hat die Spurweite 1 und war bereits viel bestaunter Blickfang an mehreren Fachmessen —, aber Computer und Koffer sind nicht für diesen Zweck gedacht und gemacht. Es handelt sich um einen «Gag», den sich Mitarbeiter von EDV, zuständig für den Verkauf elektronischer Komponenten, für die Elektronik-Messe «Inteltec» in Basel vom letzten Herbst ausgedacht hatten; sie



Die von BBC-Computern gesteuerte Eisenbahnmodellanlage wirkte bereits an Fachmessen in Basel, Helsinki und Leipzig als Publikumsmagnet für den BBC-Stand. Mit rund dreissig Rangierbewegungen wird vollautomatisch — sicher gesteuert und überwacht vom BBC-Computer — ein Zug aus Lok und fünf Wagen zusammengestellt, auf die Reise geschickt und anschliessend wieder auf die Abstellgeleise zurückverteilt. Die Anlage umfasst sieben Entkupplungsschienen, zwei Doppelkreuzungsweichen, sechs einfache Weichen, ein Hauptsignal, dreizehn Lichtschranken sowie rund 35 m Schienen.

wollten damit auch den Nicht-Profis unter den Besuchern zeigen, was mit einem modernen, handlichen und relativ billigen Industriecomputer alles möglich ist.

Der Rangierbetrieb, den sie vorführen, ist nämlich eine äusserst komplexe Angelegenheit. Im Fachjargon heisst die Elektronikanlage «Freiprogrammierbare Prozessablaufsteuerung». Ihr eigentliches Einsatzgebiet sind Walzstrassen in Stahlwerken, Zementmühlen, Webstühle, Mischanlagen und dergleichen.

## Billiger, schneller, kleiner

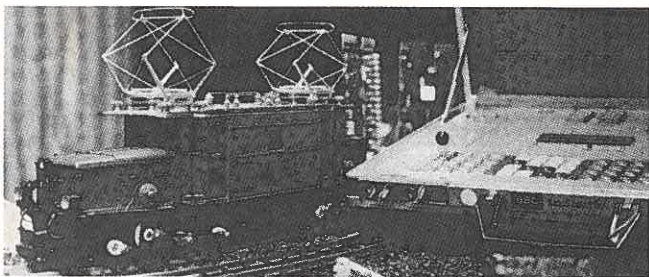
Elektronische Prozessablaufsteuerungen gibt es natürlich schon lange. Neu ist, dass die Elektronik dank Mikroprozessoren viel kleiner geworden ist. Und neu ist vor allem die freie Programmierbarkeit per Koffer. Wollte man bei früheren Anlagen das Programm ändern, so mussten Dutzende von Drähten auf- und zugelötet werden, und ohne gründliche Computerkenntnisse war da nichts zu machen. Deshalb blieb das Programmieren den Herstellern überlassen. Verständlich, dass die Lieferzeit ein Jahr und mehr betrug. Auch war keine absolute Sicherheit gegeben, dass nicht etwa Dritte das Programm ausspionierten.

Nun, da der Anwender mit dem Koffer selbst programmiert, kann der Hersteller die Elektronik ab Lager liefern und erst noch günstiger.

## Nachsatz — nicht nur für Bahn-Enthusiasten

Unsere Anlage mit der Spur 1 darf als anschauliches Beispiel für die Einsatzmöglichkeiten heutiger Elektronik gelten. Tausende von Messebesuchern haben die Zugmanöver inzwischen an Ausstellungen in Basel, Helsinki und kürzlich in Leipzig mit Interesse verfolgt.

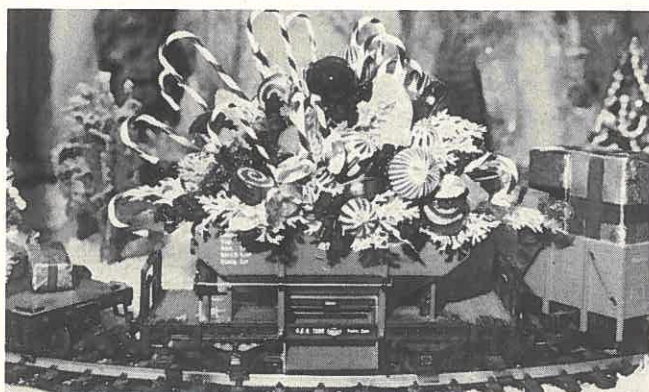
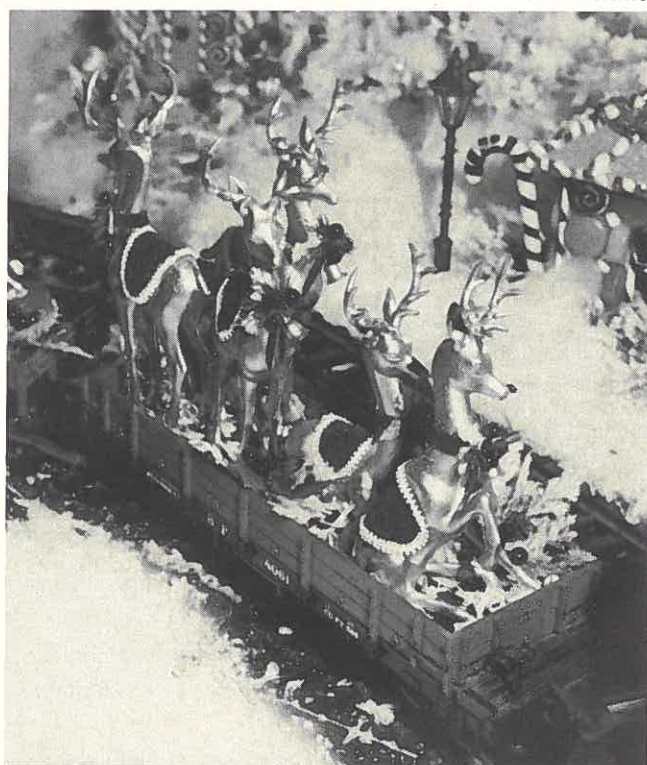
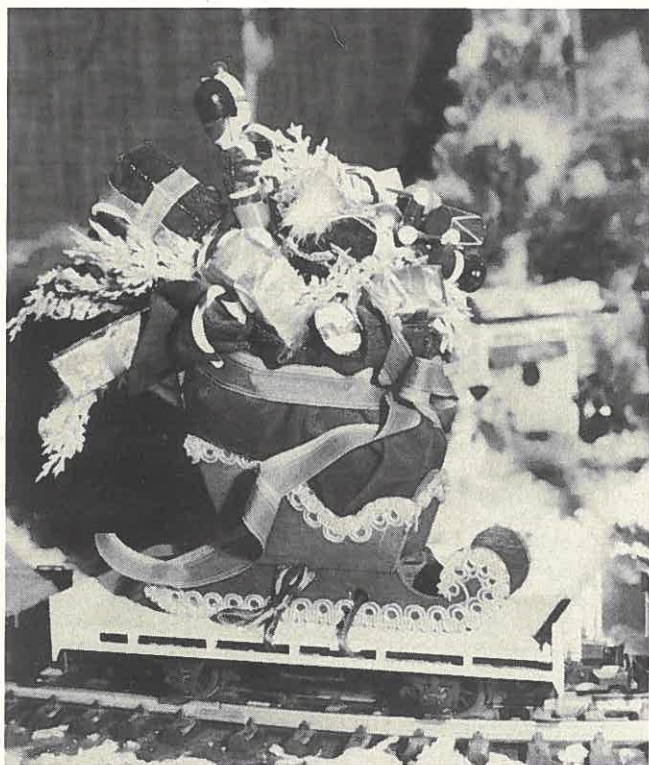
Die Anlage, der vor allem Ruedi Müller und Bruno Rohner vom Verkauf des Teilbereichs Datentechnik (EDV) zu Gevatter standen, umfasst ein «Krokodil» Ge 6/6 der Rhätischen Bahnen sowie fünf vierachsige Güterwagen. Beladen sind diese Wagen mit eben jenen elektronischen Bauelementen, welche Bernhard Croci und seine Mannschaft von EDV-29 an den Mann bzw. Kunden bringen möchten. Kunden wie etwa gemeindeeigene Elektrizitätswerke oder Industrieunternehmen, welche ihre Anlagen automatisieren wollen und sich dazu der «stummen Gehilfen» von Brown Boveri bedienen möchten. *ld.*



Die Bewegungen des «Krokodils» Ge 6/6 der RhB wurden mit diesem Koffergerät programmiert. Diese sogenannte freiprogrammierbare Prozessablaufsteuerung findet vor allem Anwendung für die Arbeit an Walzstrassen, in Zementmühlen, an Webstühlen und dergleichen mehr.

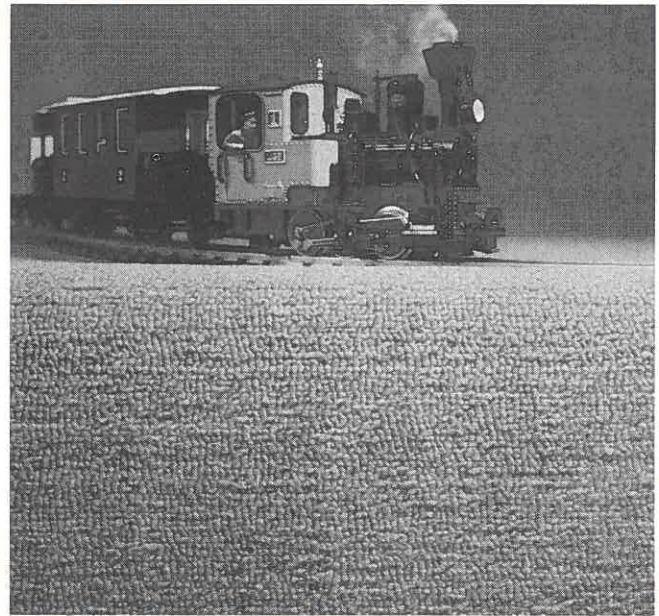


Bill White aus Portland, Oregon, baute für einen Modellbahnhändler eine fantasievolle Weihnachts-Schaufensterdekoration mit der LGB, die in der Stadt eine große Beachtung bei Passanten und Kunden des Fachgeschäftes fand. Wir zeigen mit einigen Aufnahmen Ausschnitte der Dekoration. Fotos: Bill White





**Elektrizität ist gut –  
beim Teppich ist sie schlecht.**



**Deshalb sind wir gegen Elektrizität  
– beim Teppich.  
Mit Sandotex A. Von Sandox.**

Nicht jedes Antistatikum wirkt  
befriedigend. Und fast alle erhöhen  
die Anschmutztendenz.

Anders Sandotex A. Dieses  
kationaktive Produkt besitzt einen

optimalen antistatischen Effekt  
und erhöht die Anschmutztendenz  
keinefalls.

Es ist einsetzbar im Sprüh-  
verfahren, Foucaultverfahren und  
Pflatschverfahren und zuzügig keine

negativen Auswirkungen auf  
die Färbungen.

Sandotex A – ein neues Produkt  
von Sandox.

SANDOX-Produkte GmbH, D-4150 Krefeld, Postfach 1801, Tel. 02151 59 24-41  
SANDOX AG, D-1400 Berlin  
SANDOX Gesellschaft mbH, A-4712 Werra, Postfach 1  
A-6844 Möhrendorf, Postfach 19

**SANDOX**  
Unterwegs zu neuen Zielen.

Immer wieder taucht die herrlich große LGB in der Werbung auf. Auch die SANDOX A.-G. wirbt mit der Lehmann-Großbahn für ihr Teppich-Antistatikum „Sandotex A.“.

### LGB-Kabel in großen Längen

Als Freund Ihrer großartigen Gartenbahn bin ich im Aufbau einer größeren Anlage (5 Lokomotiven auf 140 Meter Gleislänge) in meinem Garten begriffen.

Dabei hat sich folgendes Problem ergeben: Die von Ihnen gelieferten Fertiggabel sind für eine größere Anlage leider nicht ausreichend. Zwei- und dreiadrige Kabel gleichen Querschnitts konnte ich aber als Meterware nicht ausfindig machen. Auch mein Händler konnte mir in dieser Frage nicht weiterhelfen. Ich wäre Ihnen daher sehr dankbar, wenn sie mir etwa 80 m zwei- und 70 m dreiadriges Kabel des von Ihnen verwendeten Querschnitts 0,38 mm<sup>2</sup> liefern oder eine Bezugsquelle für dieses nennen könnten.

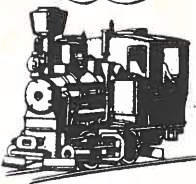
Karl Josef Dicke

Sehr geehrter Herr Dicke, wir liefern unter der Artikelnummer 5022 eine 20 m-Kabelrolle zur eigenen Kabelherstellung (Katalog Seite 82). Dieses Kabel ist einadrig. Wenn Sie mehradrige und noch längere Kabel beziehen möchten, bitten Sie doch ihren Händler, daß er sich einmal der kleinen Mühe unterzieht und in seinen BRAWA-Katalog (Fa. Artur Braun, Waiblingen) schaut. BRAWA bietet eine halbe Katalogseite voll von Kabelkombinationen in allen Farben an. Einadrig gibt es diese Litze in 10 m- und 100 m-, zwei- bis sechsadrig (!) in 5 m- und 50 m-Konfektionierungen.

Redaktion

Nun heißt es aber  
aufgepasst

Abonnementsgebühr pünktlich einzahlen



Bitte vergessen Sie nicht, Ihre Kundennummer anzugeben, damit unser Computer ihre Zahlung richtig verbuchen kann.

E. P. Lehmann Patentwerk

**LEHMANN**



Rollschuhlaufen ist modern, aber mitunter anstrengend. LGB-Fan Peter Gane aus Seaport bei Sydney/Australien macht einen Vorschlag, wie mit Hilfe einer Lehmann-Großbahn das Rollschuhlaufen zum ungetrübten Genuß werden kann.

Studie in Öl: Peter Gane



Verkehrs-Museum Berlin e. V.: Anlässlich des 20. Deutsch-Amerikanischen Volksfestes hat das VMB die Gelegenheit wahrgenommen, drei Schaufenster mit Eisenbahnrequisiten zu dekorieren. Natürlich war auch hier die LGB ein begehrtes Ausstellungsstück. Foto: Peter Rapior

### Denksportaufgabe

Was ist das? Es hat einen hochroten Kopf, weiche Knie und hält mit zittrigen Händen das Portemonnaie in der Hand?

Es ist ein Eisenbahnamateure, der den neuen LGB-Triebwagenzug im Schaufenster eines Modellbahnfachgeschäftes entdeckt hat. (Frei nach „Eisenbahn Amateur“, Schweiz).

### Richard Roosen gestorben

Am 2. März 1980 ist in Kassel nach kurzer Krankheit der langjährige Leiter des Studienbüros der Lokomotivfabrik Henschel & Sohn, Professor Dr.-Ing. Richard Roosen, im Alter von 78 Jahren verstorben. Ein „Grand Old Man“ der Dampflokomotive ist nicht mehr, und immer schmerzlicher kommt so zu Bewußtsein, daß uns mit den Dampfrosen auch die verlassen, die sie gebaut und gefahren haben. Es hat uns immer mit großem Stolz erfüllt, daß Richard Roosen ein begeisterter Freund der Lehmann-Großbahn gewesen ist. Dem Vater der Kondenslokomotiven werden wir ein ehrendes Andenken bewahren. W. Richter

### Wunderbare Welt der LGB in den USA

Meine Familie und ich waren im Jahr 1979 auf der ersten LGB-Tagung des „USA L.G.B.-Clubs“ in Strausburg, Pennsylvania, und nun auf der zweiten Tagung in Orlando, Florida. Beide Tagungen haben uns sehr viel Vergnügen bereitet und wir freuen uns schon jetzt auf das nächste Treffen, wo immer es auch sein mag. Durch die Freundschaften, welche wir geschlossen haben und den Spaß, den wir gehabt haben, rechnen wir die L.G.B. zu unserem schönsten Besitz. Dies ist nur ein Vorteil der „Wunderbaren Welt der L.G.B.“ Herzlichen Dank! Ralph E. Wilcox



Auch im Hotel „Centraal“ in Haaksbergen/Holland bedient eine Lehmann-Großbahn die Gäste an der Bar.

MADE IN GERMANY

**LEHMANN'S**  
**· TANZENDER MATROSE ·**  
**· DANCING SAILOR ·**  
**· MARINER DANSANT ·**  
**· MARINERO BAILANTE ·**



PAT. U.S.A. 2.1.1903

ENGL. PATENTS

· D · R · P A T E N T E ·

· D · R · G · M ·

Tanzt auch auf dem Kopfe

Dances also on the head

Danse aussi sur la tête

Baila tambiendo cabeza

Balle anche con la testa

WILD GESCHUTZT

**Nr. 535**

Das E. P. Lehmann Patentwerk ist kein Neuling auf dem Spielzeugmarkt, das sollte man sich immer vor Augen halten. Die hohe Qualität der LGB entspringt einer generationenlangen Erfahrung in der Herstellung von mechanischen Spielwaren. E. P. Lehmann ist als Betrieb fast 100 Jahre alt. Im Jahre 1925 wurde dieser tanzende Matrose hergestellt.

**LEHMANN**

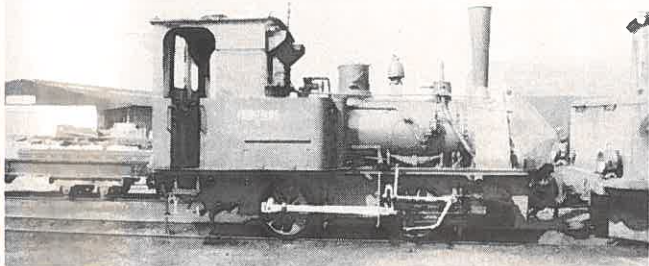
## Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.

Am 21. 11. 1893 wurde der A.-G. „Franzburger Kreisbahnen“ (FKB) die Konzession zum Bau einer Kleinbahn erteilt. Daraufhin erhielt die Firma Lenz & Co. in Stettin den Auftrag, den Bau und den Betrieb der FKB zu übernehmen. Bereits am 3. oder 4. Mai 1895 wurde der Bahnbetrieb eröffnet. Das Streckennetz (Betriebsleitung in Barth) bestand aus den Teilstrecken Barth – Stralsund (29,2 km), Barth – Ribnitz/Dammgarten Ost (27,9 km) und der Stichbahn von Altenpleen nach Klausdorf (9,4 km), die gesamte Schienennetzlänge betrug 66,5 km.

Die Kleinbahn diente in erster Linie dem Güterverkehr, wobei vorwiegend landwirtschaftliche Produkte zu transportieren waren. Der Bahnbau war speziell auch für die Zuckerfabriken in Barth und Stralsund erforderlich geworden.

Im Triebfahrzeugpark der FKB waren im Laufe der Zeit elf Dampflokomotiven im Einsatz. Unter ihnen befanden sich sechs B-Tenderloks, die die Firma Lenz & Co. als Gattung „i“ (Typ Pommern) bezeichnet hatte. Alle sechs Maschinen waren von der Firma Vulcan in Stettin geliefert worden und stellen heute die älteste noch erhaltene Lenz-Type dar. Sie haben keinen Dampfdom sondern nur einen Regleraufsatz mit Ramsbottom-Sicherheitsventil. Die Lokomotiven haben Heusinger-Steuerung, die Wasserkästen befinden sich zwischen den Rahmenwangen. Die Lok 99 5605 wurde während ihrer Dienstzeit mehrfach umgebaut. So wurde sie nach Anschaffung des ersten Triebwagens mit einer Druckluftbremse ausgestattet. Dadurch konnte ihre Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h heraufgesetzt werden, und mit einem vierachsigen Personenwagen fuhr sie dann als „Triebwagensatz“. 1954 erhielt sie den Kessel der ausgemusterten 99 5601, der 1965 wieder durch ihren eigenen Kessel ersetzt wurde.

Bei Einstellung des Betriebes auf der FKB im Jahre 1969 blieben le-



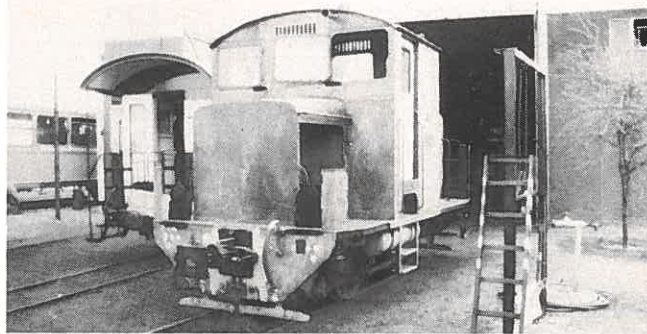
**DEV: Dem Deutschen Eisenbahn-Verein ist es gelungen, eine Schmalspurdampflok der ehemaligen Franzburger Kreisbahnen (Vulcan 1894/1363, später DR 99 5605) zu erwerben. Die Lok stellt heute die älteste noch erhaltene Lenz-Type dar. Sie wurde vom DEV äußerlich aufgearbeitet und steht als Ausstellungsobjekt zur Verfügung.** Foto: DEV/Eberhard Kunst

diglich zwei Maschinen der Gattung „i“ erhalten: 99 5605 (FKB-Nr. 4i) und 99 5606 (FKB-Nr. 5i). Die Lokomotive 99 5606 wurde im Jahre 1972 von der Firma Lehmann (LGB) in Nürnberg angekauft und für Ausstellungszwecke auf dem Werksgelände aufgearbeitet. Der Freizeitpark Minidom in Breitscheid erwarb im Jahre 1973 die 99 5606 inklusive Pack- und Personenwagen.

In diesem Jahr hat nun der Deutsche Eisenbahn-Verein e. V. die Lokomotive 99 5605 und zwei FKB-Wagen von der Fa. Minidom erworben und die Fahrzeuge mit Hilfe eines Unimog und eines Tiefladers der Gemeinde Bruchhausen-Vilsen zur „Ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands“ in Bruchhausen-Vilsen überführt. Hier werden alle Fahrzeuge äußerlich aufgearbeitet, um für Ausstellungszwecke Verwendung zu finden. Auf der Museums-Eisenbahn des DEV befinden sich somit sechs Fahrzeuge der ehemaligen Franzburger Kreisbahnen: Triebwagen T 42 (ex FKB 1124), Dampflok 99 5605 (ex FKB 4i), zwei zweiachsige Personenwagen und ein zwei- sowie ein vierachsiger G-Wagen. Damit hat der Deutsche Eisenbahn-Verein e. V. seine Fahrzeugsammlung um einige weitere historische Teile deutscher Kleinbahngeschichte bereichert.

Auf der „Ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands“ in Bruchhausen-Vilsen ist nun das Diesellokzeitalter angebrochen, aber nicht, um die von allen Fahrgästen geliebten Dampflokomotiven zu verdrängen, sondern um Bauzüge zu befördern, als Triebwagensatz zu dienen oder vor Sonderzügen von Diesellok-Fans eingesetzt zu werden.

Vor kurzer Zeit übernahm die von der Landeseisenbahnaufsicht ohne Beanstandung abgenommene Diesellokomotive „RK 1“ als Triebwagensatz (135) ihren ersten offiziellen Personenzug. Außer der „RK 1“ (B-Diesel, Krupp 2246-1941, ex Rendsburger Kreisbahn Nr. 11) wurde noch der zweiachsige Personenwagen Nr. 6 (Bj. 1900, ex Rendsburger Kreisbahn 6) mitgeführt. Diese Zugkombination sollte



**DEV: Diesellok „Rendsburg“ (Krupp 1941/2446) stammt von der Rendsburger Kreisbahn und wurde nach Einstellung der Meterspurstrecken (6. 8. 57) für die Rendsburger Hafenbahn auf 1435 mm umgespurt. Nach Rückumspurung auf 1000 mm und diversen Wartungsarbeiten kam die Lok beim DEV auf der Ersten Deutschen Museumseisenbahn in Bruchhausen-Vilsen zum Einsatz. Das Bild zeigt die Lok nach Eintreffen beim DEV vor der Restaurierung.** Foto: DEV/Eberhard Kunst

auch an die frühere Rendsburger Kreisbahn (RK), die bekanntlich zwischen Rendsburg – Hohenwestedt und Schenefeld (Streckenlänge: 45,4 km) verkehrte, erinnern. Alle an der Zugfahrt Beteiligten waren mit der Leistung und dem Aussehen (Triebwagenrot mit gelben Querstrichen) der zweiachsigen Diesellok voll und ganz zufrieden. Die Maschine war bis 1957 auf den Meterspurstrecken der Rendsburger Kreisbahn im Einsatz und wurde nach Stilllegung der RK für die Rendsburger Hafenbahn auf Normalspur (1435 mm) umgespurt. Im Jahre 1979 konnte der Deutsche Eisenbahn-Verein die ehemals für Brasilien vorgesehene, aber in den Kriegswirren nicht mehr ausgelieferte Maschine erwerben und sie nach Rück-Umspurung und diversen Rekonstruktionsarbeiten wieder in Dienst stellen. Im August 1980 erwarb der Deutsche Eisenbahn-Verein von den Verkehrsbetrieben Grafschaft Hoya (VGH) eine weitere Diesellok, die „V 21“ der ehemaligen Euskirchener Kreisbahn (EKB). Die zweiachsige Lok leistet 120 PS und wurde 1954 von Deutz unter der Fabrik-Nummer 55 735 erbaut. Bereits 1966 kaufte die VGH die beiden Dieselloks „V 21“ und „V 22“ von der EKB und spurtete die „V 22“ nach Aufgabe des Verkehrs auf dem schmalspurigen Streckenteil Bruchhausen – Vilsen – Asendorf im Jahre 1972 auf Normalspur (1435 mm) um. Beide Maschinen konnten zusammen in Doppeltraktion gefahren und von einem Führerstand aus gesteuert werden. Somit besteht heute der Triebfahrzeugbestand der „Ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands“ aus fünf Dampf- und drei Diesellokomotiven sowie vier Triebwagen. DEV/pr.

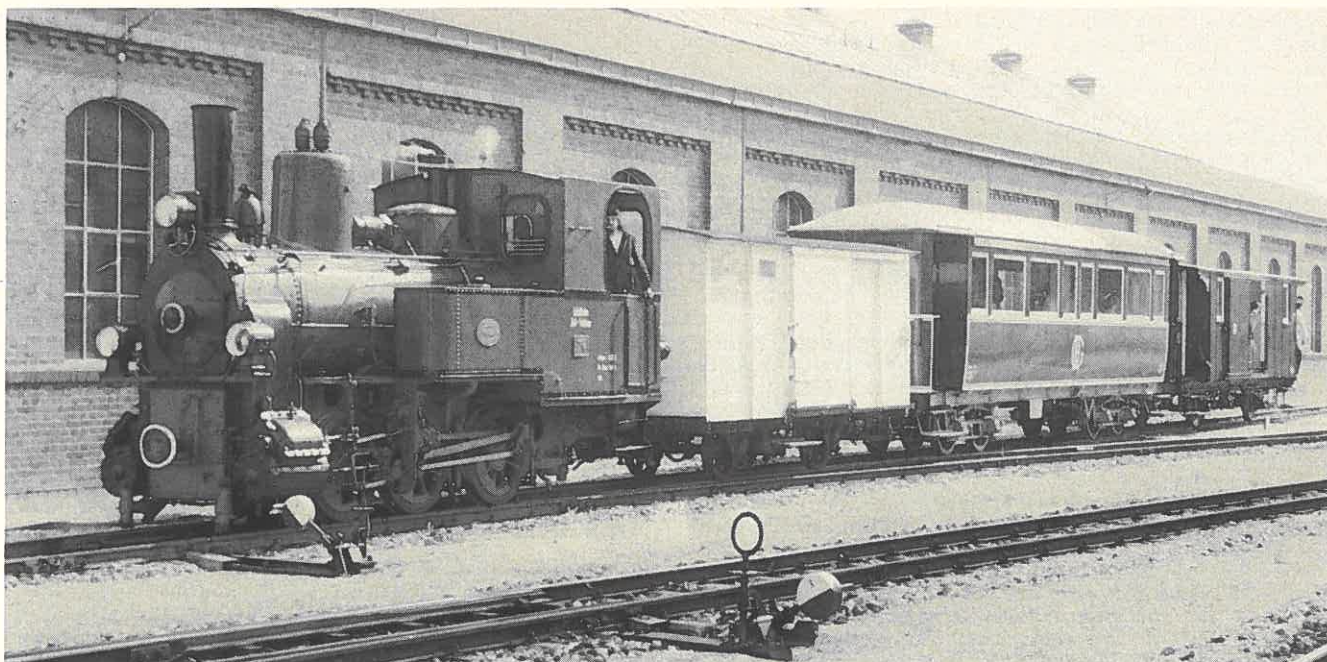


**DEV: Diesellok „Rendsburg“ (ex Rendsburger Kreisbahn) nach Rückumspurung auf Spurweite 1000 mm und diverser Überholungsarbeiten im Einsatz bei der Ersten Deutschen Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen.** Foto: DEV/Eberhard Kunst



**Das ist ganz wichtig, damit unser Computer Ihre Zahlung richtig verbuchen kann und Sie Ihre LGB-DEPESCHE pünktlich bekommen.**

**E. P. Lehmann Patentwerk**



**DGEG-Viernheim: Dampflokomotive 74 mit einem geschlossenen Güterwagen, einem OEG-Vierachser und einem Gepäckwagen als typischer Museumszug des RNEM in Viernheim.**  
Foto: DGEG/Hans u. Heinz Urselmann

### LGB-Festival 1981 in Viernheim

Unweit der Rhein-Neckar-Metropole Mannheim liegt das hessische Städtchen Viernheim. Es ist bequem über Bahn und Straße von allen Seiten gut erreichbar. Hier errichtete die Oberheinische Eisenbahngesellschaft (OEG) im Jahre 1914 ihr erstes Bw für die neu elektrifizierte meterspurige Strecke Mannheim-Weinheim.

Seit 1976 ist in diesem historisch stielichen Gebäude die seither ständig gewachsene Sammlung für Schmalspurfahrzeuge der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG) unter dem Namen Rhein-Neckar-Eisenbahnmuseum (RNEM) untergebracht.

Etwa 40 schmalspurige Fahrzeuge warten auf den interessierten Besucher. Schon über 25 000 fanden sich bisher ein. Technikgeschichtliche Spezialitäten wie Meyer- und Malletlokomotive sind zu sehen, ferner die erste OEG-Lok aus dem Jahre 1886 und der berühmte „Feurige Elias“, die Trambahnlokomotive 102 der OEG von 1891 (das Vorbild der LGB-Lok 2050) mit ihrem Zug historischer Wagen, die Tramlokomotive der MEG (ex SSB) von 1898, aber auch eine moderne Heißdampfenderlokomotive der Rhein-Sieg-Eisenbahn, so ziemlich das modernste, was je in Deutschland auf Schmalspur fuhr und vieles mehr. Aber nicht nur Dampflok sind zu sehen, auch elektrische Bahnen bedienen sich gern der Schmalspur. So hat die OEG mit der Straßenbahn Mannheim-Ludwigshafen, der Rhein-Haardt-Bahn und der Heidelberger Straßenbahn ein zusammenhängendes Meterspurnetz und es war daher nur natürlich, daß auch einige Elektro-Oldtimer den Weg ins Viernheimer Museum fanden, wie z. B. der Tw 2 von 1914 und auch die bekannten OEG-Halbzüge von 1929, welche jahrzehntelang den Verkehr zwischen Mannheim und Heidelberg besorgten. Auch ein Güter-Tw der OEG ist dabei und noch so manches hochinteressante

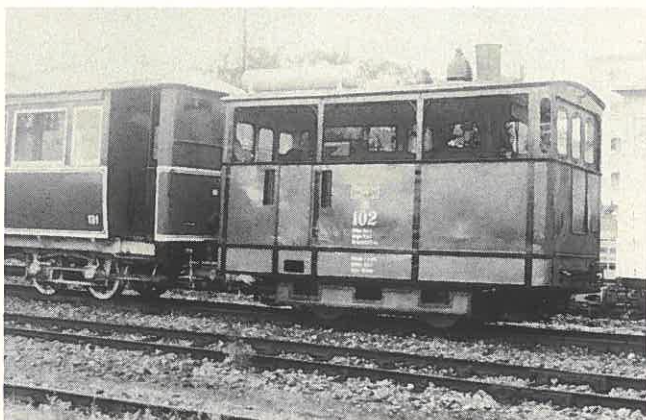
Fahrzeug der 20er und 30er Jahre. Sonderfahrzeuge wie Preßluftlokomotive oder Dampfspeicherlokomotive fehlen ebensowenig wie Akku- oder Dieselmotoren.

Sogar der elektrische Vollbahnbetrieb ist vertreten durch die 1 D 1 Stangen-Elokomotive Nr. 191 der Rhätischen Bahn von 1913! Nachdem nun schon seit vielen Jahren zwischen dem RNEM und der Fa. Lehmann freundschaftliche Beziehungen bestehen (die Schmalspur verbindet), haben die Leute vom RNEM für 1981 folgendes beschlossen: Am 1., 2. und 3. Mai 1981 wird von 10 – 17 Uhr im RNEM ein großes LGB-FESTIVAL veranstaltet, wozu alle Besitzer und Freunde der LGB herzlich eingeladen sind. Dazu wird ein Modellbau-Wettbewerb ausgeschrieben, zu welchem alle Bastler von LGB-Modellen, seien sie komplett neu gefertigt oder nur in Teilen veränderte LGB-Originalfahrzeuge, herzlich eingeladen werden, ihre Werke zu präsentieren. Eine unabhängige Jury wird diejenigen Modelle, die sich zum Wettbewerb stellen, bewerten. Die Fa. Lehmann hat einige Preise gestiftet. Der 1. Preis ist eine OEG-Kastenlokomotive 2050.

Für die Vorführungen der Modelle stehen einige Gleisanlagen mit und ohne Oberleitung bereit. Es wird bestimmt eine interessante Sache. Man kann unter Gleichgesinnten über das gemeinsame Hobby fachsimpeln und Erfahrungen tauschen und sicher manche wertvolle Anregung mit nach Hause nehmen.

Das RNEM bietet außer der Museumsbesichtigung noch als Rahmenprogramm den Rhein-Main-Dampfzug auf 600-mm-Spur und Draisinenfahrten auf Meterspur. Für Getränke, Wurst und Weck ist gesorgt, in der Nähe des Museums befinden sich auch einige Lokale, welche das leibliche Wohl der Besucher befriedigen können.

Kurt-Rudolf Bayer

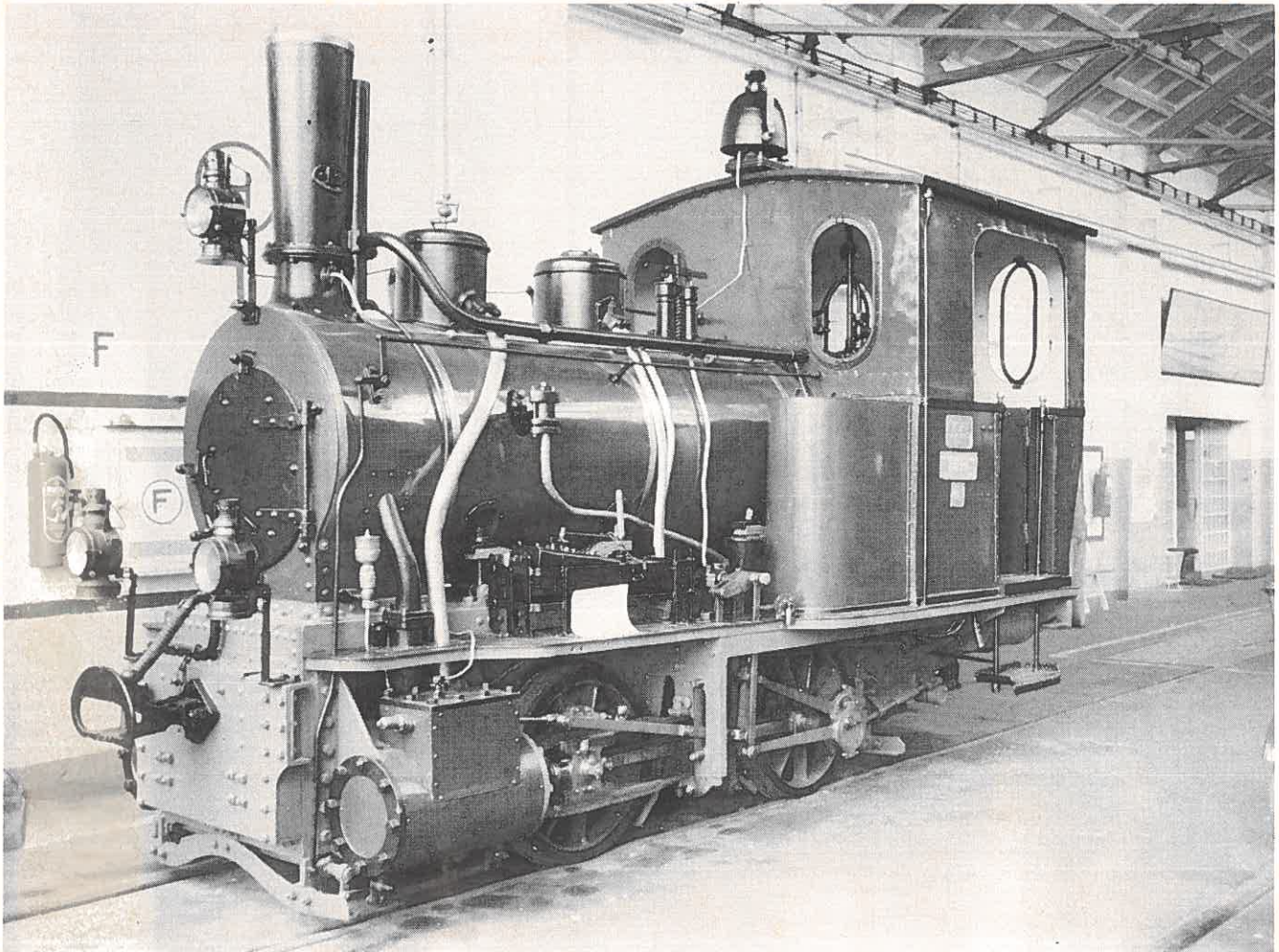


**DGEG-Viernheim: Der berühmte „Feurige Elias“ wurde von der OEG 1891 als sogenannte Trambahnlokomotive für den Personenverkehr in Mannheim und Heidelberg beschafft. Bis 1955 fuhr die OEG-Lok 102 noch an der Bergstraße zwischen Weinheim und Schriesheim.**  
Foto: DGEG/Uplegger



**DGEG-Viernheim: So sieht's am Rhein-Neckar-Eisenbahnmuseum aus: Für's leibliche Wohl ist gesorgt, und das Feuer in der Lok 74 (Baujahr 1888) brennt, der Schornstein raucht, gleich kann es losgehen zur nächsten Sonderfahrt.**

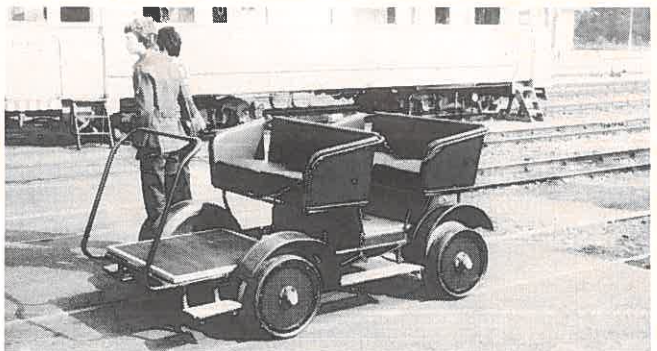
DGEG/Kurt-Rudolf Bayer



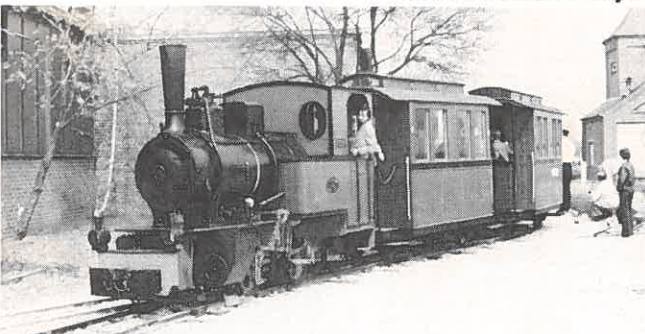
DGEG-Viernheim: Das war die erste Dampflokserie der OEG im Jahre 1886. Lok 56 war bis 1963 im Einsatz und hat jetzt einen Ehrenplatz im Rhein-Neckar-Eisenbahn-Museum in Viernheim.  
Foto: DGEG/Hans u. Heinz Urselmann



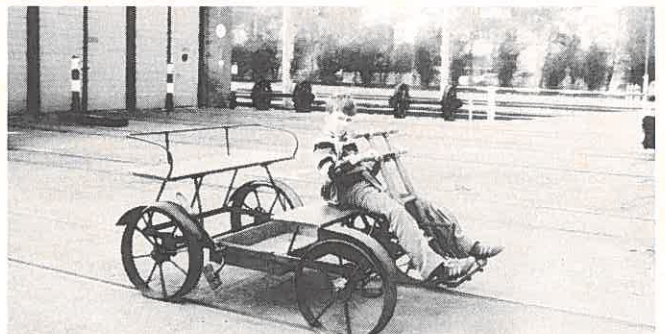
DGEG-Viernheim: Der Verein Dampfbahn Rhein-Main veranstaltet seit Ostern 1979 Dampffahrten auf 600-mm-Feldbahnspur im RNEM. Das Bild zeigt das Umsetzen der Lok.  
Foto: DGEG/Kurt-Rudolf Bayer



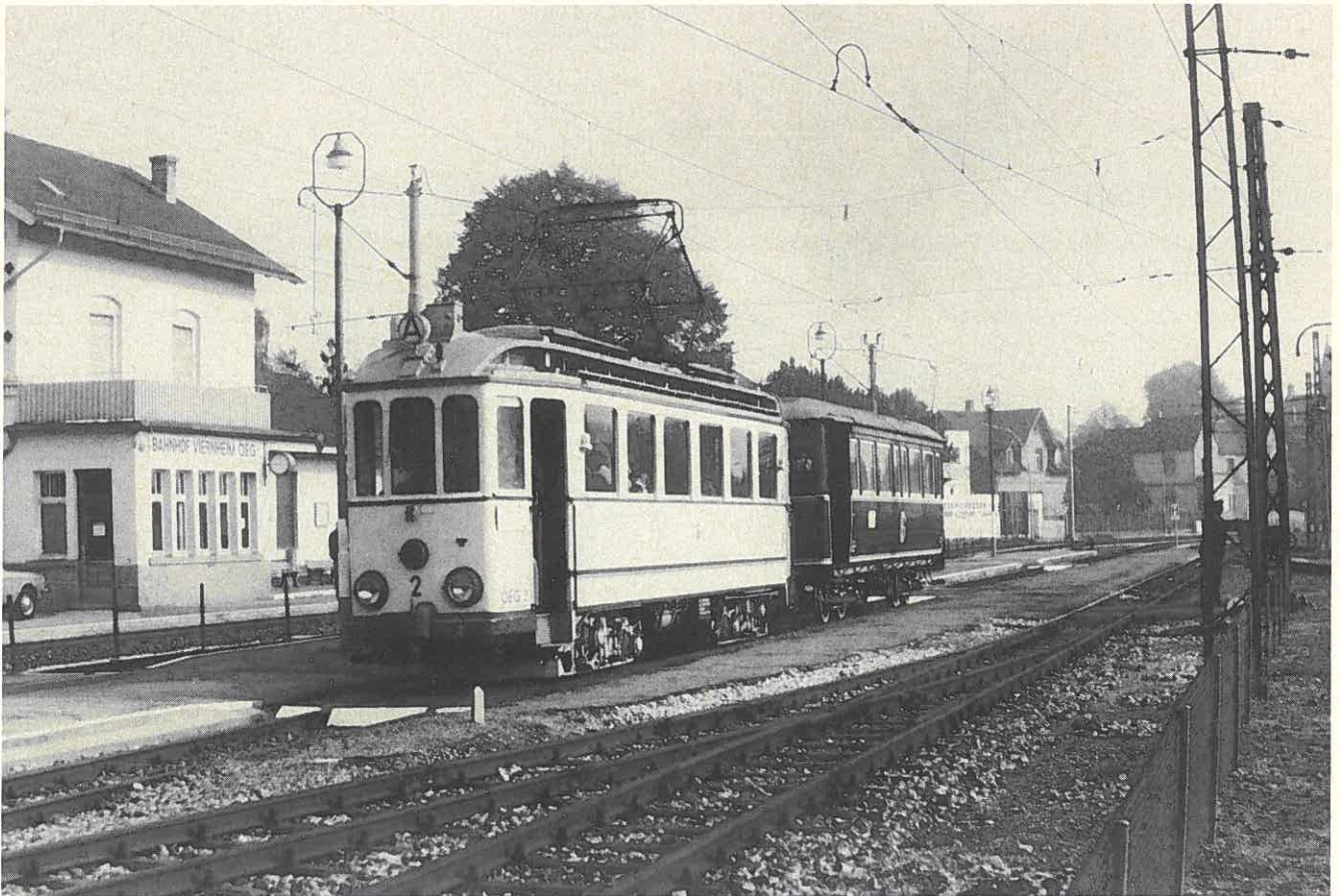
DGEG-Viernheim: Die Bahnmeister-Draisine der Filderbahn (Baujahr 1929) wird im RNEM für Publikumsfahrten eingesetzt.  
Foto: DGEG/Kurt-Rudolf Bayer



DGEG-Viernheim: Der 600-mm-Feldbahnzug der Dampfbahn Rhein-Main in voller Aktion im RNEM in Viernheim.  
Foto: DGEG/Uplegger

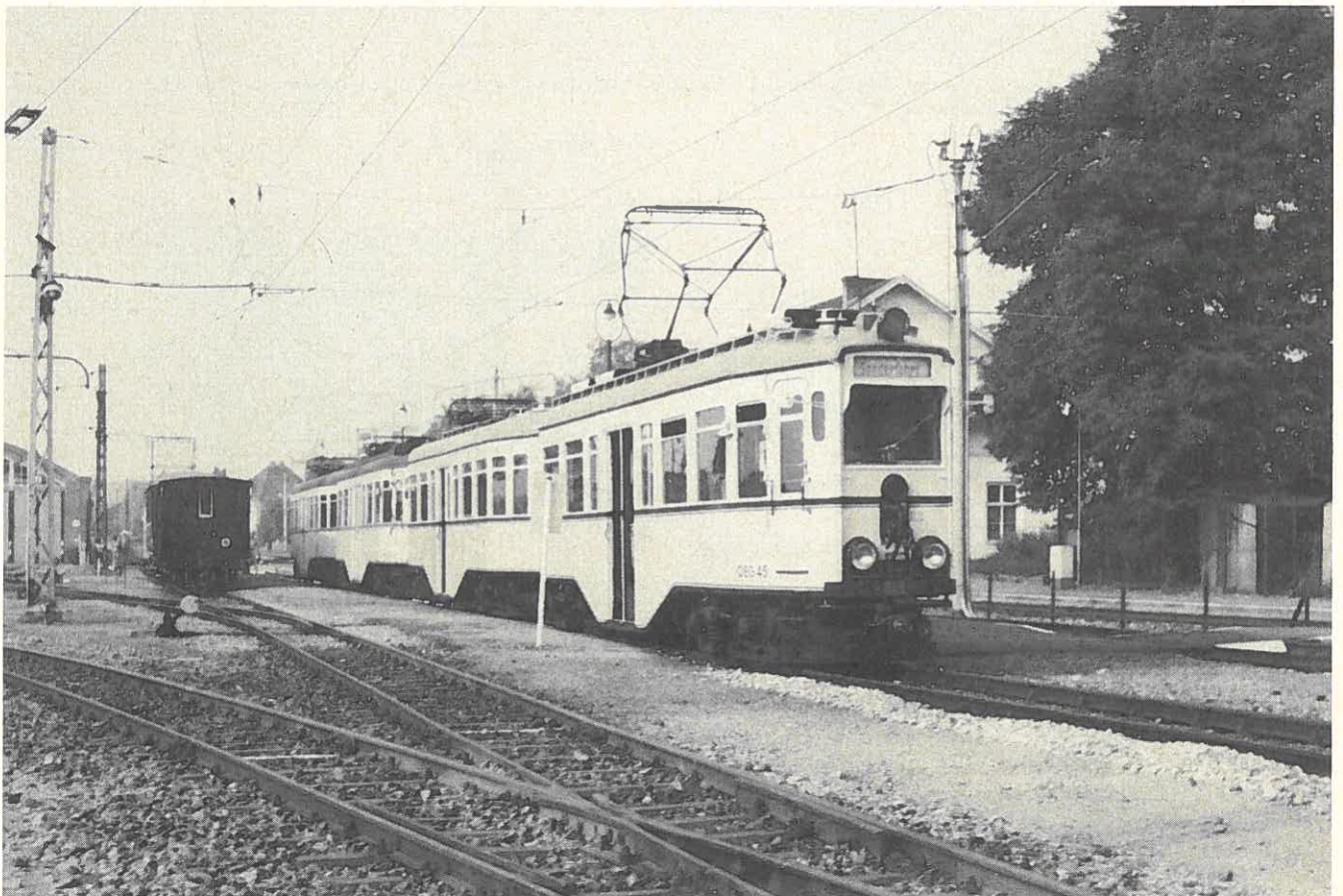


DGEG-Viernheim: Eine Handhebeldraisine aus Schweden (Baujahr 1890).  
Foto: DGEG/Kurt-Rudolf Bayer



DGEG-Viernheim: Museums-Tw 2 der OEG mit Bw 131 als Sonderzug im Bahnhof Viernheim OEG.

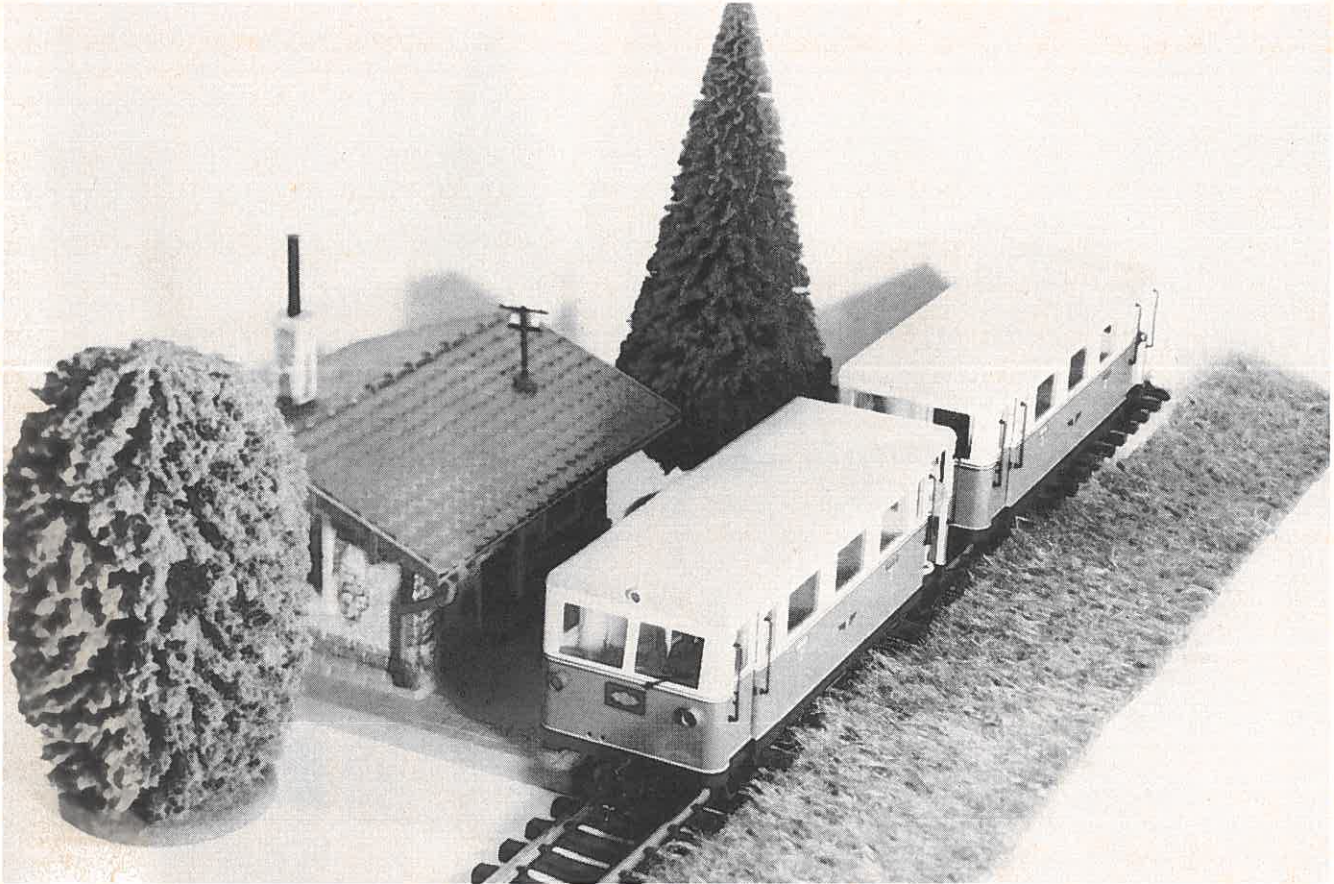
Foto: DGEG/Uplegger



DGEG-Viernheim: Ein aus zwei vierachsigen Doppeltriebwagen bestehender klassischer Ganzzug der OEG im Dezember 1979 im Bahnhof Viernheim. Der Zug fuhr als Sonderfahrt anlässlich der Jubiläen „100 Jahre elektrische Traktion in Deutschland“ und „50 Jahre elektrischer Schnellverkehr Mannheim-Heidelberg“.

Foto: DGEG/Uplegger





LGB: Wie vorteilhaft eine Einheit des neuen Triebwagens aussieht, zeigt diese Helikopteraufnahme des Zuges. Dekor sind das Nebengebäude des Bahnhofs Kleinbach von POLA-LGB und Bäume aus dem Sortiment von GROBA.

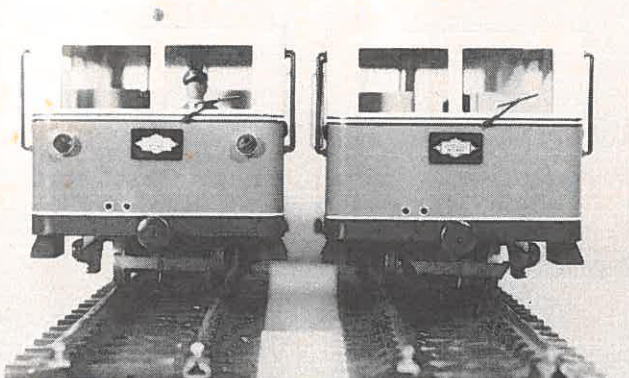
## Neue Modelle für die LGB

Zusammengestellt und kommentiert von Wolfgang Zeunert

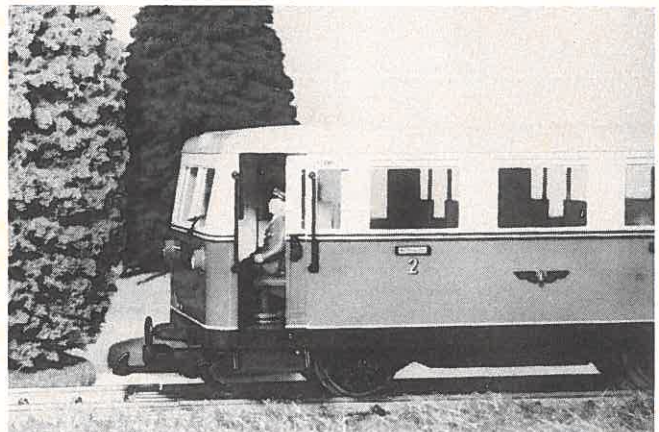
### Triebwagenzug 2065 für die LGB

Mit dem Erscheinen eines aus zwei Triebwagen bestehenden Triebwagenzuges hat die Firma Lehmann eine wesentliche Lücke in ihrem Großbahnsortiment geschlossen. Bislang gab es zwar schon zahlreiche Dampflokomotiven, Ellok, Diesellok und Straßenbahnen, ja selbst Arbeitsfahrzeuge und Draisinen, aber noch keinen Verbrennungstriebwagen (VT). Geliefert wird der VT in einer Einheit von zwei Triebwagen (und nicht wie ursprünglich angekündigt Trieb- und unmotorisierter Beiwagen). Der VT besitzt die klare Linienführung eines Vorbildes aus den dreißiger Jahren. Das schwarze Fahrwerk besteht aus einem Rahmen mit

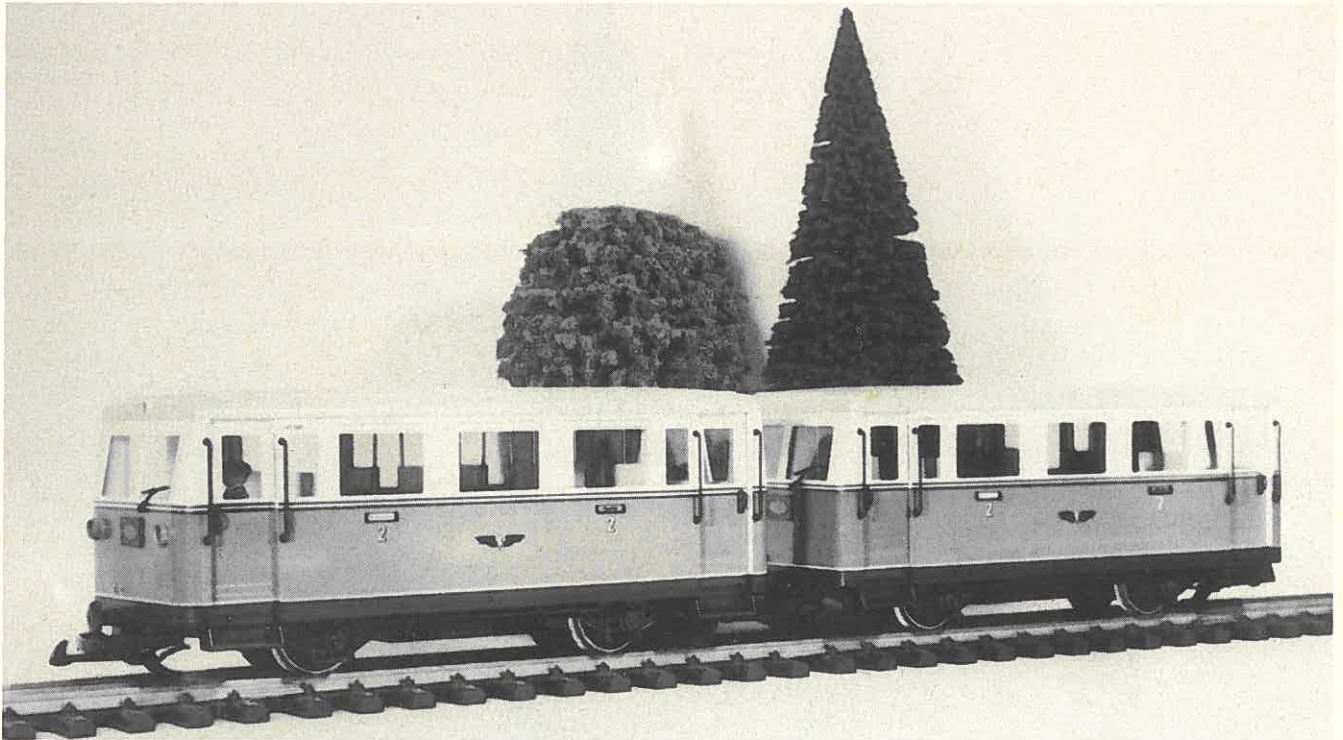
feiner Nachbildung der Achslager und der Federung. Eine Wanne in Fahrzeugmitte nimmt den Getriebemotor auf. Von hier führen in zwei Tunneln die Kardanwellen zu den beiden Lenkachsen mit solide aus Metall gedrehten schwarzen Rädern. An den Lenkachsen sind die Kupplungen befestigt, die bei eingefleischten LGB'lern sofort lebhaftes Interesse finden werden, denn der Triebwagen hat an beiden Kupplungen Kupplungshaken, womit Lehmann den Schritt zur symmetrischen Kupplung getan hat. Mit diesen Kupplungen lassen sich alle Fahrzeuge symmetrisch kuppeln, deren Kupplungshaken die neuen Plastikrückstellfedern haben. Natürlich kuppelt der VT asym-



LGB: Stirn- und Rückfront des VT 2065. An die Steckdosen können die Beleuchtungen mitgeführter normaler Waggons angeschlossen werden.



LGB: Der VT 2065 besitzt zu öffnende Schiebetüren. Der Fahrer auf seinem Drehstuhl liegt der Packung bei und kann an den beiden Führerständen mit Magnethaftung angeordnet werden.



**LGB: Der VT 2065 wird als zweiteilige Triebwageneinheit geliefert. Es handelt sich um zwei Fahrzeuge mit Antrieb und nicht um Triebwagen und unmotorisierten Beiwagen, wie ursprünglich geplant (und in der LGB-DEPESCHE entsprechend falsch gemeldet). Die Triebwageneinheit ist durch Doppelmotorisierung außerordentlich bergfreudig und zugkräftig, denn auch beim großen Vorbild haben Triebwagen oft weitere Personen- und Güterwagen mitgenommen.**

metrisch mit allen Kupplungen ohne Kupplungshaken in der bisherigen Form.

Der Wagenkasten besticht durch seine klare Linienführung. Das Unterteil ist schwarz lackiert, nach oben folgt dann ein weißer Zierstreifen und die Lackierung der unteren Seitenwand in Triebwagenrot. Unterhalb der Fenster beginnt das beigefarbene Oberteil, das vom roten Unterteil durch zwei schwarze Zierstreifen abgesetzt ist. Das hellgraue Dach besitzt keine besonderen Aufbauten.

Im roten Unterteil sieht man eine sehr sauber aufgebrachte Beschriftung aus schattierten Zeichen, wie Flügelrad, 2.-Klasse-Ziffern und Raucher- bzw. Nichtraucher-schild. Rechts oben neben der Tür ist die Fahrzeugnummer VT 2065 angebracht. An den Stirnwänden ist ein Originalfabrikschild der „Triebwagen- und Waggonfabrik Wismar“ angebracht. Jedem Fahrzeug liegen Selbstklebe-Etiketten mit zahlreichen Laufschildern, Betriebsnummern, Verwaltungsbezeichnungen und Jägermeister-Reklame bei.

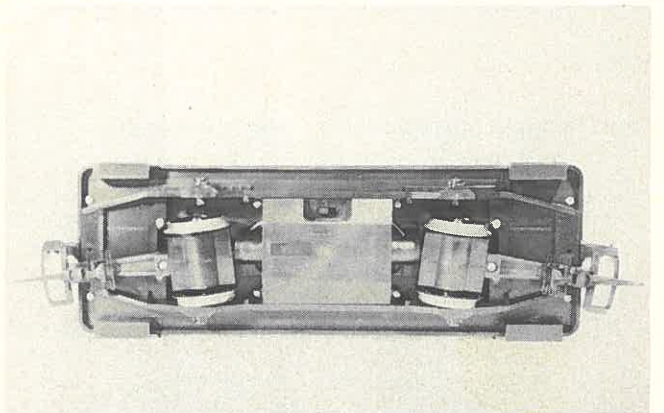
Am Wagenkasten sind extra angesetzte Haltegriffe an den Türen sowie Scheibenwischer-Imitationen an den Führerständen vorhanden. Über den drei großen Seitenfenstern sieht man fein gravierte Lüftungsschlitze. An beiden Seiten sind imitierte Mittelpuffer (wie bei Schmalspurbahnen üblich) vorhanden. Vier zu öffnende Schiebetüren führen in den Wagen, der an einer Seite einen Führerstand und an der anderen Seite einen Dienstraum mit imitierten Klappsitzen besitzt. Der Innenraum ist mit Bänken und Haltestangen eingerichtet und kann mit den LGB-Figuresätzen 5042 und 5047 belebt werden. Der Packung liegen ein auf einem Drehstuhl sitzender Triebwagenfahrer und eine stehende Schaffnerin bei, die mittels Magnethaftung im Wagen fixiert werden können.

Entsprechend der beabsichtigten Verwendung als Doppelfahrzeug besitzt der Triebwagen nur an einer Stirnfront ein Dreilichtspitzensignal, das entsprechend der Fahrtrichtung von dreimal weiß auf zweimal rot umschaltet. Natürlich hat der Triebwagen eine Innenbeleuchtung, die (wie auch das Spitzensignal) unabhängig von der Fahrgeschwindigkeit in gleicher Helligkeit leuchtet. Als besonderer Gag ist ein bequem von außen zu erreichender Schalter unten an der Motorwanne angebracht, der folgende Schaltung erlaubt: Fahrt mit Licht, Abstellen mit Licht (sofern Spannung an der Schiene liegt) und Abschalten von Motor und Licht (also außer Dienst abstellen).

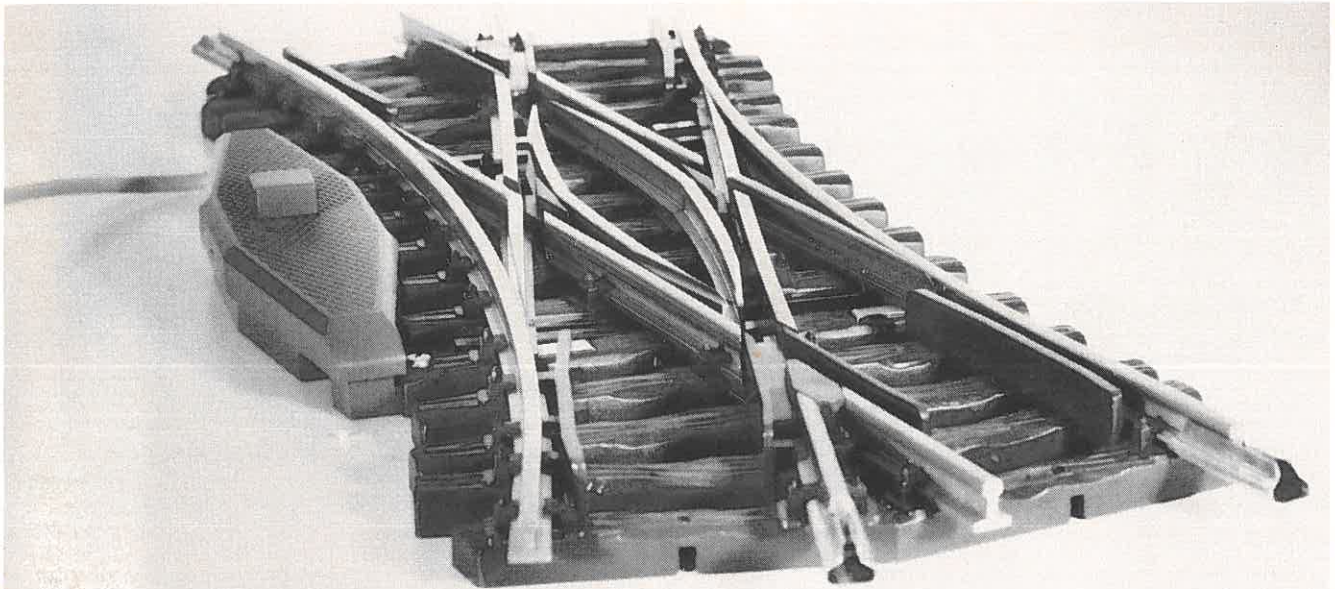
Selbst abgebrühete alte Fuhrleute unter den Freunden der Lehmann-Großbahn werden zugeben, daß sich mit jedem neu hinzugekauften Fahrzeug dieser prächtig-soliden Modellbahn immer wieder ein Ah-und-Oh ergibt. Während einer der beiden Verzückungslaute meist bei der ersten genauen Betrachtung des Fahrzeugs ertönt, hört man das zweite Zungenschnalzen spätestens bei der Inbetriebnahme, so auch bei diesem Triebwagenzug. Da stimmt einfach alles bei dieser LGB, das rollt kontaktsicher über Gleise und Weichen, da ist das



**LGB: VT 2065 einzeln im Einsatz als Solotriebwagen. Die der Packung beiliegende Figur der Schaffnerin steht in einer geöffneten Einstiegstür.**

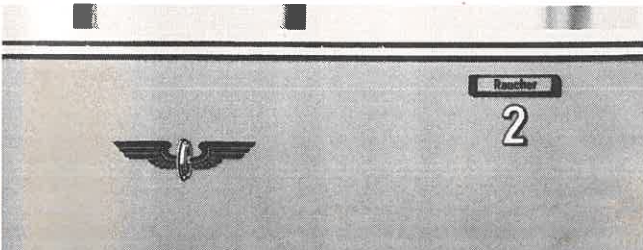


**LGB: Blick auf das Fahrwerk des VT 2065 mit Lenkachsen und Kardanantrieb. Das Spezialgetriebe für den VT ist eine völlige Neukonstruktion und mußte geschaffen werden, um auch bei dem großen Achsstand des Triebwagens einen Allradantrieb zu gewährleisten.**

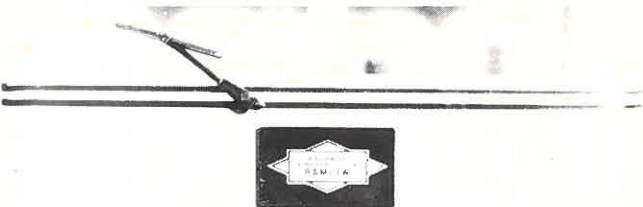


**LGB: Von welcher Seite man die neue Doppelkreuzungsweiche auch betrachtet, sie ist ein faszinierendes Teil des Gleissortiments. Der Antrieb erfolgt nicht elektromagnetisch, sondern elektromotorisch, was ein vorbildhaftes Gleiten der Weichenzungen bewirkt.**

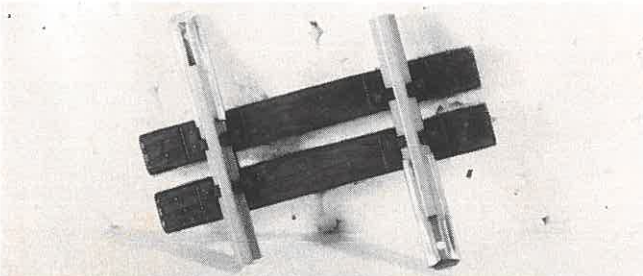
Licht und die Figuren, da kann man kein Rucken oder Taumeln feststellen, egal in welchem Reglerbereich man sich gerade befindet. Bald fährt man mit dem VT als Doppereinheit oder solo, flugs werden Güter- und Personenwagen beigehängt, so wie es die Schmalspurbahnen mit ihren Schlepptriebwagen immer taten, und genußvoll kommt man zu der Schlußfolgerung: Ja, dieser Triebwagenzug hat einfach schon viel zu lange im LGB-Sortiment gefehlt.



**LGB: Beschriftungsdetail am VT 2065 mit raffiniert schattierter Beschriftung.**



**LGB: Originalfabrikschild der Waggonfabrik Wismar an den Stirnfronten der Triebwagen.**



**LGB: Zum Einbau der Doppelkreuzungsweiche in eine Anlage sind jeweils zusätzlich zwei Gleisstücke 1005 notwendig. Dieses Gleis 1005 hat an den Schwellenenden Abbrechkanten, die ein müheloses Anstecken der Gleise an den jeweils kreuzenden Gleisstrang ermöglichen. Beim Anschluß einer Weiche 1200 oder 1210 ist sinngemäß das kurze gebogene Gleisstück 1104 zu verwenden, das die unterschiedlichen Radien ausgleicht.**



**Von Behinderten hergestellt,  
für gute Fahrt in aller Welt.**

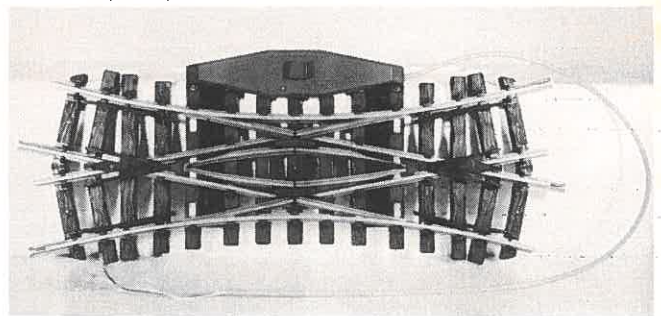
### **Behinderte arbeiten auf dem Gebiet der Modelleisenbahn**

Behinderte Mitmenschen brauchen wie wir eine Arbeit, die zum Erlebnis wird. Arbeit im Bannkreis der Bahn schafft ein solches Erlebnis. Darum stellen sie in einer geschützten Werkstatt unter Anleitung erfahrener Fachkräfte Zubehör für die Modelleisenbahn her. Die LGB-Großbahn, für die sie bestimmt sind, besteht aus stabilem, langlebigem Material und ist dazu angetan, das Erlebnis der Faszination Bahn in vollen Zügen zu vermitteln und damit Behinderte und Modellbahner zu verbinden.

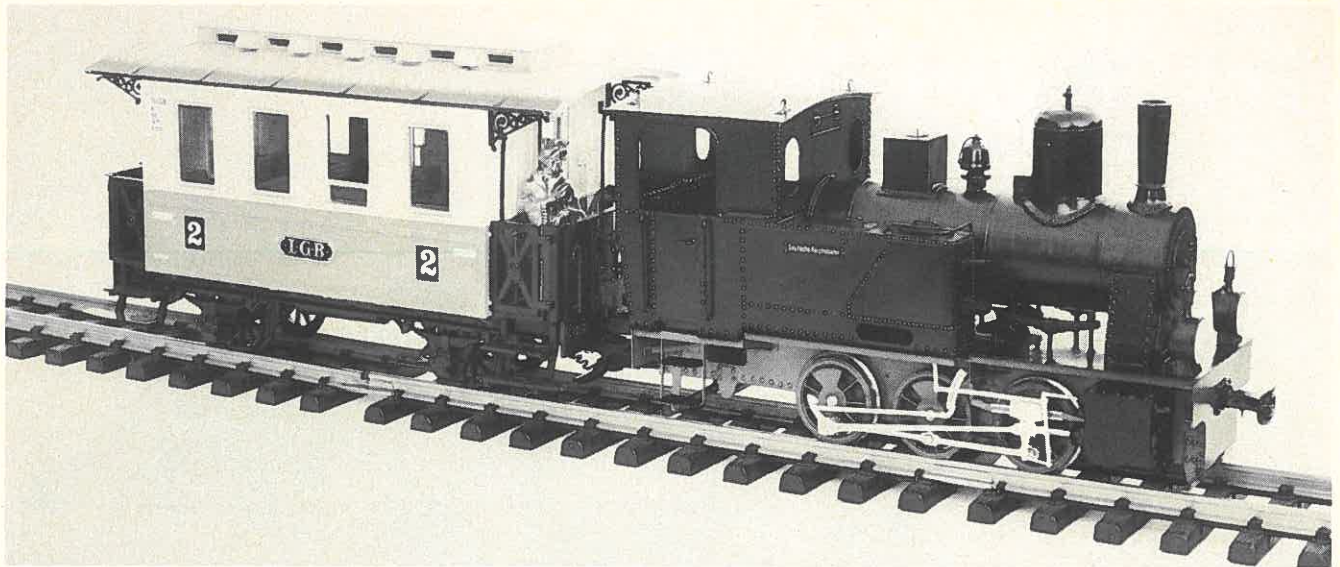
Von dem, was Behinderte herstellen, möchten wir hier unsere Doppelkreuzungsweiche (DKW, LGB Art.-Nr. 1225) vorstellen: Mit Doppelkreuzungsweichen können platzsparend Weichenstraßen erstellt werden. Der wetterfeste Motor-Weichenantrieb besitzt Rückmeldemöglichkeit. Die ganze DKW ist aus hochwertigem Material hergestellt und absolut wetterfest. Die Weichenzungen sind aus Vollmessingprofil gefräst und eingepaßt. Jede Weiche wird vor dem Verpacken aufs sorgfältigste geprüft, so daß eine gleichbleibende, hochstehende Qualität gewährleistet ist und dem hohen LGB-Standard entspricht.

#### **Technische Daten der Doppelkreuzungsweiche:**

Spur III m, LGB  
 Spurweite: 45 mm  
 Länge: 378 mm, 22,5°  
 Radius: 950 mm (775 und 1175)  
 Antrieb: Motorantrieb, 12,5 – 18 Volt  
 Stromart: Wechselstrom, 50 Hz  
 Leistung: 160 mA  
 Stellzeit: 0,5 – 0,8 sec



**LGB: Gesamtansicht der neuen Doppelkreuzungsweiche.**



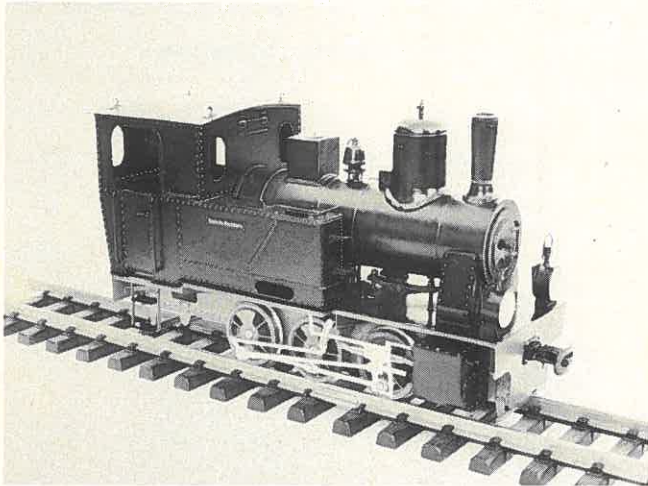
**HEIMU: Der noch nicht ganz komplette Prototyp der 99 211 mit einem LGB-Personenwagen, auf dessen Einstiegsbühne eine der im Text erwähnten Metallfiguren aus der Zeit der Jahrhundertwende steht. Foto: HJO**

### Lokomotive 99 211 der Wangerooger Inselbahn

Wenige Monate nach dem Erscheinen des vortrefflichen Modells der württembergischen Mallet-Schmalspurlokomotive der Gattung Tssd hat der Modellbau HEIMU bereits ein weiteres Projekt in Arbeit. Hierbei handelt es sich um eine originalgetreue Nachbildung der Schmalspurlokomotive 99 211 der Wangerooger Inselbahn in solider Messingausführung und natürlich im exakten LGB-Maßstab von 1:22,5. Die Maschine existiert bereits als noch nicht ganz kompletter Prototyp und läßt schon ahnen, daß hieraus wiederum ein begehrtes Objekt für Sammler und Freunde der Lehmann-Großbahn entstehen wird.

Der Produktionsbeginn ist für Februar 1981 eingeplant. Gefertigt werden sollen zwei Varianten: Die Lokomotive in ihrer ursprünglichen Farbgebung mit schwarzer Rauchkammer, grünen Aufbauten, rotem Fahrwerk und in der Einheitslackierung der früheren Deutschen Reichsbahn. Der Antrieb besteht aus einem im Stehkessel angeordneten Motor und aus Doppelkeilriemen, welche die hintere Achse antreiben. Die Kraftübertragung auf die beiden anderen Achsen erfolgt über präzise Kuppelstangen. Beide Kuppelachsen sind abgedefert. Neben der naturgetreuen Nachbildung der Heusinger-Steuerung wird das Modell auch über ein vollständiges Bremsgestänge verfügen. Auch von diesem Fahrzeug wird nur eine limitierte Kleinserie gefertigt werden. Der Preis des Modells dürfte in der Größenordnung von ca. DM 2 300,00 liegen.

Das Vorbild der Lokomotive war im Jahr 1929 von der Firma Henschel & Sohn unter der Fabrik-Nr. 21 443 an die Wangerooger Inselbahn der früheren Deutschen Reichsbahn geliefert worden. Bis zum Jahr 1958 war die Maschine im ständigen Einsatz, diente danach noch als Reservelokomotive und blieb glücklicherweise als Denkmalslokomotive der Nachwelt erhalten.

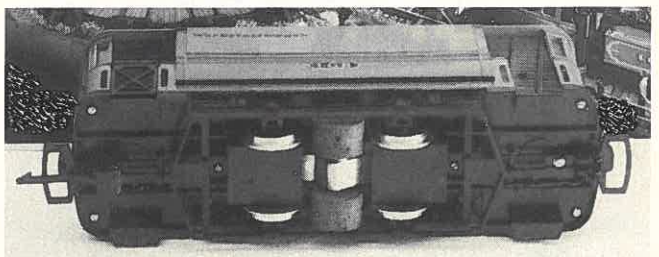


**HEIMU: Dampflokom 99 211 der DB-Inselbahn Wangerooge als Kleinserienmodell. Die Lok ist noch nicht ganz fertiggestellt. Die Auslieferung des fertigen und reichhaltig ausgestatteten Modells soll Anfang 1981 erfolgen. Foto: HJO**

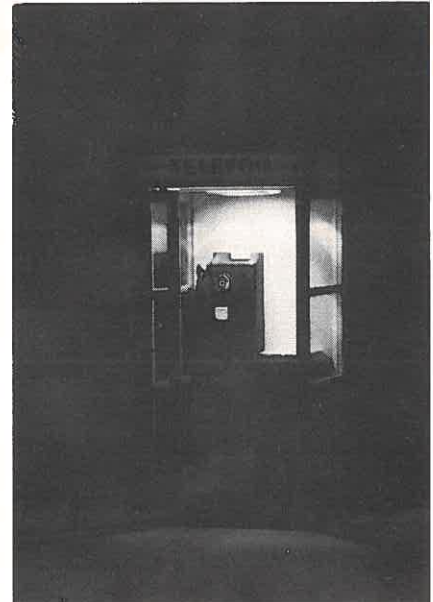
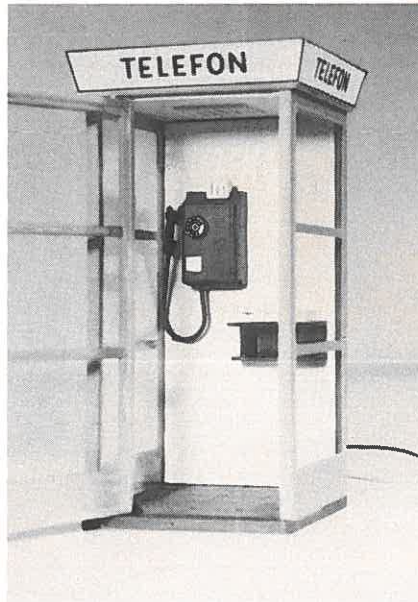
Inzwischen sind bei HEIMU außerdem weitere Aktivitäten zu verzeichnen. Zu verschiedenen LGB-Lokomotiven werden Zurüstsätze mit Steuerungsteilen in feinsten Gußausführung entstehen. Darüber hinaus werden schon in Kürze diverse Pumpen, Glocken, Laternen und Armaturen als Messing-Feingußteile im Baumaßstab von 1:22,5 erhältlich sein. Geplant ist außerdem der Vertrieb von Figuren aus einer Zinnlegierung, die Bahnpersonal und Reisende aus der Zeit um die Jahrhundertwende darstellen. HJO

### Schienenreinigungswagen für Freilandanlagen

Die Firma Bogusch, Ketzlerbach 19 1/2, 3550 Marburg/Lahn, will in Kleinserie einen Schienenreinigungswagen für Freilandanlagen bauen. Der Wagen basiert äußerlich auf einem Straßenbahnbeiwagen 3500, der jedoch in Arbeitswagenorange gespritzt wird. Unter dem Wagen befinden sich zwei Walzen, die von einem Motor angetrieben werden. Diese Einheit ist federnd gelagert. Der Motor ist elektronisch auf 6 Volt stabilisiert, so daß er bei Schienenspannungen von 6 bis 14 V immer die gleiche Umdrehungszahl von 400 UpM liefert. Der Wagen wird von einem LGB-Fahrzeug mit Beleuchtungssteckdosen geschoben und mit ihm durch die Lichtkabel verbunden. So reinigen die Walzen die Gleise, und die Lok liefert dafür aus den bereits sauberen Gleisen den Strom. Bei stark verschmutzten Gleisen fährt man einfach etwas langsamer über die Schienen. Die Walzen bestehen aus einem in Kunststoff gebetteten Korund. Dadurch werden in die



Schienen keine Riefen eingeschliffen, sondern nur die Oberfläche poliert. Die Walzen laufen entgegengesetzt der Fahrtrichtung. Sie haben eine hohe Lebensdauer, können jedoch nach Verbrauch leicht durch Lösen von nur zwei Schrauben ausgewechselt werden.



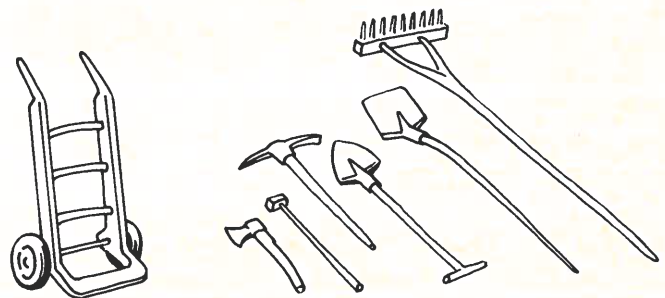
**POLA-LGB:** Im Lehmann-Sortiment von POLA wird seit einiger Zeit die Telefonzelle ausgeliefert. Die Bildleiste zeigt den montierten Bausatz mit geschlossener Tür, mit geöffneter Tür (man beachte den Hörer am Kabel und das geöffnete Telefonbuch) und mit geöffneter Tür bei Dunkelheit im beleuchteten Zustand (Beleuchtung im Bausatz enthalten!).

### Telefonzelle für die LGB von POLA

**Bauanleitung:** Ausreichend informative Explosionszeichnung.  
**Qualität und Paßform der Einzelteile:** Sehr gut.  
**Bauzeit:** knapp 2 Stunden.  
**Schwierigkeitsgrad:** Nicht schwierig, nur muß wegen der großen Fenster Teile sehr sauber gearbeitet werden.  
**Vorbildtreue:** Modell hat alle wesentlichen Details einer etwas älteren Telefonzelle der Deutschen Bundespost.  
**Optischer Gesamteindruck:** Ausgezeichnet.  
**Detaillierung:** Vorbild stellt in dieser Beziehung keine großen Ansprüche, jedoch hat POLA den Münzfernsprecher, das aufgeschlagene Telefonbuch und das Gitter der Deckenbeleuchtung gut nachgebildet.  
**Verwendbarkeit des fertigen Gebäudes:** Paßt bestens zu jedem Bahnhof und zu jeder städtischen und dörflichen Siedlung.  
**Besonderheiten:** Dem Bausatz liegen Innenbeleuchtung und eine Tube UHU-plast bei, ferner selbstklebende Etiketten (je drei) mit den Aufschriften Telefon, Telephon und Fernsprecher (letztere in Frakturschrift der ex-Reichspost). Die Teile bestehen aus weißem, gelbem und grauem Material, so daß keine nachträgliche Lackierung notwendig ist.  
**Platzbedarf:** 6 x 6 cm.  
**Zusammenfassendes Gesamturteil:** Spitzenmodell von außerordentlichem Reiz.

### Wimmer-Neuheiten lieferbar

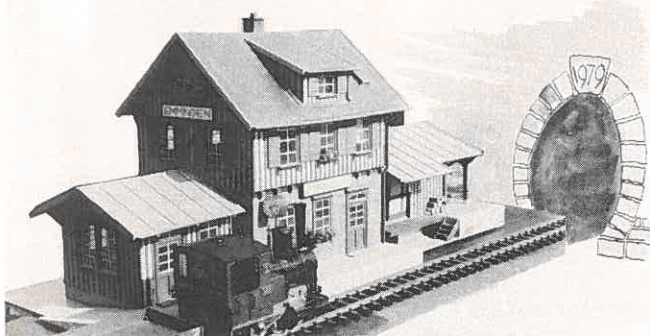
Die Firma Lubosch Wimmer hat jetzt zwei weitere Zubehör-Sets aus Zinn lieferbar, die wir als Strichzeichnung vorstellen, weil die fertigen Produkte bei Redaktionsschluß noch nicht fotografierfähig vorlagen. In diesem Zusammenhang sei die neue Anschrift des Kleinserienherstellers bekanntgegeben: Lubosch Wimmer, Himmelreichsweg 18, 6121 Rothenberg-Hainbrunn.



Lubosch Wimmer lieferte zwei neue Sets seiner Zinn-Gezähle für die LGB aus: Sackkarre (links) und Werkzeuge.

### Bahnhof Emmingen für die LGB

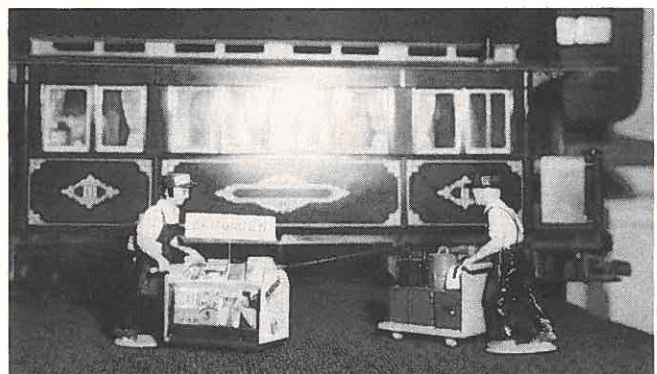
Die Firma Modellbau Homolka sandte uns vor längerer Zeit eine Neujahrsglückwunschkarte, auf der ein Bahnhof Emmingen in LGB-Größe abgebildet war. Leider konnten wir nichts Näheres über dieses schöne Modell in Erfahrung bringen. Trotzdem wollen wir das Gebäude unseren Lesern wenigstens in einer Abbildung vorstellen.



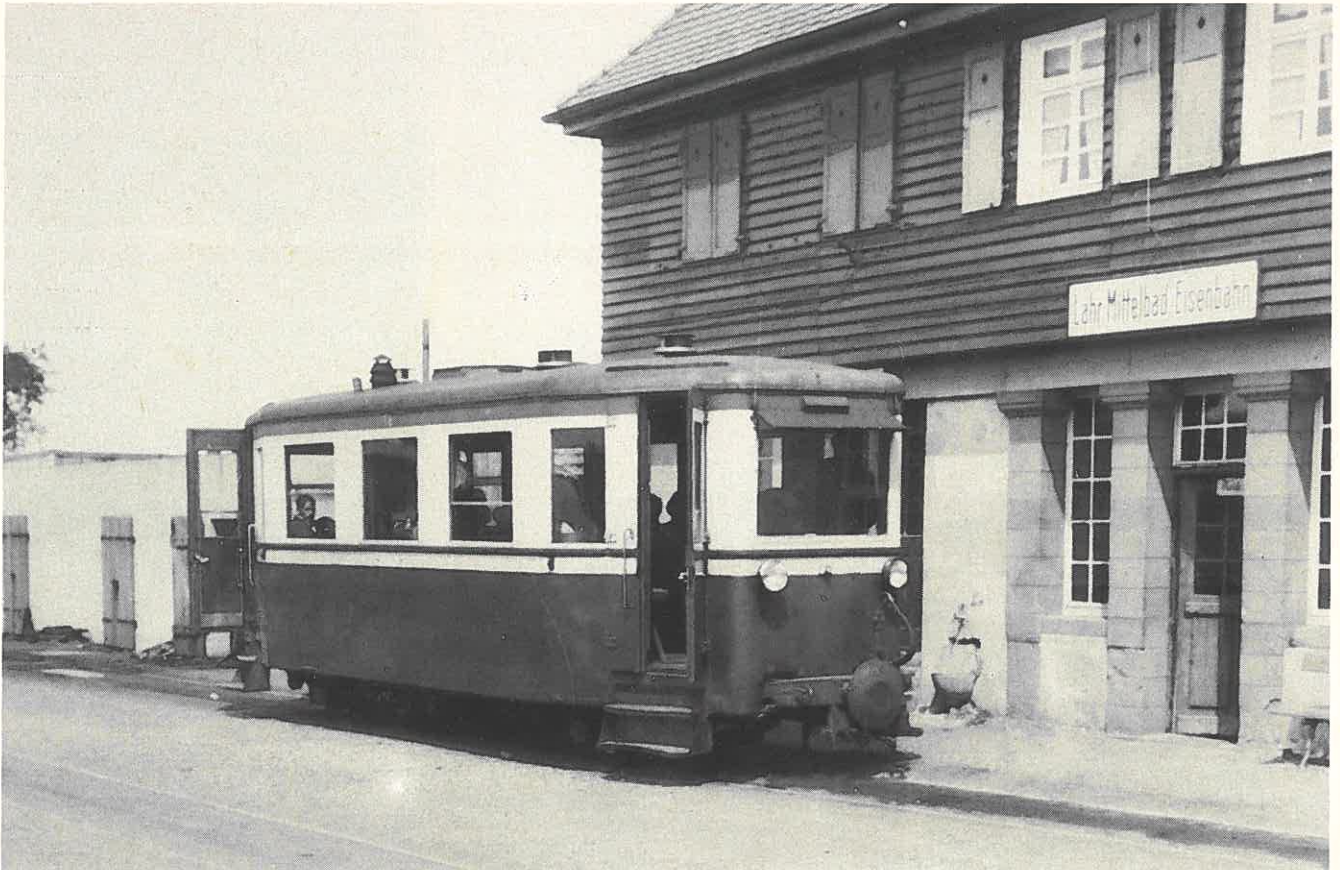
Bahnhof Emmingen von Homolka Modellbau – ein schönes Einzelstück, das man sich als Großserienbausatz wünscht.

### Auch Kleinzubehör ist reizvoll

Im Figurensatz 5044 ist ein Gepäckträger mit seinem Karren enthalten, der Rosemarie Schmitz-Busz zu einem kleinen Umbau animierte. Die Gepäckstücke wurden entfernt und stattdessen erhielt der Karren eine Zeitschriftenauswahl, womit eine reizvolle Abwechslung für den Bahnsteig der LGB-Anlage geschaffen wurde.



Aus dem Gepäckkarren rechts im Bild fertigte Rosemarie Schmitz-Busz einen Zeitungsverkaufswagen für den LGB-Bahnsteig.



Mittelbadische Eisenbahnen: T 6 am 20. 8. 53 in Lahr ME. Diese Wagen gehören zu den wenigen Exemplaren von Triebwagen, die als zweiachsige Triebwagen für Schmalspurbahnen von Haus aus konstruiert und gebaut worden sind.

## Zweiachsige Triebwagen bei Schmalspurbahnen

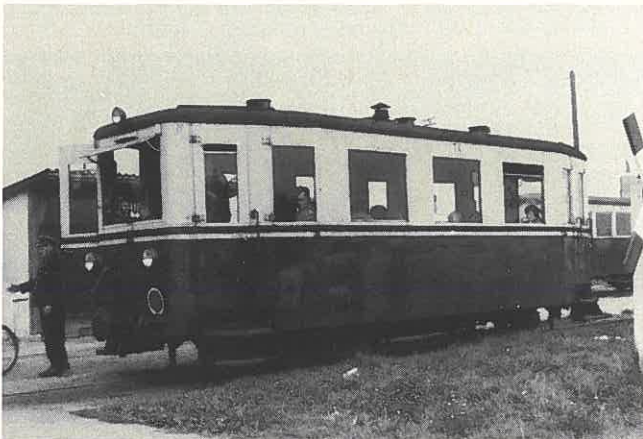
Von Dipl.-Ing. Gerd Wolff

Der neue LGB-Triebwagen war der Anlaß, bei den schmalspurigen Eisenbahnen nach tatsächlich vorhandenen Fahrzeugen zu suchen. Während die regelspurigen Kleinbahnen eine Fülle von Triebwagen besaßen, deren Auflistung umfangreich und vielfältig wäre, wird man bei den Schmalspurbahnen kaum fündig. Das hängt einmal damit zusammen, daß wegen der oft engen Kurvenradien dem vierachsigen Wagen der Vorzug gegeben wurde, zum anderen waren die vorhandenen zweiachsigen Triebwagen meist Wismar-Schienenbusse, über die jedoch hier nicht gesprochen werden soll. Nachstehend eini-

ge Beispiele von zweiachsigen Triebwagen, die bei Schmalspurbahnen im Einsatz waren:

### Mittelbadische Eisenbahnen (MEG)

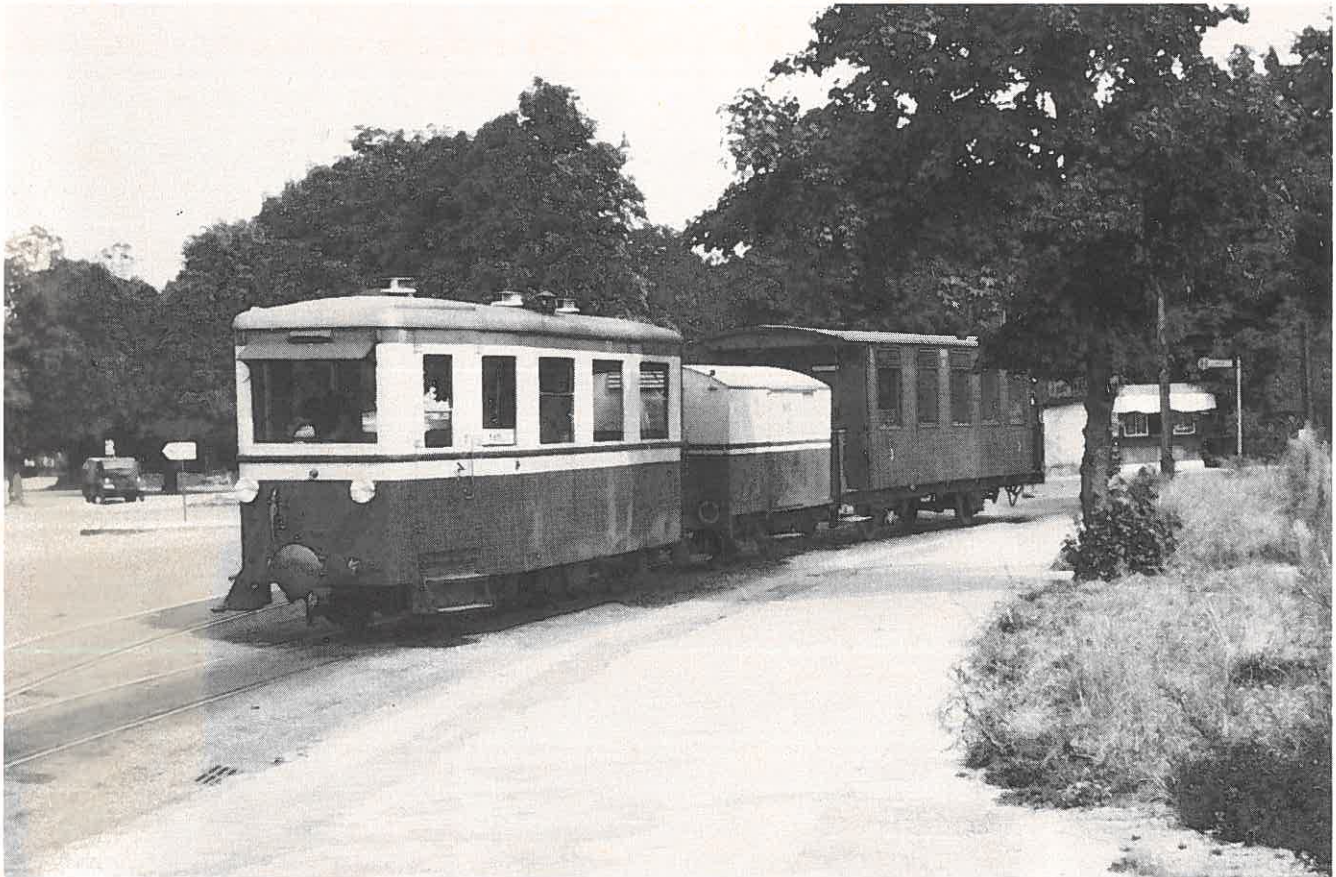
Die MEG betrieb ein Netz von mehr als 100 km Länge. Zur Rationalisierung und Beschleunigung des Personenverkehrs beschaffte die Bahn 1934/36 sechs zweiachsige Triebwagen, die sich gut bewährten. Die Wagen hatten normale Zug- und Stoßeinrichtungen und konnten sowohl Personen- als auch Güterwagen mitführen. Die Wagen waren von der Maschinenfabrik Orenstein & Koppel, Berlin, in



Mittelbadische Eisenbahnen: T 6 am 20. 9. 62 in Kehl-Turnhalle.



Mittelbadische Eisenbahnen: Ländliche Schmalspurgemütlichkeit mit T 6 am 20. 9. 62 in Diersheim.



**Mittelbadische Eisenbahnen: T 7 mit Pw 13 und C4 88 am 20. 8. 53 in Kehl-Rheinbrücke.**

Gemeinschaft mit der Gothaer Waggonfabrik gebaut worden. Der Triebwagenverkehr schlug so gut ein, daß die MEG 1936, 1938 und 1941 drei vierachsige Triebwagen beschaffte und 1939 und 1941 noch zwei der vorgenannten zweiachsigen Fahrzeuge nachbestellte. Somit standen acht gleiche Zweiachser zur Verfügung, die z. T. mehr als 30 Jahre in Betrieb waren. Der letzte Vertreter dieser Bauart war bis 1971 im Einsatz und wurde 1972 von der Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr für die Selfkantbahn erworben, wo er auch heute noch sein Dasein fristet.

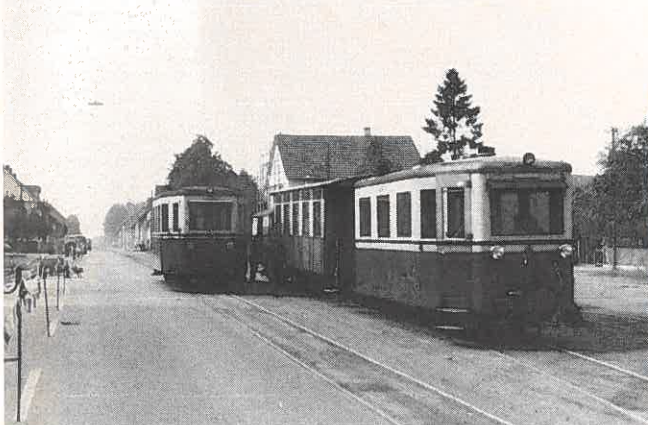
Der Triebwagen hatte eine Länge ü. P. von 9,002 m, das Gewicht betrug ca. 8 t, der Radstand bei den ersten drei Fahrzeugen 4 m, bei den folgenden 4,5 m. Der unter dem Wagenkasten angeordnete Dieselmotor leistete bei einer max. Umdrehung von 2 000 U/min 70 PS. Der Wagen bot 24 Sitz- und 27 Stehplätze, ferner 9 Klappsitze auf den Plattformen. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 55 km/h. Die Einstiegtüren waren zweigeteilt, um auch Stückgut und sperrige Güter auf der geräumigen 1,68 m tiefen Plattform mitführen zu können. Die Wagen besaßen Warmwasserheizung, elektrische Beleuchtung und Luftbremse. Der T 1 wurde 1949 seiner Antriebsanlage beraubt und lief bis 1964 äußerlich unverändert als Anhänger B 27.

Bedingt durch Treibstoffmangel während des Krieges wurden vier Wagen 1942 auf Holzgas umgestellt. Zu diesem Zweck war der Rahmen vor der Pufferbohle verlängert worden, um den Holzgenerator aufzunehmen. Nach 1948 sind die Wagen wieder in ihren ursprünglichen Zustand zurückgebaut worden. Speziell für diese kleinen Triebwagen waren in eigener Werkstatt 6 winzige kleine, zweiachsige, 5 m lange und 2,7 m hohe Gepäckanhänger gebaut worden, die ebenfalls luftgebremst waren.

Im Betrieb waren die Triebwagen meistens einzeln bzw. mit den Gepäckanhängern anzutreffen, aber auch mit bis zu 3 angehängten Personen- und Güterwagen.

#### **Inselbahn Spiekeroog**

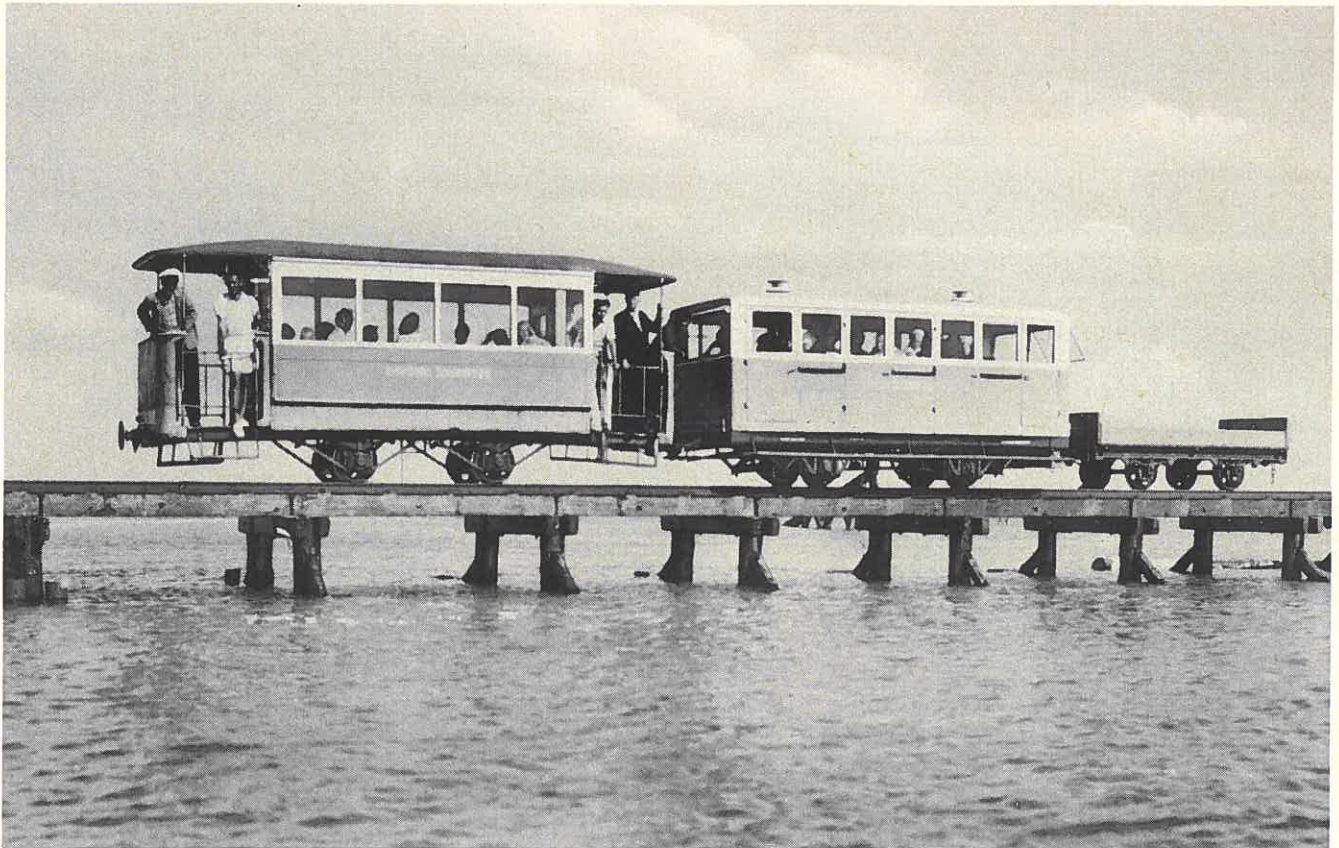
Die Spiekerooger Inselbahn war die letzte Pferdebahn in Deutschland. Nach der Umstellung 1949 nahm sie den Motorbetrieb mit zwei aus dem Marinenaachlaß von Wangerooge übernommenen Fahrzeugen auf, einer kleinen Diesellokomotive mit einer Leistung von 36 PS und einer 55 PS starken zweiachsigen Draisine, die 1933 von der Draisinenbau-Anstalt Hamburg für die Marine gebaut worden war. Die Draisine, in Spiekeroog ohne Änderungen zu einem Triebwagen mit der Betriebs-Nr. 1 avanciert, hatte einen ungeteilten Innenraum



**Mittelbadische Eisenbahnen: Zugkreuzung am 20. 9. 62 in Freistett auf einer dreigleisigen Gleisanlage in Straßenseitenlage. Links im Bild T 4 von Kehl, rechts T 6 + B 54 + Pw 14 nach Bühl.**



**Mittelbadische Eisenbahnen: T 4 am 20. 9. 62 in Rheinbischofsheim. Mit dem neuen LGB-Modell kann solch eine Szene jetzt jeder Lehmann-Bahn-Anhänger nachempfinden.**



**Inselbahn Spiekeroog: Dieser Zug kann so eigentlich nur bei einer Schmalspurbahn fahren! In der Mitte läuft der T 1. Er zieht den Personenwagen C 15 (links) und schiebt den offenen Güterwagen 0 21 (rechts). Alle Fotos von Gerd Wolff**

mit 3 durchgehenden Querbänken und entsprechend den früheren Abteilwagen 4 seitliche Einstiegtüren und durchgehende lange Trittbretter. Die Führerstände waren an den Enden angebracht. Der Achsstand war kurz, der hochbeinige Wagen selbst noch nicht viel länger als die alten Pferdebahnwagen, jedoch niedriger als diese, aufrecht stehen konnten die Fahrgäste nicht. Im Betrieb war der Triebwagen mit bis zu 3 angehängten Personen- und Güterwagen zu sehen. Fünfzehn Jahre hat dieser Winzling Tausende von Fahrgästen befördert bis er von einem großen vierachsigen Zukömmling abgelöst wurde. 1972 ist der T 1 auf der Insel verschrottet worden.

#### **Inselbahn Borkum**

Die Borkumer Inselbahn konnte aus dem Marinenaachlaß 1947 zwei Draisinen und zwei Anhänger übernehmen. Die Beiwagen wurden mit den für Borkum typischen engstehenden zwei Puffern und der üblichen Kettenkupplung ausgerüstet und liefen als Personenwagen Nr. 4 und 5 in den Zügen. Es handelte sich um kleine, niedrige Wagen mit Eindeinstiegen, 4 Fenstern und schrägstehenden Stirnfenstern. Der Innenraum war ungeteilt. Die Wagen waren bis 1957 bzw. 1971 im Einsatz und sind dann verschrottet worden.

#### **Inselbahn Amrum**

Die Amrumer Inselbahn hätte beinahe auch zweiachsige Verbrennungstriebwagen erhalten – die Inselbahn war 1909 elektrifiziert und mit drei kleinen elektrischen Triebwagen ausgestattet worden. Nach dem Abbau der Fahrleitung im ersten Weltkrieg sollten die Fahrzeu-

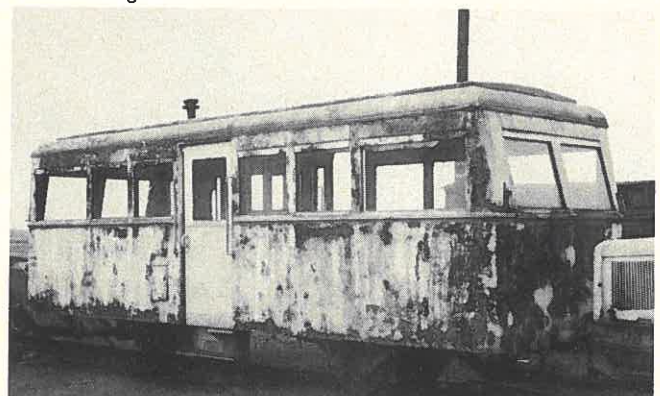
ge in Verbrennungstriebwagen umgebaut werden. Exakte Pläne lagen vor, und der erste Wagen war bereits in Arbeit. In die turbulente Bahngeschichte hätte dieses Abenteuer gut gepaßt, offenbar hatten aber die in rascher Abfolge wechselnden Besitzer der Inselbahn kein Interesse an dem Umbau, so daß die Wagen bis zur Betriebseinstellung 1939 als normale Anhänger in Betrieb waren.

#### **Inselbahn Sylt**

Die Inselbahnen, reich an Kuriositäten, lassen uns noch nicht los. Sylt heißt der nächste Fundort. Im Jahre 1935 hatte die Fliegerhorstkommandantur List einen Wismar-Schnautzen-Triebwagen erhalten, der jedoch für die Mannschaftstransporte nicht ausreichte. 1936 lieferte die Waggonfabrik Wismar einen leichten Anhänger, der von dem Schienenbus gezogen werden konnte. Aufbau, Form und Ausstattung des Wagens glichen denen des Wismar-Schienenbusses. Die Schiebetüren waren zur Mitte hin versetzt worden, um Platz für eine durchgehende Bank an den Stirnseiten zu erhalten. Der Wagen hatte eine Länge ü.P. von 6,1 m, einen Radstand von 3 m, der Rad Durchmesser betrug 0,5 m. Der Innenraum war durchgehend und bot 26 feste Sitz- und 8 Stehplätze an, ferner 8 Klappsitze. Der Wagenkasten stützte sich auf lange Blattfedern mit Gummipuffern ab. Die elektrische Beleuchtung wurde von einer Lichtmaschine unter dem Wagenboden versorgt. Die Zug- und Stoßvorrichtung bestand aus einem Pufferbügel und einer beweglichen Händedrehel wie bei Straßenbahnwagen.

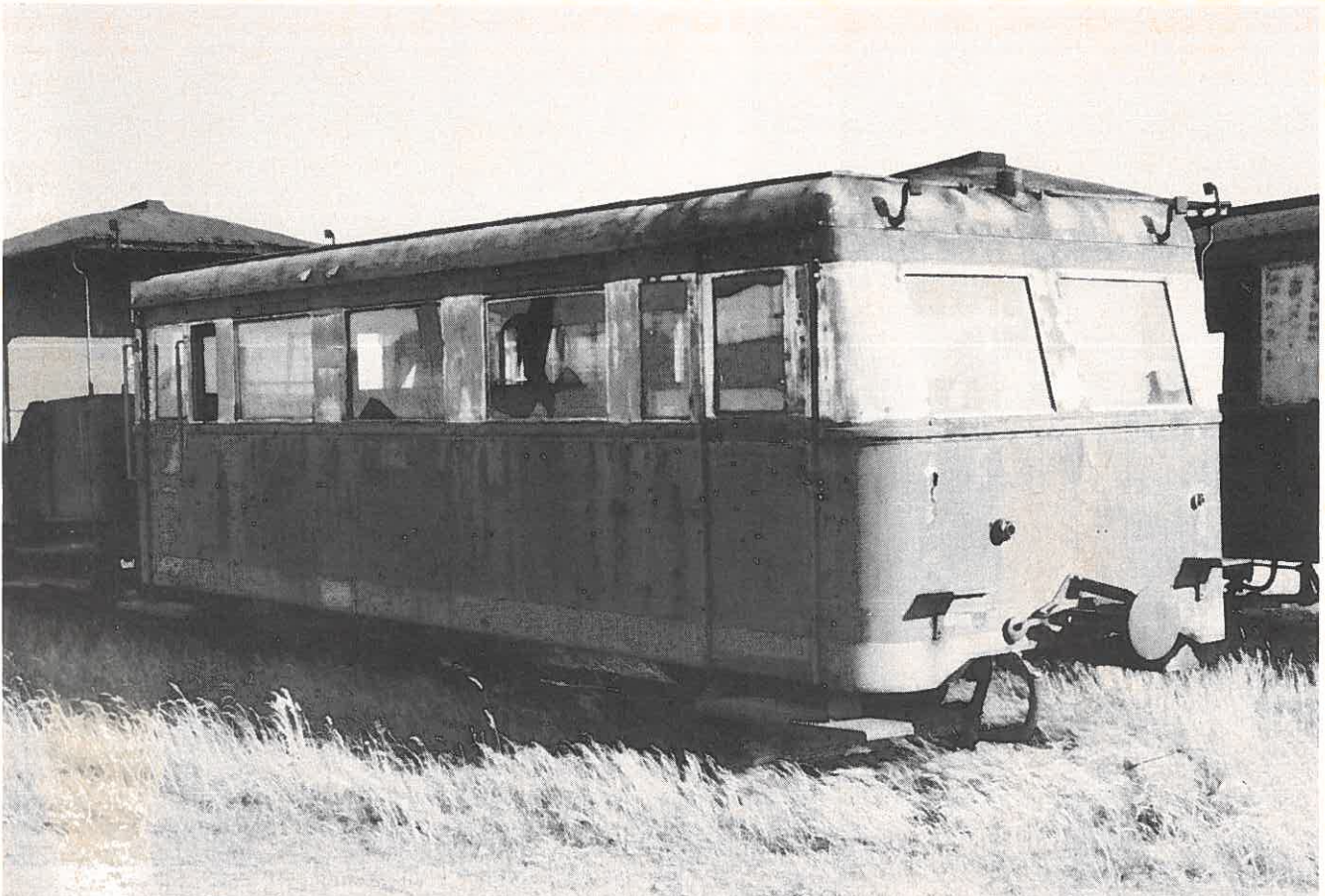


**Inselbahn Borkum: VB 4 (ex Marine-Draisinen-Anhänger) am 30. 12. 61.**



**Rhein-Sieg Eisenbahn: TA 3 am 30. 3. 55 abgestellt in Hennef.**





**Kreisbahn Leer-Aurich-Wittmund: Abgestellter VB der LAW nach Verkauf am 9. 7. 61 in Spiekeroog. Der Wagen ist ein ex-Wismar-Triebwagen und entspricht genau dem LGB-Modell.**

Von diesem Typ wurden insgesamt 5 Stück gebaut, einer ging an die Perleberger Kleinbahn und 3 Stück 1935 nach Spanien.

Zusammen mit dem Schienenbus gelangte dieser Anhänger 1946 an die Inselbahn, bekam statt der Stoßbügel und Deichsel normale Mittelpuffer mit Triangelkupplungen und war als A 1 bis etwa 1970 im Einsatz.

Zum LGB-VT hat der Sylter A 1 naturgemäß starke verwandtschaftliche Beziehungen, die Fensteranordnung ist zwar etwas anders, aber ansonsten könnte er durchaus als großer Bruder und Vorbild durchgehen. Der Vollständigkeit halber sei der P 5 erwähnt, eine ehemalige Wehrmachtsdraisine, die 1955 zu einem Gepäckanhänger für die Schienenbusse umgebaut worden ist und den Triebwagen äußerlich angepaßt war. Auch dieser Wagen ist 1972 ausgemustert worden.

#### **Rhein-Sieg-Eisenbahn**

Für den Triebwagenverkehr hatte die RSE vierachsige Anhänger selbst gebaut, u. a. 1946 auch einen kleinen Zweiachser, der dem Wismarer Schienenbus T 3 angepaßt war und mit diesem auch häufig zusammen lief. Schürzen- und Fensterhöhe, Dachform und Türen und die schräg stehenden Stirnfenster waren gleich. Der Wagen hatte Mitteleinstieg und beidseitig dreifenstrige Fahrgasträume. Der An-

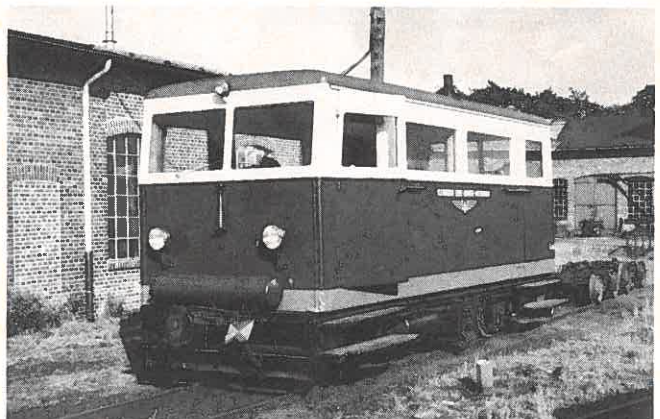
strich war ursprünglich entsprechend den RSE-Personenwagen graugrün, später crème wie der T 3. Bis 1953 war der Wagen im Einsatz und ist 1955 verschrottet worden.

#### **Kleinbahn Leer-Aurich-Wittmund (LAW)**

Die LAW war ein Eldorado für zweiachsige Triebwagen, findet man doch hier gleich 6 der gesuchten Raritäten, darunter sogar das genaue Vorbild des LGB-Wagens. 1933 und 1935 beschaffte die LAW zwei dreifenstrige Wismar-Schienenbusse mit Vorbaumotoren (T 2 und T 3). Der T 2 wurde 1942 zu einem Anhänger degradiert, indem die Vorbauten ab- und die Antriebsanlagen ausgebaut wurden und der Wagen normale Zug- und Stoßvorrichtungen erhielt. Ansonsten blieb das Fahrzeug unverändert und war zusammen mit den zwei- oder vierachsigen Wismar-VT zu sehen. 1957 wurde der Wagen nach Spiekeroog verkauft, kam dort aber nicht mehr zum Einsatz und ist nach jahrelangem Dahinrosten auf der Insel verschrottet worden. Dieser VB ist genau das Vorbild des LGB-Wagens, ein seiner Vorbauten beraubter kleiner Wismar-Triebwagen der Bauart „Hannover“ und somit ein echtes LGB-Vorbild. Neben dem erfolgreichen Typ „Hannover“ bot die Waggonfabrik Wismar den Typ „Friesland“ an, eine Version des vierfenstrigen Schienenbusses ohne Vorbau-



**Kreisbahn Leer – Aurich – Wittmund: T 44 am 26. 8. 58 abgestellt in Aurich.**



**Kreisbahn Leer – Aurich – Wittmund: Draisinen-Triebwagen T 46 am 26. 8. 58 in Aurich.**



**Kreisbahn Leer-Aurich-Wittmund (später Kreisbahn Aurich): Drasinientriebwagen T 46 mit einem Gepäck- und zwei Personenwagen am 18. 6. 61 in Benersiel.**

motore. Der Dieselmotor war unter dem Wagenkasten angeordnet und hatte eine Leistung von 65 PS. Die mechanische Kraftübertragung beflügelte den Wagen auf max. 45 km/h. Das Fahrzeug wog 8,6 t, bot 44 Sitz- und 26 Stehplätze und hatte normale Zug- und Stoßvorrichtungen und Luftbremse. Dieser Wagen ist nur in einem einzigen Exemplar als T 4 an die LAW geliefert worden und war dort bis 1947 im Einsatz.

Der Vergleich zum LGB-Triebwagen hinkt insofern etwas, als dem Typ „Friesland“ die vierfenstrige Version zu Grunde lag, während der LGB-Triebwagen aus der dreifenstrigen Spielart der Wismar-Schienenbusse abgeleitet ist und deshalb kürzer und gedrungener wirkt. Einem Fotografen ist der LAW-T4 nie zu Gesicht gekommen, es liegt lediglich ein schlechtes Retuschebild aus einem Prospekt der Waggonbauanstalt Wismar vor. Der LAW-T4 ist neben den MEG-Triebwagen der einzige wirklich echte schmalspurige Zweiachser und von Haus aus als solcher konstruiert.

Aber noch vier weitere zweiachsige Triebwagen hat die LAW zu bieten: Einen Schlepptriebwagen, der 1955 in eigener Werkstatt entstanden ist und für unsere Betrachtungen nicht in Frage kommt, sowie drei ehemalige Wehrmachtsdrasinen, 1938/42 von der Draisi-

nenbauanstalt Hamburg gebaut, nach dem Krieg zur LAW gestoßen und bis 1961 als T 43, T 44 und T 46 im Einsatz. Es handelte sich um kurze, niedrige Fahrzeuge mit durchgehenden Innenräumen, Querbänken, Endführerständen, 4 Einstiegstüren an den Wagenenden und 2 bzw. 3 verhältnismäßig schmalen Fenstern. Zur Mitnahme von Gepäck hatte der T 44 einen „Dachgarten“. T 43 und T 46 besaßen einen kleinen Dowa-Ofen und Luftbremse, die Luftbehälter befanden sich an der äußeren Stirnwand auf der Pufferbohle und unter dem Wagenkasten. Der Radstand der Fahrzeuge betrug 2,5 m. Die Wagen waren auf dem gesamten Netz eingesetzt, eine Fahrt von Leer bis Benersiel, die mehr als drei Stunden dauerte, mag nicht gerade das reinste Vergnügen gewesen sein, weder für die Fahrgäste noch für den Fahrer.

Der Tideverkehr Esens – Benersiel wurde in den letzten Jahren fast ausschließlich von diesen kleinen Triebwagen bestritten, die im Schrittempo mit 3 angehängten vierachsigen Personen- und einem Gepäckwagen die fast 5 km lange Strecke entlang dem Benser Tief zockelten – ein Bild, das ebenso einmalig wie amüsant war und Tausenden von erwartungsfreudigen Langeoogfahrern in Erinnerung geblieben ist.

## Neues von der Furka-Oberalp-Bahn

Von Ing. grad. Robert Münzing

Eine touristische Attraktion von weltweitem Interesse ist der „Glacier-Express“. Er verbindet die beiden bekannten Hochgebirgsfremdorte St. Moritz (Graubünden) und Zermatt (Wallis), dabei wird das Streckennetz dreier Bahngesellschaften durchfahren: Rhätische Bahngesellschaft (RhB), Furka-Oberalp Bahn (FO) und Brig-Visp-Zermatt Bahn (BVZ).

Diese Linienführung stellt die einzige Queralpenverbindung dar und ist gleichzeitig die längste durchgehende Schmalspurstrecke der Schweiz. Der „Glacier-Express“ führt mit seinem Speisewagen das „aussichtsreichste Erstklassrestaurant“. Hier werden die Suppen besonders vorsichtig serviert, beträgt doch die maximale Steigung auf den Zahnradabschnitten immerhin 110 Promill!

Nun ist diese Strecke winters nicht durchgehend befahrbar, muß der Zug doch eine maximale Höhe von 2160 m ü. M. überqueren. Der Winterbetrieb läuft von Disentis aus nur bis Andermatt-Realp und auf der anderen Seite des Gebirgsstockes von Brig bis Oberwald. Die ei-

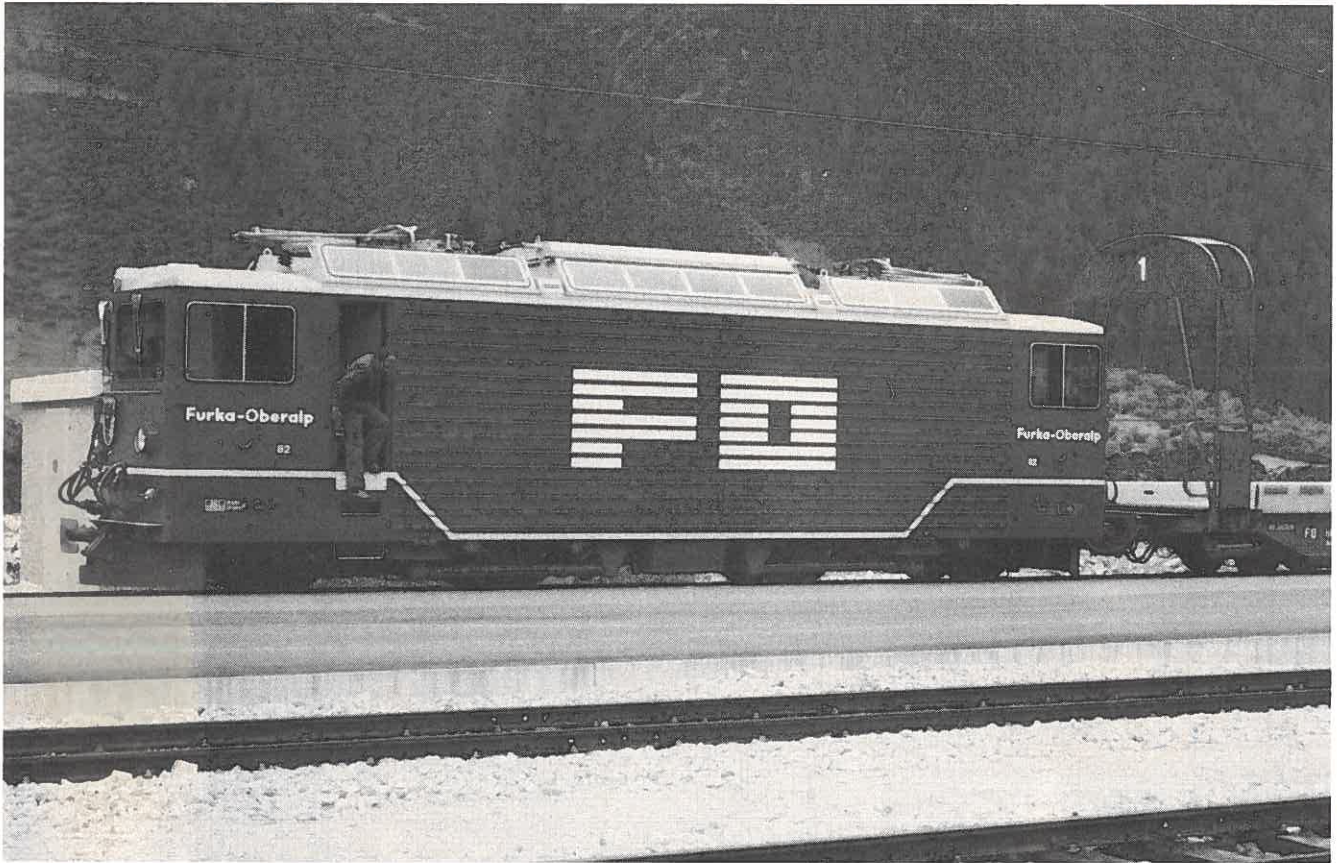
gentliche Furkastrecke bleibt hier wegen Lawinengefahr winterlich unberührt. Vorher bringt man allerdings noch eine ganze Brücke durch Abbau in Sicherheit, ebenso einen Teil der Oberleitung.

Das soll nunmehr anders werden. Ein ca. 15,4 km langer Basistunnel ist im Bau. Er wird der längste Schmalspurtunnel der Welt. Er verbindet Realp mit Oberwald und macht diesen gefährdeten Abschnitt winterfest.

Das „Millionenloch“, wie die Schweizer wegen der überzogenen Kosten satirisch sagen, ist noch nicht fertig. Aber schon stehen in Oberwald die neuen Autotransportzüge zur Erprobung bereit.

Da auch die Furkapaßstraße im Winter geschlossen bleibt, ist diese Planung der FO, einen Autotransport durch den Tunnel durchzuführen, auch für Autofahrer eine neue Variante.

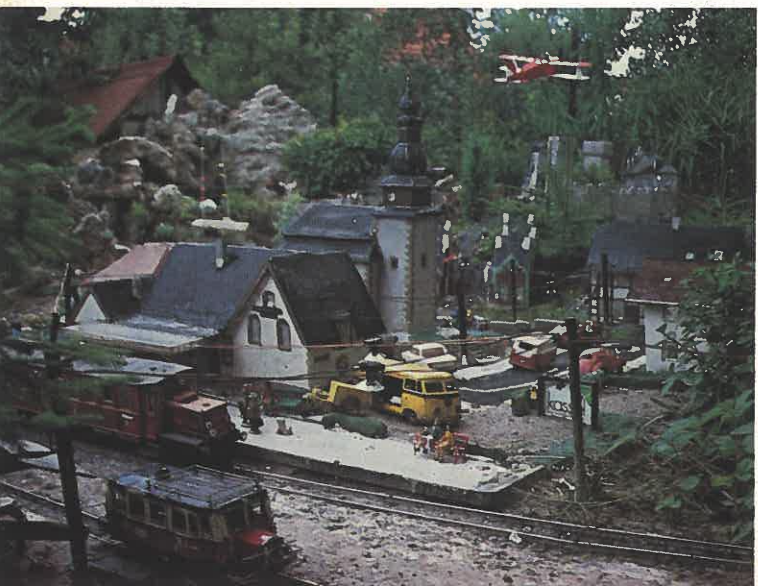
1981 soll es dann soweit sein. Was man vermissen wird, ist der berühmte Rhonegletscherblick. Aber schon regen sich Eisenbahnfreunde, die sich dafür stark machen wollen, die alte Strecke wenigstens auf der Südseite im Sommer fahrbereit zu halten.



Ge 4/4 III Nr. 82 – eine der neuen Schmalspur-Superlok der Furka-Oberalp-Bahn im Bahnhof Oberwald. Die Lackierung ist wie folgt: Dach silbern, Wagenkasten blutorange mit weißer Schrift und weißem Zierstreifen, Lokunterteil und Fahrwerk schwarz. Wäre diese Schmalspurschönheit nicht etwas für die LGB?  
Foto: Robert Münzing



Nach Fertigstellung des Basistunnels werden auf der Schmalspurstrecke der Furka-Oberalp-Bahn auch Autotransportzüge verkehren. Im Bild Ellok 82 mit einem Rampenwagen (über den die Autos auf den Zug fahren) und mehreren Autotransportwagen. Am anderen Zugende läuft ein Steuerwagen mit Fahrgastabteilen, so daß ein echter Wendezugbetrieb möglich sein wird.  
Foto: Robert Münzing



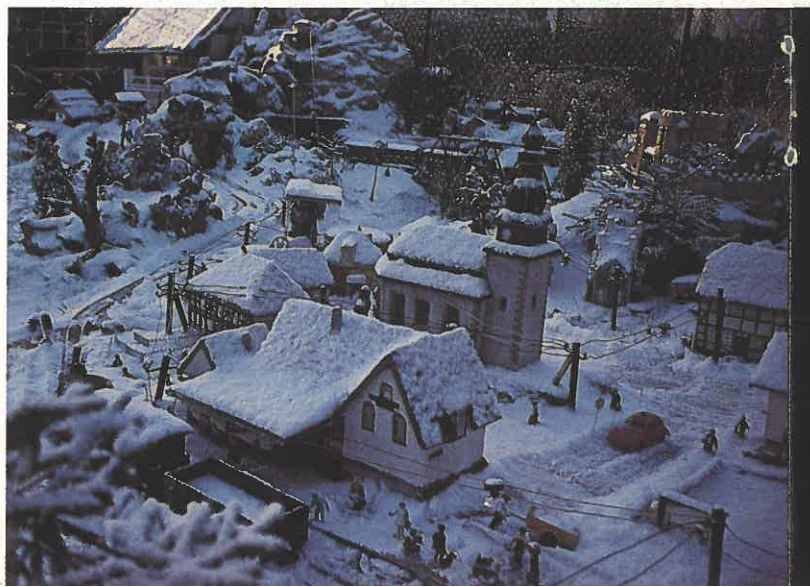
# LGB in

**Oben:** Unser neuer VT 2065 wurde schon im Modellneuheiten-Bericht dieses Heftes vorgestellt. Hier zeigen wir den Triebzug noch einmal am Bahnhof Kleinbach in Farbe.

**Mitte links:** Der VT 137 600 ist ein Eigenbau von Th. v. Grumbkow. Was aber an diesem Farbbild besonders fasziniert, ist die so schön winterliche Grau-in-Grau-Stimmung im Bahngelände.

**Unten links:** Ein sommerlicher Schnappschuß von der Ortschaft im Mittelpunkt der Freilandanlage von Th. v. Grumbkow. Der Wittfeld-Akku-Triebwagen und der Wismar-Schienenbus sind Eigenbauten.

**Unten rechts:** Fast vom gleichen Standpunkt wurde die Ortschaft von Th. v. Grumbkow fotografiert, nachdem sie völlig eingeschneit war.





# Farbe

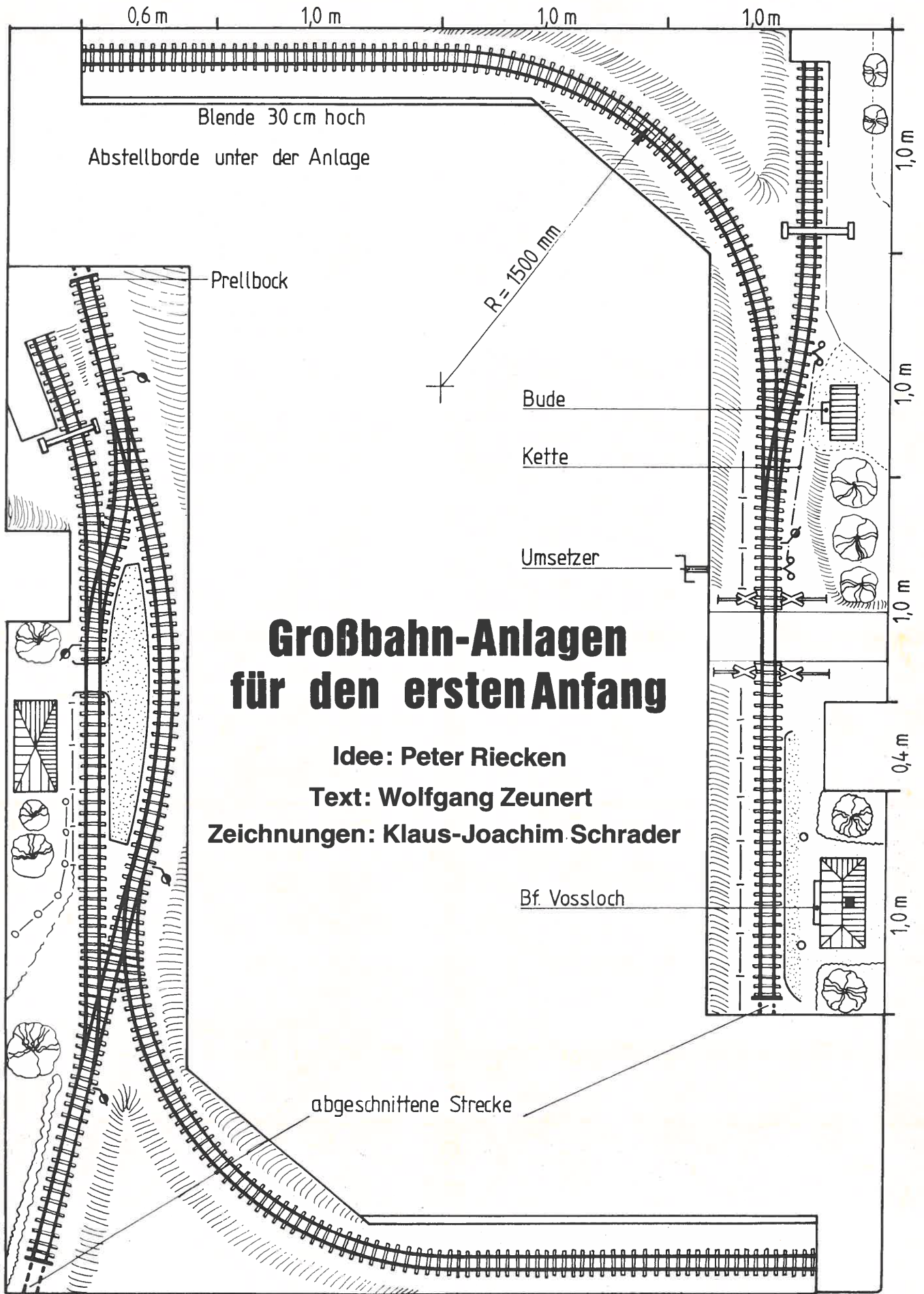
**Oben:** Stimmungsvolles Bild von der winterlichen Freilandanlage von F. J. Stary mit der Waldenburger Bahn-Lok (2073D).

**Mitte rechts:** Das Bild von J. F. Stary zeigt nichts weiter als die 99 6001 von vorn. Aber – die Wirkung dieses famosen Farbbildes ergibt sich aus dem tiefen Standpunkt der Kamera! Also herunter auf die Knie beim Fotografieren!

**Unten links:** Abendstimmung am Güterschuppen des Bahnhofs Reinhardshof auf der Freilandanlage von Th. von Grumbkow. Das Bild beweist: Keine Angst vor Nachtaufnahmen!

**Unten rechts** die Freilandanlage von Willi Behmenburg ist das ganze Jahr über in Betrieb – auch im Winter, wenn es schneit!



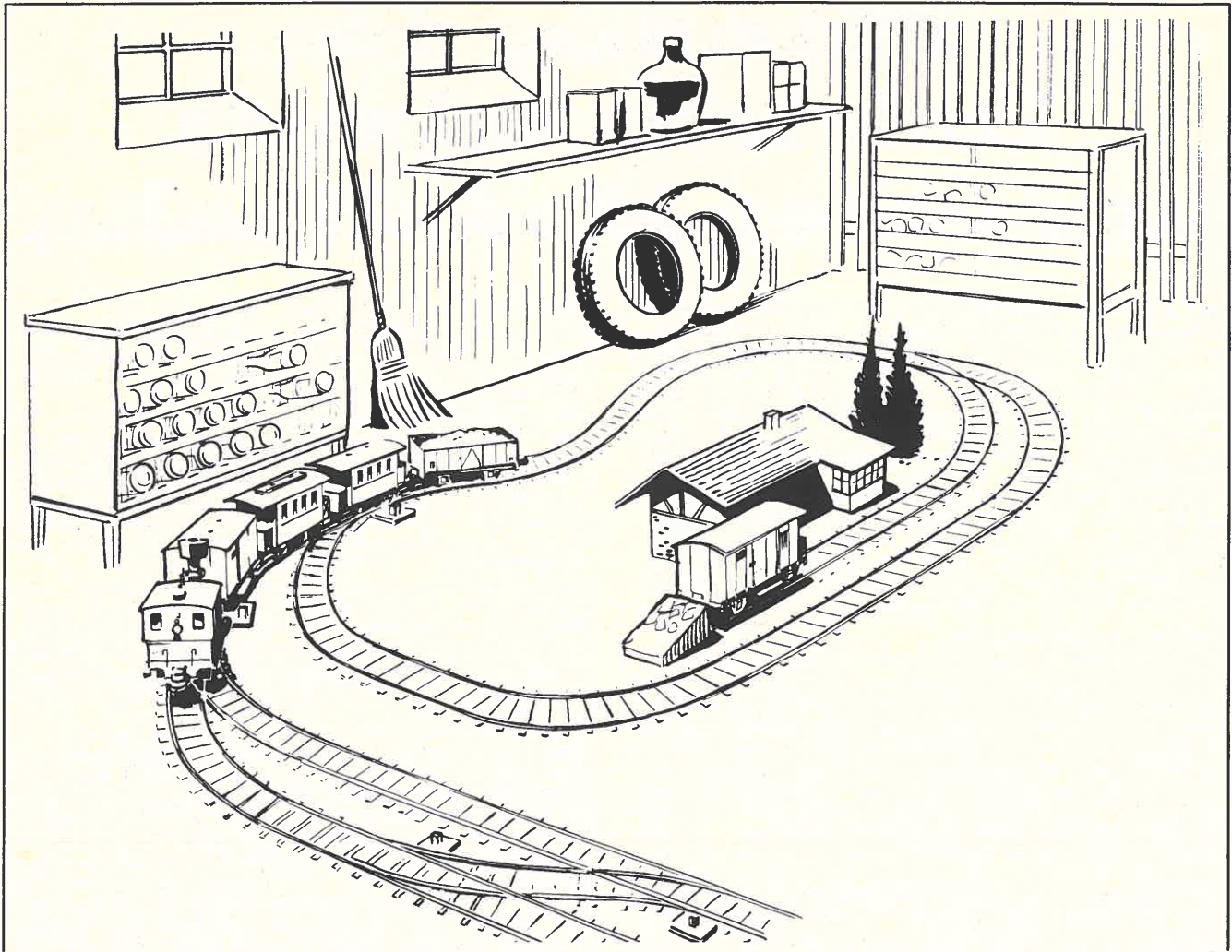


# Großbahn-Anlagen für den ersten Anfang

Idee: Peter Riecken

Text: Wolfgang Zeunert

Zeichnungen: Klaus-Joachim Schrader



**Platz für eine Modellbahn in einer großen Nenngröße (wie hier für eine LGB) gibt es im Grunde überall. Man muß sich nur um die bestmögliche Platzierung bemühen und sich dem vorhandenen Platz entsprechend mit seinen Ansprüchen arrangieren. Wichtig ist erst einmal das Beginnen. Damit befaßt sich dieser Beitrag.**

Spricht man in Kreisen von Modellbahnfreunden von seiner Großbahnanlage, so sieht man gleich prüfende Blicke auf sich ruhen etwa nach dem Motto: Der ist sicher gut betucht und hat zu Hause eine Turnhalle zum Eisenbahnspielen. Jeder Eingeweihte weiß, daß dem bei den meisten Großbahnfreunden nicht so ist. Selbst großzügig angelegte Anlagen haben kaum je die Fülle von Gleisen und Weichenstraßen, die bei kleinen Nenngrößen normalerweise vorhanden sind.

Aber der Gedanke, daß man schrecklich viel Platz braucht, um eine Großbahn betreiben zu können, ist typisch für das Denken vieler Modellbahner, die sich auch aus diesem Grunde nicht an die herrlich großen Modelle der Nenngrößen 0, I oder LGB herantrauen. Wenn wir einmal außer Acht lassen, daß Großbahnen oft nur lose im Hause oder Garten zu Betriebszwecken verlegt und nach Betriebsschluß wieder weggeräumt werden, so ist doch wohl der stationäre Aufbau einer Modellbahnanlage auch in großen Nenngrößen der Idealfall und der Wunsch eines jeden Modellbahners. Die stationäre Anlage bietet eine erstklassige Gleislage, die ständige Verfügbarkeit auch für ganz kurze Spielzeiten und natürlich die Möglichkeit, seine Fahrzeuge bewegen zu können. Der große Spaß, den die Landschaftsgestaltung bereitet, kommt noch hinzu. Jeder Großraumfreund sollte sich aus diesem Grunde unbedingt dazu durchringen, baldmöglichst mit dem Bau einer Anlage zu beginnen, sei sie auch noch so bescheiden. Basierend auf diesem wichtigen Grundsatz, wollen wir heute einmal zwei Beispiele betrachten wie man mit einfachsten Mitteln und bescheidenen Platzansprüchen mit dem Betrieb einer Modellbahn in einer großen Nenngröße beginnen kann. Herr Klaus-Joachim Schrader war in diesem Zusammenhang so freundlich, nach meinen Handskizzen prächtige Zeichnungen anzufertigen, wofür ich ihm herzlich danke. Beide Beginneranlagen haben eines gemeinsam: Aus einem Bahnhof hinaus fahren die Züge durch eine flache Kurve, die in einem Einschnitt liegt zum Ende der kurzen Strecke, das hinter einer Kullisse unsichtbar endet. Hier kann die Lok von Hand umgesetzt und neue Züge zusammengestellt werden. „Nun ja“, wird der eine oder andere Modellbahner sagen, „das ist ja nun wirklich nicht viel Betrieb, der sich hier abspielen kann!“ Und ich werde ihm weise ant-

worten: „Lieber Freund, Großbahner sind bedächtige Genießer, die es lieben, wenn sich ihre Modelle langsam bewegen, wenn man das Spiel der Stangen an den Lokomotiven beobachten kann, ihren leisen Lauf und ihr elegantes Aussehen bewundern kann, ja wenn man diese einmalig echte Eisenbahnatmosphäre erleben darf, die nur von Modellen der großen Bahnen ausgeht!“

Natürlich — diese beiden Beginneranlagen sind keine Großbetriebsspielplätze. Sie sollen die Freude an großen Modellen erhalten, sie sollen die Bewegung der Fahrzeugsammlung ermöglichen, und sicherlich werden sie einige Erkenntnisse im Anlagenbau ganz allgemein bringen.

Die rechte Anlage stellt (angenommenermaßen) einen winzigen Unterwegsbahnhof an einer Nebenstraße dar. Ein romantisches Bahnhofsgebäude liegt verschlafen neben einem Bahnübergang einer Kreisstraße, und nur eine Weiche führt zu einer kleinen Ladestraße mit einem Bockkran für die Holzverladung. Der Betrieb wird sich mit einer Lok und ein bis zwei Waggons abspielen. Spielen? Das ist kaum möglich? Doch, es geht! Man kann das Abstellgleis sogar aus zwei Fahrtrichtungen bedienen, obgleich die Lok nicht umsetzen kann. Dafür sorgt eine Ketten- oder Seilzuganlage, mit der der Waggon vom Hauptgleis in das Nebengleis und wieder zurück bewegt werden kann, je nachdem, in welcher Richtung er von der Lok weggefahren werden soll.

Die linke Anlage ist schon komfortabler. Drei Weichen geben schon „große“ Eisenbahnatmosphäre, der Fantasie sind keine Grenzen gesetzt. Der Bahnhof kann Trennungsbahnhof von zwei Nebenbahnstrecken oder Endbahnhof von zwei Nebenbahnstrecken sein. Hier läßt sich schon gut eine Stunde lang und mehr hin- und herrangieren: Aus dem Ladestraßengleis in die Bogenstrecke, aus der Bogenstrecke in die linke Strecke, aus der linken Strecke in den hinteren Gleisstützen usw. Immer wird die Lok umgesetzt, immer gibt es Rangiermöglichkeiten. Auch an dieser Anlage gibt es Übungsbeispiele für den Geländebau, und das kleine Bahnhofsgebäude sollte die erste Möglichkeit sein, sich einmal an den Eigenbau eines Gebäudes zu wagen.

Wie ist es? Wann fangen wir mit einer Kleinanlage für eine Großbahn an?

# Planung des Betriebsablaufs auf einer Modellbahn

Der Bau einer Modellbahnanlage, mit allem drum und dran, ist das große Ziel eines jeden Modellbahner's, und obendrein macht es sogar noch Spaß. Wenn aber die Anlage einmal fertig gestellt ist, sollte der Spaß noch nicht aufhören. Sicher, mit den Zügen über die neue Anlage zu fahren, ist für einen Eisenbahner ein großes Vergnügen, aber es kann auch mit der Zeit langweilig werden, wenn auf der Anlage nur herumgekurvt wird. Dann wird es Zeit, der Anlage neue Impulse zu geben und den Zugbetrieb so zu gestalten, daß er einem echten Bahnbetrieb gleicht.

Die große Attraktion der Modellbahnerei ist, daß man, egal wie groß eine Anlage ist, immer echten Zugbetrieb nachvollziehen kann, sogar, wenn es sich um die einfachste Anlage mit nur zwei Weichen handelt. Alles, was man beim Zugbetrieb beachten sollte, ist, der Anlage einen Sinn zu geben, d. h. eine Aufstellung über die Zugfahrten, Lokeinsätze und Wagenumläufe zu machen.

## Zweck einer Eisenbahn

Echte Eisenbahnlinien haben nur eine Aufgabe, und zwar Fracht oder Personen von einem Ort zum anderen zu befördern. Das gleiche können Sie auch mit Ihrer Anlage erreichen, indem Sie die Beförderung von Fracht und Personen genau planen. Zur Beförderung von Personen gehört natürlich ein entsprechender Personenbahnhof, für die Frachtbeförderung eine Laderampe, ein Güterschuppen, Fabriken usw. Eine Eisenbahn kann auch Wagen von einer anderen Linie übernehmen, oder ihr dorthin überstellen. Diese Methode nennt man Wagenausgleich. Zuerst kann man natürlich improvisieren, aber Ihre Anlage bekommt erst dann einen Sinn, wenn Sie halten, um einen Wagen abzustellen oder einen abzuholen, oder Personen an einem Bahnhof zusteigen oder anderswo aussteigen lassen. Einen besonderen Reiz bekommt Ihre Anlage, wenn Sie ein Thema wählen. Hier kann es sich um eine Kleinbahnlinie handeln, eine Nebenbahn oder Hauptbahnlinie zwischen zwei Städten. Die Lok können der Diesel- oder Dampfzeit angehören, die Landschaft könnte einem Vorbild nachgebaut oder einfach eine Phantasielandschaft sein.

## Kontrolle von Zug- und Wagenumläufen

Sobald Sie Ihrer Anlage einen Sinn gegeben haben, kann ein System entwickelt werden, wonach der Fahrplan von Zügen und Wagen genau festgelegt wird. Man kann einen Fahrplan für den Reiseverkehr erstellen und einen für den Fracht- oder Wagenausgleich. Fahrpläne bestimmen genau, wo und wann ein Zug zu sein hat. Nicht überall gibt es beim großen Vorbild Fahrpläne. Hauptbahnen, die Personen und Güter fahren, benutzen gewöhnlich einen genauen Zeitplan. Klein- oder Nebenbahnen dagegen verwenden nicht immer einen Fahrplan. Genauso ist es mit der Modellbahn: Man kann selbst

entscheiden, ob man einen Fahrplan erstellt oder nicht.

Man kann einen Fahrplan erstellen, wobei die Züge nach einer normalen Uhr verkehren, oder, was noch besser ist, eine Modellbahnuhr verwenden. Hier handelt es sich um eine Uhr, welche gemäß dem Modellbahnbetrieb schneller geht.

Sollten Sie einen Mehrzugbetrieb auf einem Stromkreis planen, muß genau festgelegt werden, zu welchem Zeitpunkt ein Zug auf einem Überhol- oder Abstellgleis zu sein hat. In jedem Fall benötigt man bei einem Zwei-Zugbetrieb auf einem Stromkreis mindestens zwei Überhol- oder Abstellgleise (welche abgeschaltet werden können). Auch eventuelle Rangierarbeiten müssen bei einem Fahrplan beachtet werden. Machen Sie einige Probefahrten, damit Sie feststellen können, ob der Fahrplan auch eingehalten werden kann.

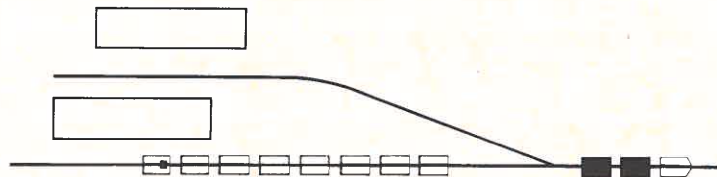
Obwohl nicht jede Eisenbahnlinie nach einem Fahrplan fährt, müssen solche, welche Frachten oder Waggons befördern, ein System haben, damit sie wissen, wo sich gerade welcher Wagen befindet. Beim großen Vorbild wird bei einem Güterverkehr viel Papierkram benötigt. Die Güterabfertigung erstellt bei Verladung einen Frachtbrief, worin die Fracht genau aufgelistet ist und der Bestimmungsort vermerkt werden muß.

Modellbahner haben mehrere vereinfachte Frachtbriefsysteme entwickelt. Die meisten Bahner möchten zwar etwas Papierkram nicht missen, aber bei einer Methode, welche vielleicht die Anfänger interessieren wird, benötigt man gar kein Papier. Diese Methode funktioniert so: Der Zug fährt um die Anlage und hält an verschiedenen Punkten, stellt eine bestimmte Zahl von Wagen ab und nimmt die gleiche Anzahl wieder auf. Der Trick dabei ist, daß nur solche Wagen abgestellt und aufgenommen werden, welche zur Umgebung passen. Zum Beispiel sollte ein geschlossener Güterwagen, mit welchem Weizen befördert wird, nicht an einem Kohlenbergwerk abgestellt werden. Eigentlich ist alles, was man dazu braucht, nur ein bißchen Fantasie.

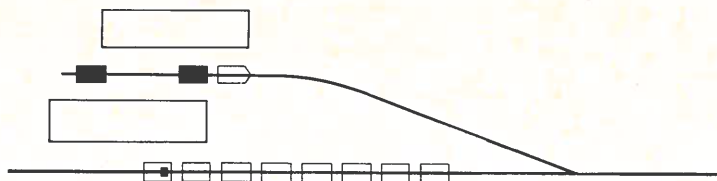
Hier einige Ideen, nach denen Sie den Bahnbetrieb noch interessanter gestalten können. Sie lassen sich entweder gleich verwirklichen, oder man kann warten, bis man etwas mehr Erfahrung in der Modellbahnerei hat.

## Betrieb von gemischten Zügen

Der Zugbetrieb wird interessanter, wenn unterschiedliche Züge fahren. Generell gibt es zwei Arten: Den Personenzug und den Güterzug. Aber auch von diesen gibt es viele verschiedene Arten: Nahverkehrszüge, Eilgüterzüge, Vorortzüge, Schnellzüge usw., welche nicht überall halten. Jeder Zug hat eine andere Aufgabe und muß deshalb im Fahrplan anders geplant werden.



Bedienung eines Industrieanschlusgleises. Die Lok hat den größten Teil des Zuges mit dem Güterzuggepäckwagen am Schluß auf dem Streckengleis stehen lassen und setzt mit zwei Güterwagen über die Weiche vor.



Dann schiebt sie die beiden für die Fabriken bestimmten Wagen in das Anschlusgleis und stellt sie an den entsprechenden Stellen zur Entladung ab.



## Einteilung des Fahrplanes und der Aufgaben

Ob Sie jetzt allein mit Ihrem Zug fahren, oder Ihre Freunde zu dem Spaß einladen, es ist immer möglich, genau wie beim Vorbild Zugführer, Schaffner, Fahrdienstleiter oder Bremser zu sein. Alle diese Rollen können Sie auch in einer Person darstellen. Sie sind der Zugführer, bis der Zug in die Station einfährt, dann sind Sie der Schaffner, und wenn der Zug abfährt, der Fahrdienstleiter usw., je nachdem was gerade gebraucht wird. Aber wenn Freunde kommen, sollten diese Arbeiten aufgeteilt werden. Es sollte vermieden werden, alleine zu fahren und die Freunde warten zu lassen, bis sie an der Reihe sind.

## Gestaltung einer neuen Dimension von Zeit und Entfernung

Beschleunigte Zeit, welche man bekommt, indem man eine Uhr entsprechend umbaut, gibt einem die Illusion von größeren Entfernungen zwischen den Stationen. Zum Beispiel benötigt ein Zug mit einer normalen Uhr ungefähr eine Minute von einer Station zur anderen. Dagegen braucht er mit einer umgebauten Uhr, welche zum Beispiel zwölf mal so schnell geht, zwölf „schnelle“ Minuten. Beschleunigte Zeit wirkt Wunder bei kleineren Anlagen, wo ein Fahrplan verwendet wird, denn dann kommt es einem so vor, als ob durch die Zeit die kleinen Entfernungen zwischen den Stationen erheblich verlängert werden.

## Der Nahgüterzug

Da der Nahgüterzug weder schnell noch sehr attraktiv ist, wird er vom Modellbahner leider als Stiefkind behandelt. Es besteht eigentlich kein Grund dafür, denn der Nahgüterzug hat eine ganz wichtige Aufgabe im Zugverkehr, beim großen Vorbild sowohl als auch bei der Modellbahn.

Der Nahgüterzug ist sehr oft das wichtigste Glied in der Kette von Gütern, welche von einem Ende des Landes zum anderen befördert werden müssen. Güterwagen, welche mit dem Durchgangsgüterzug auf dem Hauptbahnhof ankommen, müssen von hier mit dem „Lumpensammler“ zu den Bestimmungsorten, den Unterwegsbahnhöfen und Industrieanschlüssen gebracht werden und umgekehrt. Der Nahgüterzug hat außerdem die Aufgabe, Güterwagen von Anschlussgleisen abzuholen, sie auf den Rangierbahnhof zu bringen, wo sie einem Durchgangsgüterzug beigelegt werden oder selbst zu einem solchen zusammengestellt werden.

Der Nahgüterzug hat nie eine bestimmte Anzahl von Wagen. Einmal beginnt er seine Tätigkeit nur mit der Lok und dem Begleitwagen, um Wagen abzuholen und ein anderes Mal hat er bereits zwei Wagen oder auch schon zehn angehängt. Die Wagen des Nahgüterzuges nennt man Ausgangs- oder Ankunfts Wagen, je nachdem, ob sie von einem Industrie Gleis abgeholt oder dorthin gebracht werden. Im Begleitwagen (in England Bremserwagen, in USA Caboose genannt) befindet sich das Büro des Zugführers, welcher genau Buch darüber

führt, wann und wo ein Wagen abgeholt oder ausgeliefert wird und dem Zugpersonal die notwendigen Anordnungen gibt.

Das Einholen und Ausliefern von Güterwagen kann oft viele Stunden dauern. Manchmal steht an jedem Abstell- oder Ladegleis ein Wagen zur Abholung bereit, das bedeutet, daß ein Nahgüterzug vielleicht nur wenige Kilometer während eines Tagesablaufes zurücklegt. Da es schwierig ist, für diesen Zug einen genauen Fahrplan aufzustellen und einzuhalten, wird er vom Zugführer in ständigem Funk- oder Telefonkontakt mit der Fahrleitung gefahren. So muß der Nahgüterzug zum Beispiel sofort das Hauptgleis, das er während eines Rangiermanövers befährt, verlassen, sobald sich ein fahrplanmäßiger Zug nähert.

Gerade darin liegt der Reiz des Nahgüterzuges. Das Personal muß die Wagenbewegungen wie ein Schachspiel planen. Es muß überlegt werden, wie lange ein Rangiervorgang dauert, wie lange man auf einem Hauptgleis verweilen darf, um wieder rechtzeitig aus dem Weg für einen planmäßigen Zug zu sein.

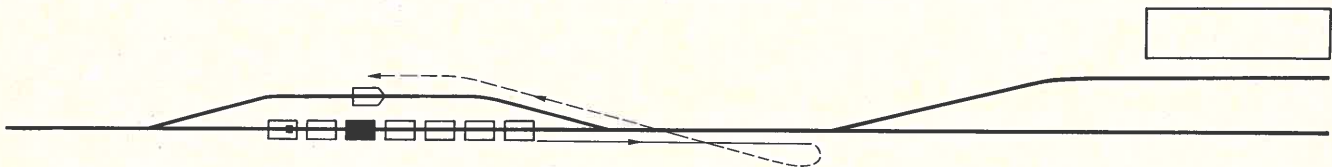
Bei der Modelleisenbahn gibt es keine festen Grundregeln für den Versandverkehr. Dem Einen gefällt es, dem Anderen nicht. Was aber bei jeder Anlage wichtig ist, sind Weichen, denn diese sorgen für interessante Bewegungsabläufe und Atmosphäre. Das Planen und Befahren von Weichen ist faszinierender, als manche Modellbahner glauben möchten. Die Weichenmanöver werden in zwei Kategorien eingeteilt.

Einmal werden Weichen „spitz“ befahren, d. h., die Weiche wird vom Stammgleis her befahren, oder „stumpf“ befahren, d. h., die Weiche wird über das Herzstück zuerst befahren. Eine Kombination von mehreren Weichen kann interessante Probleme aufwerfen, deren Lösung viel Spaß macht.

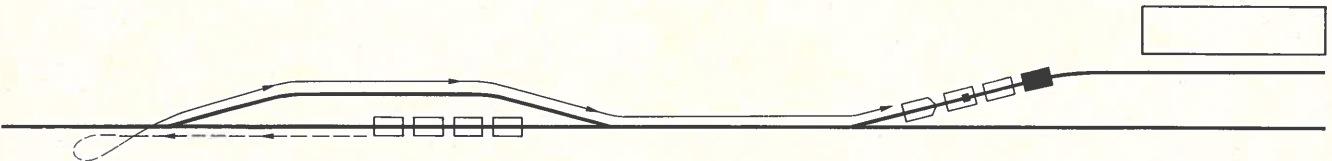
Um beim großen Vorbild dem Zugführer die Arbeit etwas zu erleichtern, werden die Wagen vorsortiert, bevor sie der Zug abholt, d. h., sie werden in einem „Block“ zusammengestellt. Ihre Reihung entspricht der Reihenfolge, wie sie später wieder ausgesetzt werden.

Auf einer Modellanlage stellt der Bau eines Sammelgutverkehrs kein Problem dar. Alles, was man für einen Industrieanschluß braucht, sind einige Nebengleise und ein Überholgleis. Bei einer doppelgleisigen Hauptstrecke kann durch den Einbau einiger Weichen, einer Doppelkreuzweiche (LGB-1225) und einer Dreiwegweiche (LGB-1235) ein Überholgleis sowie mehrere Abstellgleise geschaffen werden. Um den Betrieb noch interessanter zu gestalten, kann man z. B. an einem Gleis zwei Fabriken bauen, was schöne Rangiermanöver erlaubt, denn, um an die „hintere“ Fabrik zu gelangen, müssen die vorderen Wagen erst einmal abgezogen werden. So wird der Modelleisenbahner noch viele Möglichkeiten finden, einen immer wieder interessanten Betrieb abzuwickeln, der sein Interesse an der Modelleisenbahn niemals erlahmen läßt.

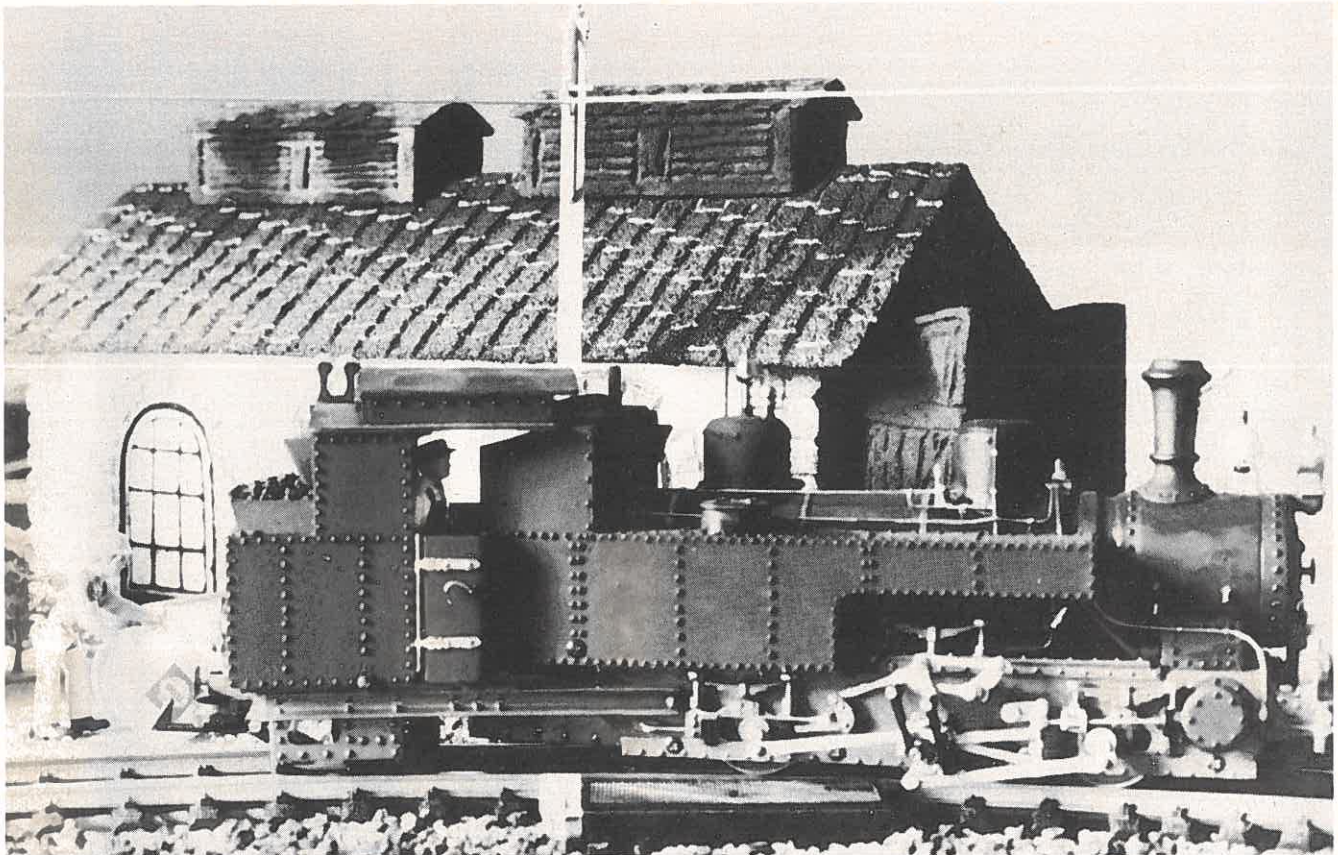
Aus: „The ABC's of Model Railroad“ Copyright 1978 by Kalmbach Publishing Co., Milwaukee, USA. Übersetzung aus dem Englischen von M. Steinhilber.



Wie interessant Rangierspiele sein können, zeigt dieses Beispiel. Betriebserschwerend liegt 1) das Industrie Gleis in Fahrtrichtung des Zuges und 2) ist der abzustellende Wagen in Zugmitte gereiht. Zunächst einmal muß in diesem Falle die Lok über das Ausweichgleis umsetzen.



Dann kuppelt sie alle Wagen bis zum auszusetzenden Wagen ab und rangiert letztere wieder über das Ausweichgleis um den Zug herum in den Fabrikanschluß. Nach Aussetzen des Wagens muß die Lok mit den übrigen Wagen wieder den gleichen Weg zurückfahren, die Wagen am restlichen Zug wieder ankuppeln, erneut umsetzen, um so wieder an die Spitze des Zuges zu kommen.



Tenderlok 99 754 Bauart Klose als LGB-Modell von Wolfgang Petersen. Gut zu erkennen ist der Lenkeinschlag der 1. und 3. Achse und das Ausschwenken des Stütztenders.

## Eigenbauten unserer Leser

Zusammengestellt und kommentiert von Wolfgang Zeunert

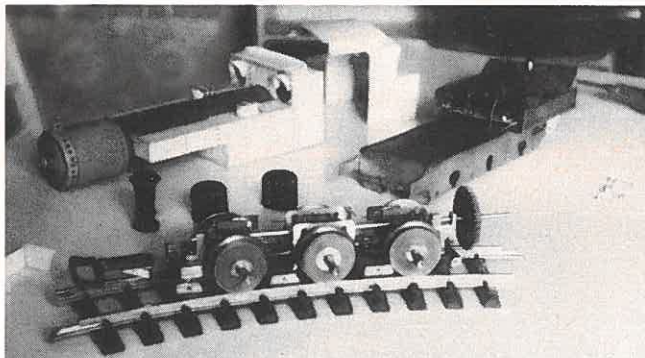
### Kennen Sie Klose?

Alles fing eigentlich ganz harmlos an, nämlich damit, daß ich die LGB-DEPESCHE Nr. 14/15 „durchstudiert“ hatte. Beim Zuschlagen des Heftes fiel mein Blick auf ein Bild. „Dampflok von 1889“ stand da. Was mein Auge sah, waren jedoch eigentlich nur eine Menge Stangen und Hebel mit ein bißchen Lok drumherum. Selbst als ich mir das Bild zum x-ten Male vornahm, trat nicht die Erleuchtung ein, die nötig gewesen wäre, um mir den Sinn des Stangengewirrs zu erhellen.

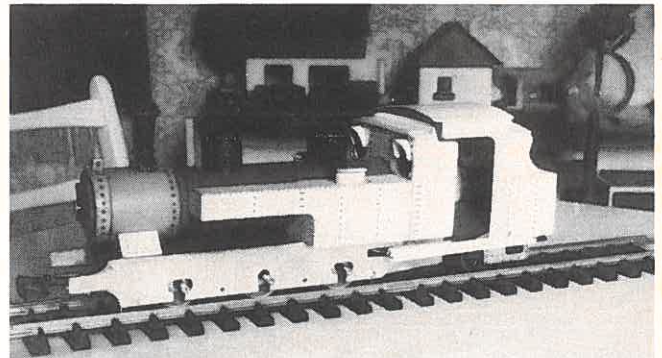
War es nun Neugier oder fühlte sich mein technisches Wissen überlistet? Vielleicht sah sich auch der Modellbauer in mir zu diesem Zeitpunkt bereits an die Ehre gepackt. Langer Rede kurzer Sinn, seitdem wurde nicht mehr lockergelassen. Nachdem ich im Taschenbuch „Deutsche Schmalspur-Dampflokomotiven“ von Horst J. Obermayer alle Maschinen mit Klose-Steuerung eingehend unter die Lupe genommen hatte, ging mir langsam aber sicher das besagte Licht auf. Der gesamte Hebelmechanismus wurde benötigt, um Achsen mit

Stangenantrieb in Kurven radial einstellen zu können. Hätte vor diesem Zeitpunkt jemand behauptet, eine dreiachsige Dampflok mit Stangenantrieb könne mit der ersten und letzten Achse lenken, hätte ich wahrscheinlich lächelnd geantwortet: Wenn man Stangen aus Gummi verwendet, warum nicht? Mit der Kraftübertragung wäre es dann allerdings nicht sehr weit her gewesen. Hand aufs Herz, wenn jemand erzählen würde, er hätte bei einem Handwagen auf beiden Seiten jeweils Vorder- und Hinterrad wie bei einer Dampflok mit Kurbeln versehen und mit Stangen verbunden, und er könne damit noch einwandfrei fahren und lenken, was würden Sie dazu sagen? Genau das hat der gute Herr Klose aber mit seinen Dampflok gemacht.

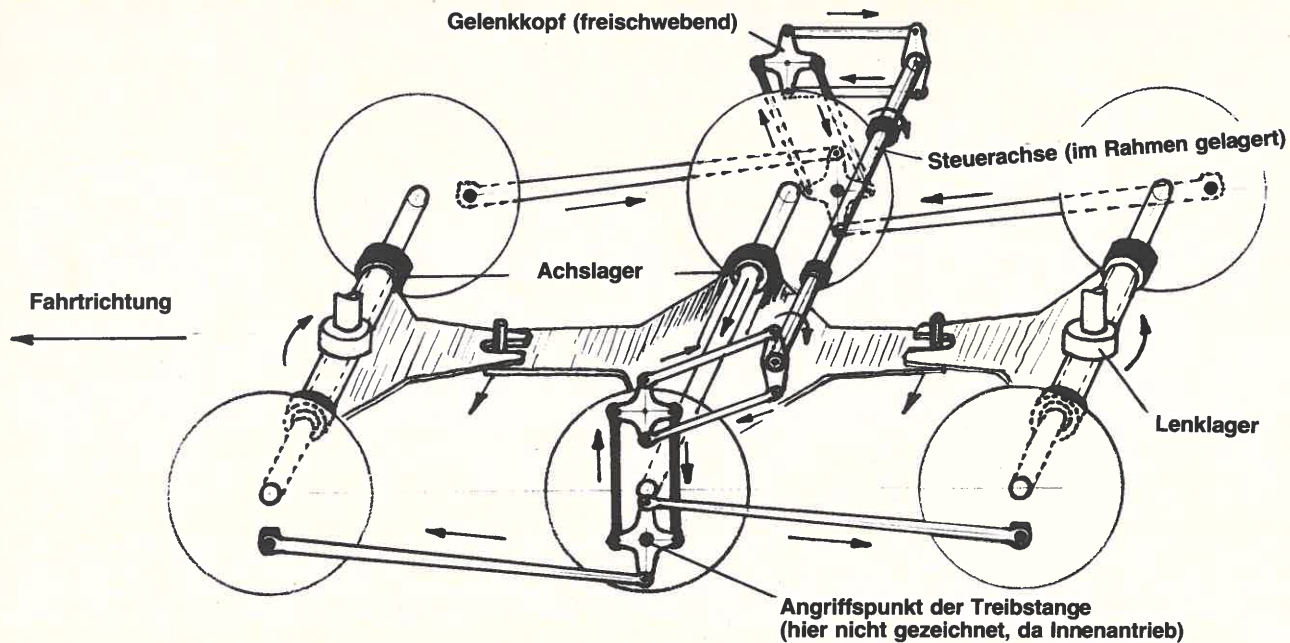
In „Deutsche Schmalspurlokomotiven“ (S. 85: Württembergische Tss 3) liest sich das so: „Die Maschinen wiesen eine ganze Anzahl von verschiedenen baulichen Besonderheiten auf. Um einen guten Bogenlauf zu gewährleisten, hatten die Lokomotiven ein Klose-Triebwerk erhalten. Über ein besonderes System wurden bei einer Radial-



Fahrwerk mit Getriebe, Rahmen und Aufbauten der Klose-Lok von Wolfgang Petersen vor dem Zusammenbau.



Erster Probezusammenbau der Rohteile für die Klose-Lok von Wolfgang Petersen



**Arbeitsprinzip der Klose-Steuerung:** Das Achsspiel der Mittelachse wirkt auf den Lenkmechanismus. Bei angenommener Fahrt nach links zeigen die Pfeile an, welche Bewegungen das Gestänge bei Einfahrt in eine Rechtskurve ausführt.

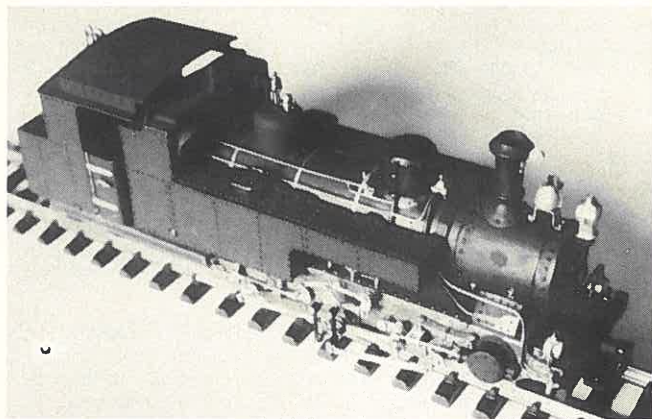
einstellung der beiden Endachsen die Kuppelstangen in ihrer wirksamen Länge verkürzt oder verlängert.“

An dieser Stelle kann ich nur eines sagen: Hätte Herr Klose jemals Gelegenheit gehabt, den Radius des kleinen LGB-Kreises in die Wirklichkeit zu übertragen, er hätte die wirksame Länge derartig verkürzt und verlängern müssen, daß er das ganze Projekt wahrscheinlich schleunigst an den Nagel gehangen hätte. Ich habe das Modell im LGB-Maßstab gebaut und kann ein Lied davon singen. Damit wären wir dann eigentlich auch schon bei der Sache, nämlich beim Bau der 99v754 (Sachsen III K) im LGB-Maßstab.

Die ersten Schwierigkeiten stellten sich bei der Konstruktion des Antriebes im Zusammenhang mit den Lenkachsen ein. Wie erwähnt, muß die 1. und 3. Achse radial einstellbar sein, während sich die Mittelachse quer zur Fahrtrichtung um je eine Radbreite nach links bzw. rechts versetzen lassen muß. Aus diesen Gründen war es leider nicht möglich, auf ein vorhandenes LGB-Drehgestell zurückzugreifen, was den Bau natürlich enorm erleichtert hätte.

Es hieß also, Fahrgestell und Antrieb selbst zu bauen. Die beiden Laufwagen der 1. und 3. Achse wurden jeweils mit einem waagrecht liegenden Kugellager verbunden, welches dann auf dem unteren Rahmenteil verschraubt wurde. Damit waren diese beiden Achsen lenkbar befestigt. Die Verwendung von Federblechstreifen zwischen Rahmen und dem jeweiligen Lager der Mittelachse ermöglichte das erwähnte Achsspiel um je eine Radbreite nach jeder Seite. Durch das seitliche Versetzen dieser Achse werden über Hebelarme die beiden Endachsen radial eingestellt.

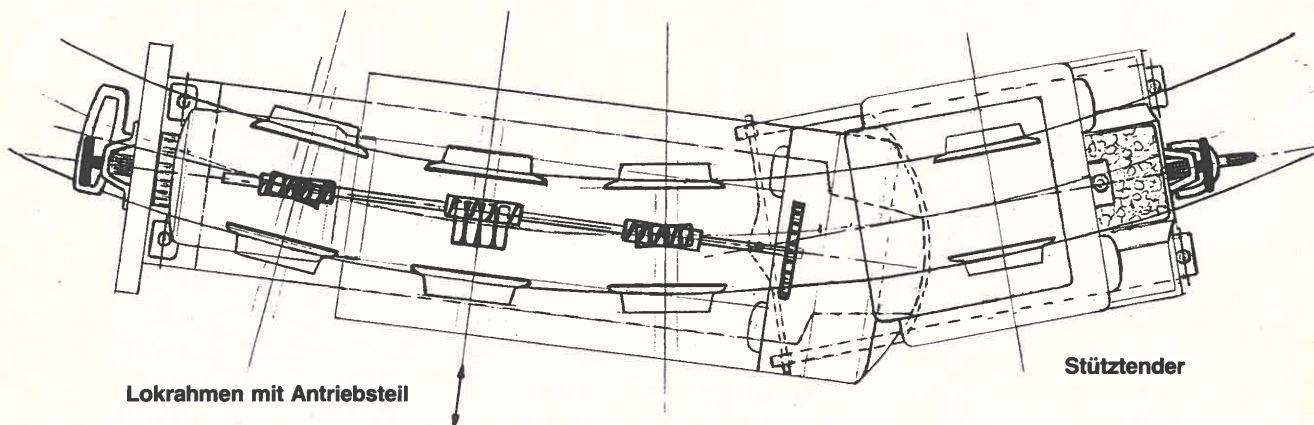
Der Antrieb erfolgt über eine in Längsrichtung verlaufende Welle, auf die 3 Schnecken aufgesetzt sind. Diese stehen in Verbindung mit den Zahnrädern der drei Lokachsen. Die Zahnräder der 1. und 3. Achse haben soviel Spiel im Eingriff zu den Schnecken, daß ein Lenkeinschlag ohne Klemmen der Übersetzung möglich ist. Das Zahnrad der Mittelachse ist breiter ausgeführt, damit es auch bei seitlichem Ver-



**Das fertige Modell der Klose-Lok 99 754 von Wolfgang Petersen. Zur Zeit der Aufnahme fehlte noch die Beschriftung.**

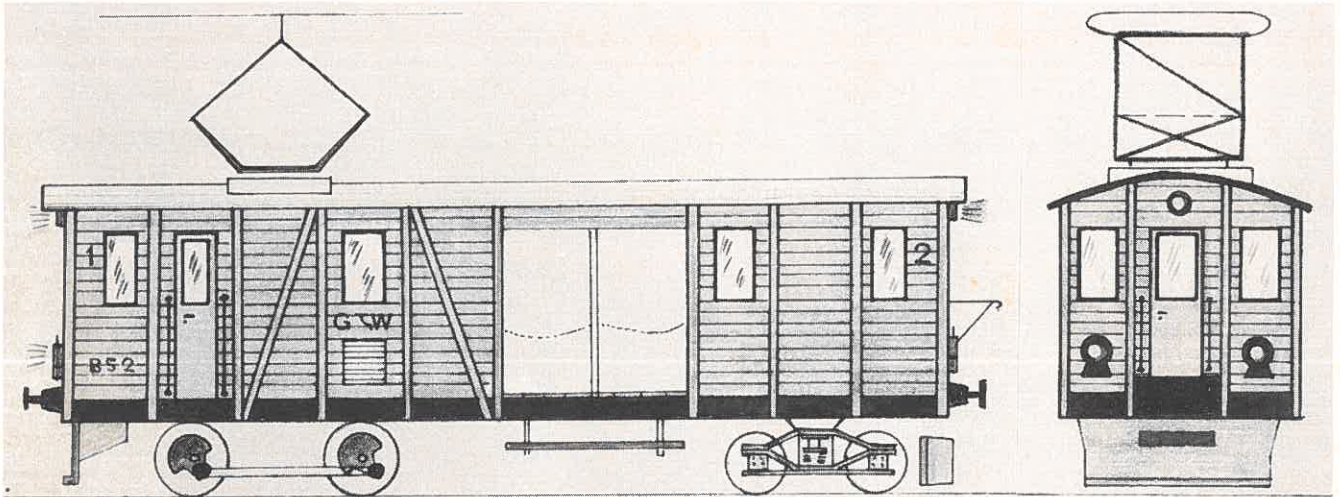
setzen der Achse in Verbindung mit der Schnecke bleibt. Am hinteren Ende der Antriebswelle befindet sich ein Zahnriemenrad, das vom Motor über Zahnriemen angetrieben wird. Die Übersetzung Motor – Zahnriemenrad beträgt 3:1. Die Übersetzung Schnecke – Achse beträgt 10:1. Der Zahnriemenantrieb war übrigens die einzige Möglichkeit, die Lok auf den leisen LGB-Geräuschpegel zu bringen, geradeverzahnte Ritzel oder Kettenantrieb ergaben ein unangenehm singendes Geräusch.

Der untere Lok- und Stützterrahmen wurde aus Eisenblech gefertigt. Die Lokaufbauten wie Kessel, Wasserkästen und Tender sind



Klose-Lok 99 754 im Rechtsbogen des LGB-Radius 120 cm.

Zeichnungen: Wolfgang Petersen

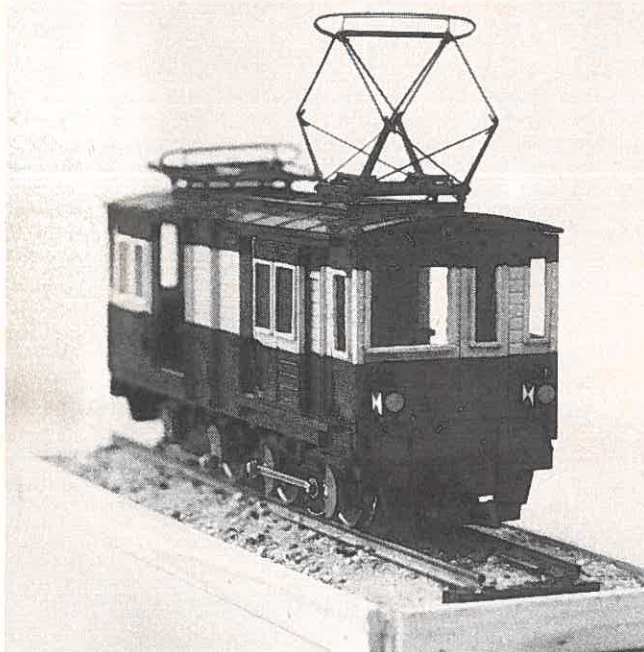


Ing. grad. Wolfgang Austen hat schon vor einigen Jahren eine Entwurfszeichnung für einen Gepäcktriebwagen angefertigt, wie er vor allem bei niederländischen Schmalspurbahnen zu finden war. Abgesehen von diversen Waggonteilen findet im Entwurf ein Triebdrehgestell der 2095 sowie ein Drehgestell unserer amerikanischen Wagen Verwendung. Besonders reizvoll dürfte bei diesem Triebwagen die durchgehend offene Ladebühne fast in Wagenmitte sein, die natürlich auch mit Schiebetüren verschlossen werden könnte.

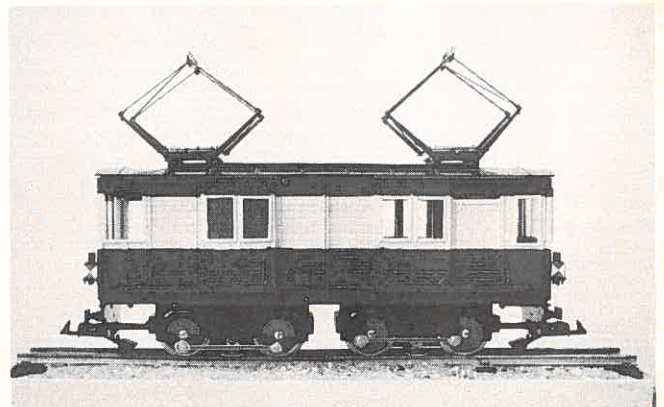
aus 1,5 und 2 mm Kunststoffplatten hergestellt. Da ich wiederholt gefragt wurde, wie denn die Nieten entstanden wären, noch schnell ein Wort hierzu: Man nehme das Rahmen- oder Gehäuseteil, zeichne die Nieten auf und bohre sie mit einem Bohrer, der der Nietgröße entspricht, durch. Alsdann rühre man Zwei-Komponentenkleber an (gut eignet sich Stabilit-Express) und drücke die Masse von hinten vorsichtig durch die gebohrten Nietlöcher, bis sich auf der Vorderseite eine Klebmassen-Aufwerfung in Form des gewünschten Nietes zeigt. Nach einer Trocknungszeit von ca. 30 Minuten ist alles zur Weiterverarbeitung geeignet. Nach einiger Übung bekommt man eine ganze Nietereihe mit einem Arbeitsgang des Spachtels hin. Eines sei noch zur 99 754 gesagt: Es ist und bleibt einfach eine immer wiederkehrende Freude, die Veränderung des Stangenspiels und das Ausschwenken des Stütztdenders zu beobachten, wenn die Maschine eine S-Kurve durchfährt. Wolfgang Petersen

#### Gepäcktriebwagen der N.B.M.

Unser niederländischer LGB-Freund B. Wolff aus Monnickendam hat einen vierachsigen Gepäcktriebwagen gebaut, wie er in ähnlicher Form auf der 1067-mm-Schmalspurbahn Amersfoort – Arnhem der Nederlandse Buurtspoorweg Mij. (N.B.M.) im Einsatz gewesen ist. Der Wagen entstand aus Teilen des vierachsigen geschlossenen Güterwagens 4063 und zwei Triebdrehgestellen der Diesellok 2095. Diese Gepäck- oder Gütertriebwagen von elektrifizierten Schmal-



Gepäcktriebwagen der niederländischen N.B.M., gebaut als LGB-Modell von B. Wolff.

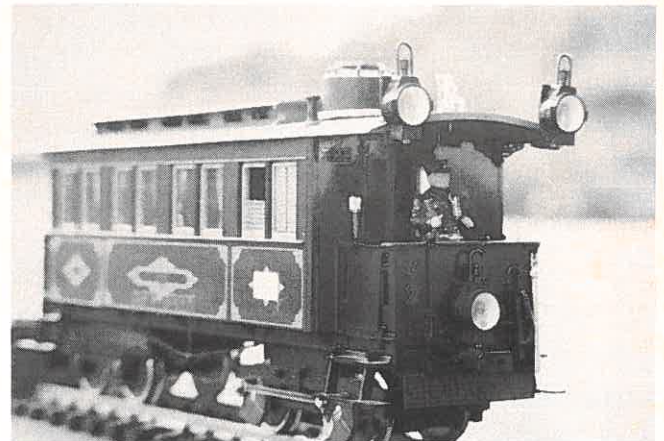


Der N.B.M.-Triebwagen von rechts vorn gesehen.

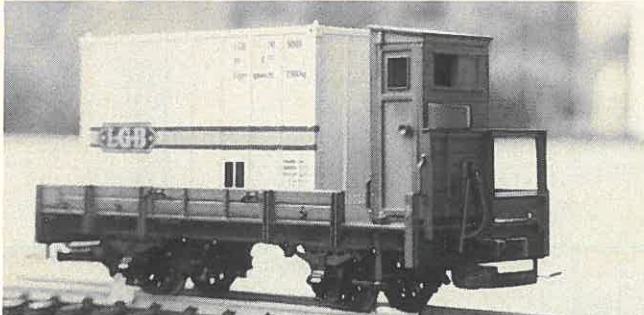
spurbahnen sind von außergewöhnlichem Reiz und es bleibt zu hoffen, daß im LGB-Programm eines Tages solch ein Modell aufgenommen wird.

#### Dampftriebwagen für die LGB

Auch K. Grahnies wollte einen Dampftriebwagen für seine Lehmann-Großbahn haben, so daß er flugs zum Selbstbau schritt. Die wesentlichsten Basisteile waren ein Triebdrehgestell der 2095, ein Barmer Bergbahnwagen 3061 sowie Lokräder für ein Drehgestell. Der Stehkessel im Wagen, die Loklaternen, Signalpfeife und die wirbelnden Kuppelstangen geben die Illusion eines Dampftriebwagens. Die Güterwagen 4061 und 4010 erhielten Bremserrhäuschen und wurden so zu einer Sortimentsbereicherung, die man sich schon lange im LGB-Sortiment wünscht.



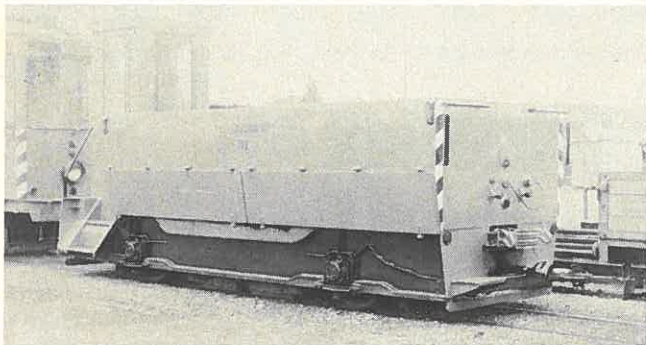
Von vorn sieht der Dampftriebwagen von Kurt Grahnies richtig echt aus.



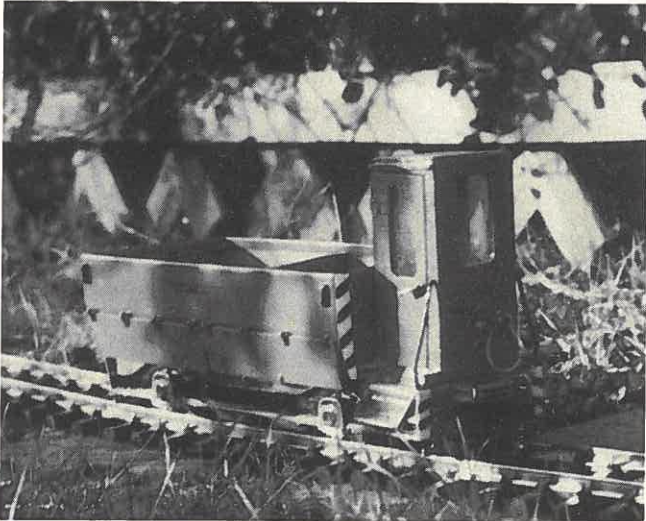
Niederbordwagen 4010 mit Bremserhaus und Rangierergeländer, ein gelungener Umbau von Kurt Grahnais.

### Straßenbahnen für die LGB

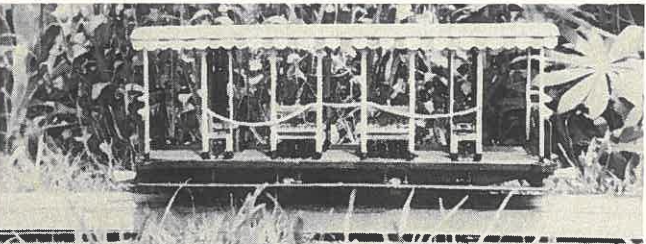
Engelbert Dising bastelt Straßenbahnfahrzeuge für die LGB, deren Vorbildsbaujahre einen Zeitraum von fast 80 Jahren umfaßt. Zu den bemerkenswerten Fahrzeugen zählt ein sogenannter Sommerbeiwagen, der nach einem Vorbild der Essener Straßenbahn entstand, den Herbrand im Jahre 1894 gebaut hatte. Ein modernes Gegenstück ist die Schotterlore 719 der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn, die 1975 in der BOGESTRA-Werkstatt als Eigenbau entstand und im U-Bahn-Tunnelbau Verwendung findet. Beide Modelle für die LGB sind Herrn Dising gut gelungen.



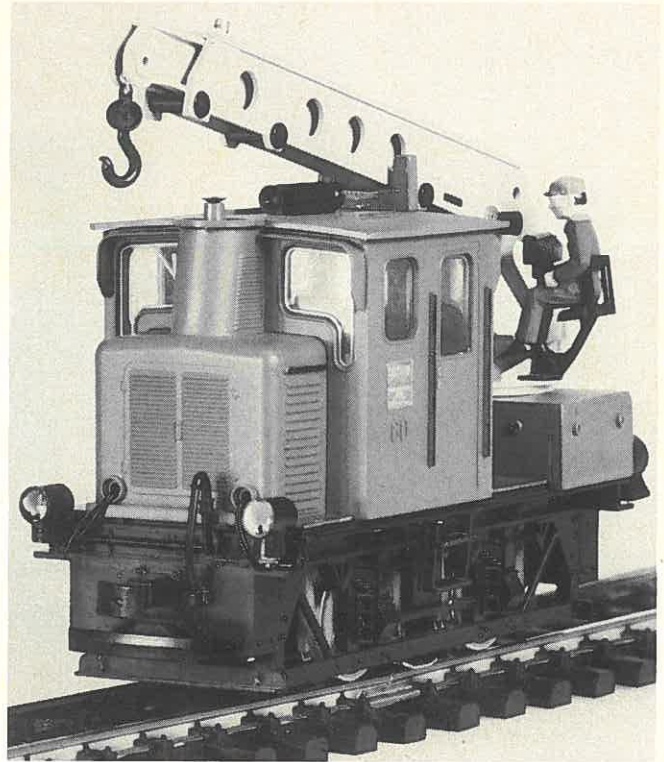
Schotterlore 719 der BOGESTRA, die beim U-Bahn-Tunnelbau eingesetzt wird.



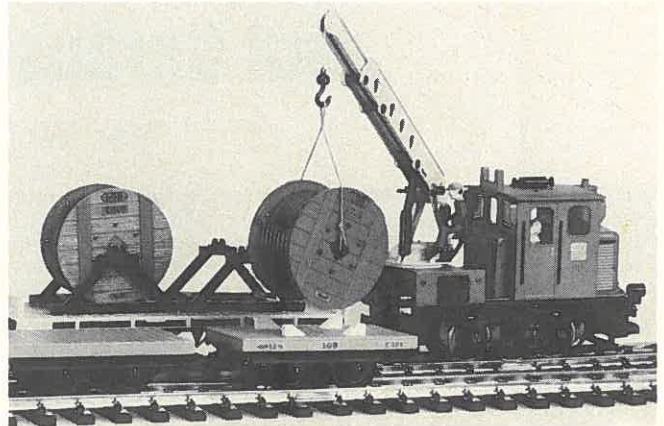
LGB-Modell der BOGESTRA-Schotterlore 719 von Engelbert Dising.



Sommerbeiwagen 204 der Essener Straßenbahn, den Engelbert Dising im LGB-Maßstab nachgebaut hat.



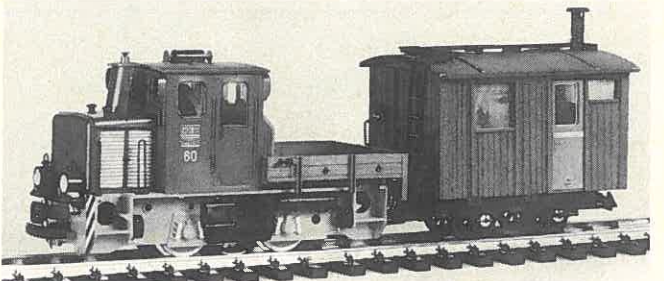
Die Kranlok von Wolfgang Lutz.



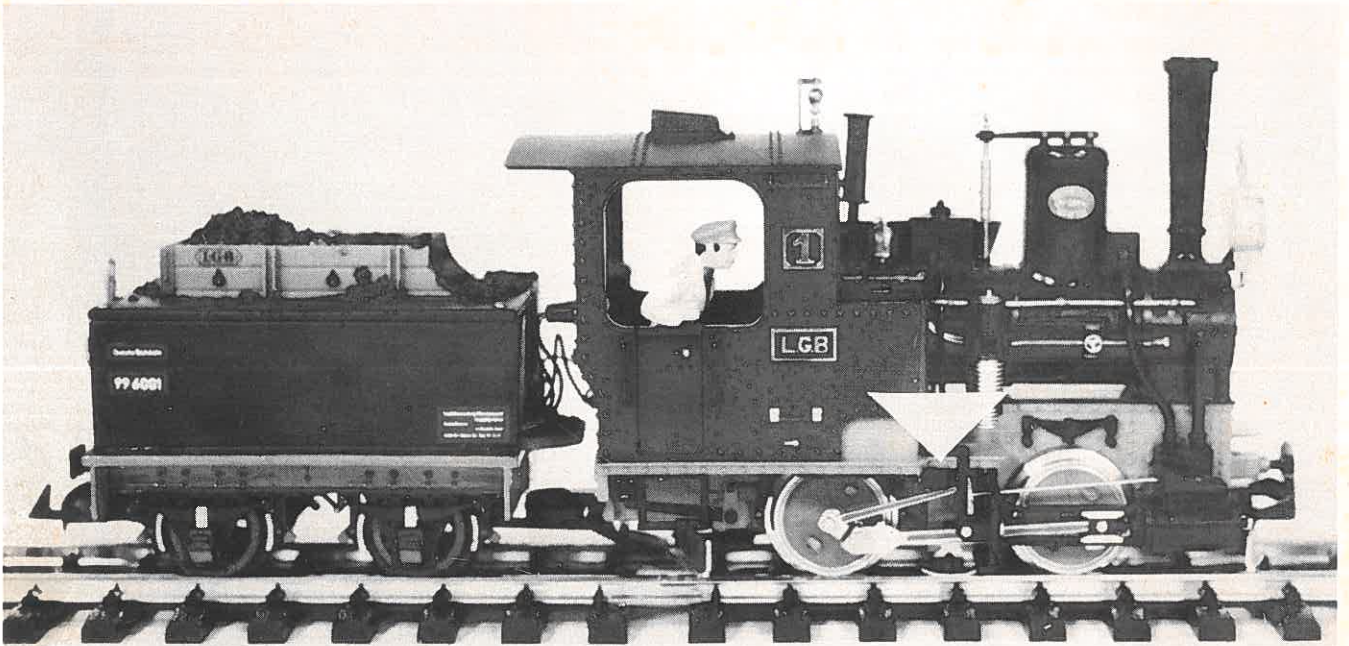
Die Kranlok von Wolfgang Lutz im Einsatz beim Verladen von Kabelrollen von einem 4002 auf die kleineren 4046.

### Arbeitsfahrzeuge für die LGB

Wolfgang Lutz hat sich eine Kranlok modernster Bauart hergestellt. Basisteile waren ein Fahrgestell aus 2030, ein Führerhaus aus 2060, der Kranaufbau vom 4042 und diverse selbstgefertigte PVC-Teile. Die Lok ist rot gespritzt, der Kranarm blieb gelb. Im gleichen Arbeitsgang entstanden noch ein Rottenwagen und ein vierachsiger Kesselwagen.



Die umgebaute 2060 mit Eigenbaurottenwagen von Wolfgang Lutz. Bei der 2060 wurde die vordere Schnauze verkürzt, das Führerhaus nach vorne versetzt, am Führerhaus hinten eine Kiste angebracht, und vom Plattformwagen eine verkürzte Pritsche aufgesetzt. Der Rottenwagen hat ein verlängertes Lorenfahrgestell, die Bretter vom PVC-Aufbau wurden ebenfalls mit dem LötKolben „eingebraunt“.



Dampflok 210 mit Eigenbautender, in den eine Dampflokgeräusch-Elektronik eingebaut ist. Der Pfeil weist auf den im Text erwähnten Microschalter hin. Fotos: Wolfgang Lutz

# LGB-Schlepptenderlok mit Geräuschelektronik

Von Wolfgang Lutz

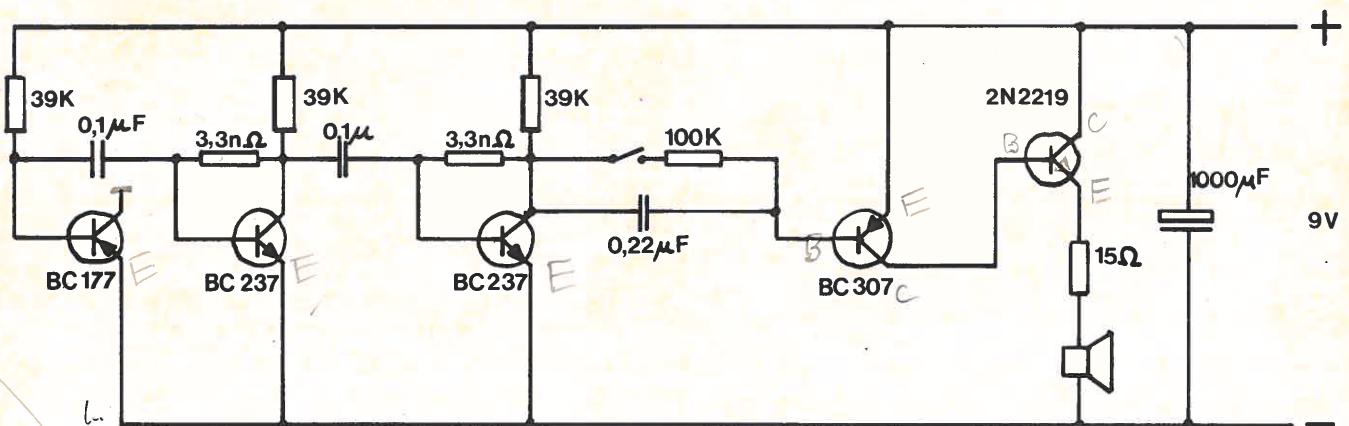
Um auch das Dampflokgeräusch in kleineren LGB-Maschinen genießen zu können, sei hier eine Geräuschelektronik vorgestellt, die ein Freund von mir, Herr Ulrich Schmid-Lindenmayer (ebenfalls LGB-Fan), entwickelt und gebaut hat. Der Einbau erfolgte in einen Eigenbautender, der aus einem verkürzten Fahrgestell eines Plattformwagens entstand. Der Aufbau ist aus Holz. Der Lautsprecher gibt seinen Ton durch die Kohlen ab. Gesteuert wird die Elektronik mit einem Microschalter, welcher an der Lok angebracht ist. Der Schalter wird betätigt durch die Steuerstange auf der rechten Lokseite am Ende des Wasserkastens.

Die Dampflokgeräusch-Elektronik ist sehr einfach aufgebaut. Die sehr übersichtliche Schaltplanskizze ermöglicht auch dem Anfänger den Nachbau, der Schritt für Schritt genau entsprechend dem Plan vorgenommen werden sollte. Wichtig ist der Hinweis, daß bei der Schaltung der Transistoren unbedingt auf die im Schaltplan angegebene Stromrichtung (erkennbar an dem Pfeil) zu achten ist, da sonst die Polung nicht stimmt und der Transistor durch einen Kurzschluß zerstört werden könnte.

Herr Berndt Wenzel möchte ich danken, daß er aus dem Schaltplan eine Stückliste herausgezogen hat, die den Einkauf der benötigten Teile bei einem Fachgeschäft für Elektronik-Bastelteile erleichtert.

### Stückliste:

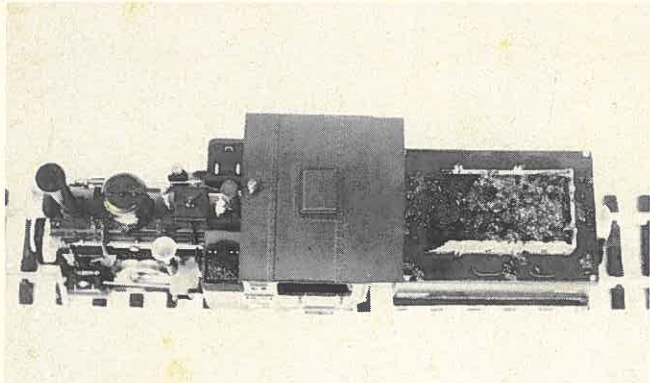
- 3 Widerstände 39 Kiloohm
- 1 Widerstand 100 Kiloohm
- 1 Widerstand 15 Ohm
- 2 Widerstände 3,3 Nanoohm
- 2 Kondensatoren 0,1 Mikrofarad
- 1 Kondensator 0,22 Mikrofarad
- 1 Kondensator 1000 Mikrofarad
- 1 Transistor BC 177
- 2 Transistoren BC 237
- 1 Transistor BC 307
- 1 Transistor 2N2219
- 1 Lautsprecher (aus Kleintransistorempfänger)
- 1 Microschalter
- 1 9-Volt-Batterie
- 1 Bordplatte (Europasteckkarte)



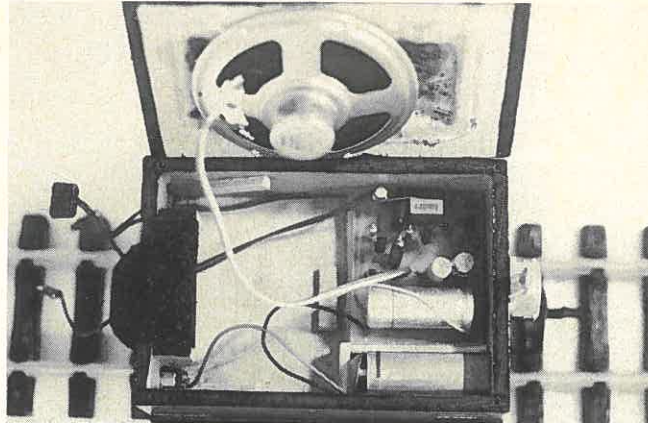
Zeichnung: Ulrich Schmid-Lindenmayer

*Berichtigung des Planes in Heft 41.*

3  
E C  
von unten



Draufsicht auf die 2010 mit Eigenbautender. Unter der Kohlenladung ist der Lautsprecher angebracht.



Innenansicht des Eigenbautenders mit der Geräuschelektronik.

## Noch ein vierachsiger Kesselwagen für die LGB

### Von H. Mühleck

In Heft 19/20 der LGB-DEPESCHE hatte ich den Bau meines als Holzkonstruktion entstandenen gedeckten Güterwagens beschrieben. Inzwischen ist auch ein vierachsiger Kesselwagen für die LGB entstanden, dessen Bau nachstehend beschrieben sein soll.

Der Rahmen besteht wieder aus alten Doppel-T-Vorhangschienen.

Der Kessel ist aus Al-Blech gerollt. Die Längsfuge auf der Unterseite ist mit einem eingelegten Blechstreifen verklebt. Die Stirnwanddeckel sind aus Al-Vollmaterial gedreht und ebenfalls eingeklebt. Ebenso sind alle Teile des Einfüllstutzens aus Al und angeklebt. Die Laufstege und Trittbretter an den Wagenenden sind aus 0,5 mm Messingblech geschnitten, entsprechend abkantet und auf den Rahmen geklebt. Die Bühnengeländer sind aus Messingdraht 1,5 mm  $\phi$  gebogen und an die Laufstege und Trittbretter angelötet, wie auch das Rohr der Bremsspindel. Die

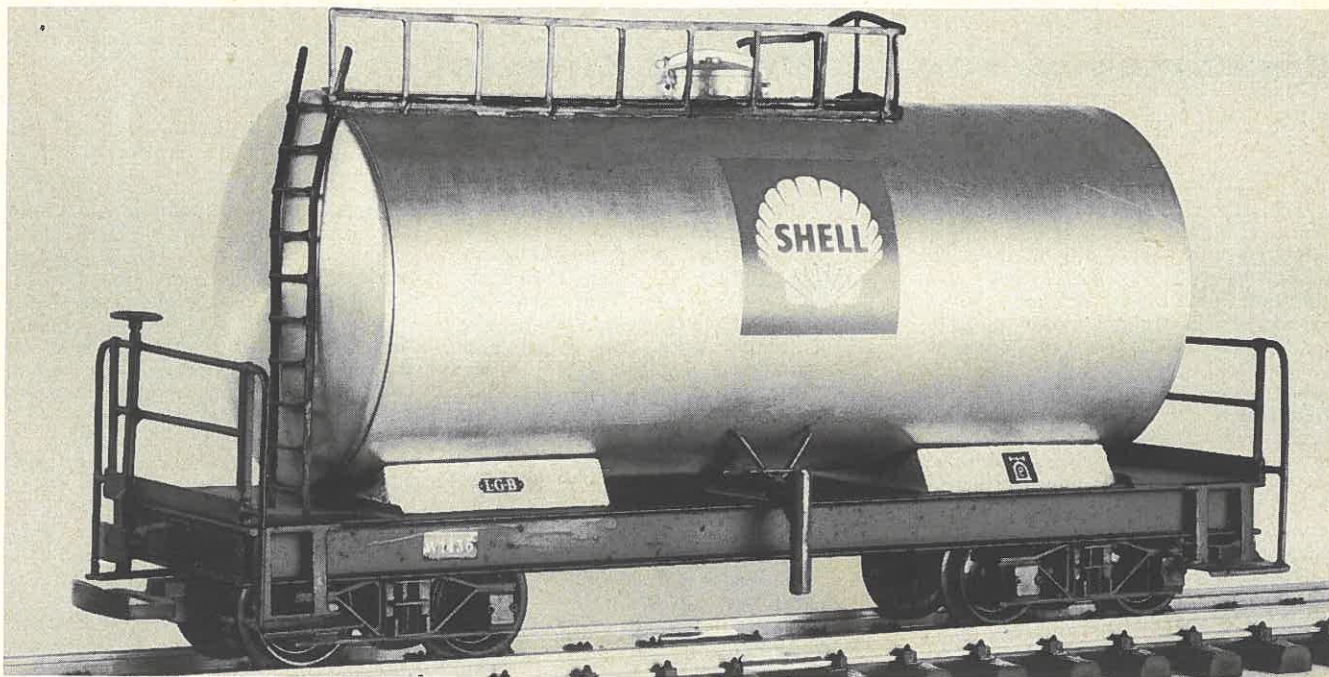
Puffer bestehen wieder aus einer Messingschraube mit aufgelöteter Messingpufferplatte und aufgeklebtem Holzpufferkasten, und sind am Rahmen angeschraubt. Die Tankleiter und das Geländer auf dem Tank wurden aus Leitern des Märklin-Metallbaukastens hergerichtet, wobei beim Geländer jede 2. Sprosse entfernt wurde und bei der Leiter die Seitenläufe umgebogen wurden. Der Laufsteg auf dem Kessel ist aus Ms-Blech 0,5 mm mit eingefeilten Bohlenfugen. Alles wurde wieder geklebt. Das Geländer wurde vorher zur Sicherheit noch mit kleinen Splinten am Kessel befestigt. Die Kesselaufgabe besteht aus ausgesägten Hartholzteilen, die auf den Rahmen geklebt sind. Zwei im Tank eingeklebte Schrauben dienen zur Befestigung in dieser Auflage. Auslaufrohr und Hahn sind aus Messingrohr hergestellt. (Innteil des Hahns gedreht).

Das Fahrgestell ist nach einer Grundie-

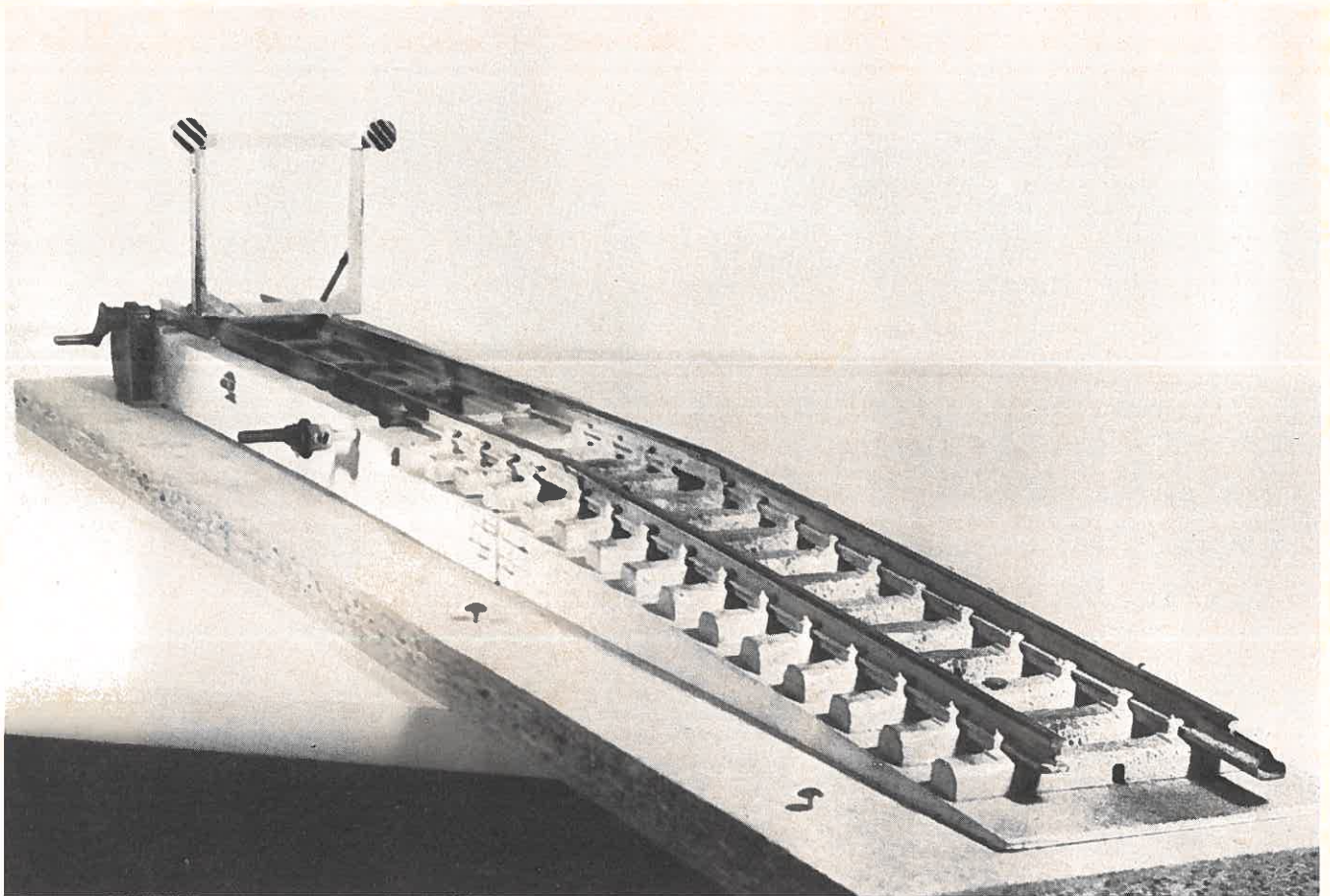
rung mit Zinkstaubfarbe matt-schwarz lackiert. Der Tank behielt seine natürliche Farbe und wurde mit Zapponlack gestrichen, damit er im Freien nicht oxydiert. Die Drehgestelle, Shell-Schilder und das Handbremsrad sind LGB-Teile.

Dieser Tankwagen läßt sich auch zu einem Schienenputzwagen ausbauen. Dazu muß zwischen den Drehgestellen ein Federblechschleifer angebracht werden, der auf der Unterseite mit Filz versehen ist. Eine Reinigungsflüssigkeit im Tank (z. B. Spiritus) tropft über eine einstellbare Tropfdüse auf diesen Filz. Der gefüllte Tankwagen hat genügend Gewicht, um damit eine gute Reinigung zu erzielen.

Diesen ergänzenden Ausbau werde ich bei Bedarf noch ausführen. Ich würde mich freuen, mit diesem Tankwagen wieder für einige Bastler eine Anregung in der DEPESCHE geben zu können.



Ein vierachsiger Kesselwagen, den Herbert Mühleck für seine LGB gebaut hat.



Die von J. Homolka erbaute Entladebühne für offene LGB-Waggons. Derartige Bühnen wurden früher in Zuckerfabriken, Stahlwerken, Gasanstalten usw. zum schnelleren Entladen der Waggons verwendet. Das war zu einer Zeit, als Seitenkipper etc. noch nicht alltäglich waren.

## Entladebühne für offene LGB-Güterwagen

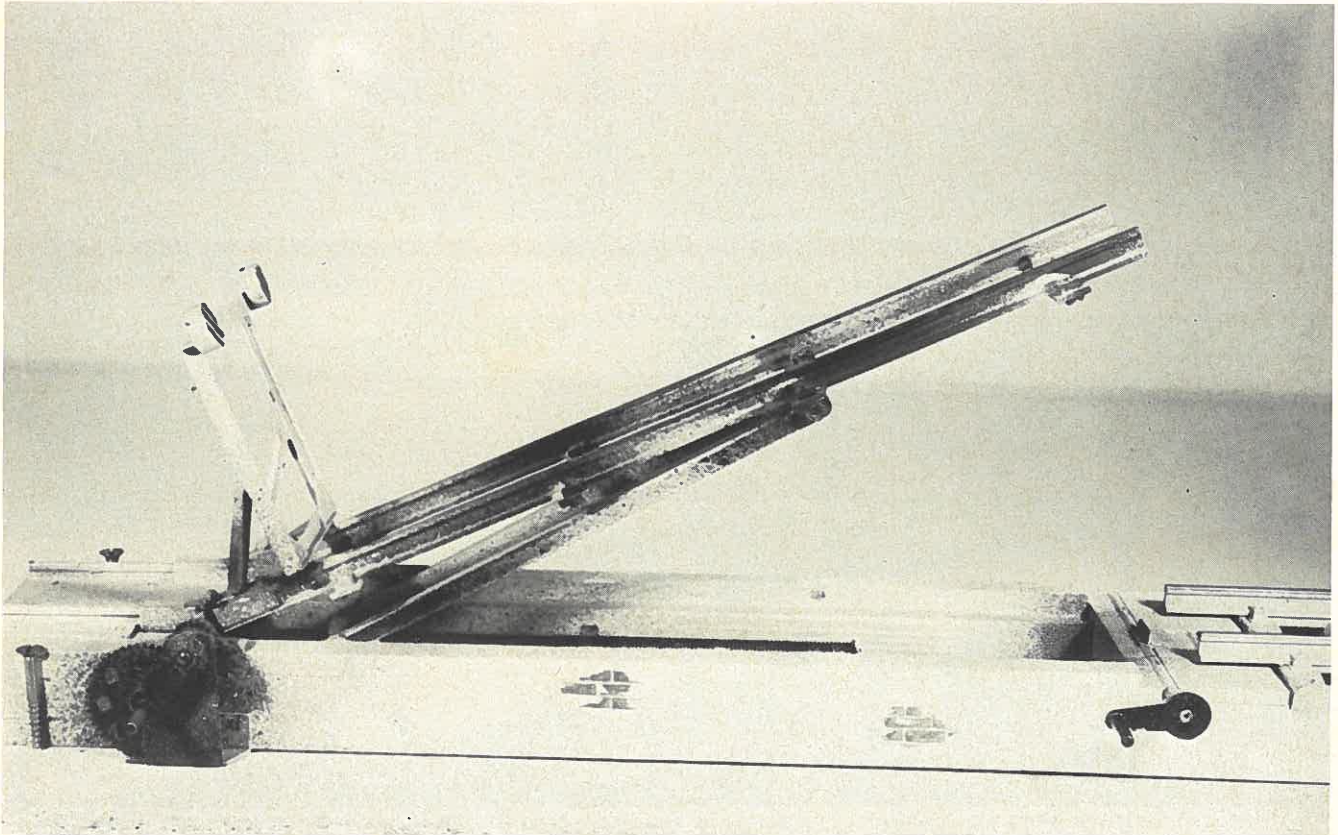
Beschrieben von Wolfgang Zeunert

Herr I. Homolka hat eine Entladeanlage für die LGB gebaut, bei der offene Güterwagen in der Längsrichtung so gekippt werden können, daß das Schüttgut herausfällt. Ähnliche Anlagen sind beim großen Vorbild in Gas- und Elektrizitätswerken, bei Zuckerfabriken usw. in Benutzung. Diese Anlagen bewerkstelligen, daß die offenen Güterwagen in Minutenschnelle gekippt und entleert werden können, während man ohne diese Anlagen offene Güterwagen leerschaukeln mußte. Heutzutage werden für Massenschüttgüter meistens Selbstentlader benutzt. Da wir als LGB-Freunde jedoch die romantische alte Eisenbahn bevorzugen, ist solch eine Vorrichtung sicher willkommen auf unserer Anlage. Herr Homolka hat eine ca. 30 cm lange Rampe gebaut, die von zwei auf 25 mm ansteigt. Ein 12,5 cm langes Gleis-

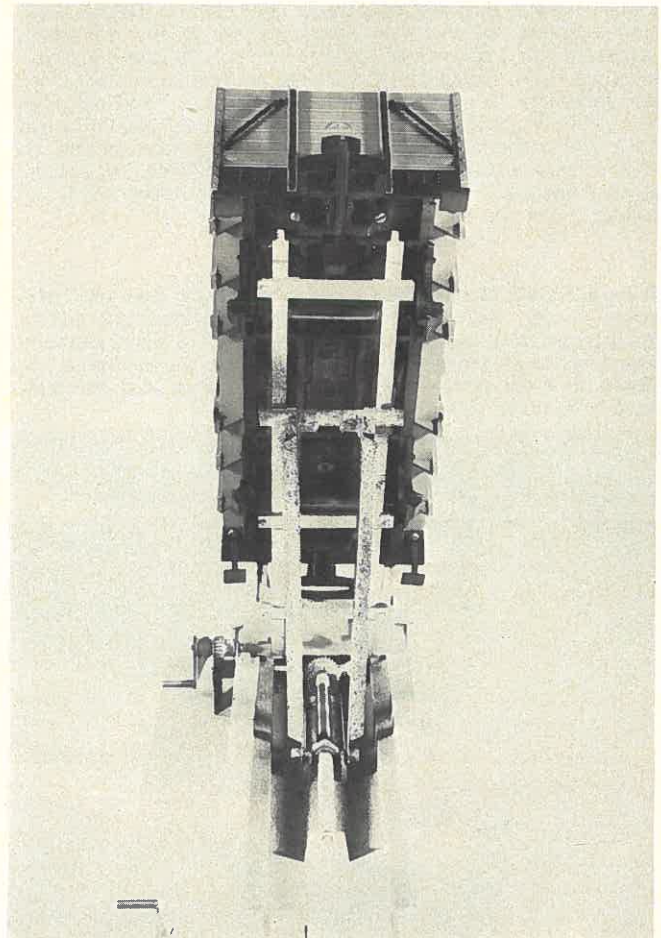
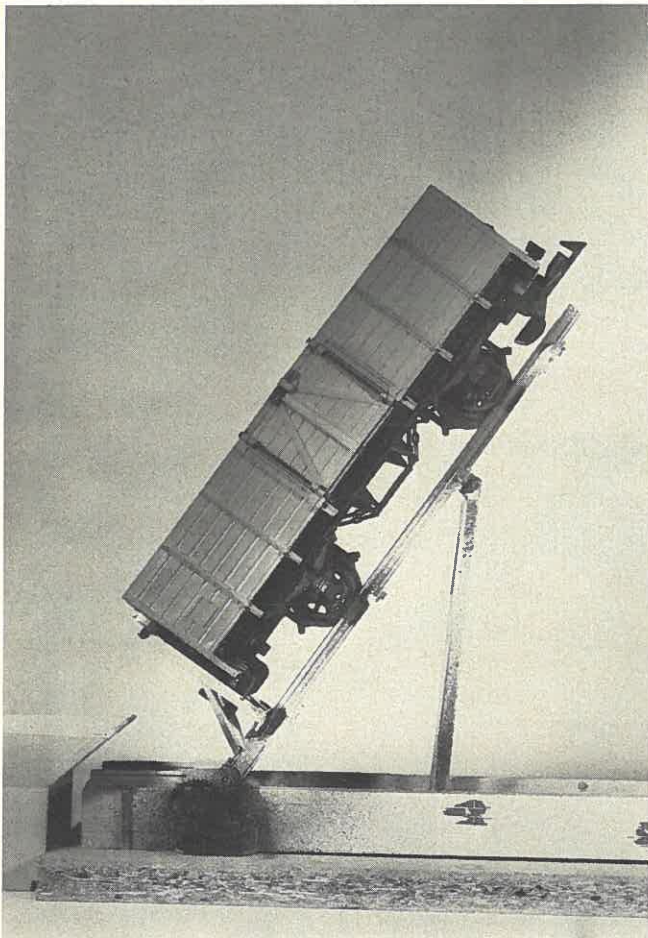
stück führt dann weiter in waagerechter Richtung auf eine Grube zu, in der die abgesenkte Klappentladebühne untergebracht ist. Der Waggon wird auf die Bühne geschoben und kommt an einem Halterahmen zum Stehen. Mit einem Hebel wird das schiebende Triebfahrzeug abgekuppelt. Mittels einer Handkurbel kann dann das Heben der Bühne bewerkstelligt werden. Die Kraftübertragung erfolgt dabei über Zahnräder auf eine Spindel, in der der untere Teil des Hebelbügels automatisch durch die Drehung transportiert wird. Hierdurch erfolgt die Hebung der Bühne bis zu einer Neigung von etwa 60°. Dies reicht zum völligen Entladen der offenen LGB-Güterwagen nicht aus, es sei denn, man baut die Stirnwände so um, daß diese geöffnet werden können. Die Entladeanlage hat aber zweifellos gar nicht den Sinn, wirkliche Ent-

ladevorgänge durchzuführen, sondern soll mehr als dekoratives Spielmoment in eine LGB-Anlage eingefügt werden. Bei der Bühne, die Herr Homolka gebaut hat, muß man eine ganze Weile kurbeln, bis die Bühne in ihrer Entladestellung steht. Hier sollte man bei einem Nachbau für eine etwas andere Zahnradübersetzung sorgen, um den Vorgang etwas zu beschleunigen. Die Bühne von Herrn Homolka ist in allen Details sorgfältig hergestellt worden und wurde entsprechend einem staubigen Vorbild lackiert. Selbst kleine Putzschäden im Mauerwerk der Grube sind farblich dargestellt worden. Die ganze Konstruktion macht einen ausgesprochen soliden Eindruck, und der Leser, der sich eine solche Entladeanlage nachbauen will, wird alle notwendigen Angaben aus den Fotos entnehmen können.

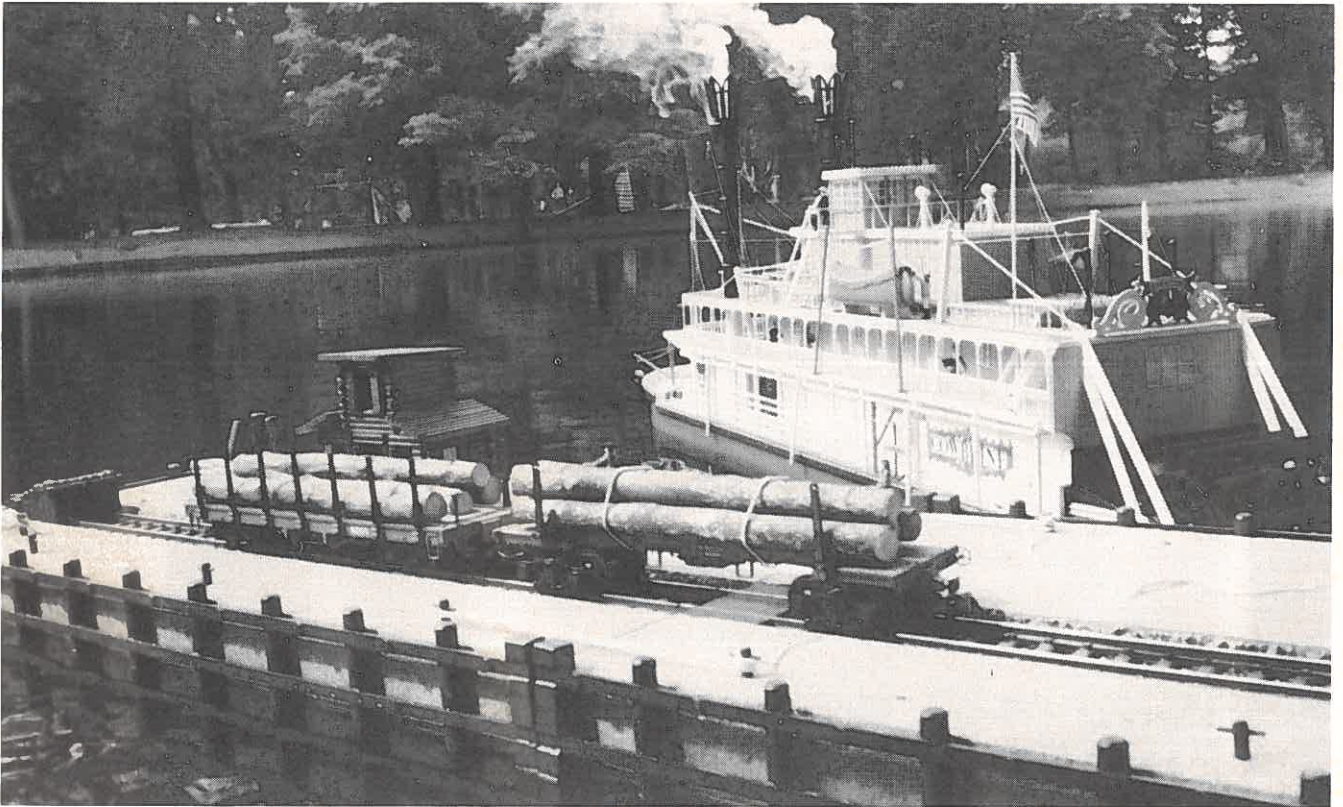




Die teilweise hochgestellte Entladebühne. Links im Bild der Kurbelmechanismus zum Heben und Senken der Bühne. Rechts ist ein Riegel zu sehen, der zum Abkuppeln der Lok dient.



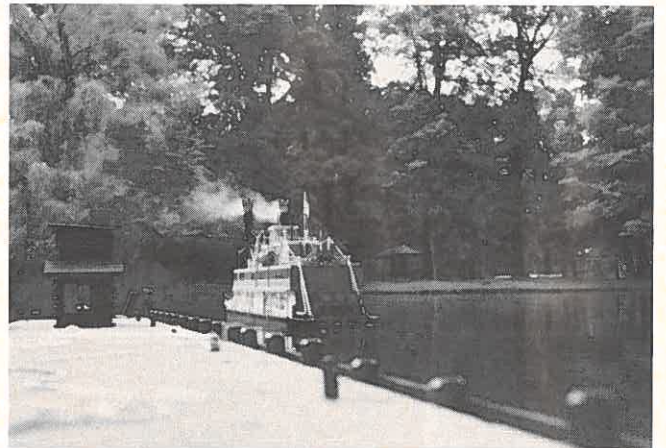
Auf dem linken Bild sieht man die höchste Stellung der Entladebühne. Das Ladegut kann durch einen Plastiktrichter herausrutschen, der links im Bild hervorguckt und eigentlich in den Waggon eingesetzt gehört. Auf der rechten Abbildung ist der Mechanismus mit Kurbel, Zahnrad und Spindel deutlich zu erkennen.



**Anlage Hobuß: Gesamtansicht der Kaianlage aus Styropor mit Hafenbahngleis im LGB-Maßstab. Die funkferngesteuerten Schiffe sind Eigenbauten von Joachim Hobuß unter Verwendung von Bausätzen von Graupner usw. Fotos: Joachim Hobuß**

### LGB und Schiffsmodell

Joachim Hobuß ist Schiffsmodellbauer und LGB-Fan. Daraus ergab sich die tolle Kombination eines Flughafens, der aus Styropor gebaut worden ist. Die Gleise wurden auf dem Styropor richtiggehend eingeschottert, wobei der ganze Oberbau mit Weißleim fixiert worden ist. Der Bretterübergang, der auf einer Abbildung unter dem Holzwagen sichtbar ist, ist gleichzeitig die Halterung, die die beiden je 1 m langen Hafenteile zusammenhält. Die ganze Kaianlage kann bequem im PKW verstaut werden. Herr Hobuß hat im übrigen keine feste Anlage, sondern baut die Gleise ganz nach Lust und Laune immer wieder auf und ab.



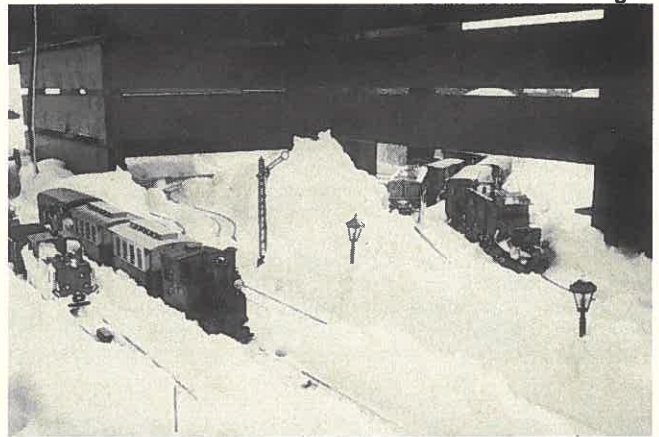
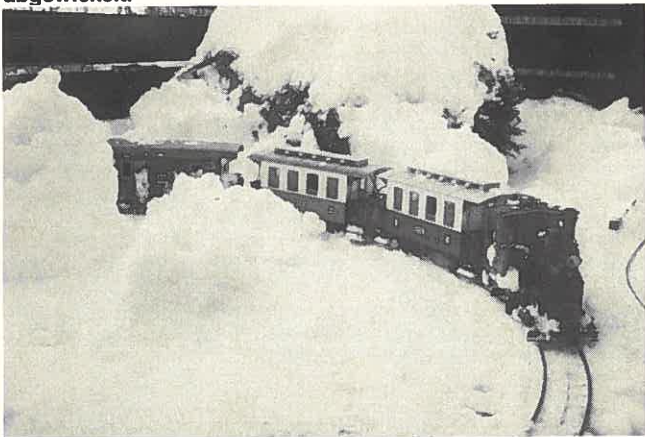
**Anlage Hobuß: Ein kleines Gewässer bei Berlin-Spandau heißt Kuhlake. Herr Hobuß hat das wörtlich übersetzt und seinen prachtvollen Mississippi-Heckraddampfer „Cowbrine“ genannt. Das Bild ist vom Modellkai so aufgenommen, wie die Szene von einem nur 6 cm großen LGB-Menschen gesehen wird, der gerade den Dampfer verpaßt hat.**



**Anlage Hobuß: Deutlich ist unter dem rechten Wagen ein Bohlenübergang zu sehen, der die Verbindung zwischen den beiden Styroporteilen des Kais darstellt. Rechts im Bild legt gerade das größte Schiff von Herrn Hobuß ab – ein Mississippi-Heckraddampfer.**



Die Fotos dieser Seite demonstrieren zwei interessante Vorgänge. Erstens ist zu erkennen, daß eine größere Anlage auf einem Balkon aufgebaut worden ist, wo sich doch ganz erheblich lange Bahnhofsgleise aufbauen lassen. Zweitens ist die Anlage total eingeschneit. Trotzdem wird mit den robusten LGB-Fahrzeugen auch unter diesen Witterungsbedingungen ein reibungsloser Zugverkehr abgewickelt. Fotos: Dr. Ulrich Seeger

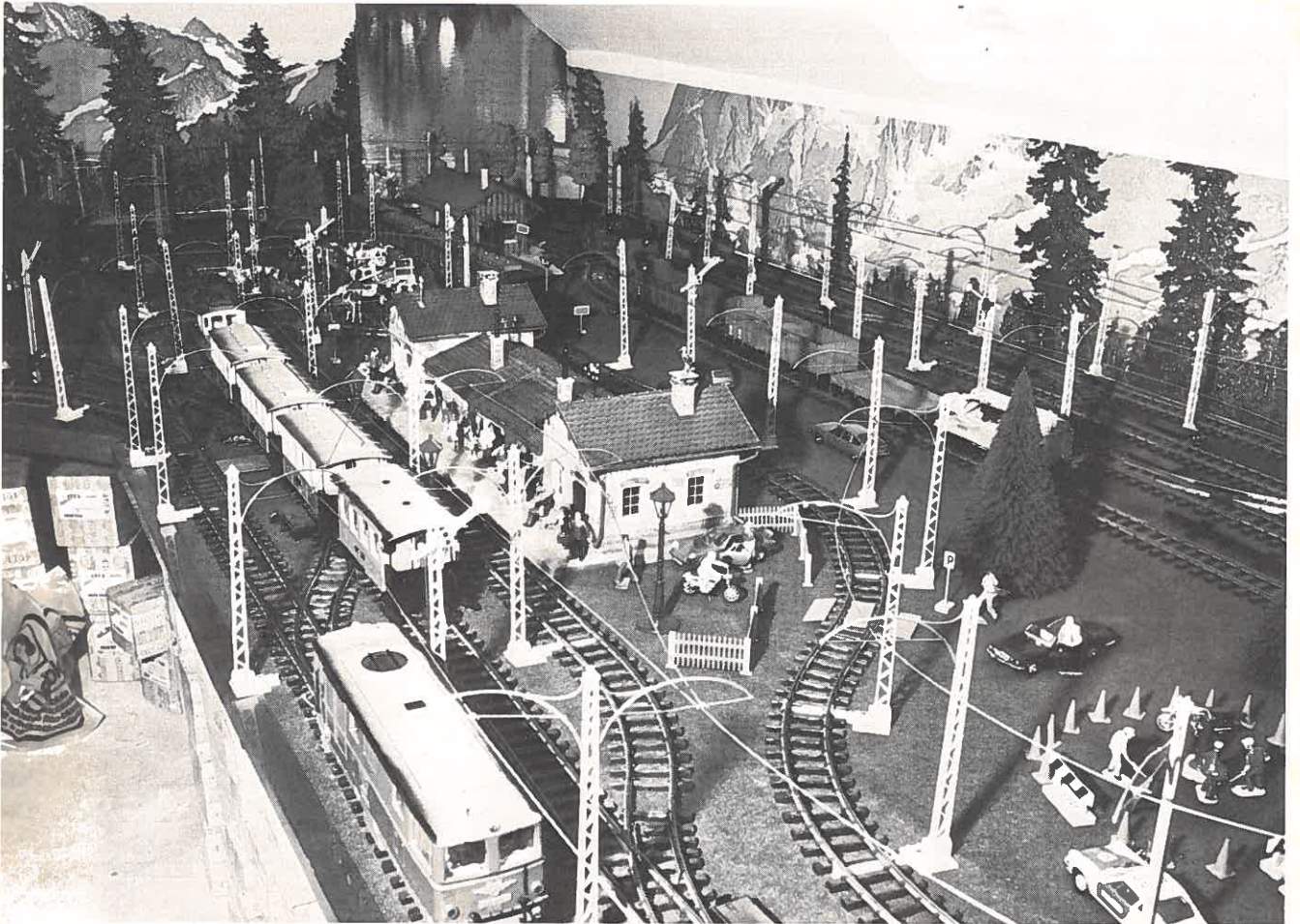


# Die schönsten LGB-Innenanlagen

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 Preisträgern, die mit unterschiedlichen Anlagengrößen und voneinander abweichenden Mitteln zu Ergebnissen gekommen sind, die ihnen selbst und auch hoffentlich unseren Lesern viel Freude bereiten werden.



Aus zwei POLA-LGB-Bausätzen entstand dieses große Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs.

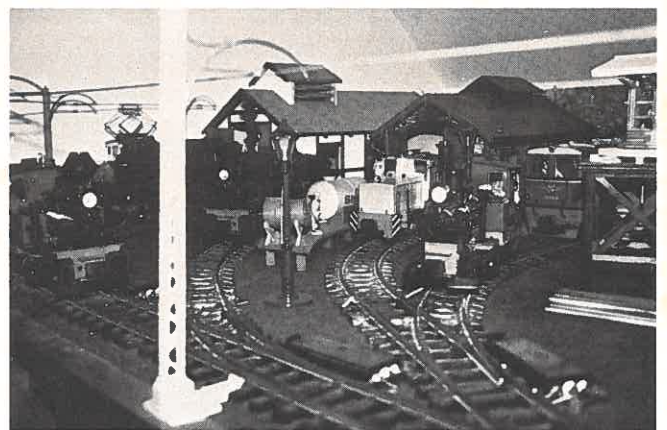
## Anlage Jürgen Hansen

Die Anlage Jürgen Hansen ist stationär in einem 5,50 x 5,15 m großen Raum U-förmig aufgebaut und bedeckt eine Fläche von 24,13 qm. Jawoll, so genau wird das bei den Hansens gemessen, denn der Chef dieser LGB ist Handwerksmeister aus der Baubranche. Auf dem einen Anlagenschenkel befindet sich ein dreigleisiges Oval mit zwei Bahnhöfen, von dem eine weitere Ringstrecke mit vierfacher Unterteilung und einer Kehrschleife auf den anderen Anlagenteilen abzweigt. Ein mehrgleisiger Güterbahnhof sowie ein viergleisiges Bw mit zwei Lokschuppen sind hier ebenfalls ange-

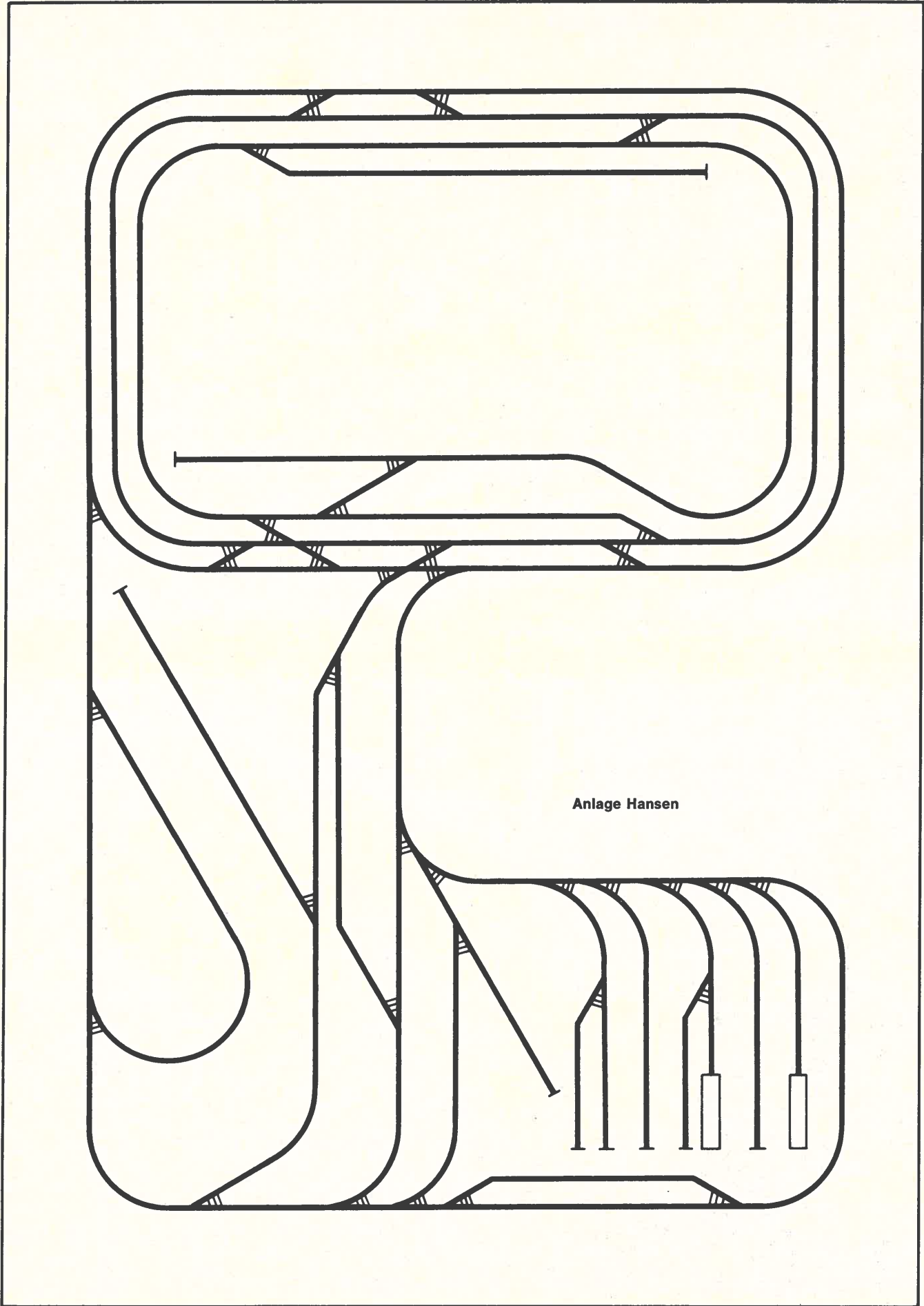
ordnet worden. Die Anlage besitzt ein vorbildliches Gleisbildstellpult, und der Verbrauch an Materialien liest sich wie eine Bauausschreibung: 32 lfdm Kanthölzer, 24,13 qm Spanplatte, 24,13 qm Teppichboden, 7,3 lfdm Messingwinkel 40 x 40 x 4 mm, 1200 lfdm Kabel, 220 Lüsterklemmen, 118 Schalter im Stellpult, 3 Trafos mit 3 Handreglern für 3 Stromkreise. Ein interessanter Gag am Rande: Die Anlage ist nur mit Strom versorgt, solange ein Fußschalter gedrückt wird. Bei Zugzusammenstößen etc. kann somit die Stromversorgung unterbrochen werden, um größere Schäden zu verhindern. Eine Stereoanlage mit zwei Boxen sorgt für die notwendige Geräuschkulisse auf dieser Anlage, an der eine dreiköpfige Familie ihren Spaß hat.



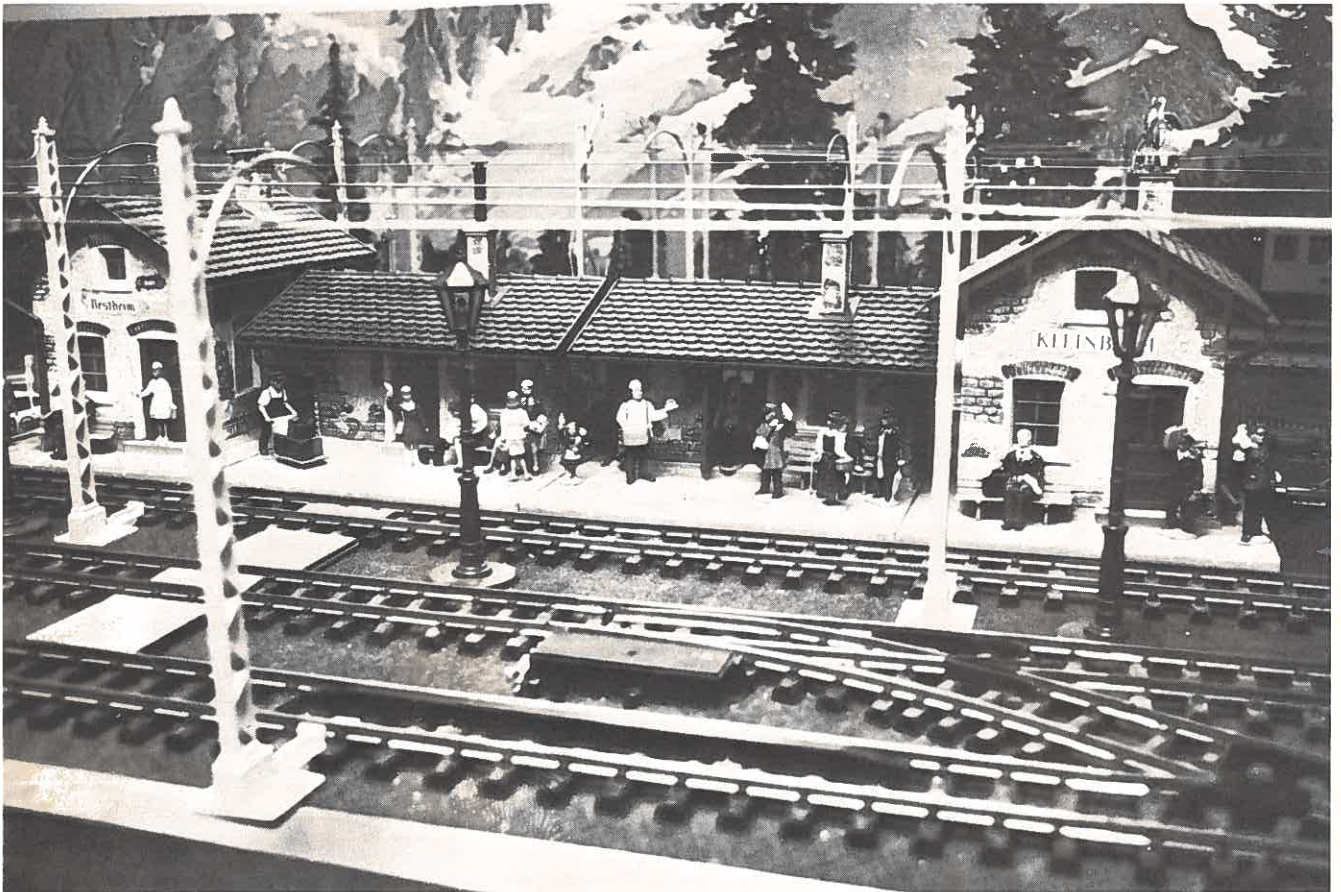
Luftbild vom Bahnbetriebswerk mit zwei Lokschuppen.



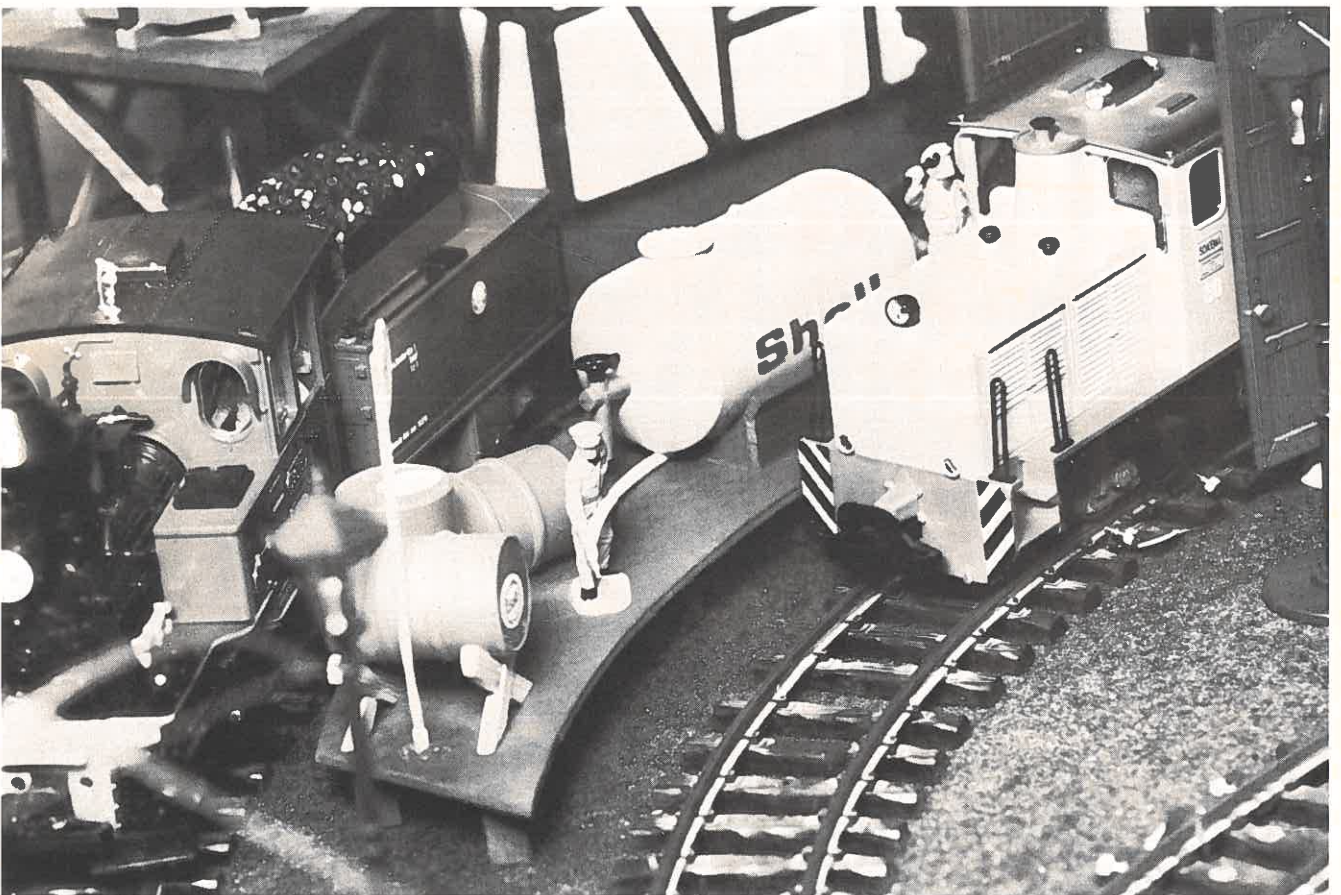
Blick in das Bw aus der normalen Perspektive.



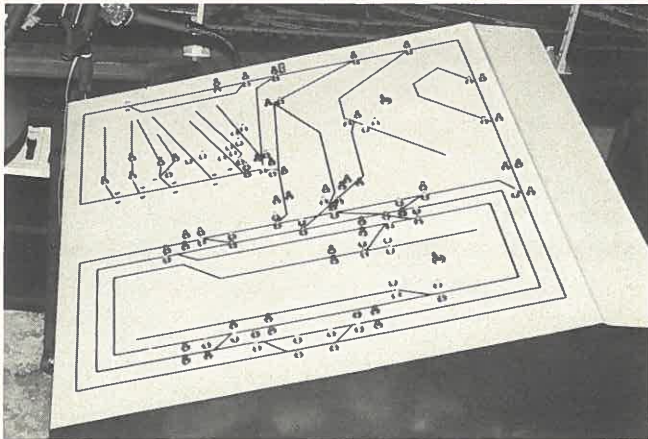
Anlage Hansen



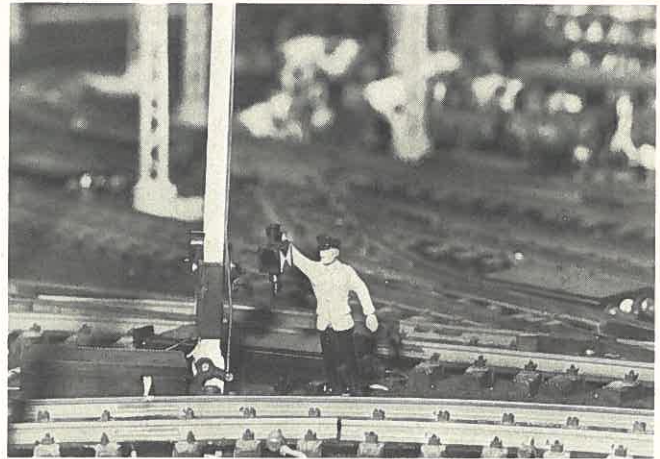
Blick auf den rechten Hauptteil mit dem dreigleisigen Oval.



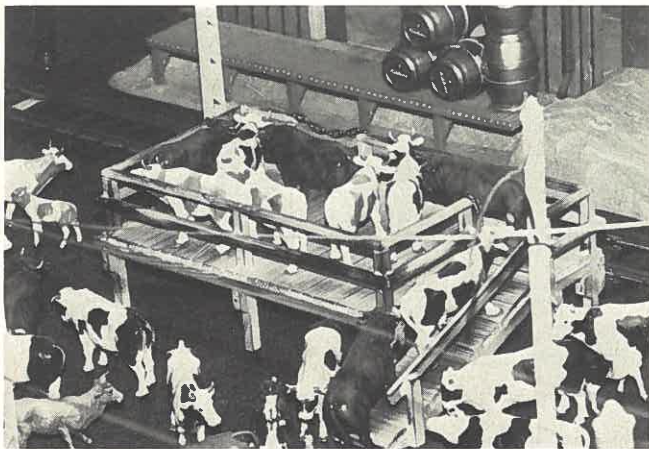
Im Bahnbetriebswerk wurde in einem Gleisbogen eine zünftige Dieseltankstelle aufgebaut.



Das vorbildlich hergerichtete Gleisbildstellwerk. Im Hintergrund ein Mikrofon, mit dem über die Stereo-Anlage Durchsagen gemacht werden können: „Vorrrrrsicht bittttääää, auf Gleis zwoooo fährt ein Güterzug durch!“



Hübsches Motiv am Rande: Der Lampenputzer hat Petroleum in die Signallaterne gefüllt.



Rindvieh in großer Stückzahl wartet auf die Verladung.



Dienst ist Dienst auch beim LGB-Vergnügen: Die Dienstmützen für Jürgen, Gisela und Rodger Hansen.

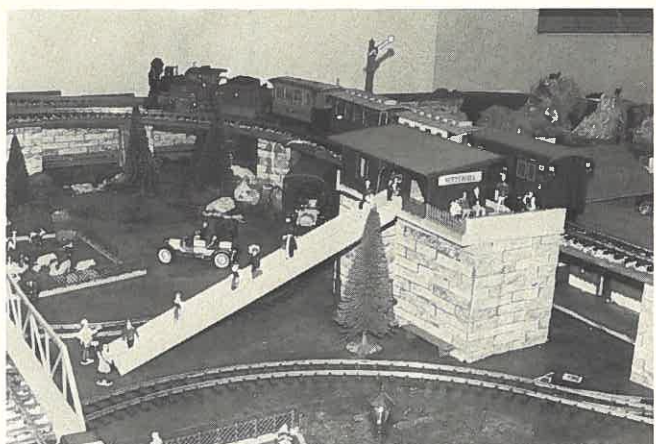
## Anlage Friedrich Ludwig

Die Anlage Friedrich Ludwig ist 4,1 x 3,7 m groß und besteht aus einem Oval, von dem ein Innenoval mit Ausweichstrecke, Lok- und Gütergleis sowie die birnenförmige Nebens Strecke zum größten Bahnhof der Anlage abzweigen. Das äußere Oval besteht aus einer langgezogenen Rampe, die zu einem Hochbahn oval führt. Die Anlage ist in zwei Stromkreise unterteilt und wird mit zwei Trafos nebst Reglerhäusern gesteuert. Es gibt fünf abschaltbare Gleise, die über Kippschalter mit Strom versorgt werden. Zusammen mit zwei Streckensignalen ist ein automatischer Mehrzugbetrieb möglich. Insgesamt sind 13 Weichen eingebaut. Die

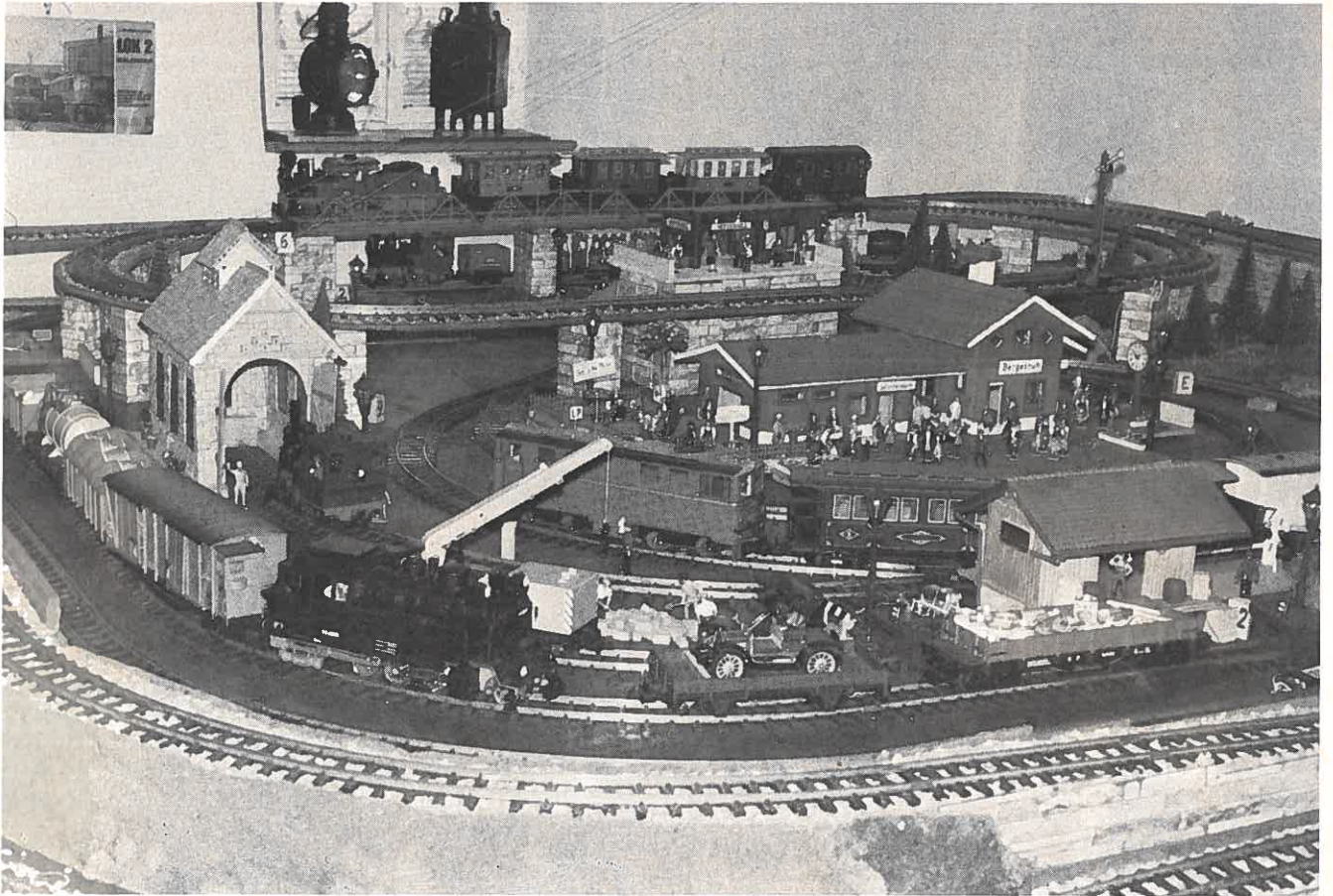
Rampen weisen eine Steigung von 6 % aus, die von den Loks mit vier Wagen einwandfrei genommen werden. Wenn einmal längere Züge gefahren werden sollen, so hilft eine Schublokomotive nach. Der selbstgebaute Bahnhof besitzt eine richtiggehende Uhr, die aus einem alten Reisewecker entstand. Bemerkenswert scheint ein hübscher Biergarten neben dem Bahnhofsgebäude, wo es einen Liter Bier für 24 Pfennige gibt: Nichts wie hin! Der Lokschuppen entstand aus einem Compact-Ziegelbaukasten, während andere Gebäude aus Holzbaukästen entstanden. Nachts erhellen 14 Laternen, die Innenbeleuchtungen der Häuser und der Personenwagen in reizvoller Weise die durch Felsen und Weideflächen landschaftlich aufgelockerte Strecke.



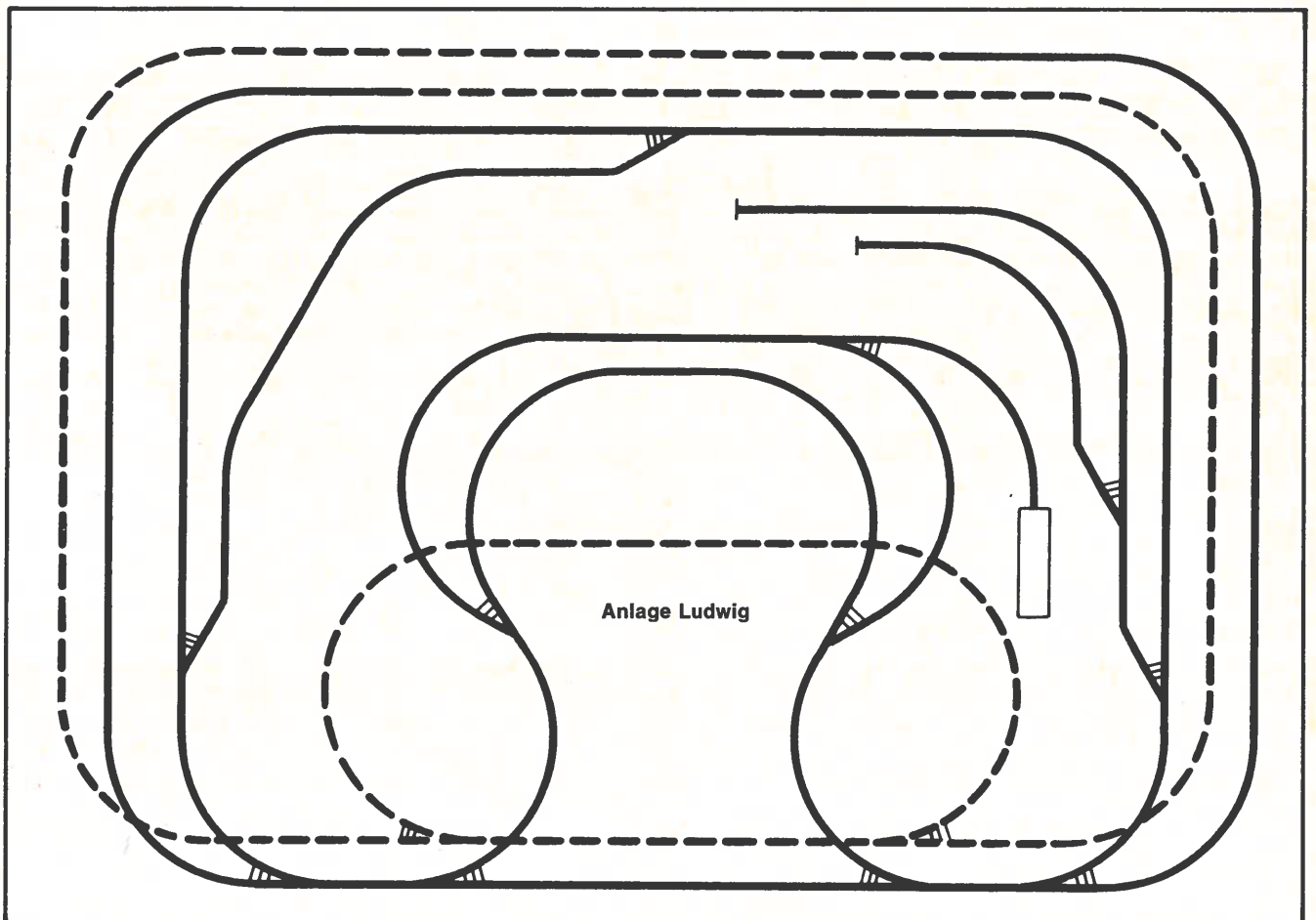
Hochbahnhof Mittersill mit vornehmer Rolltreppe.



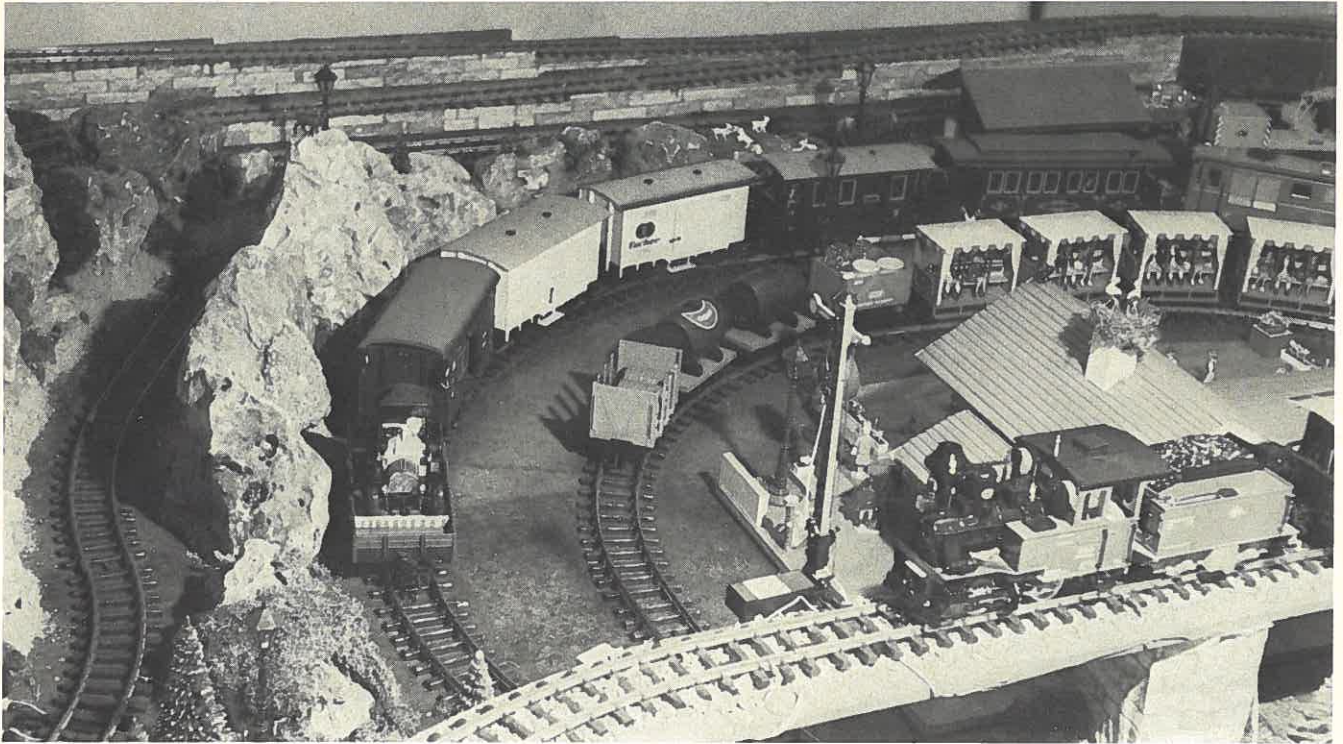
Noch eine Luftaufnahme vom Anlagenzentrum mit Hochbahn, Hochbahnhof, Hauptbahnhof und Lokschuppen.



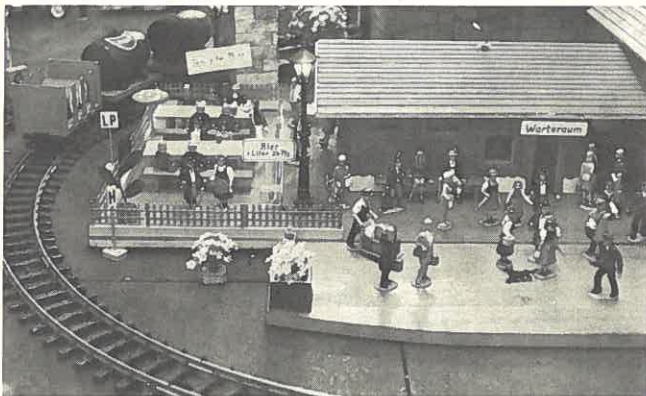
Das Foto zeigt fast die gesamte Anlage mit zentralem Bahnhof, Rampen und Hochstrecken.







Rechts Mitte der Hauptbahnhof, vorn die Hochstrecke. Links im Bild die Ausweichstrecke durch das Felsengebirge. Im Hintergrund die Anfänge der gegenläufigen Rampenstrecke.



Neben dem Hauptbahnhof ist der im Text erwähnte Biergarten angeordnet — mal was anderes!



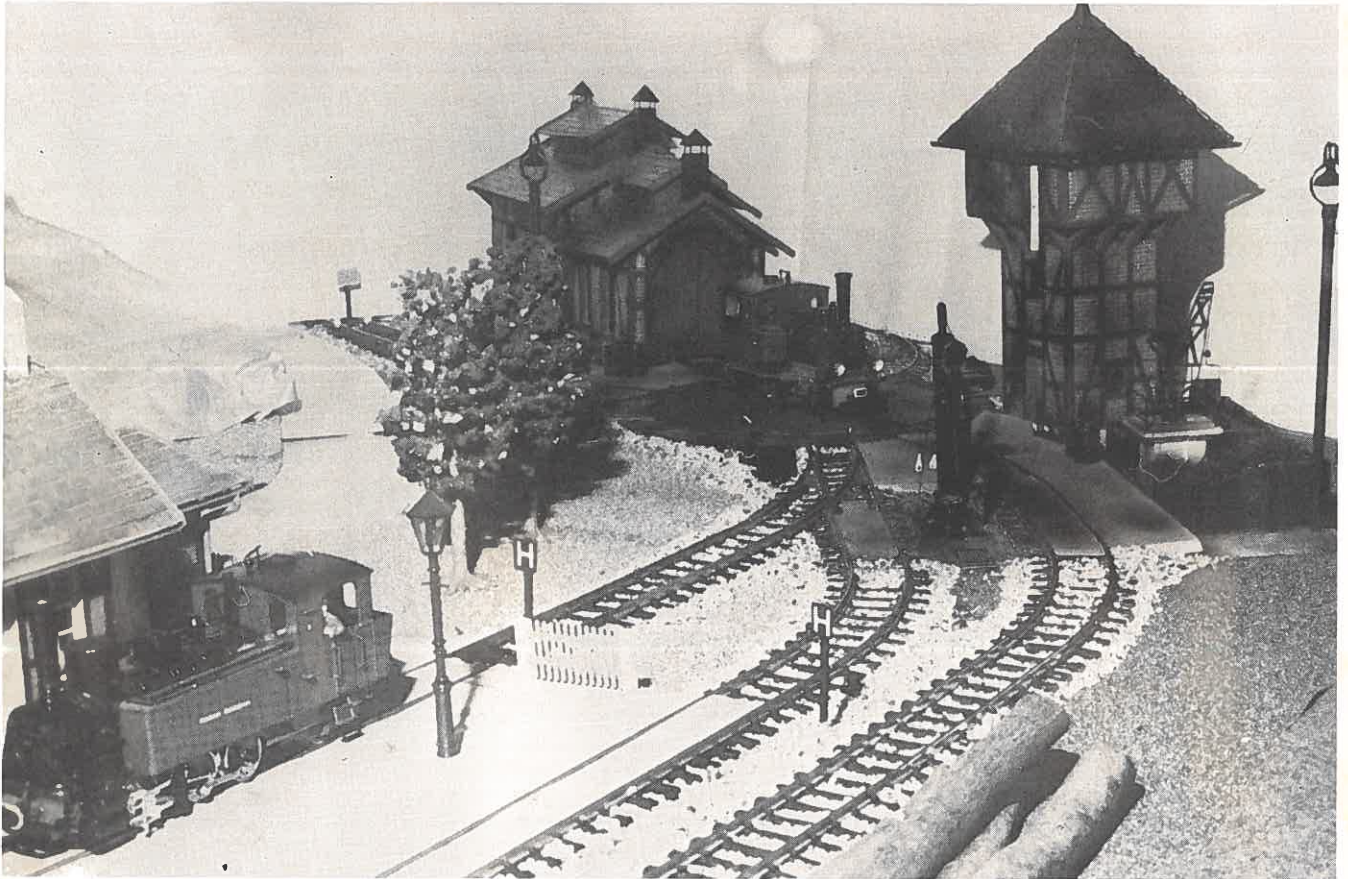
Tag der offenen Tür bei Friedrich Ludwig. Das ist eine gute Idee, zu Besuch kommenden Freunden seine Modelle in ansprechender Weise zu zeigen.

## Anlage Hans-Thomas Bick

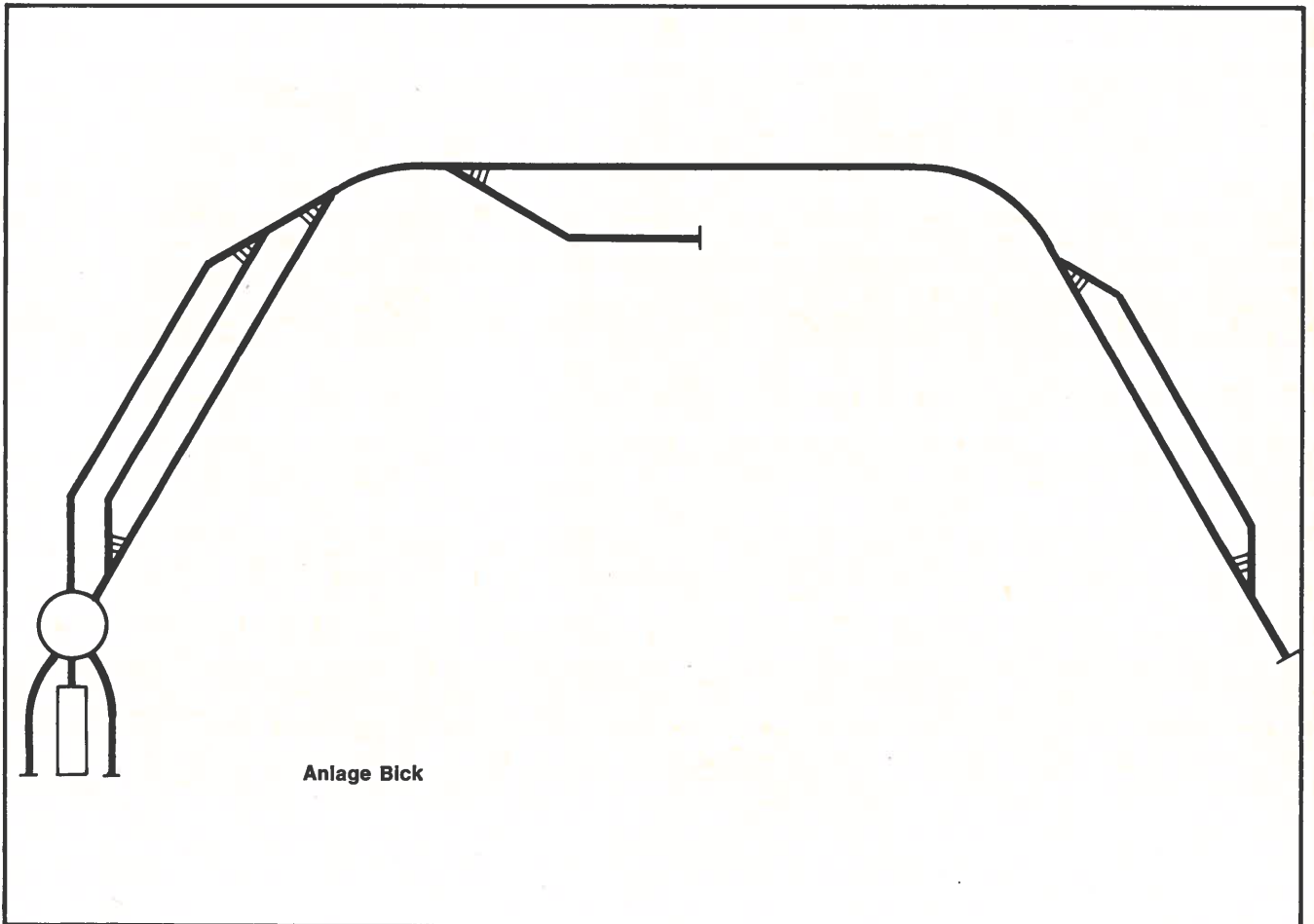
Hans Thomas Bick muß sich in einer 50 qm-Wohnung mit einer mobilen Anlage begnügen. Die Bahn ist in erster Linie Bastel- und Gestaltungsobjekt, was hier mit Erfolg betrieben wird, auch wenn die sehr schlechten Fotos nicht alle Feinheiten dieser echt kleinbahnigen Anlage zeigen. Die 12 m lange Strecke verläuft vom dreigleisigen Bahnhof Braubach über einen Anschluß zu einem Schotterwerk bis zum zweigleisigen Bahnhof Holzhausen mit Holzverladung. 25 m Gleis, 6 Weichen, 1 Drehscheibe und 1 Signal gehören zur technischen Ausstattung dieser Mobilanlage. Auf einer 6%igen Steigung befindet sich noch eine Schotterentladestelle, an die sich eine Brücke anschließt, über die die Strecke dann weiter nach Holzhausen führt. Besonders schön ist der Bahnhof Braubach, der nach einem Originalfoto aus Holz und Pappe gebaut wurde. Die Ziegel wurden von Hand auf die Wände gemalt, die Dachsteine sind einzeln lackierte Pappscheibchen. Der Wasserturm wurde nach einem Vorbild aus Sperrholz angefertigt, das mit Spachtelmasse geglättet wurde. Danach wurden Balken und Ziegel ausge malt. Der Lokschuppen hat sein Vorbild bei der Kreis Altenaer Eisenbahn (Meterspur). Die Wände bestehen aus mit Spachtelmasse behandeltem Styropor, das Dach wieder aus lackierten Pappstückchen. Die Tore lassen sich durch einen Motor, der sich im ersten Lüfteraufbau befindet, öffnen und

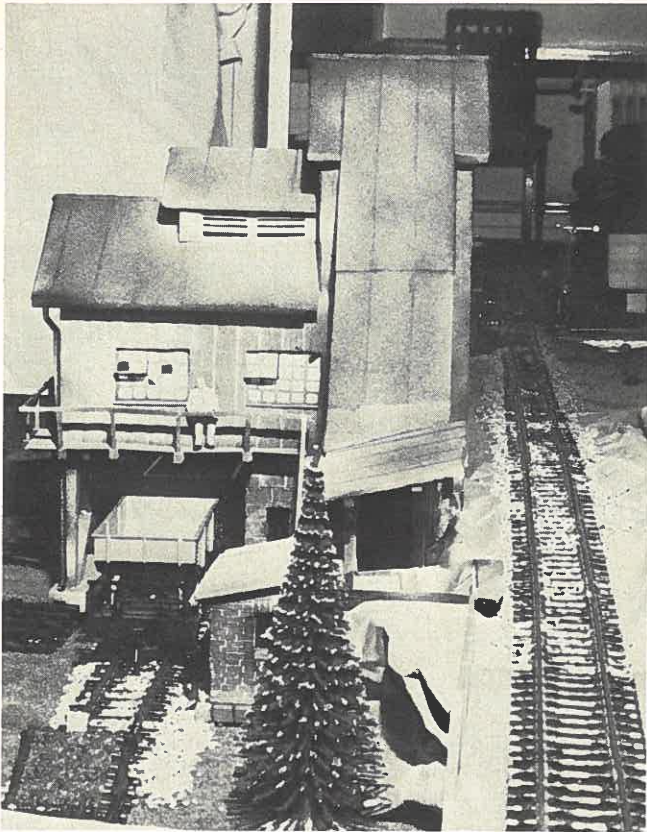
schließen. Das Schotterwerk wurde nach einer Abbildung in einem HO-Katalog gebaut. Im Hauptgebäude befindet sich ein trichterförmiger Speicher, der unten von einem Schieber verschlossen ist, der sich mittels eines LGB-Weichenantriebs ferngesteuert betätigen läßt. Der Trichter wird durch ein elektrisch betriebenes Förderband gefüllt. Zahnräder, Ketten und Fördereimer stammen aus einem Fischer-Technik-Baukasten. Das Förderband wird von einem LGB-Motor angetrieben. Die Drehscheibe besteht aus zwei 30 cm großen Sperrholztellern, in denen sich Spurrillen für 30 Kugellagerkugeln befinden. Durch diese Bauweise ergibt sich eine Gesamthöhe von nur 2,5 cm. Die Drehscheibe läßt sich daher gut bei mobilen Anlagen auf dem flachen Boden verwenden. Auf den Rand der oberen Scheibe ist eine umlaufende Gliedkette geklebt (Fischer-Technik), so daß sich ein großes Zahnrad ergibt. In dieses Zahnrad greift ein Schneckengetriebe mit Elektromotor ein. Dieser Antrieb befindet sich in einem flachen Kasten am Rande der Drehscheibe. Von diesem Getriebe wird weiterhin eine Handkurbelatrappe betrieben, die sich beim Drehen der Scheibe mitbewegt. An die Scheibe lassen sich 14 Gleise anschließen, die automatisch elektrisch zu- und abgeschaltet werden. Mit dieser Konstruktion lassen sich auch schwere Lokmodelle problemlos wenden.

Auf der Anlage sind meistens drei Züge im Einsatz. Eine Lok fährt als Schotterzug ständig zwischen Schotterwerk-Brau-



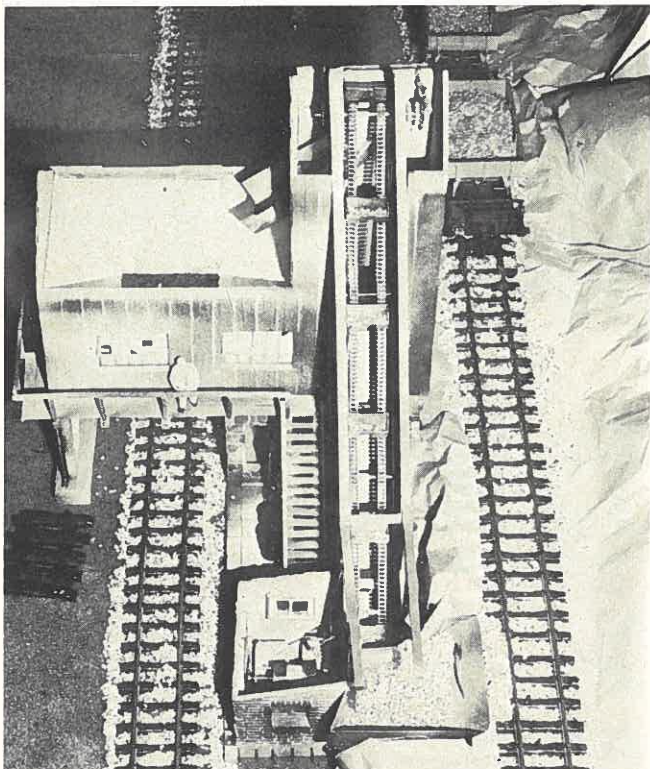
Auch das Ensemble Drehscheibe-Lokschuppen-Wasserturm kann man als hundertprozentig schmalspurbahnig bezeichnen. Bedauerlicherweise kommt das in der schlechten Bildqualität, die uns zur Verfügung stand, leider nicht ganz zum Ausdruck.



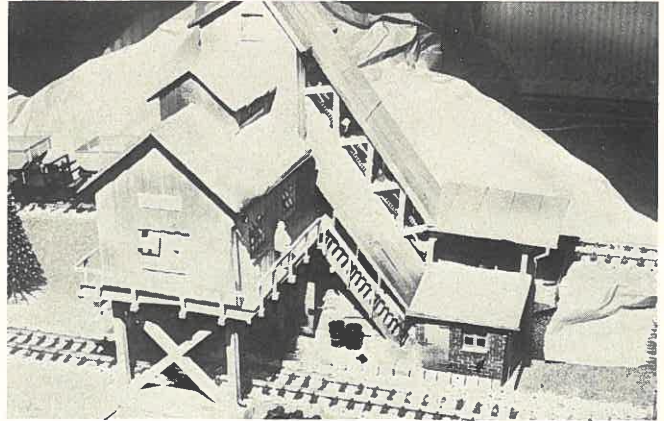


Das Schotterwerk. Rechts daneben am höher liegenden Streckengleis ist die Entladung plaziert. Aus der wird der Schotter im Werk nach oben transportiert und so ist der Güterkreislauf geschlossen.

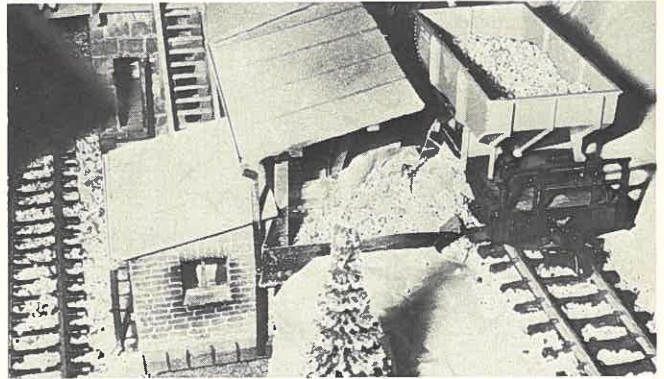
bach-Schotterentladung hin und her. Außerdem gibt es einen Holzzug und einen Personenzug Braubach-Holzhausen und zurück. Hans Thomas Bick baut auch Fahrzeuge selbst, die jedoch nicht Thema dieser Publikation sind.



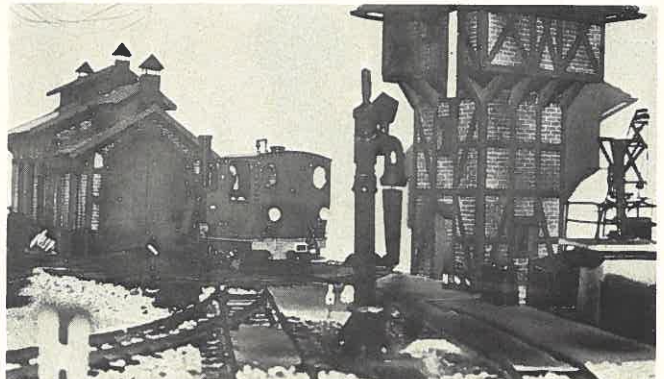
Die gleiche Ansicht mit abgenommenen Dächern, die die Technik (bestehend aus Fischer-Technik-Baukastenteilen) erkennen läßt.



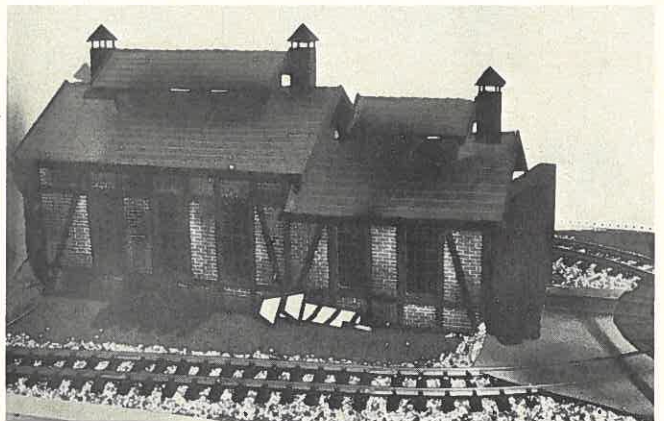
Das Schotterwerk mit Entladeanlage vom Streckengleis her gesehen.



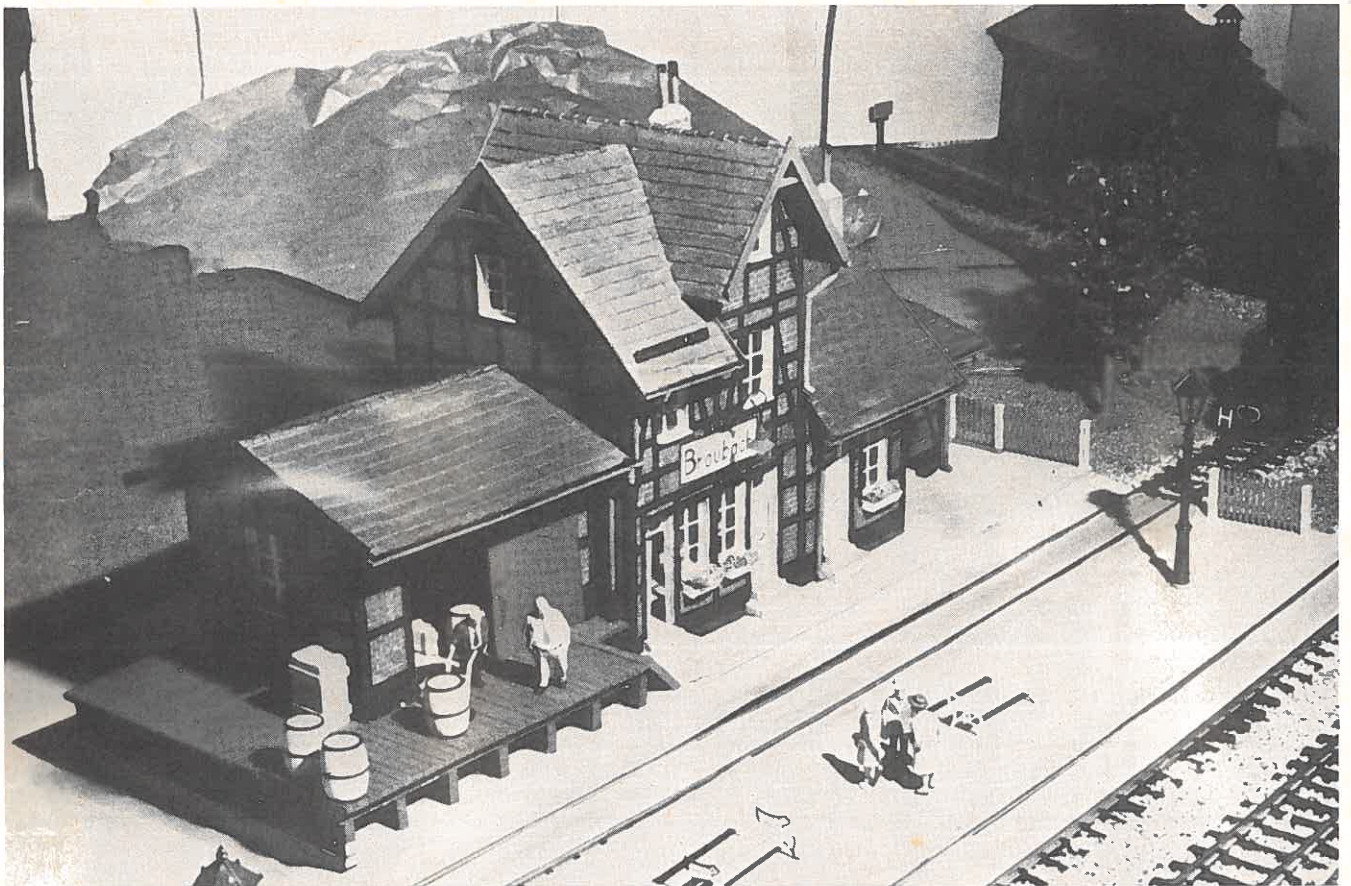
Die Entladeanlage neben dem Schotterwerk in einer Nahaufnahme. Für die automatische Schotterwagenentladung wurde eine Bastelanregung aus einer LGB-DEPESCHE verwendet.



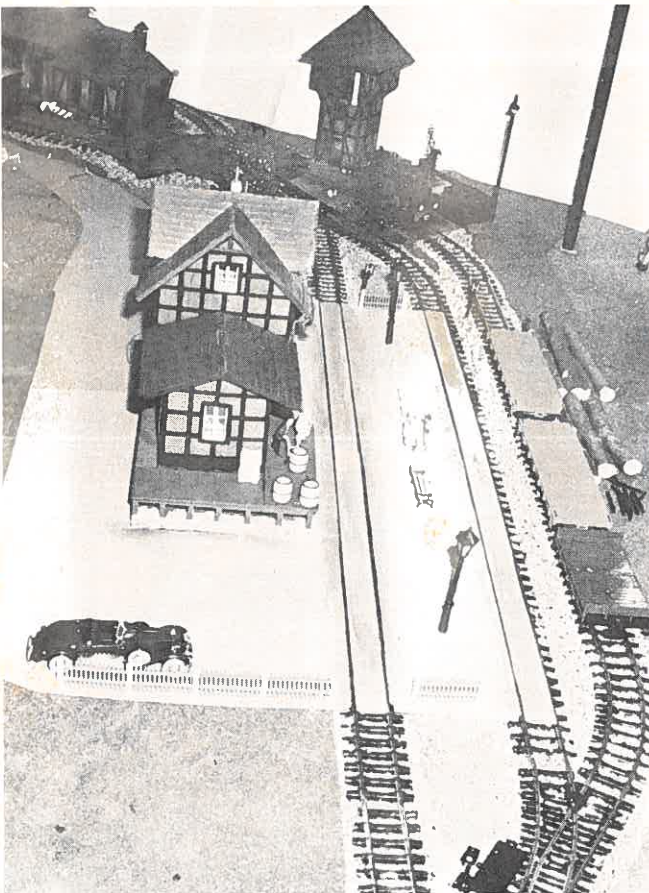
Die Gebäudegruppe Lokschuppen, Drehscheibe, Wasserturm, Wasserkran und Kohlenbansen wirkt absolut vorbildgetreu.



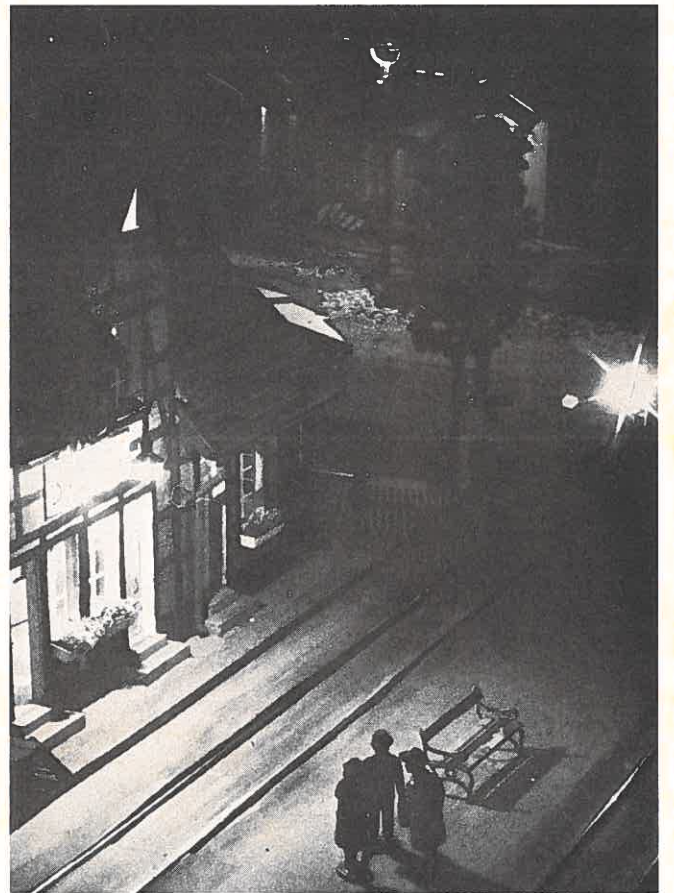
Erst hat man (früher) den Lokschuppen gebaut und dann später noch ein Stück vorn angebaut, damit die Werkstatt Platz bekommt.



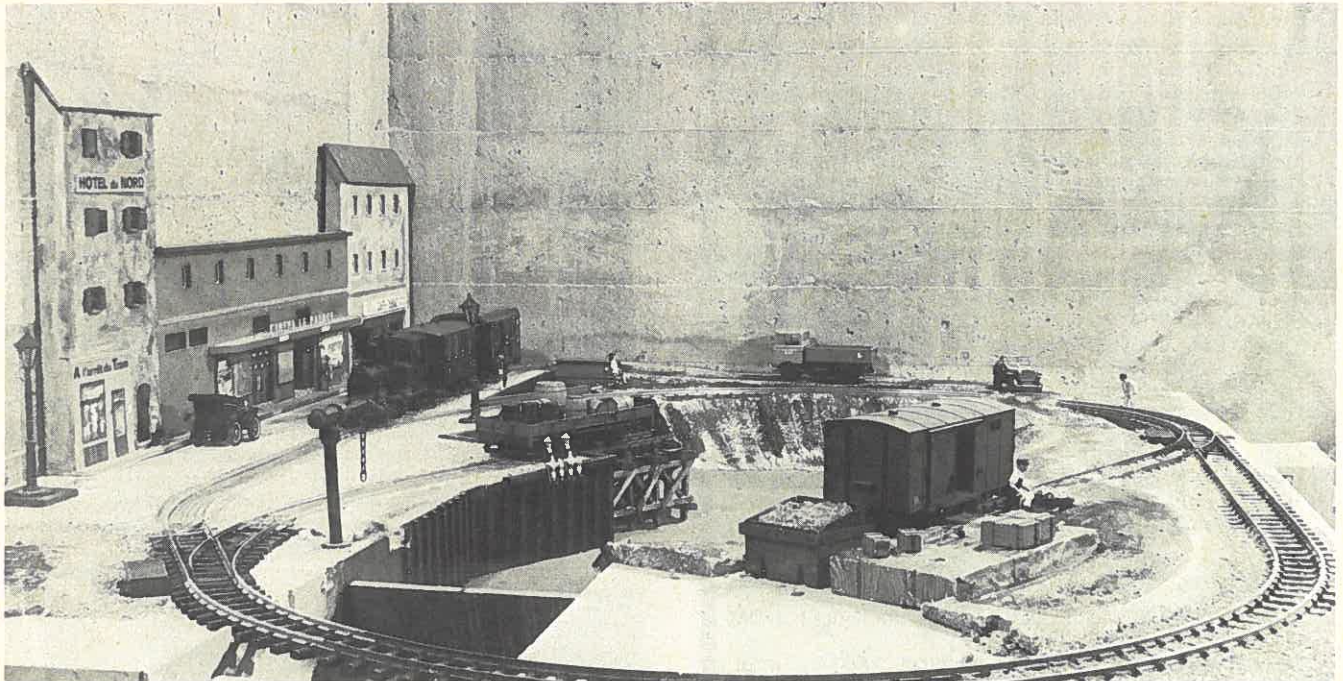
Das Bahnhofsgebäude Braubach stellt ein Bastelmeisterstück dar, vor allem in Hinsicht auf die atmosphärisch gut gelungene Vorbildtreue.



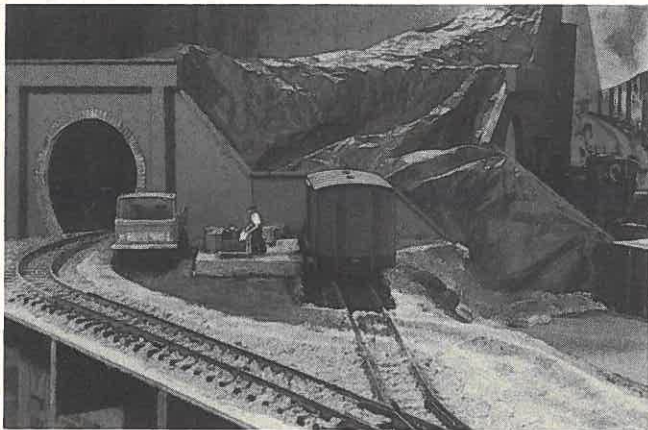
Bahnhof Braubach mit Bahnbetriebswerk. Rechts im Bild ein Holzzug, der gerade entladen worden ist.



Nächtliche Stimmungsaufnahme vom Bahnhof Braubach. Die Atmosphäre, die man mit der LGB zaubern kann, ist immer wieder einmalig!



Gesamtaufnahme von der Anlage Gérard Ancel. Im Vordergrund fehlt auf der Abbildung der noch nicht fertiggestellte Tunnel.

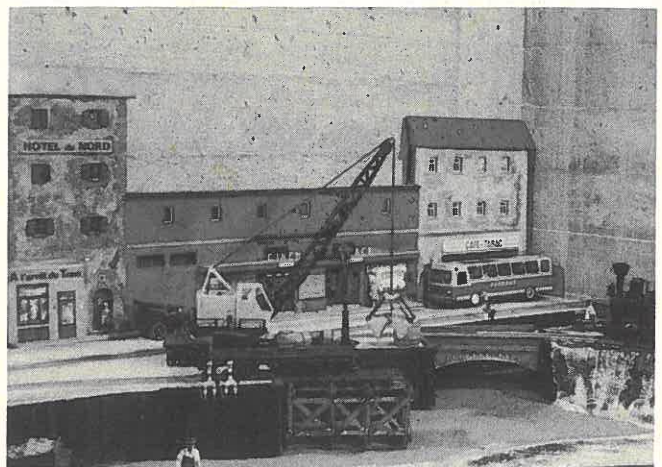
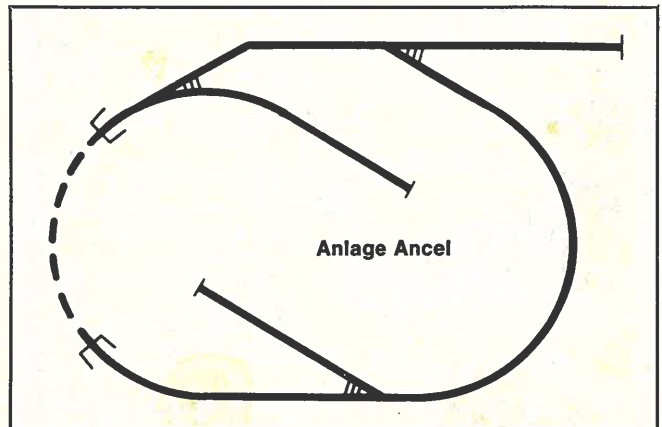


Blick auf den Tunnel und den Industrieananschluß. Das Fabrikgebäude war zur Zeit der Aufnahme noch nicht fertiggestellt.

## Anlage Gérard Ancel

Die 2,4 x 1,7 m große Anlage Gérard Ancel ist wohl der Beweis dafür, daß man auch in der großen Baugröße der LGB eine stationäre Kleinanlage überall errichten kann. Mit den Maßen dieser Anlage ist sicherlich die Grenze nach unten fast erreicht. Das große Problem für Besitzer von Mini-LGB-Anlagen liegt jedoch gar nicht so sehr im Bereich der Anlagengröße, als vielmehr in der Lösung der Aufgabe, auf einem für LGB-Verhältnisse winzigen Platz auch etwas Vorbildgetreues darzustellen. Gérard Ancel hat diese Aufgabe vorbildlich gelöst. Thema seiner LGB ist eine französische Kleinstadt, die an einem der vielen in diesem Lande vorhandenen Kanäle liegt. In einem kleinen See endet ein Stichkanal. An der hohen Spundwand und an dem hölzernen Ladesteg können die Lastschiffe anlegen. Auf diesem Mini-Kai ist natürlich ein Gleisanschluß vorhanden. Die hier vom Schiff übernommenen Güter reisen auf der Bahn einige Male die Strecke herum, um dann in das zweite Abzweiggleis rangiert zu werden, wo an einer urigen Landstraße eine Laderampe errichtet wurde. Hinter dem Hafenkai mit dem Lokwasserkran befindet sich die Hafenstraße mit einer Häuserkulisse, die als Halbr relief ausgeführt wurde und das „Hotel du Nord“, das „Cinema le Palace“ und ein Café beherbergt. Davor ist die Haltestelle der „Dampftram“. Dieses Haltestellengleis dient normalerweise zum Abstellen des Personenzuges, es ist aber gleichzeitig auch die Verlängerungs- bzw. Verbindungsmöglichkeit zu einer Anlagenerweiterung oder einer im Hause oder Garten verlegten mobilen Gleisstrecke. Der Tunnelabschnitt (zwischen Kai-

schluß und Laderampe) dient vor allem als optischer Trick, um die kleine Anlage nicht mit einem Blick als Kreis zu entlarven. Die Ausgestaltung der Anlage war zur Zeit der Aufnahme noch im Gange. Alles in allem ist es eine LGB-Kleinanlage, die vom Thema her als mustergültig anzusehen ist.



Blick auf die Hafenstraße mit (von links) dem Nordhotel mit dem Kleinbahnbüro im Erdgeschoß, dem Palast-Kino und einem Café. Der Mobilkran auf dem Pier ist von GAMA, der PKW-Oldtimer von Schuco und der Omnibus von Joustra. Die beiden Angler sind ursprünglich als sitzende Reisende von Lehmann fabriziert worden.



## Fachgeschäfte

überall in Deutschland und der Schweiz.

Ständig guter LGB-Service  
und reichhaltiges LGB-Sortiment am Lager

Modellbahn-Center-Fachgeschäfte finden Sie in:

1000 Berlin 61	Modellbahn Pietsch, Friedrichstr. 237
1000 Berlin 42	Modellbahn Pietsch, Mariendorf, Damm 12
2800 Bremen	Modellbahn Meyer, Bremerhav. Str. 73/75
3300 Braunschweig	Modellbahn Center Thorsten Tiebe, Papestieg 1
4000 Düsseldorf	Gustav Ziem KG, Bolkerstr. 69
4200 Oberhausen	Modellbahn Börgers, Weißensteinstr. 89
4220 Dinslaken	Modellbahn Börgers, Duisburger Str. 52
4300 Essen-West	Modellbahn Hauer, Altendorferstr. 323
4600 Dortmund	Modell Pelzer, Bissenkamp 17
4650 Gelsenkirchen	Technik + Hobby G. Pohle, Arnimstr. 12
4790 Paderborn	Modellbau-Zentrale H. Kaufmann, Jesuitenmauer 20
5100 Aachen	Matthias Hünerbein, Markt 2
5630 Remscheid-Len.	Harro Klüssendorf, Alter Markt
7000 Stuttgart	Modellbahn Schüler, Christophstr. 2
8000 München	Modellhaus Fischer, Lindwurmstr. 9
8500 Nürnberg	Helmut Sigmund, Schweiggerstr. 5
8700 Würzburg	Modellbaubedarf Keupp, Sanderstr. 25

Vedes-Fachgeschäfte  
mit großen MC-Abteilungen finden Sie in:

1000 Berlin 12	Spiel + Freizeit Eickelberg, Joachimstalerstr. 7/8
4630 Bochum	Rolf Möllmann, Brückstr. 32
5900 Siegen	Spiel + Freizeit Mehr am Markt 3-5
6000 Frankfurt	Spiel + Freizeit Behle, Kaiserstr. 28
6100 Darmstadt	D. Faix & Söhne GmbH & Co. KG, Elisabethenstr. 1-3
6300 Gießen 11	J. H. Fuhr, Sonnenstr. 23-29
7000 Stuttgart	Hermann Kurtz, Am Marktplatz
7300 Esslingen	Wilh. Heiges Nachf., Fischbrunnenstr. 2
7500 Karlsruhe	F. Wilhelm Döring, Ritterstr. 5-7
7530 Pforzheim	Moritz Gewig, Dollsteinerstr. 4-6
8500 Nürnberg	Spielwaren Schweiger, Breite Gasse 64/66

... und in der Schweiz:

8035 Zürich	Hobby Jost, Stampfenbachstr. 24
9004 St. Gallen	Zollikofer „Zolli-bolli“, Marktgasse 19

### Diapositive gesucht

Zur Veröffentlichung von Farbbildern suchen wir ständig Dias von LGB-Innen- und Freilandanlagen, von Fahrzeugen, Umbauten und Zubehör. Zusendung der farbigen Diapositive bitte an Verlag Wolfgang Zeunert, Redaktion LGB-DEPESCHE, Steinweg 43, 3170 Gifhorn.

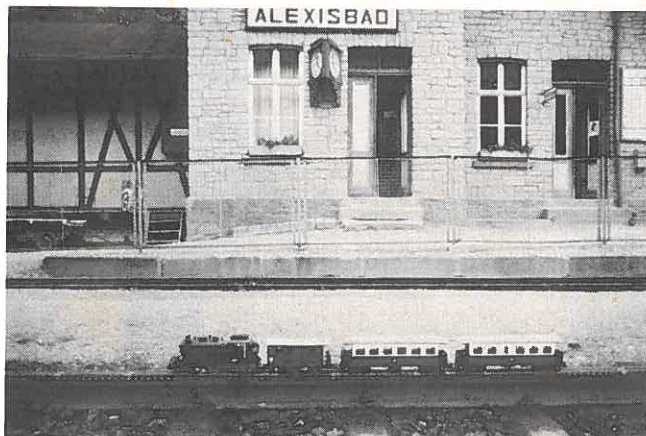
### Titelfoto:

Die zweiteilige Triebwagengarnitur (Bauart Friesland der ehemaligen Waggonfabrik Wismar) für die LGB ist in diesen Tagen an den Handel ausgeliefert worden. Mehr über diese LGB-Neueheit an anderer Stelle dieses Heftes. Werkfoto Lehmann

### Fotos auf der Rückseite dieses Heftes:

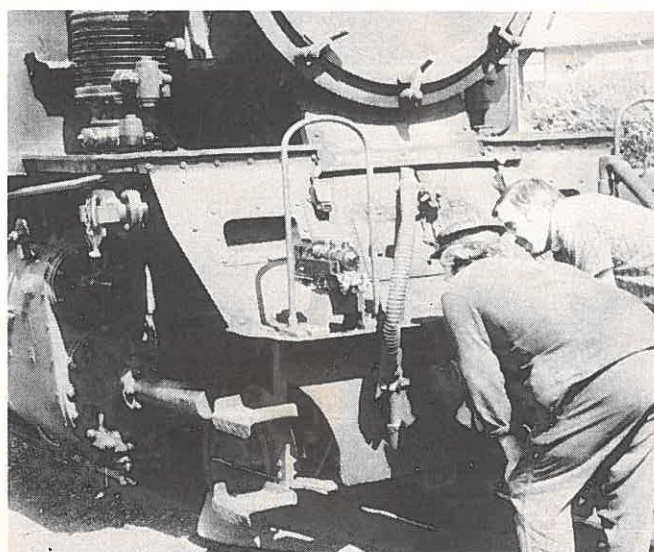
Oben: Herbert Pfeilsteter betreibt lediglich eine mobile LGB-Anlage, das heißt, die Strecke ist lose auf dem Boden verlegt und kann so immer wieder weggepackt und neu aufgebaut werden. Wie reizvoll jedoch auch derartige Mobilanlagen durch gutes Zubehör wirken können, zeigt dieses Foto von einem Eigenbau-Stellwerk, das wirklich stilecht gelungen ist.

Unten: Hans-Jürgen Vorsteher betreibt seine LGB (wie so viele Leute) auch draußen im Garten. Dieser Schnappschuß zeigt, wie die 2060 am Holzverarbeitungsbetrieb Hugo Fuchsschwanz rangiert. Bei näherem Hinsehen entdeckt man, daß die Gebäude aus abgewandelten Bausätzen von Lindberg entstanden sind.



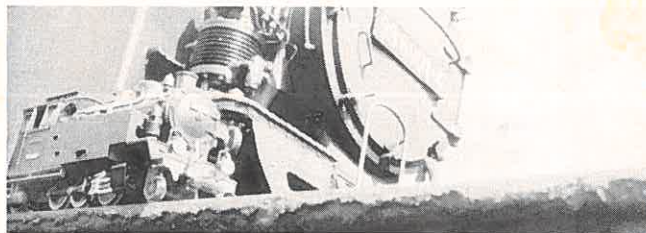
Deutsche Reichsbahn, Schmalspurstrecke Gernrode-Harzgerode, Heimat der Dampflokomotive 99 6001. Das Bild zeigt sie vor einem Personenzug im Bahnhof Alexisbad, allerdings in LGB-Ausführung. Die Reichsbahner haben nicht schlecht gestaunt, als ihre Bahn in diesem Maßstab in den Bahnhof einfuhr.

Foto: Peter Schröder



„Nanu?“ werden wohl Lokführer und Heizer der Lok 99 6001 in Gernrode/Harz gedacht haben, als sie an Stelle der rechten Loklaterne ein Modell ihrer Lok entdeckten. Das LGB-Modell der Harzquerbahnlok forderte die „Herren vom Fach“ sofort zu Vergleichen zwischen Vorbild und Modell heraus. Es bestand die Probe glänzend.

Foto: W.-D. Rotzoll



Das Modell der 99 6001 machte anlässlich eines Besuches bei der Selketalbahn Gernrode-Harzgerode im Ostharz (Deutsche Reichsbahn) alle Umstehenden auf sich aufmerksam. Es konnte zusammen mit seinem großen Vorbild im Foto festgehalten werden. Am Lokmodell ist was verändert? Stimmt! Es hat zwei Laternen zusätzlich erhalten.

Foto: W.-D. Rotzoll

# Gehäuse-Baubogen im LGB-Maßstab

## Schmalspurtriebswagen der Kleinbahn Selters—Hachenburg



Dieter Theodor Bohlmann

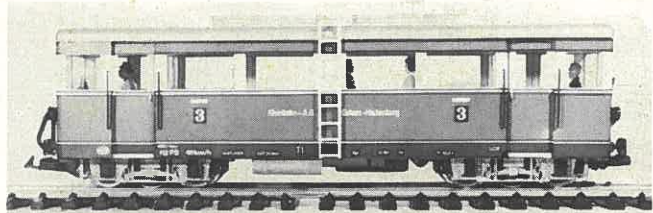
Gehäuse-Baubogen  
im LGB-Maßstab

Schmalspurtriebswagen  
der Kleinbahn  
Selters-Hachenburg

Zeunert

Von Dieter Theodor Bohlmann

Format DIN A 3. Vierfarbiger Umschlag, 2 vierfarbige und 6 einfarbige Baubogen, Vorbild und Zusammenbaubeschreibung, 16 Fotos, Vorbild-Typenzeichnung, Explosionszeichnung des Modells, DM 49,50 (+ DM 2,80 Versand).



Auf zwei vierfarbigen und sechs einfarbigen Baubogen, die teilweise auf eingefärbtem (z. B. Holzfarbe) Bastelkarton in bestem Kunstdruck hergestellt wurden, sind sämtliche Teile (einschließlich Inneneinrichtung) erhalten, die zum Zusammenbau des Gehäuses für einen vierachsigen Triebwagen im LGB-Maßstab notwendig sind. Für den Bau des hölzernen Gerippes (nicht im Baubogen enthalten) sind die Bauschablonen vorhanden. Jeder Laie kann mit Messer, Schere und Klebstoff das Gehäuse zusammenbauen. Es sind keine Lackierungs- oder Lötarbeiten notwendig. Außer Holz für das Gerippe und Cellon für die Fensterverglasung ist zur fahrbereiten Fertigstellung ein Original-LGB-Antriebsset erforderlich, der von der Firma E.P. Lehmann (LGB-Fabrik) in Nürnberg bezogen werden kann. Das Endergebnis ist ein 51 cm langer vierachsiger Triebwagen von großer Zugkraft, hoher Stabilität und absolut vorbildgetreuem Aussehen. Nach dem großen Erfolg unseres Baubogens für einen Triebwagenzug in der Nenngröße 0 wird sicher auch dieser Triebwagenbaubogen im LGB-Maßstab ein begehrtes Modell für alle Freunde der Lehmann-Großbahn. Limitierte Auflage!

## Verlag Wolfgang Zeunert

Steinweg 43 · 3170 Gifhorn

### Dringendst gesucht

LGB-DEPESCHE Nr. 2 + 5. Tausche eventuell Nr. 10, 11, 25/26. Spielwaren Wahl, Hans-Böckler-Platz 1, 4330 Mülheim/Ruhr 1.

### Aus Nachlaß

größere und neuwertige LGB-Anlage zu verkaufen. Frau F. Gödecke, Ringstr. 35, 2407 Bad Schwartau

### Sammlungsauflösung

Löse meine LGB-DEPESCHE-Sammlung auf. Etliche DEPESCHEN von Nr. 1 bis jetzt sind lieferbar. Bitte um Anfrage. R. Meissner, Bahn-hofstr. 14, 3250 Hameln/Weser.

### Sammler sucht Eisenbahnen

(alle Spurweiten) und anderes Spielzeug aus der Zeit 1900–1960: Autos, Schiffe, Flugzeuge, Zeppeline, Dampfmaschinen, Spielzeugkataloge. Beste Bezahlung. Auch Tausch gegen fabrikneue LGB-Loks und Wagen möglich. Klaus Rembold, Schwabstr. 59, D-7030 Böblingen. Tel. (07031) 2 08 65.

### Verkaufe

gut sortierte umfangreiche Lehmann-Bahn, völlig neuwertig (1 Jahr alt). Neupreis DM 10 000.– zum Komplettabgabepreis von DM 6 000.–. Telefon (07021) 27 50 oder 23 67.

# STEIN

Spezialgeschäft

## 4000 DÜSSELDORF 1

Grabenstraße 7 · Telefon 369358 · P: PARKHAUS KARLPLATZ (ALTSTADT)

