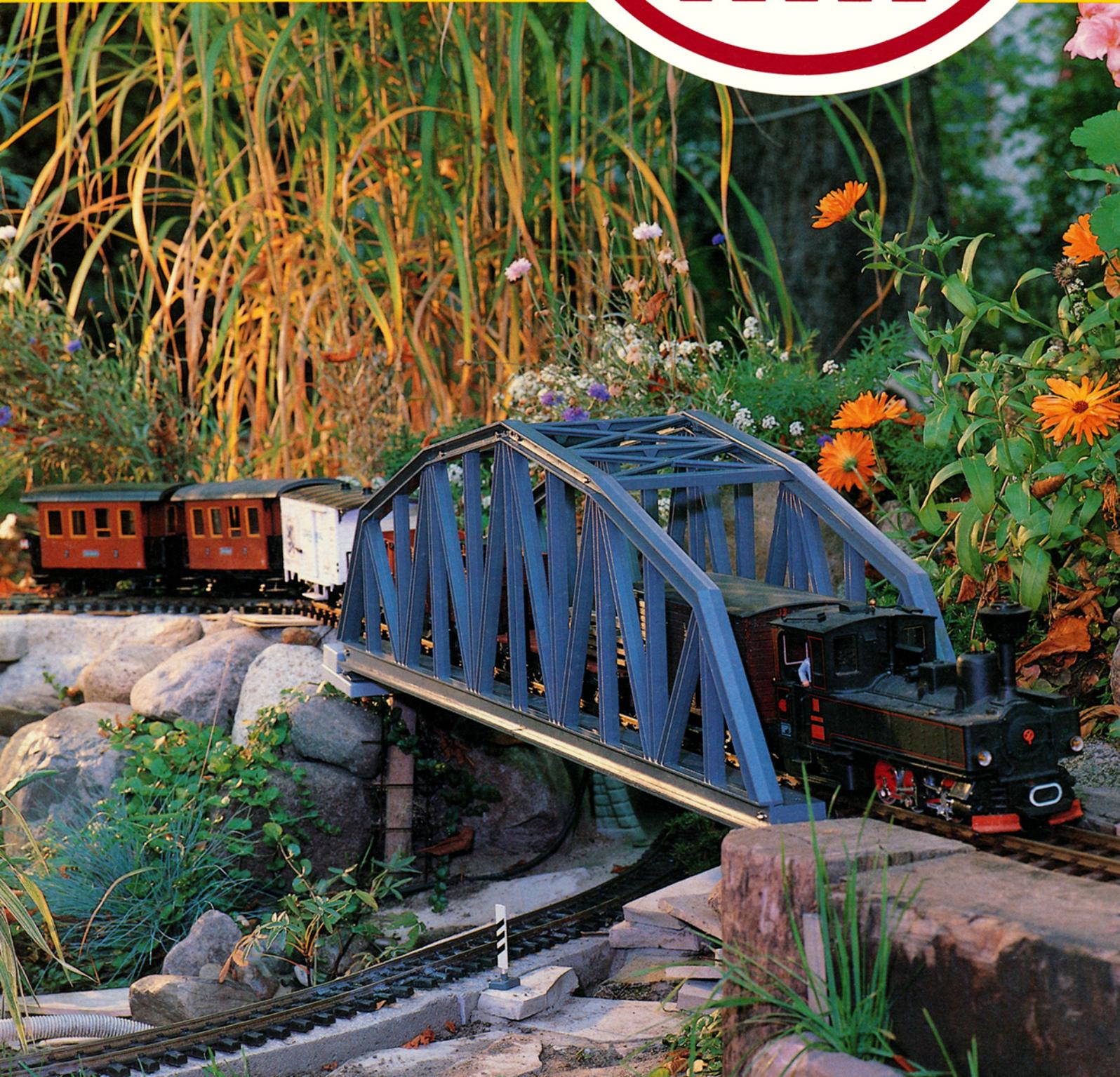


59

LGB depesche

Sommer 1988

DM 6,50





Bayerische Zugspitzbahn: Die Bahnsteighalle des Gletscherbahnhofs Zugspitzplatt, der Endstation der neuen Tunnelzweigstrecke. Links im Bild der gerade in Dienst gestellte Zahnradtriebwagen BeH Nr. 10 als Eröffnungszug.
Foto: Horst Brüning

Bayerische Zugspitzbahn AG

Blumen- und Girlanden geschmückt erreichte mit vielen geladenen Gästen am 15. Januar 1988 der erste Zug offiziell die neue Bergstation "Gletscherbahnhof Zugspitzplatt". Einer der beiden im Jahre 1987 erworbenen Doppeltriebwagen Beh 4/8 der BZB befuhr, von der Station Eibsee kommend, den in den Jahren 1985/86 in Rekordzeit vorgetriebenen "Rosi"-Tunnel, der bei km 17,9 von der Hauptstrecke zum Platt abzweigt.

Etwa 700 m vor der Endstation Schneeferner-Haus (2650 m), die seit 1930 in Betrieb ist, beginnt der neue 975 m lange Tunnel, der auf dem Zugspitzplatt, unmittelbar neben der Berggaststätte "Sonn Alpin" in 2600 m Höhe endet. Somit können die Skiläufer, ohne den Umweg über das Schneeferner-Haus und ohne umzusteigen, vom Zug aus auf die Brett"ln steigen.

Unter dem Beifall von Vertretern aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Fremdenverkehr, Sport und Presse und natürlich vieler Skisportler, durchschnitten Bayerns oberster Verkehrs- Repräsentant, Staatsminister Anton Jaumann, und die Tunnelpatin, "Gold-Rosi" Mittermeier-Neureuther, das weißblaue Band

und übergaben damit den zweit höchstgelegenen Bergbahnhof seiner Bestimmung. Geistliche beider Konfessionen erteilten den kirchlichen Segen.

Der zweigleisige Bahnhof und die Vorhalle wurden mit einem Teil des Tunnelaushubs überdeckt und passen sich so dem gegebenen Gelände als kleine Erhebung an. Die Eingangs- und Warthalle schmückt eine Wanddekoration des Grafikers Robert Bernhard, der symbolisch das ganze Jahr über die Sonne scheinen läßt. Damit auch die Nichtskiläufer auf ihre Kosten kommen, verkehren einige Züge wie bisher zum Schneeferner-Haus. Selbst bei dem großen Andrang in den Weihnachtsferien 1987 (im Tal herrschte frühlingshaftes, schneefreies Wetter) waren Zahnrad- und Seilbahnen dem Ansturm (bis zu 5000 Besucher) gewachsen.

Rainer zur Bonsen

Personenwagen C 1 fährt wieder

In der LGB-DEPESCHE 48 war zu lesen, daß es den Kärntner Museumsbahnen 1981 gelungen war, den Mixnitzer Personenwagen Nr. 1

für museale Zwecke zu retten. Es

ist das Vorbild des LGB-Modells 3040. Wie wohl bei allen Museumsbahnen üblich, mußte der Wagen vorerst einige Jahre hinterstellt werden. Im Bahnhof Treibach/Althofen wartete er darauf, in die zentrale Werkstätte nach Klagenfurt zu kommen, wo alle gründlichen Aufarbeitungen der Kärntner Museumsbahnen (KMB) erfolgen.

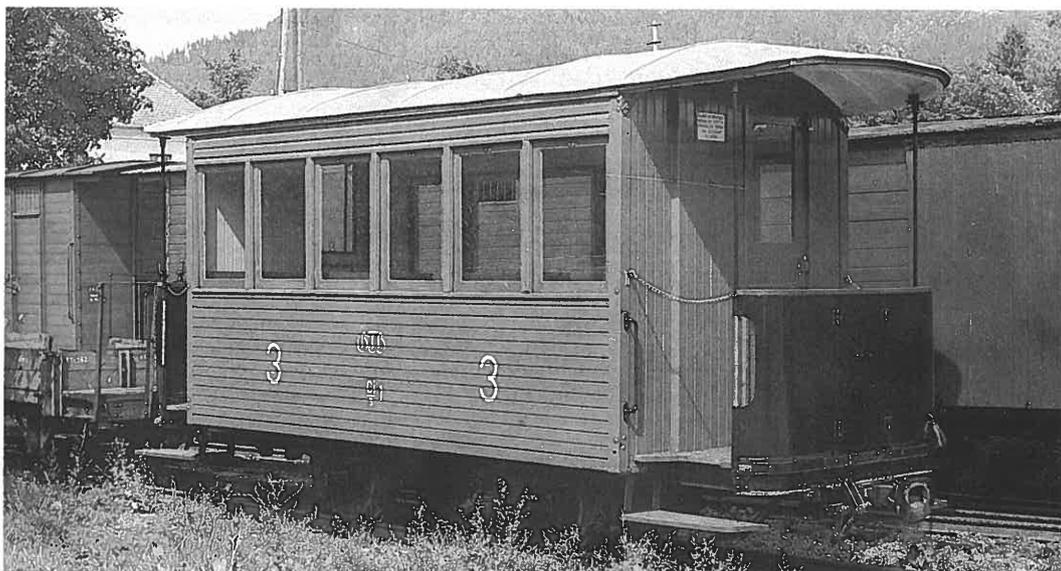
Am 4. Oktober 1985 war es endlich soweit. Gemäß dem Arbeitsplan war für das Winterhalbjahr 1985/86 der C 1 zur Aufarbeitung vorgesehen.

Bei der genauen Untersuchung stellte sich heraus, daß der Wagen auch holzmäßig in gutem Allgemeinzustand war. Nach der Demontage der Außenverkleidung wurde ein Brett mit der Unterschrift der Erbauer eines neuen Wagenkastens aus dem Jahre 1953 entdeckt. Damit war einiges klar geworden: Bekanntlich wurde der C 1 im Jahre 1913 von Ringhoffer als Fabr. Nr. 83265 an die Lokalbahn Mixnitz - St. Erhard geliefert. Nach dem Einsatz größerer Personenwagen (C 10 - C 13) war er entbehrlich und wurde 1931 an die Waldbahn Deutschlandsberg verkauft. Dort wurde also 1953 ein neuer Wagenkasten mit gleichen Hauptmaßen

erstellt. Seit dieser Zeit war auch die Längsverkleidung der Außenwand und der Verzicht auf Oberlichtfenster zu vermerken.

Da der Wagenkasten noch gut erhalten war, wurde von den KMB beschlossen, auf Oberlichtfenster zu verzichten und die Längslattung zu belassen. Erneuert wurden alle 12 Fenster samt Verglasung und Ledergurten, der Plattformfußboden und die Verblechung der Plattformen. Ergänzt wurde dieser Wagen um neue Einstiege, 2 Sitzbänke, elektrische Beleuchtung, Sperrketten und Schlösser. Aufgearbeitet wurden Achslager und Bremsen. Die Radsätze wurden überdreht.

Ein besonderes Problem bildeten die Übergänge. Historisch gesehen hatte der C 1 niemals Übergänge von Waggon zu Waggon. Betrieblich gesehen wäre solch ein Wagen im Zugverband stets ein Fremdkörper. Kein Fahrgast gelangt zum Buffetwagen, sogar das Zugpersonal muß "überklettern". Die KMB wollten aber den einfachen Einbau von Übergangsgittern unbedingt vermeiden. So wurde eine Konstruktion geschaffen, bei der es hinter zwei Klapptüren einen vollwertigen Übergang gibt. Steht der Wa-



Kärntner Museumsseisenbahnen: Auf der Gurktalbahnmuseumsstrecke bei Klagenfurt ist jetzt dieser renovierte Personenwagen im Einsatz, der früher einmal als Wagen Nr. 1 der Mixnitz-St.Erhard-Bahn gehörte. Unter der Kat.Nr. 3040 gibt es ihn als LGB-Modell.

gen allein oder am Zugschluß, so sieht niemand die unhistorische Notwendigkeit.

Nach einer Neulackierung verließ der C 1 am 19. Juni 1986 die Werkstätte Klagenfurt in Richtung Gurktal-Museumsbahn. Schon am 21. Juni 1986 wurde er nach Abnahme durch den Sachverständigen und

einer Probefahrt nach mehr als 20 Jahren auf eine Fahrt in einem Personenzug geschickt.

Alle LGB-Fahrer (besonders die Besitzer eines LGB-Wagens Nr. 3040) sind herzlich eingeladen, mit „ihrem“ nun fahrbereiten Vorbildwagen eine Dampfzugreise zu unternehmen. Die Gurktalbahn fährt ab dem Bahnhof Pöckstein/Zwi-

schenschwämmern von Ende Juni bis Anfang September jeden Samstag um 14.00 und 16.00 Uhr und jeden Sonntag um 10.00, 12.00, 14.00 und 16.00 Uhr. Natürlich können Sie auch bei einer preiswerten Amateurlokfahrt auf der Gurktalbahn für Ihre Familie den C 1 hinter der Dampflok mitnehmen.

KMB/Ing. Jörg Prix



Bert Jülich sandte uns dieses Bild und schrieb dazu: 1956 verbrachten wir einen Urlaub auf Langeoog. Zu diesem Zeitpunkt stürzte eines der ersten Lufttaxis der Nachkriegszeit dort ab. Das Wrack wurde natürlich mit der Inselbahn abtransportiert. Man sieht, daß auf einer Schmalspurbahn praktisch jedes Ladegut erlaubt ist, und damit auch auf der LGB. Mein Vater nahm das Bild damals auf.

Impressum

Redaktion: Wolfgang Zeunert, Hindenburgstraße 15, D-3170 Gifhorn, Telefon (05371) 3542.

Herausgeber, Verlag und Vertrieb: Ernst Paul Lehmann Patentwerk, Saganer Straße 1-5, D-8500 Nürnberg 50, Telefon (0911) 834021.

Bezugsmöglichkeiten: Die Zeitschrift erscheint dreimal jährlich im Frühjahr, Sommer und Herbst. Sie ist erhältlich in Modellbahn- und Spielwarengeschäften sowie im Jahresabonnement beim Ernst Paul Lehmann Patentwerk. Jahresabonnements verlängern sich stillschweigend um ein Jahr, sofern sie nicht bis zum 31.10. des laufenden Abonnementjahres schriftlich gekündigt werden.

Copyright 1988 by Ernst Paul Lehmann Patentwerk. Alle in jeder Ausgabe dieser Zeitschrift veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Übersetzung, Nachdruck von Text und Bildern, Vervielfältigung auf fotomechanischem oder ähnlichem Wege oder im Magnettonverfahren, Vortrag, Funk und Fernsehsendungen sowie Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen (auch auszugsweise) bleiben vorbehalten. Gerichtsstand ist Nürnberg.

Die in dieser Zeitschrift veröffentlichten Beiträge stellen nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers oder der Redaktion dar. Alle Angaben ohne Gewähr. Für Manuskripte oder Abbildungen keine Haftung. Herausgeber und Redaktion setzen bei allen Beiträgen und Abbildungen voraus, daß der Einsender im Besitz der Veröffentlichungsrechte ist, auch gegenüber Dritten. Die Einsender von Leserbriefen erklären sich mit der Veröffentlichung ihrer Schreiben, auch auszugsweise, einverstanden.

Zeichnungen, Schaltungen und Konstruktionsbeschreibungen in dieser Zeitschrift sind nur für Amateurzwecke bestimmt und dürfen gewerblich nicht genutzt werden. Da Fehler in Daten und Abbildungen trotz aller Sorgfalt nicht auszuschließen sind, weisen wir ausdrücklich darauf hin, daß weder eine Garantie noch eine juristische Verantwortung oder irgendeine Haftung für Folgen, die auf fehlerhafte Angaben zurückgehen, von der Firma Lehmann, der Redaktion oder einzelnen Autoren übernommen werden können.

Druck: W. Pfahler GmbH, Hans-Bunte-Str. 43, D-8500 Nürnberg 80.

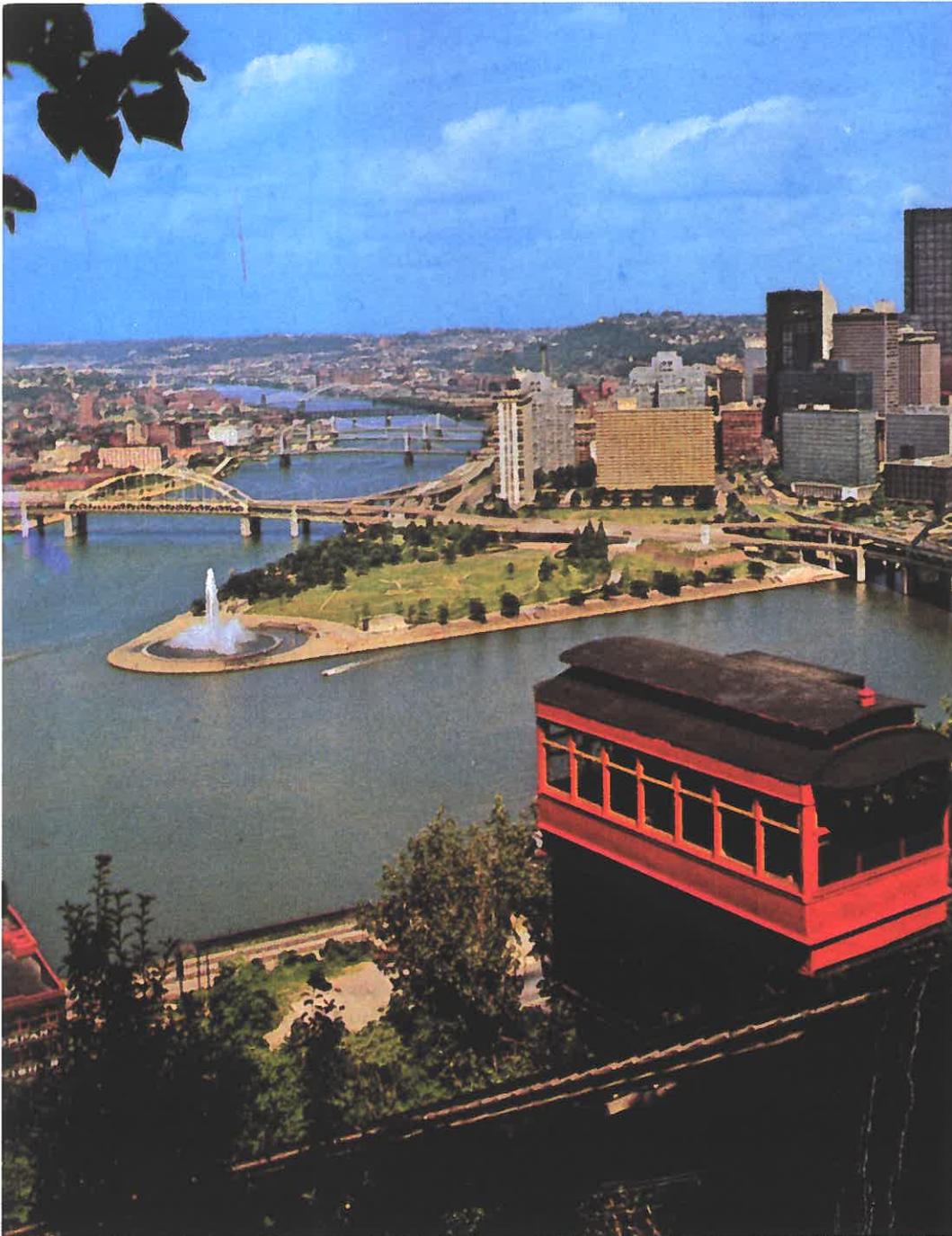
Inhalt

	Seite
Berichte vom Vorbild	
Kurzmeldungen aus der Welt der Schmalspurbahn	2
Literaturhinweise	
Vorstellung von neuen Büchern über Schmalspurbahnen	7
Drei schweizerische Schmalspur-Elloks	
Wir fragten die LGB-Leser, welches Ellok-Modell sie sich wünschen. Hier werden die Vorbilder der zur Wahl gestellten Modelle beschrieben	8
Preding/Wieselsdorf-Stainz	
Marcus Strässle stellt wieder eine österreichische Schmalspurbahn vor	10
Glücklich mit Beruf und Hobby	
Die Rede ist von einem Eisenbahner mit dem Hobby LGB	15
Praxiserfahrungen mit der LGB-Zahnstange 1021	
Ist sie freilandtauglich?	16
Zahnradbahn-Weichen	
Weichen mit Zahnstange bei der Bayerischen Zugspeitzbahn	18
Der Traum von einer Inselbahn	
Eine mobile LGB-Freilandanlage	20
Die RhB-Anlage „Raetia“	
Die kompakte Gartenanlage eines Schweizer, der auch schöne Eigenbaumodelle bastelt	21
Neue Modelle für die LGB	
Wolfgang Zeunert stellt LGB-Neuheiten und neues LGB-Zubehör vor	26
Eine schöne Gartenbahn	
Eine ebenso schön angelegte wie meisterhaft fotografierte LGB-Freilandanlage	32
MEG-Triebwagen als LGB-Modell	
Eigenbau eines „klassischen“ Schmalspur VT's	36
Vorschlag Ausstellungsanlage	
Eine neuer Anlagenvorschlag, gezeichnet von Eugen Landerer	37
Noch ein Fünfkuppler	
Eigenbau einer Tenderlok	37
Galloping Goose	
Eigenbau von typisch amerikanischen Triebwagen	42
Fakultativwagen	
Ein ganz besonderer Eigenbau-Wagen für die LGB	43
Kontaktschwierigkeiten	
Ein weiterer Lösungsvorschlag für ein Dauerproblem bei Freilandanlagen ..	43
Tips + Kniffe	
Leseranfragen und Leserberichte zu technischen Details	44
Baubeschreibung Wasserbehälter	
Rustikaler Wasserturm mit Wasserkran	46
Robuster Metallzaun	
Selbstgemachte Metallzäune für Gartenbahnen	48
Video-Aufnahmen mit der LGB	
Perfekte Video-Aufnahmetechnik mit der LGB	52
Hans Godl's Zahnradbahn	
Neues über die Gartenbahn im Bayerischen	54
LGB-Aktivitäten	
Was Leute so alles mit der LGB anstellen	58
LGB-Spielerien	
Spielvergnügen mit der LGB	62

Titelbild: Die meisterhaft fotografierte große Brücke auf der LGB-Gartenanlage von Carsten Risch.

Foto auf der letzten Seite: Noch ein fantastisches LGB-Gartenbahnfoto, auf dem der MEG-Triebwagen T 1 von Daniel Saarboug am Hafenkai zu sehen ist.

Standseilbahn in Pittsburgh



Dennis Moore aus New Castle, PA, USA, hat sich in Form einer Standseilbahn ein außergewöhnliches Zubehör für seine LGB geschaffen. Das Vorbild befindet sich in Pittsburgh, wo der "Duquesne Incline" eine Verkehrsverbindung von der Innenstadt auf die sie umgebenden Hügel schafft.

Die über hundert Jahre alte Standseilbahn verkehrt nach einem alten Prinzip. Zwei Wagen hängen an einem Seil, das in der Bergstation um eine große Scheibe geschlungen ist. Der (im Modell deutlich sichtbare) Wassertank des in der Bergstation stehenden Wagens wird mit Wasser gefüllt, wodurch er mit dem so gewonnenen Gewicht bei der Talfahrt den in der Talstation vom Wasserballast erleichterten anderen Wagen zur Bergstation hinaufzieht. Dort beginnt das Spiel in umgekehrter Reihenfolge.

Der Duquesne Incline erklimmt einen Höhenzug bei Pittsburgh.



Eigenbau-Modell eines Standseilbahnwagens des Duquesne Incline in LGB-Größe von Dennis Moore.

Stern & Hafferl
Lokalbahn Vöcklamarkt-Attersee

Im Dezember 1987 zerstörte ein Brand in der Remise Attersee die ET 23 104 und 26 108 (ex AOMC 113; ex Sernftalbahn). Als Ersatz wurde der ET 23 108 (ex AOMC 111) von der Strecke Gmunden-Vorchdorf zur Atterseebahn überführt.

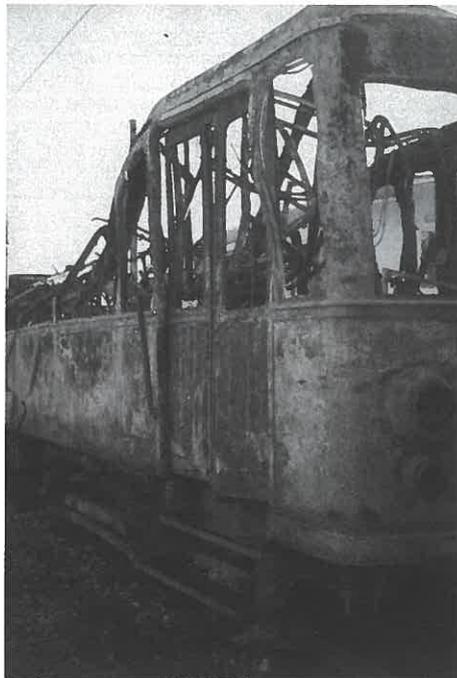
Die Be 4/4 Nr. 8 und 9 (1951) ex BTB/BLT, erworben 1984 und immer noch in der Schweiz im alten BTB-Depot Oberwil stehend, sollen baldmöglichst für Gmunden-Vorchdorf einsatzfähig hergerichtet werden. Für die 1990er Jahre rechnet man mit Pendelzügen ex OJB/SNB. Der dritte Trogenerwagen (Nr. 5 ex BDe 4/4 Nr. 163-165 Lausanne-Moudon (TL) des Baujahrs 1955, 1963-1978 Trogenerbahn (Nr. 3-5) hat nach 10 Jahren Aufenthalt im Abstellgleis Schaden genommen und wird nicht mehr umgebaut. EA



Atterseebahn: Das Depot im Endbahnhof Attersee wurde im Dezember 1987 durch ein Feuer vollständig zerstört. Meister Manfred Reinsfelder, Leiter der Kunststoffspritzerei bei Ernst Paul Lehmann, war kurz nach dem Brand dort. An der Stätte der Verwüstung nahm er ein paar Bilder auf, die alle Schmalspurfreunde erschüttern.



Atterseebahn: Das Depot in Attersee ist nur noch eine Ruine.



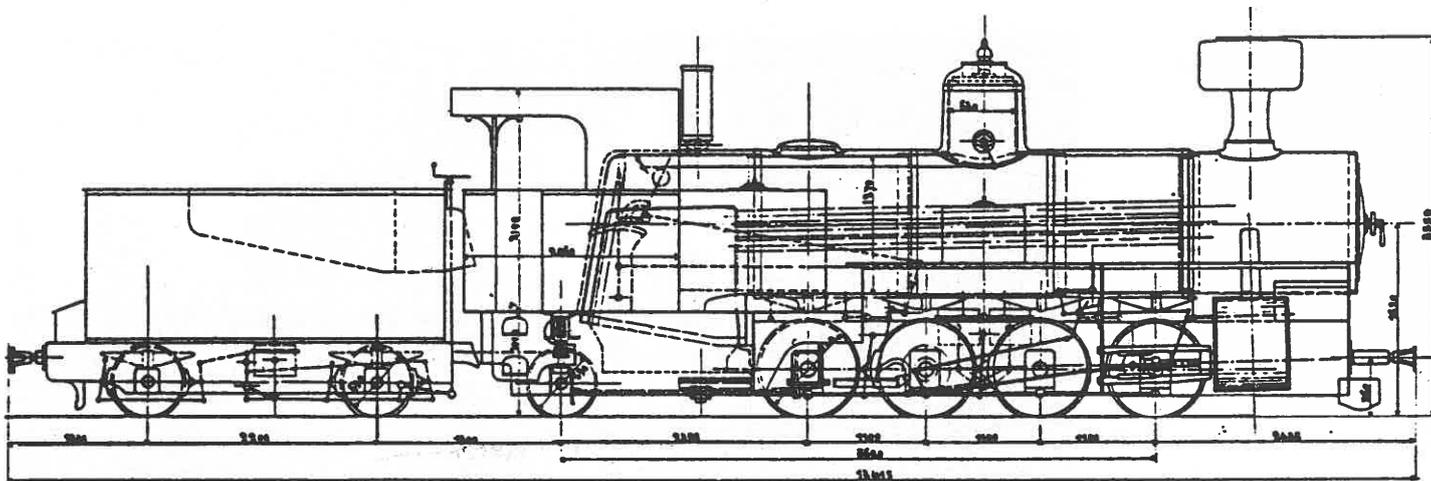
Atterseebahn: Der ausgebrannte ET 26 108



Atterseebahn: Blick auf den durch Feuer zerstörten ET 26 108.



Das Vorbild unserer viel geliebten Lok SPREEWALD zeigt sich hier mit einem vierachsigen Gepäckwagen der DR-Harzquerbahn nach ihrer Aufarbeitung im Bw Wernigerode/Harz (DDR). Bald nach der Aufnahme gelangte sie zum Deutschen Eisenbahn-Verein nach Bruchhausen-Vilsen bei Bremen. Foto: Wolf Schneider



Typenskizze der Dampflokomotive 83-076, die jetzt im Besitz vom club 760 ist.

Zeichnung: club 760

Neues vom club 760

Aufgrund unseres Ansehens seitens der Taurachbahn hat die Eisenbahnbehörde des zuständigen Bundesministeriums die Anlagen geprüft und einem Betrieb als Anschlußbahn für den Güterverkehr zugestimmt.

Jahrelange Arbeit, ebenso jahrelange Mühe um finanzielle Hilfestellung haben es ermöglicht, daß der Streckenabschnitt Tamsweg-Mauterndorf, für den es nurmehr eine Demontage und Grundstück-Aufteilung zu geben schien, heute wieder als Bahn existent ist.

Alle Arbeiten, alle Schotterspenden unserer Freunde und Helfer waren dabei eine große Hilfe, für die wir allen großen Dank schulden. Immer wieder werden Spenden zu Schotterlieferungen, die in modernen Trichterwagen der Murtalbahn auf die Taurachbahn rollen, wo sie an den jeweiligen Baustellen entladen werden. 140 bis 180 Schilling, je nach Entladeort, kostet eine Tonne Gleisschotter entsprechender Qualität samt Antransport an die Baustelle. Herzlichen Dank unseren Spendern und Gönnern, mit der Bitte, nicht zu erlahmen. Denn eines müssen wir immer wieder betonen: Unsere Aufgaben lassen sich aus

Mitgliedsbeiträgen unmöglich finanzieren! Dazu ist der Aufwand viel zu groß.

Unser nächster Schritt betrifft den museumsbahn-ähnlichen Personenverkehr! Die Arbeiten sind im Gange.

Bei der Jubiläums-Parade in Straßhof an der Nordbahn wurden 150 Jahre österreichischer Eisenbahngeschichte präsentiert. Unsere "Neue", die Lok 83-076, war (erstmalig gezeigt) auch dabei. Sie erinnert an ein spezielles Kapitel des Eisenbahnwesens: Spur 760 für Fernbahnen!

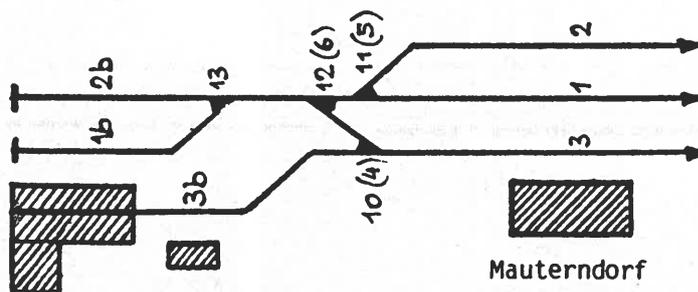
Heute denken die wenigsten daran, daß es einst ein Fernlinien-System von riesigen Ausmaßen in dieser kleinen Spurweite gab. Begonnen wurde dieses Netz 1878/79 in Bosnien und erreichte zur Zeit seiner größten Ausdehnung eine Länge von mehreren tausend Streckenkilometern. Städte wie Sarajevo, Dubrovnik, Mostar, das heutige Kordeljevo (einst Metkovic) und Beograd waren damit verbunden. Schwierigste Trassierungsaufgaben in Landschaften von wilder Romantik und erhabener Schönheit mußten gelöst werden: Durch die imposanten Täler und Schluchten von Drina, Lim, Leraetva/Narenta und Bosna. Über Ge-

birge, beispielsweise den Ivan-Paß, Wasserscheide zwischen Donau und Adria, oder das Sargan-Gebirge, Übergang zwischen Serbien und Bosnien ...!

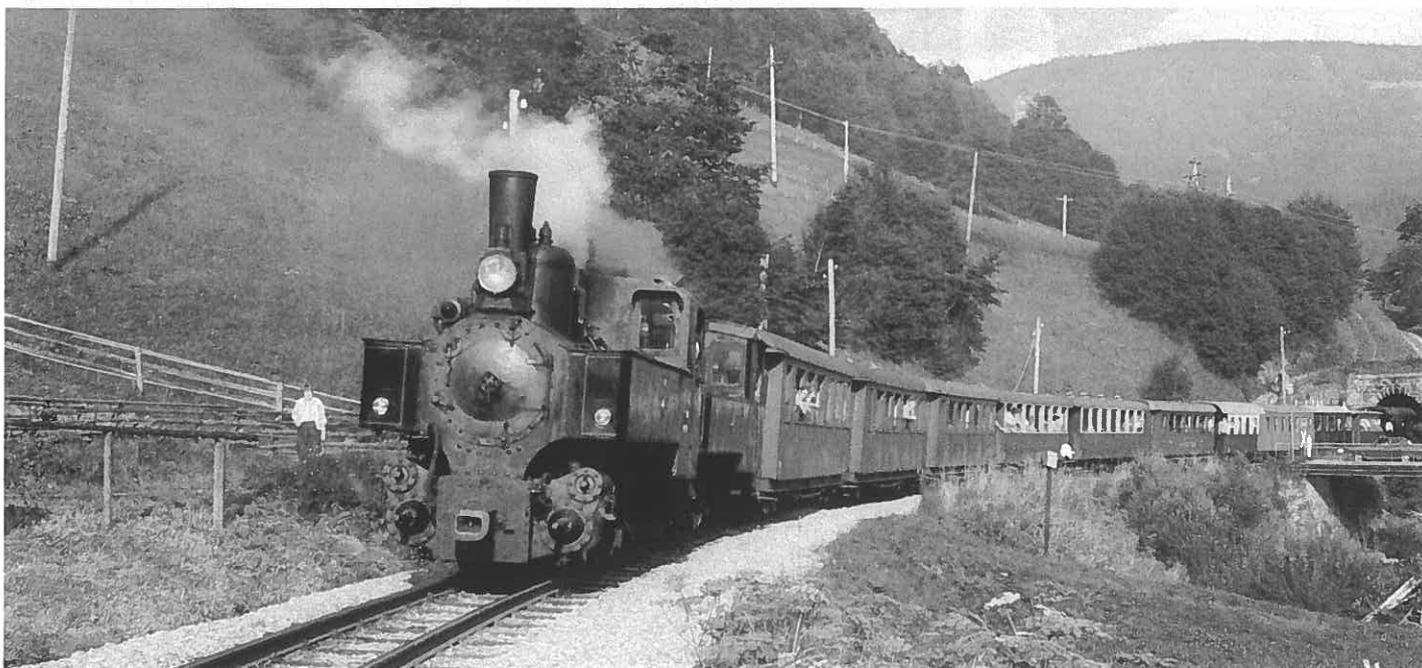
Fernschnellzüge mit Speisewagen, aber auch Wagen mit Schlafgelegenheit, waren auf diesen Bahnen der 760 mm Spur unterwegs!

Eine der universellsten Maschinentypen dieses Netzes, gleichsam die Trägerin der Hauptlast, war die 83er. Als Konstruktion der Firma Krauss in Linz entstanden die ersten zu Beginn dieses Jahrhunderts. Sie wurden während einer Zeitspanne von rund 50 (!) Jahren immer wieder

nachgebaut und erreichten eine Stückzahl von fast 200 Exemplaren. Unsere 83-076 ist eine von ihnen. Nach Ablauf der Feierlichkeiten wurde sie in unsere Fahrzeughalle in Frojach überstellt. Die Lok ist museal aufgearbeitet! Eine komplette Hauptausbesserung, also samt Kesselrevision, wäre technisch möglich gewesen, war aber zum gegebenen Zeitpunkt finanziell nicht vertretbar, da wir mit den Aufgaben zur Betriebsaufnahme Tamsweg-Mauterndorf voll ausgelastet sind. Wer sich für unsere Arbeit interessiert, schreibt an club 760, Postfach 51, A-8850 Murau.



club 760: Gleisplan vom Bahnhof Mauterndorf. Durch die Aktivitäten des Clubs wird es hier auch in Zukunft weiter Zugverkehr geben.



Bh-1 und U 43 am 15.8.81 mit club 760-Sonderzug bei Kendlbruck.

Foto: Ing. Friedrich Haftel

Christmann Sammler Katalog LGB

Von Wulf Christmann. 230 S., zahlreiche Abbildungen teilweise vierfarbig, DM 37,00. Verlag Dipl.-Ing. Wulf Christmann, Fridtjof-Nansen-Str. 10a, 7500 Karlsruhe 41.

Die neue Ausgabe 1988/89 besteht aus zwei Teilen. Auf den ersten 124 Seiten werden zunächst die einzelnen LGB-Modelle nach Herstellungsjahr und Bestellnummern aufgelistet, jeweils unterteilt nach Triebfahrzeugen, Personen- und Güterwagen sowie sonstigen Fahrzeugen. Danach folgen die Einzelvorstellungen jedes Modells, wobei immer auf der linken Seite Fahrzeuge schwarzweiß oder farbig abgebildet werden, während auf der rechten Seite der Text zu finden ist, der aus Bestellnummer und Beschreibung des Modells besteht. Das ist sehr übersichtlich, knapp und doch erschöpfend ausgeführt. Außerdem findet man auf den Textseiten Sammlerpreise, über deren Richtigkeit wir uns kein Urteil erlauben können. Großer Raum wird den Zugpackungen und Sondermodellen eingeräumt, die fast ausnahmslos farbig abgebildet werden. Der zweite Teil des Buches bietet auf 116 Seiten einen auf das Buchformat 14,5x20,5 cm verkleinerten Faksimile-Nachdruck der LGB-DEPESCHE Heft 1 bis 5. Sicher werden viele LGB-Freunde diese längst vergriffenen Hefte aus der Frühzeit der LGB mit großem Interesse studieren. Das Buch wurde als Paperback hergestellt und auf gutem Papier gedruckt. Es kann allen LGB-Sammlern empfohlen werden.

Greenbergs Guide To LGB Trains

Von John R. Ottley. 96 S., 130 meist mehrfarbige Fotos, 27 Zeichnungen, in englischer Sprache. Vertrieb durch Ernst Paul Lehmann Patentwerk, Nürnberg.

Der Inhalt des Buches ist eine außergewöhnlich genaue Beschreibung aller LGB-Loks und Waggonen in Wort und Bild. In 11 Kapiteln wird das gesamte LGB-Programm detailliert vorgestellt. Chronologisch sind alle charakteristischen Daten, Details, Änderungen und Variationen der verschiedenen Produktionszeiträume aufgeführt. Ein besonderes Kapitel ist den zahlreichen, Zugpackungen und Sonderanfertigungen eingeräumt worden. Der interessierte Sammler findet auch nur einmal produzierte Fahrzeuge. Dieser sehr übersichtlich gestaltete Sammler-Katalog ist ein Muß für alle LGB-Freunde, und allein die Fotos und Zeichnungen machen das Buch zu einem unverzichtbaren Nachschlagewerk. BW

Jungfrau region

Von Hans Schwoers. 160 S., 161 SW-Fotos, 63 Farbfotos, 55 Skizzen, Karten und Zeichnungen, 32 Gleispläne, DM 58,00. Verlag Schwoers + Wall, Aachen.

Der dritte Band der Reihe "Bahnen der Berge" lädt den Leser zu einer Entdeckungsreise durch die Jungfrau region ein, zu Fuß und mit der Bahn. Inmitten der Schweizer Alpen, im Banne von Eiger, Mönch und Jungfrau, liegt dieses Gebiet von ganz außergewöhnlichem Reiz. Im Winter ist es ein viel besuchtes Skigebiet und im Sommer ein Wanderparadies von großer Beliebtheit. Diese einmalige Landschaft zeigt sich von vielen Seiten und ist dazu noch ein Eldorado für Schmalspur- und Eisenbahnfreunde. So bekannte Orte wie Grindelwald, Lauterbrunnen, Wengen, Mürren und Aussichtspunkte wie Schynige Platte, Schilthorn, Kleine Scheidegg und Jungfrauoj bieten dem Reisenden ständig wechselnde Eindrücke. Dieses Kleinod im Herzen Europas läßt sich bequem zu Fuß und vor allem mit der Bahn entdecken. Der liebevoll gestaltete Band vermittelt schon allein auf Grund seiner exzellenten Illustrationen die Stimmung dieser herrlichen Landschaft und seiner meist schmalspurigen Eisenbahnen, sowohl im Sommer, als auch im Winter. BW

Festschrift 75 Jahre Feistritzalbahn

Von Gerhard Mayr und Helmut Wittmann. 36 S., 33 Abbildungen, 1 Streckenplan, 45,00 Ö. Schilling. Steiermärkische Landesbahnen, Direktion, Radetzkystr. 31, A-8010 Graz. Die kleine Broschüre schildert die Bau- und Betriebsgeschichte, beschreibt die Strecken und den Fahrzeugpark der schmalspurigen Landesbahn von Weiz nach Birkfeld einst und jetzt. Die 24 km lange Feistritzalbahn wurde in nur 27 Monaten fertiggestellt. 5 größere Viadukte und 3 Tunnels zeigen die baulichen Probleme auf, die aber heute das Befahren der Bahnlinie besonders reizvoll machen. Die nunmehr 75jährige Landesbahn Weiz-Birkfeld dient auch weiterhin dem öffentlichen Güterverkehr. 1985 wurden ca. 24.600 Tonnen Fracht befördert. In den Sommermonaten werden die sehr beliebten Dampfbahnzüge auf der 760-mm-Schmalspurbahn geführt, eine Fremdenverkehrsattraktion ersten Ranges. Über diesen Schmalspurbetrieb gibt die Festschrift Auskunft, von kompetenter Hand geschrieben und durch Fotos angereichert. BW

Reisen mit der Schmalspurbahn

Von Günther Feuereisen. 144 S., 160 farbig Abbildungen, DM 29,80. Motorbuch-Verlag, Stuttgart.

Ab 1879 wurden erste Strecken im sächsischen Mittelgebirge mit der von da an für das Königreich typischen Spurweite von 750 mm angelegt. Auch andere deutsche Länder erkannten die Vorzüge einfacher, dennoch wirkungsvoller Technik sowie die ideale Anpassung der Schmalspurtrasse an ergründiges Gelände. Ferner wurden so die Industriebetriebe in abgelegenen Gebieten kostengünstig an das Verkehrsnetz angeschlossen. Personen- oder gar Ausflugs-Verkehr waren anfangs überhaupt nicht vorgesehen. Den Höhepunkt erreichte die Anlage von Schmalspurstrecken im letzten Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts. Bis 1902 waren im Deutschen Reich 6700 Schmalspur-Streckenkilometer verlegt. Bei der Deutschen Reichsbahn der DDR sind davon heute noch 234 km unter Dampf. Das ist ein wahres Mekka für die Enthusiasten dampfbetriebener Schmalspurlokomotiven. Dank eines Regierungsbeschlusses der DDR sind diese Strecken vor weiteren Stilllegungen geschützt, denn sie werden heute als Traditions- und Museumsbahnen gepflegt. Der Autor war in den letzten Jahren mit Ausdauer und Begeisterung auf ihnen unterwegs. Er hat keine museale Technik auf Abstellgleisen konserviert, sondern lebhaften Betrieb in ausschließlich farbigen Bildern festgehalten. Der Band vermittelt Dampflokbetrieb in stimmungsvollen, stets wechselnden Motiven, wie man ihn heute noch erleben kann. BW

In alter Frische -

Die Fahrzeuge des DEV

82 S., 80 SW-Fotos, 53 Zeichnungen, DM 12,00 zzgl. DM 3,00 Versandkosten. Deutscher Eisenbahn Verein e.V., Postfach 1106, 2814 Bruchhausen-Vilsen.

Zwanzig Jahre ist sie nun schon alt und dampft immer noch frisch den norddeutschen Geestrücken hinauf, die "Erste Museums-Eisenbahn-Deutschlands" von Bruchhausen-Vilsen nach Asendorf. Anlässlich dieses Jubiläums stellt der Deutsche Eisenbahn Verein e.V. erstmalig seine Sammlung meterspuriger Kleinbahn-Fahrzeuge in einer umfassenden Beschreibung vor. Über 60 Exponate werden in Wort und Bild beschrieben. Der erläuternde Text gibt über die Geschichte der Fahrzeuge Auskunft. Für Modelleisenbahner besonders interessant sind die 53 Übersichtszeichnungen im H0-Maßstab 1:87. Diese Zeichnungen werden ergänzt durch Fotos aus dem Alltagsbetrieb der ehrenamtlich tätigen Museumseisenbahner. BW

Die Frauenfeld-Wil-Bahn

Von Hans Waldburger. 128 S., 170 SW- und 21 Farbfotos, zahlreiche Zeichnungen von Fahrzeugen und Anlagen, Sfr. 49,00. Verlag Minirex AG, Luzern.

Hier wird die Geschichte einer Regionalbahn von 1887 - 1987 beschrieben. Es ist die Geschichte der Schmalspurbahn durch das thurgauische Murgtal von der Hauptstadt Frauenfeld nach der sanktjohannis Aebtestadt Wil. Die Darstellung reicht vom Dampfbetrieb bis zur 1921 verwirklichten Elektrifizierung, und sie würdigt das wenig beachtete Wirken der Lokalbahn mit starkem Güterverkehr. Aber das ist auch die Rede von der Unsicherheit vor einer drohenden Betriebsumstellung, die erst mit der zügig durchgeführten Modernisierung in den letzten Jahren abgewendet werden konnte. Weitere Kapitel behandeln die Bereiche Betrieb, Finanzen, kommerzielle Aspekte, Verwaltung, Personal, Stellung des Unternehmens innerhalb des übrigen öffentlichen Verkehrs der Region und schließlich das Fahrplanangebot der Bahnlinie. Besonders eingehend wird die Geschichte der Fahrzeuge und der Anlagen beschrieben. Den Abschluß bildet eine übersichtliche Chronik der einzelnen Stationen der Gesellschaft. Für Schweizfans und Schmalspurbahnliebhaber ist das alles eine unerschöpfliche Quelle mit vielfältigen Anregungen. Bilder vom hochinteressanten Güterverkehr, wie die Bahnhofszeile auf Seite 13, oder der Rollbockverkehr mit Straßentraktoren auf den Seiten 96-100 geben dem Buch letztendlich die inhaltliche Form, die von den Schmalspurrefrenden erwartet wird und die die Fantasie der Schmalspur-Modellbahner so nachhaltig beflügeln kann. BW

Kap-Kairo

Von Werner Sölich. 228 S., 327 Abbildungen, DM 88,00. Alba Publikation, Düsseldorf. Eisenbahnen zwischen Ägypten und Südafrika behandelt dieses faszinierende Buch. Anschaulich und informativ beschreibt der Autor die bewegte Geschichte der legendären Eisenbahnverbindung "Cape to Cairo-Route" zwischen Kapstadt und Kairo. Der Begriff "Cape to Cairo" wurde bereits 1876 durch den Journalisten Edwin Arnold geprägt; berühmt wurde er

durch Cecil Rhodes, der das Projekt der mehr als 10.000 km langen Bahnstrecke als Lebensaufgabe verfolgte. Lebendig dargestellt wird ferner die Entstehung und Entwicklung des gesamten Eisenbahnwesens in den Staaten zwischen Ägypten und Südafrika und stellt sie in den größeren Zusammenhang von Geschichte, Gesellschaft und Politik. Zahlreiche hervorragende Fotos, überwiegend erstmalig veröffentlicht, illustrieren die kenntnisreich verfaßten Texte, die noch durch einen umfangreichen Tabellenteil mit Fahrplänen, Wagenreihungen und Fahrzeuglisten ergänzt werden. Dieses herausragende Standardwerk über die afrikanischen Schmalspurbahnen gehört in den Bücherschrank aller Schmalspurfans. BW

Renaissance der Schmalspurbahn in Österreich

Von Josef Otto Slezak und Hans Sternhart. 176 S., 187 Fotos, 87 Typenskizzen in 1:100, DM 47,10. Verlag Josef Otto Slezak, Wien.

Mit dieser Veröffentlichung hat das bekannte und bis heute unübertroffene Standardwerk "Schmalspurig durch Österreich" aus dem gleichen Verlag eine gelungene und längst fällige Fortschreibung und Aktualisierung erfahren. Gewiß hat sich in den vergangenen zwölf Jahren viel Positives bei den Schmalspurbahnen unseres Nachbarlandes ereignet. Viele Privat- und ÖBB-Strecken wurden modernisiert und zum Teil mit neuesten Betriebsführungstechniken, wie beispielsweise dem Zugbahnfunk, ausgestattet. Ferner beschafften einige Bahnverwaltungen neue Triebfahrzeuge und Waggonen. Herausragendes Beispiel hierfür sind die neu entwickelten Triebwagen für die Steiermärkische Landesbahnen und für die Zillertalbahn. Nach fast zehnjährigem striktem Investitionsverbot für Nebenbahnen wurden selbst auch für die schmalspurigen ÖBB-Strecken neue Triebwagen und Rollwagen beschafft. Ob sich daraus aber die Richtigkeit des Buchtitels ableiten läßt, mag doch ernsthaft bezweifelt werden angesichts der erfolgten Betriebseinstellungen vor allem bei den ÖBB-Schmalspurbahnen. Immerhin beschreibt dieses Buch ausführlich die Entwicklung der letzten Jahre und stellt vor allem die neuen Fahrzeuge detailliert in Wort und Bild vor, wobei zahlreiche ergänzende historische Aufnahmen einen interessanten Kontrast darstellen und den Wandel auf Österreichs Schmalspurbahnen verdeutlichen. Auch vollständige Fahrzeuglisten für alle Bahnen (Stand 1986), verfaßt in bekannt präziser Perfektion von Hans Sternhart, fehlen nicht. eg/t

Mit der Brockenbahn in den Harz

Von Manfred Bornemann. 88 S., 48 Abbildungen, DM 14,80. Piepsche Verlagsanstalt, Clausthal-Zellerfeld.

In diesem kleinen Band wird die Geschichte der Brockenbahn ausführlich dargestellt. Umfassend wird die Entwicklung des Bahnbetriebes auf den höchsten Berg des Harzes in mehreren Abschnitten, von 1869-1899, 1899-1944 und von 1950 bis zur Einstellung 1961 aufgezeigt. Zahlreiche historische Fotos, Fahrpläne und Zeichnungen illustrieren Text. Der besondere Reiz dieser Broschüre liegt in den Schilderungen der Erlebnisse von Zeitzeugen, die ihre persönlichen Erinnerungen wiedergeben. Es ist ein außergewöhnliches Zeitdokument, das den Riß durch unser Land am Beispiel dieser bekannten Schmalspurbahn und des damit verbundenen, sagenumwobenen Reiseziels wieder einmal deutlich vor Augen führt. BW

Die Wallückebahn

Von Bernhard Uhle. 96 S., 43 Fotos, zahlreiche Faksimiles und Zeichnungen, DM 19,00. Verlag Uhle & Kleimann, Lübbecke.

Grundlage dieses Buches ist eine Werbroschüre der Bahn aus dem Jahre 1897, die komplett abgedruckt wurde. Erklärt werden zusätzlich die Besonderheiten der Bahn: Ursprünglich als Erzbahn gebaut, öffentlicher Personenverkehr, später kommunale Eisenbahn, interessante Trassenführung mit Spitzkehre und der Spezialfahrzeugpark. Erstaunlich ist die große Zahl von historischen Fotos, die hier wiedergegeben werden. Sogar Bahnpost mit eigenem Stempel und Verrechnungsmarken gab es bei dieser kleinen Schmalspurbahn. Durch dieses Buch bleibt die Erinnerung an die 17 km lange Strecke und an die Fahrzeuge der Wallückebahn lebendig erhalten. BW

Technische Bauten schmalspuriger Gebirgsbahnen

80 S., zahlreiche Fotos und Zeichnungen, DM 24,80. Verlag Schwoers + Wall, Aachen. Wie schon die Gleisplansammlung der Rhätischen Bahn wendet sich diese neue Veröffentlichung in erster Linie an den Modelleisenbahner. Vorgestellt wird eine Auswahl von technischen Bauten mit den Schwerpunkten Viadukte, Brücken, Tunnelportale, Stützmauern und Galerien, wie sie in großer Vielfalt bei der Rhätischen Bahn, der Furka-Oberalp-Bahn, der Brig-Visp-Zermatt-Bahn, der Montreux-Berner Ober-

land-Bahn oder der Centovallbahn zu finden sind. Für den Modellbauer wichtig sind die vermehrten Zeichnungen der Bauwerke. Zusätzlich vermitteln Fotos weitere wichtige Anregungen für Modellbahner. Man wünscht sich mehr von diesen derartig ins Detail gehenden Publikationen. BW

Die Herforder Kleinbahnen

Von Rainer Kotte. 192 S., 156 SW-Fotos, 6 Farbfotos, viele Akten, Dokumente, Zeichnungen, Fahrpläne und Tabellen, DM 48,00. Verlag Uhle & Kleimann, Lübbecke.

Trotz vieler Planungen für ein großes Schmalspurnetz entstanden nur die beiden Strecken Herford-Vlotho und Herford-Wallenbrück. Diese Gründungszeit wird im Buch durch den Autor ausführlich beschrieben. In Enger war der Anschluß an die Bielefelder Kreisbahnen, die viele Jahre mit den Herforder Kleinbahnen eine enge technische und kaufmännische Verbindung eingegangen waren. Durch die Elektrifizierung erfolgte zwangsläufig die Trennung von dieser Bahngesellschaft. Die gesamte Entwicklung wird in dem Buch umfassend beschrieben und mit herrlichen, alten Fotos von allen Teilen der Strecke und von den Fahrzeugen dokumentiert. Besonders interessant ist auch eine alte Inventurliste im Anhang mit Angaben über alle vorhandenen Meterspur-Güterwagen der Herforder Kleinbahnen. BW

RhB - Gebirgsbahn in Graubünden

Von Bernhard Studer. 210 S., 268 Fotos, davon 40 in Farbe, DM 56,00. Motorbuch-Verlag, Stuttgart.

So faszinierend wie diese Bahn ist auch dieses Buch über sie. Nicht nur Eisenbahnenthusiasten werden an diesem prächtigen Band viel Freude haben. Der Autor, der aus einer Eisenbahnerfamilie stammt, hat mit viel Begeisterung und Sachkenntnis eine der schönsten Schmalspurbahnen der Welt in Wort und Bild festgehalten. Die Aufnahmen sind von hervorragender Qualität und geben den Reiz der Landschaft und seiner Schmalspurbahn vorzüglich wieder. Der Leser kann mit diesem Buch eine Bahnreise über eines der eindrucksvollsten Eisenbahnnetze der Welt in dem schweizer Alpenparadies Graubünden nachvollziehen. Ob Sommer oder Winter, ob Personen- oder Güterverkehr, daß vielfältige Gesicht des Bahnalltags der RhB wird in diesem Werk festgehalten. BW

Die Eisenbahnen der Georgs-Marien-Hütte

Von Lothar H. Hülsmann und Wilfried Scheide-mann. 560 S., 4300 Fotos, davon 25 in Farbe, 180 Zeichnungen und Skizzen, DM 72,00. Verlag Uhle & Kleimann, Lübbecke.

Die Eisenbahnen der Georgsmarienhütte stehen im Vordergrund dieses Buches. Zusätzlich erfährt der Leser auch die Geschichte des bekannten Werkes der Eisen- und Stahlindustrie. Zu den Bahnen der Hütte gehört an erster Stelle die noch heute existierende Georgsmarienhütten-Eisenbahn. Für den Schmalspurbahnfreund sind die Strecken des Piesberg mit ihren interessanten Schmalspurbahnen von Bedeutung. Seltene Feldbahnfotos wurden ausgegraben, wenn auch nicht immer von erstklassiger Schärfe. Der historische Wert läßt jedoch diesen Umstand schnell vergessen. Allein über 100 Seiten werden in diesem Buch der Wallücke-Bahn gewidmet. Diese Bahn mit der Spurweite von 600 mm dient hauptsächlich dem Erzttransport zur Georgsmarienhütte, hatte aber auch Personen-, Post- und Stückgutverkehr. Erstaunlich ist, daß trotz der bereits vielen Veröffentlichungen noch so viele neue Fotos, Akten und Zeichnungen den Autoren zur Verfügung standen. Für alle Werks-, Schmalspur- und Privatbahnfreunde und für alle technikgeschichtlich Interessierten ist dies ein sehr wichtiges Buch. BW

Straßenbahn Ybbs

Von Alfred Laula. 32 S., 32 SW-Fotos, 12 Zeichnungen und Streckenpläne, DM 8,60. Verlag Josef Otto Slezak, Wien.

Obwohl die Straßenbahn der Stadt Ybbs offiziell "Elektrische Kleinbahn Ybbs-Kemmelbach" hieß, trägt diese Broschüre den Titel "Straßenbahn Ybbs", weil diese Bahn in der Regel vom Volksmund so genannt wurde. Auch die "Amtliche Eisenbahn- und Straßenbahnstatistik der Republik Österreich" reiht diese Linie unter den Straßenbahnen ein. Um die Jahrhundertwende, als sich elektrische Kleinbahnen als rationale Zubringer zwischen Stadt und entferntem Bahnhof anboten, verbesserte die Stadt Ybbs-Kemmelbach (heute nur noch Ybbs a.d. Donau) seine bahnerne Lage durch eine solche Kleinbahn. Aus Rücksicht auf die engen Kurven in den Gassen von Ybbs wurde die Spurweite 760 mm gewählt. Mit zahlreichen historischen Fotos, Streckenskizzen, Fahrzeugzeichnungen und Gebäude- und Betriebszeichnungen wird ein lebhaftes Bild dieser Schmalspurbahn nachgezeichnet.



Ellok Ge 4/4 II Nr. 626 mit Zug 47 am 6.9.86 in Davos. Die Reihe Ge 4/4 II ist die zahlenmäßig größte Baureihe bei Schweizer Schmalspurbahnen.

Farbfotos von Bernd Backhaus

Drei schweizerische Schmalspur-Elloks

Von Bernd Backhaus und Dr. Hans-Jürgen Vorsteher

Kundenumfrage der Firma Lehmann

Auf der Internationalen Spielwarenmesse 1988 in Nürnberg hat die Firma Ernst Paul Lehmann Patentwerk eine bis 30.3.88 befristete Kundenumfrage gestartet. Die LGB-Freunde sollten sich dazu äußern, welche von drei zur Wahl gestellten schweizer Lokomotiven als nächste für die Lehmann-Großbahn in Produktion gehen soll:

Ge 4/4 II der Rhätischen Bahn

HGe 4/4 I der Furka-Oberalp-Bahn

HGe 4/4 II der Furka-Oberalp-Bahn

Erwartungsgemäß erhielt die Ge 4/4 II der Rhätischen Bahn die meisten Stimmen. Mit 23 Lokomotiven praktisch gleicher Bauart handelt es sich um die größte Schmalspur-Ellok-Bauserie, die in der Schweiz im Einsatz ist. Die Firma Lehmann wird diese Lokomotive als LGB-Modell herausbringen.

An zweiter Stelle in der Kundengunst lag die HGe 4/4 I der FO. Der von vielen Fans geliebte Ellok-Oldtimer mit den vorgebauten Bühnen wird von der Firma Lehmann als LGB-Modell zu einem späteren noch nicht festgelegten Zeitpunkt realisiert.

Den dritten Rang belegte die Ellok-Neukonstruktion HGe 4/4 II der FO und SBB. Ob diese Lokomotiven in das LGB-Programm aufgenommen wird, wird zu einem späteren Zeitpunkt beraten.

Hier ist das Ergebnis:

RhB-Ellok Ge 4/4 II = 43,0%

FO-Ellok HGe 4/4 = 40,5%

FO-Ellok HGe 4/4 II = 16,5%

Die Firma Lehmann bedankt sich bei allen LGB-Freunden, die sich der kleinen Mühe unterzogen haben, eine Stimmkarte auszufüllen. Das Ergebnis der Umfrage, die schwerpunktmäßig auf der Spielwarenmesse und in der Schweiz veranstaltet wurde, bestätigt eindeutig die Marketing-Prognosen des LGB-Herstellers.

Sicher ist es für alle Leser unsererer LGB-DEPESCHE von Interesse, ein wenig von den Vorbildern der Elloks zu hören, die bei der Umfrage zur Debatte standen.

Ge 4/4 II der Rhätischen Bahn

Die Ge 4/4 II ist mit 23 Elloks die zahlenmäßig größte Lokserie der RhB. Sie ist heute auf allen Linien des sogenannten Stammnetzes (11000 Volt Wechselstrom) sowohl im Güter- wie im Reisezugdienst zu finden. Die Fahrzeuge sind in zwei größeren Serien erstellt worden. In den Jahren 1973/74 gelangten die zehn Lokomotiven mit der Nr. 611 - 620 zur Auslieferung, gut ein Jahrzehnt später erfolgte die zweite Serie mit den Nummern 621 - 633. Bei den Lokomotiven handelt es sich um moderne Gleichrichterfahrzeuge. Im mechanischen Teil unterscheiden sich die beiden Fahr-

zeugserien nur in geringen Details, im elektrischen Teil konnte die Entwicklung der modernen Leitertechnik berücksichtigt werden. Besonders unter dem Gesichtspunkt einer rationellen Unterhaltung der Triebfahrzeuge ist die Einheitlichkeit dieser (für schweizer Schmalspurbahnen sehr großen) Lokserie positiv zu werten.

Die vierachsigen Lokomotiven sind wahre Kraftprotze und erbringen eine Stundenleistung von 1700 kW. Die Höchstgeschwindigkeit wird durch die Trassierung des Streckennetzes weitgehend begrenzt und beträgt 90 km/h. Die Anhängelast bei 35‰ Steigung (Albula-Strecke) umfaßt immerhin 230 Tonnen. Für die Herstellung waren ebenfalls schweizer Firmen (Brown, Boverie + Cie in Baden und SLM in Winterthur) verantwortlich. Die LÜP beträgt fast genau 13 m. Dies entspricht im Maßstab 1:22,5 gut 57 cm.

Die Elloks in den äußeren Proportionen den SBB-Normalspur Re 4/4 II ähnelnd, bieten ein sehr gefälliges Erscheinungsbild. Mit der aktuellen rot/silbernen Farbgebung der "neuen Unternehmensphilosophie" sind sie fotogene Schmuckstücke auf den bündner Strecken. Für eine Modellreihe ist die Tatsache interessant, daß jede Lokomotive neben ihrer großen Ordnungsnummer auch eine individuelle Kennzeichnung durch einen Ortsnamen und das dazugehörige Gemeindewappen

Rhätische Bahn:
Ge 4/4 II Nr. 632 ZIZERS am 10.6.87 im
Bahnhof Chur.



Furka-Oberalp-Bahn:
HGe 4/4 Nr. 31 (SLM Winterthur 1940/3723)
am 5.9.86 im Bahnhof Andermatt.



Furka-Oberalp-Bahn:
HGe 4/4 II Nr. 101 am 6.6.87 im Bahnhof Dis-
sentis. Die FO, die BVZ (Brig-Visp-Zermatt-
Bahn) und die SBB (Brünigbahn) beabsichti-
gen, diese Lokbauart nach erfolgter Erpro-
bung zu beschaffen.



Zur Erinnerung eine Erklärung der Lokbe-
zeichnungen in der Schweiz:
H = Zahnradlok
G = Schmalspurlok
e = elektrischer Antrieb
4/4 = vier angetriebene Achsen von insge-
samt vier Lokachsen.
II = zweite Ausführung dieser Bauart

trägt. Ein Einsatz von mehreren dieser Elloks auf der LGB-Anlage erhält somit eine besondere Note.

HGe 4/4 I der Furka-Oberalp-Bahn

Diese Zahnradlok ist als die klassische FO-Lok zu bezeichnen, hat sie doch seit über vierzig Jahren den lokbespannten Reisezugdienst zwischen Brig und Disentis geprägt. Das Fahrzeug mit seinen langen Bühnenvorbauten vermittelt heute einen etwas altertümlichen Eindruck, begeistert aber gerade deswegen die Schmalspurbahnfreunde. Daß die Lokomotiven bis heute ohne nennenswerte Beeinträchtigungen zuverlässig ihren Dienst verrichten, zeugt hingegen von der hohen Qualität der schweizerischen Lokomotivbau-Industrie.

Die HGe 4/4 I ist in einer Serie von sieben Fahrzeugen gebaut worden. Die Lokomotiven Nr. 31 - 35 wurden 1940/42 hergestellt, im Jahre 1948 folgte Lok 36 und im Februar 1956 wurde die Nr. 37 ausgeliefert. Letztere unterscheidet sich äußerlich durch einen glatten Lokkasten und durch eine etwas andere Lüftergitteranordnung von ihren Schwestern.

Als Hersteller waren die Schweizerische Lokomotivfabrik Winterthur und die Maschinenfabrik Oerlikon. Die Fahrzeuge leisten 920 kW/h, einen für die damaligen Verhältnisse beachtlichen Wert! Die Höchstgeschwindigkeit beträgt im Adhäsionsbetrieb 55 km/h und auf der Zahnstange 60 km/h bei einer maximalen Anhängelast von 60 Tonnen auf 110 ‰ Steigung.

Wie etliche andere Schweizer Lokomotiven erhielt auch die Reihe HGe 4/4 I einen kleinen Gepäckraum. Dadurch konnte auf den starken Steigungsstrecken vielfach auf die Mitführung eines Gepäckwagens verzichtet werden.

Die Länge der Lokomotiven über Puffer (LüP) beträgt 14,1 m, was im Maßstab 1:22,5 fast 63 cm ausmacht.

Bis zur Ablieferung weiterer Lokomotiven der Reihe HGe 4/4 II werden die alten Elloks im schweren Streckendienst voll beansprucht. Zur Verfügung stehen noch sechs Lokomotiven. Die Nr. 35 mußte 1970 nach einem Unfall abgebrochen werden.

Hinzuweisen ist auf die Tatsache, daß die Lokserie auf die Entwicklung der VZ-Lok Nr. 16 zurückgeht, die im Jahre 1939 von der Visp-Zermatt-Bahn (heute Brig-Visp-Zermatt-Bahn) beschafft wurde. Wegen der guten Betriebsergebnisse konnte sich die Furka-Oberalp-Bahn für einen Nachbau entschließen. Bekanntlich wurde die Strecke Brig-Andermatt-Disentis erst 1940/42 auf elektrischen Betrieb umgestellt. Die FO-Bahnverwaltung konnte also nicht auf eigene Erfahrungen mit der elektrischen Zugförderung zurückgreifen. Die Nr. 16 der BVZ ist heute ebenfalls noch im Einsatz und besitzt im Gegensatz zu den FO-Lokomotiven Einholm-Stromabnehmer.

HGe 4/4 II der Furka-Oberalp-Bahn

Die Zahnradeloks der FO-Serie HGe 4/4 II sind die derzeit modernsten Streckenlokomotiven auf schweizer Schmalspurbahnen. Ihre elektrische Einrichtung umfaßt modernste Stromrichtertechnik mit Phasenanschnittsteuerung. Die FO hat drei Fahrzeuge mit den Betriebsnummern 101 bis 103 erhalten (Hersteller BBC/SLM). Zwei nahezu baugleiche Lokomotiven gingen an die schmalspurige SBB-Brünigbahn.

Seit 1986 sind die Triebfahrzeuge im Probeeinsatz in Plänen der alten FO-HGe 4/4 I bzw. bei der SBB in Plänen der HGe 4/4 I und Deh 4/6 tätig. Die Fahrleistungen entsprechen den Erwartun-

gen voll und ganz. Derzeit bietet sich für den zukünftigen Betrieb folgender Ausblick: Die beiden SBB-Lokomotiven werden nach dem Testeinsatz voraussichtlich im Jahre 1989/90 von der Furka-Oberalp-Bahn übernommen. Hinzu kommen drei weitere neue Fahrzeuge, so daß die Serie bei der FO acht Fahrzeuge gleichen Typs umfassen wird. Mit dieser Zahl können dann die Oldtimer HGe 4/4 I abgelöst werden. Die Schweizerischen Bundesbahnen haben für die Brünig-Strecke insgesamt eine Serie von acht Lokomotiven bestellt. Hierdurch soll besonders der Taktverkehr Luzern-Interlaken ausgebaut und beschleunigt werden.

Im Oktober 1987 hat sich die Brig-Visp-Zermatt-Bahn ebenfalls einer Bestellung von fünf Fahrzeugen grundsätzlich gleicher Bauart angeschlossen. Die Loktype HGe 4/4 II kann somit quasi als schweizer Universallokomotive für den gemischten Adhäsions- und Zahnradbetrieb in 1000 mm Spurweite angesehen werden.

Die Elloks leisten in der Stunde 1932 kW (ca. 2600 PS). Die Höchstgeschwindigkeit beträgt bei der FO-Lok 90 km/h und bei der SBB-Lok 100 km/h. Die Anhängelasten für Reisezüge betragen auf der FO-Zahnstange bei 110 ‰ Steigung 130 Tonnen (SBB bei 120 ‰ = 120 t) und auf Adhäsionsstrecken 150 Tonnen (SBB = 200 t). Im Furka-Basistunnel können Autozüge mit sogar 350 t Last bewegt werden.

Vom Aussehen her macht die HGe 4/4 II durch die gesickten Seitenwände und die ungleichen Frontfenster einen eher nüchteren Eindruck. An der schmucken rot/grauen Farbgebung und an der an sich zeitgemäßen Beschriftung (Firmen-Logo und Schrifttyp) könnten sich allerdings Designer gewisser anderer Bahnverwaltungen ein Vorbild nehmen!

Die Strecke Preding/Wieselsdorf-Stainz der StLB

Von Marcus Strässle

Einleitung

Ein Ausflug in die Weststeiermark führt uns nach Stainz, einem kleinen Städtchen im grünen Herz Österreichs. Der Ort hat als Sehenswürdigkeit ein um 1230 gegründetes, großes Schloß aufzuweisen, welches früher ein Augustiner-Chorherrenstift war und heute noch den Grafen von Meran als Stammsitz dient. Dann gibt es da auch noch eine barocke Stiftskirche aus dem 17. Jahrhundert und eben eine Schmalspurbahn aus dem Jahre 1892. Wir wollen uns nun vor allem der Bahn zuwenden und im Geschichtsbuch ein wenig zurückblättern:

1. Aus der Bahngeschichte

Nachdem am 14.5.1892 die Konzession zum Bau einer 760mm-Spur Bahn von Preding nach dem 11 Kilometer entfernten Stainz erteilt worden war, wurde die Nebenstrecke in vier Monaten fertiggestellt. Als einziges größeres Bauwerk mußte eine Brücke über den Stainzbach nächst Preding errichtet werden, ansonsten führt die Bahn ziemlich eben übers Land. Im Bahnhof Preding der Graz-Köflacher-Bahn (GKB) bestand Anschluß an die Normalspur. Hier stiegen die Reisenden von der Kleinbahn in die Züge nach Graz oder Wies/Eibiswald um und die Güter wurden hier umgeladen. Als erste österreichische Schmalspurbahn verfügte diese Linie auch über Rollbockverkehr, das heißt normalspurige Güterwagen wurden auf je unter eine Normalspurachse kommende Roll-

böcke verladen. So konnte man sich bei dieser Art des Transports das Umladen, welches ja stets zeit- und personalintensiv war, ersparen.

Als Besonderheit in der Streckenführung ist auch ein ca. 400 Meter langer Vierschienengleisabschnitt zu erwähnen. Die Schmalspurbahn benutzte nach der Ausfahrt aus dem Bahnhof Preding ein Stück weit den Bahnkörper der GKB mit, um dann bei Wohlsdorf die Normalspur zu verlassen und in Richtung Stainz abzuzweigen. Dieses Vierschienengleis bestand bis 1980, dann wurde es ersatzlos aufgegeben. Heute endet die verbliebene Strecke in Wohlsdorf, nahe Preding, direkt an der GKB. Dort wurde ein neues Umsetzgleis errichtet, nachdem vorher nur eine Schutzweiche, welche mit einem Deckungssignal gekoppelt war, bestand. Dadurch sollte vermieden werden, daß sich Zusammenstöße auf dem Vierschienengleis ereignen können. Trotzdem ereignete sich in der Nacht zum 2. Dezember 1943 ein Zusammenstoß, der einem Heizer das Leben und der Landesbahn eine Lokomotive gekostet hat.

Ursprünglich wickelte die "Stainzerbahn" sowohl Personen- wie auch Güterverkehr ab, doch mit der Weltwirtschaftskrise geriet die Bahn in derartige Schwierigkeiten, daß am 1.2.1932 der Betrieb eingestellt werden mußte. Genau ein Jahr später nahm man dann auf Betreiben der Marktgemeinde Stainz einen beschränkt öffentlichen Güterverkehr wieder auf, und ab 28.8.1941 wurde dieser wieder vollumfänglich betrieben.

Der Personenverkehr wurde erst in den Notzeiten nach dem zweiten Weltkrieg wieder für einige Jahre aufgenommen, wobei damals ehemalige Benzintriebwagen als Personenwagen dienten, da die eigenen Personenwagen bereits an andere Linien abgegeben worden waren. Am 1. Februar 1951 wurde der Personenverkehr wieder eingestellt, da Stainz per Straße von Graz aus viel rascher erreichbar ist (Autobuslinie der GKB).

In der Folgezeit lebte die Bahn dann ausschließlich vom Güterverkehr und von Zuschüssen des Landes Steiermark, da das Transportaufkommen großen saisonalen und wirtschaftspolitischen Schwankungen unterlag.

Nachdem 1974 nochmals Spitzenwerte erreicht wurden, stellt man infolge geringen Frachtaufkommens die Bahn mit Ende März 1980 ein. An diesem Entscheid mitschuldig waren auch die stark erneuerungsbedürftigen Herzstücke der Einfädelungen zum Vierschienengleisabschnitt, welche Investition man nicht mehr tätigen wollte. Aus Distanz betrachtet erscheint diese Begründung vermutlich ein wenig lapidar, doch nahm man die Verfügung der Aufsichtsbehörde offenbar als willkommenen Anlaß, sich vom Güterverkehr, der inzwischen stark defizitär geworden war, zu tren-

Foto auf der gegenüberliegenden Seite:
Die ehemalige SKGLB-Dampflokomotive S 11 am 15.8.87 bei der Einfahrt in den Bahnhof Stainz.



Dampflok S 11 am 15.8.87 unterwegs auf dem Weg nach Stainz.



Dampflok U 8 mit einem GmP anlässlich einer Sonderfahrt am 26.10.81. Die von der Freistritztalbahn geliehene Lok mußte leider 1982 wegen Ablauf der Kesselfrist abgestellt werden.

Diesellok VL 3 am 28.7.79 in Stainz.





Dampflok S 11 am 15.8.87 mit dem "Flascherzug" bei Kraubath.

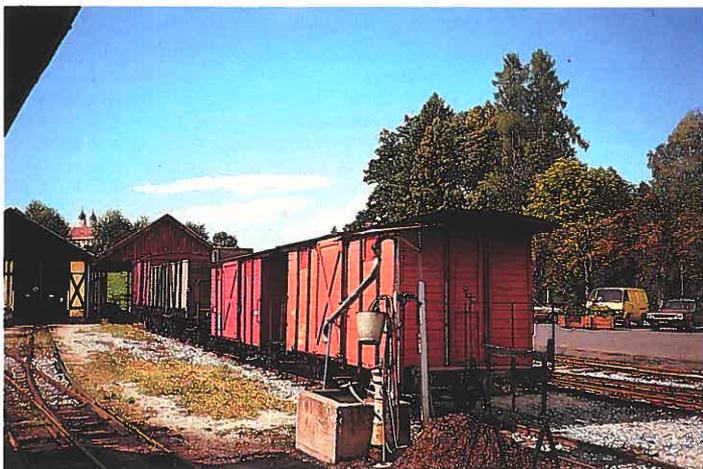
Farbfotos von Markus Strässle



Dampflok S 11 mit Bummelzug nach Wohlsdorf.



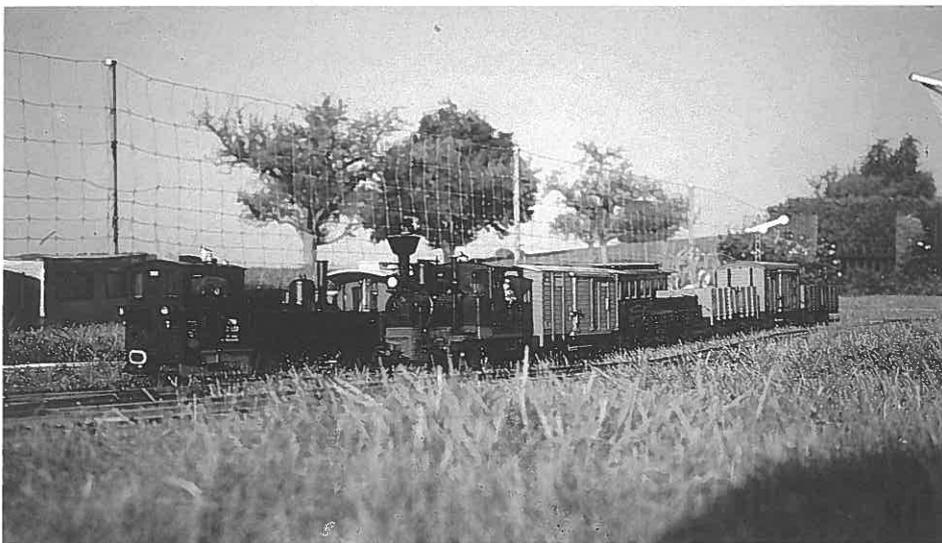
Das romantische Bahnhofsgebäude von Stainz.



In Stainz abgestellte Güterwagen. Im Hintergrund das Heizhaus.



Eine besondere Attraktion der Bahn sind aufgebockte Normalspurwagen.



Marcus Strässle schreibt für die Leser der LGB-DEPESCHE nicht nur interessante Artikel über österreichische Schmalspurbahnen, er ist darüberhinaus auch begeisterter LGB-Freund, wie dieses Bild von seinen Freilandaktivitäten zeigt.

nen. Wo halt nicht wie andernorts Erdrutsche oder Dachlawinen (Bregenzerwald, Vellachtal, etc.) zu Hilfe kommen, muß man sich anderer Mittel bedienen...

Aber zum Glück gibt es die Stainzerbahn heute noch! Ein anfangs Juni 1971 für die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte geführter Dampfsonderzug brachte die Idee, analog dem Vorbild der Murthalbahn Bummelzüge auf der Stainzerbahn zu führen. Diese wurden schon bald zu einem großen Erfolg, der die bis anhin weitgehend dahinschlummernde Bahn weitherum bekannt machte. Die StLB stellten mit der S 11 die Dampflok und der Club 760 einige Personenwagen zur Verfügung. Die Betriebsführung lag von 1971 bis 1980 bei den Steiermärkischen Landesbahnen, dann bemühte sich die Marktgemeinde Stainz in dankenswerter Weise um die Erhaltung der Schmalspurbahn als Touristenattraktion. Seit 1981 wird die Strecke nun nach dem Veranstaltungsgesetz von der Gemeinde in eigener Regie betrieben. Die Strecke und teilweise auch die Fahrzeuge wurden dafür gepachtet, weitere Fahrzeuge dazugekauft.

So war es möglich, eine an sich dem Abbruch geweihte Bahn weitgehend davor zu bewahren und als verkehrsgeschichtliches Denkmal für die Nachwelt zu erhalten. Andere Landstriche könnten sich hier ein Beispiel nehmen, doch vielerorts hat man gebotene Chancen wohl verpaßt!

Viele Gruppenreisen, Sonderzüge und auch von weither anreisende Eisenbahnfreunde beweisen, daß eine Bahn auch in dieser Art durchaus lebensfähig sein kann. In Kapfenberg hatten wir in LGB-DEPESCHE 56 eine Strecke mit ausschließlichem Güterverkehr kennengelernt, doch es gibt, wie dieses Beispiel zeigt, auch das Gegenteil!

2. Das Rollmaterial

Zur Betriebseröffnung standen der Bahn zwei kleine Bt-n2 gekuppelte Dampflok (Nr. 1 und 2) zur Verfügung, wovon die Lok 2 "Stainz" jedem LGB-Freund ein Begriff sein dürfte! Die Lokomotive war mit der Katalognummer 2020 im Jahre 1968 eine der ersten LGB-Modelllokomotiven überhaupt und zierte seither zudem auch das Lehmann-Firmenemblem.

Die Lok 1 "Meran" wurde 1943 an die Forstindustrie Lemberg abgegeben und kehrte nie mehr zurück. Ihr Schicksal ist bis heute ungeklärt geblieben, denn ihre Spuren haben sich in den Wirren des Krieges verloren.

Ihre Schwesterlok 2 "Stainz" war bis etwa 1960 auf der Stainzerbahn im Einsatz, bis sie schließlich abgestellt wurde. 1967 brachte man sie dann nach Weiz, wo die Lok ausgebaut und auf Heißdampf umgebaut wurde. 1969 gelangte sie nach Murau, wo sie noch heute für Amateurlokfahrten auf der Murthalbahn stationiert ist.

Die Lok, welche 1943 mit einem GKB-Güterzug zusammenstieß, war die als Ersatz für die Lok 1 aus Birkfeld gekommene Zweikuppel Lok 7912. Auch die Ct-n2 Lok Nr. 6 "Thörl" war von 1945 bis 1950 in Stainz im Einsatz, bis sie dann wieder nach Kapfenberg zurückkehrte.

Dafür wurde die C-n2 gekuppelte Heeresfeldbahn-Dampflok HF 11810 fortan eingesetzt und hatte bis 1958 die Hauptlast des Verkehrs abzuwickeln.

Dann kamen 1958 und 1960 zwei HF 130-C, also Heeresfeldbahn-Dieselloks nach Stainz, wodurch die Dampflok fortan nur noch als Reserve dienten. Die beiden Dieselloks bekamen die Nummern VL 2 und VL 3, letztere dient noch heute als Arbeitszuglok und "eiserne Reserve" in Stainz. Die VL 2 wurde nach der Einstellung des Güterverkehrs betriebsunfähig (Getriebebesch-

den) an die Oechsle-Museumsbahn in Süddeutschland verkauft.

Im Jahre 1967, nachdem die HF 11810 an die Museumsbahn Abreschviller im Elsass verkauft worden war, kam als Dampfreserve die S 11 aus Kapfenberg nach Stainz. Diese Lok fuhr früher auf der legendären Salzkammergut-Lokalbahn und wurde nach deren Stilllegung 1957 von den StLB angekauft.

Die ehemalige SKGLB-Dampflok 11 wurde mit der Einführung der "Flascherzüge" im Jahr 1971 zu einem begehrten Fotomodell und ist sicher schon x-fach verewigt worden, sehr zur Freude vieler Eisenbahnfreunde. Als 1981 eine Hauptausbesserung fällig wurde, brachte man die Lok nach Weiz, wo diese vorgenommen und die Lok wieder in den ansprechenden Ursprungszustand mit kurzen Wasserkästen rückversetzt wurde. Während jenes Jahres wurde sie für die Führung der Dampfzüge durch die aus dem Feistritzal geliehene U 8 (ebenfalls Ct1-n2) vertreten. Nun obliegt das "Dampfgeschäft" aber wieder der S 11, da die U 8 im Frühjahr 82 wegen Ablaufs der Kesselfrist abgestellt werden mußte.

Ganz zum Schluß des Güterverkehrs fand auch noch die HF 130-C VL 7 für einige Wochen Verwendung, bis sie dann an die Murthalbahn für den Vershub im Bahnhof Unzmarkt abgegeben wurde. Die Lok stammt von den Nassauischen Kleinbahnen (dort V 18), wo sie zuletzt die Überführzüge der Silberhütte Braubach zog, bis sie von den StLB gekauft wurde.

Anfänglich hatte die Stainzerbahn einen eigenen, wenn auch bescheidenen Schmalspurwagenpark besessen, wie ihn die meisten österreichischen Schmalspurbahnen bei ihrer Eröffnung in ähnlicher Art hatten. Auch vier Rollböcke waren schon 1892 vorhanden.

Die Anzahl der Rollböcke nahm in der Folgezeit dann zu, wobei bis maximal zwei Dutzend vorhanden waren. In gleicher Weise wurden aber die Schmalspur-Güterwagen an andere Strecken abgegeben, da man sich das Umladen der Güter ersparen wollte. So blieben am Schluß nur drei Güterwagen in Stainz stationiert, wovon zwei schmalspurige Niederbordwagen für den Schottertransport und ein normalspuriger Stückgutwagen. Dieser wurde seinerzeit in Preding jeweils "abgebockt" und nach Graz mitgegeben, um dann wieder nach Stainz zurückzukehren. So gab es also immer zumindest den Stückgutwagen zu befördern, damit an schlechten Tagen die Diesel- oder Dampflok nicht allein verkehren mußte...

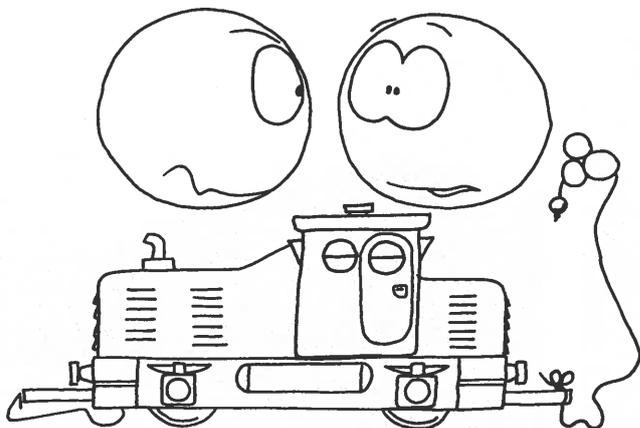
Die Wagen für den Bummelzug-Personenverkehr kamen wie folgt auf die Lokalbahn: Die ersten vier Wagen vom Haubendachtyp wurden vom Club 760 von den ÖBB erworben, aufgearbeitet und den StLB für Stainz zur Verfügung gestellt. Sie tragen die Nummern Bi/s 31 - 34 und die für die Einsatzgegend charakteristischen Namen "Schilcherschaukel" (Barwagen), "Bergliesl", "Höllerschlansl" - sogenannt nach einem hier früher ansässigen Wunderdoktor - und "Kräuterwagerl". Mit der guten Freqüentierung der Züge trat schon bald Platzmangel auf, der mit der Überstellung des Bi/s 65 der Murthalbahn etwas gelindert werden konnte. Kürzlich hat man nun den Dampfzug noch um einen Dienstwagen erweitert, in welchem auch etliche Eisenbahnfans Platz finden und dessen Stehplätze "an der Stange" recht begehrt sind.

Damit auch Fotogüterzüge geführt werden können, hat man einige ausgemusterte Güterwagen aus Kapfenberg und Weiz nach Stainz gebracht und teilweise wieder aufgearbeitet. Daneben finden diese Wagen aber auch in Arbeitszügen und als Materialmagazine Verwendung.

Besondere Erwähnung verdienen auch die beiden aufgebockten Normalspurwagen, welche auf diese Art ideal an die einstige Art der Güterbeförderung auf dieser Linie erinnern.

Abschließend sei noch gesagt, daß der rührige Lokführer der Bahn beim Heizhaus in Stainz eine interessante Feldbahn mit 60 cm Spurweite aufgebaut hat, die an Betriebstagen der Bahn oder nach Voranmeldung gerne vorgeführt wird.

Im Sommer verkehren jeweils an Samstagen und Sonntagen nachmittags planmäßige Dampfzüge. Genauere Auskunft erteilt das Marktgemeindegamt von A-8510 Stainz.



"Nachdem ich das Motorengeräusch, das Hornsignal, das Ventilatorgeräusch, das Luftbremsengeräusch und das Geräusch eingebaut hatte, wie der Lokführer sein Frühstück ißt, fand ich keinen Platz mehr für den Motor!"
Cartoon: Richard Stein

Glücklich mit Beruf und Hobby

Im Zimmer 214 des ERM-Verwaltungsgebäudes arbeitet ein glücklicher Mensch. Sein Name: Lucien Haenel. Sein Beruf: Disponent für den Bahnversand der Erdöl-Raffinerie Mannheim. Beruflich wie privat ist Lucien Haenel mit Leib und Seele „Eisenbahner“. Die Wandkarte mit dem Bundesbahnnetz, der Schrank mit der Umlaufkarte, in der alle Kesselwagen erfaßt sind, die je zur ERM kamen, und der Drehstock auf dem Schreibtisch, in dem sich alle Bahnstationen der Bundesrepublik finden lassen, haben mit dem Beruf zu tun. Der Kalender dagegen mit den Reiselust weckenden Eisenbahnaufnahmen an der Säule zwischen den Fenstern gibt einen Hinweis auf die Hobbys: Im Urlaub mit der Bahn zu verreisen und vor allem auf die Modelleisenbahnanlagen daheim.

Zu den Zielbahnhöfen seiner Berufs- und Hobbywünsche ist L. Haenel freilich nicht im Schnellzug gebräut. Das Leben hat ihn oft in Bummelzüge gesetzt, und oft standen die Signale auf Rot.

„Geduld und Ausdauer könnte man über mich schreiben“, sagt er dann auch. „Als kleiner Junge habe ich mir immer die Nase plattgedrückt an den Geschäften, wo eine Eisenbahn lief. Damals schon eine elektrische! Aber das war bei meinen Eltern nicht drin. Daß ich dann doch noch ein kleines Bähnchen zum Aufziehen bekam, hat mich glücklich gemacht. Schon als Kind habe ich gelernt, bescheiden zu sein, und erst mit fast 60 Jahren konnte ich mir meinen Jugendtraum erfüllen – nämlich eine Modelleisenbahn zu besitzen.“

Auch was den Berufswunsch betraf – nämlich Eisenbahner zu werden – verlangte das Schicksal ein gerüttelt Maß an Bescheidenheit von L. Haenel ab. Nach dem 1. Weltkrieg standen soviel Bewerber vor ihm auf der Warteliste, daß er sich mit einer Absage begnügen und mit einer kaufmännischen Lehrstelle in einer Fahrradfabrik im heimatlichen Elsaß zufriedengeben mußte. Der Krieg – Lucien Haenel diente als Elsässer zunächst in der französischen, später in der deutschen Armee – begrub vorerst sowieso alle weiteren beruflichen Pläne.

Kaum war er jedoch nach Kriegsende zur Familie nach Mannheim zurückgekehrt, kreuzte sein Weg bereits wieder Eisenbahnschienen. Dank seiner guten Französischkenntnisse wurde L. Haenel Dolmetscher des Bahnhofskommandanten in Ludwigshafen.

Nach der Währungsreform war es mit dem Dolmetschen vorbei, und der Mann mit der stillen Liebe zur Eisenbahn ging als kaufmännischer Angestellter zur Oberrheinischen Kohlen-Union in Mannheim. Das Fundament seiner Kenntnisse, die es ihm heute erlauben, souverän den Bahnversand bei ERM zu lenken, wurde in dieser fünfzehnjährigen „Kohlezeit“ gelegt. „Ich bin da mit Bahn, Umschlag, Schiffsverladung und was sonst dazugehört, bekanntgeworden.“

Als schließlich Anfang der sechziger Jahre die Erdöl-Raffinerie Mannheim gebaut wurde, wechselte L. Haenel zur ERM. Er gehört so zu den Männern der ersten Stunde, die noch den „Lehm an den Schuhen“ nach Hause trugen.

„Man hat mich nach Lingen zur Grundausbildung geschickt, was mir sehr zugute gekommen ist. Weil ich immer so ein bißchen an Eisenbahn denke, war mir auch kein Samstag zuviel, rauszustapfen und mir den Rangierbetrieb dort anzusehen. So habe ich auch hier nicht nur das kaufmännische Abfertigen der Kesselwagen gelernt, sondern ich darf ohne Übertreibung sagen, ich bin so einer zwischen Technik und Kaufleuten.“ Das hat sich auszahlt. Schon nach 11 Monaten übertrug die Werksleitung bei ERM Lucien Haenel die Verantwortung für den Bahnversand.

Er muß sich um Einzelwagen, Gruppen- und Pendelverkehre kümmern, wie sie das Werk mit Lingen abwickelt. Außerdem werden 1 000 t Butan, die per Schiene kommen, zur BASF hin umgeschlagen. Das muß alles reibungslos nach Plan gehen.

Bahnversand erfordert viel Gewissenhaftigkeit. Ein falscher Fahrplan – ein verkehrter Bestim-

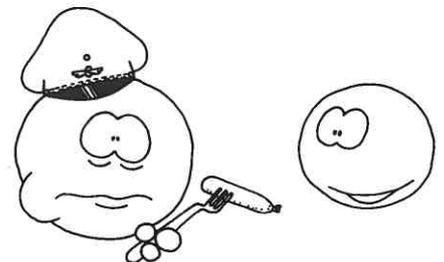


Die Erdöl-Raffinerie Mannheim (ERM) liefert Vorprodukte für den Kunststoff Luran (R) den die BASF herstellt. Aus Luran (R) wird auch die LGB gefertigt, die Herr Lucien Haenel hier im Werksbahnhof der Wintershall AG in der Hand hat, die wiederum eine Tochter der BASF ist ... alles klar, wer zu wem gehört?

mungsort: Das läuft gleich ins Geld, und schnell kommen vierstellige Summen im wahrsten Sinne des Wortes unter die Räder, wenn man nicht aufpaßt. „Ich spiele also mit Geld in der Hand“, so unser Bahn-Experte. Als erfahrener Routinier stellt er die Weichen im Interesse des Unternehmens richtig.

Jetzt hat es in seinem bewegten Leben erneut einen Fahrplanwechsel gegeben. Lucien Haenel hat seinen Platz als Lenker der unzähligen Kesselwagen auf dem ERM-Bahnhof verlassen, um sich als frischgebackener Ruheständler noch intensiver als bisher seinen vielfältigen Freizeitbeschäftigungen zu widmen. Neben dem Filmen, Fotografieren, Radeln und Werken im eigenen Haus steht natürlich die Modelleisenbahn oben an. Eines der Prachtstücke ist eine fast naturgetreue Nachbildung des ERM-Bahnhofs, die er in zweijähriger intensiver Arbeit geschaffen hat. „Hier kann man alle Programme wie in der Raffinerie fahren.“ Fast noch etwas stolzer als auf dieses Prachtstück ist Lucien Haenel auf seine Großbahn im Garten, die 20 Quadratmeter beansprucht. Mit geschickter landschaftlicher Gestaltung, den Bahnhofs- und anderen Gebäuden sowie einem Gartenteich entspricht sie dem Vorbild naturgetreu.

Geduld, Ausdauer und Bescheidenheit, mit denen sich Lucien Haenel in seiner Jugend gewappnet hat, zahlen sich in der nun begonnenen dritten Lebensrunde aus. So hat er allen Grund sich zu freuen, wenn ihm auch der Abschied von seinem geliebten Arbeitsplatz nicht ganz leichtgefallen ist. Zugute kommt ihm, daß ihn seine Frau Irma immer tatkräftig unterstützt, und daß Lucien Haenel nicht zu denen gehört, für die nach dem Berufsleben die große Leere beginnt. Glückliche Reise im neuen Lebensabschnitt wünscht auch die Lehmann-Großbahn.



„Erstaunlich, nicht wahr? Das sind noch Original-Bratwürste vom „Adler“.
Cartoon: Richard Stein



Blick auf die Gleisschleife um den Fischteich. Das war der bescheidene Anfang der Gartenanlage von Lucien Haenel.



Die unter der Trestlework-Brücke verlaufende Steigungsstrecke hat Edwin Herkner zur Zahnradbahn umgebaut.

Praxiserfahrungen mit der LGB-Zahnstange 1021

Von Edwin Herkner

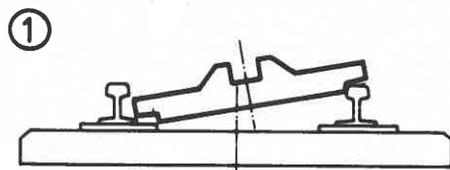
Auf einer ca. 8 m langen Strecke mit 7 % Steigung habe ich die neue Zahnstange eingebaut. Darüber möchte ich berichten. Zunächst überprüfte ich, ob die Gleise einwandfrei verlegt wurden und der Untergrund stabil ist. Und nun ein paar Worte zum Zahnstangenhalter (ZStH) und zur Zahnstange (ZSt). Beide sind aus hochwertigem, wetterfestem Kunststoff. Der ZStH hat einen Schnappverschluss, der nach dem Eindringen der ZSt zwei Funktionen auslöst: Er

klemmt zwischen den Schienen sowohl die ZSt fest als auch sich selbst. Die ZSt-Stücke können aneinandergelipst werden (eine sehr gute Lösung), so daß wir jede beliebige Länge erhalten. Zum Einbau selbst: Zunächst wählte ich die Stellen auf der Strecke aus, wo ZStH eingebaut werden sollten. Auf geraden Gleisabschnitten geschah das nach jeder 4. und in Gleisbögen nach jeder 3. Schwelle. Es ist darauf zu achten, daß die ZStH nicht an den Verbindungsstellen der ZSt-

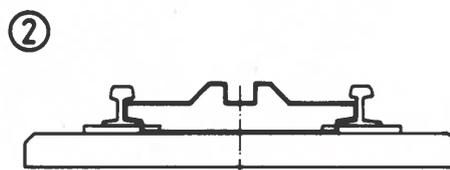
Stücke zu liegen kommen, denn dort ist die ZSt etwas dicker und auch nicht dort, wo sich Schienenverbinder befinden.

Der Schotter, falls vorhanden, ist sorgfältig zu entfernen, da ZStH und Schwellen auf gleichem Niveau aufliegen müssen.

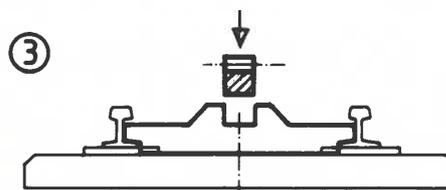
An den vorgesehenen Stellen legte ich die ZStH zwischen die Schwellen. Durch einen Druck auf die ZStH schnappen diese zwischen die Schienen ein. Die Oberfläche des ZStH liegt 3,5 mm un-



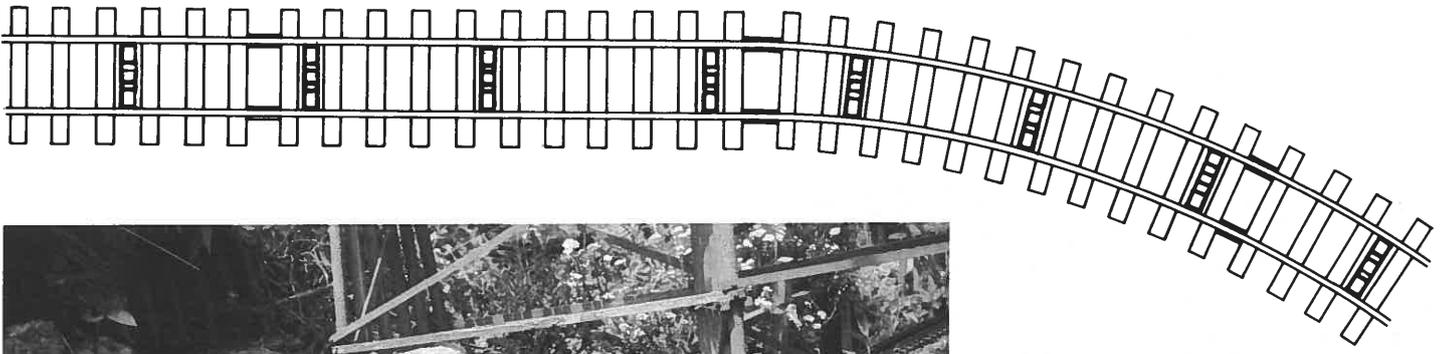
1) Einsetzen des Zahnstangenhalters in das Gleis.



2) Korrektur eingesetzter Zahnstangenhalter.



3) Einklipsen der Zahnstange in den Zahnstangenhalter.
Zeichnungen: Klaus-Joachim Schrader



Unter der Trestlework-Brücke hindurch fährt die Zahnradbahn mühelos die Steilstrecke hinauf.

In diesen Abständen sollten die Zahnstangenhalter im Gleis eingesetzt werden. Zeichnung: Klaus-Joachim Schrader

ter dem Schienenkopf. Das muß so sein, sonst liefe der Spurkranz des Rades auf und würde das Rad von der Schiene abheben. Als nächstes habe ich Stück für Stück der ZSt zwischen die Klauen der ZStH eingedrückt. Das ist die ganze Arbeit.

Wenn wir jetzt nachmessen, dann liegt der ZSt-Kopf genau 2 mm über dem Schienenkopf. Dieses Maß stellt sich automatisch ein. Der Eingriff des Triebzahnades in die ZSt ist ideal und der Betrieb störungsfrei. Der anschließende Probelauf verlief zur vollsten Zufriedenheit. Der Einbau der ZSt in eine Neubaustrecke ist noch einfacher, denn das Schotterauskratzen entfällt.

Auf Bergstrecken ist die Zahnradlok unentbehrlich. Aber auch auf Streckenabschnitten, welche etwas zu steil geraten sind, wie bei Brückenauffahrten, kann die Zahnradlok gute Dienste leisten. Der Zugbetrieb mit einer Zahnradlok ist abwechslungsreich und reizvoll. Mit der Lehmann-Zahnradbahn wurde ein alter Wunsch der LGB-Freunde erfüllt.



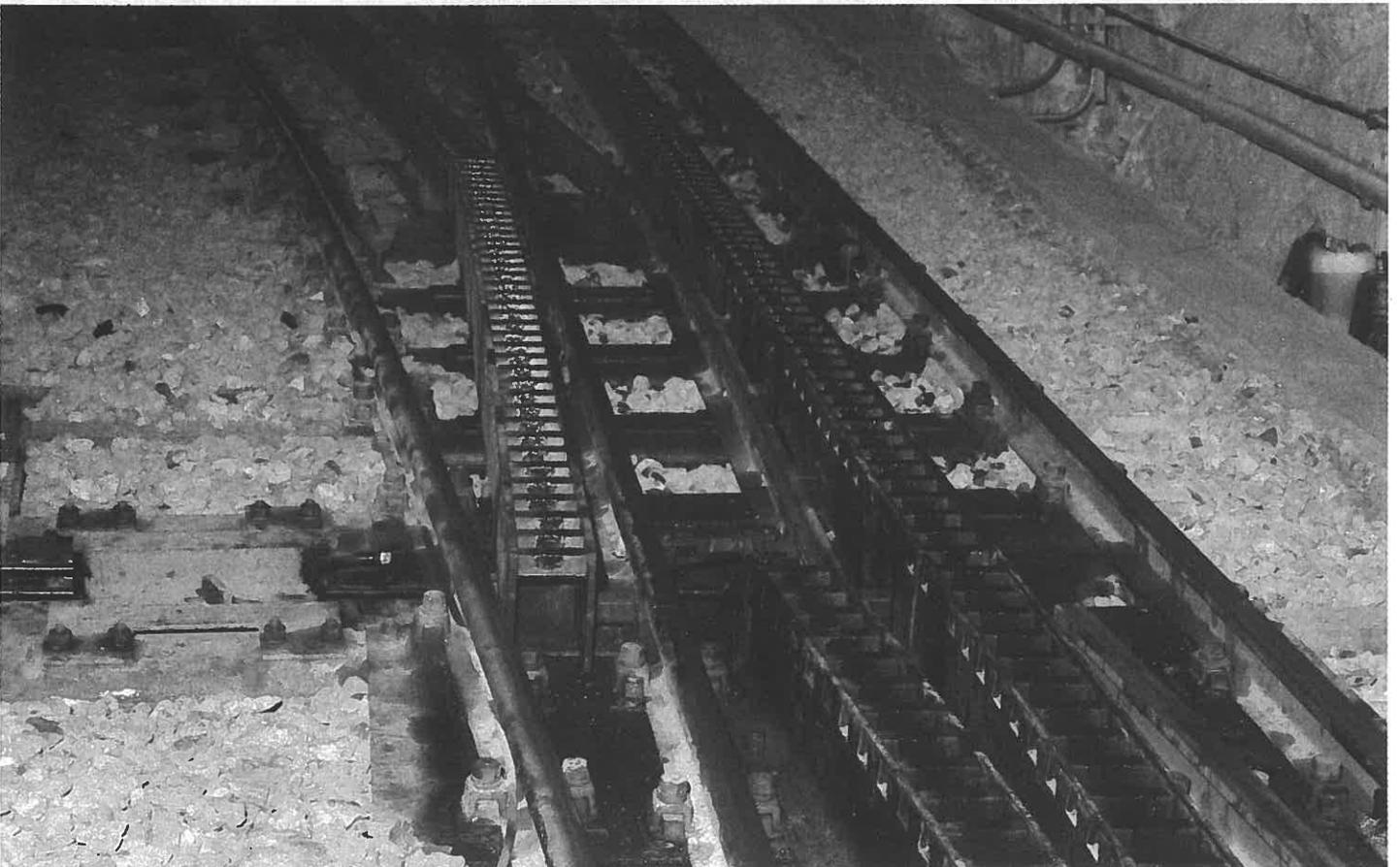
Nahtlos fügt sich die Zahnstange in das LGB-Gleis ein.

Zahnradbahn-Weichen

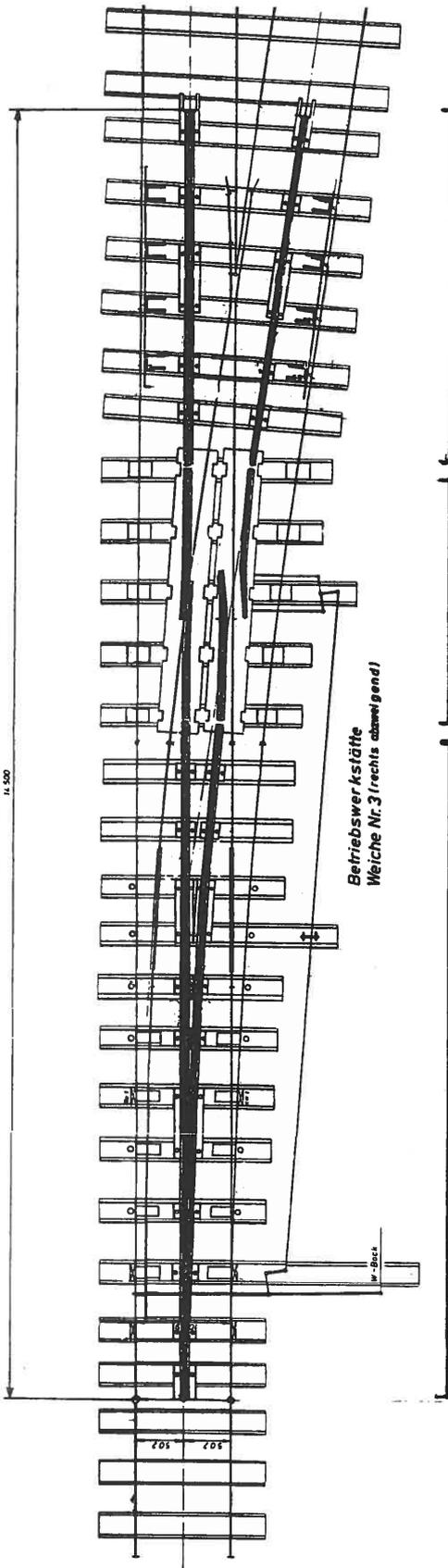
Von Rainer zur Bonsen



Zahnstangenweiche (System Riggenbach) im Tunnelabzweig zum Gletscherbahnhof Zugspitzplatt der BZB. Das Foto illustriert Teil III von Zeichnung 2.



Zahnstangenweiche (System Riggenbach) im Tunnelabzweig zum Gletscherbahnhof Zugspitzplatt der BZB. Das Foto zeigt ein Weichendetail entsprechend Teil IV der Zeichnung 2.



Bayerische Zugspitzbahn: Zahnstangenweiche (System Abt) im Bahnhof Grainau-Badersee.

I
II
III

I

Wer möchte nicht, nachdem die Firma Lehmann die erste Zahnradlok und die dazugehörigen Zahnstangen herausgebracht hat, eine funktionsfähige Weiche mit Zahnstange in seine Anlage einbauen. Den unerschrockenen Bastlern unter den LGB-Freunden stelle ich zwei gänzlich unterschiedliche Bergbahnweichen zum eventuellen Nachbau vor. Um die Zeichnungen möglichst übersichtlich zu halten, wurden alle Maß- und sonstigen Angaben gelöscht. Sie können jedoch bei Bedarf über die Redaktion bei mir angefordert werden.

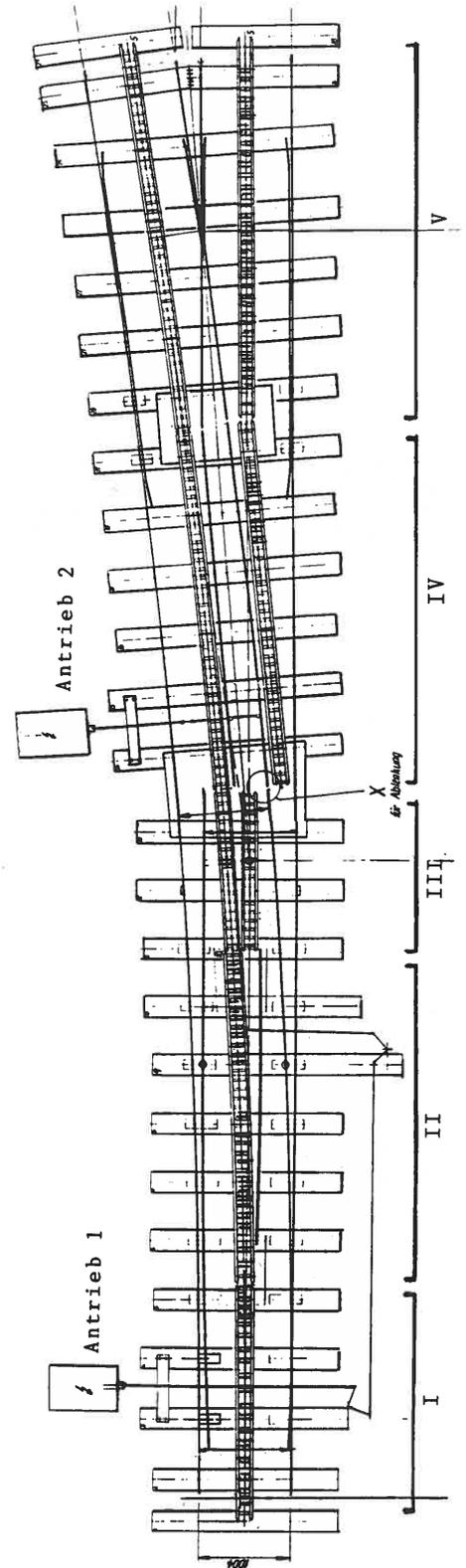
Zeichnung 1 stellt eine Zahnstangenweiche der Bayerischen Zugspitzbahn A.G. dar. Die abgebildete Weiche liegt als Weiche 3 im Bw Grainau-Badersee, System Abt, Spurweite 1000 mm. Das System Abt wurde gewählt, weil es ein leichteres Überschreiten der Fahrschiene an den Kreuzungspunkten mit der Zahnstange gestattet.

Die Zahnstange ist im Krupp'schem Hartstahl-Formguß hergestellt und hat die gleiche Zahnteilung und Zahnform wie die Riggenbachzahnstange auf der freien Strecke. Zur Erinnerung sei gesagt, daß das System Abt eine offene und das System Riggenbach eine geschlossene Zahnstange besitzt.

Die Weichen liegen in den Bahnhöfen fast waagrecht, in der Bergstrecke an den Ausweichen mit 7,5 und in einem Falle bei 16,5 % Steigung. An den Kreuzungspunkten mit der Fahrschiene legen sich die verjüngten Zahnstangenden beidseitig an die Schiene an. Der Teil III auf der Zeichnung ist die bewegliche Zahnstange.

Zeichnung 2 zeigt die erst im Jahre 1986 eingebaute, neueste Zahnstangenweiche der Bayerischen Zugspitzbahn A.G. Diese Weiche liegt im Tunnel in einer Steigung von 23 % und führt mit dem geraden Strang wie bisher zum Schneefernerhaus (2650 m). Die Linksabzweigung verläuft durch den "Rosi-Tunnel" (genannt nach der Tunnelpatin Rosi Mittermeier) mit einer Länge von 975 m zum Gletscherbahnhof Zugspitzplatt in 2600 m Höhe, also unmittelbar in das Skigebiet.

Wegen der starken, höchst zulässigen Steigung im Weichenbereich wurde bei dieser Weiche das System Riggenbach beibehalten. Die fünfteilige geschlossene Zahnstange ist in den Teilen I, II und IV beweglich. Die Zahnstangen stoßen stumpf gegeneinander, etwa wie die Gleise einer Schlepplweiche.

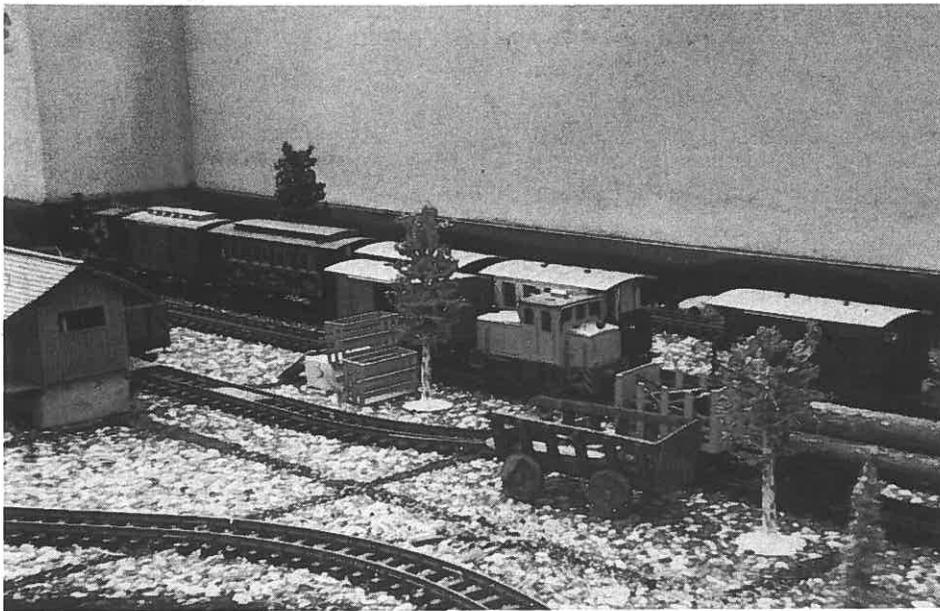
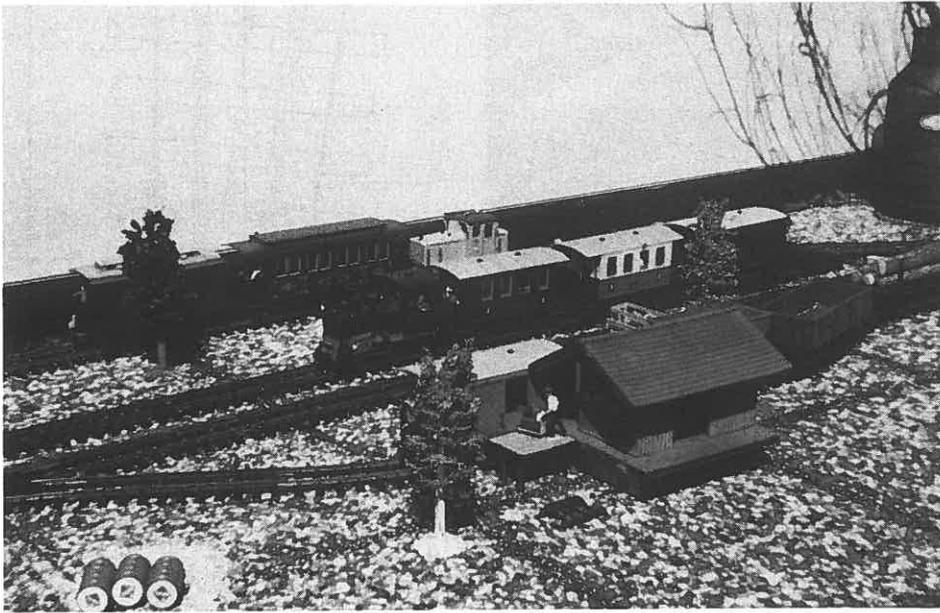


BZB-Zahnstangenweiche, wie sie im Abzweig zum Gletscherbahnhof Zugspitzplatt verwendet wird. Vereinfachte Zeichnung nach Unterlagen der Fa. Roll AG, Bern (Schweiz).

BZB-Zahnstangenweiche, wie sie im Bahnbetriebswerk Grainau verwendet wird. Vereinfachte Zeichnung nach Unterlagen der Fa. Roll AG, Bern (Schweiz).

Rainer Habel

Der Traum von einer Inselbahn



Aus meiner Mini-Zimmeranlage wurde ab 1973 durch Umzug eine Terrassenbahn ohne jedoch Münchner Hauptbahnhof oder die Gotthardt-Strecke imitieren zu wollen. Mir schwebt eine Kleinbahn aus dem Bereich der „Südlichen Nordsee“ vor, also eine in sich abgeschlossene Inselbahn ohne allzuviel Theater, aber mit viel Betrieb, variantenreich aufgekauftem Wagenpark, und vor allem – dank der frischen Seeluft – mit viel Phantasie, was vor allem für die Etappen des Aufbaues gilt.

Die ehemalige Inselbahn Spiekeroog habe ich trotz langjähriger Liebe nicht ganz im Sinn, aber zum Prielbock des Anlegers (bisher liegen da drei Weichen auf den Betonplatten) sind es vom Inselbahnhof immerhin 15 m. Da wohl bald wieder ein Umzug bevorsteht, gibt es auch keine Steilrampen über die gewaltigen Dünenketten, und der Bahnhof sollte als „plastische Attrappe“ an die Wand, sturmflutgeschützt erhöht und vom Mittelbahnsteig über Treppe und Brücke erreichbar sein. Das hebe ich mir nun wohl noch auf. Ein geschlossenes Oval gab es auf Drängen des Kurdirektors, denn auch den Tagesgästen sollte eine romantische Inselrundfahrt ermöglicht werden. So kommen zwei Lok gleichzeitig für den Personenverkehr zum Zuge. Für schwere Güterzüge erwarb man noch die 2080 hinzu, und Gustav mit seiner Draisine steht für die Schiffsbesatzungen auch zur Verfügung. Hinweisen möchte ich noch auf meine einfache Lösung, um zu einem zum 3060 passenderen Gepäckwagen zu kommen: Ich habe einfach die Dächer vom früheren 3019 mit dem vom 3011 getauscht. So verderben sich die Leute weniger schnell die Augen.

Anlage Rainer Habel: Luftaufnahme vom (erträumten) Inselbahnhof Spiekeroog, der wegen eines drohenden Umzuges nur mobil auf der Terrasse aufgebaut werden kann.

Anlage Rainer Habel: Die Diesellok rangiert gerade an der Viehverladerampe. Die Holzgatter sind Verpackungen von Marzipan-Schweinchen. Der Pferdewagen ist ein rustikaler Eigenbau. Hinten macht sich der Dampfzug auf den Weg zum Anleger, um die Gästeschar vom Frachtschiff abzuholen.

Anlage Rainer Habel: Hein vom Schuppen ist fleißig und verlädt Stückgut, denn der ganze Kram muß noch mit dem Abendschiff zum Festland. Was doch ein tiefer Standpunkt beim Knipsen ausmacht! So spürt man förmlich die Romantik der „Südlichen Nordsee“.



Dieses Bild dokumentiert die sorgfältige Gleisverlegung auf der Freilandanlage von Peter Girsperger ebenso wie den hohen Spielwert der Lehmann-Großbahn.

Die RhB-Anlage "Raetia"

Von Peter Girsperger

Vorgeschichte

Begonnen hat es 1979. Auf der Rückfahrt von einer Skandinavienreise habe ich als Schweizer in einer deutschen Kleinstadt ganz zufällig ein LGB-Krokodil entdeckt, das viel zu billig angeschrieben war. In der Meinung, es zuhause dann zu verkaufen, habe ich es sofort erstanden. Soweit kam es nie! Es gefiel allen und wurde Ausstellungsobjekt. Einige Jahre später wünschten sich die Kinder eine LGB-Eisenbahn auf Weihnachten. So kam allmählich immer mehr dazu. Im Sommer 1984 war dann großer Familienrat. Der neue Wunsch einer Gartenanlage setzte von jedem Opfer voraus. Geschenke bezogen sich nur noch auf die Gartenbahn, die Freizeit von vielen Monaten war gebunden. Alle fünf Familienmitglieder machten mit. Der Hauseigentümer (wir sind befreundet) gab die Erlaubnis, und wir vereinbarten neue, außerordentliche Kündigungsfristen.

Planung

Wir wollten beweisen, daß ein Naturgarten menschenfreundlicher ist, das heißt, daß er für Spiel und Gemüt besser genutzt werden kann. Was ist überhaupt ein Naturgarten? Im Naturgarten wachsen nur einheimische Pflanzen, Kunstdünger und Gifte sind überflüssig. Einheimische Pflanzen, insbesondere bedrohte, sind die Wirte von einheimischen Tieren, vor allem auch von vielen aussterbenden Arten.

Die Gartenbahn sollte also mit dem Naturgarten kombiniert werden. Ebenso sollte ein Teil für andere Spiele oder wechselnde Bahnanlagen (auch Gastanlagen) sein. Der Betrieb sollte bei jedem Wetter, auch im Winter, möglich werden. Weitgehend sollten auch nur naturgartenfreundliche Materialien verwendet werden. Der Betrieb durfte

nur so einfach gestaltet werden, daß er auch von Kindern ohne Probleme bewältigt werden kann. Das Gleisbudget von 3500 Franken sollte nicht wesentlich überschritten werden. Da ich durch meine Jugend eine starke Bindung zum Kanton Graubünden habe und die RhB liebe, sollte jeder Anlagenteil in irgendeiner Form dem RhB-Netz entsprechen. Auch sollten keine kleinen Radien vorkommen, auf einer Strecke sollten auch Live-Steam-Modelle fahren können. Im Herbst 1984 war die Planung abgeschlossen, und wir begannen mit dem genauen Vermessen.

Vom Zierrasen bis zum Naturgarten mit Eisenbahn

Mit dem Aushub des 6 m langen, bis 3,5 m breiten und 1,2 m tiefen Weiher schütteten wir die Berge auf. Die Tunnel wurden vorgängig mit Kalksandsteinen gemauert. Ebenso wurden schon die Plastikrohre für die elektrischen Leitungen eingegraben (Mäuse!). Während 2-3 Monaten war dann Ruhezeit, das Gelände mußte sich ja zuerst etwas setzen. Längeres Warten wäre besser gewesen, aber die Geduld fehlte!

Den Tümpel haben wir nach Anleitungen des WWF gebaut. Nach dem Füllen hat sich das Gelände, das schon immer etwas sumpfig war, 8 cm gesenkt! Neues Vermessen, Aufschütten, wurde notwendig.

Zum Weiherbau: Damit das Auffüllmaterial nicht abrutschen kann und die Folie besser geschützt ist, habe ich eine dünne Schicht Beton über der Folie. Auffüllen tut man am besten mit Regenwasser.

Für den Bahnhof legten wir im Sand Gartenplatten, für die Strecken Univerbundsteine. Stützmauern sind alle als lose Bruchsteinmauern auf-

geschichtet; Eidechsen und viele andere Tiere haben heute ihre Freude daran! Nach einer weiteren Ruhepause wurde nochmals korrigiert und dann die Brücken versetzt.

Die verlegten Schienen sind alle 40 bis 60 cm auf den Steinen festgedübelt, später mit feinem Kies geschottert worden. Alle Schienen sind mit beweglichen Litzenstückchen zusammengelötet; das ist unbedingt notwendig, will man Kontaktschwierigkeiten vermeiden. Nach acht Monaten konnten die ersten Fahrversuche gemacht werden. Noch mußte mancher Schienenstoß korrigiert, mehrere Weichenzungen etc. gefeilt, überhaupt noch vieles verbessert werden. So wurde zum Beispiel wegen der Enten und Gänse ein Zaun notwendig.

Bahnhof

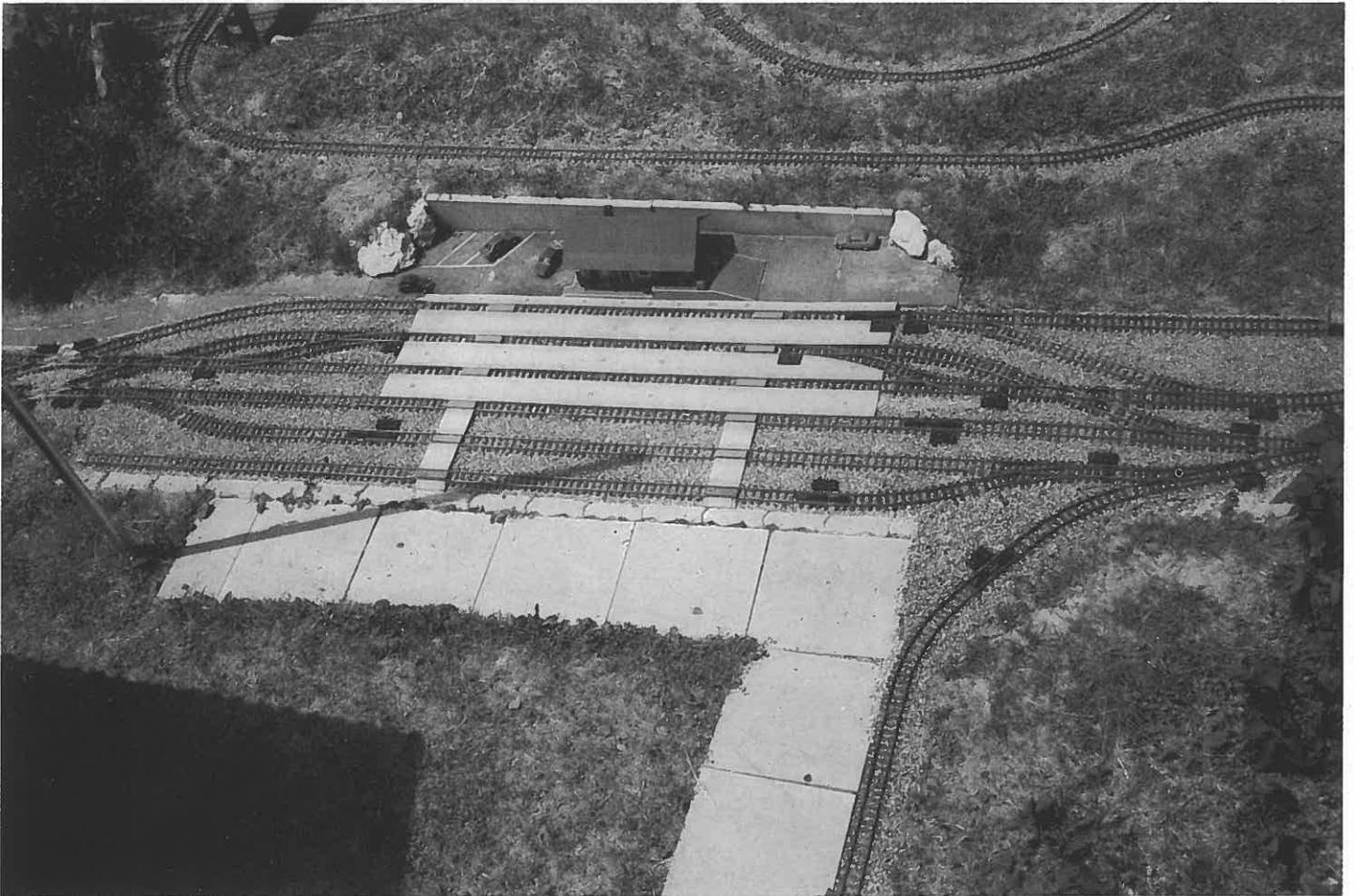
5-gleisig, 4-5 m lang, 3 Abstellgleise mit zusätzlichen Gartenplatten fürs Spiel kleinerer Kinder, 2 DKWs, sonst nur schlanke Weichen, Perronplatten aus PVC-Hartschaum, 5 Entkuppler, elektrische Unterteilung in zwei Trafoabschnitte möglich (Durchfahrt und Rangieren gleichzeitig möglich), Bahnpolizisten aus abgekröpften Schrauben und aufgesteckten Schalterhütchen.

Bahnhofsgebäude

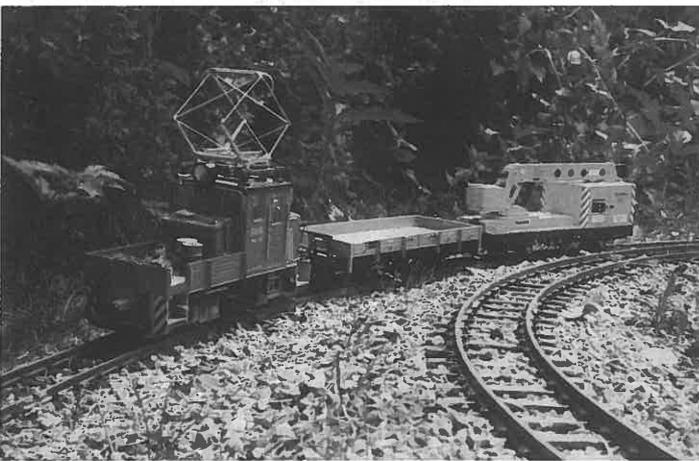
Modell eines Unterengadinerbahnhofs aus PBV-Hartschaum, Innen-, Außen- und Bahnhofsuhrbeleuchtung, Schornstein mit Rauchenwickler, eingebauter Lautsprecher, ganze Bedienung vom Stellwerkhaus (z.B. Mischpult, Mikrophon, Tonband, Läutwerk) aus.

Elektrische Versorgung

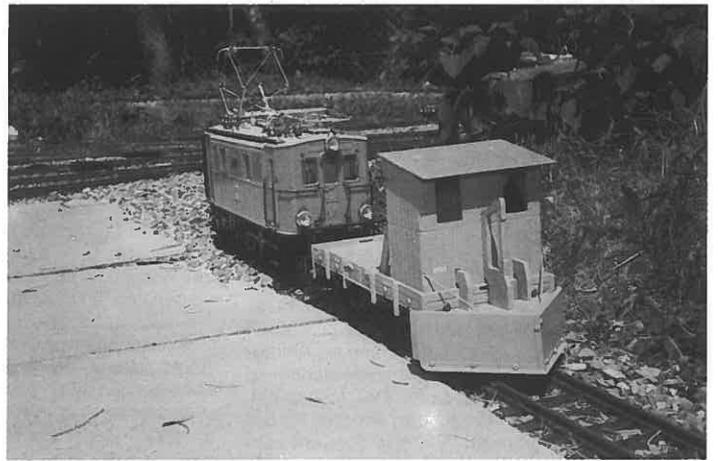
Hauptsicherung und Schalter auf dem Haupttafelleu, Leitung zum Gartensitzplatz, dort ein zweites Tableau mit Sicherungen für Außenbeleuch-



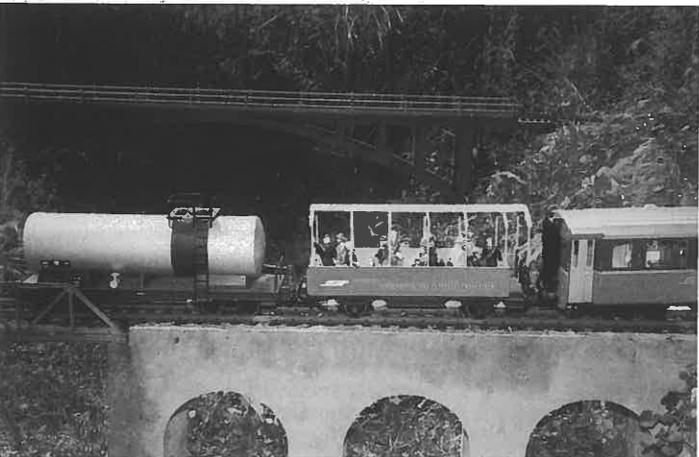
Diese Hubschrauberaufnahme zeigt den Gleisplan des Bahnhofs Raetia. Der Schatten links unten im Bild wird vom Stellwerkhäuschen verursacht.



Die leider nicht mehr lieferbare Rottenlok erhielt den braunen und der Niederbordwagen den grauen RhB-Anstrich.



Prächtig gelungen ist Herrn Girsperger der Eigenbau-Schneepflug auf Basis eines Niederbordwagens 4010.



Zwei Eigenbauten auf einem Blick: Vierachsiger Kesselwagen und zweiachsiger Aussichtswagen der Rhätischen Bahn.



Barwagen in marineblau/gelber Lackierung und mit Werbeaufschrift der Brauerei "Calanda Bräu".

Strecken

Bergstrecke (via sud), Länge ca. 26 m, max. 4 % Steigung, mittlerer und großer LGB-Radius. 1 Tunnel, Teile der Bernina- und Chur-Arosa-Strecke nachempfunden. 1 Betonviadukt mit Gleiswendel. 1 große Brücke über den Weiher (Iai rauna), Länge 3,2 m, Spannweite 2 m, Gewicht 48 kg, Bauweise Eisen und Stahl kaltverzinkt, Geländer aus Chromstahl (wichtig bei Windböen, da max. 1 m über dem Grund!). Talstrecke (via ruinauta), Länge ca. 18 m, max. 2,6 % Steigung, nur großer LGB-Radius, 2 Tunnels, 1 kleine Brücke aus PVC und Messing am Weiher, der Vorderrheinstrecke nachempfunden.

Zweigleisige Anschlußstrecke für zusätzliche Anlagen oder Gastanlagen, 3 m, sonst als Abstellgleise nützlich.

Tunnelportale

Da im Handel für mich bislang keine Portale mit genügender Höhe für ausgefahrene Stromabnehmer erhältlich waren, habe ich diese aus Hartschaum selbst geschnitten, die Struktur mit dem LötKolben gezogen, eingemauert und mit Außen dispersion gestrichen.

und Eisenbahn, über beidem eine Feinabsicherung (im Garten ein Muß für verantwortungsvolle Eltern), vergrabene Zuleitung zum Stellwerk in Kunststoffrohren (Strom und Telefon), im Stellwerk Steckerleiste mit Kontrollschalter/leuchte.

Stellwerk

Ehemaliges Kinderspielhaus auf Steinstützen (Feuchtigkeit), Platz für 2-3 Personen (Lokführer und Bahnhofbeamte). Winter: Das Haus kann geheizt werden. Sommer: Die Frontscheiben sind herausnehmbar, oder bei großer Hitze kann das ganze Stellpult an einem 5 m langen "Schwanenhals" (Telefonmehrfachkabel) ins Freie gezügelt werden. Radio-Tonband-Mikrofon-Mischpult für Stationslautsprecher, Kontrolllautsprecher im Stellwerk, externer Telefonanschluß, 4 Trafos von LGB, 6 entsprechende Regler mit Volt- und Ampèremeter. Die Bahnhof- und Streckenabschnitte können beliebig kombiniert und an die Regler angesteckt werden, z.B. wenn die jüngeren Kinder alleine spielen, schließe ich der Einfachheit halber (und um Kurzschlüsse unter den Trafos zu vermeiden) alles auf einen Regler/Trafo.

Gleisbildstellwerk

Kontrolllampen für Stromkontrolle. Weichen und Entkuppler mit Schalter vorwählen, auslösen mit Taster (Fahrstraßen), Gleisabschnitte mit einfachen Ein-Aus-Schaltern, keine Signale und keine Oberleitungen, da im Freien zu anfällig (Marder, Kinderspiel usw.), Nachtbeleuchtung der Armaturen.

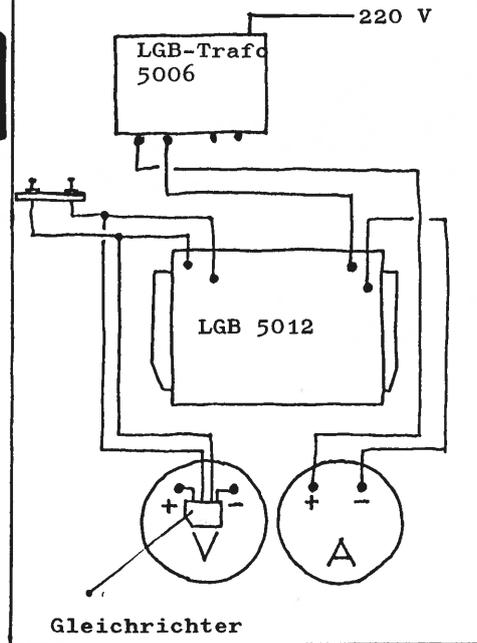
Betrieb

Ich bin (noch?) kein Computerfreak, Eisenbahnspielen heißt für uns Strom geben und nehmen, rangieren, steuern. Wenig läuft automatisch. Durch entsprechendes Zusammenstecken an die Regler können allerdings 2 Züge ohne Beaufsichtigung fahren, wobei zudem die Bahnhofdurchfahrt weniger schnell eingestellt werden kann. Viel Spaß haben wir, wenn mein Freund Hans Flütsch seine mobile Gartenanlage mit großem Bahnhof, Güterbahnhof und Ablaufberg anschließt. Mit Funk oder Gegensprechanlage wird dann ab- und angemeldet, Rangieraufträge erteilt, einander gestreßt. Eine Erweiterung ist nicht geplant (vorläufig); die Kinder haben immer wieder Freude, eigene Fantasieanlagen zu erstellen und anzuschließen.

Probleme gab es bislang nur wenige: Gewisse Laubbäume können schon eine Plage sein, einen Ahornbaum mußten wir fällen.

Schwierigkeiten hatten wir auch mit der ersten Serie von EPL- Antrieben und dem alten DKW-Modell: In beiden Fällen hat uns die LGB-Firma großzügig geholfen. Bei Temperaturen um 0 Grad C frieren die Weichenzungen gerne an, an Schattenhängen beginnen alle Lokomotiven zu schleudern. Eine Heizung einzubauen wäre wohl möglich, steht aber in keinem Verhältnis zu den wenigen Tagen mit diesen Witterungsbedingungen. An kälteren Tagen macht auch die Schneeräumung weniger Arbeit. Zwei Lokomotiven und ein eigens zum Schneepflug umgebauter Wagen brachten bisher die besten Resultate, wobei der

Handskizze Schema Regler mit Volt- und Ampèremeter



Ballast des Pfluges der Schneeart angepaßt werden muß. Eine Schneeschleuder sieht zwar besser aus, funktioniert aber nur bei feinem Pulverschnee einwandfrei. Nach ersten Versuchen habe ich den Schneeschleuderbau aufgegeben. Sachbeschädigungen hatte ich bisher keine, da die Kinder aus der Umgebung hie und da selbst spielen können. Ameisen bauen manchmal an den unangenehmsten Orten (Schiene, Weichenantrieben, Stationsgebäude), aber dies sind ja wirklich kleine Sorgen!

Besuche

Besuche sind nach telefonischer Vereinbarung möglich. Einen regelmäßigen Dienstleistungsbetrieb wollen wir nicht, nicht daß das Hobby zur Arbeit würde. Auch Schulklassen waren schon zu Gast. Themen wie Netze in der Geometrie, Rangierprobleme, Verkehr Graubünden oder ganz einfach Freude am Spiel waren möglich. Auch entsprechende Feste wurden schon gefeiert. Ein Verein ist nicht geplant, wir sind ganz einfach ein wachsender Kreis von IIm-RhB- Freunden.

Rollmaterial

Sehen wir einmal von teuren Einzelanfertigungen und Kleinserien ab, gibt es leider noch viel zu we-

nig RhB-Rollmaterial für die Spur IIm. So ist unser Wunsch nach mehr Loks und Wagen der RhB verständlich, und die Gedanken, wie man es selbst machen könnte, sind logisch die nächsten Schritte. Wir suchten Wege und Material, die unserem Können und unseren finanziellen Mitteln entsprachen. Von der kleinen Abänderung bis zum Umbau und Selbstbau war ein Weg, der eigentlich nur vom Selbstvertrauen abhing und gar nicht schwer ist.

Kleine Abänderungen

Natürlich entstehen so nur Pseudo-RhB-Fahrzeuge. Zuerst wird die nicht gewünschte Beschriftung weggemacht (meist sorgfältig weggekratzt) und ersetzt mit Abreibe- oder Selbstklebebuchstaben. Daß diese dauerhaft bleiben, übersprizte ich jeweils mit durchsichtigem Lack. Für Um- und Selbstbauer ist ein Kompressor und eine Spritzpistole eine sehr sinnvolle Anschaffung. Dies kann ja auch von mehreren zusammen gelöst werden, so kommt bei mir manchmal einiges zusammen zum Spritzen. Manche Wagen habe ich ganz umgespritzt und neu beschriftet, um ein RhB-Aussehen zu erreichen. Die Rottenlok von LGB sieht rotbraun gespritzt und gelb beschriftet schon sehr nach alter RhB-Rangierlok aus, auch wenn's diese nirgends gibt. Oder: Der zweiachsige Tankwagen von LGB entspricht neu gespritzt ohne Firmenbeschriftung genau dem RhB-Vorbild.

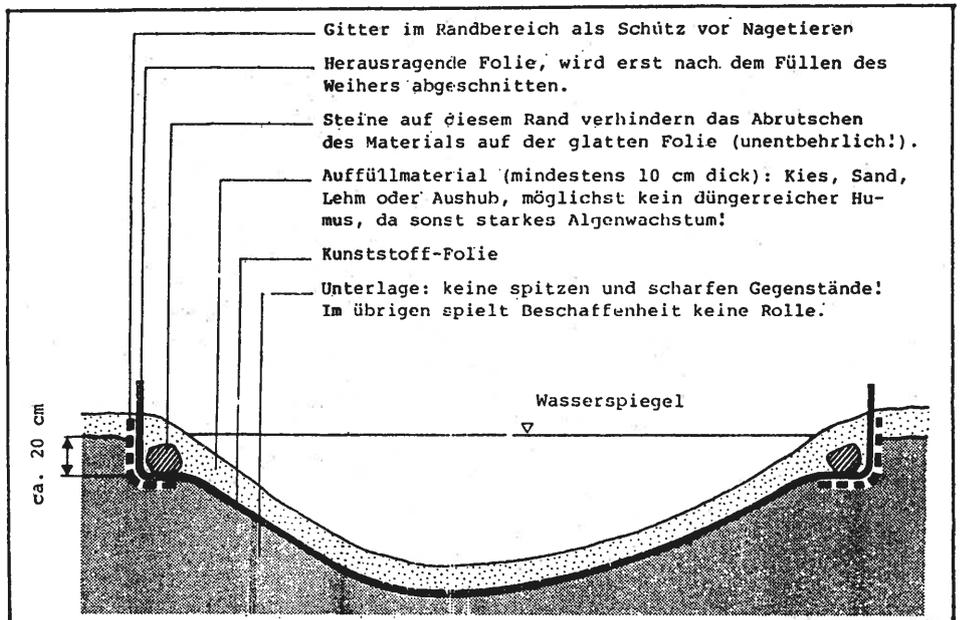
Größere Änderungen

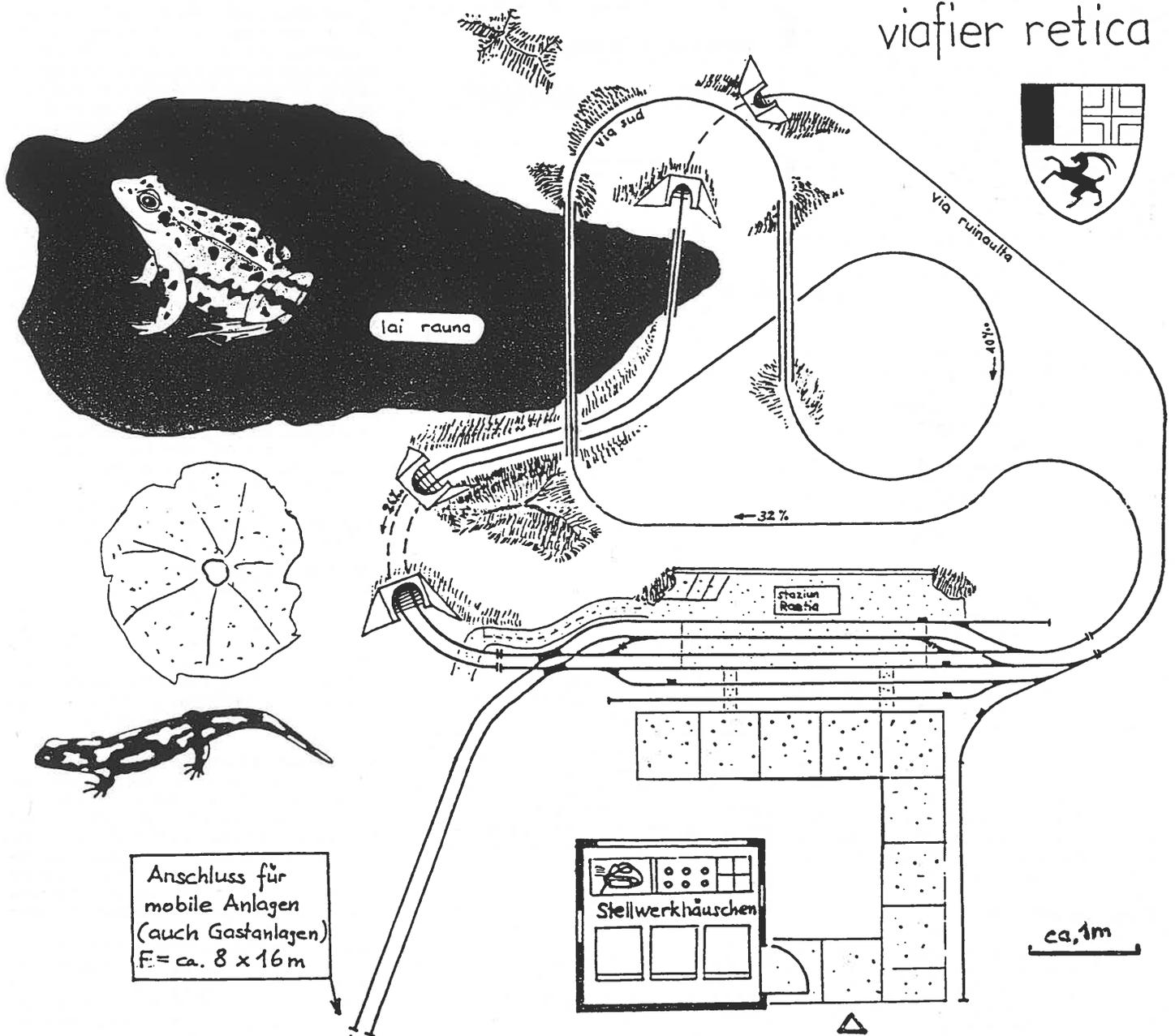
Wer einmal den Mut zur Säge aufgebracht hat, entdeckt plötzlich viele Möglichkeiten. Stellvertretend hier ein Beispiel: Wenn man vom LGB-Schotterwagen den obersten, senkrechten Teil herausägt, den Falz nachher wieder aufklebt, entsteht nach dem Spritzen mit grauer Farbe und entsprechender Beschriftung ein neues Modell, das dem alten RhB-Schotterwagen verblüffend ähnlich sieht.

Umbauten, Vervielfältigungen

Mit etwas Phantasie können aus den Teilen von einem Wagen mehrere hergestellt werden. Ergänzt wird meistens mit Polystyrolplatten, die sich sehr leicht bearbeiten lassen (z.B. ritzen, brechen) und mit handelsüblichen Kleber kalt verschweißen lassen. Kunststoffe, die sich nicht kalt verschweißen lassen, und wo eine Schraube nicht möglich ist, füge ich mit Zweikomponentenharz zusammen.

Einige Vervielfältigungsbeispiele: Aus dem LGB-Personenwagen (3065) stellte ich mit dem Unterbau den RhB-Calanda-Barwagen und mit dem Oberteil den alten RhB-Speisewagen her. Zusätzlich brauchte ich nur zwei Drehgestelle und Dächer. Aus den überzähligen Dachresten werde ich einen Postwagen bauen. Oder: Aus dem vierachsigen Tankwagen eines Kleinserienherstellers machte ich einen Tankwagen, dessen Unterbau nach dem Vorbild gestaltet ist. Aus dem Rest entstand ein RhB-Rungenwagen.





Gartenanlage viafier retica (Rhätische Bahn).

Zeichnungen: Peter Girsberger

Eigenbauten

Gerne arbeite ich mit PVC-Hartschaumplatten. Sie lassen sich ähnlich wie Holz bearbeiten, kalt verschweißen und erhalten nach dem Spritzen eine beachtliche Härte und Festigkeit. Für die Gehäuse von Loks also sehr geeignet. Gut kombinieren läßt sich Hartschaum auch mit aufgeschnittenen PVC-Rohren, zum Beispiel für alte Dachformen, Führerstände Ge 6/6 II und Ge 4/4 I usw.).

Muß ich selbst erwärmen und biegen, verwende ich lieber Polystyrol, das sich mit beschränkter Festigkeit auch mit PVC verbinden läßt (z.B. Front der Ge 4/4 II).

Antriebe sind immer von LGB (Wettertauglichkeit, Ersatzteile). Die Drehgestelle lassen sich ja äußerlich gut verändern. Dem ABe 4/4 habe ich mit Arbeit auf der Drehbank kleinere Speichenräder aufgezogen. Viel kleiner dürfen sie allerdings wegen den Stromschleifern und der Modellgeschwindigkeit nicht sein. Alle Modelle sollten immer den kleinsten Radius (60 cm) durchfahren können, will man nicht zum LGB-Einzelgänger werden. Das hat aber Konsequenzen für die Modellgenauigkeit und die Maßstäblichkeit. So ist zum Beispiel meine Ge 6/6 II etwas hochbeinig geworden, und in engen Radien schaut das mittlere Drehgestell etwas weit hervor. Gute Laufeigenschaften lassen sich so nur schlecht mit Anforderungen von Modellwettbewerben verbinden, man muß sich vor dem Bau entscheiden. Beim

Zeichnungsentwurf beginne ich immer mit dem Laufwerk und baue dann optisch und maßstäblich soweit möglich "drumherum".

Manche Kunststoffe lösen sich bei einzelnen Farben auf. Meine Lösung: Ich grundiere grundsätzlich alle Teile zuerst mit dem Spritzen von Flüssigkunststoff. Lokdachplatten schneide ich meist aus massivem PVC. Stromabnehmer, Bremschläuche, Wagenheizleitungen, Schienenräume, Griffe, Lampen, Puffer, Isolatoren, Scheibenwischer, Klinken sind, wenn sie einigermaßen passen, von LGB. Diese Teile sind beim Betrieb im Freien ja oft auch Verschleißteile und so leichter zu ersetzen. Mit Eisenballast gebe ich den Loks die nötige Adhäsion für die Zugkraft, wobei jeweils noch ein zusätzliches Rad mit einem Haftreifen versehen wird (früher Kauf, heute Drehbankarbeit). Meine Loks wiegen 3 bis 7 kg. Materialkosten sind etwa 200 bis 300 Franken, der Zeitaufwand war bisher 50 bis 130 Stunden pro Lok.

Die nötigen Pläne und Bilder entnehme ich vorwiegend den Büchern von Claude Jeanmaire. Zum Beispiel aus "Archiv 3. Teil: Die Rhätische Bahn, Stammnetz". Auch eigene Fotos und Skizzen an Ort und Stelle helfen mir. Hie und da machen wir sowieso kombinierte Wander- und RhB-Ferien mit dem billigen RhB-Ferienpaß, eine Art Generalabonnement: Ein Riesenplausch und für Eisenbahnfreunde besonders zu empfehlen. Die RhB waren auch immer sehr freundlich und hilfsbereit.

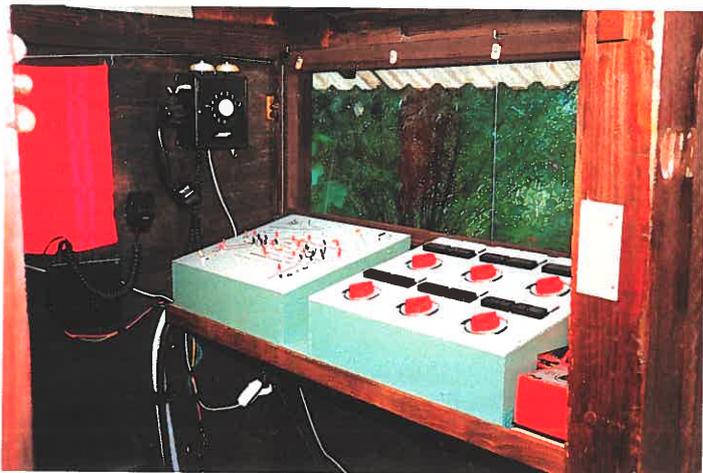
Zukunftspläne: Aus der neuen LGB-Dampflok "Spreewald" werde ich die RhB-Lok Nr. 11 herstellen. Aus der LGB-Ge 2/4 soll einmal eine entsprechende Rangierlok werden. Weitere Güterwagen sind geplant. Die RhB-G 4/5 steht auch auf meiner Wunschliste, wobei der kleinste Radius sich wohl nur mit abgedrehten Spurkränzen bewältigen läßt. Von der LGB erhoffe ich mir die Herstellung eines modernen 2. Klasse Personenwagens, passend zu bestehenden 1. Klasse Wagen. Daraus ließen sich auch wieder viele neue Modelle bauen. Eine dazu passende Lok von LGB wäre schön! Wenn dies allerdings noch lange dauern wird, ist die Wahrscheinlichkeit, daß ich dann jenen Typ schon gebaut habe, immer mehr gegeben!

Schlußbetrachtungen

Ich liebe meinen Beruf und möchte mein RhB-Hobby lieber nicht zum Beruf machen, auch wenn eine beachtliche Nachfrage besteht. Ich habe keine Lust nach Bestellungen zu basteln, bin aber gerne bereit, über Einzelheiten Auskunft zu geben. Jeder Missionseifer liegt mir fern, viele können es besser. Da ich von Freunden und auch von Fremden schon soviel profitierte, meine ich, könnten diese Ausführungen hier und dort vielleicht eine Hilfe oder ein Anstoß sein. Durch den umfangreichen Bericht soll auch nicht der Eindruck einer Riesenanlage entstehen. Auch kleine Gartenanlagen und Naturgärten können ihren Reiz haben. Peter Girsberger, Bahnhofstr. 58, CH-8154 Oberglatt



Die imponierende Betonspannbogenbrücke steht auf der Gartenanlage von Peter Girsperger. Die RhB-Elokom und die Personenwagen sind LGB-Fahrzeuge, der zweiachsige Gepäckwagen hingegen ist ein Eigenbau.



Das Stellwerk der Gartenanlage von Peter Girsperger ist wettersicher in einem Holzhäuschen untergebracht.



Blick auf die RhB-Gartenanlage von Peter Girsperger. Im Vordergrund die Anschlussgleise für Gastanlagen und der Entenschutzzaun. Rechts das Stellwerkhäuschen.



Peter Girsperger baut seine LGB-Anlage nach RhB-Vorbild. Ein Schmuckstück seiner Sammlung ist der Eigenbau-Triebwagen ABe 4/4 Nr. 503.



Der alte RhB-Speisewagen WR 3811 (ex MITROPA!) ist ein Eigenumbau aus dem LGB-3062. Das Dach fehlt noch, aber umso besser kann man in den Wagen hineinschauen.



Seitenansicht der neuen Mogul-Lok 2019S, deren Geräuschelektronik als ein Höhepunkt dessen gewertet werden kann, was bislang auf diesem Gebiet möglich ist.

Neue Modelle für die LGB

Kommentiert von Wolfgang Zeunert

Mogul-Lok der Colorado & Southern

Im LGB-Programm gibt es bereits eine Oldtime-Western-Mogullok der Denver, South Park & Pacific Railroad. Es würde zu weit führen, im Rahmen einer kurzen Modellbesprechung die wechselvolle Geschichte der D., S.P. & P.R.R. zu schildern, weswegen wir uns grob darauf einigen wollen, daß die Colorado & Southern R.R. so etwas wie eine Nachfolgefirma war, deren Strecken die Täler westlich der Stadt Denver, Colorado, mit ihren reichen Erzvorkommen erschlossen.

Die neue Mogul-Lok von Lehmann unterscheidet sich rein äußerlich dadurch, daß sie einen schlanken Schornstein und glattrunde Dampf- und Sanddome besitzt. Der Western-Scheinwerfer wurde durch eine neuere Stirnlampe ersetzt, die Glocke sitzt an einer anderen Stelle, und neben dem Kessel findet man zusätzliche Teile, wie zum Beispiel einen Bremsluftbehälter. Außerdem besitzt die Lok jetzt einen Kohlentender. Praktisch ist also eine neue Lok entstanden, auch wenn sie die gleiche Achsfolge 2-6-0 besitzt, was aber nun eben die Achsfolge der Mogul's ist.

Zum Vorbild wäre zu bemerken, daß die um 1890 gebauten Mogul-Loks etwa 1905 neue Kessel und gegen 1917 noch einmal neue Rahmen erhielten. Die neue LGB-Lok gibt diesen Bauzustand wieder.

Unten an der Rückseite des Führerhauses befindet sich der schon von anderen Modellen her bekannte Dreiwegschalter für Lok aus, Lokstand mit Licht und Geräusch und Fahrt mit Licht und Geräusch. Tender und Lok werden über ein Bandkabel mit Sechsfachstecker miteinander verbunden.

Im Tender ist die Geräuschelektronik untergebracht. Unter dem Tender befindet sich ein Schiebeshalter, mit dem das Lokgeräusch abgeschaltet werden kann. Auch wenn die Lok auf dem Gleis steht, ist er bequem zu bedienen.

Nachdem wir nun schon über die Schalter der Geräuschelektronik gesprochen haben, wird es Zeit, auch das Lokgeräusch selbst einmal zu beschreiben. Es ist einfach superb! Es ist von der Vorbildtreue her das Größte, was man bislang erleben durfte, und das Alles wird in einem Großserienmodell geboten! Schon im Stand hört man das Zischen des Dampfes im Kessel. In rhythmischen Intervallen ertönt die Luftpumpe. Dreht man dann langsam den Regler auf, ertönt ein kurzer Lokpfeiff,

man hört das Zischen des in die Zylinder strömenden Dampfes, und synchron mit der Umdrehung der Lokräder ertönt der Auspuff der Maschine. Mit zunehmender Geschwindigkeit werden auch die Geräusche schneller und intensiver.

Der Lok liegen zwei Gleis-Schaltmagnete 1705 bei. Sie können an beliebiger Stelle im Gleis platziert werden. Da der auslösende Magnet genau unter dem LGB-Schriftzug auf dem Schaltkästchen angeordnet ist, kann der Gleis-Schaltkontakt links oder rechts im Gleis platziert werden. Dadurch ertönt beim Überfahren mit der Lok entweder ein schwungvoll heulendes Pfeisignal oder der wiederholte Doppelschlag der Glocke.

Im gleichen Rhythmus verlangsamen sich die Geräusche beim Zurücknehmen der Geschwindigkeit bis zum Stillstand. Bei abgestelltem Fahrregler hört man das Zischen noch etwa 30 Sekunden lang, ehe es völlig aufhört.

Im Tender ist eine 9-Volt-Batterie untergebracht, die bedarfsweise leicht ausgewechselt werden kann. Da im Langsamfahrbereich von 0 bis etwa 9 Volt eine Geräuschelektronik nicht einwandfrei betrieben werden kann, überbrückt die Batterie diesen Bereich. Bei höherer Fahrspannung wird sie hingegen so gut wie überhaupt nicht beansprucht. Werksseitig geht man von einer ungefähren Lebensdauer der Batterie von etwa 80-150 Betriebsstunden im Jahr aus, bei intensivem Geräuschbetrieb von etwa 30-60 Stunden.

Die guten Laufeigenschaften dieser LGB-Mogul-Lokomotive sind schon von den bisherigen Western-Loks her bekannt. Bei dieser neuen Lok (2019S) kommt nun noch das Lokgeräusch hinzu, und das ist eigentlich nicht zu beschreiben, so großartig gelungen ist es. Man muß es selber hören. Die Fans sind entzückt!

Dampflok U.43 der Murtalbahn

Mit einer erstmals 1889 gelieferten C1-n2t wurde die "klassische" Grundform der österreichischen Schmalspurlokomotive geschaffen. Ihr folgten ab 1894 die Lokomotiven der Reihe U. Für die Murtalbahn Unzmarkt-Tamsweg (daher U = Unzmarkt) wurden insgesamt 43 Loks und 1922 eine weitere für die Staatsbahn gebaut. Gleichartige Loks gingen an die Niederösterreichischen Landesbahnen, an die Zillertalbahn und an die Friedländer Bezirksbahnen. Die Konstruktion der Lokomotiven war derart gut gelungen, daß man noch heute einen Teil von ihnen einsetzen kann.

Es war ganz klar, daß schon frühzeitig für die LGB ein Modell der Reihe U geschaffen wurde, welches in einigen Varianten angeboten worden ist. Im Katalog ist noch die Lok 2 der Zillertalbahn (2071D) aufgeführt.

Der 75 jährige Geburtstag der Lok U.43 der Murtalbahn war für Lehmann der Anlaß, eine kleine Sonderserie (2070D) dieser Type aufzulegen. Ihr hervorragendes Merkmal ist eine graue Maschinenlackierung, welche die von vielen Schmalspurbahnfreunden geliebte Lokomotive in ihrer ganzen Vollkommenheit zeigt. Der Kohlentender erhielt einen Bretteraufsatz, um die Einfüllmenge vergrößern zu können, und vor dem Kobelchornstein wurde eine sogenannte Blindlaterne angebracht. Rote Zierlinien an den Wasserkästen und am Führerhaus betonen die Eleganz dieser schönen Lokomotive, die schwarze Speichenräder besitzt.

Güterwagen mit verlängertem Fahrwerk

Von den Modellbahnern ist an die Firma Lehmann immer wieder der Wunsch herangetragen worden, neben dem normalen offenen Güterwagen (4021) und dem Niederbordwagen (4010) auch derartige Wagen mit Rangiererbühnen in das Programm aufzunehmen.

Der Güterwagenpark der LGB wurde deshalb in diesem Jahr um Fahrzeuge erweitert, die ein neues, 335 mm langes Fahrwerk mit Rangiererbühne besitzen.

Lehmann hat für diese neuen Wagen die trefende Bezeichnung "Europa-Wagen" gewählt, denn derartige Waggons sind tatsächlich bei allen Schmalspurbahnen des Kontinenten im Einsatz gewesen.

Die jetzt ausgelieferte Wagenserie umfaßt einen Niederbordwagen X 05, einen offenen Güterwagen Ow, einen gedeckten Güterwagen Gk der MOB (Montreux-Berner Oberland-Bahn), sowie zwei MOB-Wagen mit Werbebeschriftungen.

Der offene Güterwagen (4024) wird mit einem güterwagenbraunen Aufbau ausgeliefert. In einem Teil der ersten Auflage des Lehmann-Hauptkataloges 1988/89 war der Wagen mit grünem Wagenkasten abgebildet.

Der Niederbordwagen (4023) hat einen grauen Aufbau. Man hat sich bei Lehmann deshalb für diese Lackierung entschlossen, weil die entspre-



Rückansicht der Mogul-Lok 2019S mit "Geräuschtender".

chenden Wagen der Rhätischen Bahn so angestrichen sind, womit allen RhB-Freunden ein stilreicher Waggon geboten wird.

Der geschlossene Güterwagen der MOB (4027) hat einen braunen Wagenkasten in Holzbauweise mit grauem Dach. Vorbildgetreu hat der Waggon silbern lackierte Stahlblechtüren, zum Öffnen, selbstverständlich.

Ebenfalls einen braunen Wagenkasten hat ein weiterer geschlossener Güterwagen der MOB (4028), allerdings nicht in Holz-, sondern in Stahlblechbauweise, also mit glatten Wänden. Dieser Waggon trägt eine Werbeaufschrift der Brauerei "Kronenbourg".

Und schließlich gibt es noch einen zweiten blechplankten, geschlossenen Güterwagen in

blauer Lackierung (4029) mit Werbeaufschrift der Mineralwasser- und Biervertriebsfirma Boissons Riviera S.A. aus Vevey am Genfer See. Hier sei der Hinweis gestattet, daß Werbebeschriftungen bei einem Teil der schweizerischen Schmalspurbahnen gang und gäbe sind. Es handelt sich also nicht um reine Fantasieemodelle.

Insgesamt gesehen erfolgt durch diese neuen, 335 mm langen Wagen eine beträchtliche Erweiterung des LGB-Güterwagenparks.

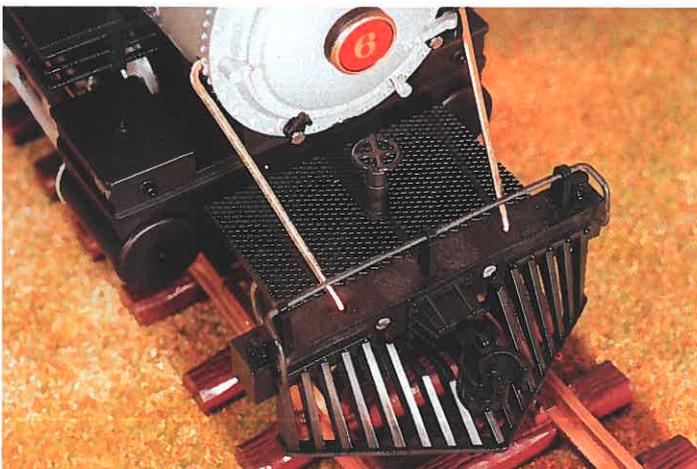
Sondermodell 150 Jahre Eisenbahn Berlin-Potsdam

Vor 150 Jahren verkehrte die erste Eisenbahn zwischen Berlin und Potsdam. Dies war der Anlaß für den Berliner Vertreter der Firma Ernst Paul

Lehmann Patentwerk, einen speziellen Jubiläumswagen in limitierter Auflage in Auftrag zu geben.

Sonderanfertigungen von Modellbahn-Fahrzeugen anlässlich bestimmter Ereignisse werden häufiger aufgelegt, aber dieser Güterwagen der Lehmann-Großbahn bietet in seiner Bedruckung wirklich Außergewöhnliches. Erstmals wurde auf die Seitenwände im Stil einer alten Ansichtskarte eine vierfarbige, gerasterte Abbildung aufgedruckt, was angesichts der besonderen Probleme bei der Bedruckung von Plastikteilen eine ganz besonders bemerkenswerte Leistung der Druckerei im Hause Lehmann darstellt.

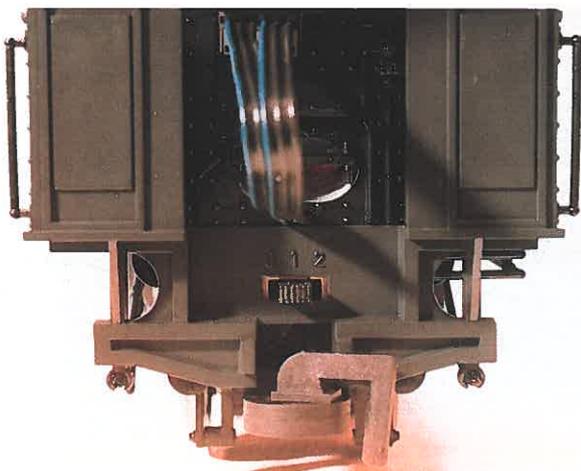
Der Wagen ist nur im Berliner Fachhandel erhältlich.



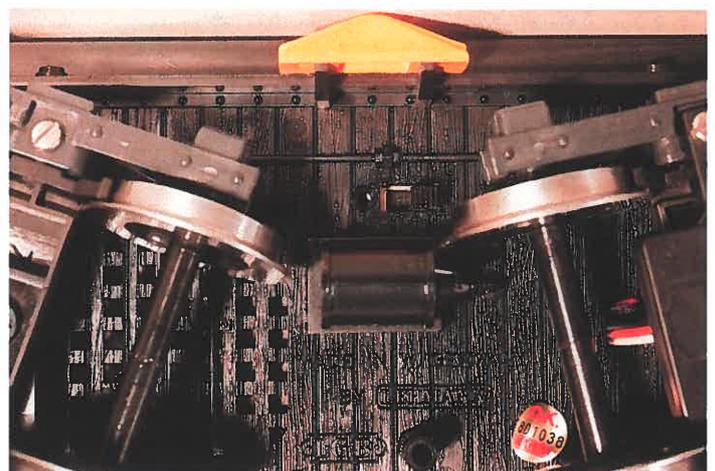
Pufferbohle und Kuhfänger der neuen Mogul-Lok 2019S.



Lokführer und Heizer auf der Mogul-Lok 2019S.



Dreiwegschalter für Lok-Aus, Lok-Fahrt und Lok-Stillstand mit Licht an der Mogul-Lok 2019S.



Ein/Ausschalter für die Geräuschelektronik unter dem Tender der Mogul-Lok 2019S.



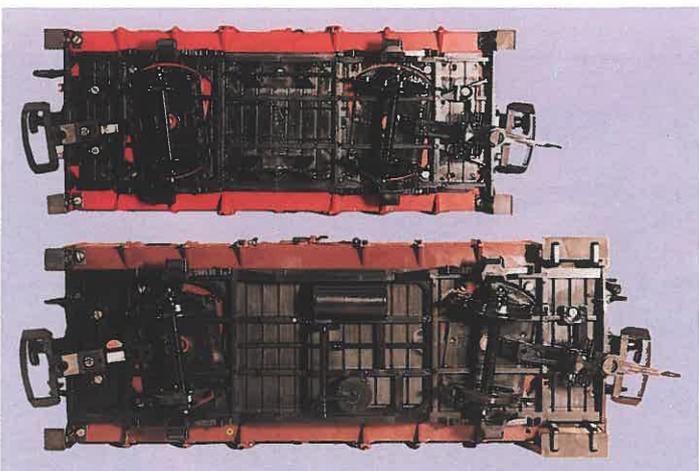
Lehmann hat die jahrelang geäußerten Wünsche der Modellbahner nach zweiachsigen Güterwagen mit Rangiererbühne jetzt erfüllt und Wagen mit 335 mm langem Fahrwerk herausgebracht. Im Bild ist der offene Güterwagen 4024 zu sehen, der endgültig in brauner Lackierung ausgeliefert wurde.



Detailaufnahme der Rangiererbühne des neuen, offenen Güterwagens 4024.



Niederbordwagen X05 (4023) mit verlängertem Fahrwerk und Rangiererbühne.



Ein Größenvergleich zwischen den bisherigen Güterwagen mit 300 mm langem und den neuen Wagen mit 335 mm langem Fahrwerk.



Gedeckter Güterwagen der MOB (4027) mit verlängertem Fahrwerk am POLA-Güterschuppen.



Zum 75-jährigen Geburtstag der Dampflok U 43 der Murtalbahn hat Ernst Paul Lehmann eine einmalige Sonderserie dieser Lok in grauer Maschinenlackierung herausgebracht. Fabrikseitig ist die Serie bereits ausverkauft.



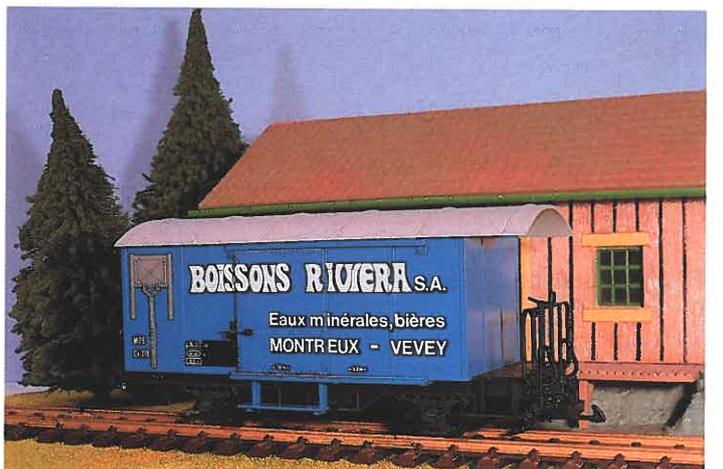
Eine Lok der Reihe U in grauem Anstrich. Das Bild fand sich bei uns ohne jegliche Angaben über die Lok und den Fotografen.



Exklusiv für die Berliner LGB-Vertretung wurde eine Sonderserie dieser Wagen hergestellt. Erhältlich im Berliner Fachhandel.



Geschlossener schweizerischer Güterwagen (4028) mit verlängertem Fahrwerk und Werbetafel "Kronenbourg-Bier".



Den gleichen Wagen (4029) gibt es auch mit der Reklameaufschrift einer Mineralwasser-Firma am Genfer See.



POLA: Überdachter Bahnsteig für den Bahnhof Silverton.



POLA: Ein Toilettenhäuschen als Ergänzung zum Bahnhof Silverton.

POLA

Ungemein zügig erfolgte in den vergangenen Monaten die Auslieferung von POLA-Zubehörneheiten für die LGB.

Nicht nur im Export, sondern auch beim deutschen Modellbahner war der Bahnhof Silverton ein großer Erfolg. Wen wundert das allerdings, nachdem sich verschiedene Mogul-Loks und zahlreiche amerikanische Wagen von Lehmann die Herzen der LGB-Freunde im Sturm erobert haben. Um nun einem dringenden Bedürfnis (!) abzuwehren, erhielt Silverton auch ein Toilettenhäuschen (913), das, genau wie der Bahnhof, mit Holzwänden oder geputzten Wänden aufgebaut werden kann. Um hier keine falschen Erwartungen zu wecken, sei vermerkt, daß es sich grundsätzlich um eine fachwerkähnliche Holzbalkenkonstruktion handelt, deren Felder jeweils entweder mit Bretter- oder Putzimitationen ausgefüllt werden. Ein Holzgebäude bleibt es immer, und das macht ja auch gerade seinen Charme aus. Natürlich hat das Klöchen Türen zum Öffnen, und es ist auch wetterfest.

Eine weitere Ergänzung zum Bahnhof Silverton

ist ein überdachter Bahnsteig (918). Die Ständer und Träger weisen eine feine Holzstruktur auf. Das Dach ist in imitiert Schindelbauweise ausgeführt. Insgesamt ist dieser kleine, überdachte Bahnsteig derartig wonnig, sodaß er wohl bald auf vielen Anlagen zu finden sein wird.

Zu den Bahnsteigen ganz allgemein gibt es eine Ergänzungspackung (909), die sechs Bahnsteigteile 200x170 mm enthält, davon zwei abgescrängte für die Bahnsteigenden. Zusammen ergibt das einen Bahnsteig von 1,19 m Länge. Die den Bahnhofsbausätzen beiliegenden Bahnsteigteile reichen bekanntlich selbst für kleine Zuglängen hinten und vorn nicht. Deshalb wird jeder LGB-Freund das Erscheinen dieser wichtigen Ergänzungspackung begrüßen.

Nun besteht Modellbahnzubehör bekanntlich nicht nur aus Gebäuden, sondern auch aus anderen Dingen, was POLA begrüßenswerterweise nicht vergißt. Der Fußgängersteg (967) entpuppt sich als eine kleine Holzbrücke, mit der Bäche und Wege überquert werden können. Dem Bausatz liegen steinerne Treppenaufgänge bei, die zunächst einmal für den Spielbetrieb auf flacher Ebene die Brückenillusion liefern, die aber dar-

überhinaus eine wertvolle Hilfe beim Einbau in ein Gelände darstellen.

Der Werkzeugset (968) enthält Schaufeln, Schubkarren, Hacken, Rechen, Sägen, Sägebock, Beile, Hackstock, Spaten, Amboß, Waschbecken und sogar einen Modellhund (Spitz), dazu noch viel kleines Werkzeug vom Schraubstock bis zur Rohrzange. Der Bausatz ist ein Eldorado für alle Modellbauer.

Das Feldkreuz (991) ist ein belebendes Detail zur Landschaftsgestaltung. Vorwiegend in Süddeutschland stehen solche Marterl an Wegen und Landstraßen ebenso wie mitten in Ortschaften. Das POLA-Modell enthält das Kreuz mit Dach, die handbemalte Christus-Figur und den handbemalten Blumenkübel. Alle Holzteile zeigen eine feine Maserung.

BRAWA

BRAWA ist ein weithin bekannter Hersteller für technisches Zubehör in den Kleinspurweiten H0 und N. Die Firma besinnt sich nun auch auf die Großbahner und beginnt mit dem Aufbau eines entsprechenden Programms.

Nach Haltestellenschild und modernen, teilweise funktionsfähigen Bahnhofsuhrn im vergangenen Jahr, folgt in diesem Jahr ein kleiner Scheinwerfer auf verstellbarem Fuß, mit dem man Lichteffekte zaubern kann.

Diesen kleinen Scheinwerfer gibt es auch als Maststrahler auf einem Gittermast.

Breites Interesse wird zweifellos die Standuhr "Berlin Stettiner Bahnhof" finden, die 30,7 cm hoch ist, verstellbare Zeiger besitzt und vor allem innen beleuchtet ist. Mit "gußeisernem" Ständer und entsprechender Verzierung der Uhr dürfte das ein Zubehör ergeben, welches so ganz den Nerv der LGB-Freunde trifft.

NOCH

Die Firma NOCH vergrößert zügig ihr Zubehörangebot für Großbahnen. Die bei den kleinen Nenngrößen bereits bewährten flexiblen Autostraßen gibt es nun auch für die LGB. Sie sind 2 m lang und 20 cm breit.

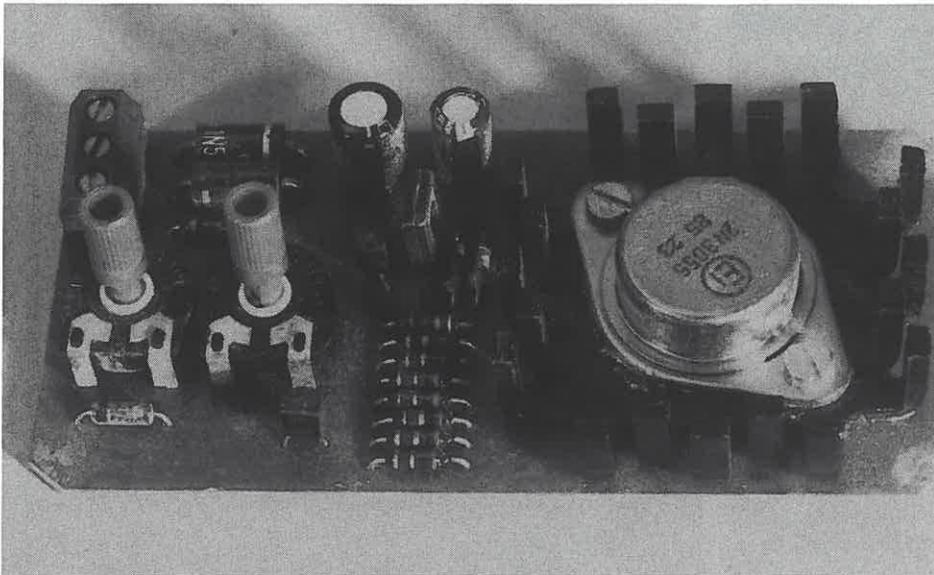
In gleicher Form gibt es begraste, flexible Feldwege mit einer Länge von 1 m und einer Breite von 10 cm.

Mit Pflasterplatten aus Hartschaum können realistische Straßen und Plätze angelegt werden. Zum genauen Einpassen genügt ein scharfes Messer oder eine Laubsäge. In einer Packung sind 2 Stück Platten 40 x 30 cm enthalten.

Eine Zierde für Plätze und Anlagen ist ein Marienbrunnen aus Hartschaum. Die eingebaute Wasserpumpe läßt den Brunnen richtig sprudeln. Betrieben wird die Pumpe mit 14-16 Volt Wechselstrom aus dem LGB-Trafo.

Ein Bachsteg, eine kleine Fahrwegbrücke und ein Holzplatz sind begrüßenswerte Ausschmückungsteile für jede LGB-Anlage. Sie sind aus Struktur-Hartschaum hergestellt und wetterfest, können also auch für Gartenanlagen verwendet werden.

NOCH-Produkte sind im Spielwarenhandel weit verbreitet und praktisch in jedem guten Fachgeschäft erhältlich.



Rüdiger Uhlenbrock: Anfahr-Brems-Baustein ABBS-GB 471 für die LGB.

Anfahr-Brems-Baustein für die LGB

Die Firma Rüdiger Uhlenbrock, Beckheide 11, 4250 Bottrop, liefert für Großbahnen einen Anfahr- und Brems-Baustein ABBS-GB 471, mit dem man naturgetreu Haltestrecken vor Signalen einrichten kann.

Die Haltestrecke ist in der Rückrichtung durchfahrbar. Ist ein beidseitiger Halt erforderlich, so wird vor den Baustein ein Gleichrichter geschaltet.

Der Anfahrweg läßt sich am Potentiometer P 1 und der Bremsweg am Potentiometer P 2 in einem großen Bereich verstellen.

Der Baustein ist vollelektronisch aufgebaut und mit einer Kurzschluß- und Überlastungssicherung versehen. Der Fahrstrom wird in der Haltestrecke auf 3,5 A begrenzt, so daß keine Gefahr für Baustein, Leitungen und Schienen besteht.

Die Firma Uhlenbrock ist seit Jahren bekannt für ebenso nützliches wie preiswertes Modellbahnelektronik-Zubehör. Auch dieser Anfahr-Brems-Baustein konnte unsere Erwartungen erfüllen.



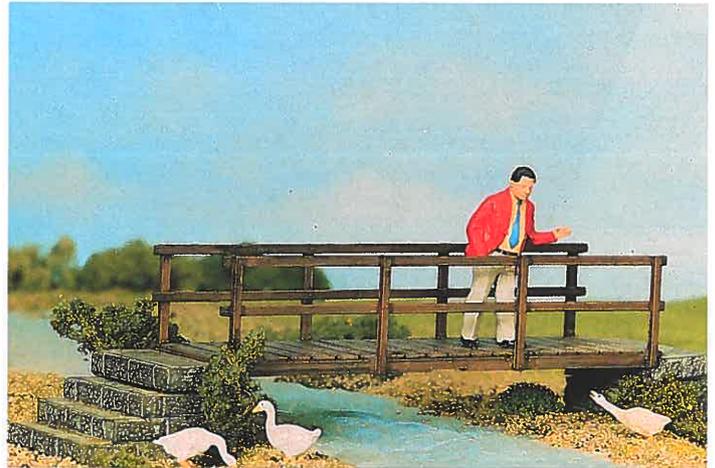
BRAWA: Angekündigt sind für die LGB ein Scheinwerfer (9220), ein Flutlichtmast (9221) und eine nostalgische Uhr (9253).



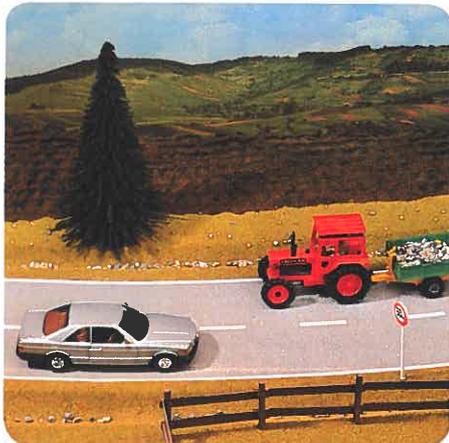
POLA: Feldkreuz (991), wie es in Süddeutschland vielfach zu finden ist.



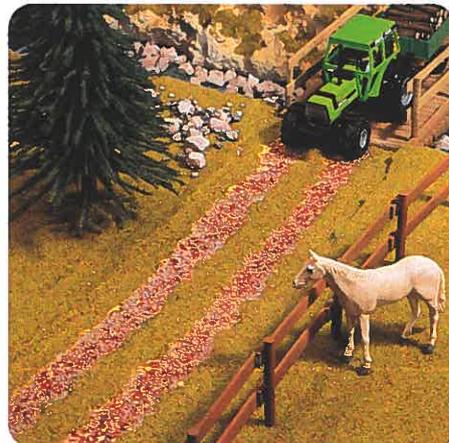
POLA: Werkzeugset (968) zur Ausschmückung von LGB-Anlagen.



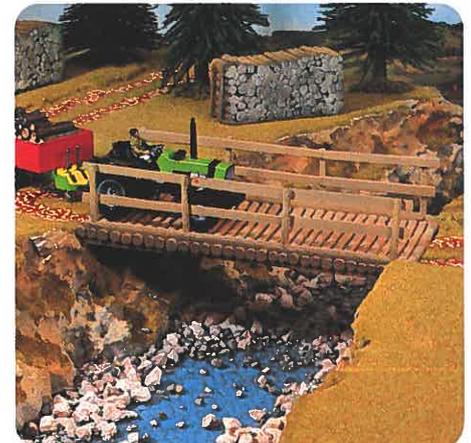
POLA: Fußgängersteg (967), wie er zur Überquerung von Bächen verwendet wird.



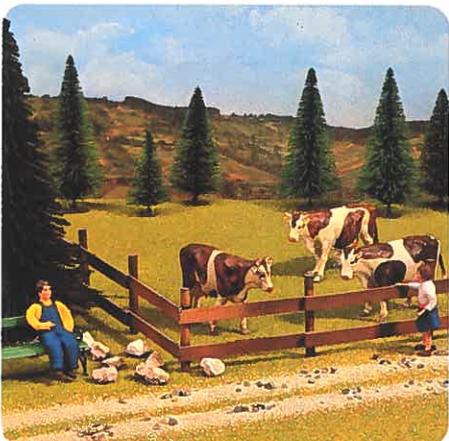
NOCH: Flexible Landstraße (6716).



NOCH: Flexibler Feldweg (6715).



NOCH: Fahrwegbrücke (6749) 29x13 cm.



NOCH: Weidezaun (B 6719). Der 50-teilige Bausatz ergibt 2 m Zaunlänge.



NOCH: Holzplatz (6718) mit aufgeschichteten Stämmen und gehacktem Holz, sowie 6 Baumstümpfen.



NOCH: Der Marienbrunnen (6737) steht auf Pflasterplatten (6774) in der Größe 40x30 cm.



Gesamtansicht der Gartenanlage von Karsten Risch. Vorn links liegt der Bahnhof Blumenberg, und rechts davon ist die 360°-Kehre zu sehen. Ganz rechts ist das noch nicht ausgebaute Gelände vom Bahnhof Bohnenland zu sehen. Oben Mitte erkennt man den kleinen Unterwegsbahnhof St. Ulrich.

Eine schöne Gartenbahn

Von Karsten Risch



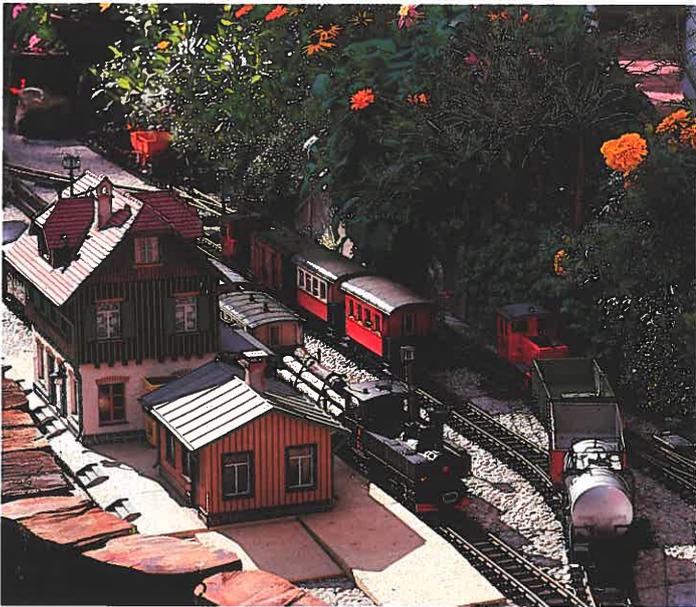
Viele LGB-Bahner werden schon auf die Bogenbrücke gewartet haben. Ich besitze sie jetzt, und ich möchte diese Gelegenheit benutzen, mich und meine Erstlings-LGB-Anlage den Lesern in Wort und Bild vorzustellen.

Im Alter von fünf Jahren erhielt ich meine erste elektrische Eisenbahn (Märklin H0), und es war sofort Liebe auf den ersten Blick. Diese Liebe hat sich bis zum heutigen Tage, und damit immerhin 33 Jahre, gehalten.

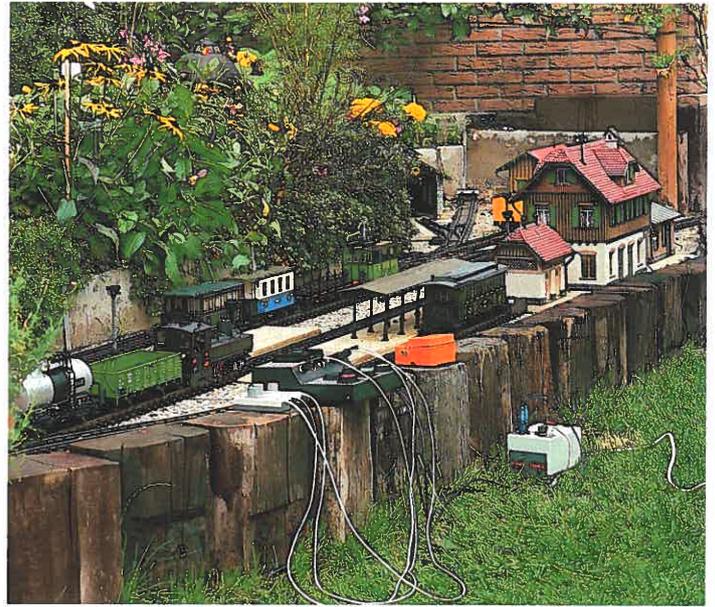
Zu meinem 30. Geburtstag bekam ich ersten Kontakt mit der LGB. Ich erhielt die Straßenbahn 2036/3600. Gefördert durch den sich einstellenden Nachwuchs und die beengten Platzverhältnisse, die keine größeren H0-Anlagen zuließen, wurde öfters eine immer größer werdende LGB-Fußbodenanlage aufgebaut. Mit dem Umzug in ein kleines Häuschen mit Garten wurde sofort

eine feste Gartenanlage geplant, und im Herbst 1985 begannen die ersten Bauarbeiten. Erwähnen möchte ich noch, bevor ich mit der Beschreibung der Anlage beginne, daß mein Herz vor allen Dingen (die Familie ausgenommen) an der richtigen großen Vollbahn hängt. Hierfür wird keine Mühe gescheut, und die schönsten Fotoreisen zu den einzelnen Bahnverwaltungen unternommen. In diesem Jahr wurde zum x-ten Mal die Rhätische Bahn in der Schweiz besucht und ausgiebig fotografiert. Viele meiner Fotos, speziell Dampfloktaufnahmen, und auch ein Bildband über die Berliner S-Bahn ("Die S-Bahn in Berlin", Kohlhammer-Edition) sind veröffentlicht worden. Aber nun zu meiner Anlage: Mir steht, wie gesagt, ein kleiner Garten zur Verfügung, der aber hauptsächlich als solcher auch genutzt werden soll. Aus diesem Grund wurde die Eisenbahn "dezent" als Rasenbegrenzung geplant. Ich lege auch keinen großen Wert auf maßstabsgerechte Bepflan-

zung, sondern der Bau der Anlage und das Spiel mit den Zügen liegen im Vordergrund. Geplant und verwirklicht wurde eine eingleisige Nebenbahn mit drei Bahnhöfen. Seit Baubeginn im Herbst 1985 wurde die Strecke und zwei Bahnhöfe zum größten Teil fertiggestellt. Die Bahnhöfe haben eine Unterlage aus Waschbetonplatten und die Strecke besteht aus einem aus Beton gegossenem Bahndamm. Alle Anlagenteile müssen begehbar (nicht unbedingt für Elefanten) sein. Für das nächste Jahr ist vorrangig der dritte Bahnhof ("Bohnenland") fertigzustellen. Mittelpunkt der Anlage bildet eine fast 360 Grad-Kehre als westliche Ausfahrt des Bhf Blumberg. Diese aus Viaduktbögen bestehende Kehre ist erforderlich, um die Höhendifferenz von fast 30 cm zwischen dem Bhf Blumberg und dem anderen Anlagenteil auszugleichen. Die Viaduktbögen wurden aus Beton gegossen. Sie werden später mit Steinimitationen verkleidet. Im Mittelpunkt der



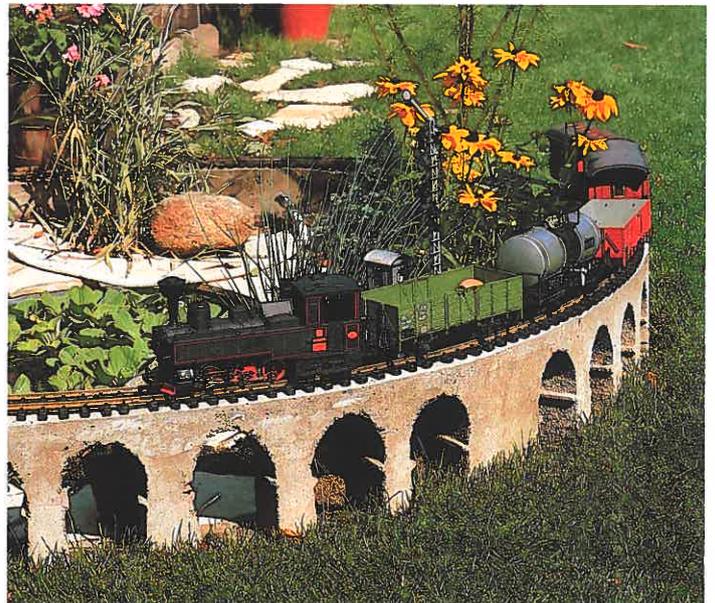
Der Bahnhof Blumberg ist weitgehend fertiggestellt. Das POLA- Bahnhofsgebäude wirkt recht imposant.



Hier ist nicht nur die leicht erhöhte Lage des Bahnhofs Blumberg erkennbar, sondern man sieht auch, daß die Gartenanlage mit einer Fünf-Kanal-Fernsteuerung betrieben wird.



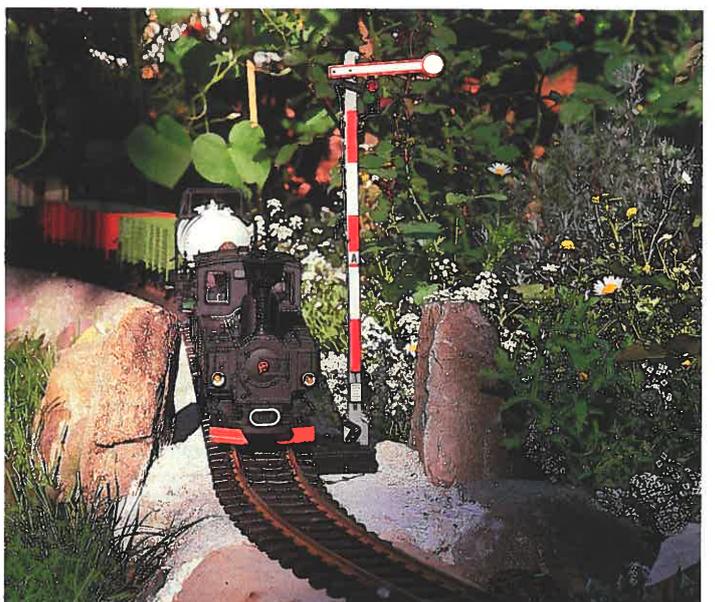
Mit der 360°-Kehrwendel werden 30 cm Höhendifferenz hinauf zum Bahnhof Blumberg überwunden.



Nahaufnahme von der 360°-Kehrwendel. Sie besteht aus gegossenen Beton-Viadukt-Teilen, die später noch mit Steinimitationen verkleidet werden sollen.



Zugkreuzung zwischen GmP und Arbeitszug im Bahnhof St. Ulrich.



Die gartenarchitektonisch gelungene Einbettung der LGB-Anlage ist wirklich bemerkenswert.



Abendstimmung im Bahnhof Blumberg auf der Gartenanlage von Karsten Risch.

Kehre liegt ein kleiner idyllischer Teich, der später als Landschaftsdekor die POLA-Mühle erhalten soll.

Aus dem Bf Blumberg kommend überquert die Bahn ihre eigene Strecke und einen kleinen Bach mit der neuen LGB-Bogenbrücke. Hinter der Brücke fällt die Strecke sofort in der vorherbeschriebenen Kehre um 24 cm im großen LGB-Radius ab. Im Anschluß folgt ein kurzer nur 1,2 m langer Tunnel, in dem die Bahn den Steingarten unterquert.

Die Strecke führt in einer engen S-Kurve weiter zum Bahnhof Bohnenland. Dieser im Bau befindliche Bahnhof erhält vier Gleise, ein eingleisiges Bw und einen zweigleisigen Werksanschluß zur "einheimischen" Holzverarbeitenden Industrie. Neben dem kleinen Bahnhofsgebäude erhält auch die Straßenbahn ihre zweigleisige Endhaltestelle.

Die Strecke führt dann in leichten Kurven zum Bahnhof St. Ulrich. Dieser Bahnhof dient eigentlich nur als Halt für lokale Personenzüge, die hier für einige Ausflügler halten. Außerdem besitzt der Bf St. Ulrich ein Stumpfgleis mit Laderampe.

Hier werden auch die nötigenfalls erforderlichen Schubloks für die steile Auffahrt zum Bf Blumberg bereitgestellt.

Der Bahnhof Blumberg ist am weitesten fertiggestellt. Er besitzt drei Durchgangs- und ein Stumpfgleis für kurze Züge oder den Schienenbus. Ein kleines Bw und eine Güterverladung sind neben der östlichen Ausfahrt angeordnet. Das Betriebswerk wird im nächsten Jahr vergrößert, so daß dann zwei Gleise mit Lokschuppen, ein Bekohlungs- und Entschlackungsgleis zur Verfügung stehen. Auch die Güterverladung wird erweitert.

Die Strecke wurde als Kreis projektiert, um auch in Ruhe aus der Hängematte einen Zug beobachten zu können. Auch dürfte der Ringbahnverkehr für Kinder, so wie auch für Feiern, bei denen die LGB die Versorgung der Gäste übernimmt, besser geeignet sein.

Das rollende Material ist bunt gemischt und wird vorrangig von Dampflokomotiven gezogen. Hier sehe ich nach vollendetem Anlagenbau ein großes Feld von Um- oder sogar Neubauten.

Der Fahrbetrieb wird mittels fünkanaliger Mehr-

zugsteuerung abgewickelt, und somit wesentlich interessanter und vielseitiger gestaltet. Größere Dampf- und Diesellokomotiven erhalten einen abschaltbaren Geräuschgenerator.

Die Mehrzugsteuerung wird für die nächste Spielzeit eine Funkfernsteuerung erhalten. Die Steuerung der Fahrstraßen, Signale usw. wird eines Tages mittels Drucktastenstellwerk vorgenommen. Die Signale erhalten keine Zugbeeinflussung. Der Lokführer muß selbständig vor dem Halt zeigenden Signal den Zug zum Stehen bringen.

Wichtig ist, daß der Spielbetrieb so abwechslungsreich wie nur irgend möglich gestaltet wird, denn irgendwann einmal ist auch die größte Bauerei beendet.

Geplant sind für diesen Winter ein unbedingt erforderlicher Schienenschleifwagen und ein Prellbock aus hochgebogenen Gleisen.

Über diese und auch über weitere Projekte möchte ich dann nach Fertigstellung in der LGB-DEPESCHE berichten und würde mich freuen, wenn durch meine Fotos und Anregungen andere LGB-Fans profitieren können.



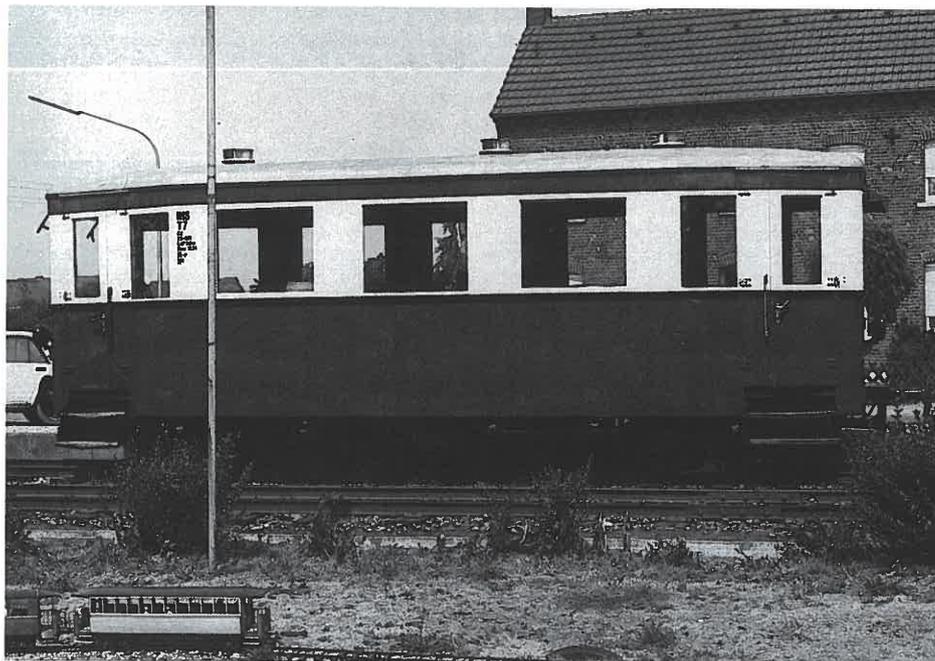
Triebwagen T 1 nach einem Vorbild bei der Mittelbadischen Eisenbahn-Gesellschaft (MEG). Daniel Saarbourg schuf ein bemerkenswertes Eigenbaumodell, das auf diesem Bild schon mit Werbebeschriftung versehen ist und gerade seine erste Probefahrt absolviert.

MEG-Triebwagen als LGB-Modell

Von Daniel Saarbourg

Folgende Notiz war kürzlich in der "1:22,5-Lokalpresse" von Grünwettersbach zu finden:
Nach 32 Monaten (mehr oder weniger kontinu-

ierlicher) Bauzeit konnte im August 1987 endlich der erste Triebwagen für die "Lokalen Grünwettersbacher Bahnen" (LGB) ausgeliefert werden.



T 7 der IHS (ehemals MEG) nach vorbildlicher Restaurierung.

Das Fahrzeug wurde in "Lizenz" der Firmen O renstein & Koppel und Gothaer Waggonfabrik bei der ortsansässigen Firma SAARWAG gebaut. Dabei fand ein verändertes Chassis eines in größerer Serie bei der Firma Lehmann in Nürnberg gebauten zweiachsigen Wismarer Schienenomnibusses Verwendung.

Acht Exemplare dieses kleinen Triebwagentyps wurden beim Vorbild für die Mittelbadische Eisenbahn Gesellschaft (MEG) und eines für die Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn (GHE), später Deutsche Reichsbahn (DR), gebaut.

Der 1972 bei der MEG ausgemusterte Triebwagen T 7 ist heute bei der Interessengemeinschaft historischer Schienenverkehr (IHS) in Schierwaldenrath zu finden. Er steht dort äußerlich konserviert, jedoch noch nicht wieder einsatzbereit abgestellt.

Dieses Fahrzeug überzeugte die eigens angereisten Fachleute der Grünwettersbacher Schmalspurbahngesellschaft wegen seiner wirtschaftlich einfachen und formschönen Konstruktion derart, daß man einen Nachbau bei SAARWAG in Auftrag gab.

Falls sich die Prognosen auf einen enormen Fahrgastzuwachs bewahrheiten, wird man zunächst einen zweiachsigen Personenwagen als Verstärkung, später einen vierachsigen Triebwagen, wie er auch bei der MEG Verwendung fand (Wismarer Waggonfabrik), bauen lassen.

Bisher jedoch bewährt sich, abgesehen von Kinderkrankheiten, das neue Fahrzeug, in Verkehrsspitzen des Personenverkehrs, wie auch im leichten Güterverkehr.



Vorschlag für eine Ausstellungsanlage

Von Eugen Landerer

Was dem Einzelnen nicht immer möglich ist, können Modelleisenbahn-Club's viel eher verwirklichen, indem sie eine LGB-Ausstellungsanlage in Modulbauweise erstellen.

Die von mir aufgezeigte Größe läßt Ausstellungen in Vorhallen und kleineren Sälen zu. Die Module sind in ihrer Größe auch so bemessen, daß diese noch gut in den 3 cbm Bahnbehältern auf die Reise gehen können.

Sperrige Aufbauten sollen zu Transportzwecken abnehmbar sein. Der Aufbau muß in allen Bereichen schnell und einfach vonstatten gehen.

Die Clubelektroniker sollten für einen abwechslungsreichen Betrieb mit Automatik und/oder Handbetrieb Sorge tragen. Funktionsmodelle sollten nicht fehlen, denn sie steigern das Zuschauerinteresse.

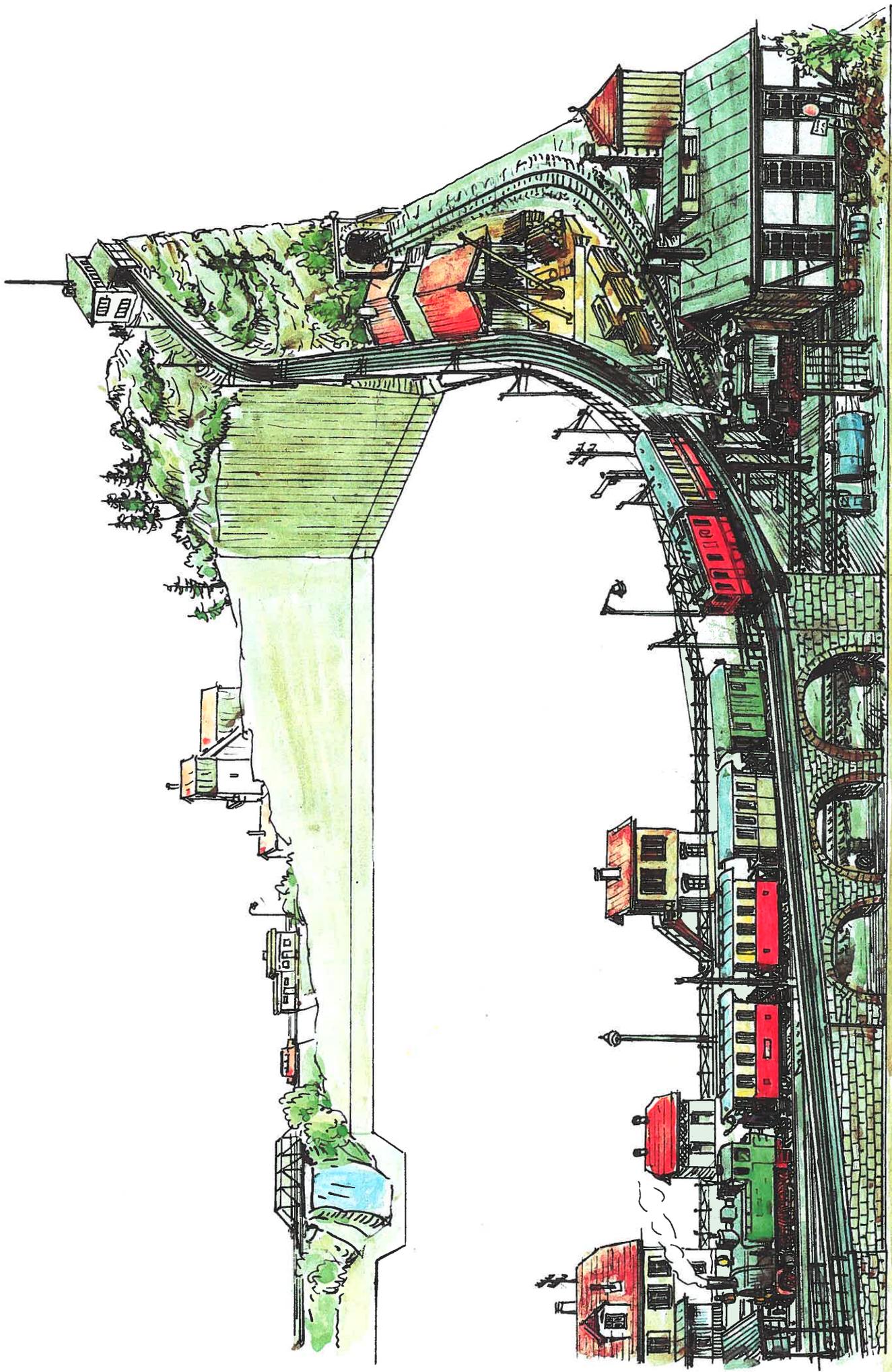
Der hier gezeigte Gleisplan und die Schaubilder zeigen eine der vielfältigen Möglichkeiten einer solchen mobilen Clubanlage auf. Unabhängig für

den Schaubetrieb ist eine Ringstrecke, auf der ständig Züge fahren sollten. Rangiermöglichkeiten bieten sich im großen Hauptbahnhof und am Kieswerk bei der kleinen Unterwegshaltestelle.

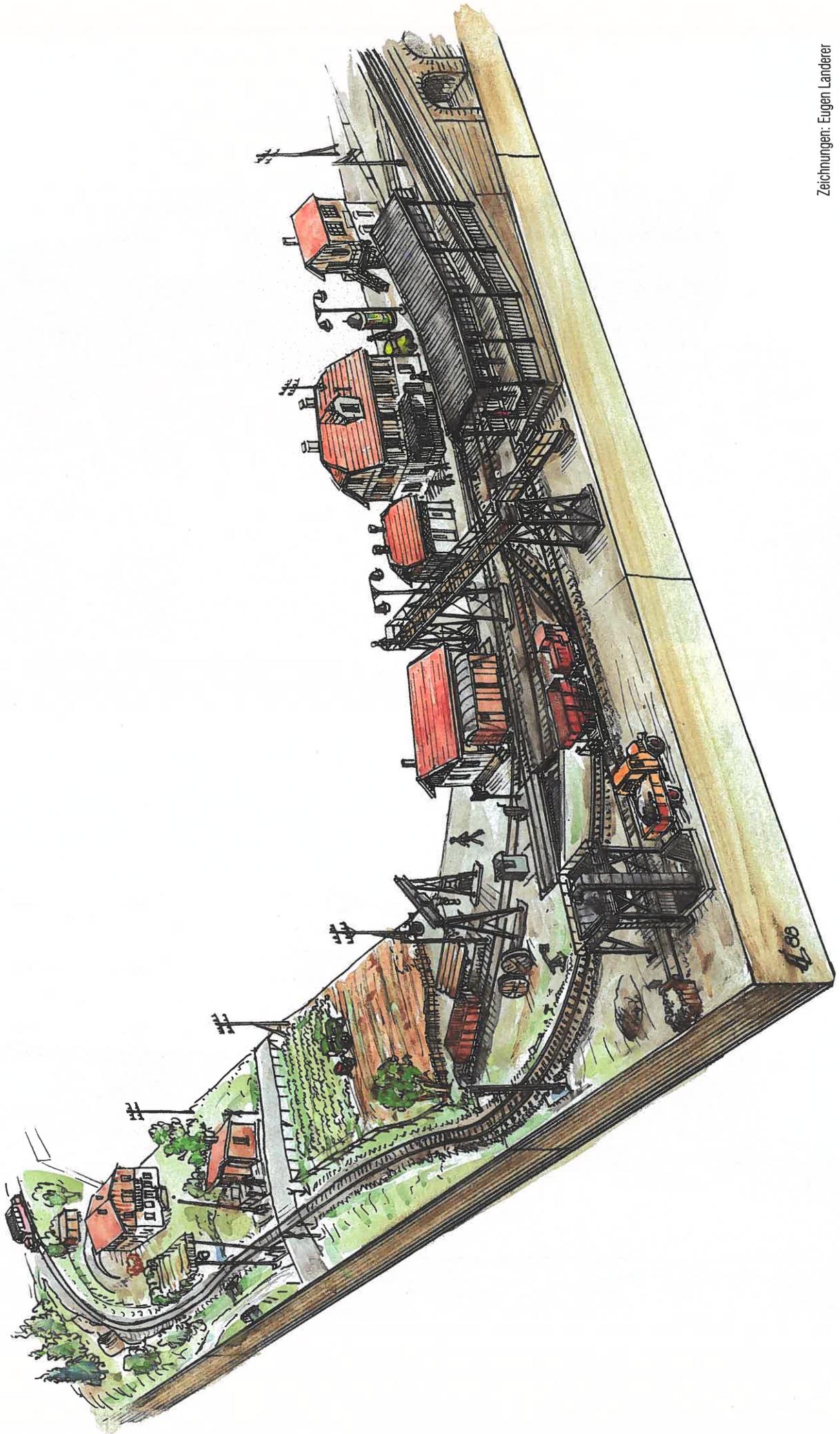
Automatik-Action bietet einmal die Zahnradbahn, zum anderen das kleine Bahnbetriebswerk, in dem beispielsweise eine Lok mit Pendelautomatik aus dem Lokschuppen heraus und wieder hinein fahren kann.

Die Ausgestaltung der Anlage läßt den Bastelwunsch in Club's viel Raum. Nicht alles muß jedoch selber hergestellt werden, denn zahlreiche POLA-Gebäude können unverändert oder auch abgewandelt übernommen werden. Bemerkenswert in dieser Hinsicht ist zum Beispiel die Umwandlung des überdachten POLA-Bahnsteigs in eine Bahnhofshalle für die Zahnradbahn.

Das einsame Schrankenwärterhaus gibt es bereits. Unsere Leser kennen es aus LGB-DEPESCHE 58 (S. 18 ff.), wo auch eine Bauzeichnung für eine Eigenbauschranke zu finden ist.



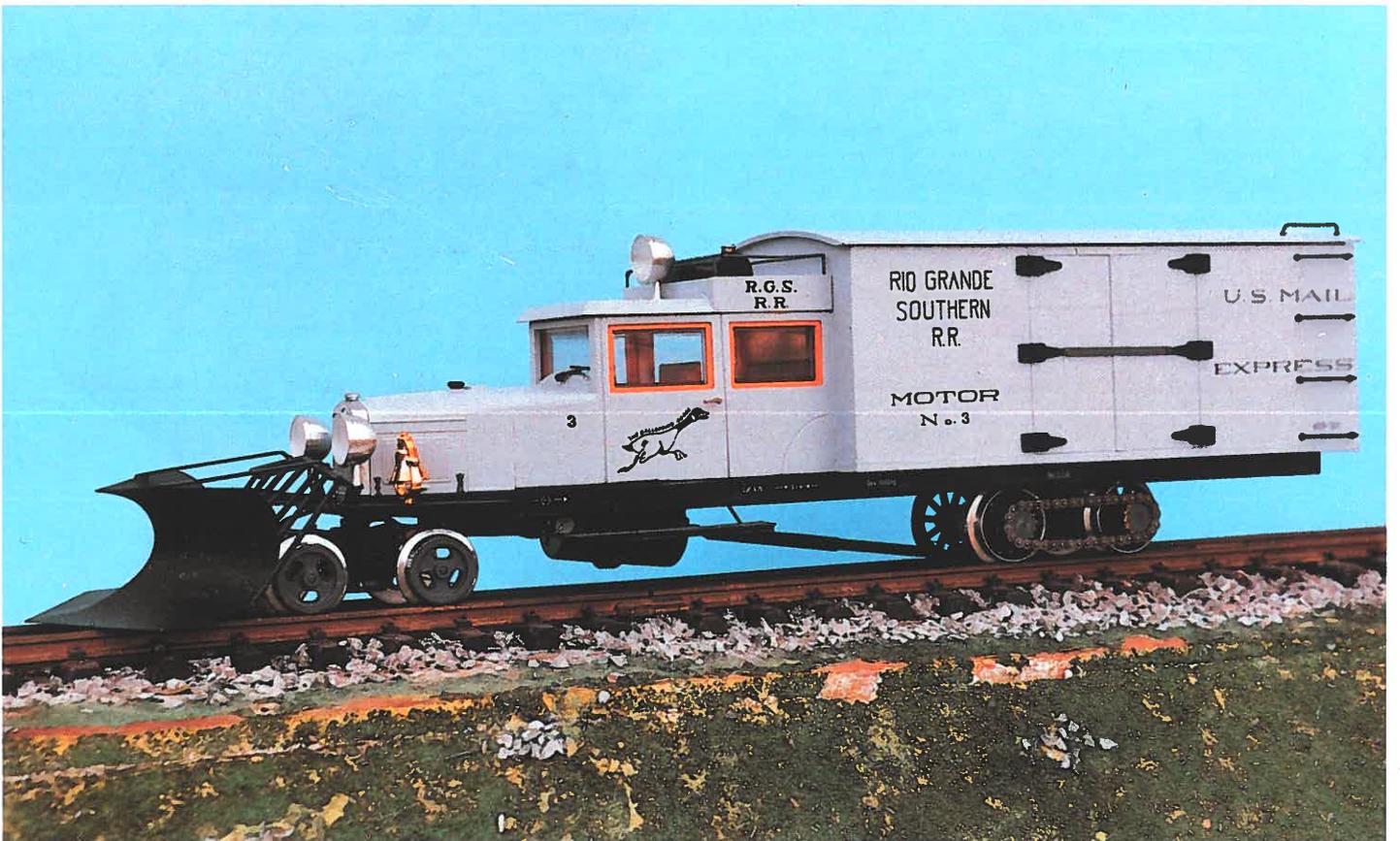
A. 80



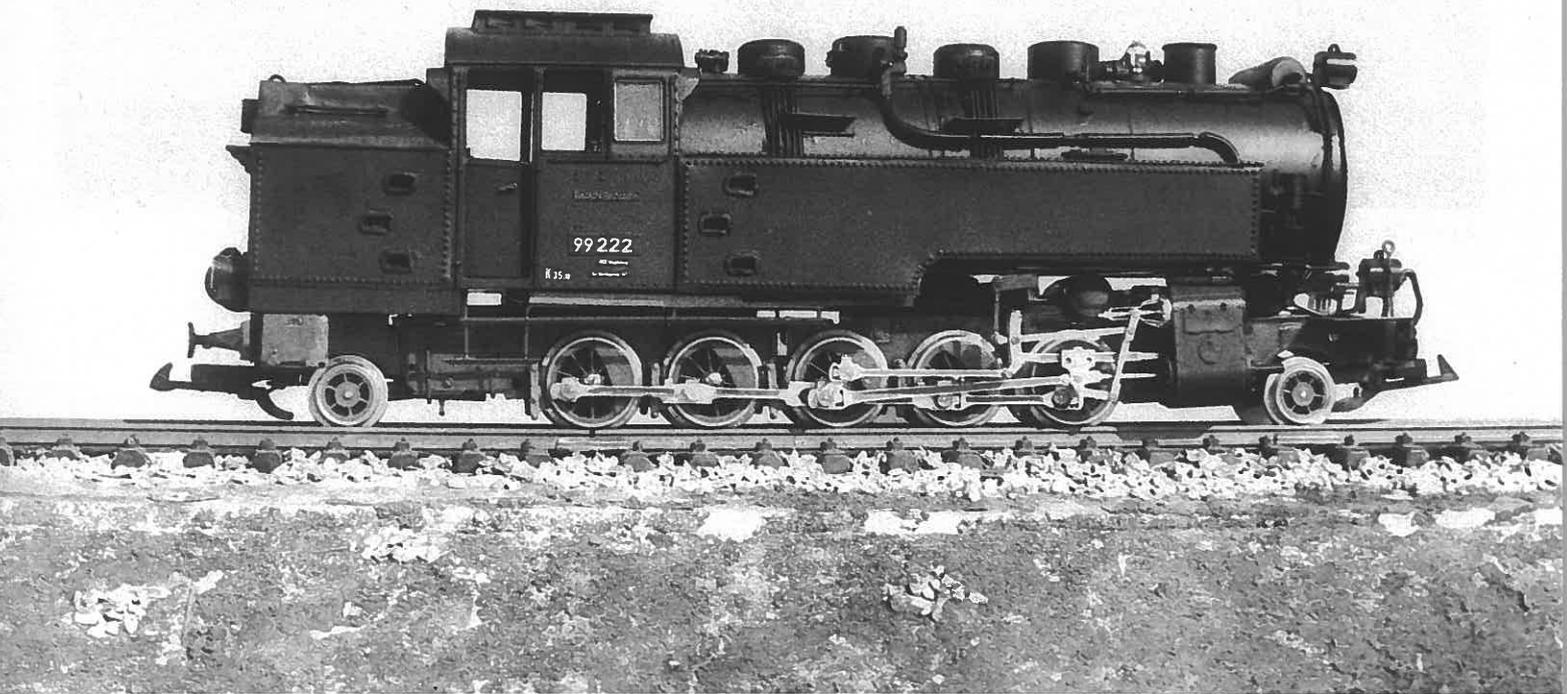
Zeichnungen: Eugen Landerer



Fünfkuppler sind ein erstrebenswertes Ziel für die LGB-Modellbauer. Edwin Herkner schuf diese 99 231.



Edwin Herkner baute diese großartig gelungene galloping goose der Rio Grande Southern Railroad als LGB-Modell.



Der Fünfkuppler 99 222 ist schon ein Goliath unter den LGB-Lokomotiven. Das Modell bastelte Edwin Herkner unter Verwendung der LBG-Mallet-Fahrwerke und eines Oberteils der LGB-2030D.

Noch ein Fünfkuppler für die LGB

Von Edwin Herkner

In LGB-DEPESCHE 57 berichtet Herr Kern über den Bau der 99 671. Alle Achtung und Anerkennung für das schöne Modell des Fünfkupplers. Diese schweren Lokomotiven begeistern uns sehr, und wir bedauern, daß es von diesem Vorbild kein Original-LGB-Modell gibt. Das ist aber verständlich, wenn man bedenkt, daß D-, E- und 1E1-Kuppler ihre Schwierigkeiten haben, auf dem kleinen LGB- Kreisradius zu fahren. Das ist nur möglich, wenn die Achsen ein Seitenspiel oder andere konstruktive Maßnahmen haben, zum Beispiel einen Klose-Antrieb (s. LGB-DEPESCHE 39), Klien-Lindner- Hohlachsen oder ähnliche technische Lösungen. Ein Goliath unter den Zwergen sind die 1E1-Ten-

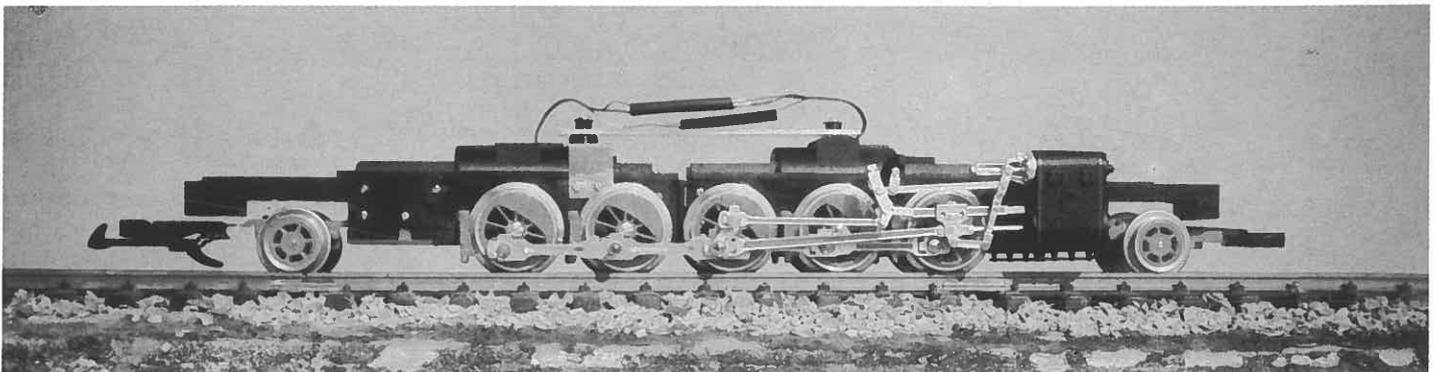
derlok 99 222 bzw. 99 231. Ich habe mir das Modell selbst gebaut und ging dabei folgendermaßen vor. Zwei Fahrwerke der Mallet 2085 D habe ich so umgewandelt, daß die Motorachsen direkt mittels Kardankupplung verbunden wurden. Damit erreicht man einen synchronen Lauf der Motoren und der Kuppelstangen. Die 6. Achse im hinteren Fahrwerk wurde ausgebaut. Beide Fahrwerke sind, wie bei der Mallet, im Rahmen drehbar gelagert, wobei der Drehpunkt des hinteren Fahrwerkes zwischen die 4. und 5. Achse versetzt wurde.

Die Kuppelstangen zwischen der 3. und 4. Achse haben Langlöcher zum Ausgleich bei Kurven-

fahrt. Diese Art von Fahrwerk besitzt eine Art Knickrahmen.

Ich habe insgesamt sechs Modelle gebaut, eine 99 222 und fünf Stück 99 231 und dabei sehr viel gelernt. Nicht gleich klappte alles. Aber jetzt durchfahren alle Loks den 1500er LGB-Kreis, und eine Lok sogar den kleinen Kreis. Nur ein Trick war dazu nötig. Die Kuppelstangen zwischen der 3. und 4. Achse erhielten eine Teleskopausführung. Das ist nur möglich, weil die beiden Motoren gekuppelt sind. Die Modelle sind infolge der zwei Motoren sehr zugkräftig.

Die Oberteile wurden aus Teilen der 2080D gefertigt. Platz für Gewichte und das Dampflokgeräusch ist genügend vorhanden.



Das Fahrwerk der Eigenbau 99 231 entstand aus Fahrwerken der LGB- Mallet-Lok 2085D.



Galloping Goose mit Personenabteil und Sattelfrachtanhänger als Eigenbau von Edwin Herkner.

Galloping Goose

Von Edwin Herkner

„Galloping Goose“ nannte man in den USA Triebfahrzeuge, welche von den Bahnverwaltungen im Selbstbau erstellt wurden. Sie wurden auf schwach frequentierten Strecken im Personen-, Stückgut- und Postverkehr eingesetzt und bestanden aus einem mit einem Fahrgast- und/oder Laderaum kombinierten Kraftfahrzeug mit Schienenrädern. Bei der Denver und Rio Grande Western RR waren über 30 solche Fahrzeuge im Einsatz.

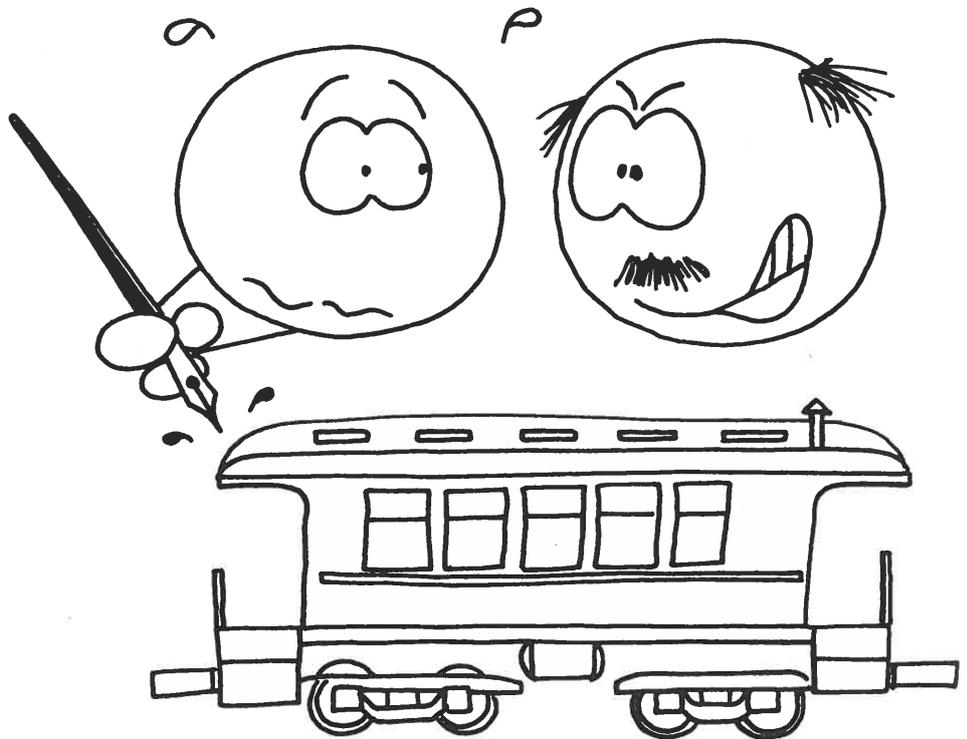
Diese interessanten „Gänse“ habe ich nachgebaut und dabei teilweise LGB-Teile verwendet.

Als erstes entstand das Modell eines Kraftfahrzeuges mit angehängtem Güterwagen (Nr. 1). Für den Kfz-Teil wurde als Fahrwerkrahmen ein solcher von einem zweiachsigen LGB-Personenwagen verwendet, wobei die vordere Partie entsprechend der Motorhaube verformt wurde. Letztere stammt vom 2066. Das Oberteil wurde aus Kunststoff selbst gebaut. Die vorderen Räder sind Vorlaufäder der 2080 D und wurden entsprechend umgebaut.

Der Motor liegt unter der Motorhaube und treibt mit einer Kardanwelle die beiden vorderen Räder des Wagens (Schneckenübersetzung) an, wobei die Räder (wie beim Vorbild) mit einem Kettenantrieb verbunden sind. Das hintere Drehgestell läuft leer mit. Ein eingebautes Dieselgeräusch sorgt für die realistische Geräuschkulisse.

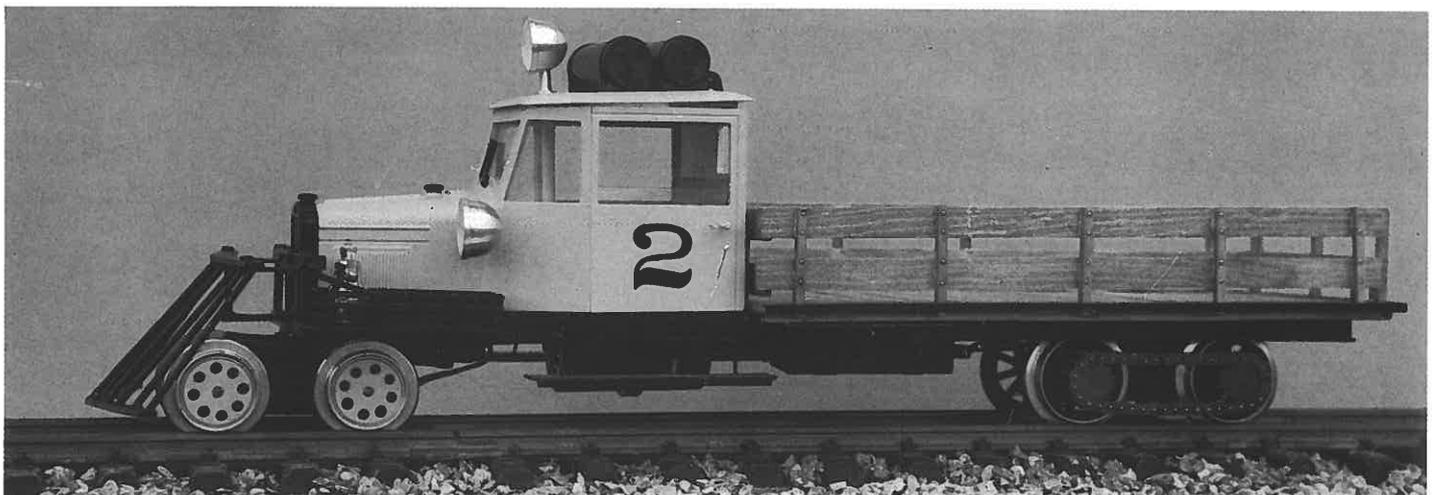
Weil das Fahrzeug soviel Aufsehen machte, baute ich die Nr. 2, eine ähnliche „Gans“ mit kleinerem Fahrgastraum und einer Ladefläche mit herausnehmbaren Bordwänden. Der Antrieb wurde, wie bei der Nr. 1, ausgelegt.

Als Nr. 3 entstand die Galloping Goose mit kleinerem Frachtraum für Personen- und Postverkehr. Sie besitzt einen vorgebauten Schneepflug.

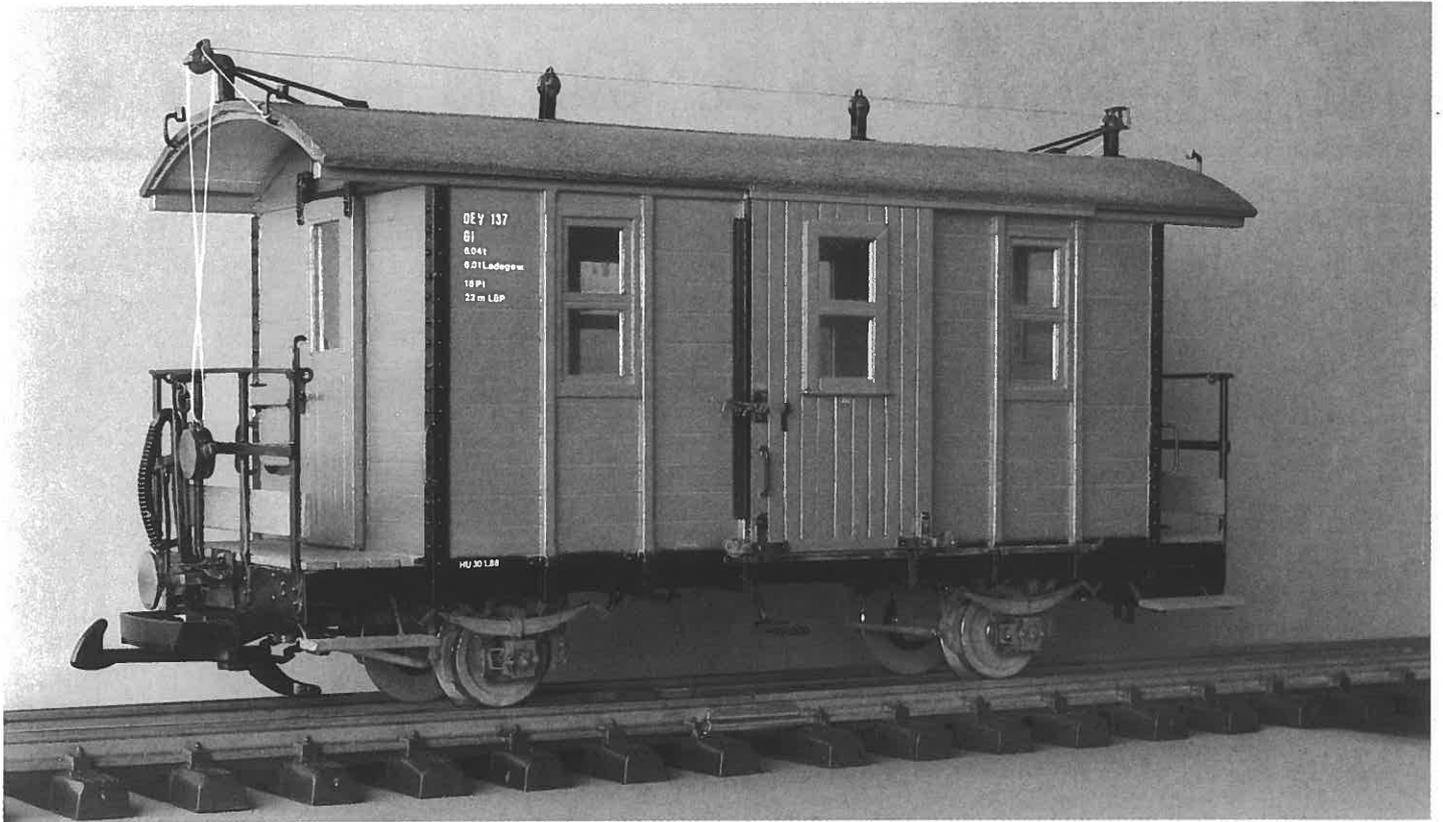


„Wernigerode & Rio Grande Western – der Wagen läßt sich von Lehmann bestimmt millionenfach verkaufen!“

Cartoon: Richard Stein



Galloping Goose mit offener Ladefläche als Eigenbau von Edwin Herkner.



Der Fakultativwagen G1 137 des Deutschen Eisenbahn-Vereins (ex Franzburger Kreisbahn) war das Vorbild für dieses großartig gelungene LGB-Modell von Heinz Esdorn.

Fakultativwagen

Von Heinz Esdorn

Die LGB-DEPESCHE hat in Heft 57 meine kleine Eigenbau-Tenderlok FRANZBURG vorgestellt. Dazu habe ich inzwischen einen passenden Waggon gebastelt.

Es handelt sich um einen sogenannten Fakultativwagen, also einen Wagen, der bedarfsweise als Personen- und/oder Güterwagen verwendet werden konnte. Dafür war der Wagen ursprünglich mit herausnehmbaren Sitzen ausgestattet. Gebremst wurde er durch eine Gewichtshebelbremse, ähnlich der Heberlein-Seilzugbremse.

Das Vorbild des Modells stammt von der Franzburger Kreisbahn (bei Stralsund) und läuft heute als G1 137 beim Deutschen Eisenbahn-Verein (DEV) auf der Ersten Museumsbahn Deutschlands in Bruchhausen-Vilsen bei Bremen.

Der Eigenbau von Waggonen ist bereits oft beschrieben worden, sodaß ich mich hier nur auf einige kurze Anmerkungen zu meinem Wagen beschränken möchte. Er besitzt an jedem Ende eine Einstiegsbühne, von der man durch bewegliche Schiebetüren in das Innere gelangen kann.

An den Bühnengeländern sind auch die großen Hebel der Gewichtshebelbremse angebracht. Auch die Seilzugrollen auf dem Dach wurden nicht vergessen.

An den Seiten hat der Wagen auf jeder Seite eine bewegliche Schiebetür, durch die beim Vorbild, nach Ausbau der Sitze, die Güter ein- und ausgeladen wurden.

Nicht unwesentlich zum guten Aussehen des Wagens tragen die kleinen Räder bei, die ich für dieses Modell verwendet habe.

Kontaktschwierigkeiten

Von Heinz Simon

Hier und da klagen Besitzer von LGB-Freilandanlagen über Kontaktschwierigkeiten. Das hat natürlich nichts mit der Qualität der LGB-Gleise zu tun, sondern hängt ausschließlich mit den physikalischen Gegebenheiten zusammen, die örtlich sehr verschieden sein können. Vor allem sind dies Kälte, Wärme, Feuchtigkeit und Umwelteinflüsse. Aber nicht nur die LGB, sondern auch die große Eisenbahn hat mit diesen Dingen zu kämpfen.

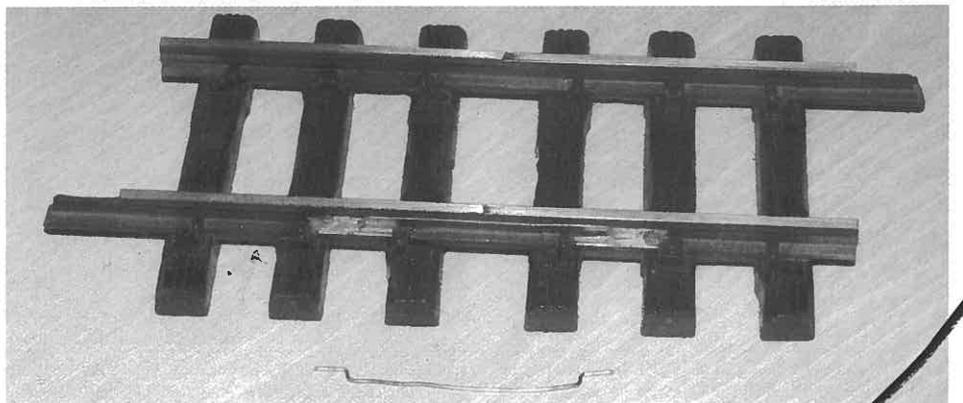
Das Problem liegt in der Tatsache begründet, daß sich draußen liegende Schienen unter den oben geschilderten Umständen vor allem in ihrer Längenausdehnung verändern. Dadurch kommt es zum Beispiel zu Lücken am Schienenstoß, was, vor allem bei im Freien liegenden Modellbahngleisen, zu erheblichen Kontaktschwierigkeiten führen kann.

Abhilfe schaffen kann eine elektrische Verbindung am Schienenstoß, die, geschraubt oder gelötet, in verschiedener Form hergestellt werden kann.

Da ich Abhilfe auf einer fix und fertig verlegten Anlage schaffen mußte, habe ich die Schienenstöße

mit 0,08 mm starken Kupferdraht überbrückt, den ich mit einem 150-Watt-Kolben an den Schienen angelötet habe.

Diese Drahtverbindung hat sich bestens bewährt. Sie ist auch optisch unauffällig und nach einiger Zeit praktisch nicht mehr sichtbar.



Heinz Simon hat auf seiner Freilandanlage die Schienen mit 0,08 mm Kupferdraht verbunden.

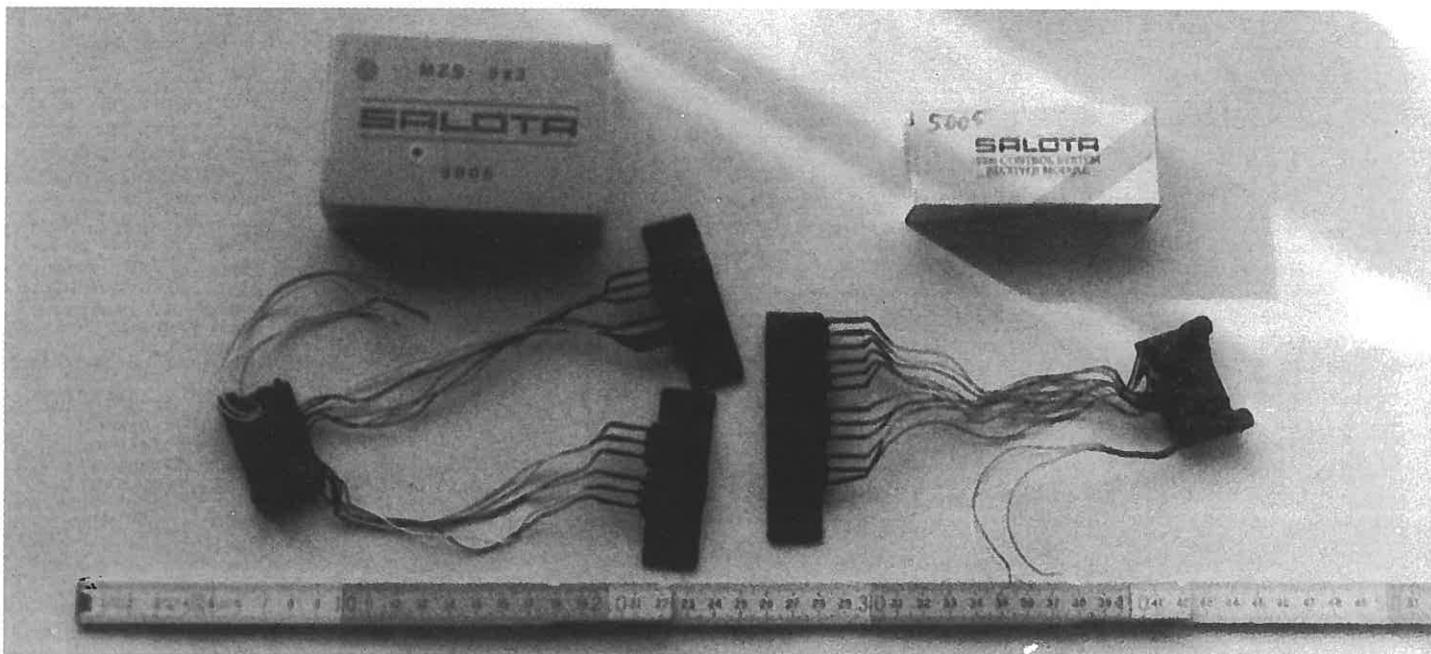


Bild 1: Salota-Bausteine der zweiten und dritten Generation. Der Zollstock läßt Größenvergleiche zu.

Salota-Fotos von Christian Geue

Salota-Mehrzugsteuerungen

In LGB-DEPESCHE 54 ist auf einer ganzen Seite über dieses System berichtet worden. Aus meiner eigenen Erfahrung möchte ich im Folgenden noch einige Tips und Hinweise geben, die den grundlegenden Artikel von Hans-Jürgen Minck ergänzen und abrunden sollen.

Die Elektronikbausteine waren in der Anfangszeit die "Steine" des Anstoßes. Da sie oft nicht richtig justiert waren und das auch nicht nachzuarbeiten war, gab es Ärger. Lokomotiven fuhren gar nicht oder nur in eine Richtung, krochen wie müde Schnecken usw. Der einzige Vorteil

dieser ersten Bausteinserie war, daß sie sehr klein waren. Wer solche voll funktionsfähige Bausteine besitzt, sollte sie pfleglich behandeln und sich für Fahrzeuge aufheben, die wenig Platz bieten (z.B. Rottenlokok 2033).

Die zweite Serie war deutlich größer und bestand aus zwei Teilen, dem Hauptteil u.a. mit den Abstimmspulen und dem Kühlblech. Diese Serie war in Faltschachteln verpackt, vorwiegend für den Export nach USA. Als Vermarkter war H(obby)M(arket)(nc) angegeben. Diese Serie ist bereits nachstimbar, d.h. ein Baustein, der nicht exakt arbeitet, kann

nachgearbeitet werden. Das kann durch Einsenden an den derzeitigen Hersteller (P + P Elektronik, Kilianstr. 102, 8500 Nürnberg 90) oder - wenn man es sich zutraut - auch selbst erfolgen. Eine Anleitung dazu ist vom Hersteller erhältlich. Nachteil dieses Bausteins ist der größere Platzbedarf. Er ist aber noch gut in zweiachsigen Lokomotiven (2060, 2030) unterzubringen.

Die dritte Serie gibt es noch heute, sie ist verpackt in kleine Styroporschachteln mit Plastikdeckel und trägt die Teile-Nr. 5005. Die Bausteine sind denen der zweiten Serie ähnlich, haben aber zwei Kühlble-

che. Die Unterbringung kann in kleinen Loks schwierig werden, doch habe ich schon davon gehört, daß eine 2010 damit bestückt worden ist, untergebracht im Kessel auf dem Gewicht. Für die Zukunft ist zu hoffen, daß die Bausteine kleiner werden, damit sie, ohne optisch zu stören, z.B. auch in Triebwagen (2065/2066) und Straßenbahnen eingebaut werden können.

Der Selbsteinbau von Bausteinen sollte nur dann gewagt werden, wenn man sich im elektrischen und elektronischen Bereich etwas zutraut. Ein Patentrezept kann wirklich nicht gegeben werden, da fast jede

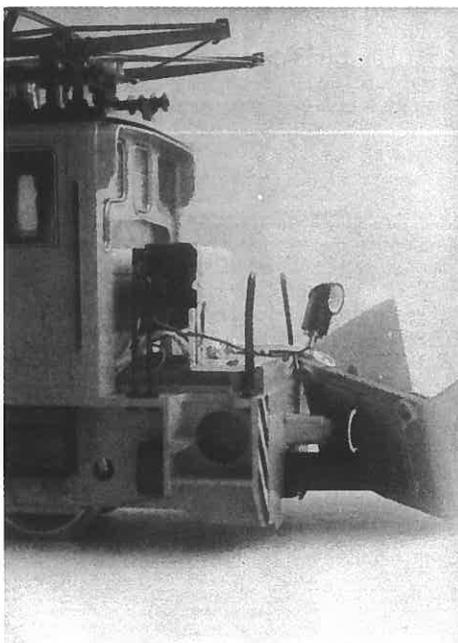


Bild 1A: Einbau eines Bausteins der ersten Generation in die im kleinen Vorbau beengten Verhältnisse einer 2033 anstelle der EAV.

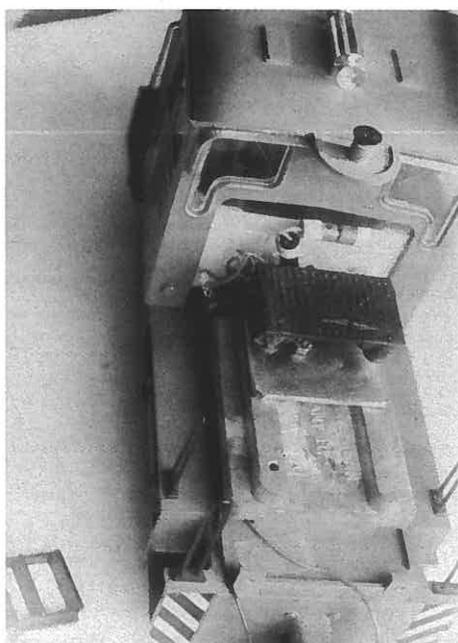


Bild 2A: Baustein der ersten Generation in einer 2060. Deutlich zu erkennen sind die Steckerverbindungen und die mit Isolierband abgedeckten Schraubenköpfe der Stecker.

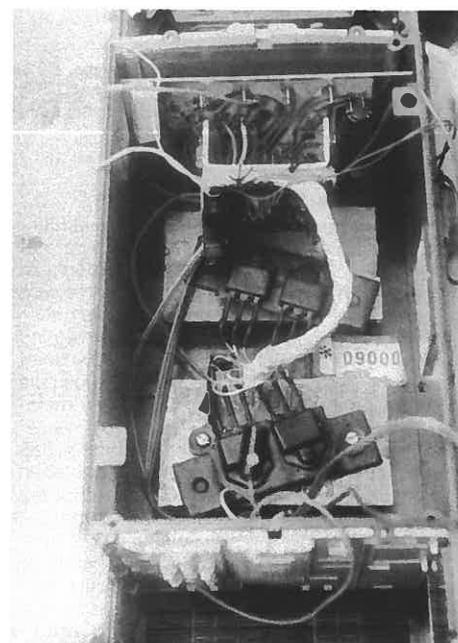


Bild 5A: Innenleben beim Krokodil 2040. Die Kühlbleche sind auf die Gewichte geschraubt. Die Elektronikplatte ist rückseitig mit Schaumstoff abgedeckt und an die Platine mit der 5-V-Beleuchtung gebunden. Einige Drahverbindungen fehlen noch.

Lok heute ein individuelles Innenleben hat. Im Folgenden noch einige spezielle Hinweise:

Die Kühlbleche schraubt man am besten auf die Bleigewichte, den Elektronikteil polstert man auf der Rückseite am besten mit 1 cm dickem Schaumstoff, um unerwünschte Kurzschlüsse zu vermeiden. Die vielen Drähte bündigt man mit einer Rolle Isolierband.

Bei den neuen 5 Volt-Beleuchtungen ist es notwendig, zwischen Salota-Baustein und der Beleuchtungselektronik einen Widerstand ca. 50 R 5 W einzubauen, um eine gegenseitige Beeinflussung zu verhindern.

Wer gelegentlich oder häufig seine Loks auch auf anderen Anlagen fahren will, kann entweder den Bausteinanschluß mit kleinen Bananensteckern vornehmen oder einen zweipoligen Umschalter einbauen. Der Einbau des Schalters erfolgt auf der Sekundärseite des Bausteins, dieser kann also primär Gleichstrom übertragen. Der Einbau mit Steckern erleichtert auch den Austausch des Bausteins. Für Fahrten auf Gleichstromanlagen wird der Baustein dann einfach ausgekuppelt. Doch Vorsicht: Die kleinen Schraubenköpfe oder Stecker mit Isolierband schützen, sonst besteht die Gefahr eines Kurzschlusses.

Beim Umbau der Loks 2040/2045 habe ich auf der Platine nur die 5 Volt-Licht-Funktionen belassen und im jeweiligen gegenüberliegenden Führerstand einen Umschalter für Ober- oder Unterleitungsbetrieb eingebaut.

Interessant ist aber noch folgendes: Weil ständig Spannung am Gleis liegt, kann man die Zuleitung zu den Steckdosen vor dem Baustein anschließen. Damit erreicht man, daß Waggonbeleuchtungen ständig gleichmäßig hell auch im Stand leuchten. Nimmt man den Strom der Lokbeleuchtung auch vor dem Baustein ab, brennen diese ebenso, allerdings vorn und hinten ständig. Wer allerdings noch einen 20-DM-Schein drauflegen will, kauft sich ein Lichtwechselmodul. Damit brennt die Lokbeleuchtung nur in der jeweiligen Fahrtrichtung und bleibt auch im Stand erhalten.

Weil ständig Spannung am Gleis liegt, brennen auch Zugbeleuchtungen ständig. Diese kleinen Birnchen sind darauf nicht ausgelegt, was zur Folge hat, daß sie schnell ihr kurzes Leben aufgeben. Durch die entwickelte Wärme kommt es zusätzlich zu Verformungen der Lampenfassungen. Daher habe ich in Waggons mit zwei Lampen (z.B. 3064) die Lampen hintereinander geschaltet. Der Verlust an Leuchtkraft ist gering, die Lebensdauer steigt erheblich und der Stromverbrauch sinkt von 2 x 50 mA auf ca. 1 x 33 mA. Sehr unangenehm ist die Wärmeentwicklung auch bei Zugschlußleuchten. Nachdem mir eine Garnitur am Gepäckwagen 3019 N mehrfach die eingesetzten Scheiben verlor und Birnen festschmorten, habe ich auch die beiden Lampen hintereinander geschaltet und dazu noch die Postabteilleuchte. Seitdem habe ich keine Probleme mehr. Dort, wo die Möglichkeit fehlt, zwei Birnen hintereinander zu schalten, können 28 Volt Birnen verwendet werden, so z.B. in Lokomotiven bei Verwendung von LWM-Modulen. Christian Geue

Gedanken zur Mehrzugsteuerung

Nach Herrn Minck in LGB-DEPESCHE 54 (S. 11) möchte ich noch ein paar weitere Gedanken zum Themenkreis Mehrzugsteuerung äußern.

Ich besitze eine Mehrzugsteuerung der Firma E. Krause, Brenzlen 2, D 7140 Ludwigsburg 11 (Tel. 07141/52208). Meiner Meinung nach ist dieses System ebenso gut wie das von SALOTA. Es liegt im Preis sogar noch um einiges niedriger. Eine Grundausstattung kostet hier etwa DM 600,00. Enthalten sind vier Empfänger, eine Senderplatine, ein Trafo 1A (der allerdings nur die Senderplatine versorgt; den eigentlichen Haupttrafo 6-8A/18 V muß man sich selbst besorgen), Verdrahtungslitzen, Potentiometer und Primär-Sicherungen (das sind die Sicherungen, die auf die 220 V-Seite der Trafos kommen).

In Bezug auf die Kurzschlußfestigkeit dieses Systems kann gesagt werden, daß es eigentlich keine bessere Absicherung gibt, denn entsteht einmal ein Kurzschluß im Schienenbereich, so schaltet die Elektronik sofort durch und unterbricht den Strom zur Schiene. Eine gelbe Lampe leuchtet, man muß einmal aus- und wieder einschalten, und schon kann der Fahrbetrieb wieder fortgesetzt werden. Eine solche Situation kann z.B. durch einen entgleisten Beleuchtungswagen entstehen.

Mit einer zusätzlichen Investition von ca. DM 95,00 (plus vier zusätzliche Empfänger) kann man die Anlage auch auf acht Kanäle umrüsten, im Oberleitungsbetrieb sogar auf insgesamt 16 Kanäle. Es dürfen aber nur maximal fünf Loks fahren, da sonst die Überstromsicherung anspricht.

Man sollte allerdings überlegen, ob es nicht ausreicht, einige Loks mit Empfängern gleicher Farbe auszurüsten, wie von Herrn Minck schon erwähnt. Man kann nämlich höchstens nur vier Züge unter Kontrolle halten. Die Langsamlaufeigenschaften sind genauso gut, wie bei SALOTA. Zudem verfügt das System der Firma Krause über eine Drehzahlkonstanthaltung, was besonders an Steigungsstrecken von Vorteil ist.

Noch ein paar Worte zum Einbau, den wirklich nur der versierte Elektroniker vornehmen sollte. Ich habe die Senderplatine zusammen mit den zwei Trafos in einem nur 30 cm x 9 cm x 15 cm großen Pultgehäuse untergebracht. Das macht die komplette Sendeanlage wunderbar kompakt und handlich.

Besonders wichtig ist die Wahl des richtigen Haupttrafos, der einen Strom in der Größenordnung von 6 bis 8 A liefern und dessen Spannung einen Wert von 18 V Wechselstrom nicht übersteigen sollte. Beim Einbau von Senderplatine und Trafos in ein Gehäuse sollte man allerdings das Gehäuse mit ausreichend großen Kühlöffnungen versehen, da die Trafos und auch die Senderplatine Wärme abgeben. Der Einbau der Empfänger (Maße 90x50x30 mm) kann Probleme bereiten, zumal man den Motor vollkommen von den Stromabnehmern trennen muß. Man kann übrigens die Beleuchtung parallel zum Motor

schalten und erreicht somit eine Umschaltfunktion in Fahrtrichtung, aber wechselnde Helligkeit. Bei den Elektronikloks muß man die Elektronik, die früher an den Stromabnehmern war, mit dem(n) Motor(en) parallel schalten. Oder man hängt die Beleuchtung direkt an 18 V Wechselstrom (also direkt an die Stromabnehmer parallel mit dem Empfänger) und hat somit Dauerlicht, das nur umschaltet, wenn man für ca. DM 25,00 einen Baustein für Stirnbeleuchtungs-Umschaltung davor schaltet.

Platzprobleme sind selten, können aber auftreten. So paßt der Empfänger ohne weiteres z.B. in die Loks 2020, 2040, 2085, 2080, 2076, 2061 usw.; also in die Lok, wo Platz im Führerhaus, im Kessel oder unter der Motorhaube ist. Dagegen muß z.B. bei der Ellok 2030 die Platine bis zum Kühlkörper gekürzt werden (dort, wo keine Leiterbahnen sind). Dasselbe gilt für den Triebwagen 2066; hier wird die Platine allerdings in den zweiten Führerstand gelegt. Bei der Lok 2030 wird sie senkrecht in das Führerhaus gestellt.

Die Firma Krause gibt drei Monate Garantie auf Sender und Empfänger, beschädigte Teile ausgeschlossen. Zehn Tage Rückgaberecht wird ebenfalls eingeräumt. Ein nützlicher Nebeneffekt ist, daß immer eine (Wechsel-)Spannung von 18 V an den Schienen anliegt. Man kann also überall für die Beleuchtung von Gebäuden, Wagen, Laternen usw. über die Klemmen 5016/1 bzw. über die Räder der Wagen Strom abgreifen.

Ich habe meine Häuser auf Platten montiert und verkabelt und kann z.B. die Bahnhofsplatte mit Bahnhofsgebäude, Liftsaule, Telefonhäuschen und Laternen an jeder beliebigen Stelle der Anlage, die ich immer vorübergehend und vorwiegend im Haus aufbaue, aufstellen und mit zwei Kabeln anschließen. Es ist schon ein tolles Erlebnis, wenn man alles fertig hat und vier oder mehr Loks unabhängig voneinander über nur zwei Anschlußkabel fahren lassen kann.

Alexander Rether

Austausch von Weichenantrieben

Ich habe ca. 50 Weichen mit dem alten elektromagnetischen Antrieb 1206. Diese Weichen betätige ich über Taster meines großen Schaltpultes. Nun möchte ich diese Weichen umbauen auf den neuen EPL-Antrieb 1201, der offensichtlich durch Umpolen des Gleichstroms gesteuert wird. Dazu habe ich einige Fragen:

- 1) Ist der Umbau mechanisch möglich?
 - 2) Das Umpolen müßte dann doch möglich sein mit einem zweipoligen Wechselschalter oder einem zweipoligen Wipptaster. Beim Schalter stünde die Spule andauernd unter Strom. Wie lösen Sie das Problem?
 - 3) Im alten Katalog von 1983 boten Sie auch Fahrgestelle an. Ist der Satz 2085/5 für die Mallet-Lok heute noch lieferbar? Wenn ja, zu welchem Preis? Hans-Albert Viebahn
- 1) Der Umbau ist grundsätzlich möglich
 - 2) Das Umpolen dieser EPL-Antriebe geschieht gemäß unserer Betriebsanleitung mit Hilfe von Dio-

den, die in unserem Stellpult 5075N eingebaut sind. Für ältere Stellpulte 5075 kann man zusätzlich Dioden einbauen (siehe Betriebsanleitung Seite 2).

3) Fahrgestelle für unsere Lokomotiven sind im Ersatzteildienst auch heute noch erhältlich. Ein Mallet-Lokdrehgestellsatz 2085/5 kostet DM 233,45 plus Mehrwertsteuer und Versandkosten. LGB/RM

Fahrstromversorgung bei Freilandanlage

Ich bin 13 Jahre alt und seit 4 Jahren Besitzer einer LGB-Anlage, die jetzt 3 Jahre in unserem Garten steht. Um keine Probleme mit der Stromführung zu bekommen, haben wir dieses Jahr die einzelnen Schienen über "Schwarze Litze" und Schrauben miteinander verbunden. Dadurch hatte ich bis jetzt keine Kontaktprobleme mehr.

Peter F. Gath
Die Methode, die einzelnen Schienenstöße über eine Litze miteinander zu verbinden, ist gerade für Freilandanlagen eine folgerichtige Maßnahme. Damit wird die Stromführung, die normalerweise nur über die Schienenlaschen geht, erheblich verbessert. LGB/RM

Geräuschelektronik

Ich habe meine Dampf- und Diesel-Lokomotiven bislang mit Geräuschelektronik-Bausteinen der Firma SITEK nachgerüstet. Leider sind diese Bausteine nicht mehr erhältlich. Meine Frage: Wer hat die Adresse einer Firma, die gute Geräuschbausteine liefert?

Nachricht erbeten an Friedrich G. Bertram, Starenplatz 7, 4018 Langfeld.

Nur ein Haftreifen?

Auf meine "alten Tage" bin ich vor kurzem zu der Gemeinde der LGB-Jünger gestoßen. Der Start erfolgte mit einer Zugpackung Nr. 20301. Inzwischen sind noch zwei Wagen sowie eine ganze Anzahl Gleise dazugekommen.

Was mir jetzt an der Lok 2020 auffällt, und wofür ich in den mir zur Verfügung stehenden Unterlagen keine Erklärung finden kann, ist, daß nur ein Rad der Lok einen Haftreifen aufweist.

Hat dies seine Richtigkeit, oder muß nicht auf beiden Rädern einer Achse je ein Haftreifen aufgezogen sein?

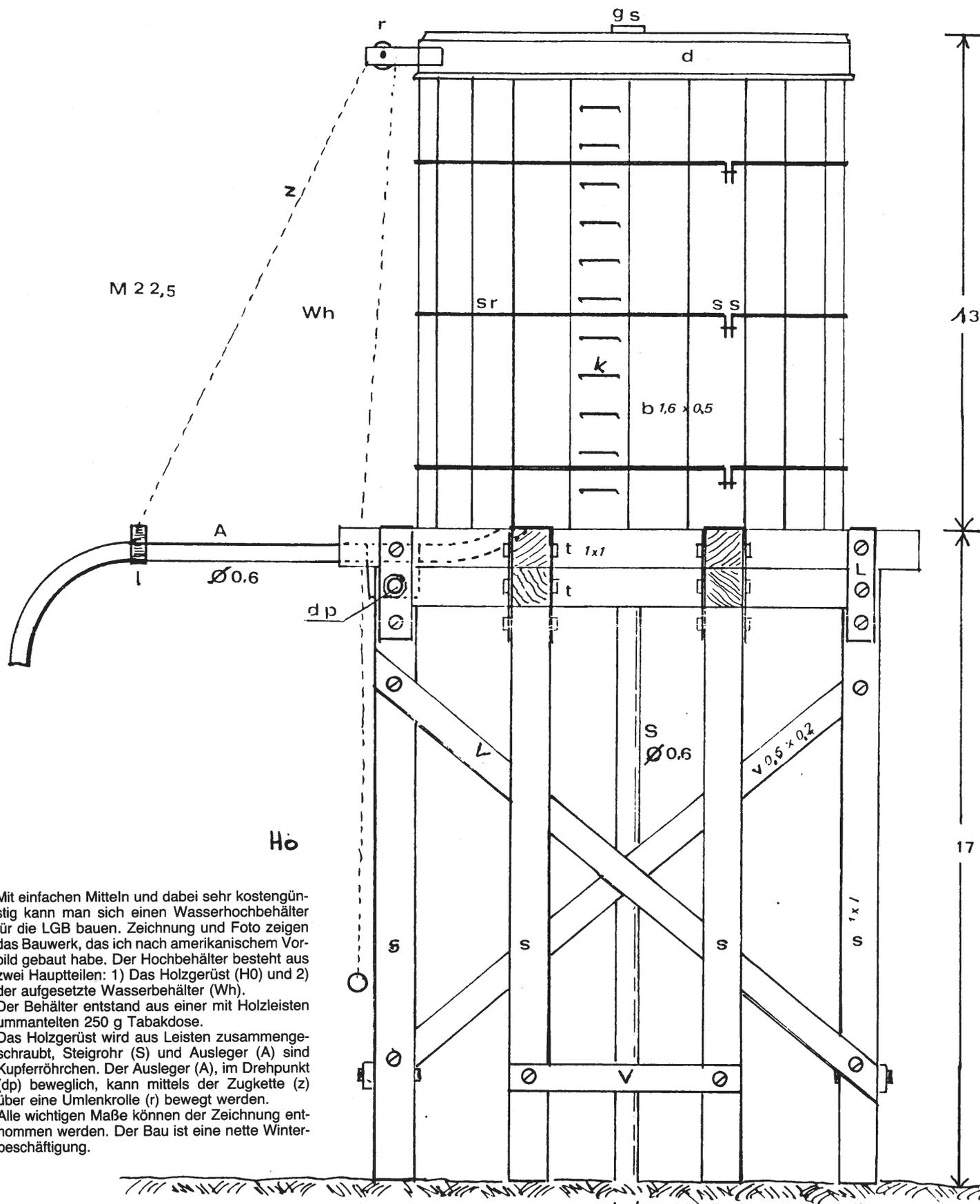
Falls letzteres zutrifft, bitte ich Sie um Überlassung eines Haftreifens und, falls erforderlich, um kurze Anweisung bezüglich des Aufziehens. Im übrigen darf ich die Gelegenheit nutzen und Ihnen bestätigen, daß Größe, Ausgewogenheit der Proportionen sowie Detailreichtum der Modelle wie auch ihre Handhabung begeistern. Grund genug, das Hobby im Laufe der Zeit und gemäß den finanziellen Mitteln auszubauen.

Lutz Knetsch
Wir begrüßen Sie als neuen LGB-Freund und wünschen Ihnen allzeit viel Spaß mit Ihrem Hobby. Bei allen LGB-Lokomotiven mit Haftreifen ist nur ein Rad auf einer Seite der Lok damit ausgerüstet. Dieses Konstruktionsprinzip wird schon seit Bestehen der LGB angewandt. Mit der Lok 2020 besitzen Sie übrigens eine sehr zugkräftige Lok, mit der Sie sicherlich bei Ihrem neuen Hobby viel Freude haben werden.

LGB/RM

Baubeschreibung für einen Wasserhochbehälter

Von Dipl.-Ing. Rainer zur Bonsen



Mit einfachen Mitteln und dabei sehr kostengünstig kann man sich einen Wasserhochbehälter für die LGB bauen. Zeichnung und Foto zeigen das Bauwerk, das ich nach amerikanischem Vorbild gebaut habe. Der Hochbehälter besteht aus zwei Hauptteilen: 1) Das Holzgerüst (H0) und 2) der aufgesetzte Wasserbehälter (Wh). Der Behälter entstand aus einer mit Holzleisten ummantelten 250 g Tabakdose. Das Holzgerüst wird aus Leisten zusammenschraubt, Steigrohr (S) und Ausleger (A) sind Kupferröhrchen. Der Ausleger (A), im Drehpunkt (dp) beweglich, kann mittels der Zugkette (z) über eine Umlenkrolle (r) bewegt werden. Alle wichtigen Maße können der Zeichnung entnommen werden. Der Bau ist eine nette Winterbeschäftigung.





Der Metallzaun als Brückengeländer am Albulaviadukt auf der VOBA-Bahn. Der Abstand der Pfosten beträgt im Außenbogen etwa 10 cm und ist im Innenbogen entsprechend geringer.

Robuster Metallzaun

Von Bernd Backhaus und Dr. Hans-Jürgen Vorsteher

Der Zaun besteht ausschließlich aus Messingteilen und kann für die verschiedensten Aufgaben Verwendung finden (Bahnsteigabsperzzaun, Gartenzaun, Brückengeländer und dergleichen). Für die Herstellung empfiehlt es sich, zwei Hilfen anzufertigen, denn nur damit dürfte gewährleistet sein, daß der Zaun auch wie ein Industriezaun und nicht wie ein Weidezaun aussieht.

Materialliste:

- Messing H-Profil 6 x 6 mm (als Pfosten)
- Messing Flachprofil 2 x 7 mm (als Grundplatte)
- Messing Stab/Rohr 3 mm Durchmesser (als Holm)
- Messing-Schrauben M 3; 3 mm (zur Befestigung)
- Bohrer 3 mm (besser 3,1 mm) und 2 mm
- Ausreichend Lötzinn
- Bohrständer

Zunächst werden die Pfosten hergestellt. Das H-Profil wird in jeweils 55 mm lange Stücke gesägt, die Enden werden mit einer Feile vorsichtig entgratet und begradigt. Wichtig ist jetzt, daß die Öffnungen für die Holme gleiche Abstände aufweisen (Daten siehe Abb. 1). Notwendig ist hierzu ein Bohrständer und eine Bohrschablone. Die Schablone besteht aus Holzleisten oder besser aus Polystyrolreststücken. Es ist ein Werkzeug, in das das jeweilige Messingprofil eingelegt werden kann (Abb. 2). Die Bohrhilfe wird am Bohrständer befestigt und der Bohrvorgang kann beginnen.

Bei jedem Pfosten werden zunächst immer die gleichen Löcher gebohrt, so daß drei "Bohrdurchgänge" ausgeführt werden müssen: Ein 3,1 mm-Loch für den oberen Holm, ein 3,1 mm-Loch für den unteren Holm sowie ein 2 mm-Hilfsloch am unteren Pfostenende.

Die Profile werden immer mit dem unteren Pfo-

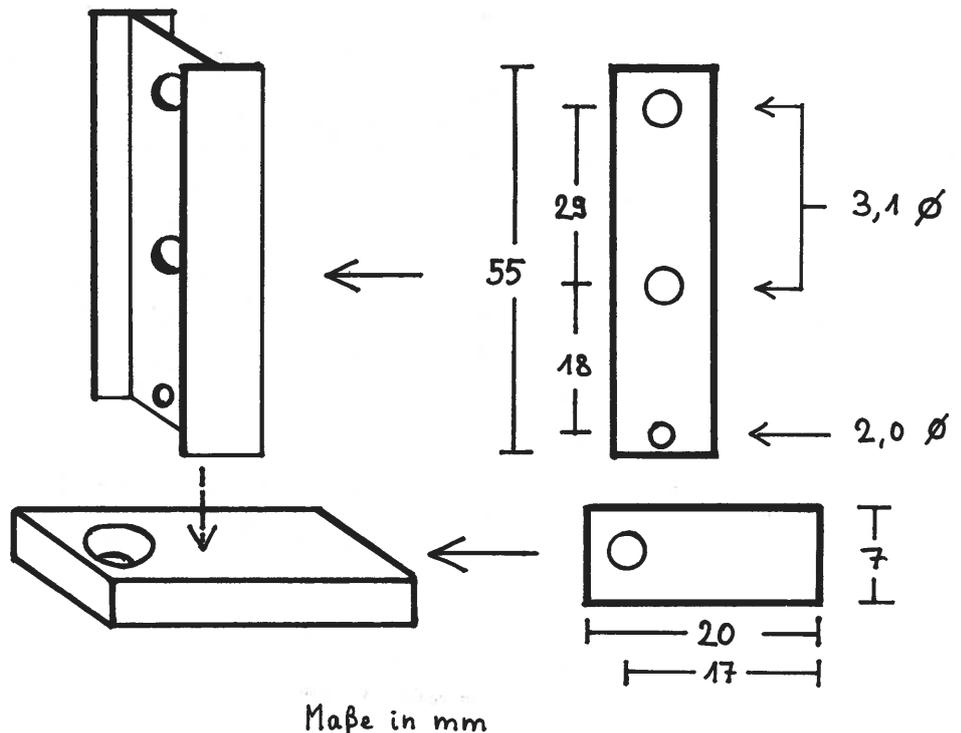
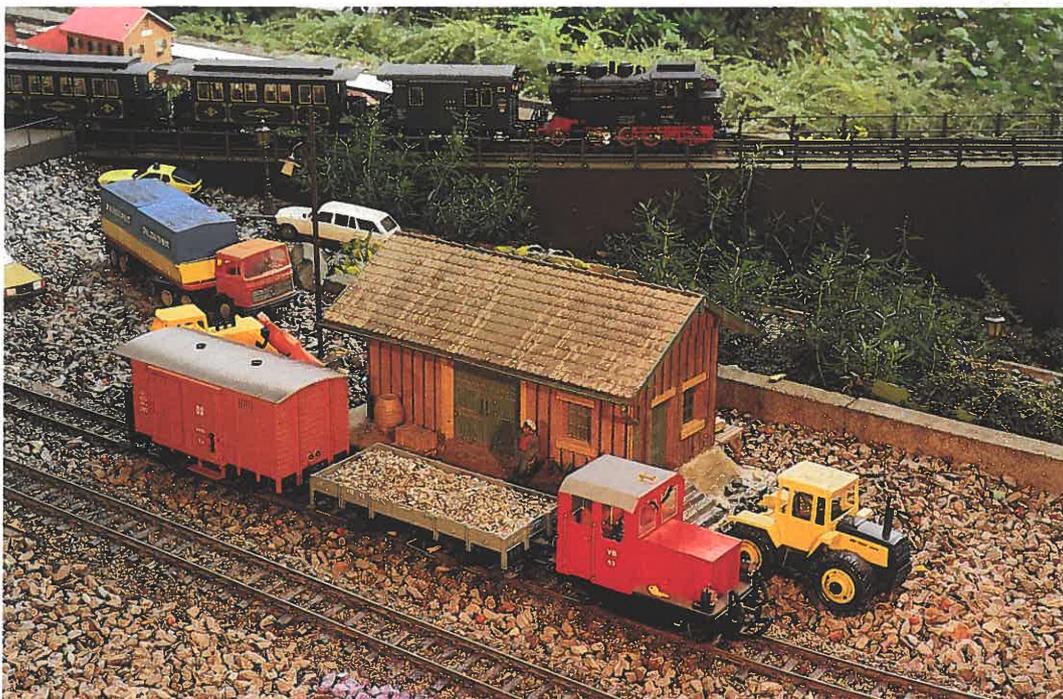
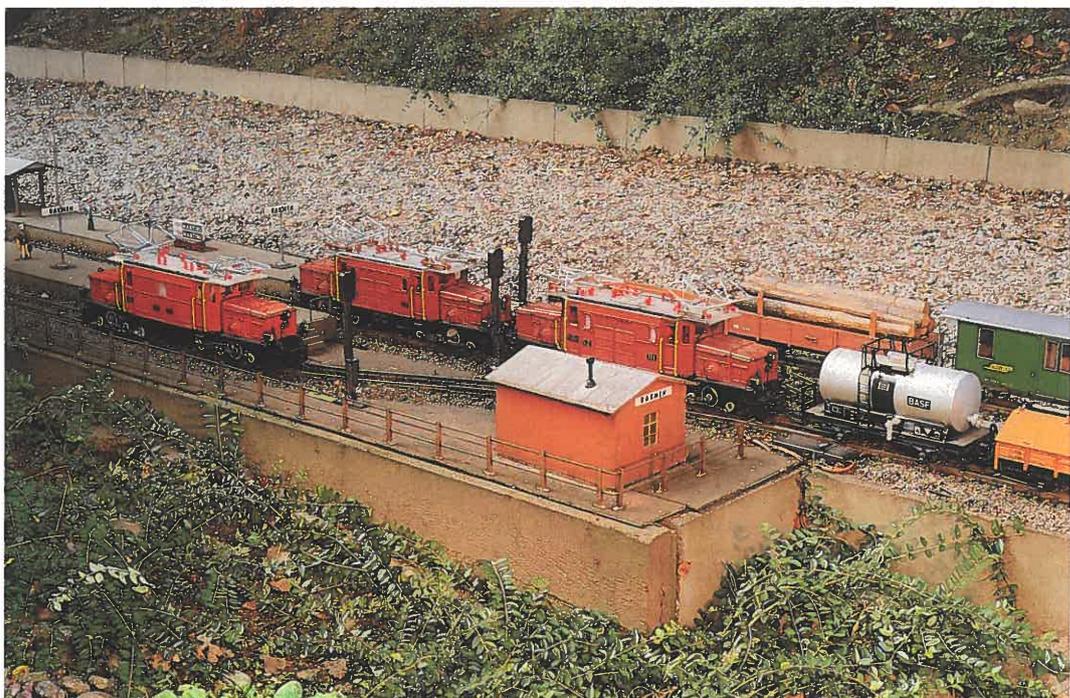


Abbildung 1: Pfosten

LGB-Fotograf Felix Scharf ist im Bahnhof Barmen tätig. Auf Gleis 1 wartet das RhB-Krokodil 413 und wird gleich als Leervorspann vor den P 2423 zurückstoßen. Aus Mirke kommt Krodil 411, die Vorspann von der Ge 6/6 Nr. 414 erhielt.

Das kleine Bahnhäuschen wurde aus Polystyrol-Platten gebaut (Fenster von POLA). Die Signale sind Eigenbau mit 5-mm-Leuchtdioden. Die Baubeschreibung vom Metallzaun findet man im Text.

Als Bodendecker bei Gartenanlagen eignet sich für größere Flächen die schnellwachsende Pflanze Lonicera.



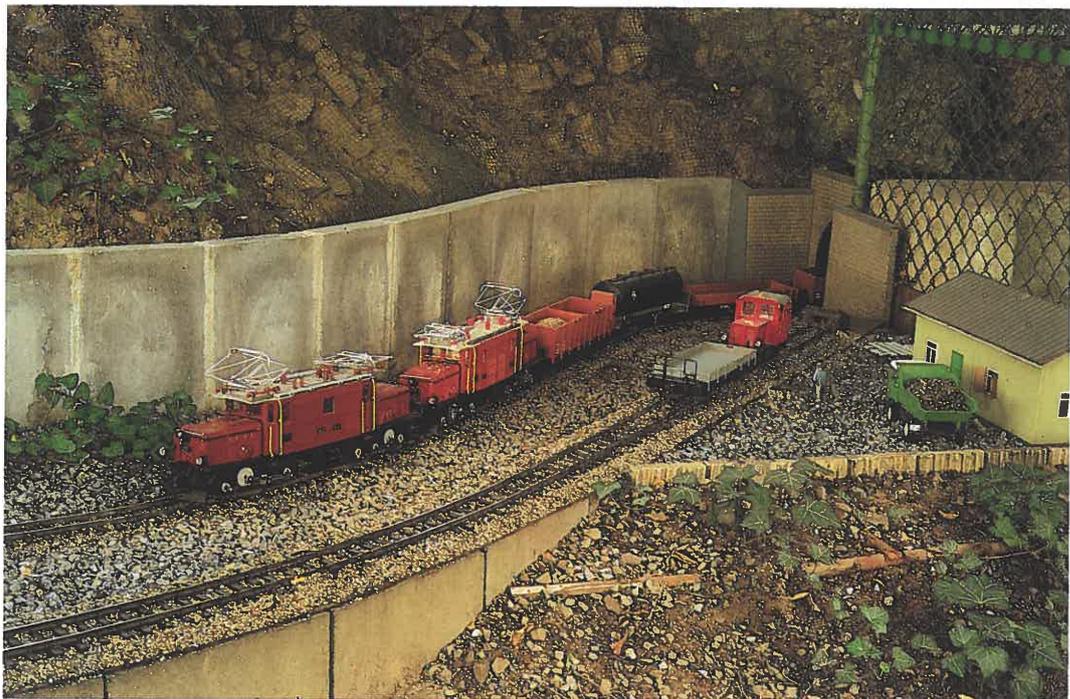
Die sonst meistens im Bahnhof Wuppertal tätige Köf 63 ist heute beim Rangierdienst im Bahnhof Barmen anzutreffen. Nach der lässigen Haltung des Güterbodenarbeiters (im Kaufhof erworbene Spielzeugfigur) ist allerdings nur ein mäßiger Arbeitsanfall zu erwarten.

Im Hintergrund zieht die 99 6001 den P 2428 in Richtung Albulaviadukt und dann zum Bahnhof Steinbeck.

Die Autos stammen von den Firmen Wader, Bruder, Dickie und Nyrhinen (in Spielwarengeschäften gekauft). Die Lampe ist ein Eigenbau aus Alurohr und POLA-Wandlampe.

RhB-Krokodile Ge 6/6 Nr. 413 und 414 verlassen den Rotter-Tunnel und fahren gleich in den Bahnhof Wuppertal ein. Der Tunnel ist 6 m lang, entstand aus PVC-Abflußrohr von 30 cm Durchmesser und dient der Hinterfahrung eines Hundezwingers. Rechts im Bild die Gleisbaufirma Max Schwelle.

Der zweite Güterwagen ist ein selbstgebauter, vierachsiger Kesselwagen mit Untergestell vom LGB-4066 und dem Tank von einem LKW der Spielzeugfirma Wader. Der Kies-LKW stammt auch von Wader. Er erhielt vordere Nummernschilder. Der Niederbordwagen wurde mit einer Bauanleitung in LGB-DEPESCHE Nr. 48 vorgestellt (das Heft ist bei der Fa. Lehmann leider vergriffen).



stene in die Bohrhilfe eingeschoben, denn nur so ist gewährleistet, daß (vom Boden an gerechnet) gleiche Abstände zwischen den Holmen entstehen. Kaum zu vermeidende Ungenauigkeiten bei den Pfostenlängen werden somit auf das obere Pfostenende "verschoben" und sind für den Betrachter normalerweise nicht sichtbar.

Das kleine Loch am unteren Ende des Pfostens sollte so nah wie möglich ans Ende des Profils kommen, aber eben so, daß es noch eine "Lochöffnung" wird. Die Öffnung hat den Zweck, daß beim Verlöten des H-Profils mit der Grundplatte etwas Lötzinn hindurch fließen kann und somit kein stumpfer Lötspitzen entsteht. Der eigentliche Pfosten ist nun fertig.

Als nächstes wird die Grundplatte für die Befestigung des Pfostens benötigt. Dabei wird in das Flachprofil (normalerweise als Meterware erhältlich) alle 20 mm eine Öffnung von 3,1 mm Durchmesser gebohrt. Erst danach wird das Profil auf die einzelnen Grundplatten abgelängt (Länge der Grundplatten: 20 mm). Beim Bohren ist noch darauf zu achten, daß die Öffnung relativ nah ans Ende einer jeden Grundplatte plaziert wird, umso weniger wird die Öffnung beim Verlöten wieder zulaufen (Abb. 1).

Für die Verlöten von H-Profil (Pfosten) und Grundplatte wird eine Löthilfe benötigt, denn das H-Profil soll ja senkrecht auf der Grundplatte befestigt werden. Zum anderen findet für den Lötvorgang ein sehr starker LötKolben Verwendung (100 - 200 W), so daß die Teile auch nicht angefaßt werden können.

In eine hitzefeste Grundplatte (Pertinax auf Holz) wird mit Laubsäge und Feile eine ca. 2 mm starke Vertiefung mit den Maßen 7,5 mm x 20,5 mm gearbeitet, in die jeweils die einzelne Grundplatte gelegt werden kann. Als Halterung für das H-Profil wird aus Holzleisten eine Art "Brücke" hergestellt. In die Mitte kommt mittels Bohrer und Vierkantfeile eine quadratische Öffnung von etwa 6 x 6 mm, durch die das Profil gesteckt werden kann. Die Öffnung muß absolut senkrecht sein. Die Größe der Öffnung muß so bemessen sein, daß das H-Profil zwar von alleine hält, aber ohne Gewalt durchgeschoben werden kann (Abb. 3).

Das Löten geht dann folgendermaßen vor sich: Zunächst wird ein H-Profil in die "Brücke" geschoben, dann wird die Brücke auf die Seite gelegt und das untere Ende des H-Profils mit dem LötKolben erhitzt. Sodann wird in die Vertiefung der Arbeitsplatte ein Grundplättchen gelegt, das Plättchen mit dem LötKolben erhitzt und eine Seite satt verzinkt. Danach wird die Brücke möglichst rasch auf die Arbeitsplatte gesetzt und das H-Profil von oben auf das Grundplättchen gedrückt. Das geht natürlich schneller vor sich als hier beschrieben werden kann.

Man sollte dann etwas Geduld haben, bevor der nächste Pfosten hergestellt werden kann, denn das Messing kühlt nur langsam ab. Wie jetzt festzustellen ist, fließt das Zinn durchweg durch das kleine Hilfsloch am unteren Profilende hindurch. Die fertigen Pfosten können anschließend dunkelgrau lackiert werden. Für einen Einsatz im Garten ist eine Lackierung aber gar nicht notwendig, da die Witterung recht schnell für eine ausreichende Patina sorgt.

Die Pfosten werden im Abstand von ca. 10 cm am Untergrund befestigt, je nach Beschaffenheit desselben mit 3 mm-MS-Gewindeschrauben (z.B. als Brückengeländer) oder 3 mm-MS-Holzschrauben, gegebenenfalls mit Hilfe von kleinen Dübeln (Abb. 4).

Erst zum Schluß werden die 3 mm-Stangen oder -Rohre als Holme eingezogen. Im Baumarkt gibt es diese in 50 cm oder 100 cm Längen. Es empfiehlt sich dabei, die Stangen etwas "anzuspitzen". An wenigen Stellen des Zauns werden die Holme mit den Pfosten per Kontaktkleber verbunden. Eine Verlöten ist nicht notwendig, da die Holme an sich recht stramm sitzen, besser sogar zu vermeiden, denn durch das Arbeiten des Materials im Sommer und im Winter können die Pfosten eher wieder "in Schräglage" geraten. Sollten für die Holme 3 mm-Rohre Verwendung finden, so ist darauf zu achten, daß bei starkem Abknicken (z.B. rechtwinkliger Zaunverlauf) zuvor 2 mm-Stäbe in das Rohr eingezogen werden, so daß die Holme nicht zu sehr gequetscht werden.

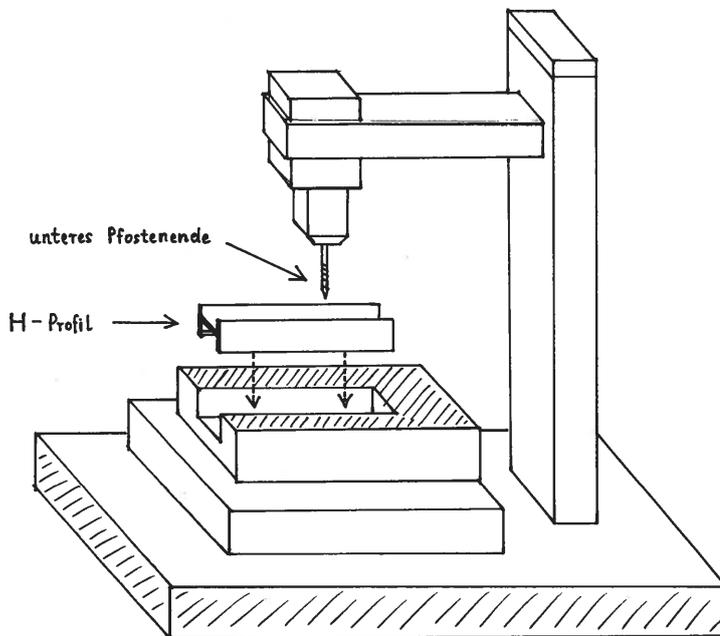


Abbildung 2: Bohrhilfe

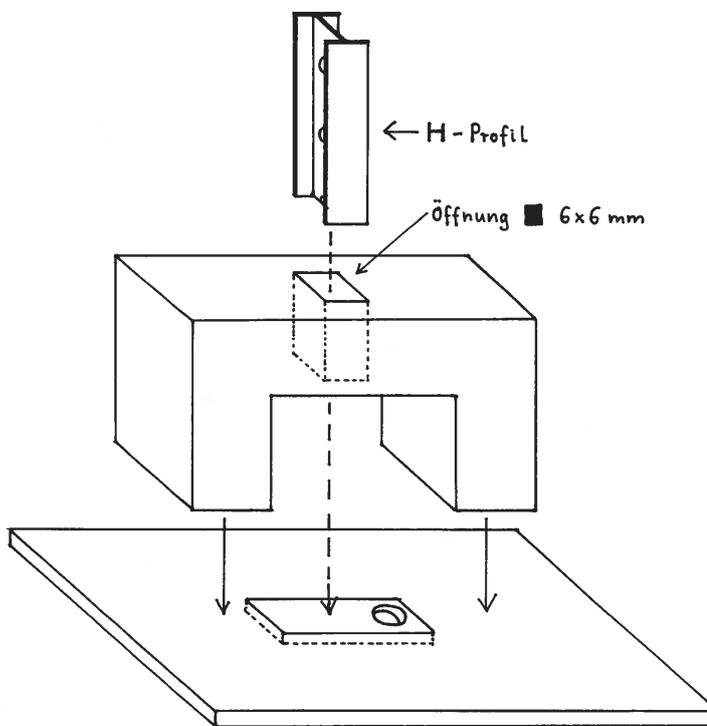


Abbildung 3: Löthilfe





Metallzaun an der Blockstelle Hatzfeld der VOBA-Bahn. Der Abstand der Pfosten beträgt etwa 8 cm.

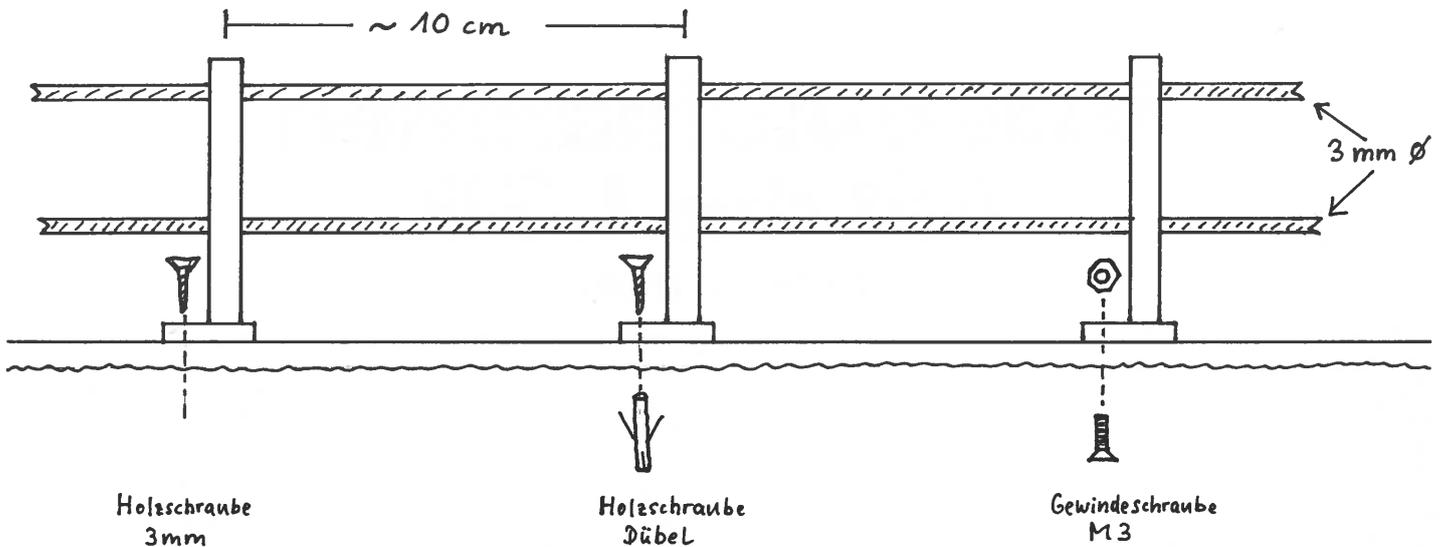


Abbildung 4: Einbau

Alleskleben mit Kraftreserve

Der neue UHU-Alleskleber KRAFT macht es möglich: Überall, wo universelle, farblos-transparente und überlegene Klebkraft verlangt wird. Seine professionelle Klebe-Rezeptur auf der Basis des Kunststoffes Poly-Urethan garantiert stärkste Verbindungen von nahezu allen Materialien. Der UHU-Alleskleber KRAFT zeigt sich aber von vier starken Seiten:

1) Er klebt nahezu alles zuverlässig und mit außergewöhnlicher Klebkraft. Ob harte Materialien, wie z.B. Holz, Holzwerkstoffe, Furniere, viele Kunststoffe, Keramik, Porzellan, Glas, Metall usw. oder flexible Materialien, wie z.B. Leder, Gummi, Weich-PVC, Stoffe, Filz, Kork, Pappe, Papier usw. nicht jedoch Styropor[®].

2) UHU-Alleskleber KRAFT ist einfach zu handhaben. Der Klebstoff kann sowohl im Einseitenklebverfahren als auch im Zweiseitenverfahren (Kontaktverklebung) aufgetragen werden. Das Kontaktklebverfahren kommt dann zur Anwen-

dung, wenn das Lösungsmittel nicht oder nur langsam entweichen kann, z.B. bei Metall- oder Kunststoffverklebungen.



Der neue UHU-Alleskleber KRAFT schafft starke Klebeverbindungen überall dort, wo große Belastungen auftreten.

3) Besondere Qualitäten entwickelt der UHU-Alleskleber KRAFT bei allen Artikeln aus Weich-PVC, wie z.B. Badeartikel, Luftmatratzen, Sitzbezüge und vieles mehr. Im Vergleich zu herkömmlichen Kontaktklebern auf Kunststoff-Basis erreicht der UHU-Alleskleber KRAFT hier erheblich bessere Festigkeitswerte und eignet sich darüber hinaus auch zur Verklebung und Reparatur von Kunstleder, Gummi und vielen Sohlenmaterialien.

4) Die farblos-transparente Klebeformel hinterläßt eine nahezu unsichtbare, gegen ultraviolettes Licht stabilisierte Klebefuge und kann daher auch bei ausgesprochenen Schönheitsreparaturen eingesetzt werden, etwa bei Gegenständen aus Glas, Plexiglas oder hellen Materialien.

Überall, wo es beim Heimwerken und Basteln, bei Reparaturarbeiten, Konstruktionen und im Modellbau auf schnelle, saubere, superstarke Klebkraft ankommt, empfiehlt sich der Griff zum neuen UHU-Alleskleber KRAFT.



Die Video-8-Kamera E 70 von Canon im Einsatz auf der Gartenbahn

Video-Aufnahmen mit der LGB

Von Peter Heikes

Mit der neuen 8 mm-Canovision eröffnen sich für uns LGB-Freunde ganz neue Perspektiven. Die Kameras sind kleiner geworden, so daß diese problemlos Tunnels durchfahren und Brücken überfahren können.

Es ist schon lustig und spannend, wenn wir über dem Bildschirm verfolgen können, wie unsere Loks über die Gleise fahren, Weichen passieren, in den Tunnel ein- und ausfahren, wenn sich Züge begegnen oder wenn die Kamera vor oder hinter einer Lok fährt und das Geschehen aufnimmt.

Und dennoch - der Film läuft in brillanten Farben und Schärfe sowie mit einer ausgeglichenen Helligkeit über den Bildschirm und das, ohne daß Sie etwas dazu tun. Die Kamera registriert jedes Geschehen, die Entfernung, Helligkeit und Dunkelheit und stellt sich voll automatisch darauf ein. Es brauchen keine Experimente unternommen zu werden, um eine Kamera in eine Lok einzubauen, zumal so etwas sehr teuer wird und für mich keinen Sinn ergibt, da ein solch immer wieder gleichbleibendes Geschehen auf Dauer langweilig wird. Die Kamera sollte ja noch anderen Zwecken dienen, wie z.B. das Filmen der gesamten Anlage. Interessant ist das Filmen von beweglichen Gegenständen, wie z.B. das Durchsägen eines Baumstammes, das Schließen des Bahnüberganges, das Herannahen des Zuges und das Wieder-Öffnen des Bahnüberganges, wenn die Weichen umgestellt werden und der Zug diese passiert, Signale dem Zug freie Fahrt geben. Lustig ist es auch, wenn der Bahnmeister auf seiner Draisine seine Runden fährt und so richtig in Action gerät. Oder machen Sie einmal Aufnahmen

von der Lok, wenn sich die Räder drehen, und sich das ganze Gestänge in Bewegung setzt. Auf dem Bildschirm wiedergegeben, offenbaren sich so Perspektiven, die mit dem Auge gar nicht so richtig spannend wahrgenommen werden.

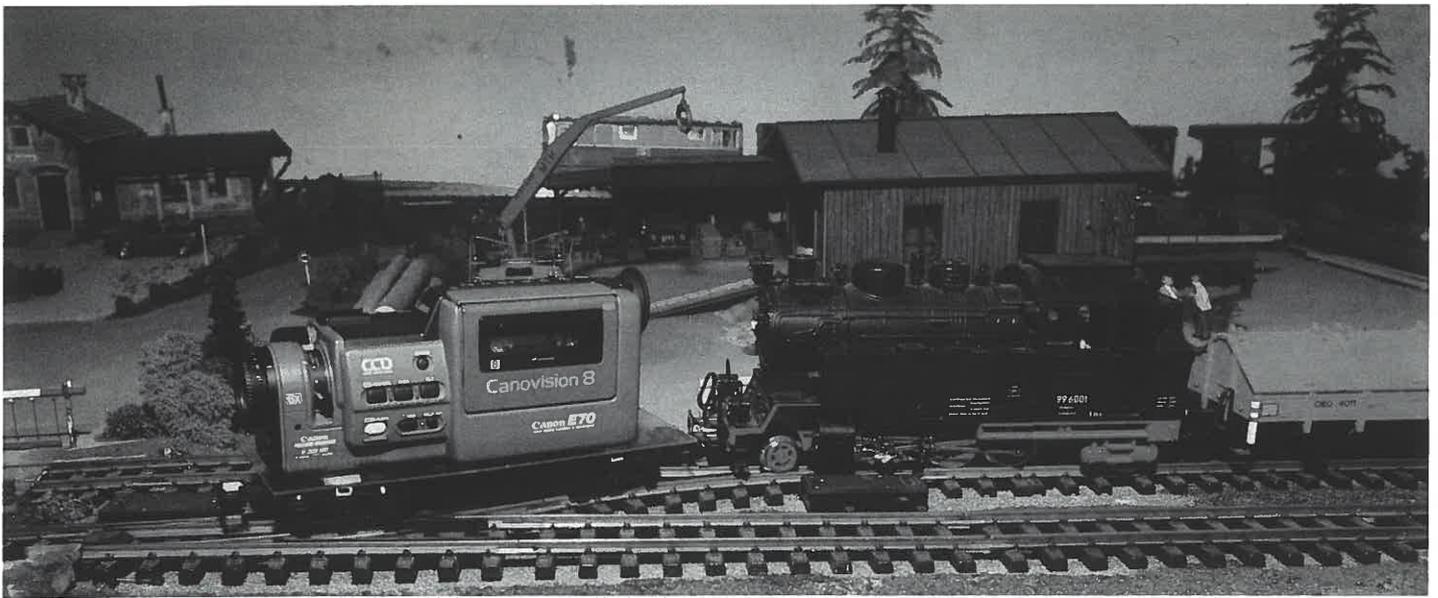
Sie können auf diese Weise einen richtig lustigen und spannenden Film von Ihrer Lehmann-Anlage machen. Es bieten sich unzählige Möglichkeiten, abwechselnd vom Gesamtbild der Anlage bis zu Detailaufnahmen, wie z.B. das Filmen des gesamten Bahnhofes und dann mit dem Zoomobjektiv wartende Personen ins Bild bringen. Dies gilt auch für andere Gebäude und Gegenstände. Nehmen Sie z.B. einen Vogel auf, der im Baum sitzt. Dieser wird ansonsten kaum wahrgenommen. Richtig zur Geltung kommen auch rauchende Schornsteine, Laternen und Lichter, die ein- und ausgeschaltet werden und unzählige Möglichkeiten mehr.

Nach langen und sorgfältigen Recherchen hatte ich mich zunächst für die Canon VM E2 entschieden, da diese Kamera gerade für diesen Zweck geeignet ist. Wichtig war für mich, daß die Kamera auf dem neuesten Stand der Technik ist, eine gute Handhabung besitzt, das Objektiv in der Mitte der Kamera sitzt und von der Größe her Tunnels durchfahren und Brücken passieren kann. Die Kamera wird mit allem zum Filmen üblichen Zubehör (wie Akkus, Überspielkabel) geliefert. Für die Kamera habe ich einen LGB-Wagen umgebaut und tiefer gelegt.

Seit Kurzem bin ich im Besitz der neuen Canon E 70. Hier hat die Firma Canon ganz neue Maßstäbe gesetzt. Zum ersten ist die Kamera wesent-

lich kleiner. Mit den Abmessungen von einer Länge von 28,5 cm, einer Höhe von 11,2 cm und einer Breite von 11,4 cm braucht kein Spezialwagen gebaut zu werden, auf den die Kamera aufgeschraubt wird. Hier kann jeder Plattformwagen genommen werden. Um den Wagen nicht zu beschädigen, kleben wir die E 70 einfach mit doppeltem Klebeband auf den Wagen. Bei der E 70 ist bei der Tunnelfahrt und Brückenüberfahrt jede Menge Platz, so daß hier nicht so genau darauf geachtet werden muß, daß die Kamera genau auf der Mitte des Wagens aufgestellt wird.

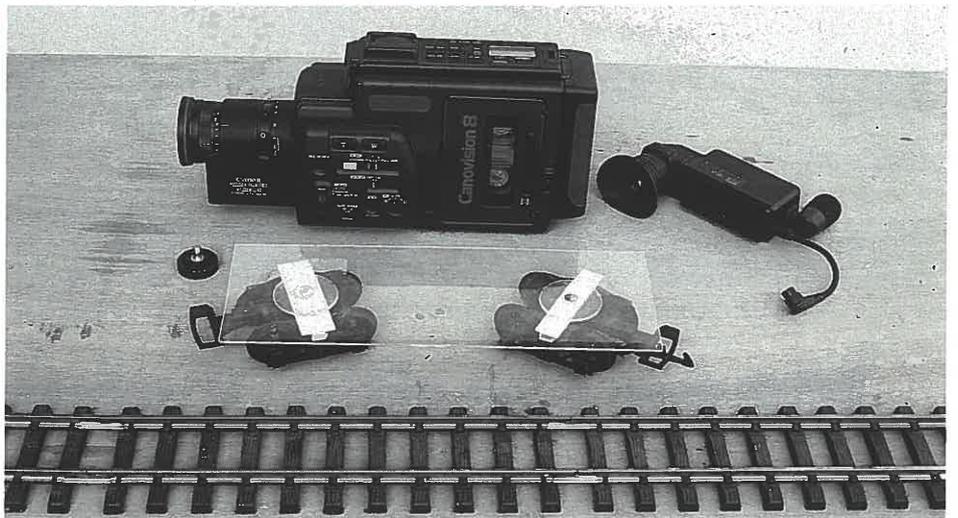
Obwohl die E 70 wesentlich kleiner ist, bietet sie dennoch mehr an Komfort. Alle technischen Einzelheiten und Vorteile zu beschreiben, würde den Rahmen dieses Berichtes sprengen. Nur soviel, die Kamera E 70 wiegt nur 1.100 g und durch ihr ergonomisches Design liegt sie gut in der Hand. Nehmen wir die Kamera in die Hand, so liegen bereits alle Bedienungselemente, wie z.B. das Ein- und Ausschalten der Kamera, Pausen-Stop und Aufnahmebereitschaft sowie das Einstellen des Zoom-Objektivs in Fingerposition. Durch die high-tech-Ausstattung werden durch Schrift und Schriftzeichen alle Funktionen im elektronischen Suchmonitor gut lesbar wiedergegeben. Wir brauchen nur noch unsere Motive auszusuchen und einzuschalten und alle Aufnahmen gelingen. Die Elektronik registriert jedes Geschehen und stellt sich vollautomatisch darauf ein. Es gelingen gestochen scharfe Aufnahmen. Erstmals ist die Canon E 70 mit einem Selbstauslöser ausgestattet. Was jedoch für uns am wichtigsten ist: Wir können mit der E 70 tote Gegenstände in Bewegung



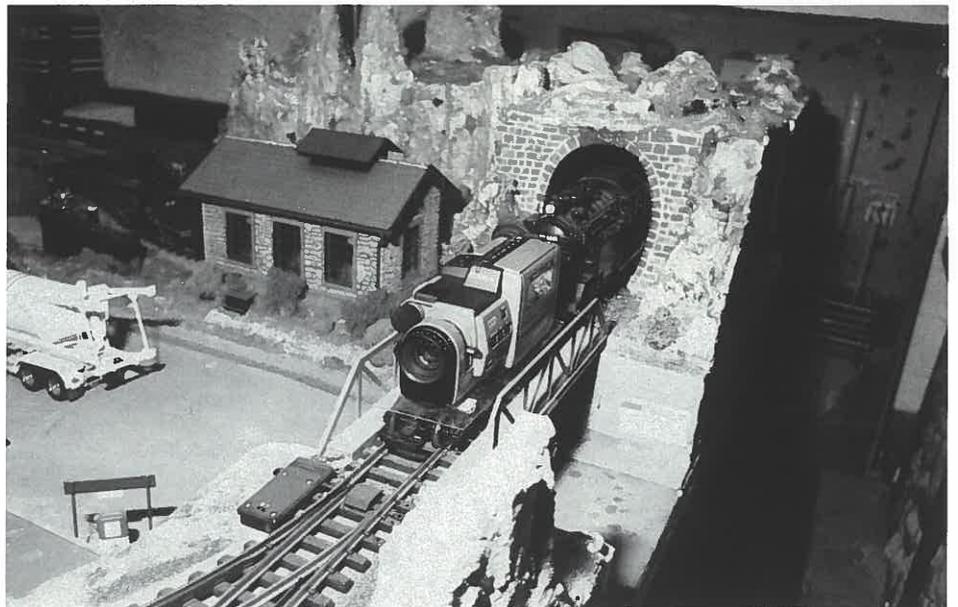
Camcorderwagen mit einer Canon E 70 bei Fahraufnahmen über eine Weichenverbindung hinweg. Nach wenigen Versuchen bekommt man bereits ein sicheres Gefühl dafür, mit welcher Fahrgeschwindigkeit die Aufnahmen am besten wirken. Bei Video-Aufnahmen gibt es sowieso keine Probleme, denn was nichts geworden ist, wird gelöscht und wieder überspielt.

setzen. Durch den in der Kamera eingebauten vollautomatischen Intervall Timer, der auf Zeiten von 10, 20 oder 60 Sec. eingestellt werden kann, können wir nun Fahrzeuge in Gang setzen oder z.B. mit dem Gabelstapler ent- und beladen, Figuren in Bewegung setzen und unzählige Möglichkeiten mehr. Auch in anderen Bereichen ist dies von großem Vorteil, so kann z.B. das Öffnen einer Knospe oder Blume gefilmt werden. Und dennoch ist durch den rotierenden Löschkopf ein exakter Szenenbild- und Tonschnitt gewährleistet. Ferner besitzt die E 70 noch eine abschaltbare Programmatematik, Meßwertspeicherung, Weißabgleich. Ein- und Ausblendung sind ebenfalls möglich. Es können auf einem 8 mm-PAL-Metallpigmentband bis zu drei Stunden Spieldauer aufgenommen werden. Es können noch Aufnahmen gemacht werden bis zu sieben Lux. Da wird es für unser Auge schon kritisch, noch was zu erkennen. Leider ist bei der E 70 der Suchmonitor nicht schwenkbar. Als Zubehör gibt es jedoch einen Winkel-Suchmonitor und dieser ist gerade für unsere Zwecke sehr wichtig und sollte eigentlich zur Standardausrüstung gehören. Ansonsten wird die Canon E 70 mit allem zum Filmen und Überspielen benötigten Zubehör, wie z.B. Netzteil, Akku mit einer Betriebsdauer von 45 Minuten, HF-Teil, Frequenzweiche und Überspielkabel sowie einem Schultergurt geliefert. So können mit dem in der Kamera eingebauten, vollwertigen Video-Recorder-Teil Anschlüsse zum Fernseher oder Bildschirm hergestellt werden, oder es können Überspielungen zu allen Video-System-Recordern gemacht werden. Ansonsten gibt es noch ein reichhaltiges Zubehör, wie z.B. Hartkoffer, Soft-Komfort-Taschen, Richtmikrofon, Mischmikrofon, Mikrofongalgen, Creativ-Filter-Set, Vorsatzlinsen, Weitwinkelvorsatz, Tele-Konverter, Video-Kassette, Titel-Generator. Mit dem Titel-Generator können Schriftzeichen eingebildet werden in Groß- oder Kleinschrift oder können horizontal ins Bild gerollt werden. Für die Titelgestaltung können auch Schriftgrößen gewechselt werden. Zur Wahl stehen vier Schriftgrößen mit entsprechend unterschiedlicher Buchstaben-/Zeichenmenge. So können auch Datum, Uhrzeit oder Stop-Uhr mit 1/10-Teilung eingebildet werden. Alles in allem eine Kamera, bei der das PreisLeistungsverhältnis stimmt und viel Freude bereitet.

Die Innenaufnahmen wurden auf meiner Anlage im Keller gemacht, die Außenaufnahmen wurden bei meinem LGB-Freund Heinz Perseke in Willich gemacht. Wir haben auch hier einmal die E 70 über die gesamte Anlage fahren lassen. Herr Perseke war sehr überrascht und erstaunt. Als der Film im Kreise seiner Familie über den Bildschirm lief, war Spannung und Aufregung im Raum. Da die Aufnahme im Mai gemacht wurde und Herr Perseke gerade im Begriff war, die Anlage aufzubauen, sah er anhand des ablaufenden Filmes,



Die Konstruktion des Video-Camcorder-Aufnahmewagens: Auf zwei LGB-Drehgestelle wurde eine ebene Grundplatte montiert, auf der wiederum der Camcorder geschraubt worden ist.



Hier kommt der Video-Aufnahmewagen aus dem Tunnel der Innenanlage von Peter Heikes, die wir in LGB-DEPESCHE 58 ausführlich vorgestellt haben.

welche Änderungen noch vorgenommen werden müssen, da über Bildschirm vieles wahrgenommen wurde, was dem Auge verborgen blieb. Auch stand für Herrn Perseke außer Zweifel, sich die E 70 zuzulegen, um seine gesamte Anlage aufzu-

nehmen, zumal sie im Winter zum größten Teil abgebaut wird, und er somit dann auch noch Gelegenheit hat, seine LGB-Anlage im Winter zu betrachten und sie seinen Freunden zu präsentieren.



Hans Godl am Stellpult seiner Gartenanlage. Er hat es wettergeschützt dicht am Haus aufgebaut. Der Zahnradbahnhof liegt im Rücken des Fotografen.

Hans Godl's Zahnradbahn

Von Wolfgang Zeunert

Die durch Pflanzenwuchs fortgeschrittene gärtnerische Einbettung der Freilandanlage könnte unter Umständen den Eindruck erwecken, daß die Arbeit nun getan sei und der Erbauer sich ausschließlich um die Pflege der Anlage zu kümmern braucht, darüberhinaus sich aber voll und ganz den Wonnen des Spielens mit der LGB hingeben könne.

Eine genaue Betrachtung der hier abgedruckten Bilder zeigt jedoch, daß es auch bei Hans Godl noch immer Änderungen und Erweiterungen gibt, die jedoch genau entworfen, vorbereitet und dann zügig realisiert werden, damit nicht eine an sich schon optisch befriedigende Gartenanlage in eine unschöne Dauerbaustelle verwandelt wird.

So zügig Hans Godl auch seine Anlage perfektioniert, so sehr schweigt er sich über die näheren Details aus. Unlängst traf ich ihn bei einer Veranstaltung. Er drückte mir einen Paken Bilder in die Hand, die mich ungemein beeindruckten, was ihn höchst erfreute.

Ehe er wieder entschwand, konnte ich ihn noch kurz nach dem Streckenverlauf fragen und skizzierte diesen blitzschnell auf einem Zettel, was er nach Form und Inhalt guthieß. Den Rest habe ich dann unserem Zenith-Computer überlassen, so daß unsere Leser wenigstens eine Prinzipskizze haben von dem, was sich bei Hans Godl inzwischen getan hat.

Der dreigleisige Hauptbahnhof mit abweigenden

Gleisen zum Lagerhaus, zur Laderampe, zum Güterschuppen und zum Lokschuppen wurde um eine zusätzliche Weichenstraße erweitert, die eine Gleisverbindung zur stumpf am Bahnhofsgelände endenden neuen Zahnradstrecke herstellt. Vom Gleisplan her gesehen verläßt diese Zahnradbahnstrecke nach links den Hauptbahnhof und gewinnt in einer ansteigenden Strecke schnell an Geländehöhe. Tatsächlich verläuft sie dann noch viel weiter nach rechts, als es auf unserer Skizze dargestellt wurde, und endet schließlich in einem kleinen Kopfbahnhof.

Bahnhöfe waren und sind immer Verkehrsmittelpunkte. Um sie herum findet man neben Betriebsanlagen der Bahn selbst, wie zum Beispiel Bahnbetriebswerke usw., vor allem Gastwirtschaften, Hotels, Postämter, Lagerhäuser, Fabriken, Mineralöllager und Gewerbetriebe. Man sollte deshalb auch an Modellbahn-Bahnhöfen nie nur ein Bahnhofsgebäude aufstellen, sondern darüberhinaus hinsichtlich der Baulichkeiten an das Verkehrsaufkommen denken, das ein Bahnhof hervorruft. Hans Godl hat dies vorbildlich getan. Auf seiner Anlage findet man nicht nur ein Empfangsgebäude, sondern auch Nebengebäude für die Gleisbaurotte, ein Lagerhaus und einen Güterschuppen, und natürlich ein Bw. Das Alles zusammen erweckt den richtigen Eindruck, daß hier am Bahnhof wirklich etwas los ist, daß hier Betrieb herrscht, weil nämlich hier eine Eisenbahn fährt. Die beigefügten Bilder zeigen viel von Hans Godl's Schaffen und seinem beträchtlichen Können, der LGB im Garten den gebührenden Rahmen zu geben.



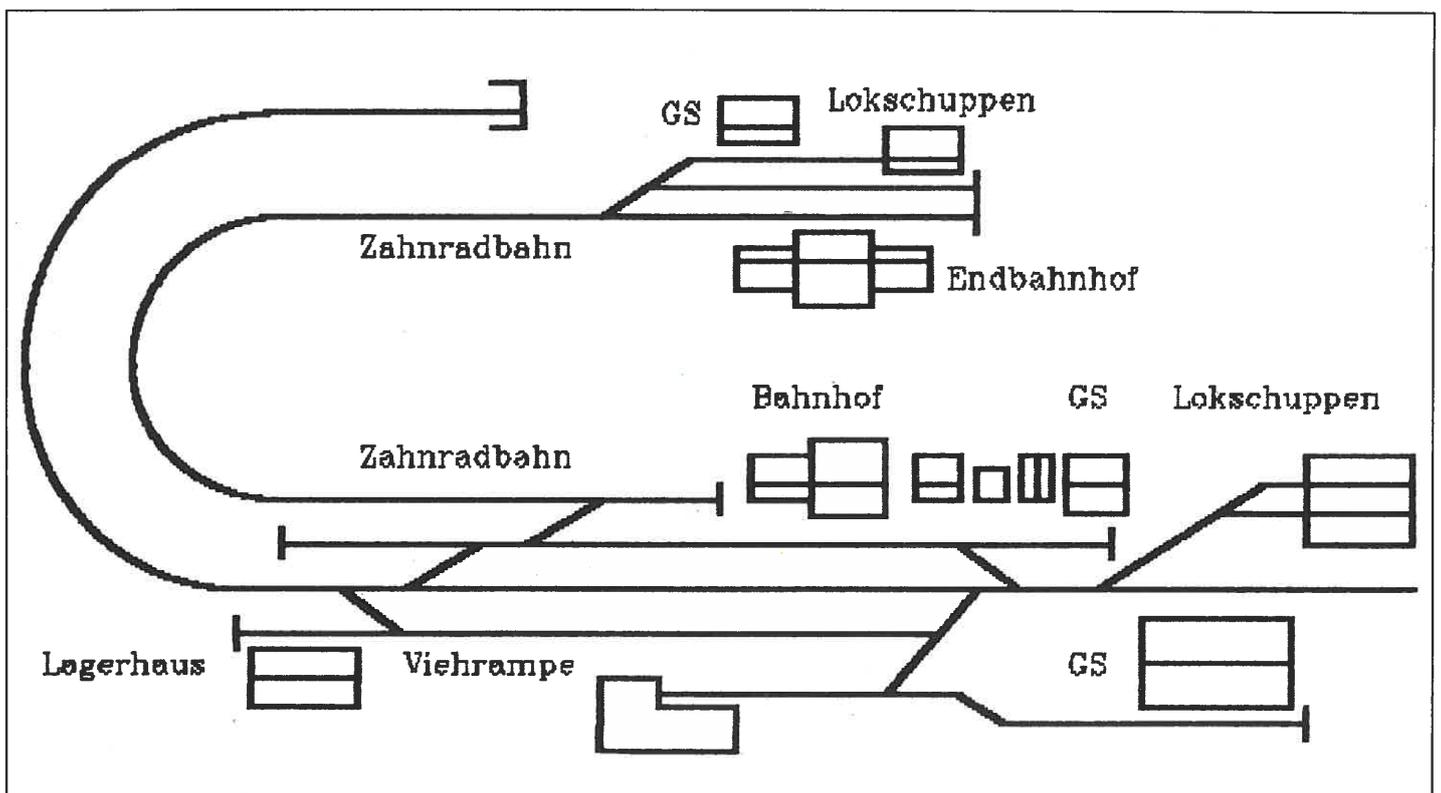
Der Bahnhof von Hans Godl wirkt wie echt, warum? Ganz einfach deshalb, weil ein tiefer Fotostandpunkt die Dinge höchst realistisch erscheinen läßt. Links im Bild ist übrigens die neue und elektrifizierte Zahnradnebenstrecke zu sehen.

Foto auf der gegenüberliegenden Seite: Dieses Luftbild zeigt den Hauptbahnhof der Gartenanlage von Hans Godl. Links im Bild die Zahnradstrecke mit dem Endbahnhof im Hintergrund.





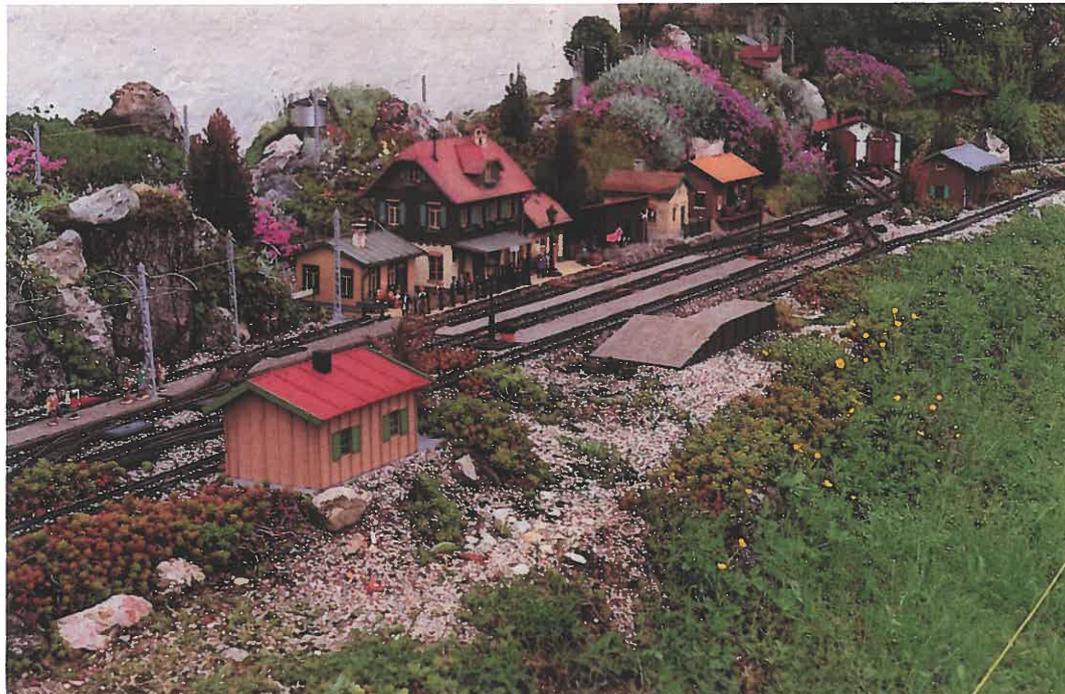
Der Hauptbahnhof auf der Gartenanlage von Hans Godl. Im Hintergrund ist die Endstelle der neu angelegten Zahnradstrecke zu sehen. Der Bahnhof ist vor allem deswegen bemerkenswert, weil er nicht nur ein einzelnes Bahnhofsgebäude besitzt, sondern eine Ansammlung von Gebäuden im Bahnhofsareal, wie man sie beim großen Vorbild häufig sieht.



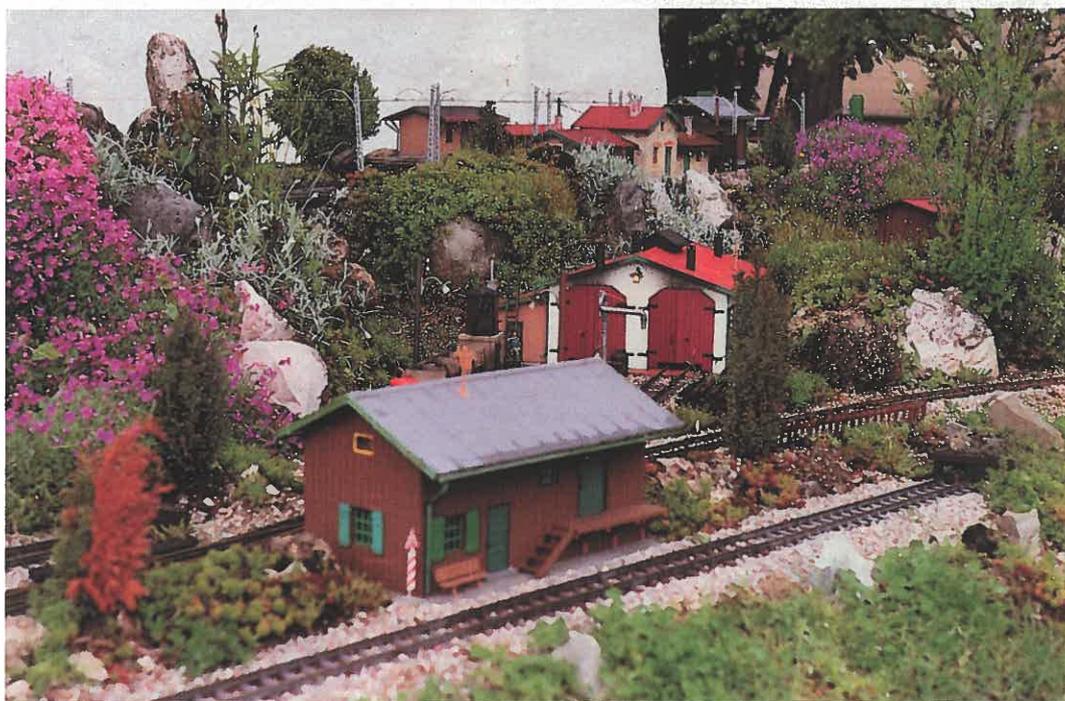
Hauptbahnhof und Zahnradbahn-Nebenstrecke auf der Gartenanlage von Hans Godl

Computerzeichnung von Wolfgang Zeunert

Gesamtansicht vom Hauptbahnhof der Gartenanlage von Hans Godl. Die Gebäude entstanden als Eigenbau und aus Bausätzen von POLA und NOCH (SkanKit).



Die rechte Bahnhofsausfahrt mit Güterschuppen aus NOCH-Bausatzteilen und zweigleisigem Eigenbau-Lokschuppen. Im Hintergrund ist der Endbahnhof der Zahnradbahn zu erkennen.

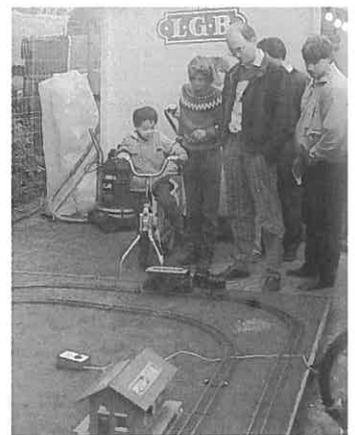


Der neue Endbahnhof der Zahnradstrecke. Als Stationsgebäude dient der Bahnhof Kleinbach von POLA.





750 Jahre Berlin: Die Firma LGB-Station Neumann, Berlin, war auf Ausstellungen anlässlich des Stadtjubiläums erfolgreich mit der LGB präsent.



750 Jahre Berlin: Der Fahrrad-Generator lieferte Strom für die LGB-Spielanlage.

Modell des Jahres

Bei der Wahl für die "Modelle des Jahres '87" in der Zeitschrift "Eisenbahn magazin" gewann in der Gruppe 7 "Modelle der großen Spuren bis DM 1500,00" die Firma Ernst Paul Lehmann Patentwerk den ersten Preis. 42,3 % (von insgesamt 10 912 Einsendern) entschieden sich für die Tenderlok SPREEWALD (2074D) als Modell des Jahres. Die Firma Lehmann dankt allen Lesern des "em" für diesen erneuten Vertrauensbeweis.

Steigerung von Spitze

Bin nun, nach kurzer Wartezeit (Februar - November), glücklicher Besitzer der Super-Lok "Spreewald". Hatte die Lok auf der Messe in Nürnberg als Neonreklame gesehen! Prompt hatte ich mich in dieses Modell verliebt. Na ja! LGB ist und bleibt Spitze! Aber die Lok ist die Steigerung von Spitze! Peter Kursawe

Gesucht

Ganz hervorragend finde ich Ihre Hauszeitschrift LGB-DEPESCHE, von der ich insgesamt 16 Ausgaben besitze: Nr. 33, 36, 43 und 45-57. Da diverse Zeitungsanzeigen erfolglos blieben, frage ich hiermit an, ob ein Leser mir die fehlenden Hefte verkaufen kann. Günther Kreher, Auf der Stehwiese 32, 6116 Eppertshausen.

750-Jahrfeier Berlin West

Reisen - Eisenbahn - Modelleisenbahn, das ist auch ein Zeitsymbol für 149 Jahre von den 750, die in Berlin durch Stadtfeste in allen 12 Stadtbezirken gefeiert wurden. Da durfte doch unsere LGB nicht fehlen.

Begeistert waren viele. Für 7 Wochen haben wir auf dem "Historischen Jahrmarkt" einen LGB-Spielbetrieb eröffnet. Umgebaute Fahrräder, ein Ergometer, luden zu sportlicher Betätigung ein, hier mußten kräftig die Pedale getreten werden für Fahrstrom zum Rangieren und Eisenbahnfahren.

Auf 4 x 2,20 m großer Fläche steht der kleine Ort "Filisur", der Bahnhof Silverton von Pola in abgeändertem Aufbau.

Von hmb Huppertz das Reiterstellwerk, der überdachte Bahnsteig und weitere Pola-Gebäude waren die Kulisse bei lebhaftem Zugverkehr.

Leider haben wir keine gute Aufnahme vom LGB-Circus, der dem kleinen Ort Filisur Freude bereiten möchte. Der Circus-Personenwagen 3036 wirbt für den Circus mit 120 "laufenden" Leuchtdioden, das lockte im Dunkeln besonderes Staunen und Freude bei den Zuschauern hervor.

Wie schon während der Bundesgartenschau 1985 in Berlin (hier eine Gartenanlage), bin ich für den Aufwand und die Mühe auf dem "Historischen Jahrmarkt" im Rahmen der 750-Jahrfeier Berlins reichlich durch die Freude der vielen eifrig spielenden Kinder und das Interesse vieler Zuschauer entschädigt. Eine kleine Asiatin, ca. 7 Jahre alt, lehrte mich asiatische Höflichkeit, sie sprach mich an: "Herr Eisenbahner, ich bitte Sie mir zu helfen, ich bin noch zu klein, ich kann die Lokomotive nicht auf das Gleis setzen."

LGB-Station Neumann



750 Jahre Berlin: Immer herrschte Gedränge an den LGB-Spielanlagen für Groß (hinten) und Klein (vorn) im Stadtteil Berlin-Wedding.



750 Jahre Berlin: Bei so viel Begeisterten war auf der LGB-Spielwiese beim Stadtfest Wedding kaum noch etwas von der Bahn zu sehen.



750 Jahre Berlin: "Härtetest" mit der Lehmann Großbahn - die LGB hielt auch das aus!

Eisenbahnfreunde Kraichgau e.V.

Auch 1987 beteiligten sich die Eisenbahnfreunde Kraichgau e.V. am Sinsheimer Weihnachtsmarkt. Nachdem die alten Räumlichkeiten schon seit Jahren vom Platz her nicht mehr ausreichten, konnten vom Veranstalter jetzt ein großer Musiksaal zur Verfügung gestellt werden. Nachdem die LGB-Sammlung im letzten Jahr wesentlich erweitert werden konnte, wurde auch der neue große Saal vollständig mit der LGB belegt. Der Besucheransturm an dieser Veranstaltung war wieder überwältigend, und alle Besucher waren begeistert von der Vorführanlage und deren sehr schönen Ausgestaltung. EFK/Heise

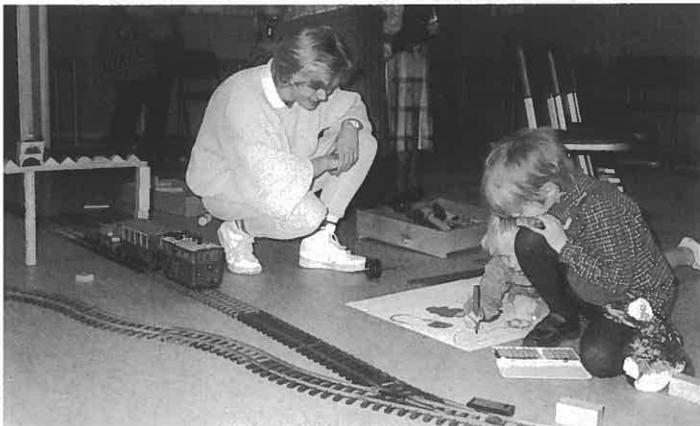
Gesucht

Meine Anerkennung für die Gestaltung der LGB-DEPESCHE, von der mein Sohn (23) und ich fast alle Exemplare besitzen. Leider fehlen uns die Nummern 5 bzw. 27/28. Daher mein Hilferuf:

Zu kaufen gesucht: LGB-DEPESCHE Nr. 5 und Nr. 27/28. Eventueller Tausch möglich gegen Nr. 2 bzw. 35, 37-39, 41, 43, 47 oder 48. Erbitte Angebot (Postkarte) an Dieter Rieb, Oranjelaan 6, NL-2641 IK-Pynaker.



Eisenbahnfreunde Kraichgau e.V.: Wieder waren die Kraichgauer beim Sinsheimer Weihnachtsmarkt mit dabei, wobei die 1987 vorgestellte LGB-Anlage von Jahr zu Jahr größer wird.



Die Berufsschulen in Weißen Wellingeroode veranstalteten einen Tag der offenen Tür. Die Kindergärtnerinnen-Fachklasse hatte eine Spielstube mit der LGB eingerichtet.



Wie man sieht, spielten bei den Kindergärtnerinnen auch die Großen sehr intensiv mit der Lehmann-Großbahn.



LGB-Anlage "Wiershäuser Kleinbahn" auf der 6. Modellbahn-Ausstellung in Bad Gandersheim, die Gottfried und Florian Unglenk aufgebaut haben.

Modellbahn-Ausstellung in Bad Gandersheim

Am 3. und 4.10.87 fand die 6. Modellbahn- und Modellbauausstellung im Schulzentrum Bad Gandersheim statt. Ich hatte mit meinem Sohn (bereits zum dritten Mal) die Ausstattung der LGB-Anlage übernommen.

Auf einer Platte von 7x2,50 m hatten wir eine Zwei-Stromkreis-Anlage mit zahlreichen Bahnhofs- und Abstellgleisen installiert und mit einem "aufgeschnittenen" Tunnel im Hintergrund, so daß unbemerkt vom Publikum die Züge gewechselt werden konnten.

Wir hatten unser rollendes Material fast komplett mitgebracht (8 Loks, 2 Triebwagen, ca. 25 Wagons, darunter viele Eigenbauten), während der Veranstalter, unser Händler Chr. Anders, Bad Gandersheim, Schienen und Weichen zur Verfügung stellte, denn unser Material ist im Garten fest eingebaut.

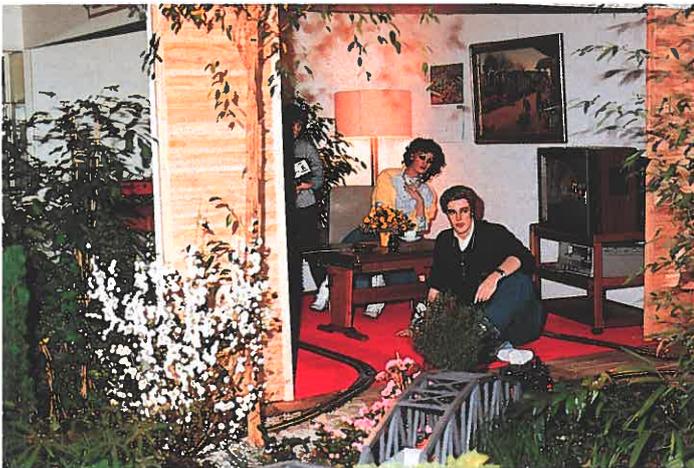
Als Hintergrund hatte ich ein großes neunteiliges Transparent angefertigt mit dem Slogan, der schon im letzten Jahr Anklang fand: "LGB ist immer o.k. - sogar bei Regen und Schnee".

An den Ecken der Anlagenplatte hatten wir Bilder-Mappen ausgelegt vom Freilandbetrieb, die großes Interesse fanden. Überhaupt war des Fragens kein Ende seitens des Publikums, wobei die von uns ebenfalls groß plakatierten technischen Angaben (Maßstab, Spurweite, Nenngröße, Fabrikat usw.) sicher Anregungen gaben.

Gottfried Unglenk



Die große "drinnen- und draußen-Anlage" der Firma Lehmann auf der Spielwarenmesse in Nürnberg war eine erstrangige, wenn nicht überhaupt die Attraktion für die Besucher in der Modellbahnhalle D. Wir bringen auf dieser Seite eine kleine Bildreportage von diesem Ereignis.



Thema des Lehmann-Messestandes: "Die LGB drinnen und draußen!"



Das Fernsehen des Bayerischen Rundfunks bei Aufnahmen am Lehmann- Messestand.



Auch mit der Lehmann-Zahnradbahn, geht es immer steil bergan (frei nach R.N.).



Ein schöner Modellzirkus gab die Kulisse ab für den Zirkuszug der Lehmann-Großbahn.

Pizza über Spurweite 45mm

Für Modelleisenbahnfreunde, die gerne Pizza (oder Pizzen) essen und dazu noch Vorlieben für Country Music hegen, gab es im Sommer 1986 nur eine Adresse: "Harmonie" in Gais in der Schweiz. Dort konnte man sich gewissermaßen "Cargo Domizil" kulinarisch verwöhnen lassen, indem nämlich die Spezialitäten des Hauses, eben die Pizzen, per Bahn an die Tische transportiert werden, wobei die Spurweite von 45 mm und der Maßstab von 1:22,5 nur für die technischen Anlagen gelten, nicht aber für das Transportgut. Und weil die "Harmonie" in Gais seit einiger Zeit auch eine Art Mekka für Country-Fans ist, spielte am Samstag zu Bahn und Pizza die "Little Creek Band" amerikanische Volksmusik. Wer kommt denn auf solche Pizza-Bahn-Country-Ideen? "Harmonie"-Wirt Paul Fries hatte sich diese Abwechslung zusammen mit Roland Kink vom Teufener Modellbautreff Ostschweiz ausgedacht. Als Gast hatte die Rhätische Bahn (RhB) sozusagen ein Gleis aus dem Bündner- ins Appenzellerland gelegt, was sich u.a. in Form von Wettbewerbspreisen - es wurde ein Wettbewerb zum Thema Rhätische Bahn durchgeführt - niederschlug. Für die köstliche Fracht aus der "Harmonie"-Küche war aber auch die RhB zuständig, ist doch die Modellbahn ein aus Deutschland stammendes Produkt der Marke LGB, dem Rollmaterial der Bündner Staatsbahn nachgebildet.

Die in der "Harmonie" verkehrenden Wagen waren groß genug, um mit allen Pizza-Durchmessern zu Rande zu kommen.

Die Pizza-Bahn ist aber nicht das einzige Schienenvehikel, das sich in der "Harmonie" bewundern läßt. Verteilt über das ganze Restaurant werden in acht Vitrinen weitere Modelleisenbahn-Leckerbissen ausgestellt. Auch hier kommt fast ausschließlich die Rhätische Bahn und deren Nachbarin, die Furka-Oberalp-Bahn, zum sprichwörtlichen Zug. Rollmaterial in den verschiedensten Maßstäben gibt angefresenen (was jetzt in keinem Zusammenhang mit den Pizzen zu verstehen ist...) Modelleisenbahnern Stoff genug zu Fachsimpelien, zumal auch einige Handarbeitsmodelle von Eisenbahnclubs aus der Umgebung gezeigt werden. Und in der Person des Modell-Bahnhofsvorstandes Kink vermag ein ausgewiesener Fachmann Rede und Antwort zu stehen. Aus: "Appenzellerland"

LGB beim Alternachmittag

Seit nunmehr drei Jahren bin ich begeisterter LGB-Eisenbahner. Auf unserem 60 qm großen Balkon sind ca. 27 m Gleismaterial und 10 Weichen noch unbefestigt ausgelegt. Geplant ist eine Anlage, die auf drei Ebenen fährt, mit Brücken und Tunnel und einem umfangreichen Tiefbahnhof zur Unterbringung des rollenden Materials bei Regen.

Im Sommer hatte mich unser Pfarrer (auch Eisenbahn-begeistert) zu einem Alternachmittag eingeladen, bei dem meine LGB um seinen Kinderchor herumfahren sollte, während der Chor mit Klavierbegleitung unseres Pfarrers das Singpiel vom D-Zug 608 von Hamburg zum Rhein aufführte.



Der Formenbau bei E. P. Lehmann entschloß sich, LGB-Chef Wolfgang Richter anlässlich eines besonderen Ereignisses zum Dampflokführer zu ernennen. Die dazugehörige live steam-Lok wurde geschenkwiese gleich mitgeliefert. WR bestand die Prüfung auf Antrieb. Das Bild zeigt ihm am Regler. Hinter ihm auf dem Zug Meister Günter Ruhland, Leiter des LGB-Formenbaus, und Herr Gandelau, der die Lok gebaut hat.

Dafür konnte ich weder einen Güterzug oder den "Blauen Zug", noch die "Stainz" mit bayerischen Personenwagen nehmen, schon gar nicht den "Feurigen Elias". Besser eignete sich für diesen Zweck die 2080S mit dem Bergbahnwagen und Gepäckwagen.

Das Singpiel kam gut an, und die 2080S drehte dann auch ohne Musik mit Dampfgeräuschen ihre Runden, bis dann zum Schluß unter Beifall der 70 Gäste und des Kinderchors "Gustav" mit seiner Draisine noch eine Runde drehte.

Dieter Hausser

LGB-Loopingbahn

Wir haben die LGB-DEPESCHE 55 (S. 17) mit Interesse gelesen. Wir

sind aufs Höchste erstaunt, daß Sie Ihre Zahnradbahnen angeblich für Steigungen von 250 % verwenden können, d.h., diese Bahnen müßten eigentlich einen Looping fahren können. Stimmt das wirklich??

Haus des Kindes, Straubing Setzfehler! Muß 250 pro mille heißen. Danke für den Hinweis! Es ist schon erstaunlich, wie aufmerksam unser Blatt gelesen wird! LGB/WZ

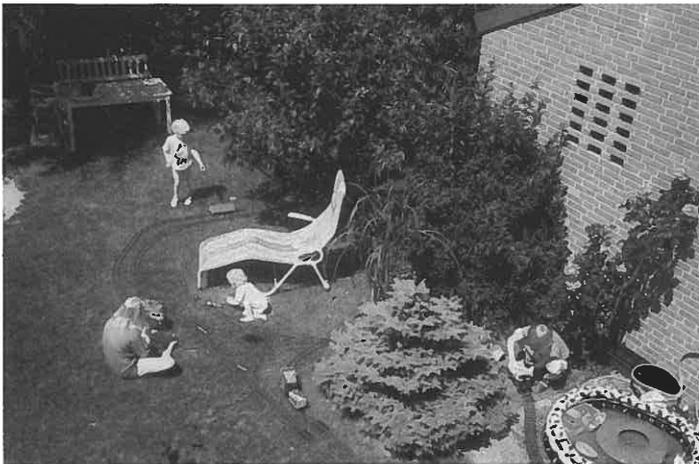
Firma Ernst Paul Lehmann ausgezeichnet

Sehr geehrter Herr Richter, soeben erhalten wir die Mitteilung, daß Ihr Unternehmen im Rahmen des Bundeswettbewerbes 1986-1987 "Industrie, Handel und Handwerk im Städtebau" mit einer Silberplä-

ette ausgezeichnet worden ist. Wir möchten Ihnen zu dieser hohen Auszeichnung, die ihr Unternehmen im Wettbewerb mit einer Vielzahl von Firmen im Bundesgebiet erworben hat, herzlich gratulieren. Die Auszeichnung ist ein äußeres Zeichen für die Bemühungen, die Ihr Unternehmen zur Einordnung des Betriebes in die Nachbarschaft und in die städtebauliche Struktur unternimmt. Diese Bemühungen kommen letztlich auch der Stadt Nürnberg und ihren Bürgern zugute.

Mit freundlichen Grüßen

STADT NÜRNBERG,
Amt für Wirtschaft und Verkehr
Dipl.-Volkswirt Thurn,
Verwaltungsdirektor



Nachwuchs: Rainer Habel ist ein LGB'ler der frühen Stunde, und nun spielen schon Sohn Ansgar (* 1984) und Tochter Carla (* 1986) mit der SCHÖMA-Diesellok, Baujahr 1971!

„Meine Eisenbahn!“

Seit 1971 bin ich LGB-Bahner. Wegen inzwischen vier Umzügen blieben viele Pläne nur Pläne, trotz mittlerweile gewachsenem Rollmaterial mit vier Triebfahrzeugen und vielen Waggonen. Vorbild für eine Außenanlage soll noch immer der Betrieb einer Inselbahn sein, da hier sozusagen alles möglich ist fernab von allen Epochenstreitereien und sonstigen Nietenzähler-Überlegungen. In diesen über 15 Jahren hatten schon viele Kinder großen Spaß an der Bahn, auch ohne daß sie unbedingt elektrisch laufen mußte. Daß aber einmal doch noch eigene Kinder ihre Freude mit der LGB haben würden, daran habe ich kaum noch denken mögen.

Nun war es aber im Sommer 1986 soweit. Unser Sohn Ansgar Arvid wurde gerade zwei Jahre alt. Er überraschte uns in den Ferien beim Sonntagsfrühstück durch ausgesprochene Funkstille. Ich entdeckte ihn dann in meinem Arbeitszimmer mit großen strahlenden Augen: Er hatte aus dem Regal die Dampflok 2010 und den Wismarer Schienenbus geholt und tatsächlich heil vor sich auf dem Fußboden stehen. Türen auf, Türen zu; „Mann, Frau, Eisenbahn“, das waren so seine Redebrocken.

Ich mußte erst einmal tief Luft holen, aber der Transport vom Regal auf den Teppichboden war gut verlaufen. Meine Frau überraschte ich nach kurzem Zögern mit meiner großen väterlichen Großzügigkeit. Denn wenn schon Praxistest, dann sicherlich dieser! Ein älterer LGB-Katalog war ja fast schon zu seinem Lieblingsbilderbuch erkoren. Im Garten wurden einige Meter Schienen zwischen Terrasse und Sandkiste ausgelegt und einige Loren auf diesem besonderen Gleisanschluß aufgestellt. Eisenbahn als System sollte er doch schließlich früh begreifen lernen.

Der zweite Erfolg: Die Nachbarkinder staunten, raunten: „Mehr Schienen hast Du nicht?“ Na, und ob! Bald wurde der halbe Garten kreuz und quer mit Schienen aus-

gelegt, verwegene Berg- und Talfahrten über einen Karton und Holzbretter geführt, die Wagen schließlich von vielen Händen über dieses exklusive Gleissystem gerollt, geschoben, gezogen.

Nicht nur die vielen Kinder aller Jahrgänge, sondern auch die Eltern hatten ihre Freude an dieser besonderen Ferienbahn. Denn die Kinder waren vollauf begeistert, beschäftigt und in ihrem Spiel vertieft. Sie meldeten sich nur noch mit dem Wunsch nach kühlen Getränken. Mit hochroten Köpfen verabschiedeten sie sich abends und freuten sich am nächsten Morgen, daß noch alles so stand, wie sie es verlassen hatten.

Einige Abstellgleise markierten einen Bahnhof. Da habe ich noch das große Empfangsgebäude von hmb dazugestellt. Alle meine Erwartungen wurden erfüllt. Selbst nach drei Monaten blieb alles heil, bis auf einige wirkliche Kleinigkeiten, wie zum Beispiel eine gelöste Griffstange beim Triebwagen, ein Luftschlauch bei der Dampflok und ein Giebelholz des Bahnhofs.

Die solide Bauweise bei trotzdem hoher Vorbildtreue waren also die wichtige Basis für einen herrlichen Spielsommer mit der LGB. Nun muß ich mir wohl schon jetzt im Frühjahr mehr Gedanken machen, wie unsere Bahn den Sommerfahrplan bestreiten wird. Neben dem tollen Gefühl als Vater gegenüber der Begeisterung des Sohnes und der anderen Kinder gibt es zwischen Vater und Sohn nur noch einen einzigen Streitpunkt: Ist das nun noch Papas Eisenbahn, oder nur noch die des Sohnes. Ansgar Arvid behauptet jedenfalls stets laut und bestimmt: „Meine Eisenbahn!“

Rainer Habel

Kulanz

Ich bedanke mich für die kostenlose Reparatur meiner 2080. Ihre Kulanz entspricht der Qualität Ihrer Erzeugnisse in technischer und gestalterischer Hinsicht. Es ist eine Freude für uns Kunden, einen solchen Partner wie die Fa. Lehmann zu haben.

Fritz Naser

Schmalspurbahn Österreich Zell am See

Die Anerkennung, die wir unserem Enkel zuteil werden ließen, nachdem er eine schwere Augenoperation überstanden hatte, führte dazu, daß ich als Großvater seit ca. einem halben Jahr zu den LGB-Freunden gehöre. Der Enkel, viereinhalb Jahre alt, vor die Entscheidung gestellt, ob er einen großen, elektrisch betriebenen Bagger, ca 70 cm hoch und 30 cm breit, oder aber den danebenstehenden Karton mit einer Anfangsgarnitur der LGB haben wolle, bat spontan, ihm die Eisenbahn zu kaufen. Seitdem ist das Interesse in der gesamten Familie an den LGB-Artikeln sehr groß.

Ihnen und den Herstellern der LGB-Modelleisenbahn kann man nur ein Kompliment machen; schon nach kurzer Spielzeit hätte man gerne die ganze, im Katalog aufgeführte Palette der angebotenen Modelleisenbahnen. Seit kurzem bin ich Bezieher der LGB-DEPESCHE und beschäftige mich auch seitdem mit Schmalspureisenbahnen und dem Aufbau der LGB-Bahn im Garten. Seit ca. 10 Jahren habe ich eine Ferienwohnung in Zell am See/Österreich, bin aber erst jetzt durch die LGB darauf gestoßen, daß diese Schmalspurbahn im Programm

der LGB beinhaltet ist. Wenn man diese Dinge in Natur fahren sieht und selbst damit gefahren ist, hat zu Hause eine kleine Gartenanlage stehen und beschäftigt sich bei Regen- und Sonnentagen mit den LGB-Modellen, so kann einem die Sache sehr ans Herz wachsen. Erstaunt war ich dann vor kurzem, als in Österreich ein vollkommen neuer Triebwagen auf der Schmalspur zu sehen war. Der neue Triebwagen läßt zwar von der Bequemlichkeit und von der Ausrüstung einiges von der alten Nostalgie der ehemaligen Waggonen vermissen, jedoch hat man Gott sei Dank in bezug auf die Geschwindigkeit hier nichts geändert, so daß die Fahrt von Zell am See nach Krimml nach wie vor eineinhalb Stunden für die knapp 56 km dauert. Begeistert durch die Fahrt mit dem genannten Gefährt und unseren Modellen stellten wir dann darüber hinaus noch fest, daß jetzt auch eine alte Dampflokomotive, die restauriert und wieder in Betrieb gesetzt wurde, an verschiedenen Zeiten bis in den Spätherbst hinein fährt.

Zum Schluß noch zwei Sätze zu Ihrer LGB-DEPESCHE. Ich bin sehr erfreut, obwohl ich erst drei Hefte erhalten habe, hier sehr viele Anregungen und vor allen Dingen gut dargestellte bildliche Informationen zu erhalten. Wolfgang Kraemer



Spielspaß im Garten: Spielwert und Aktion - das sind die großen Pluspunkte der LGB.



Spielspaß im Garten: Das kleine Fräulein Meißburger freut sich, weil die LGB auch draußen so problemlos fährt.

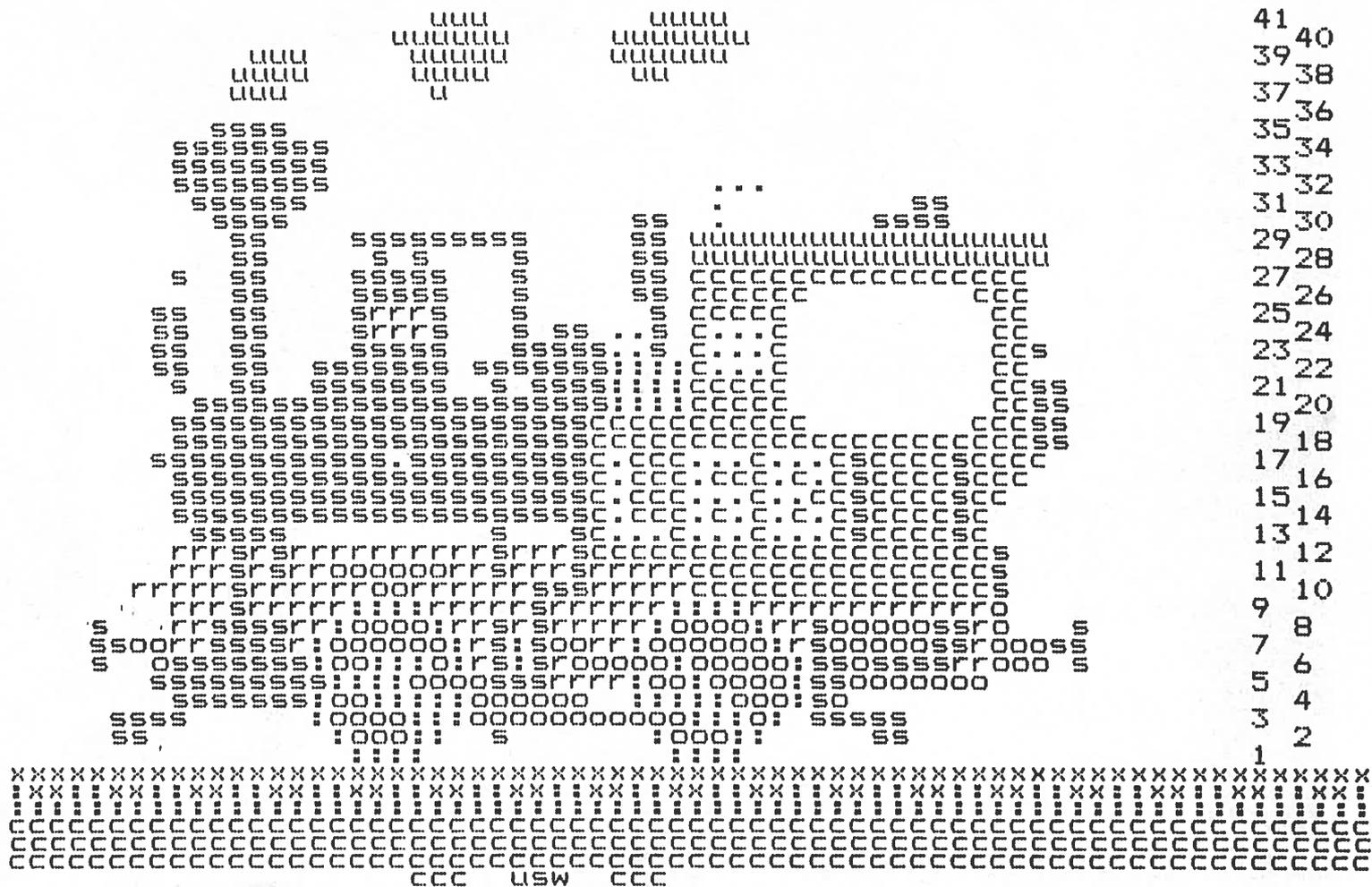
Spielbahn für Kinder

Da es sich bei meiner kleinen Gartenbahn nicht um eine Modellbahn, sondern „nur“ um eine reine Spielbahn für Kinder handelt, zeigen die paar Bilder vom letzten Sommer einen wohl nicht unwesentlichen Aspekt der LGB: Kinder benötigen keinen aufwendigen Modellbau, um ihre Beschäftigung und einen Riesenspaß zu haben. Ganz besonders, wenn man auch noch richtig planschen kann. Dr. J. Meißburger

TV-Spots fordern zum Spielen auf

Italienische Spielzeugfirmen wollen in den nächsten vier Monaten eine große TV-Werbekampagne für Kinder starten, bei der ihnen empfohlen wird, nicht fernzusehen. Es sollen in privaten TV-Sendern 400 Spots für Kinder ausgestrahlt werden, um sie aufzufordern, nicht vor dem Fernsehgerät zu sitzen, sondern zu spielen. Martin Weiß

1 2 4 6 8 0 | 1 2 4 6 8 0 | 1 2 4 6 8 0 | 1 2 4 6 8 0 | 1 2 4 6 8



41
39 40
37 38
35 36
33 34
31 32
29 30
27 28
25 26
23 24
21 22
19 20
17 18
15 16
13 14
11 12
9 10
7 8
5 6
3 4
2
1

U = mittelgrau r = hellrot
: = hellgrau o = dunkelrot
s = schwarz x = braun
. = gelb c = grün

Schnittmuster für den LGB-Pulli.

LGB-Pullover

Bereits 1983 strickte meine Frau einen "LGB-Pullover" für meinen jetzt achtjährigen Sohn Christian, für den eine Lok 2020 Pate gestanden hat. Die beigelegte Strickanleitung ist vielleicht eine Anregung für unsere LGB-Mütter.

Für einen Kinderpullover eignet sich Sportwolle und Nadelstärke ab 3½. Stärkere Nadeln und dickere Wolle ergeben ein entsprechend vergrößertes Motiv.

Als Grundfarbe eignet sich beige oder himmelblau. Gleis und Bahndamm kann man um den Pulli ganz herumlaufen lassen.

Es muß noch gesagt werden, daß der Pulli nicht für Strick-Anfänger geeignet ist, denn man muß zeitweise mit bis zu sechs Knäueln gleichzeitig stricken, wenn man alle Farben verwendet. Außerdem muß man die Maschen genau mitzählen. Gegenüber der Ursprungsausführung ist diese Version daher schon etwas vereinfacht. Natürlich kann man auch mit weniger Farben auskommen, wenn man die Lok 2020 als Schattenriß darstellt. Dann sollte nur der Gleisrost (braun) dargestellt werden.

W. Kuhn

LGB unerwartet zugstark

Nach der Geburt meines Sohnes Philipp kam mir die Idee, meine LGB im Personenwohnzimmerverkehr einzusetzen. Aus zwei Drehgestellen 4000/2, einigen Brettern und zwei zusätzlichen Stützrädern wurde eilends ein Wagen gezimmert.

Endlich war der Tag der Testfahrt

gekommen. Meine Diesellok 2095, unterstützt von einer "Stainz 2" (2020), stand abfahrbereit am Bahnsteig Kinderzimmer. Nach einigem guten Zureden saß mein Sohn mit seinem Gewicht von 9 kg mit einem eher skeptischen Gesicht im Wagen. Zu meiner Überraschung fuhr der Zug ohne Schwierigkeiten an und erreichte eine be-

achtliche Geschwindigkeit, was den Gesichtsausdruck meines Sohnes rasch in ein freudiges Lachen verwandelte.

Nach 25minütiger Rundfahrt hatte sich der Trafo etwas erwärmt, vorsichtshalber brach ich die Rundfahrt unter lautstarkem Protest meines Sohnes ab. V. Naboneck

Lehmann-Fieber

Seit November beherrscht auch mich, wie Herr Roever in der letzten LGB-DEPESCHE so treffend sagte, das LGB-Fieber. Zur Zeit bin ich bei der Planung und der Materialbeschaffung zu einer US-Western-Innenanlage (40 qm). Die Mogul hat es mir angetan, nachdem ich 10 Jahre lang ausschließlich europäische Züge zusammengestellt habe.

Die LGB-DEPESCHE habe ich lückenlos ab Heft 37. Ich suche die Hefte 1-36. Können Sie mir weiterhelfen? Vielleicht gibt es Kollegen, die ältere gut erhaltene Ausgaben abgeben, damit ich die Reihe meiner LGB-DEPESCHEN vervollständigen kann. Wolfgang Baur, Waldweg 58, 7772 Uhldingen 2.



Es ist fast nicht zu glauben, aber die beiden LGB-Lokomotiven zogen tatsächlich diesen selbstgebastelten "LGB-Kinderwagen" von Herrn Naboneck. Der Junior hatte seinen Spaß!

