

L.G.B.[®]

DEPESCHE



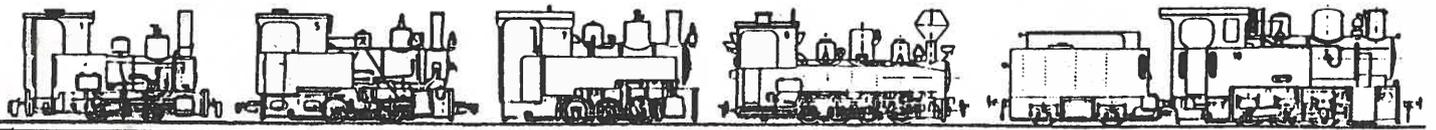
67

DM 6,50





Lok Nr. 9 (Chrzanow, 1958) mit Waldbahntrucks und (dahinter) Dampflok 4 und Diesellok D 5 (Gmeinder) im Oktober 1990 im Frankfurter Feldbahnmuseum am Römerberg. Foto: D. Wolpert



Frankfurter Feldbahnmuseum

15 Jahre Feldbahnsammlung

Wer sich einmal umfassend über das Thema Feldbahn auf 60 cm Spur informieren wollte, hatte mit dem 15-jährigen Jubiläum der Frankfurter Feldbahnsammlung im Oktober 1990 den richtigen Anlaß ausgesucht. Zwar ist das Museum ganzjährig zugänglich, aber eine solch große Fahrzeugparade war sicher nicht alltäglich. Allein sieben der insgesamt vorhandenen elf Dampfloks waren in Betrieb. Sie zeigten zusammen mit den Diesellokomotiven und der Akkulok die Vielfalt der Feldbahn in Form von kompletten Zügen bestimmter Einsatzgebiete, natürlich mit den passenden Originalwagen. Mehr als 2300 Zuschauer kamen an zwei Tagen und sahen u.a. eine Bau- und eine Ziegeleibahn, einen Untertagezug, sowie eine Waldbahn. Die Brigadelok zog mit entsprechenden Heeres-Feldbahnwagen vorbei. Die Kinder erfreuten sich an Rübezahl, einem Haflinger, der zwei hölzerne Wagen einer Landwirtschaftsbahn im Schlepptau hatte. Für die Lok Nr. 9 (eine dreiachsige Schleppenderlok, 80 PS stark) war es die Einweihungsfahrt nach gelungener Aufarbeitung. 1958 bei Chrzanow (Polen) erbaut, mußten noch 3.000 freiwillige Ar-

beitsstunden investiert werden, um sie so glänzend vorführen zu können. Der Tag war ein voller Erfolg, nicht nur für das Museum, sondern auch für die Sache der Schmalspurbahn schlechthin. Hans Bartel Kontaktadresse: Dampfbahn Rhein-Main e.V., Feldbahnmuseum, Am Römerhof 15a, 6000 Frankfurt am Main 90 (Telefon: 069/709292).

Im Triebzug zum Wendelstein

(dbp) Auf zwei Spezialwaggons vom Typ Uaikk der SBB reisten zwei neue, sechs Millionen Mark teure Triebwagen Beh 4/8 11 für die meterspurige Wendelsteinbahn nach Brannenburg. Ein Spezialkran hob die 27 Tonnen schweren Fahrzeuge auf einen Tieflader und nach kurzer Weiterfahrt auf die Gleise der Zahnradbahn in den Bayerischen Alpen. Bis Weihnachten 1990 dauerte es, um die neuen Triebwagen den speziellen Erfordernissen für die Fahrt auf den Wendelstein anzupassen. Ende Januar 1991 gingen zwei weitere Züge in Betrieb. Zwei Jahre hat es gedauert, bis die ca. 29 Meter langen Triebwagen fertiggestellt waren. Betraut hatte man mit dieser Aufgabe die Schweizer Firma SLM in Winterthur, die derzeit führend im Bau von Zahnradbahnen

ist. Die Triebwagen mit 130 Sitzplätzen lösen die bisher verwendeten lokbespannten Züge ab. Der Vorteil dieses Systems: Die Antriebs- und Bremskräfte sind gleichmäßig verteilt und lasten nicht mehr allein auf der Lok.

Die neuen Wagen sind leiser, und die Arbeit des Lokführers wird von einem Rechner unterstützt. Bei einer Steigung von bis zu 237 Promille legen die neuen Triebwagen die etwa siebeneinhalb Kilometer lange Strecke mit etwa 1200 Metern Höhenunterschied zwischen Waching

im Inntal und dem 1723 Meter hohen Wendelsteinplateau, davon über sechs Kilometer mit dem Zahnrad, in zwanzig Minuten zurück, fast dreimal so schnell wie die alte Bahn. Die Spitzengeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

Gerade diese hatte im Vorfeld der Modernisierung Ärger verursacht. Eine Bürgerinitiative zur Erhaltung der alten Züge befürchtete, daß der typische Charakter der Bahn verlorengelange.

Nostalgiefans brauchen aber nicht um die alte Bahn zu fürchten. Zwei



Einer der neuen Triebwagen der Wendelsteinbahn werden mit einem Mobilkran vom Straßentieflader auf das Gleis gesetzt. Foto: dbp/Schlecker



Bayerische Zugspitzbahn: Die Talellok 2 wurde als Denkmal auf dem Parkplatz des BZB-Bahnhofs Garmisch-Partenkirchen aufgestellt.

Garnituren bleiben für Sonderfahrten erhalten. Außerdem werden sie weiterhin zum Schneeräumen und für den Gütertransport eingesetzt. Die restlichen Wagen sollen bald in einem Museum zu sehen sein. Geschichtlich interessant sind sie auf jeden Fall. Die Wendelsteinbahn ist die älteste Zahnradbahn Deutschlands. 800 Arbeitskräfte stellten sie nach nur zwei Jahren Bauzeit 1912 fertig. Um die sieben Tunnel zu bauen, waren 35.000 Kilogramm Sprengstoff nötig.

BZB-Denkmallokk

Anlässlich ihres 90jährigen Jubiläums stellte die Bayerische Zugspitzbahn im Jahr 1990 die Talellok Nr. 2 am großen BZB-Parkplatz als Denkmallokk auf. Zum Schutz gegen "Interessenten" wurde alles verschweißt, was nicht niet- und nagelfest war. Rainer zur Bonsen

Dampfend zu Vulkanen

(dbp) Die Vulkane der Eifel sind zwar erloschen, aber dafür dampft der Vulkan-Express wieder. Extra für ihn hat die Brohltal-Eisenbahngesellschaft über ihre Dieselloks hinaus eine betriebsfähige Dampflok beschafft. Mehr als 50.000 fröhliche Fahrgäste zog der Vulkan-Express 1990 durch das obere Brohltal zwischen Brohl am Rhein und Engeln. Längst ist die Bummelbahn Zuggpferd für den Fremdenverkehr, doch der Wunsch nach einem richtigen Dampfzug für den Vulkan-Express ging erst im vergangenen Herbst in Erfüllung mit einer Lok aus Polen, 12,8 Meter lang, 40 Tonnen schwer, 250 PS stark und 35 km/h schnell.

In Pommern war sie mit der Nummer PX 48 3906 unterwegs, bis sie das Management der Brohltal-Eisenbahngesellschaft an Ort und Stelle erwarb und gleich noch eine Schwesterlok dazu. Von Schneidemühl (heute Pila) kamen beide daraufhin in den Kreis Ahrweiler, wo sie (eine Seltenheit in Deutschland) als wirkliche Privatbahn-Dampflokotiven eingesetzt werden. Gebaut hat die Lokomotiven 1952 die Lokomotivfabrik Dzierzynski in Chrzanow (früher Krenau) in Oberschlesien.

Im Brohltal knüpft man große Erwartungen an sie. Mit Dampf werde dem Vulkan-Express noch weit größere Anziehungskraft innewohnen als bisher.

Schiene zum Schacht

(dbp) Es gibt ein Comeback für die Grubenbahn zwischen Hettstedt und Welfesholz in den östlichen Ausläufern des Harzes im Mansfelder Land. Auf der 110 Jahre alten Strecke in 750 mm Spurweite begann ein Jahr nach der Stilllegung der Museumsbetrieb.

Neben Sonderfahrten für Reisegruppen verkehren die Züge regelmäßig an den Wochenenden. Die Fahrt beginnt um 10 Uhr an der Bahnwerkstatt Klostermansfeld gegenüber dem Bahnhof und führt über Bockstal, Zirkelschacht und Gleisdreieck Siersleben nach 45 Minuten Fahrzeit zum Haltepunkt Eduardschacht bei Hettstedt. Dort erwartet das Mansfeldmuseum mit dem originalgetreuen Nachbau der ersten deutschen Dampfmaschine Watt'scher Bauart die Fahrgäste. Auf dem Freigelände sind zur Erin-

nerung an den Schmalspurbetrieb in der Mansfelder Mulde auch die Lok 8 und einige Güterwagen ausgestellt.

Am 15. November 1880 nahm die Bahn den Transport von Kupferschiefererz zwischen der Kupferhütte Hettstedt und dem Glückhilf-Schacht bei Welfesholz auf. Zwei Jahre später begann der Personenverkehr, denn die Bergleute hatten weite Anmarschwege zu ihren Arbeitsstätten. Mit dem Ende der Erzförderung im Jahr 1972 stellte die Werkbahn auch den Personenverkehr ein. Bis etwa 1920 wurde das Streckennetz zwischen der Lutherstadt Eisleben, Helbra und Hettstedt ausgebaut. Insgesamt bestand zwischen 13 Schächten, sechs Hüttenwerken und zwei Umladebetrieben eine Verbindung mit einer Gleislänge bis zu 90 Kilometer. Bindeglied zwischen der Normal- und der Schmalspurbahn waren die Umladebetriebe in Klostermansfeld und Hettstedt. Bis 1932 gab es diesen Umladebetrieb, dann setzte sich als modernere Technologie der Rollwagenbetrieb durch. Zum 100jährigen Jubiläum der Bahn verkehrten täglich noch planmäßig vier Güterzüge. Die Stilllegung des Hüttenwerks bedeutete auch das vorläufige Ende des Betriebes. Der letzte Zug fuhr am 29. Dezember 1989 von Helbra nach Hettstedt. Weitere Auskünfte zur Museumsbahn im Mansfelder Land gibt die Mansfeld Transport GmbH, Herbert Teutsch, Walter-Schneider-Schacht, O-4253 Helbra, Telefon: Eisleben 5401.

Werkstatt für Schmalspurloks

(dbp) Noch betreibt die Deutsche Reichsbahn in den neuen Bundesländern eine Reihe von Schmalspurbahnen. Eingesetzt sind (von einigen umgebauten Normalspurdieselloks auf der Harzquerbahn abgesehen) durchweg Dampflokotiven, die im Reichsbahnausbesserungswerk Görlitz instandgehalten werden.

Das Werk erfreut sich inzwischen weltweit besonderer Beliebtheit, denn dort besteht die Möglichkeit, den Werkstatteisenbahnern bei ihrer Arbeit über die Schulter zu schauen. Betriebsbesichtigungen mit Führung sind am 13. Juli, 17. August und 26. Oktober 1991 vorgesehen. Am 4. Mai und am 21. September sind Tage der offenen Tür geplant. Rechtzeitige schriftliche Anmeldung an die Deutsche Reichsbahn,

Inhalt

	Seite
Berichte vom Vorbild	
Neues von Schmalspurbahnen	2
Lokomotiven von Corpet-Louvet	
Die großen Vorbilder des LGB-Modells 2078	5
Preisgekrönte LGB-Modulanlagen	
Der zweite und abschließende Bericht über die Ergebnisse unseres Wettbewerbs. Die preisgekrönten Anlagen werden mit Text, Fotos und Gleisplanskizze vorgestellt	10
Ein RHB-Traktor für die LGB	
Ausführlich wird der Eigenbau eines elektrischen Traktors beschrieben	24
RHB, TGV, VVV und AsteGe	
Das ist ein Artikel über die Modulanlage des Club Romande Ilm in der Westschweiz. Die Überschrift besteht aus den Abkürzungen der fantasievoll erfundenen Namen der Bahngesellschaften der Clubmitglieder	32
Lanz Traktor und Anhänger von POLA	
Vorstellung des ersten Bausatzmodells der neuen Landwirtschaftsserie des Zubehörsellers POLA	35
Erica und Elgebee	
Erica ist Heidekraut und Elgebee die phonetische Schreibweise von LGB. In diesem Artikel geht es um die Bepflanzung von LGB-Freilandanlagen	38
Neue Modelle für die LGB	
Wolfgang Zeunert stellt nicht nur neue Modelle rund um die LGB vor, sondern er gibt auch Hinweise auf zwei Firmen, die Gleisbettungen für LGB-Freilandanlagen herstellen	42
LGB Aktivitäten	
Viele Kurzberichte darüber, was verschiedene Leute so Alles mit der LGB angestellt haben	48
LGB Tips und Kniffe	
Zahlreiche nützliche Hinweise zur Lösung mannigfaltiger Problemstellungen	56
Die DM 100,00 Preisfrage	
Eine weitere Folge unseres kleinen Bilderrätselspiels	61
Literaturhinweise	
Neue Bücher zum Thema Schmalspur- und Modellbahn	62
Meine geliebte Lehmann-Gross-Bahn	
Eine ausführliche Vorstellung des neuen und ganz großartigen Buches über eine LGB-Gartenanlage	63

Titelbild:
Die Corpet-Louvet-Lok Nr. 39 der Chemins de fer des Côtes-du-Nord im Sommer 1955 im Bahnhof St. Brieu-Centrale. Hinten links sieht man einen Renault-Dieselmotortriebwagen ABH 6 und rechts einen ausgedienten Triebwagen von Brissonaux et Lotz, der ursprünglich der Chemins de fer du Morbihan gehörte.
Farbfoto: R. Rugier (aus BVA-Serie 523)

Rücktitelbild:
Brückenstellwerk des Club Romande Ilm mit einem Unterbau aus gelöteten Messingprofilen. Der Aufbau ist das Oberteil des POLA-Stellwerks. Die RHB-Lok G 2/2 Nr. 3 war ursprünglich die STAINZ einer LGB-Anfangsgarnitur, die in den RHB-Werkstätten umgebaut worden ist.

Impressum

Redaktion: Wolfgang Zeunert, Hindenburgstraße 15, D-3170 Gifhorn, Telefon (053 71) 3542, Telefax (053 71) 151 14.
Herausgeber, Verlag und Vertrieb: Ernst Paul Lehmann Patentwerk, Saganer Straße 1-5, D-8500 Nürnberg 50, Telefon (09 11) 83 40 21.
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 1991 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.



Personenzug mit "Salonwagen" bei der Einfahrt in den Bahnhof Kretscham Rothensehma.
Farbfoto: Alexander Weidner



Abendstimmung im Bahnhof Kurort Oberwiesenthal. Farbfoto: Alexander Weidner

Reichsbahnausbesserungswerk Görlitz, Friedrich-List-Straße 20, O-8903 Görlitz, ist erforderlich. Der Besichtigungstermin wird dann vom Werk mitgeteilt. Pro Person werden für Besichtigung und Führung DM 3,00 berechnet, Gruppen ab 10 Personen erhalten 20 %, Kinder und Studenten 50 % Ermäßigung. Eine Fotogenehmigung kostet DM 5,00, eine Genehmigung für Videoaufnahmen DM 20,00.

An Arbeitstagen können Besuchergruppen in der Kantine essen. Ein entsprechender Hinweis bei der Anmeldung ist empfehlenswert. Das Ausbesserungswerk befindet sich am westlichen Stadtrand von Görlitz und ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar: Mit dem Bus der Linien E und A in Richtung Rauschwalde oder C in Richtung Landskronriedlung.

DR-Schmalspurstrecke Crazahl-Kurort Oberwiesenthal

Wir unternahmen am 2. und 3.1.91 einen Ausflug zur DR-Schmalspurbahn Crazahl-Kurort Oberwiesenthal.

Die am 20. Juli 1897 eröffnete 750 mm Schmalspurbahn zeichnet sich besonders durch den großen (238 m) zu überwindenden Höhenunterschied aus.

Zu den Lokomotiven der Anfangsjahre gehörten die legendären sächsischen IV K der Bauart Günther Meyer. Eine Lokomotive dieser Gattung ist noch heute im Lokschuppen des Bahnhofs Kurort Oberwiesenthal zu bewundern. Abgelöst wurden IV K durch Einheitslokomotiven der Bauart 1'E 1', die ab 1929 in Dienst gestellt wurden. Als sich schließlich auch bei diesen Lokomotiven Überalterungserscheinungen zeigten, entschloß man sich (nicht zuletzt auch aufgrund von Kriegsverlusten) Neubaualokomotiven der Achsfolge 1'E 1' zu beschaffen, deren Konstruktion sich eng an die der Vorkriegsmodelle anlehnte. Der "VEB Lokomotivbau Karl Marx" in Babelsberg lieferte 1953 die ersten von 13 Lokomotiven der Baureihe 99.17 an die Strecke Crazahl-Oberwiesenthal. Diese sind zum Teil heute noch vorhanden, und wie wir uns überzeugen konnten, noch voll im Einsatz.

Oft stellt die Bahn im Winter, wenn die Straßen verschneit sind, die einzige Verbindung zwischen Crazahl und dem Skigebiet um Oberwiesenthal dar. Die Strecke ist im Winter

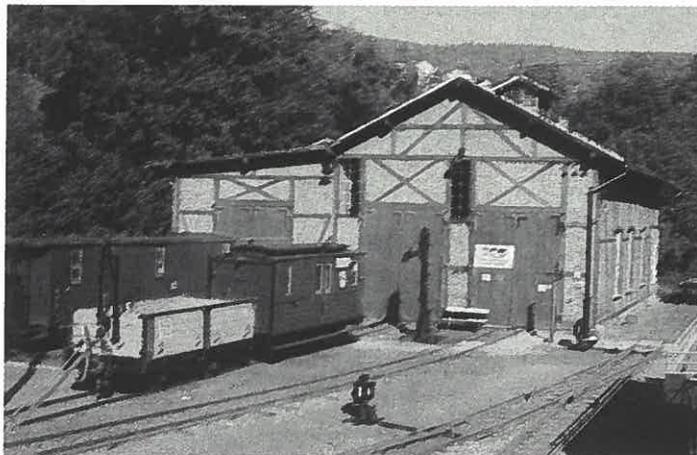
dementsprechend stark von Wintersportlern frequentiert. Trotz dieser nicht zu unterschätzenden Verkehrsaufgaben strahlt die Bahn noch die typische Schmalspurrantik aus, die der Besucher erwartet. Besonders bemerkenswert fanden wir die engen Kurvenradien, sowie die Steigung zwischen Neudorf und Kretscham - Rothensehma, die den bulligen 1'E 1' Alles abverlangte. Auch eine Nachtfahrt wurde durch die schummerige und flackernde Innenbeleuchtung der Wagen zum einmaligen Erlebnis. Erwähnenswert ist zudem der Güterverkehr, der zum großen Teil nachts abgewickelt wird.

Roland Schirdewahn und Alexander Weidner

Oldtimer in Rumäniens Wäldern

(dbp) Als Relikte einer vergangenen Epoche haben sich in Rumänien noch Waldeisenbahnen, die Caile Ferate Forestiere (CFF), erhalten. Vor allem in Siebenbürgen, den Maramures und der Bukowina gibt es noch etwa zwanzig solcher Bahnen mit Netzlängen von 20 bis 70 Kilometer.

Auf ihren 760 mm-schmalen Gleisen bringen die Züge leere Holzwagen, Menschen und Gerät in die unwegsame Bergwelt und das "grüne Gold" der Wälder zur Verarbeitung ins Tal zu den Sägewerken. Die kurvigen Strecken schlängeln sich vorbei an kleinen, gebückten Bauernhäusern, entlang klarer Bergbäche zu den ertümlichen Wäldern des Gebirges. Die Palette der Fotomotive ist unendlich und einmalig.



Schmalspurbahnmuseum im alten Lokschuppen in Oberittersgrün/Erzgebirge.
Foto: dbp/Kramer

Auf den CFF-Strecken überwiegt die Dampftraktion. Es kommen größtenteils Lokomotiven der Baureihe 764 in 760 mm Spurweite und mit vier Kuppelachsen zum Einsatz, die in Aussehen und Aufbau den k.u.k. Heeresfeldbahnloks des Ersten Weltkrieges entsprechen. Neben Lokomotiven von Ganz-Mavag aus den zwanziger und Resita aus den vierziger und fünfziger Jahren verkehren auch Neubaualoks aus der CFF-Hauptwerkstatt Reghin, die bis Mitte der achtziger Jahre Dampfloks nach alten Zeichnungen fertigte. Ein besonderes Unikat, die 763.193 von Krauss & Co., Linz 1898, fährt auf der CFF Moldovita und ist dort äußerst beliebt.

Regulärer Personenverkehr besteht nur im Netz von Viseu de Sus, aber den Touristen ist nach Anfrage ein Platz im Dienstwagen ziemlich sicher. Empfehlenswert für Eisenbahnfreunde sind die CFF Viseu de Sus, Covasna/Comandau und Moldovita. Im erstgenannten Netz führt der längste Zuglauf den Reisenden 43 Kilometer lang im widromantischen Vasertal bis nahe an die sowjetische Grenze. Die Bahn versorgt auch die "Alimentara Festier" (Wald-Lebensmittelläden), die anderweitig nicht zu erreichen sind. Das Netz um Covasna/Comandau (nordöstlich von Brasov) wird durch die Standseilbahn Valea Zinelor-Siclau in ein oberes und ein unteres Teilnetz getrennt. Das Rangieren an den Endpunkten dieses abenteuerlichen Gefährts wird mit Pferdekraft abgewickelt. Im Kurort Covasna existieren mehrere recht gute Hotels

und ein Campingplatz im "Tal der Naturschönheiten", direkt an der Waldbahnstrecke.

Moldovita, gelegen in der Bukowina, ist durch das Kloster Vatra Moldovitei aus dem 16. Jahrhundert bekannt. Die Waldbahnstrecke führt im Tal des Bergflüßchens Moldovita in die Berge zu den Holzschlagstellen. Stichbahnen führen in die Seitentäler. Die dort beladenen Wagen rollen mit einem Bremsen besetzt in Richtung Hauptlinie, ein bei allen Waldbahnen sehr verbreitetes Verfahren. Bei der CFF Viseu de Sus kann es dem Reisenden durchaus passieren, mit dem Personenwagen abgerollt zu werden.

Centovallibahn jetzt unter der Erde

(dbp) Auf der meterspurigen Centovallina, wie der Bahnableger der Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART) in der Südschweiz genannt wird, ging am 17.12.90 die 1.116 Meter lange unterirdische Strecke zwischen Soldano und dem SBB-Bahnhof Locarno in Betrieb. Die 2,5 km lange Neubaustrecke kostete etwa 140 Millionen Mark und bringt deutliche Fahrzeitgewinne. Ab 1992 werden dort als weitere Neuerung zehn Niederflurgelenktriebwagen mit einer Fußbodenhöhe von 530 mm eingesetzt, die ein überaus bequemes Ein- und Aussteigen ermöglichen. Die Fahrzeuge sind für hohe Beschleunigung und eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ausgelegt. Die Centovalli-Linie vom schweizerischen Locarno ins italienische Domodossola ist die kürzeste Verbindung zwischen Gotthard- und Simplon-Region. Sie führt durch 32 Tunnel und über 83 Brücken.

Lokführer ehrenhalber

(dbp) Lokführer ist der Traum vieler aus Kindertagen, dem auch viele Erwachsene noch nachhängen. Wenn die Modelleisenbahn zu Hause nicht mehr reicht, kann sich in Ungarn an einem Original versuchen und "Lokführer ehrenhalber" werden. In Nagyecenk, nicht weit vom ungarisch-österreichischen Grenzübergang Sopron entfernt, wird der Traum vom Lokführer wahr. Hier vermittelt das Museum im Schloß des ehemaligen k.u.k. Verkehrsministers Graf Szechenyi Istvan ungarische Verkehrsgeschichte, und hier liegt auch die Station Kastely der

1972 errichteten Szechenyl-Museumseisenbahn. Die Wartezeit bis zur nächsten Zugabfahrt verkürzt der kostenlose Eintritt in eine Freiluftausstellung zahlreicher Lokomotiven und Wagen schmalspuriger Wald- und Indu-

strieabahn. Hauptattraktion ist natürlich die Fahrt im stilechten Schmalspurzug ins fünf Kilometer entfernte Fertöböz, gelegen an der Hauptstrecke Győr-Sopron. Immer an den Wochenenden ist der Zug unterwegs.

Wenn die Fahrgäste Platz genommen haben, müssen die Lokführer-Aspiranten ihr Talent unter Beweis stellen. Unter Anleitung des Stammpersonals dürfen sie den Zug eigenhändig führen. Nach "bestandener" Prü-

fungsfahrt erhält jeder Lokführeranwärter eine persönliche Anerkennungsurkunde als "Ehren-Lokführer" der Szechenyl-Museumseisenbahn. Allein dieses hübsche Dokument ist schon den Obolus von umgerechnet fünf Mark wert.



Für die Sylvesterfahrt der Zillertalbahn wurden die Wagen des Sonderzuges festlich geschmückt.

Silvester auf der Zillertalbahn

Es ist schon eine schöne Tradition am Silvester-tag in Tirol mit der festlich geschmückten Zillertal-bahn von Jenbach nach Mayerhofen zu fahren. Im immer überfüllten Zug bei Bier, Glühwein, Obstler, heißen Würstchen und einer zünftigen Musi, trifft man immer alte Bekannte aber auch viele neue Eisenbahnfans, die sich diese Gelegenheit, unter Dampftraktion ins Tal zu fahren, nicht nehmen lassen. Am 31.12.90 war es nicht anders, wie die Bilder zeigen.

Rainer zur Bonsen



Fassl-Wagen im Sylvesterzug der Zillertalbahn.

ZB-Fotos: Hirmer



Rainer zur Bonsen vor der zur Sylvesterfahrt geschmückten Dampflok ZILLERTAL.



Blick in die Hütte des ZB-Faßl-Wagens mit Wirtin, Theke und acht Stehplätzen.



Lokomotiven von Corpet-Louvet

Von Dr. R. Siegenthaler

Was ist eine Corpet?

Stellt man diese Frage einem Kenner französischer Eisenbahnen, so wird er ohne Zögern die Antwort bereithalten: "Das ist eine jener zahlreichen, hübschen, kleinen Tenderlokomotiven, meist dreiachsig, die auf vielen Schmalspurbahnen Frankreichs verkehrten." Ich werde im Folgenden versuchen, einen kurzen Überblick zum Thema Corpet zu geben.

Kurze Firmengeschichte

Lucien Corpet übernahm 1867 die Firma Anjubault in der Nummer 117 der Avenue Philippe-Auguste im Osten von Paris, nahe der Place de la Nation. Diese Firma hatte seit 1855 schon 121 zweiachsige Normalspurlokomotiven an Bauunternehmer geliefert. Häufig waren sie bei der Errichtung von neuen Eisenbahnlinien eingesetzt. Kaum ein Jahr hieß die neue Firma Corpet-Bourdon, dann änderte sie den Namen auf L. Corpet. Nach dem Tode von L. Corpet im Jahre 1897 führte seine Frau zusammen mit Herrn L. Louvet die Fabrik weiter. Die Lokomotivschilder trugen nun die Bezeichnung "Vve L. Corpet et L. Louvet". Wahrscheinlich aus Platzgründen wurde 1912 die Fabrik in den nördlich gelegenen Vorort La Courneuve verlegt und hieß nun "Corpet-Louvet et Compagnie". Die Firma besteht heute noch, aller-

dings wurde der Dampflokomotivbau 1952 mangels Aufträgen eingestellt.

Unter der Leitung von Lucien Corpet wurden 444 Lokomotiven verkauft. Das Fabrikationsprogramm der Firma Anjubault wurde beträchtlich erweitert. Zu Beginn erwiesen sich Lokomotiven mit dem Brownschen Hebeltriebwerk als besonders erfolgreich. Weniger Absatz fanden für verschiedene Spurweiten umrüstbare Lokomotiven.

1869 wurde die erste Schmalspurlokomotive geliefert. Diese Sparte sollte sich ab 1890 zum Hauptabsatz der Fabrik entwickeln. Die dreiachsige Tenderlokomotive war auf den zahlreichen Schmalspurbahnen in Frankreich sehr beliebt. In den letzten 20 Jahren wurden immer mehr normalspurige Lokomotiven gebaut, weil Schmalspurbahnen auf Dieselbetrieb umstellten und schließlich fast vollständig verschwanden.

Die Fabrik war 1912 für den Bau von Lokomotiven bis zu 40 Tonnen eingerichtet. Überraschend ist deshalb, daß 1949 die stolze Schnellzuglokomotive 232 U 1 mit 129 Tonnen Dienstgewicht das Werk verließ.

Die letzte ausgeführte Bestellung war wieder eine kleine zweiachsige Industrielokomotive von 13,5 Tonnen, 1952 unter der Fabriknummer 1962 an die Kohlengruben der Auvergne geliefert.

Einige Lokomotivtypen

1. Lokomotiven 021 T und 031 T der Compagnie Meusienne de Chemins de fer (CM)

Im stimmungsvollen Bahnhofchen von Rembercourt-aux-Pots stehen die 021 T 10 und die 031 T 26 (Bild 1). Die Nr. 10 VERDUN wurde 1886 gebaut. Beide zeigen die typischen Merkmale der ersten Bauperiode 1885-1902. Die Wasserkästen sind oben abgerundet und deutlich vom eckigen Kohlenkasten neben der Feuerbüchse abgesetzt. Der Führerstand ist durch ein abgerundetes und nach hinten breiter werdendes Blech geschützt, genannt "queue d'hirondelle" (Schwalbenschwanz). Zwei runde Fenster erlauben Führer und Heizer den Blick auf die Strecke. Die Steuerung erfolgt mit Exzentrern (Allan). Lokomotiven ähnlicher Bauart gab es in der Achsanordnung 030 T. Die im Bild gezeigte CM, genannt "Le Meusien", erlangte im ersten Weltkrieg Berühmtheit. Die meterspurige 65 km lange Linie Revigny-Verdun war längere Zeit die einzige Eisenbahnverbindung in das hart umkämpfte Verdun. Die Strecke wurde von Eisenbahn pionieren ausgebaut. Zahlreiche Züge aus ganz Frankreich beförderten zusammen mit den Zügen des "Meu-

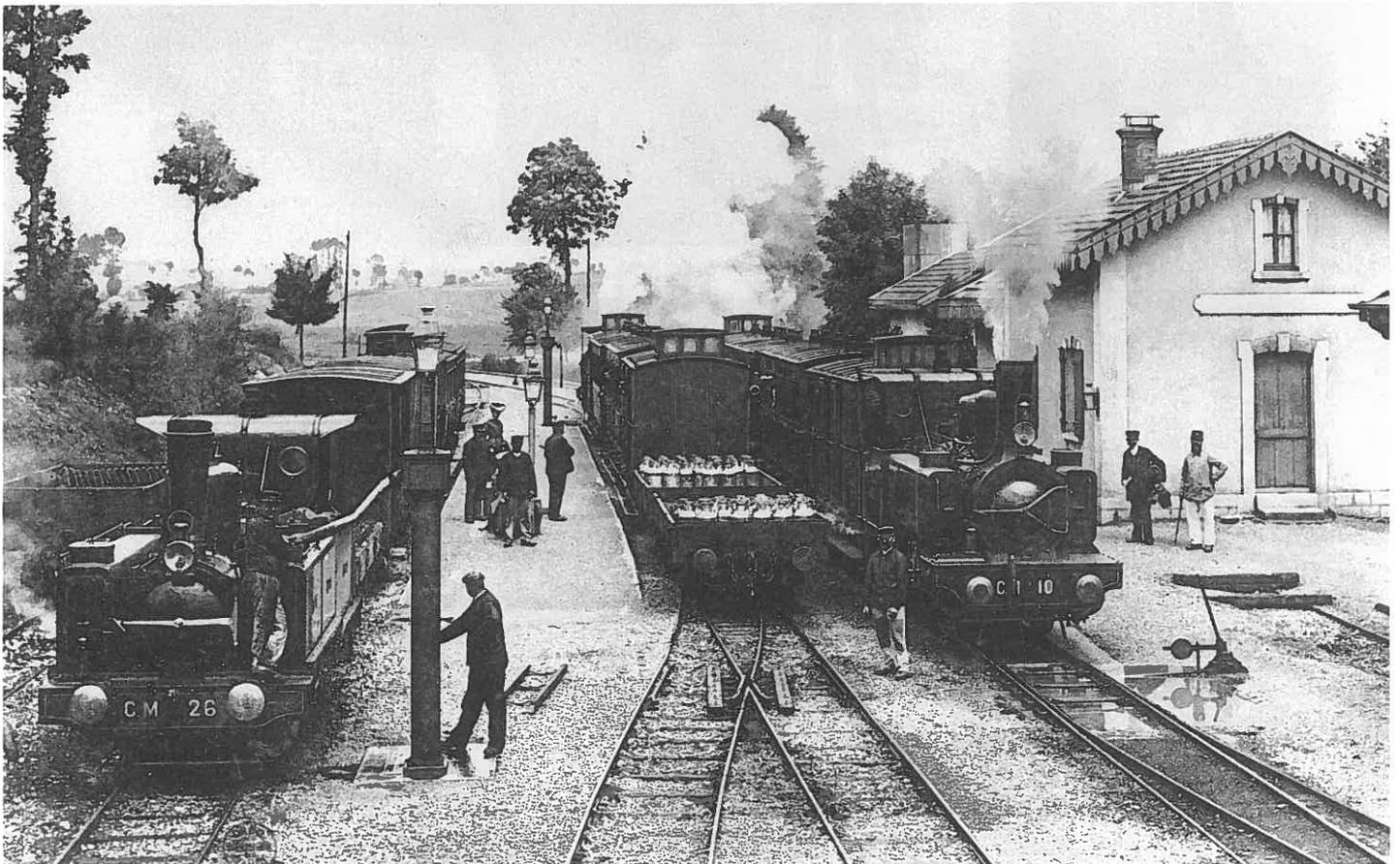


Bild 1: Bahnhof Rembercourt-aux-Pots der "Compagnie Meusienne de Chemins de Fer". Hier zweigte die Verbindungslinie nach Les Merchines von der Strecke Bar-le-Duc - Verdun ab. Links die Lokomotive 031 T No. 26, rechts die 021 T No. 10 "Verdun". 1916 herrschte riesiger Verkehr, denn bis zu 60 Züge täglich rollten durch den Bahnhof nach dem umkämpften Verdun.

Postkarte aus der Sammlung R. Siegenthaler

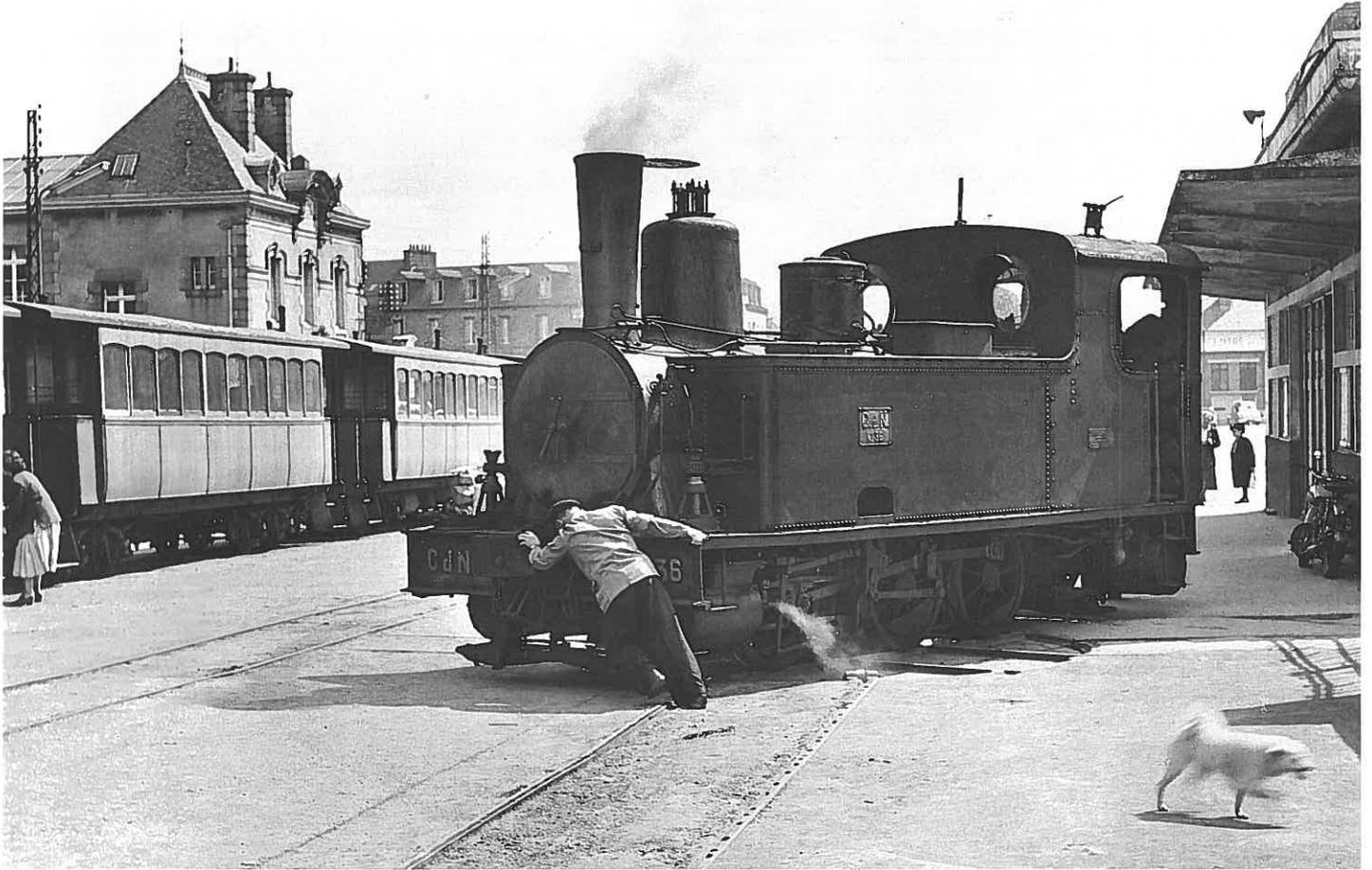


Bild 2: Auf dem Bahnhofplatz von St. Brieuc SNCF wird die Lokomotive 030 T No. 36 der Chemins de Fer des Cotes-du-Nord von Hand gedreht (1679/1925). Im Hintergrund steht ein Zug für die Feriengäste bereit.
B. Rozé aus BVA-Serie 523

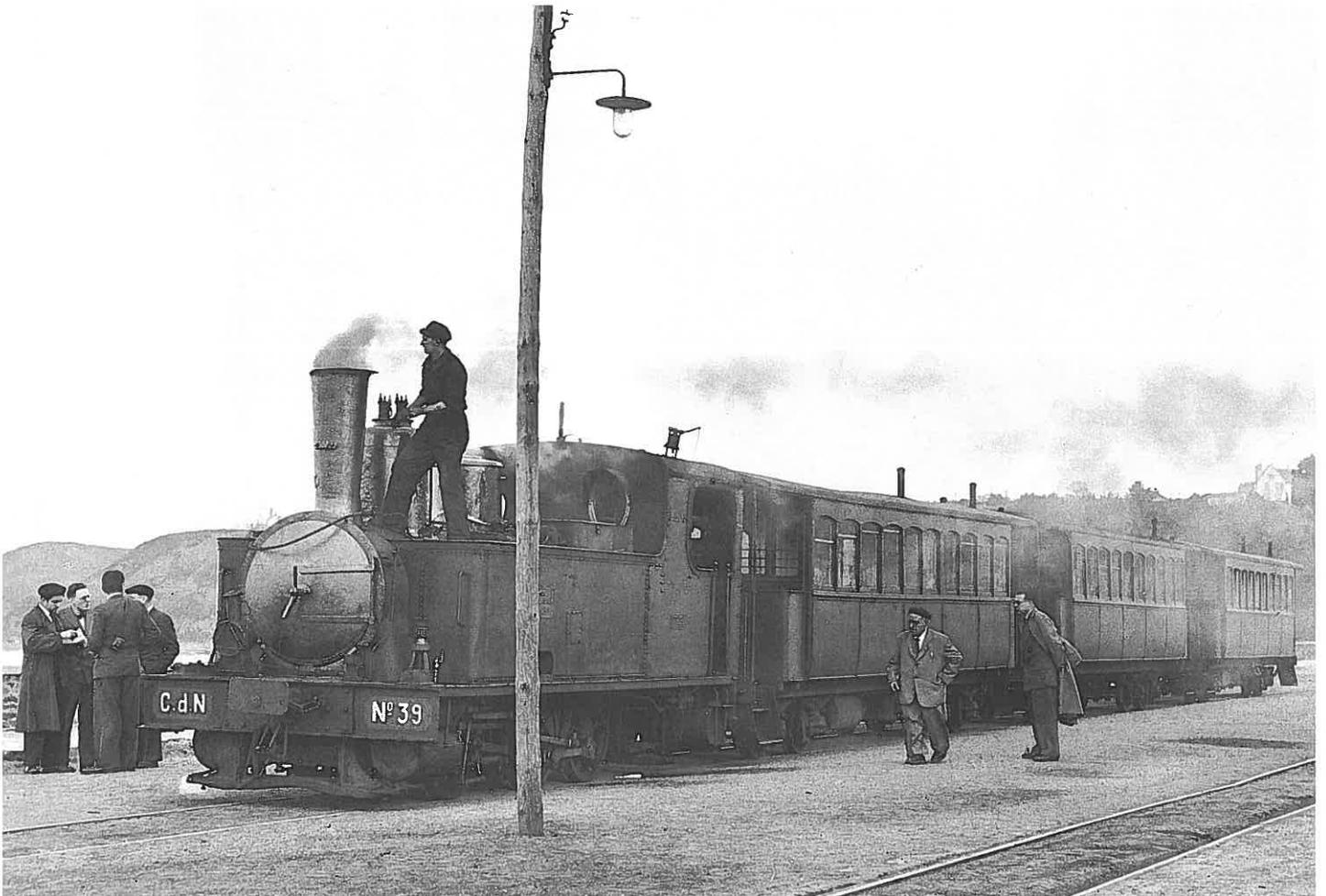


Bild 3: Auf dem Bahnhof Binic der Chemins de Fer des Cotes-du-Nord steht die Lokomotive 030 T No. 39 (1682/1925) am 1. Mai 1955 vor einem Extrazug für Eisenbahnfreunde.
Foto: A. Renault aus BVA-Serie 524



Bild 4: Die Linie Morlaix - Plestin-les-Grèves der Chemins de Fer Armoricaains (CFA) wurde 1912/1913 eröffnet. In der Station Plouézoc'h quaiht die brandneue 030 T No. 106 (Bj. 1911).
Postkarte aus der Sammlung R. Siegenthaler

sien“ den enormen Nachschubverkehr. Betriebserschwerend wirkte sich aus, daß kaum eine Eisenbahngesellschaft gleiche Kupplungs- und Bremssysteme besaß. Vor allem die „Meusien“ hatte als einzige Schmalspurbahn zwei Seitenpuffer. Die Zahlen vom Juni 1916 beleuchten die enormen Leistungen der Bahn: 45.000 Soldaten, 28.000 Verwundete und 70.000 Tonnen Material.

2. Die Corpet

Diese Lokomotiven hatte der zu Beginn erwähnte Kenner im Auge (Bilder 2, 3, 4). Sie hat gegenüber der älteren Bauart an Aussehen gewonnen. Wasserkasten, Kohlenreservoir und das besser geschlossene Führerhaus bilden jetzt eine Einheit. Die Führerstandfenster sind oval, und es wird eine Waelschartsteuerung verwendet. Meist war sie ein Dreikuppler ohne Laufachsen (030 T) und wog je nach Ausführung 14,5 bis 21,5 Tonnen. Von gleichem Aussehen gab es Zweikuppler (020 T und 120 T), sowie schwerere Moguls (130 T). Diese Type wurde ab 1897 in großer Zahl gebaut und auf vielen Linien eingesetzt. Zwischen 1890 und 1914 wurden in Frankreich zahl-

reiche Schmalspurbahnen gebaut. Fast jedes Departement baute sich sein „Réseau départemental“. Große zusammenhängende Netze von bis zu 500 km Länge entstanden. Ein großartiger Schmalspurbahnhof in der jeweiligen Hauptstadt unterstrich die Freude an der eigenen Bahn.

Corpets pusteten entlang von Straßen, über Hügel und durch die Täler, und sie zogen lange gemischte Züge. Vor allem an Markttagen oder in der Ferienzeit war ein großer Verkehr zu bewältigen. 1925 gab es in Frankreich 20.000 km Schmalspurbahnen neben 45.000 km Normalspurbahnen. In den 30er Jahren erfolgte ein rascher Niedergang, und von dem riesigen Netz bleiben heute nur noch wenige 100 km.

Die letzten Corpets der erwähnten Bauart wurden 1930 an die „Tramways de la Vendée“ geliefert. Im Betrieb blieben Corpets bis 1956 auf den „Chemins de fer des Cotes-du-Nord“ (CdN) vor Extrazügen für die Feriengäste zwischen St. Briec und Palmpol. Auf dem Titelbild dieser LGB DEPESCHE stellt sich die CdN-Corpet in ihrer gepflegten Schönheit vor. Sonst war (wahrscheinlich) schwarz oder olivgrün mit roten Stoßbalken die Regel.

3. Große Brocken auf schmaler Spur

Auf einigen wichtigeren Schmalspurbahnen verkehrten vier- und sechsgekuppelte Malletlokomotiven. Corpet hat lediglich neun Schmalspur-Mallets gebaut. Eine (Bild 5) hatte eine recht bewegte Geschichte und verkehrte bis 1968. Sie wurde 1913 als No. 103 für die „Chemins de fer du Centre“ gebaut und verkehrte zwischen Roanne und Vichy. Wenig gebraucht wurde sie mit ihren vier Schwestern bereits 1930 abgestellt und 1932 an die „Tramways de l'Ain“ verkauft. Sie sollte dort Kieszüge befördern, kam aber, weil für die leichten Gleise viel zu schwer, kaum zum Einsatz.

1938 wurde sie an die „Blanc-Argent-Bahn“ und 1949 an die POC (Uzerche - Argentat) weitergegeben. Auch auf diesen Bahnen wußte man mit ihr nichts anzufangen. Endlich 1953 auf dem „Réseau Breton“ wurde sie als Nr. 41 neben anderen Malletlokomotiven im Güterzugsverkehr eingesetzt, bis dieses große Netz von 427 km schließlich 1968 teils eingestellt, teils auf Normalspur umgebaut wurde.

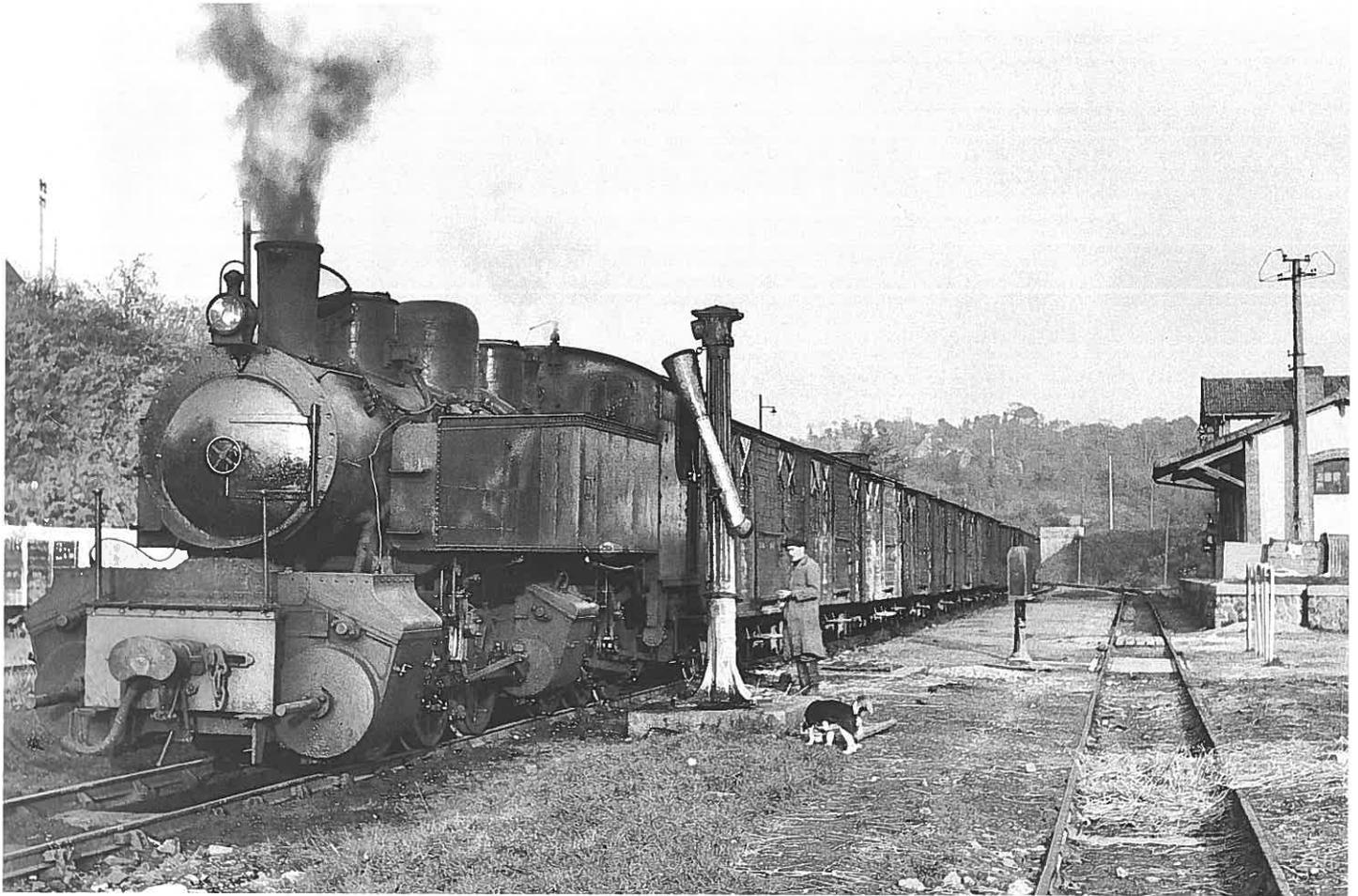


Bild 5: Die Malletlokomotive 030+030 T No. 41 kann nach langem Dornröschenschlaf vor dem langen Güterzug auf dem Réseau Breton endlich ihre Kraft zeigen. Hier steht sie am 7.11.1958 im Bahnhof St. Lubin-Le Vaublanc auf der Linie Loudéac - La Brohinière.
Foto: B. Rozé aus BVA-Serie 563

4. Der Star der SNCF

Vom Anfang bis zum Schluß baute Corpet normalspurige Lokomotiven, kleine und mittlere Industrielokomotiven und schließlich ganz große Loks. Die zuletzt gelieferte Lok war die 151 TQ 22, eine riesige Vershubtenderlokomotive, die am 30. September 1952 der SNCF übergeben wurde. Die Eindrücklichste war wohl die 232 U 1 von 1949, eine teilverkleidete Schnellzuglokomotive von 129 Tonnen Gewicht. Sie steht heute im Eisenbahnmuseum von Mühlhausen. In regelmäßigen Abständen werden ihre riesigen Räder in Bewegung gesetzt, und ein Tonband vermittelt die Atmosphäre des Dampfbetriebs in Frankreich.

Modellbau in der Lokomotivfabrik

Das hätte man wohl nicht erwartet: Eine Lokomotivfabrik baut Modelle ihrer Erzeugnisse und stellt sie in einem Verkaufsraum den Lokomotivkäufern vor. Unter den Fabriknummern 393, 415, 436 und 500 wurden zwischen 1882 und 1885 vier Modelllokomotiven gebaut. Es handelt sich um zwei 030 T und eine 020 T im Maßstab 1:5, sowie eine

031 T im Maßstab 1:3. Diese Letzte stellte eine Lokomotive vom Typ der Nr. 26 des "Meusien" dar. Die vier Modelle sollen noch Anfang der 60er Jahre in Vitrinen in der Fabrik gestanden haben. Was ist seither aus ihnen geworden? Alteisen? Sammlungen?

Eine Corpet im Betrieb heute

Corpet war verglichen mit den großen französischen Lokomotivbauern eine bescheidene Firma. In den 98 Jahren verließen 1962 Lokomotiven die Fabrik. Trotzdem sind heute noch 18 Corpets erhalten. Neben anderen kann man zwei der typischen Dreikuppler im Betrieb auf Museumsbahnen antreffen. Die 1907 unter der Nr. 1087 an die Firma P. Frot gelieferte LA SCARPE verkehrt in Belgien auf der "Tramway touristique de l'Aisne". Kürzlich wurde die Nr. 75 der "Tramways de l'Ille-et-Vilaine" (1909, Fabrik-Nr. 1234) aus dem Museum geholt, restauriert und am 9. April 1989 auf der Strecke des MTVS (Musée des Transports de la Vallée du Sausseron) in Valmondois nordwestlich von Paris in Betrieb genommen. Sie verkehrt dort auf einer teilweise wieder aufgebauten Me-

terspurbahn. Der Zug besteht aus drei zweiachsigen Personenwägelchen der gleichen Bahn.

Quellen

K. Clingan: Corpet-Louvet et ses Locomotives ("Rail Magazine" No.11: S. 11-17; 1978).
H. Domengle: Les petits trains de jadis (Vol. 6 Sud-Est; 1983; Vol. 7 Sud-Ouest (1985), Editions du Cabri).
R.G. Harman & B. Rozé: The réseau breton (Branch Line Handbooks; 1964).
Les chemins de fer bretons (Loco Revue No. 199: S. 271-277; Sept. 1960).
Le Meusien (Vie du Rail No. 678 (6.1.1963), No. 1038 (20.3.1966) und No. 1039 (27.3.1966)).
R. Hulot et J.C. Riffaud: Les chemins de fer des Cotes-du-Nord (Chemins de fer régionaux et urbains No. 131: S. 1-111; 1975- V).
J. Chapuis: Les voies ferrées départementales du Finistère (Chemins de fer régionaux et urbains No. 175: S. 4-41 (1983-I) und No. 176: S. 4-57 (1983-II)).
MTVS- Sausseron - Musée de Butry (Chemins de fer régionaux et urbains No. 215: S. 25, 27 (1989-V)).

Preisgekrönte

LGB-Modulanlagen

Zusammengestellt von Wolfgang Zeunert

In der LGB DEPESCHE Nr. 54 riefen wir zu einem Dioramen-Wettbewerb auf. Wir hatten ihn damals ausgeschrieben, und dann passierte zunächst einmal gar nichts. Nicht eine einzige Einsendung traf bei uns ein. Natürlich lag das daran, daß die LGB-Freunde erst einmal die Dioramen bauen mußten, ehe sie uns Berichte und Bilder davon einsenden konnten. Schließlich kam es zu einer Beteiligung, die uns vom Umfang doch sehr sehr überrascht hat.

Das Erfreuliche an der ganzen Sache war aber, daß sich die Mehrzahl der Einsendungen auf einem sehr hohen Niveau bewegten. Die Jury mußte bei der Preisverteilung ganz schön abwägen, wem der Preis für die schönsten Anlagen gebührt. Hauptkriterien bei der Beurteilung war die Grundidee des Dioramas, der Gleisplan, die Landschaftsgestaltung und vor allem die Fahrmöglichkeiten.

LGB bedeutet bekanntlich Lehmann-GROSS-Bahn, und es gibt immer wieder einmal Leute, die herumerzählen, für den Aufbau einer LGB-Anlage brauche man mindestens eine Turnhalle. Dieser Dioramen-Wettbewerb beweist genau das Gegenteil, und das hatten wir natürlich auch beabsichtigt. Er zeigt, daß man sich auch auf kleinstem Raum mit der LGB befassen kann.

Obleich die Einsender verschiedentlich perfekte Gleispläne mit eingereicht hatten, die teilweise sogar koloriert waren, hat unser Zeichner Klaus-Joachim Schrader alle Pläne im einheitlichen Stil und mit der LGB-Gleisplanschablone neu gezeichnet. Auf diese Art und Weise kann man sich nicht nur besser in die Anlagenidee hineinverfolgen, es können vor allem auch Anfänger so leichter die eine oder andere Dioramen-Anlage nachbauen, womit sie schnell zum ersten LGB-Erfolgserlebnis kommen.

In LGB DEPESCHE Heft 58 haben wir die ersten zehn Preisträger und ihre Dioramen vorgestellt. Wir haben damals betont, daß soviel gute Anlagenberichte und Bilder eingegangen sind, und daß deshalb weitere zehn Anlagen mit Preisen ausgezeichnet und in der LGB DEPESCHE vorgestellt werden sollen.

Wir lösen in dieser Ausgabe unserer Zeitschrift dieses Versprechen nun ein und stellen weitere zehn Dioramen vor.

Die Erbauer dieser Kleinanlagen erhalten als Preis für ihre Mühen von der Firma Ernst Paul Lehmann Patentwerk einen LGB-Güterwagen nach ihrer Wahl (Liefermöglichkeit vorbehalten).

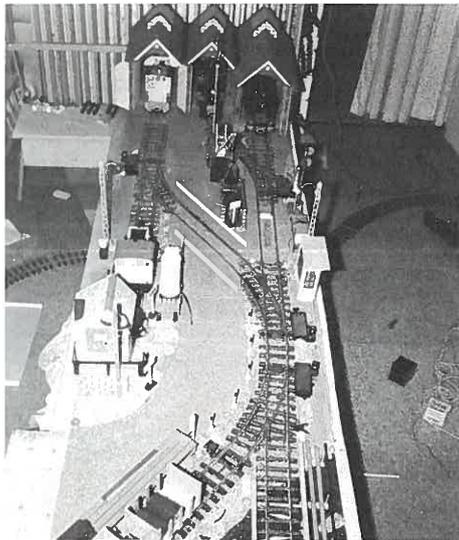
Wir danken nochmals allen LGB-Freunden, die sich an diesem Wettbewerb beteiligt haben, und gratulieren den Gewinnern. Allen Lesern wünschen wir viel Vergnügen beim Studium der vorgestellten Dioramen.



LGB-Module



Hans Helmut Dinger: Für den Verkehr mit Straßenfahrzeugen im Bahnhofsbereich sind die Gleise in "Asphalt" eingelassen.



Hans Helmut Dinger

Das Diorama ist mit 250 cm x 60 cm etwas kleiner als die zulässigen Höchstmaße.

Durch die gesamte Gleisplanung, vor allem aber durch die sieben abschaltbaren Gleisabschnitte, ist ein recht interessanter Betrieb zum Teil auch mit Waggons, möglich. Es kann z.B. während der Versorgung einer Dampflok mit Kohle und Wasser ein Kesselwagen zur Diesel-Tankstelle rangiert werden.

Die landschaftliche Gestaltung läßt sich aus den Fotos erkennen.

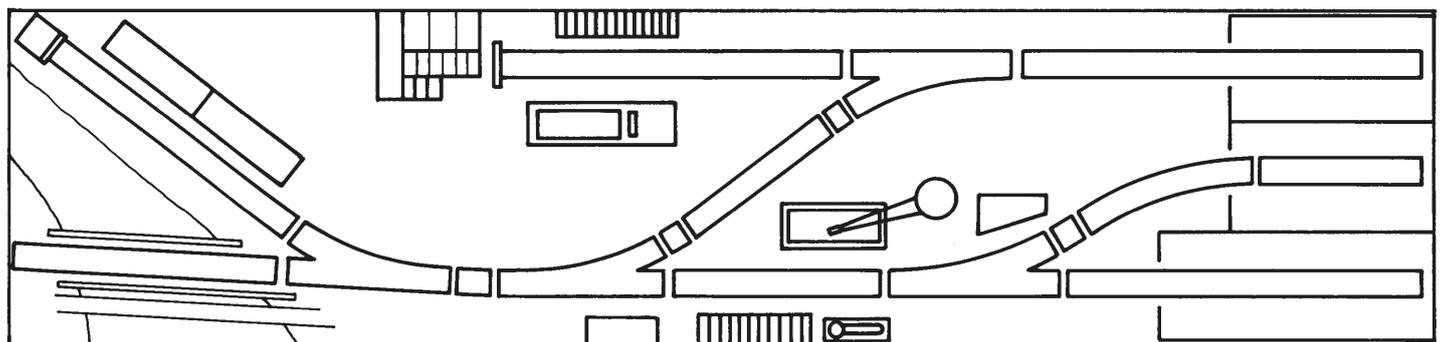
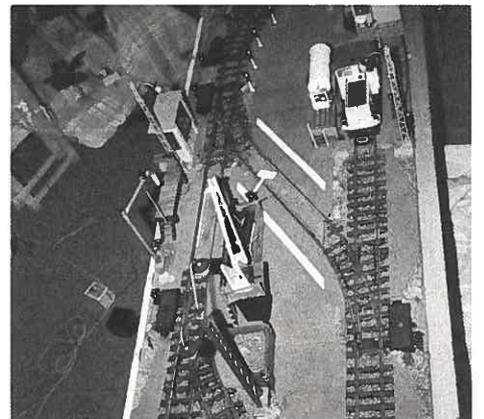
Ein paar Details, die möglicherweise nicht aus den Bildern zu ersehen sind: Die Türen des Lokschuppens sind wegen Platzersparnis in der Mitte zu klappen.

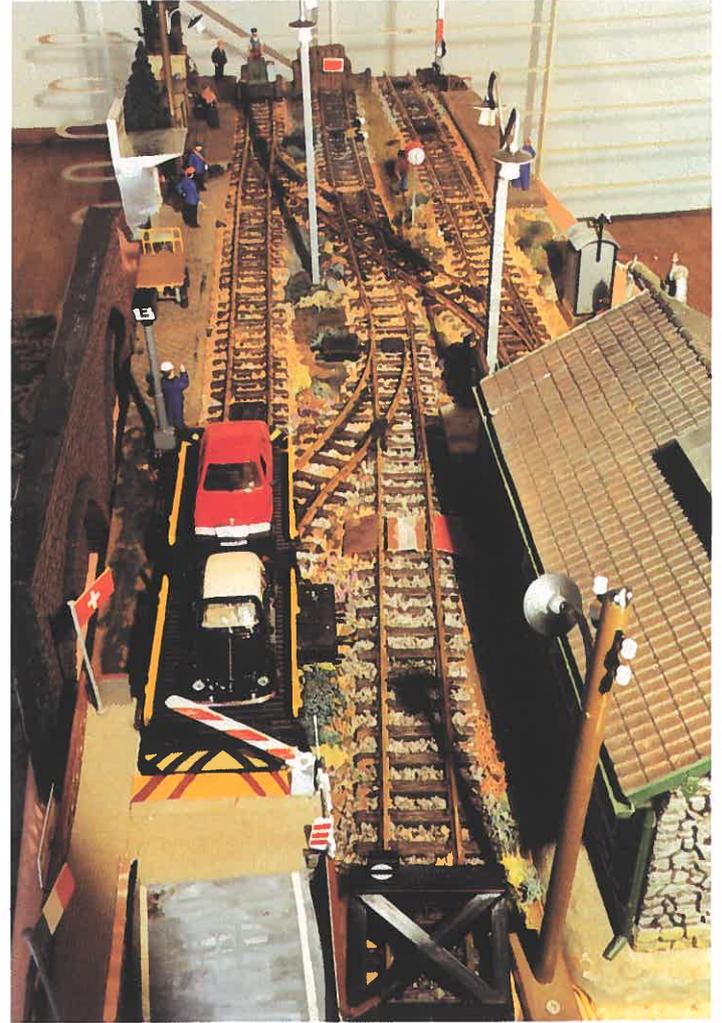
Für die einarmigen Lampen wurden LGB-Oberleitungsmasten zweckentfremdet.

Der Lampenschalter wurde später durch eine Schalterserie ersetzt, die in einem Bahnwärterhäuschen eingebaut wurde.

Im "Keller" des Stellwerks sind Kabelverbindungen für verschiedene Beleuchtungen (Lampen, Prellbock, Gebäude) untergebracht.

Leider sind die Fotos nicht alle optimal gelungen. Als Amateur hatte ich vor allem Mühe, das Maß von 250x60 cm auf den Film zu bekommen; mehr Freude brachte da schon der Aufbau des Ganzen.





Dieter Dorp: Gesamtansicht der Anlage, die durch den dreigleisigen Ausbau natürlich viele Rangierbewegungen zuläßt.

Dieter Dorp: Blick vom Lokschuppen auf die Strecke. Links im Vordergrund ist die Autoverladerampe zu erkennen.

Dieter Dorp

Das Diorama hat eine Größe von 212 cm x 65. cm. Es ist ein kleines Bw in der Schweiz mit einer PKW-Verladestation.

Ein kleiner Betriebsablauf mit mehreren Rangiermöglichkeiten. Das Be- und Entladen von PKW's ist über eine eigens dafür gebaute Rampe mit Auffahrt gewährleistet.

Die Traktion auf dieser Anlage erfolgt ausschließlich mit Dampflokomotiven. Ein Wasserkran zur Versorgung der Loks mit Wasser und eine Kleinbekohlungsanlage stellen die Fahrbereitschaft



Dieter Dorp: Detailaufnahme von der Autoverladerampe.

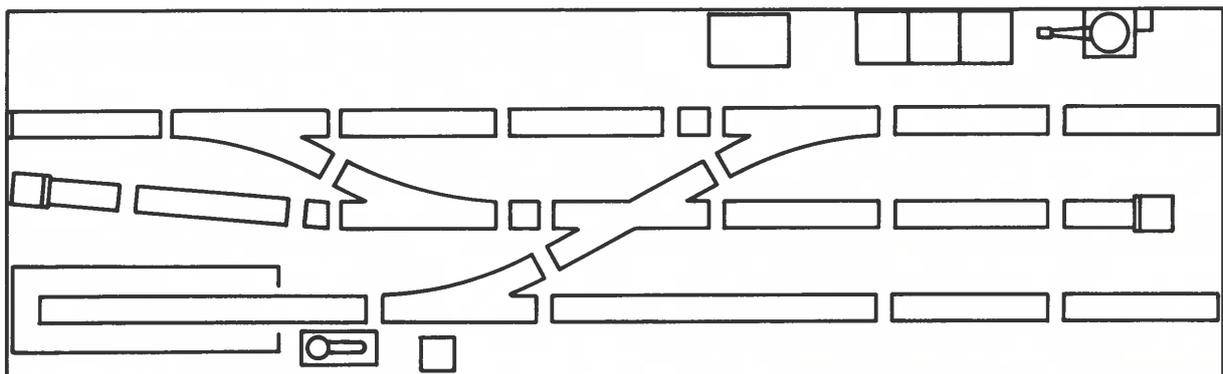
der Dampflokomotiven sicher.

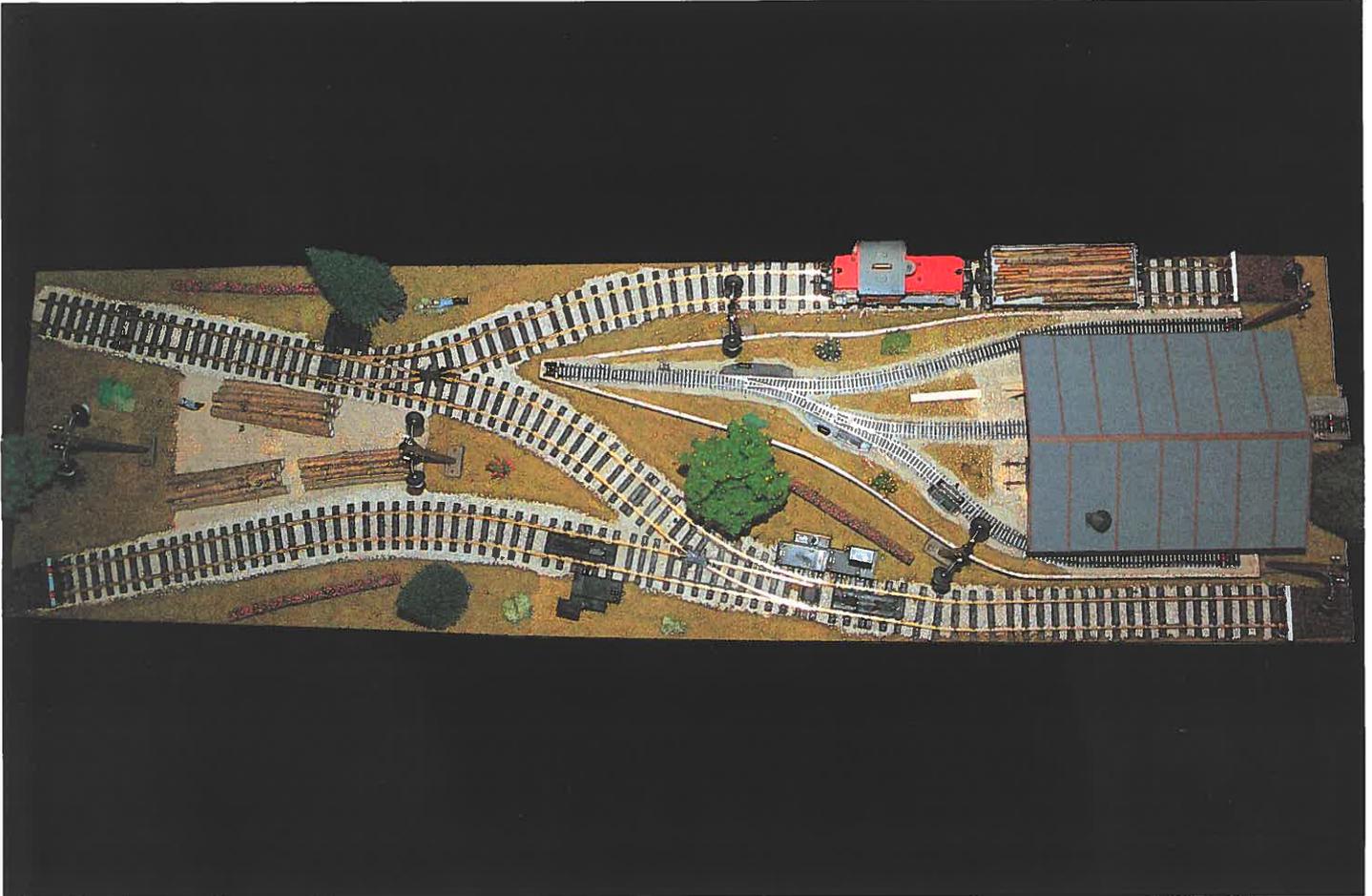
Mit Hilfe von zwei elektrischen Druckschaltern, die in der Telefonbude untergebracht sind, und Isolierschienenverbinder am Gleis können auch kleine Schienenabschnitte stromlos geschaltet werden.

Das Mauerwerk zwischen der Autoverladestation und dem Häuschen für die Dienstaufsicht ist abnehmbar. Die Schienen liegen in einem Kork- bzw. Steinschotterbett.

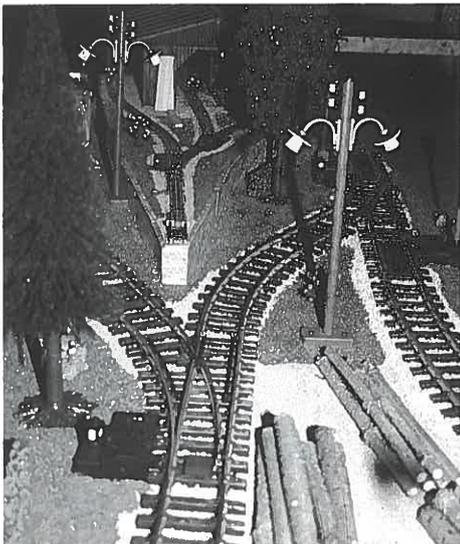
Das LGB-Diorama ist landschaftlich voll durchgestaltet.

Alle Diorama-Gleisplanzeichnungen von Klaus-Joachim Schrader





Norbert Höhn: Lange Gleisschenkel erlauben einen abwechslungsreichen Rangierbetrieb.

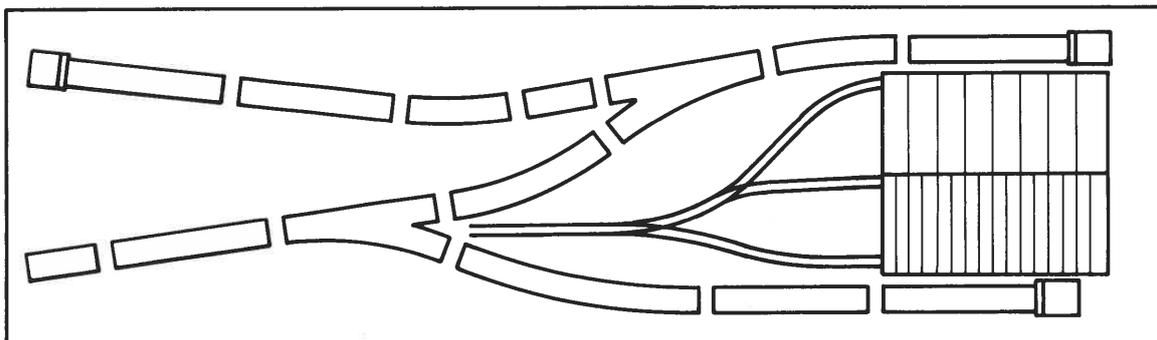
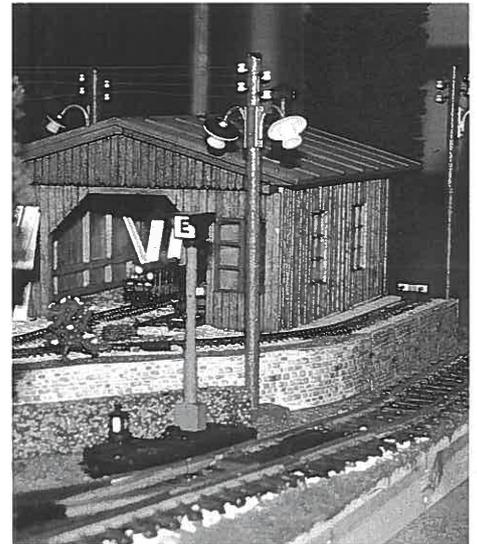


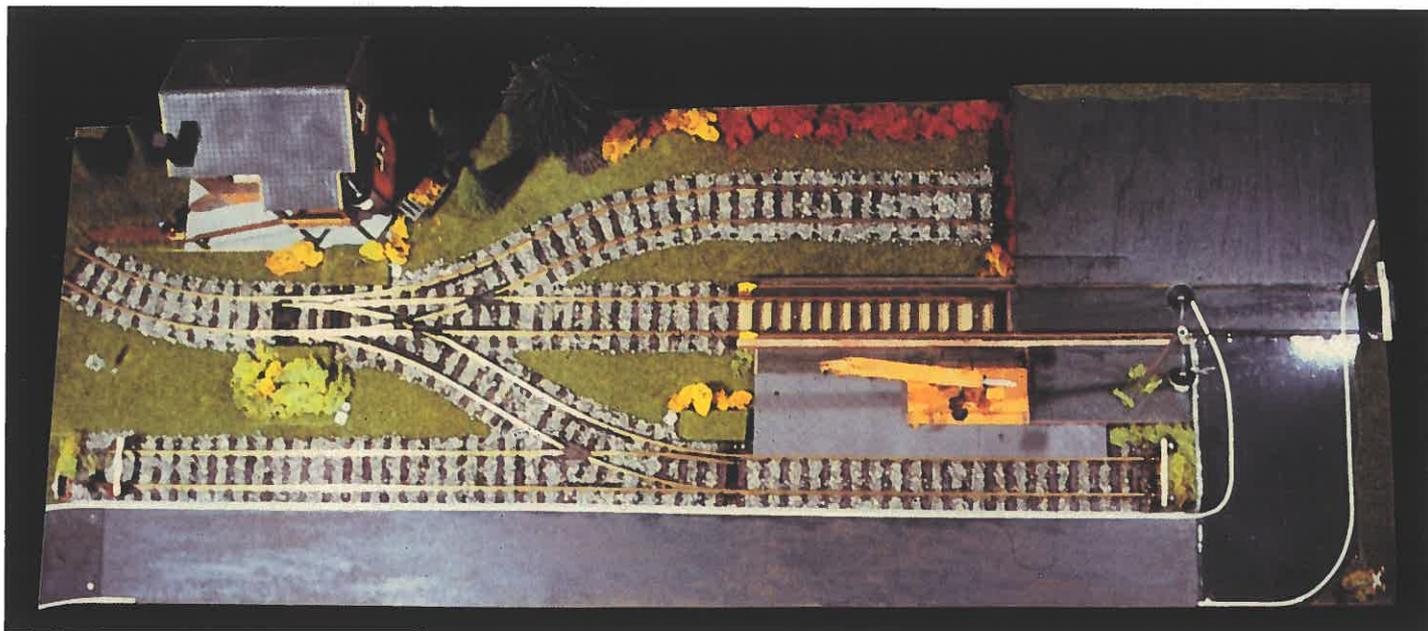
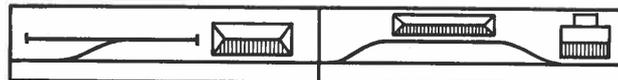
Norbert Höhn

Schon beim ersten Betrachten des Gleisplans wird klar, daß der Erbauer mit einem optischen Trick etwas besonderes geschaffen hat. Zwei der vier Gleisschenkel liegen nicht parallel zur Dioramakante und beleben dadurch den Gesamteindruck ungemein. Anlagenthema ist das POLA-Sägewerk mit zwei Anschlußgleisen links und rechts vom Betriebsgebäude. Außerdem wird ein Freiladeplatz bedient. Mit einem einerseits sparsamen Einsatz von Gebäudekomponenten und andererseits reichhaltiger Detaillierung durch kleine Ausschmückungsteile wurde ein absolut befriedigender Gesamteindruck erreicht. Die Fahrmöglichkeiten sind super. Eine kleine Lok kann zwei bis drei Wagen abwechslungsreich hin und her rangieren. Und das alles strahlt viel ländliche Schmalspurbahn-Gemütlichkeit aus.

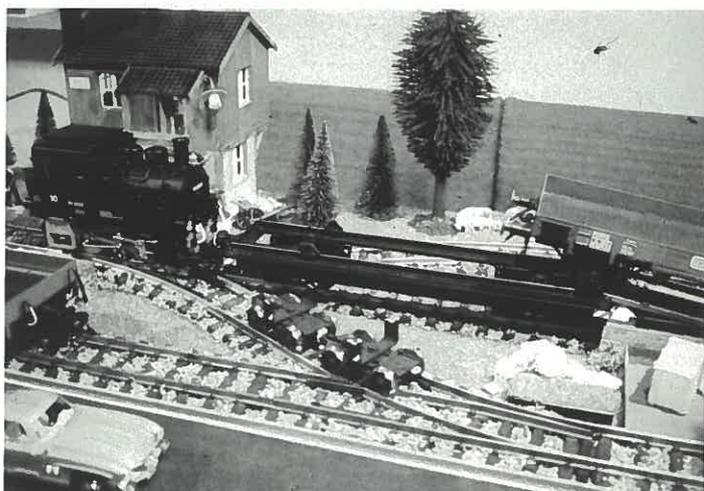
Norbert Höhn: Blick auf das etwas höher liegende Sägewerk.

Norbert Höhn: Blick in Richtung Sägewerk. Über die in H0 gebaute Feldbahn hat der Erbauer nichts berichtet.

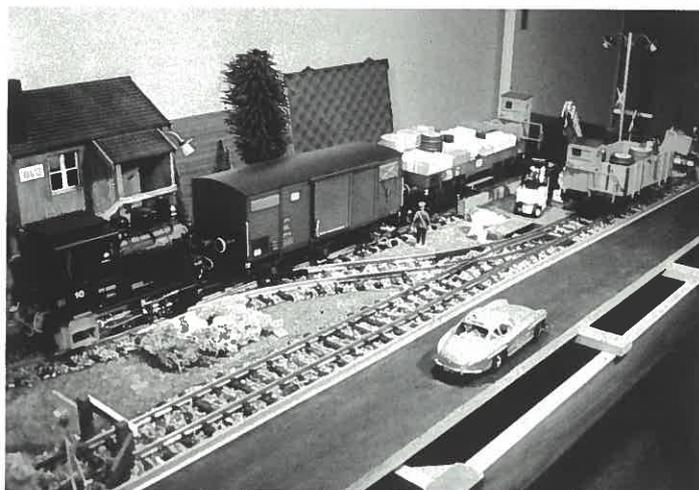




Ludwig Jacoby: Hubschrauberbild vom Diorama mit simulierter Rollbockumsetzanlage.



Ludwig Jacoby: Was man hier zu sehen bekommt, ist ein simulierter Rollbockverkehr. Simuliert deswegen, weil sich alles nur auf der LGB-Spurweite abspielt.



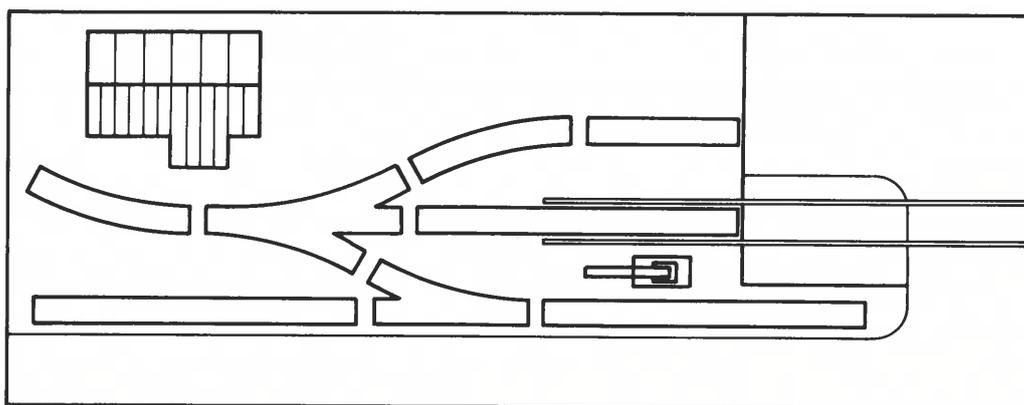
Ludwig Jacoby: Wenn man sich so manche von diesen Dioramenbildern ansieht, ist man immer wieder überrascht, wieviel Betrieb auf solchen Kleinanlagen zu machen ist.

Ludwig Jacoby

Unser Diorama ist ein Anbau an unsere bestehende Innenanlage. Die Größe ist 0,70 m x 1,85 m. Es wurde seitlich an die Anlage angebaut, für

die Aufnahmen aber weggenommen. Damit haben wir auch die Möglichkeit bekommen, Normalspurwagen auf Schmalspurgleise umzusetzen. Die Wagen können auf Rollböcke oder auf Rollwagen verladen werden.

Damit die Anlage richtig genutzt wird besteht die Möglichkeit, an der Seitenrampe auch Autos auf Transportwagen zu verladen. Komplette Anlage wurde in allen Teilen selbst gebaut, auch die Umsetzanlage.

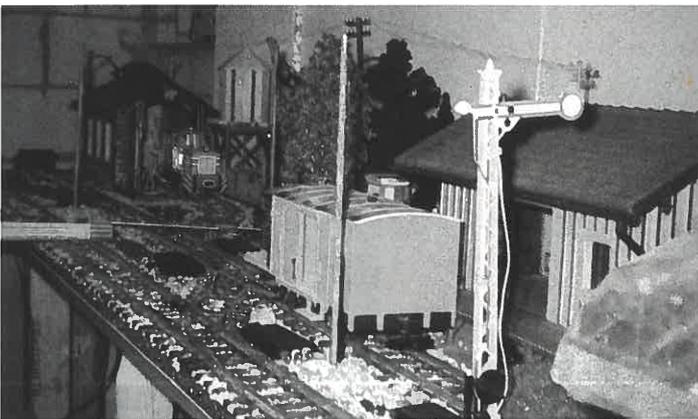




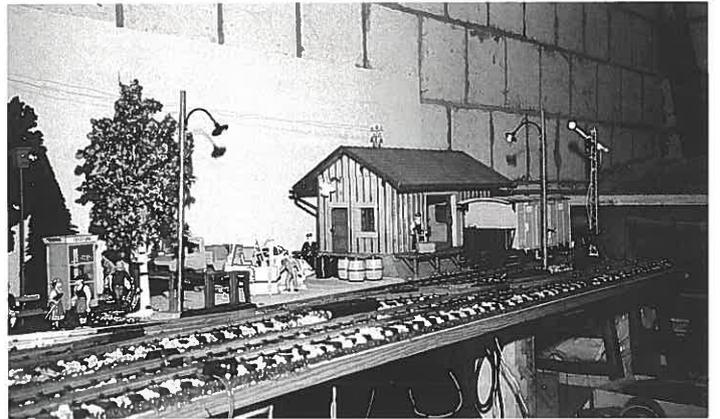
LGB-Module



Erhard Jentsch: Gesamtansicht des Dioramas.



Erhard Jentsch: Blick vom Güterschuppen in Richtung Lokschuppen.



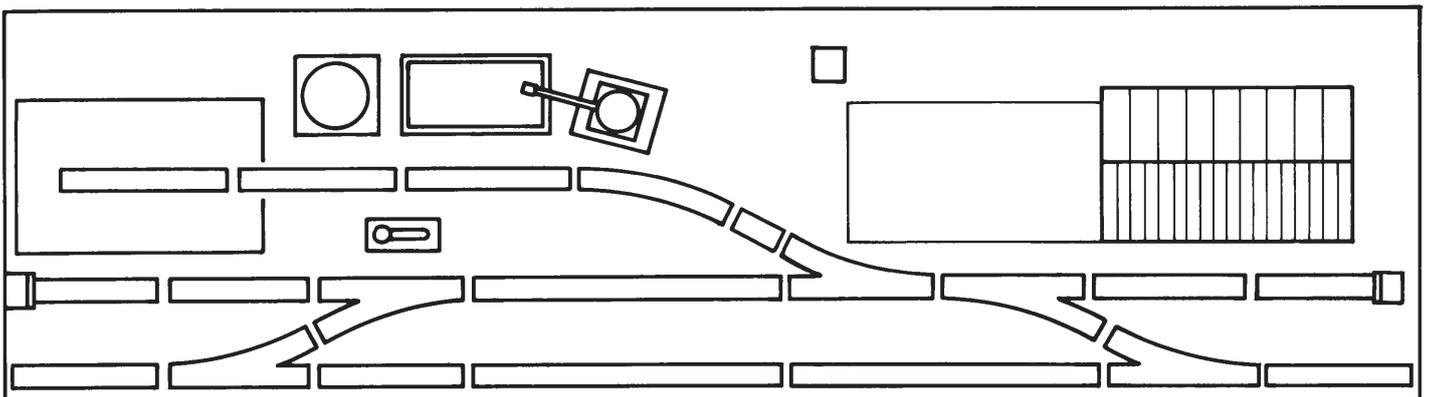
Erhard Jentsch: Rechter Anlagenteil mit Güterschuppen.

Erhard Jentsch

Dieses Diorama wurde so konzipiert, daß es als Durchgangsbahnhof in eine bestehende oder noch zu bauende Anlage integriert werden kann. Darauf deutet auch das Einfahrtsignal hin. Die Gleisführung der Kleinanlage ist so ausgeführt,

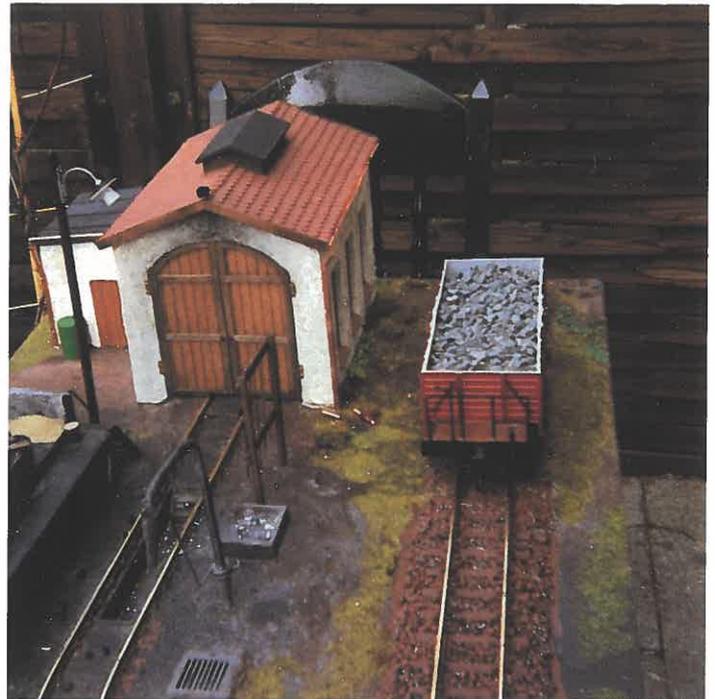
daß eine kleine Lokomotive problemlos rangieren kann. Die Stumpfgleise sind ausreichend lang, um einen Waggon abstellen zu können. Man kann einen Wagen vom Güterschuppengleis zum Gleis neben dem Lokschuppen umsetzen. Das

Diorama erfüllt damit alle Voraussetzungen im Sinne der Ausschreibung. Bemerkenswert ist die reichhaltige Ausstattung mit Zubehör (POLA und Eigenbau), sowie die sorgfältige Einschotterung der Gleise.





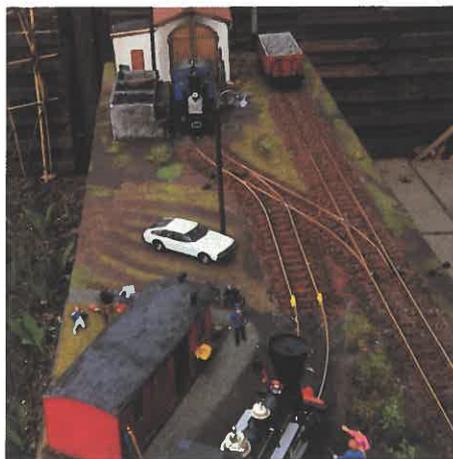
Klaus Kabel: Blick auf den Anlagenteil mit der Bahnude, die aus einem LGB-Wagenkasten entstanden ist. Was man auf dem Foto leider nur schwach erkennen kann, ist die gekonnte Ausschmückung mit Figuren.



Klaus Kabel: Verträumt döst der kleine Lokschuppen tagsüber vor sich hin. Erst wenn abends die Lok heimkehrt, zieht hier Leben ein. Die Verschmutzung rund um den Kohlenbansen ist meisterhaft gelungen.

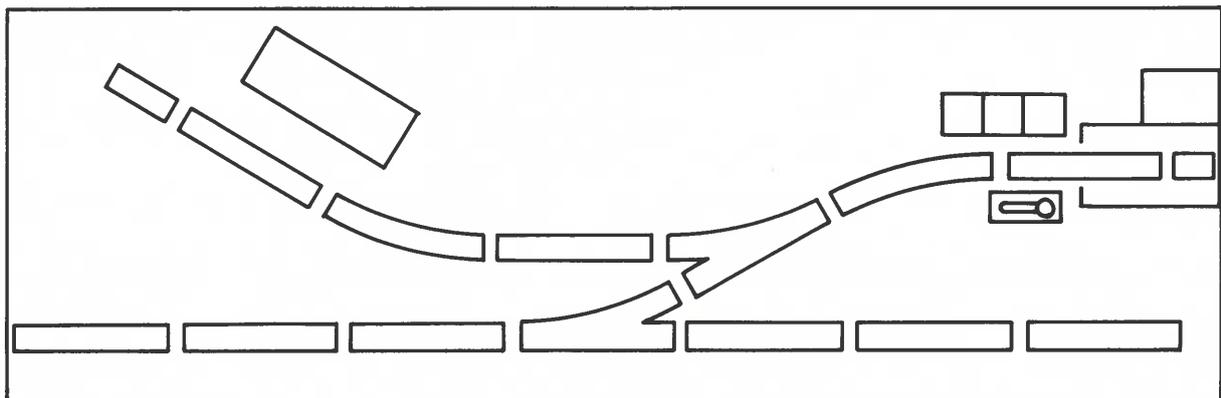
Das Diorama ist 2,50 m lang und 70 cm breit. Es entstand auf einer Platte. Das Gleis vor der Werkstatt (Kasten eines ehemaligen Gepäckwagens) wurde soweit abgesenkt, daß die Schienenoberkante mit der Platte bündig abschließt. Die Werkstatt entstand aus 2 mm Polystyrolplatten. Der Lokschuppen wurde aus Wellpappe gebaut, die quer übereinandergesetzt wurde. Mit Uhu eingestrichen und mit einem Gemisch aus Gips und Vogelsand wurde das Bauwerk verputzt. Am meisten Arbeit machten die Dachziegel, die einzeln aus verschiedenen 1,5 mm starken Kunststoffen geschnitzt wurden. Die neue Regenrinne (einige Reste liegen noch auf dem Boden) besteht aus dünnem Kupferblech. Der Dachaufsatz und das Dach vom Anbau wurden mit Sandpapier beklebt und schwarz eingefärbt. Die Tür besteht aus Sperrholz, das mit dünnen Leisten beklebt wurde. Die Türgriffe bestehen aus abgeschliffenen Stecknadelköpfen. Der Kohlenbansen wurde auf die gleiche Art, wie der Lokschuppen gebaut, nur die Treppe und die Bretter bestehen aus Holzleisten. Das Geländer-Baumaterial waren alte Fahrradspeichen. Der Wasserkran besteht aus einem 3-poligen

Klaus Kabel



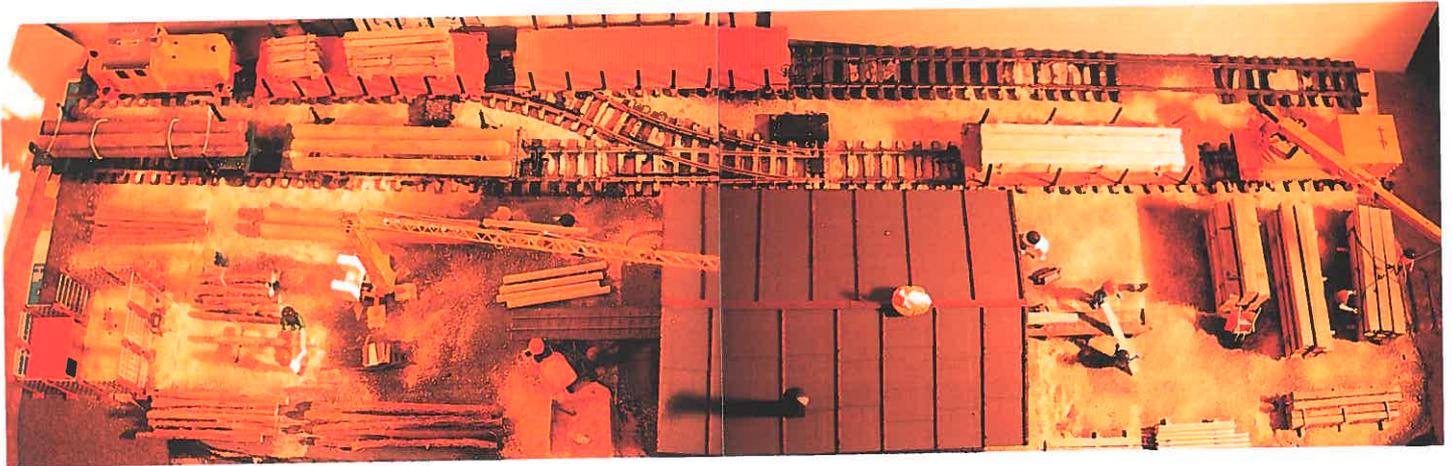
Klaus Kabel: Draufsicht in Richtung Lokschuppen.

Stück Kabel, aus dem die Drähte herausgezogen und durch Fahrradspeichen ersetzt wurden. Das Unterteil ist ein Stück Kugelschreiber. Die Stütze besteht aus einer Fahrradspeiche. Die Lampen wurden aus POLA- Lampen und einem Holzstab gebastelt. Die Weichenantriebe wurden aus Aluprofil, Draht und aus Blei gegossenen Gewichten hergestellt. Die noch antriebslose Westerlokomotiv entstand aus einem Plastikbausatz M 1:24. Tender und Führerhaus wurden verbreitert, das Fahrgestell geschmälert, wodurch die Lok um 1,5 cm höher gesetzt werden mußte. Als weitere Materialien wurden abgebrannte Wunderkerzen (Schlacke), echtes Moos, Islandmoos, verschiedene Pflanzenteile und Streufaser für den Bewuchs, Splitt (zum Einschottern und für Kohlen) und Sand verwendet. Die Eimer bestehen aus Blumentöpfen für Puppenstuben, die Fässer sind Modellbauszubehör. Zwei Fässer wurden aus Kupferblech selbst gemacht. Die Figuren sind von LGB, Preiser und aus den Spielwarenabteilungen verschiedener Kaufhäuser. Leider habe ich vom Fotografieren so gut wie keine Ahnung.





LGB-Module



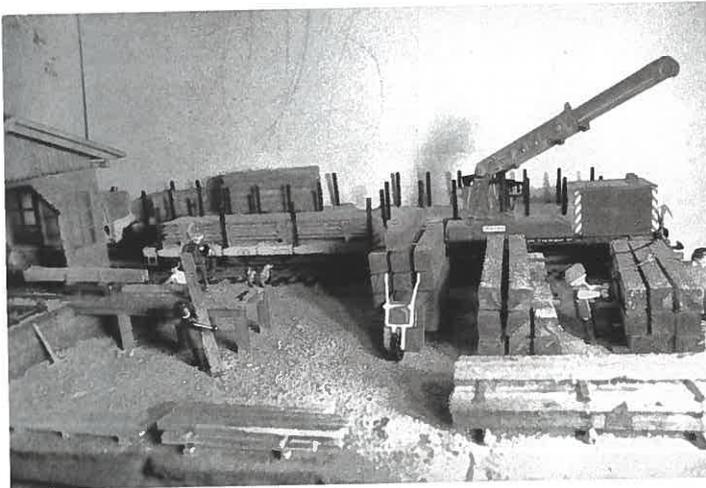
Heinz Knodel: Gesamtansicht vom Sägewerkdiorama.

Heinz Knodel

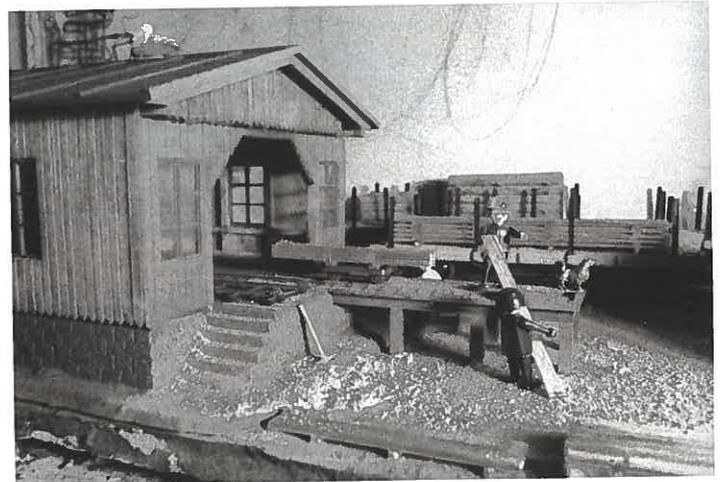
Viele Teilnehmer an unserem Dioramenwettbewerb haben ihre kleinen Anlagen nicht als Insellösung entworfen, sondern sie sehen das Diorama von vorn herein als Teil einer größeren Anlage vor. Herr Knodel hat insofern etwas besonderes geschaffen, als er keinen Bahnhof, sondern einen Gewerbeanschluß aufgebaut hat. Bedient wird ein Sägewerk (POLA) mit Stammholzlager und

Freilager für bearbeitetes Holz. Die Detaillierung des Sägewerkumgebung ist als perfekt zu bezeichnen. Selbst die Playmobil-Menschen werden vom Betrachter nicht als störend empfunden, auch wenn der Erbauer sie irgendwann einmal durch die neuen arbeitenden Menschen von Lehmann ersetzen sollte. Die Gleislängen sind ausreichend lang, um alle möglichen Rangierbewegungen durchführen zu können, was bedeutet,

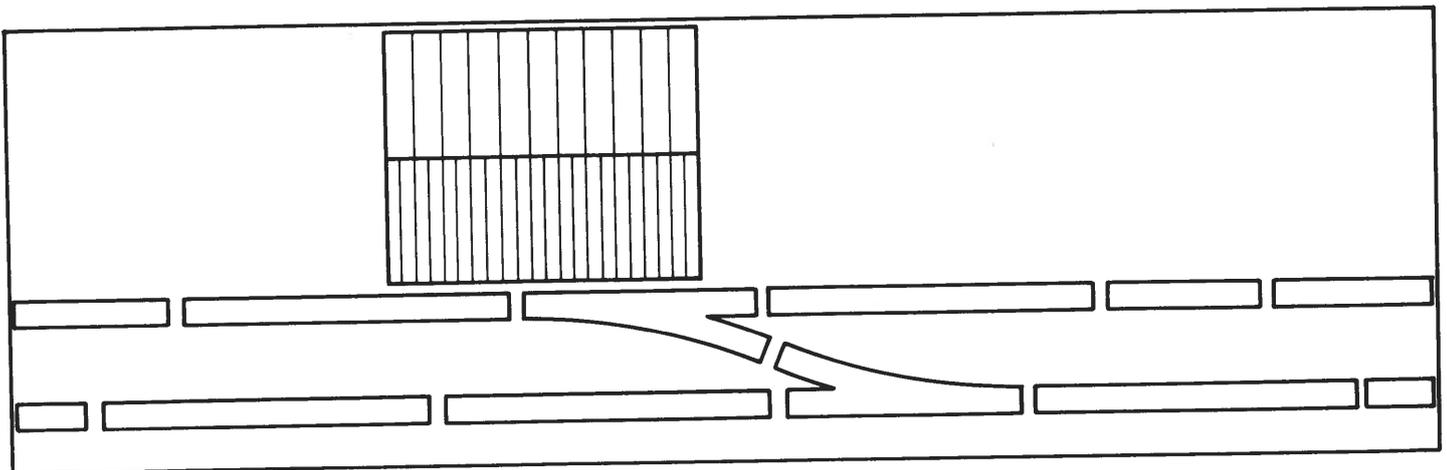
daß die beiden rechts und links vom Sägewerk liegenden Lagerplätze bedient werden können. Allerdings muß gesagt werden, daß das Diorama nicht ganz so viel Wagen aufnehmen kann, wie in der Übersichtsaufnahme zu sehen sind. Damit wären alle Gleise blockiert. Aber mit etwas weniger Wagen (und natürlich dann, wenn das Diorama in eine Anlage eingebunden wird) kann man schon gut hin und her rangieren.



Heinz Knodel: Im Sägewerk werden Balken für die Bauindustrie gefertigt. Der LGB-Kranwagen hilft beim Verladen.

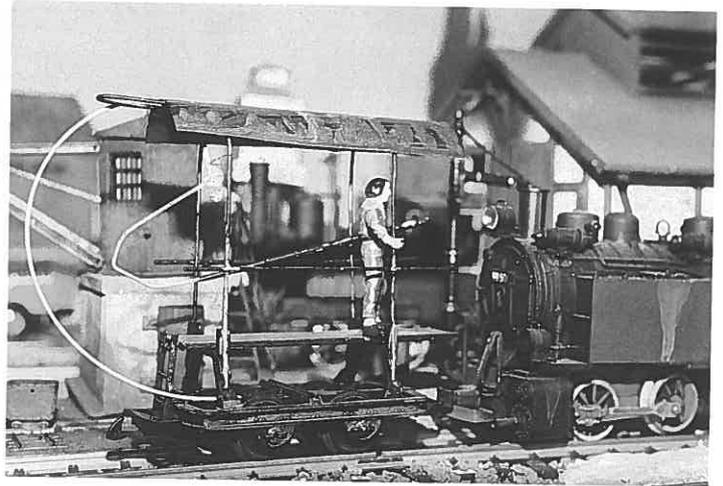


Heinz Knodel: Viele fleißige Playmobil-Menschen beleben das Diorama mit dem Sägewerk auf höchst liebenswerte Weise.





Martin Kück: Das Diorama zeichnet sich vor allem durch eine reichhaltige Ausstattung mit Zubehör aus.



Martin Kück: Selbstgebautes, fahrbares Rohrblasgerüst.



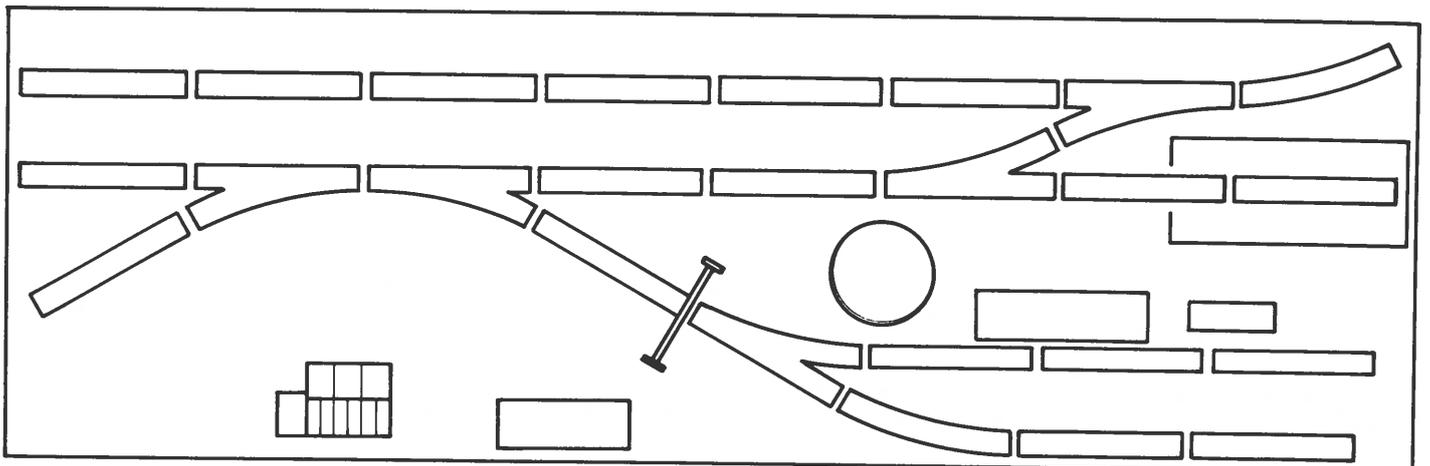
Martin Kück: Gustav ist mit seiner Draisine unterwegs, und am Lagerhaus und am Kohlenbansen wird schwer gearbeitet.

Martin Kück

In der Breite ist dieses Diorama wohl ein klein wenig breiter, als wir vorgegeben hatten. Aber da es im Großen und Ganzen im maßlichen Rahmen bleibt, wollen wir es nicht verwerfen. Im Gegenteil, denn hier war ein LGB-Freund am Werk, der mit offenen Augen durch die Bahnlandschaft

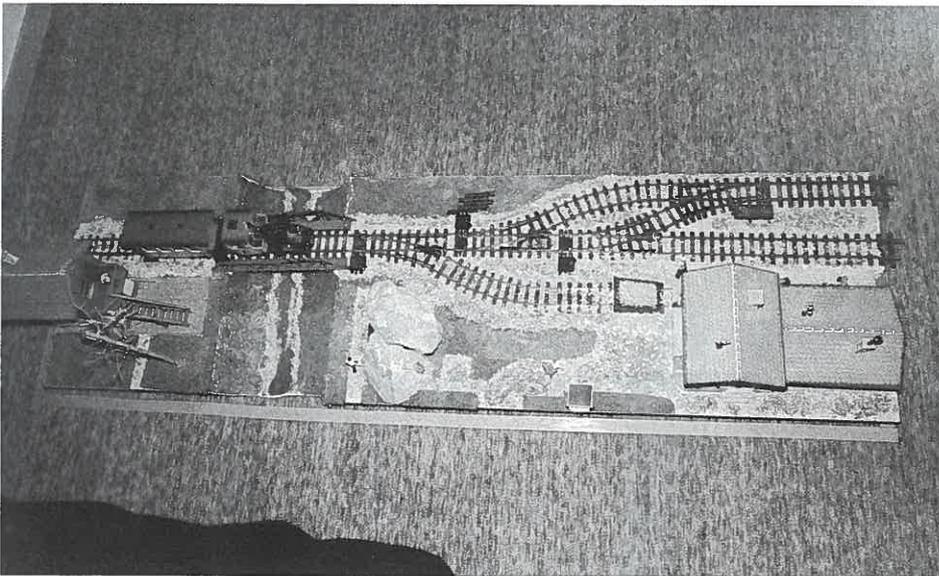
geht, gern bastelt und viel Sinn für das liebenswerte und eine Anlage belebende Detail besitzt. Dafür stehen der Eigenbaulokschuppen in Fachwerkbauweise, das alte Lagerhaus am Dioramahintergrund in Halbreliëfbauweise, der Bockkran, das Schrottlager und der Holzstapel mit Hackklotz am Bahnwärterhaus. Die Rangiermöglich-

keiten sind gut, wie man mit "Zeigefingerfahrten" auf dem Gleisplan feststellen kann. Die Einschotterung ist gut gemacht, allerdings ein wenig zu "flächendeckend". Etwas weniger wäre hier mehr gewesen. Dem guten Gesamteindruck, den das Diorama hinterläßt, tut dies jedoch keinen Abbruch.





LGB-Module

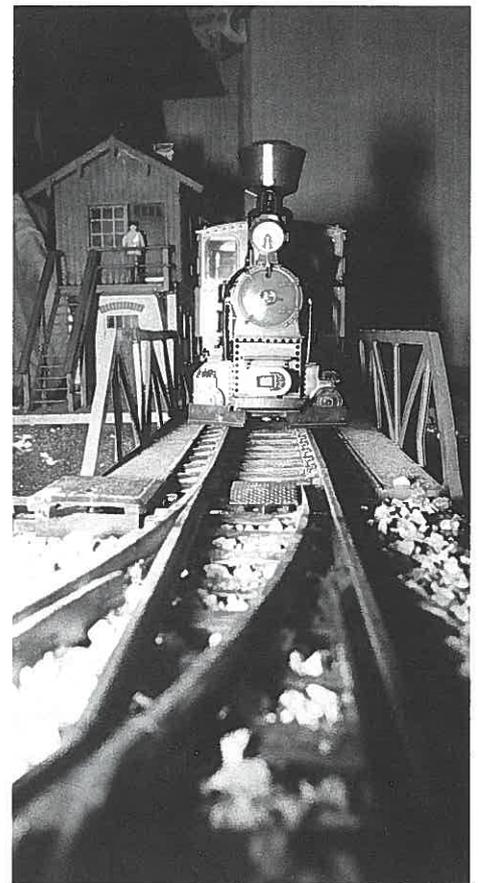


Uwe Sperlich: Das ganze Diorama auf einem Blick. Mit einer Lok und ein bis zwei Wagen ist hier schon ein richtiger Rangierbetrieb durchführbar.

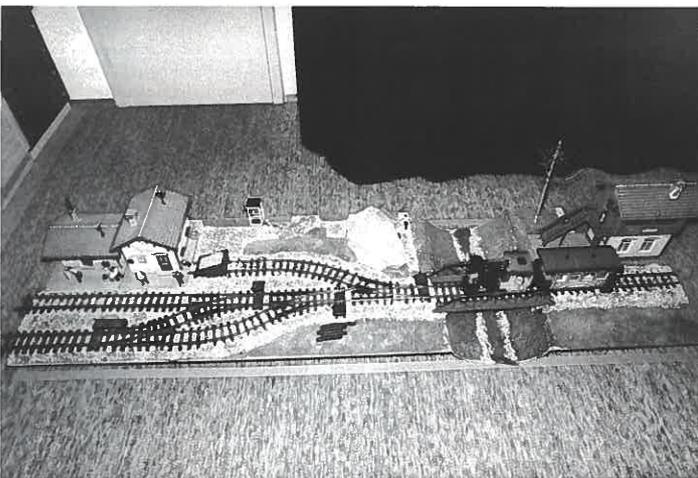
Uwe Sperlich

Der Anlagenentwurf bietet die Möglichkeit, das Diorama als Durchgangsbahnhof in eine größere Anlage einzubinden. Im Grunde genommen wurden hier die Ausschreibungsbedingungen für diesen Wettbewerb perfekt erfüllt. Das Streckengleis links vom Bahnhof ist so lang, daß es eine kleine Lokomotive und zwei kurze Wagen aufnehmen kann. Stellt man einen dritten Wagen auf einem der drei Bahnhofsgleise ab, so ist es ohne weiteres möglich, einen Zweiwagenzug in immer wie-

der neuer Zusammensetzung zusammenzustellen. Die Ausschmückung der Anlage ist als gelungen zu bezeichnen. Stellwerk und Bahnhofsgebäude (beide POLA) passen zur Bahnhofsgröße. Der Bach mit Brücke (LGB) belebt das schmale Diorama ungemein. Die Einschotterung ist realistisch, auch wenn man hierzu vielleicht eine etwas feinere Körnung verwenden sollte. Alles in allem ist das Diorama jedoch nicht nur ein Schaustück, sondern eine durchaus funktionstüchtige Kleinanlage.



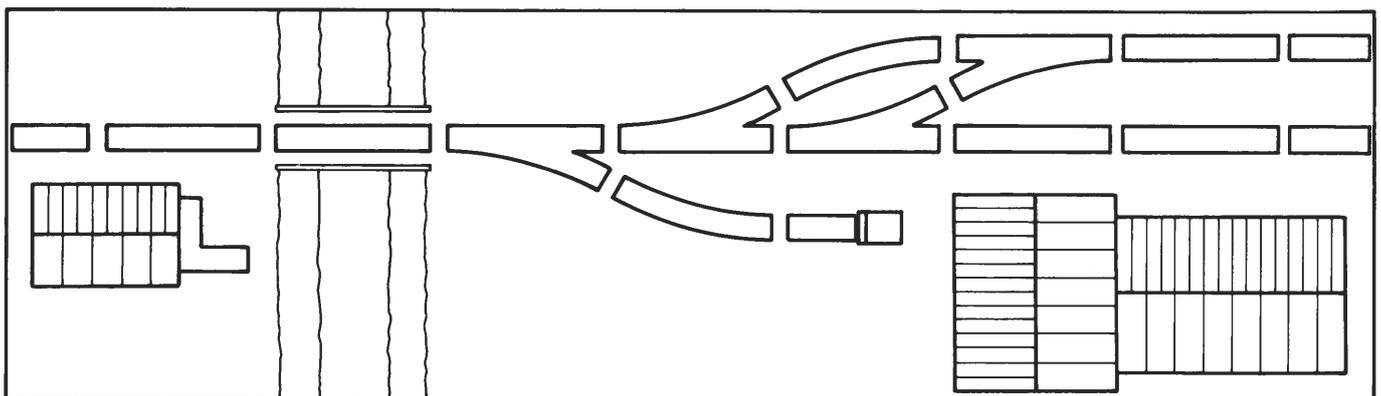
Uwe Sperlich: Imponierende Streckenaufnahme

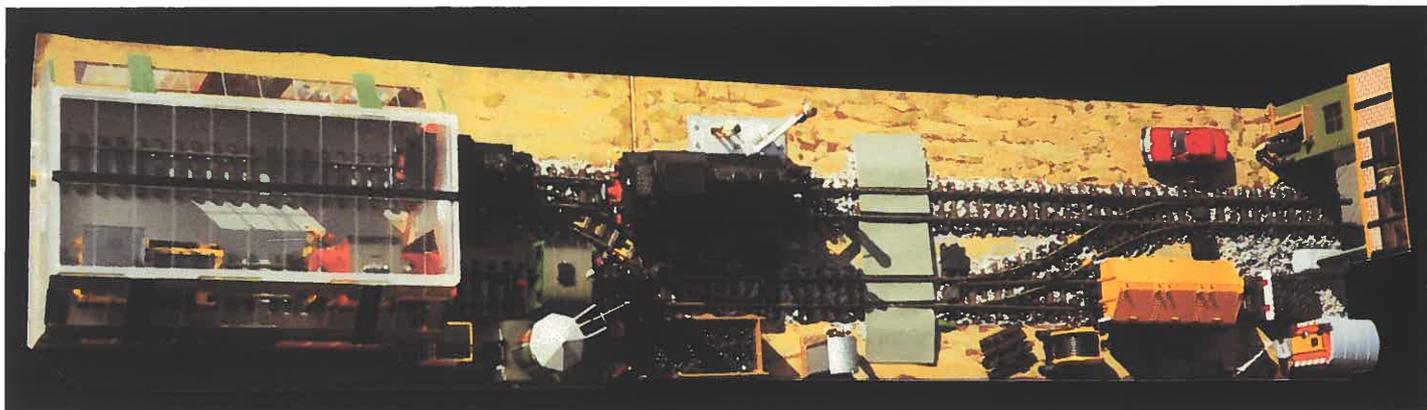


Uwe Sperlich: Anlagenansicht von der anderen Seite.

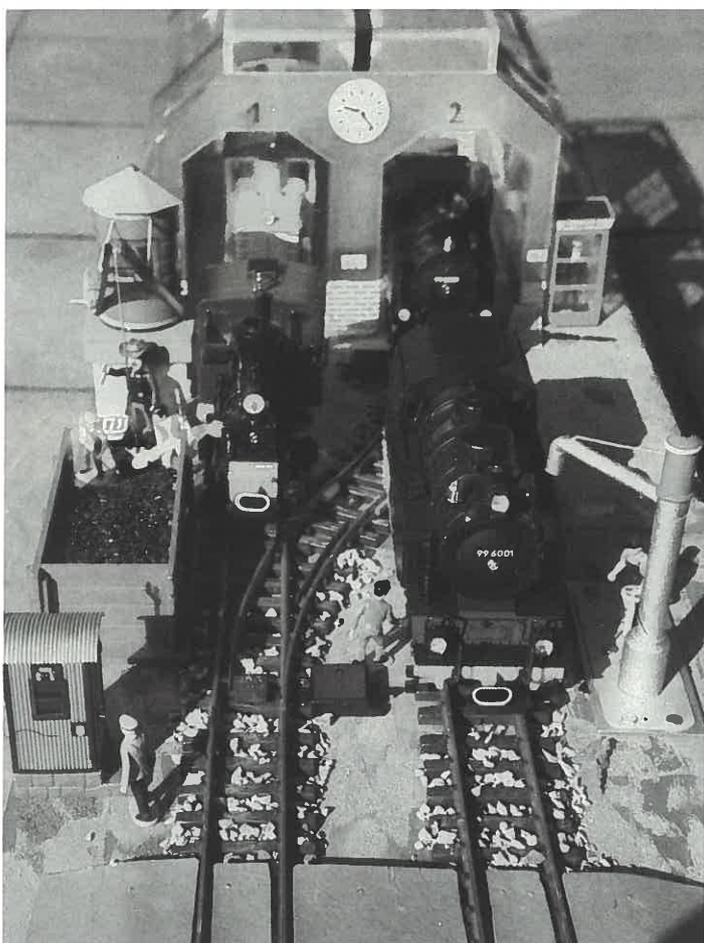


Uwe Sperlich: Viel Betrieb in Nestheim.

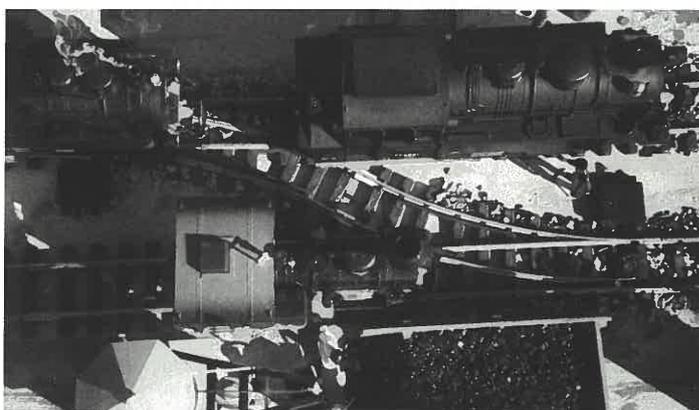




Wilhelm Traidl: Thema dieses Dioramas ist ein Bahnbetriebswerk, dessen Lokschuppen ein gläsernes Dach besitzt, sodaß man die Inneneinrichtung bewundern kann.



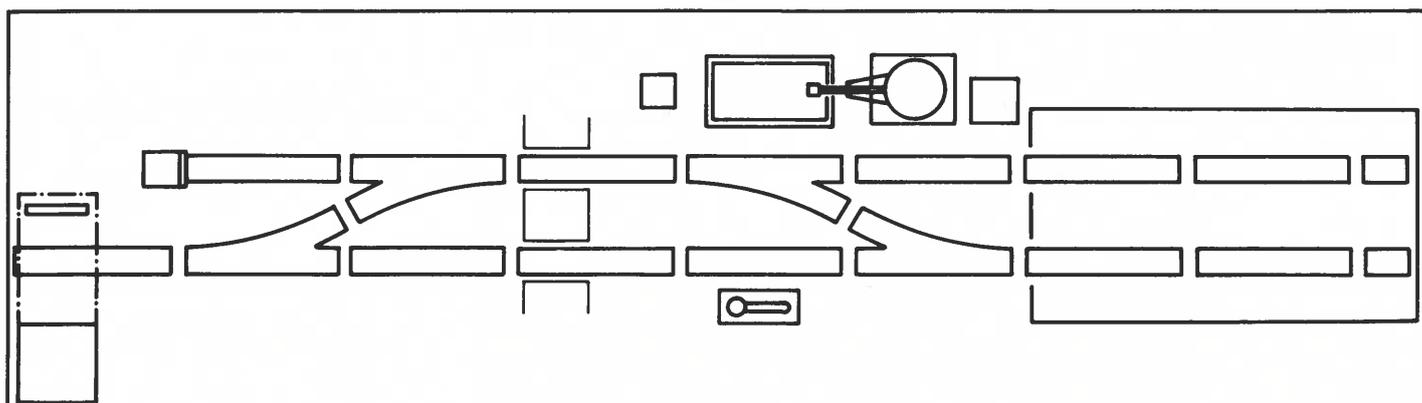
Wilhelm Traidl: Lokparade vor dem Heizhaus mit Glasdach.

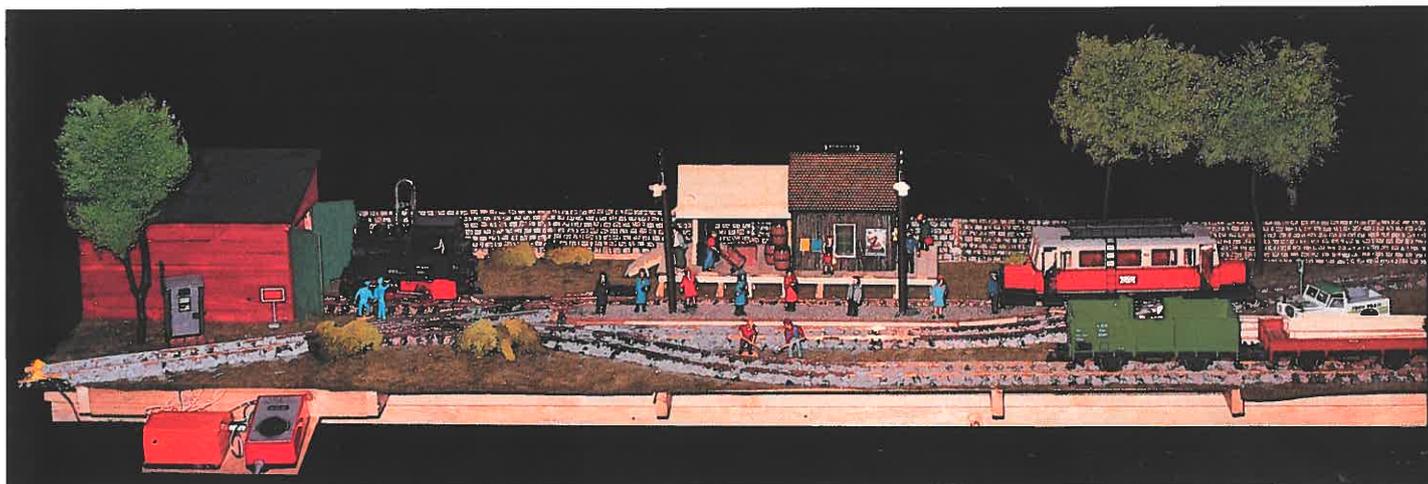


Wilhelm Traidl: Viele Lokfahrten sorgen für Betrieb auf dem Diorama.

Wilhelm Traidl

Das Diorama wurde auf einer Tischlerplatte mit den Außenmaßen 2,42 x 0,54 m aufgebaut. Die sehr aufgeräumt wirkende kleine Anlage hat ein Bahnbetriebswerk zum Thema. Alle Hochbauten, die die Bahn direkt betreffen, wurden selbst gebaut. Es gibt einen Lokschuppen mit Dachglas (was einen Blick in das Innere erlaubt), ein Stellwerk, eine Bekohlung und einen Wasserkran. Selbst ein kleines Stumpfgleis für einen Arbeitswagen ist vorhanden. Die Figuren stammen von Lehmann, während Fernsprechbude und Telefonzelle aus Bausätzen von POLA entstanden sind. Die Anlage läßt durchaus einen regen Betrieb mit drei Triebfahrzeugen zu. Während eine Lok auf dem Umfahrgleis steht, können die anderen Loks vom linken auf das rechte Schuppengleis umgesetzt werden. Eine Lok kann außerdem mit dem Klappdeckelwagen rangieren. Das Hauptgleis führt unter dem Reiterstellwerk hindurch aus dem Diorama hinaus. Hier kann eine Anlagenerweiterung angeschlossen werden.



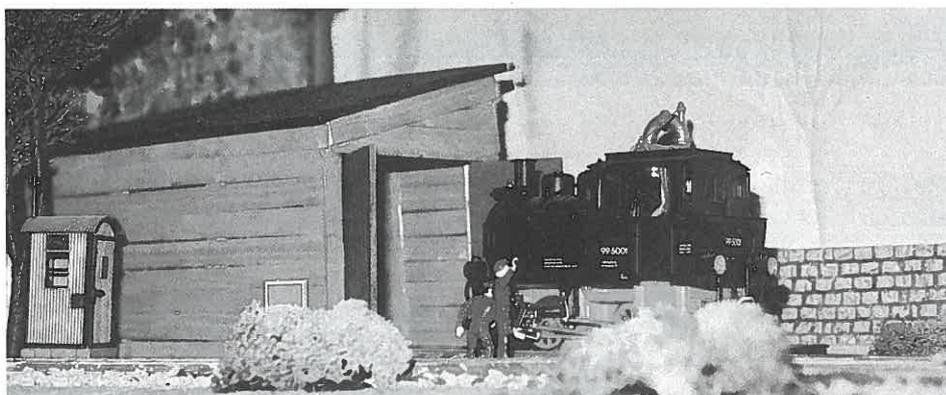


Robert Weil: Übersichtsfoto vom Diorama, dessen Gebäude alle Eigenbauten sind.

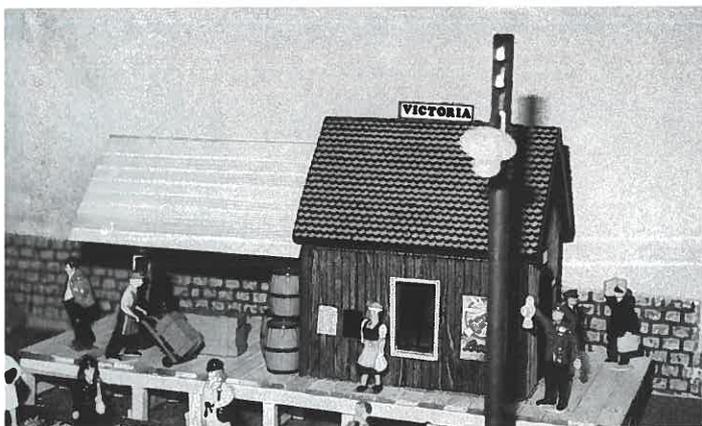
Robert Weil

Mein Diorama stellt einen kleinen Nebenbahnhof mit angebautem Stückgutgüterschuppen, Lokschuppen mit Wasserkran, Ladeplatz mit Abstellgleis für Holz dar. Lokschuppen, Bahnhof, Bäume sind Eigenbauten.

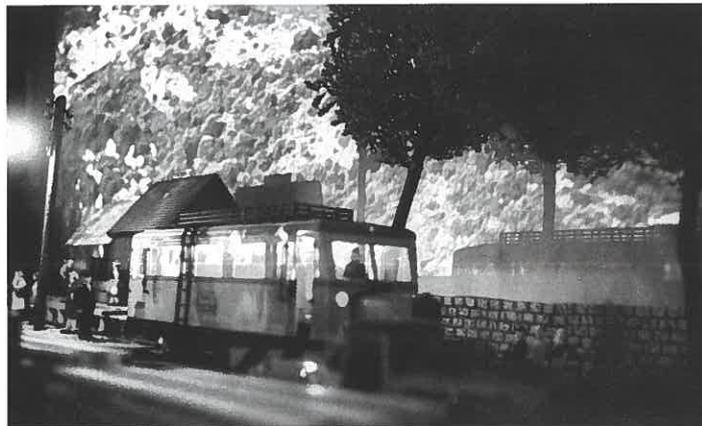
Der Bahnhof Victoria ist ein Nachbau des Bahnhofs Dimple-Town aus LGB-DEPESCHE Nr. 53. Normaler Rangierbetrieb mit den verwendeten LGB-Fahrzeugen ist, wie man dem Gleisplan entnehmen kann, möglich.



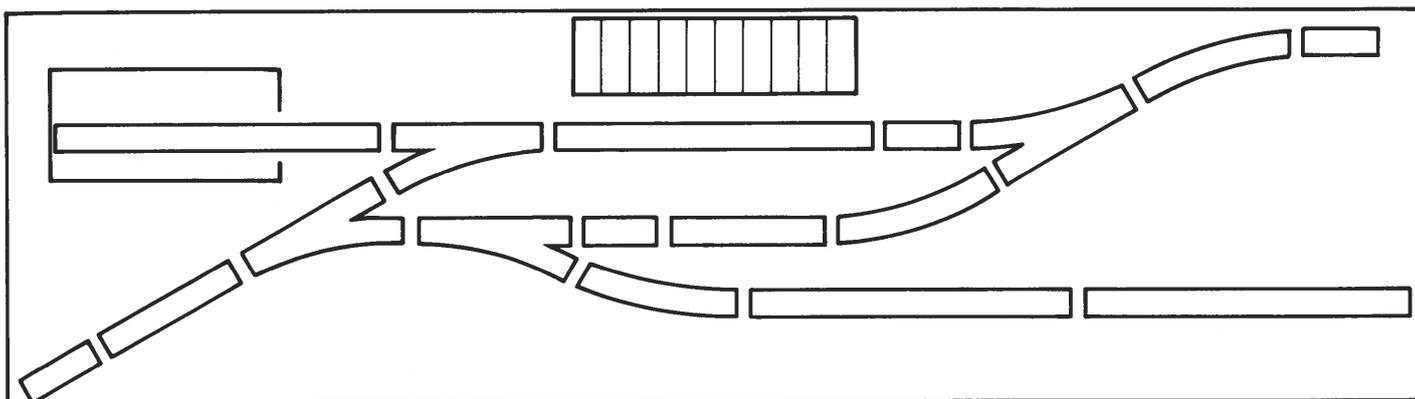
Robert Weil: Geschickt wurde der kleine Eigenbaulokschuppen in einer Anlagenecke platziert.

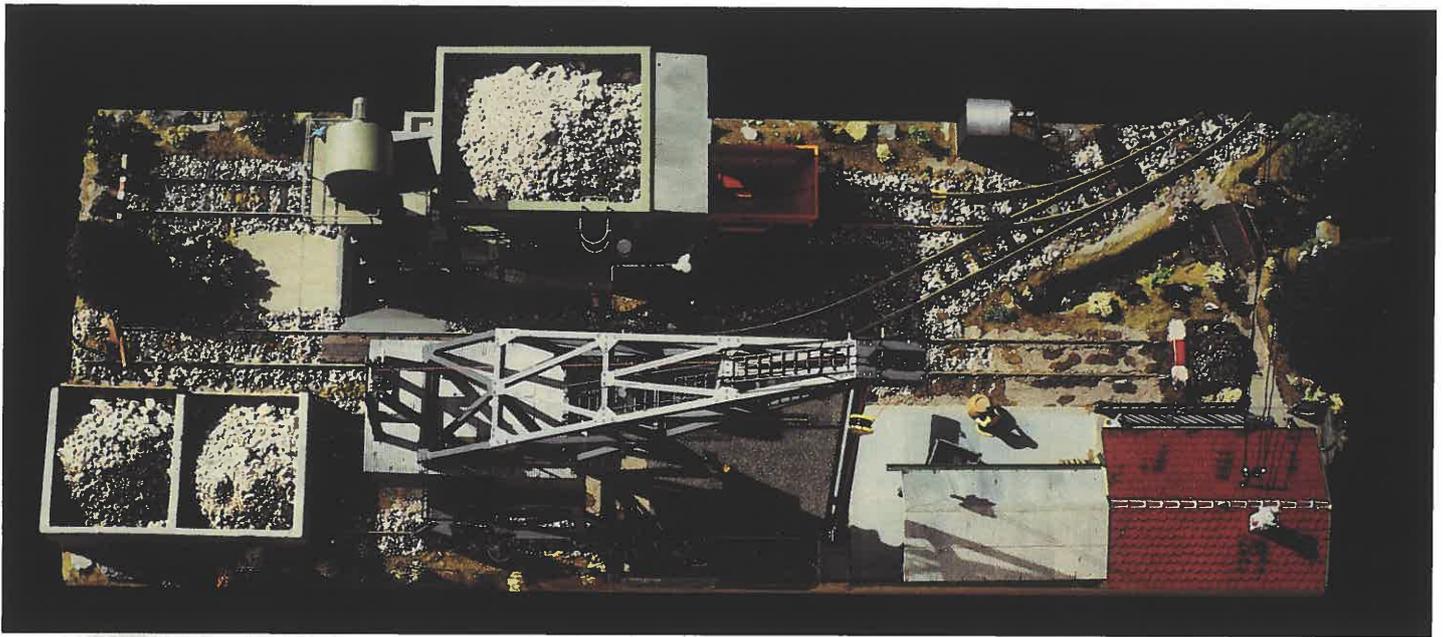


Robert Weil: Das Bahnhofsgebäude von Viktoria wurden nach einem Bauplan in der LGB DEPESCHE gebaut.

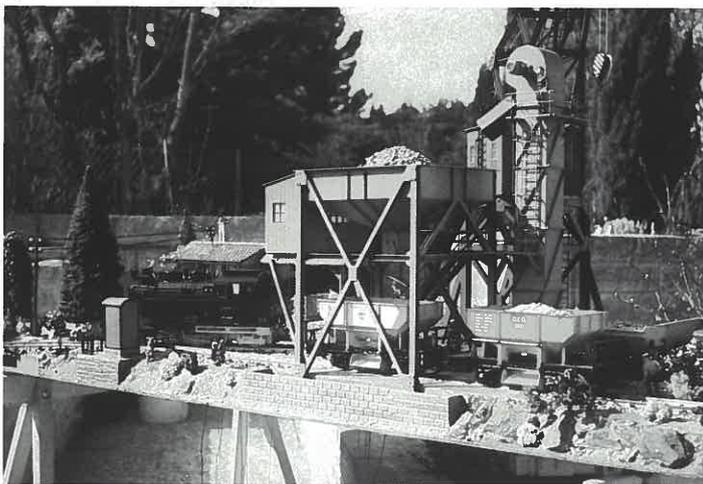


Robert Weil: Stimmungsvolles Bild mit dem LGB-Modell des Wismarer Schienenbusses.





Ulrich Wurster: Schotterverladung ist das Thema dieser perfekt ausgestalteten Kleinanlage.



Ulrich Wurster: Das Diorama wird thematisch von der prachtvollen Schotterverladeanlage beherrscht, die im Eigenbau entstanden ist.



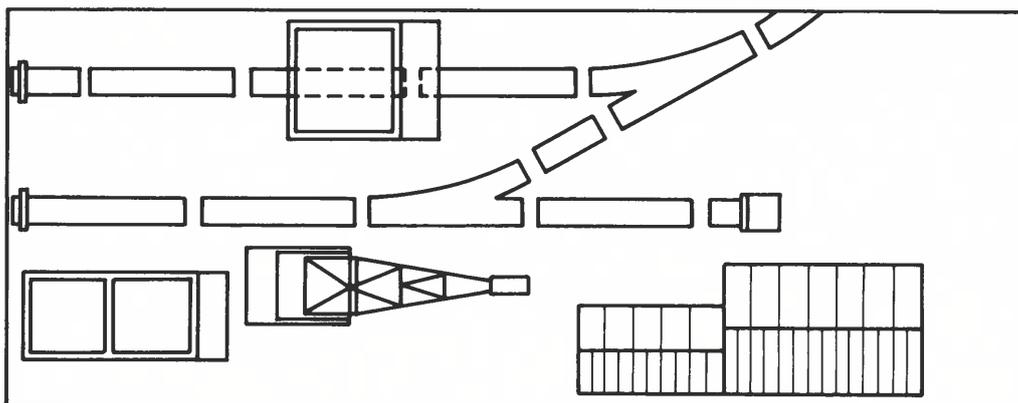
Ulrich Wurster: Vor der Güterabfertigung befindet sich ein kleiner Graben mit einem Fußgängersteg. Hier hat sich ein Entenpaar niedergelassen.

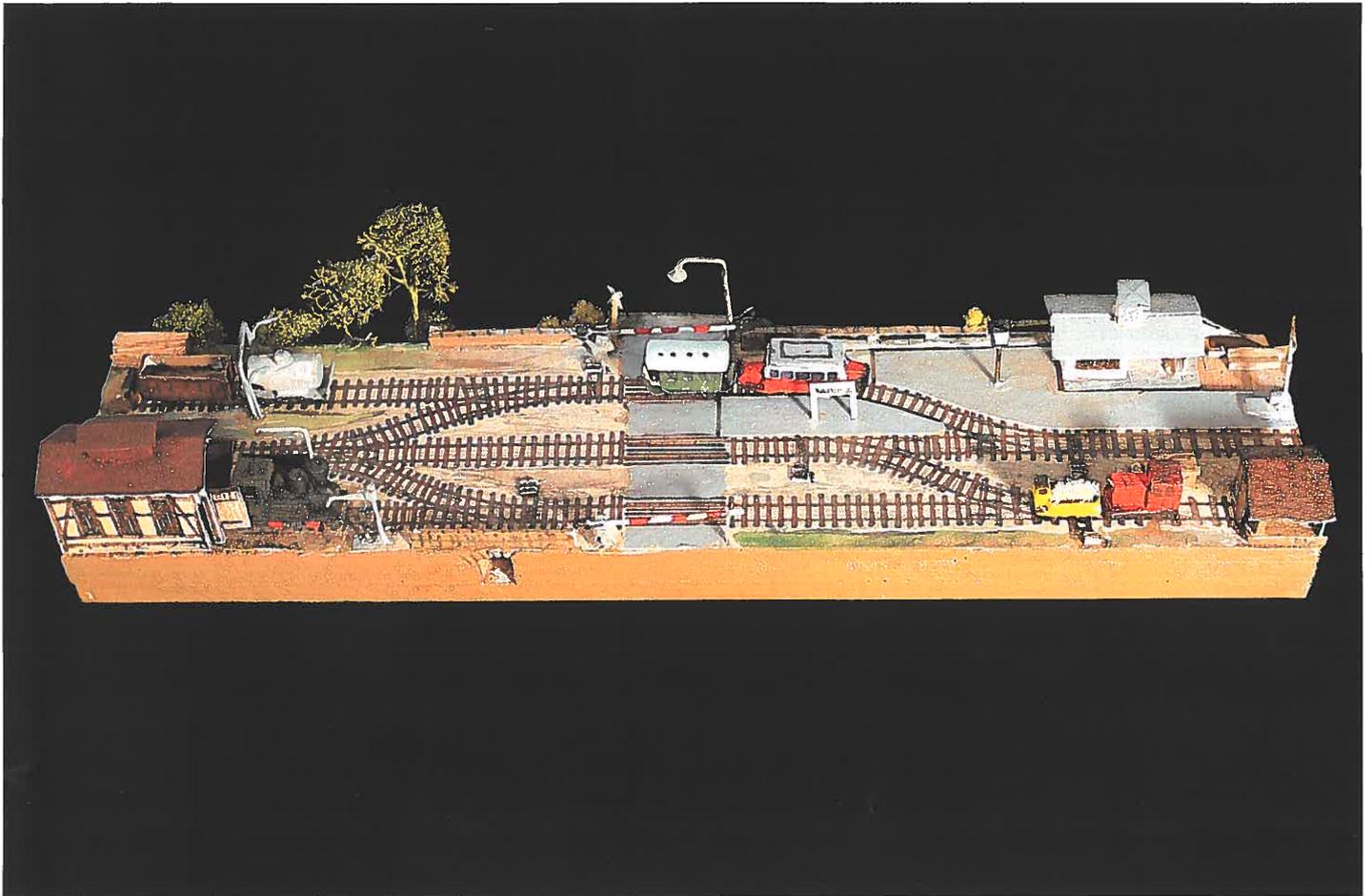
Ulrich Wurster

Ich habe eine Baustoffhandlung mit Bahnanschluß aufgebaut. Es gibt drei Abstellgleise und eine Zufahrt zu einer vorhandenen Anlage. Die Baustoffhandlung besteht aus einem Bürogebäude (POLA modifiziert), einem offenen Lager-

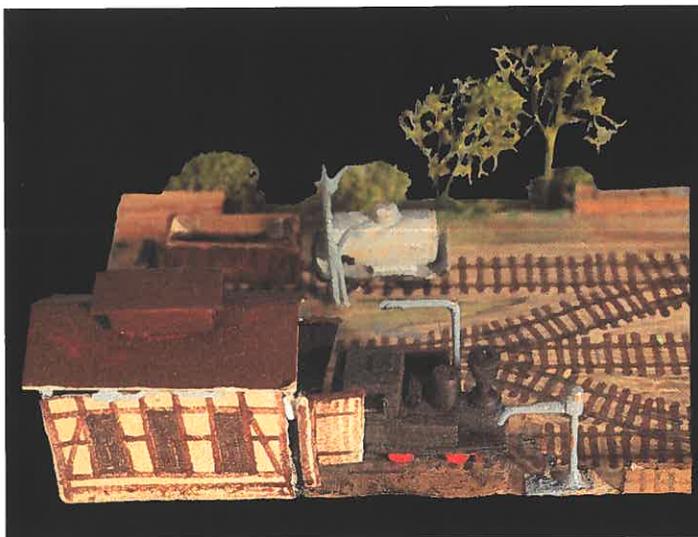
schuppen (Eigenbau), einer Schotterabfüllung (Eigenbau), Fördereinrichtung für Schotter (Eigenbau), einem Portalkran (Eigenbau), einer Laderampe für Eisenbahnwagen und Lkw's, Telefonbude (POLA) und einem zweiteiligen Lagerbunker für Schotter. Die LGB-Schotterwagen können ferngesteuert entladen werden. Der Schotter (Kunststoffgranu-

lat) wird mit der Fördereinrichtung in den Hochbunker befördert und kann ferngesteuert in LGB-Wagen abgefüllt werden. Der Portalkran ist voll funktionsfähig und wird noch einen Schottergreifer erhalten. Ferner ist noch eine elektrische Lorenkippanlage vorgesehen. Dann werden insgesamt elf Elektromotoren für Bewegung sorgen.

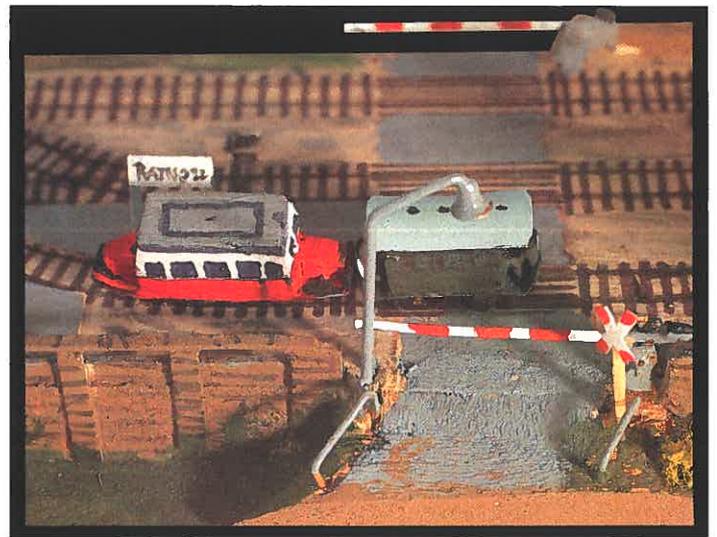




Eugen Landerer: Gesamtansicht der Kleinstkontrollanlage.



Winziglokschuppen mit "Stainz".



Der klitzekleine Wismarer-Schienenbus beim Bahnübergang.

Eugen Landerer

Für Herrn Landerer haben wir einen Sonderpreis ausgesetzt für ein Diorama, das im Wettbewerbsvorgabensinne gar kein betriebstüchtiges LGB-Diorama ist. Die Anlage ist sage und schreibe nur 25,0 x 6,5 Zentimeter (!) groß. Der Wismarer Schienenbus hat eine Länge von 2,5 cm, und die "Stainz" mißt gerade 2 cm an Länge. Der erfahrene LGB-Freund wird nun schon erraten haben, um was es hier geht. Eugen Landerer hat eine Kleinstkontrollanlage geschaffen, mit der man die Wirkung der später zu bauenden großen Anlage

genau beurteilen kann, und zwar in Hinsicht auf die Fahrmöglichkeiten, auf den Zubehörplatzbedarf und nicht zuletzt wegen der genauen optischen, dreidimensionalen Vorabanschätzungsmöglichkeit, wie die Anlage später einmal aussehen wird. Der Anlagenwinzling ist aus Holz gebaut und landschaftlich voll durchgestaltet. Der Bahnhof liegt etwas erhöht und ist durch eine Stützmauer gegen das abfallende Gelände geschützt. Die Gleise sind aufgemalt. Quer mitten durch den Bahnhof führt eine Straße, sodaß man

in den Genuß einer Schranke kommt. Bahnhofsgebäude, Lokschuppen und Kleinlokschuppen sind aus Karton gebastelt. Die Laterne ist ein auf eine Stecknadel aufgespießtes Würfelchen. Wasserkran, Kohlenkran und Lademaß sind aus Draht gefertigt. Alle Fahrzeuge wurden aus Holz geschnitzt und farbig vorbildgetreu bemalt. Das Flügelhauptsignal letztlich hätte noch einen weiteren Extra-Sonderpreis verdient. Eugen Landerer kann halt nicht nur gut zeichnen, sondern auch ebensogut basteln.

Ein RhB-Traktor für die LGB

Von Bernd Backhaus und Dr. Hans-Jürgen Vorsteher

Das Vorbild

Bei den schweizer Bahnen werden Kleinlokomotiven in der Regel als Traktoren bezeichnet. Neben dem Stationsdienst werden sie auch für Bauzüge und leichtere Übergabezüge eingesetzt. Während bei den meisten anderen Bahnen Kleinlokomotiven normalerweise mit Dieselmotoren ausgerüstet sind, finden sich in der Schweiz bei einer Reihe von Privatbahnen wie auch bei den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) etliche Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb. In den meisten Fällen sind die elektrischen Kleinlokomotiven nur in einer kleinen Serie oder gar als Einzelstücke gebaut worden, die nicht selten durch bahneigene Werkstätten umgebaut oder speziell angepaßt wurden.

Eine Gruppe von sechs Kleinloks bilden die schmalspurigen Traktoren der Reihe Te 2/2, die bei der SBB-Brünigbahn, der Rhätischen Bahn und der Furka-Oberalp-Bahn eingesetzt sind. Die zweiachsigen Fahrzeuge sind in den vierziger Jahren gebaut worden und machen auf den Eisenbahnfreunde durch ihren Stangenantrieb einen interessanten Eindruck. Die etwa 6 m langen Fahrzeuge tragen ein nach hinten versetztes Führerhaus, vor dem eine großräumige Ladefläche den Transportgütern genügend Platz bietet. Die gesamte Ladefläche wird durch ein Dach geschützt, welches auch einigen Stromversorgungsteilen Aufnahme bietet. Die Fahrzeuge besitzen an den Frontseiten etwa ein Meter hohe

Gitter, an denen die jeweils drei Laternen befestigt sind.

Diese Triebfahrzeuge unterscheiden sich nur in geringen Merkmalen, wobei die SBB-Traktoren Te 198 und 199 natürlich die übliche Stromversorgung mit 15.000 Volt besitzen. Beide Lokomotiven sind auf den Stationen nördlich des Brünig-Passes eingesetzt. Der FO-Traktor Te 4926 ist seit seiner Indienststellung im Bahnhofsbereich von Brig anzutreffen. Die drei Traktoren Te 2/2 71 bis 73 der RhB wurden 1946 abgeliefert, wobei die schweizerischen Firmen SLM in Winterthur und SAAS in Genf als Erbauer tätig waren. Die Traktoren sind einzelnen Stationen im weitverbreiteten Netz der RhB zugeteilt, derzeit sind das Davos-Platz, Thusis und Scuol.

Das Modell

Als Vorbild für unseren Eigenbau wurde der Traktor Te 2/2 71 der RhB ausgewählt, der vorzüglich den vorhandenen Lok- und Wagenpark der LGB-Fahrzeuge nach schweizer Vorbild ergänzt. Oberste Devise beim Eigenbau war es, möglichst ein vorhandenes LGB-Fahrwerk nutzen zu können, damit einwandfreie Laufeigenschaften gewährleistet sind. Hierzu bietet sich das Fahrwerk der Ge 2/4 (LGB 2045) an, da im Original der Achsstand von 2600 mm und der Treibraddurchmesser von 1070 mm exakt übereinstimmen.

Für Eigen- bzw. Umbauten nach Vorbildfahrzeugen sind informative Unterlagen eine notwendige Voraussetzung. Uns standen dazu eine Zeich-

nung im Maßstab 1:20, ein Serienmodell im Maßstab 1:87, sowie verschiedene Literatur zur Verfügung (in erster Linie von Claude Jeanmaire: "Die Rhätische Bahn - Stammnetz", Verlag Eisenbahn, Villigen/Aargau). Hinzu kamen natürlich zahlreiche selbst fotografierte Einzelansichten.

Im Folgenden werden zu einigen Arbeitsschritten nähere Hinweise gegeben, ohne allzu speziell ins Detail zu gehen. Nachbauinteressenten sei die Betrachtung der Aufnahmen empfohlen, aus denen viele Arbeitsgänge abzugucken sind. Die Lokomotive ist in einzelne Baugruppen aufgeteilt, wobei möglichst viele Schraubverbindungen eingeplant wurden. Für Reparaturen kann der Traktor somit wieder zerlegt werden.

a) Fahrwerk

Nach Zerlegen der Fahrwerksteile der LGB-Originallok 2045 wird der Rahmen jeweils genau an derjenigen Stelle, an der die Rundungen der Vorlaufachsen beginnen, durchgetrennt. Ebenso wird am oberen Rahmenabschluß neben der Motorabdeckung die Profilierung weggeschabt (Zeichnung 1). Die Arbeiten am Fahrwerk selbst sind dann bereits beendet.

Etwas heikel wird die Anfertigung des Stangenantriebs. Wir konnten die Möglichkeiten eines Feinmechanikers nutzen, der uns die Achsen auf jeder Seite um ca. 12 mm verlängerte. Die Gegengewichte der Kurbelstangen werden aus den Gewichten der Blindwelle der Ge 2/4 zurechtgesägt (Zeichnung 2), auf die Achsstummel gepreßt und



Dieses Foto zeigt das Vorbild unseres Eigenbautraktors Te 2/2 71 in seinem Einsatzbahnhof Scuol im Unterengadin.



Die Aufnahme zeigt den Traktor im Bauzustand mit Blick auf die Ladefläche. Gut erkennbar sind die verschiedenen Baumaterialien, wie Polystyrol-Platten, Messing-Teile und LGB-Einzelteile. Modellfotos von Dr. Hans-Jürgen Vorsteher, Vorbildfotos von Bernd Backhaus

mit Sekundenkleber befestigt (Klebung allerdings erst nach Probeläufen!). Die neuen beiden Treibstangen werden aus Messing U-Profil 4 x 3 mm gefertigt, wobei an den Enden jeweils MS-Muttern M6 angelötet werden. Als Maß dient die vorhandene Treibstange der 2045.

Jetzt war der Traktor für erste Probeeinsätze fahrtauglich. Fahrversuche im Regeleinsatz ließen es im nachhinein als sinnvoll erscheinen, auch etwas an der Stromaufnahme zu verändern. Hierzu bieten sich drei Möglichkeiten an:

- 1) Als einfache Lösung tauscht man die Radsätze, so daß der Radsatz mit Haftreifen jetzt in Nähe der Stromabnehmer kommt.
- 2) Besser ist es, zusätzlich einen neuen Radsatz zu beschaffen und auf Haftreifen zu verzichten.
- 3) Wer auf hohe Zugkraft Wert legt und die Haftreifen beibehalten möchte, kann weiter an den Frontseiten des Fahrwerkrahmens (siehe bei b) Rahmen) Kontaktbuchsen für einen "Geisterwagen" einsetzen.

b) Rahmen

Der Fahrwerkrahmen besteht aus Polystyrol von 2 und 3 mm Stärke. Die Abmessungen sind der Zeichnung 3 zu entnehmen. Infolge des im Vergleich zum Original größeren Achsspiels (Außenrahmen, Kurbelwellen!) müssen in der Breite bzw. an den Frontseiten hinsichtlich eines maßstäblichen Nachbaus dabei allerdings Kompromisse eingegangen werden. Der Rahmen liegt auf dem LGB-Fahrwerk beiderseits des Motors auf und wird mittels M3-Schrauben und M3-Abstandsbolzen (Electronic-Zubehör) in gleicher Weise mit dem Fahrwerk verbunden, wie dies auch beim Original-LGB-Rahmen konzipiert ist.

Die Ladefläche wird zur Gewichtserhöhung aus 1 mm MS-Blech angefertigt, in welches mittels Reißnadel und Dreikantfeile im Abstand von ca. 10 mm Ritzen für die Bretterimitation hergestellt werden.

Die Einstiegsleitern werden aus MS-Profilen (Tritte 6 x 1 mm, Streben 4 x 1 mm, siehe Zeichnung 4) zusammengelötet und an den Rahmen angeschraubt.

Kleinteile wie Puffer, Bremsschläuche und Schienenräumer entstammen dem LGB-Programm.

c) Führerhaus

Das Führerhaus besteht aus 2 mm starken Polystyrolplatten (Maße siehe Zeichnung 5). Wichtig ist eine Aussparung für die Motorabdeckung an der Frontseite zur Ladefläche hin. Diese Öffnung wird später durch eine Kiste verdeckt. Spezielle plastische Teile, wie Profile unterhalb der Fenster oder Türen für Aggregatfächer, werden aus 0,5 mm Polystyrol angefertigt. Die Griffstangen sind Originalteile der LGB 2045.

Die Fensterscheiben werden vorsichtig aus Acryl- oder Plexiglas ausgesägt (z.B. BRAWA-Fenster-

platte) und stramm eingepreßt, dies allerdings sinnvollerweise erst nach der Lackierung, gegebenenfalls mit einiger Nachbearbeitung.

d) Dach

Die Grundplatte der Dachkonstruktion besteht aus 2 mm Polystyrol. Darüber wird das eigentliche Dach mit einer möglichst vorbildgerechten Wölbung, ebenfalls Polystyrol, geklebt. Der Zwischenraum zwischen Grundplatte und Dachplatte wird mit Polystyrolstreifen unterschiedlicher Stärke ausgefüllt und die Stirnseiten sauber verpackelt.

Der Scherenstromabnehmer ist ein LGB-Teil, ebenso stammen die Isolatoren aus dem LGB-



Der Traktor im Bauzustand (Blick auf das Fahrerhaus).



Hier zeigt sich der Traktor nach der Lackierung. Die unterschiedlich lackierten Teile kommen gut zur Geltung. Beschriftung und Farbgebung geben den derzeitigen Zustand des Traktors wieder. Die Kiste auf der Ladefläche (POLA) verdeckt die Motorabdeckung.

Zubehörprogramm. Wie diese und die Leitungen (1 mm Draht) im einzelnen angeordnet sind, erforscht man am besten am Original vor Ort bei der RhB. Infolge der vorgegebenen Maße des LGB-Pantographen sind hierbei Kompromisse einzugehen (zum prinzipiellen Aufbau siehe Zeichnung 6).

e) Frontgitter

Aus Stabilitätsgründen sollten die Gitter aus MS-Material angefertigt werden. Wer im Löteten etwas Erfahrung hat, kann die Teile aus 1 mm Blech und 2 mm Stangen nach der Vorlage herstellen. Probleme ergeben sich ja eigentlich nicht beim Löteten selbst, sondern eher bei der Fixierung der einzelnen Stücke. Gegebenfalls kann man auch Sekundenkleber verwenden.

Unser Gitter wurde aus einer Kombination von 1 mm Blech, 2 mm Stangen, 2 mm Rohren, 2x2 mm U-Profil und 0,7 mm Draht hergestellt. Durch einen kleinen Trick geht die Angelegenheit leichter, als dies vielleicht auf den ersten Blick erscheinen mag (siehe Zeichnung 7). Zuerst werden zwischen die U-Profile die beiden MS-Bleche geklemmt. Nach Lackieren unterscheiden sich

die eckigen Profile im Aussehen kaum von runden Stangen! Für die drei kürzeren senkrechten Streben werden Rohre verwendet, in die jeweils ein 0,7 mm dicker Draht eingeführt wird, nachdem entsprechend 0,7 mm Löcher in die Profile gebohrt wurden. Damit hat die ganze Sache bereits eine enorme Stabilität, so daß beim Löteten nichts verrutschen kann. Das Gitter sitzt am unteren Ende auf einem 2x2 mm Winkelprofil und wird damit mittels M1,4 Schrauben am Rahmen befestigt. Am oberen Ende wird das Frontgitter durch das Dach fixiert. Mit M1,4 Schrauben, Muttern und kleinen Blechstückchen werden die drei Laternen der 2045 am Gitter befestigt.

f) Lackierung

Das Modell wird nach den Baugruppen lackiert. Es empfiehlt sich eine sorgfältige Grundierung der Teile mit Füller und Messinggrund. Die elastischen Griffstangen sind zweckmäßigerweise vor dem Lackieren mit flexibler Grundierung (Wasser-Primer für Kunststoffe) zu behandeln. Die eigentliche Lackierung richtet sich nach der Lackiererfahrung des Erbauers und dem Einsatzort des Fahrzeuges. Bei Gartenbahnbetrieb sollte dies

unbedingt unter der notwendigen Robustheit gesehen werden. Nicht alle Sprühlacke sind beispielsweise so haftfähig, wie sie eigentlich sein sollten. Gute Ergebnisse lassen sich mit den bekannten HUMBROL/REVELL-Farben erreichen. Noch bessere Ergebnisse bringen sogenannte 2K-Lacke, wie sie im Automobilbereich Verwendung finden. Wir haben einen LGB-Freund und Lackspezialisten gefunden, der uns die gewünschten Farben nach Farbton und Glanz gemischt und das Modell gespritzt hat. Folgende Farbtöne fanden Verwendung:

Rahmen: Anthrazitgrau

Dach: Aluminiumgrau

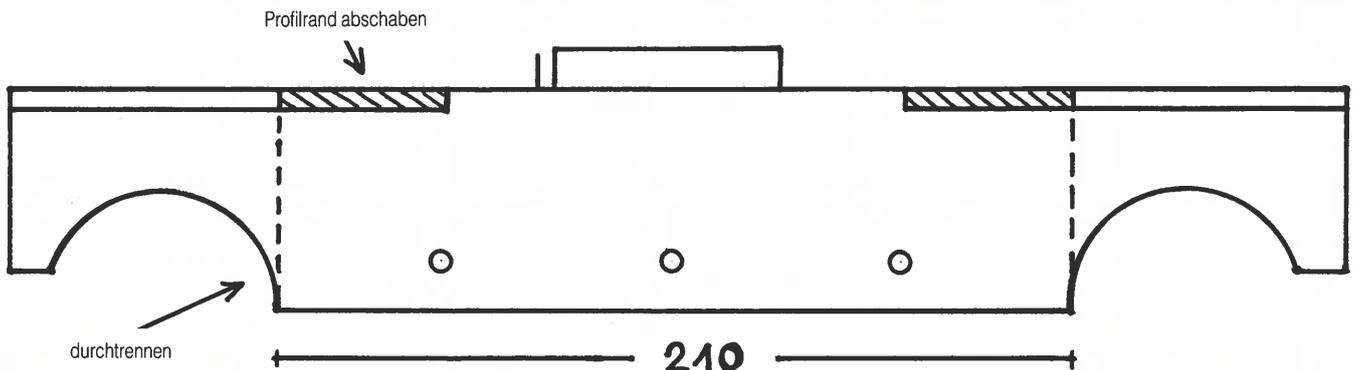
Führerhaus und Frontgitter: Orange RAL 2011

Griffstangen: PTT-Gelb

Beim Orangeton gab es bei der Beurteilung einige Schwierigkeiten. Die Rhätische Bahn gibt als Farbton RAL 2009 Verkehrsorange für die Traktoren an, was bei einem Versuch im Modell allerdings eindeutig zu rötlich wirkte!

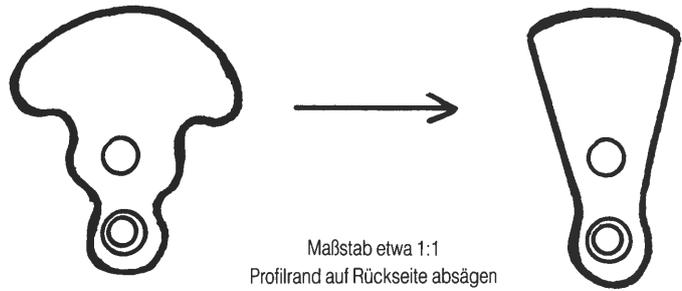
g) Beschriftung

Nach dem Lackieren wird die Beschriftung mittels weißer Aufreibebuchstaben aufgebracht. Man



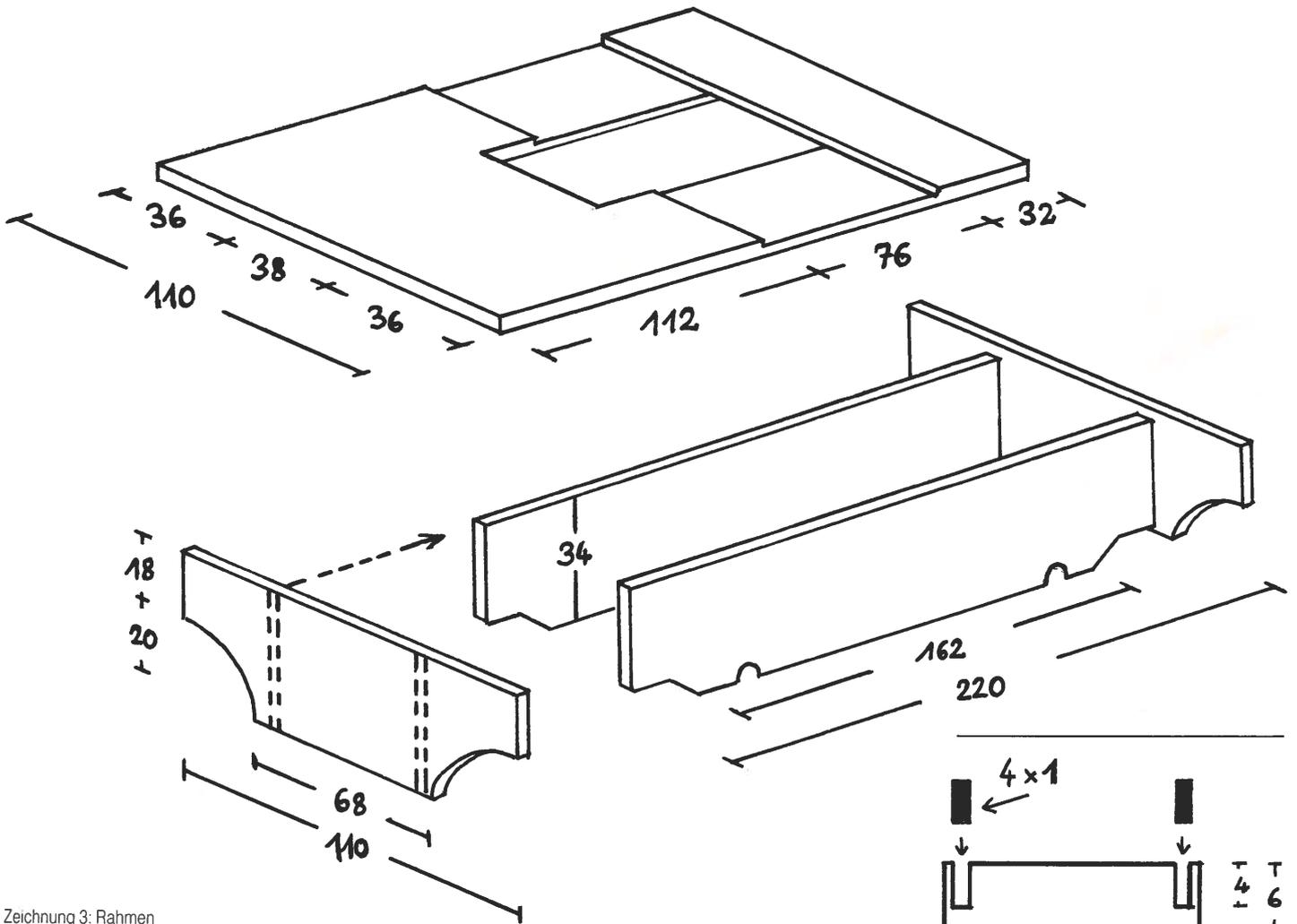
Zeichnung 1: Fahrwerk

halte sich hier an ein Vorbildfoto, da die Traktoren unterschiedliche Varianten bieten. Als günstig erweist sich die Nr. 71, da das Anschriftenfeld und das RhB-Emblem im Bereich neben der Tür liegen, wo zum Aufbringen genügend Platz ist. Die Beschriftung wurde bewußt etwas größer gewählt, als sie sein müßte. Das RhB-Zeichen gibt es bei der Firma WABU in Zürich zu kaufen.

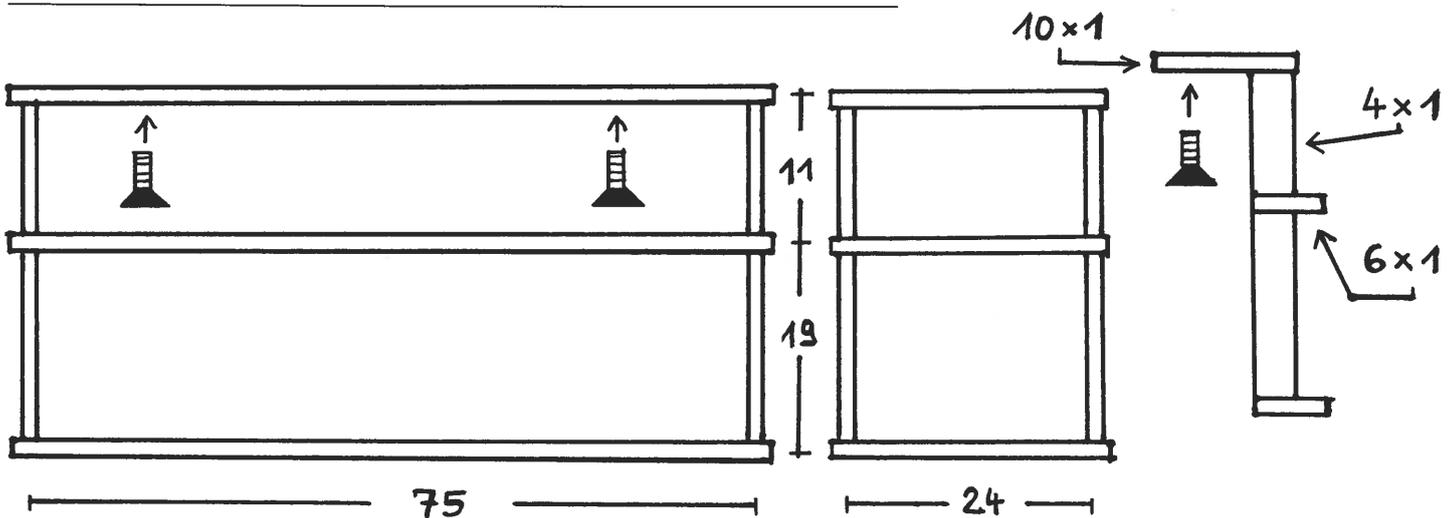


Maßstab etwa 1:1
Profilrand auf Rückseite absägen

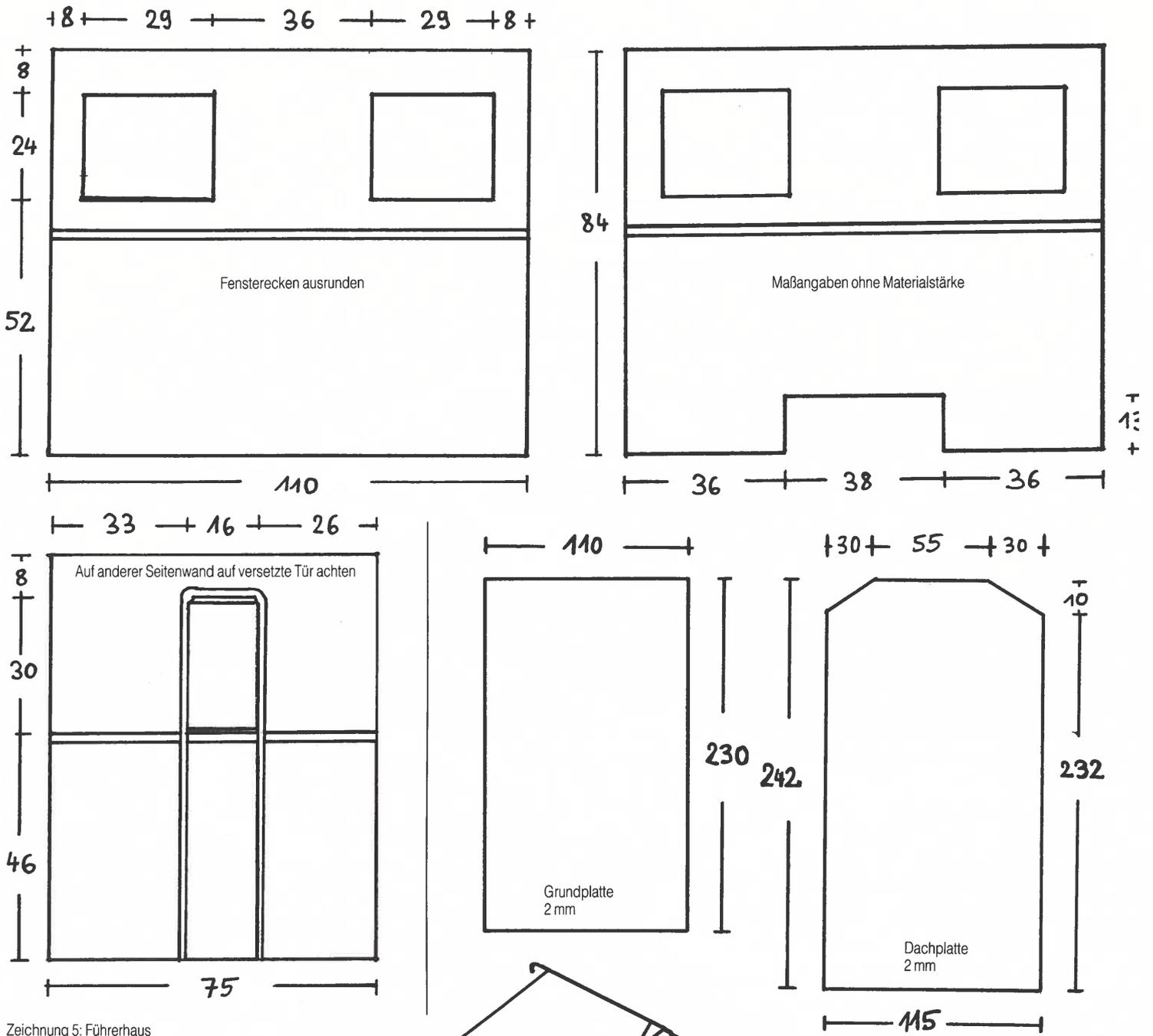
Zeichnung 2: Kurbelgewichte



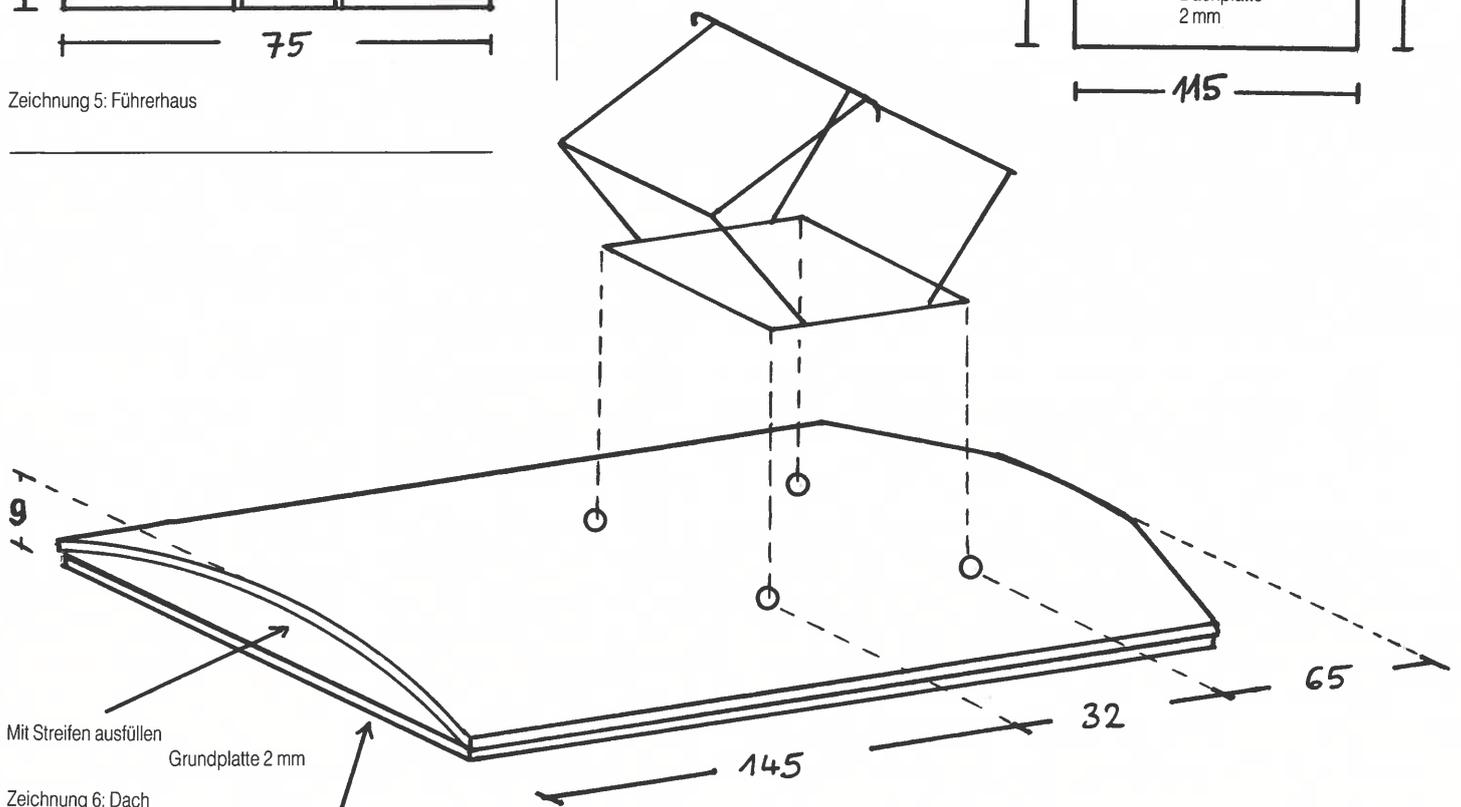
Zeichnung 3: Rahmen



Zeichnung 4: Leitern



Zeichnung 5: Führerhaus





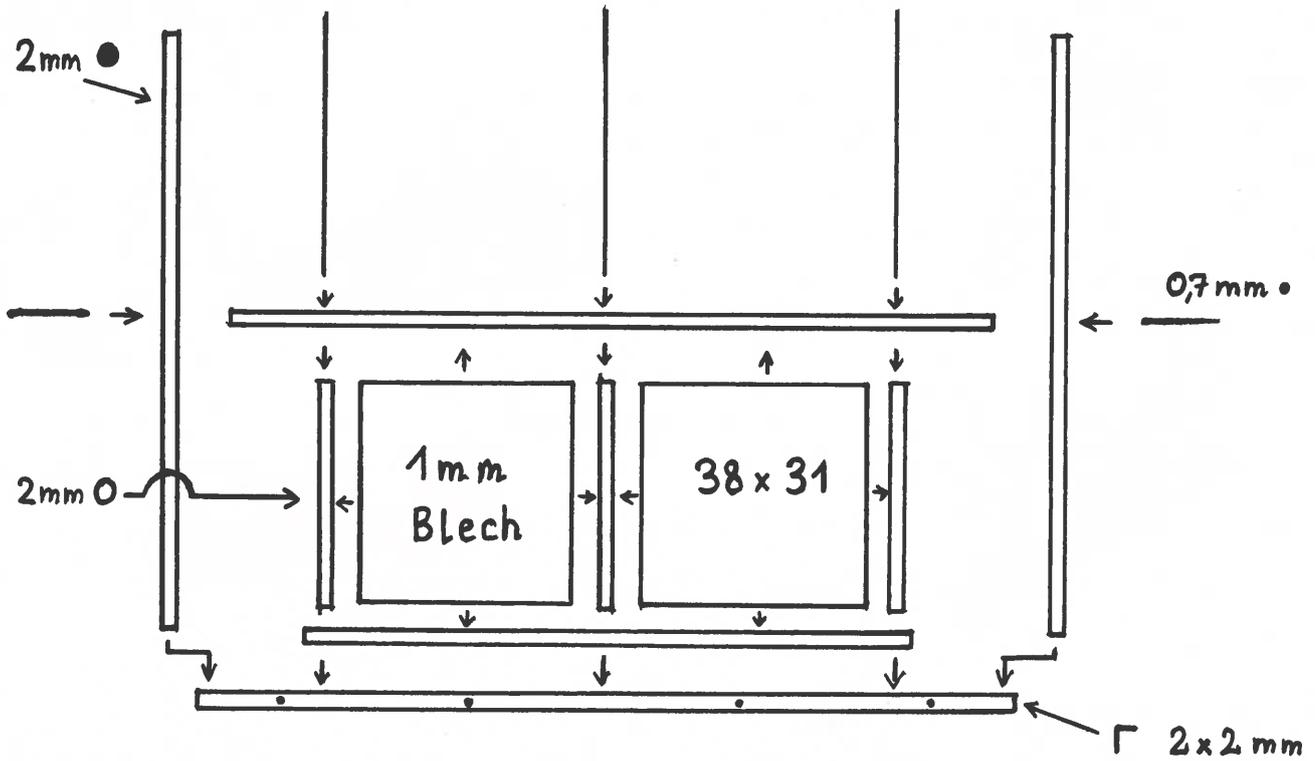
Im Bild rangiert RhB-Elokk 620 ZERNEZ am 20.7.90 im Bahnhof Davos-Platz. Diese Lokreihe ist das Vorbild des LGB-Modells 2043. Rechts ist der in Davos-Platz stationierte Traktor Te 2/2 72 zu sehen. Interessant sind auch die zwischen den Fahrzeugen sichtbaren Lütewerke.



Hier wurde versucht, die Szene des darüberstehenden Foto auf der Gartenbahn in etwa nachzustellen. Die Elokk 622 AROSA hat soeben vom Zug abgekuppelt. Der Traktor macht sich mit dem Schotterwagen zu schaffen. Dieser ist unser Eigenbau nach einem bei einer Reihe von Schweizer Bahnen anzutreffenden Vorbild.

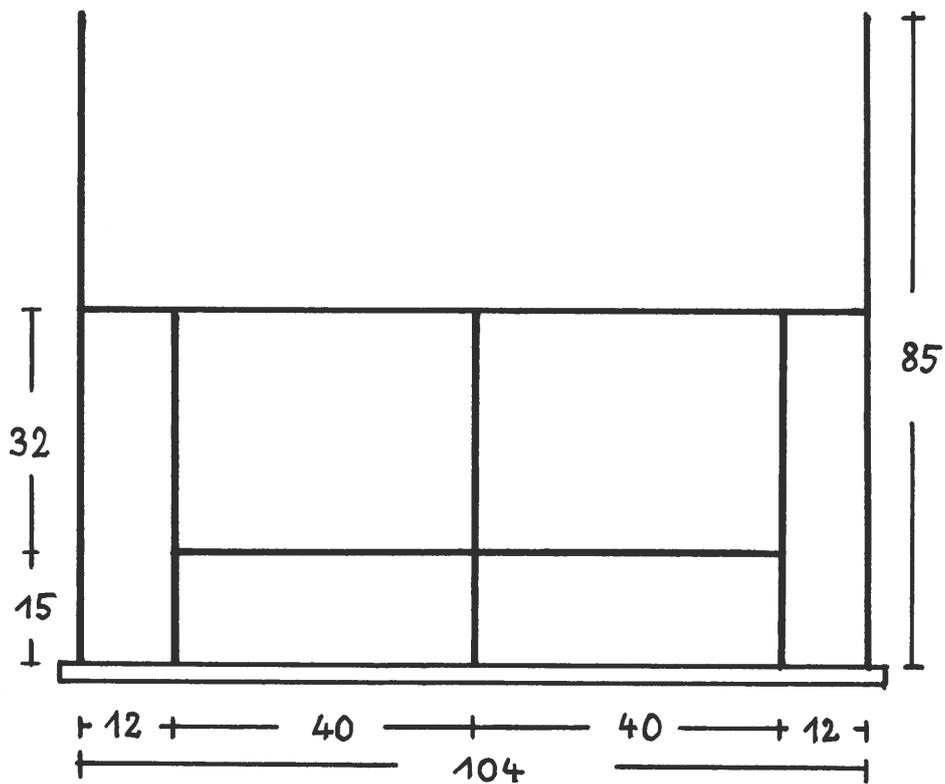


Der Eigenbautraktor ist mit einer Rangiergruppe im VOBA-Bahn- Bahnhof Mirke beschäftigt. Im Hintergrund eine Ge 6/6 (Rhätisches Krokodil; LGB 2040).





Unser Eigenbautraktor im Rangiereinsatz auf der VOBA-Bahn. Die Anlage wird fahrzeugmäßig zunehmend auf die schweizer Schmalspurszene umgestellt. Dazu sind eine ganze Reihe von Fahrzeugen selbstgebaut bzw. umgebaut worden. Der Traktor ist im Bahnhof Mirke stationiert und muß die dort anfallenden Rangieraufgaben bewältigen.



RHB, TGV, VVV und AStGE

Von Jean-Michel Mayor

Nachdem ich mich seit 1978 mit der Spur N befaßt hatte, entschloß ich mich 1982 gemeinsam mit einem Freund, dessen Hobby die H0-Spur war, zum Umstieg auf eine Modellbahn in einem größeren Maßstab, die sich unter freiem Himmel betreiben läßt. Die Auswahl bestand zwischen der Normalspur der Märklin- Nenngröße I und der Meterspur der LGB in der Nenngröße G (II m). Da wir kurze Züge der metrischen Spur den langen und recht umständlichen Normalspur-Zugverbänden vorzogen, fiel unsere Wahl auf die LGB. Im September 1982 kauften wir uns je eine Sonderanfangsgarnitur mit dem "Blauen Zug", die wir schnell durch Schienen und Weichenmaterial (von vornherein mit großem Radius) ergänzten. Mit Vergrößerung des Fahrzeugbestandes und immer mehr Weichen benötigte das Netz schließlich eine beträchtliche Zeit zum Aufbau. Was tun? Ein festes Gleisnetz mußte her, das stets zum Einsatz bereitstand. Mein Freund lebt jedoch in einer Wohnung ohne Garten. Wir beschlossen also, jeweils einen transportablen, aber sorgfältig ausgestalteten Bahnhof als Modul herzustellen, der ein für allemal fest verdrahtet werden sollte. Jetzt, nach drei Jahren, wird der erste Bahnhof auf einer Ausstellung gezeigt, zwar noch ohne Dekoration, aber technisch bereits recht komplex aufgebaut. Inzwischen haben wir die Weichen unter der Platte mit Fulgurex-Motoren ausgestattet. Vor allem aber fahren wir nicht mehr nur im Oval herum, sondern verkehren zwischen Endbahnhöfen beziehungsweise zwischen einem Endbahnhof und einer Wendeschleife. Im Frühjahr 1986 war der zweite Bahnhof funk-

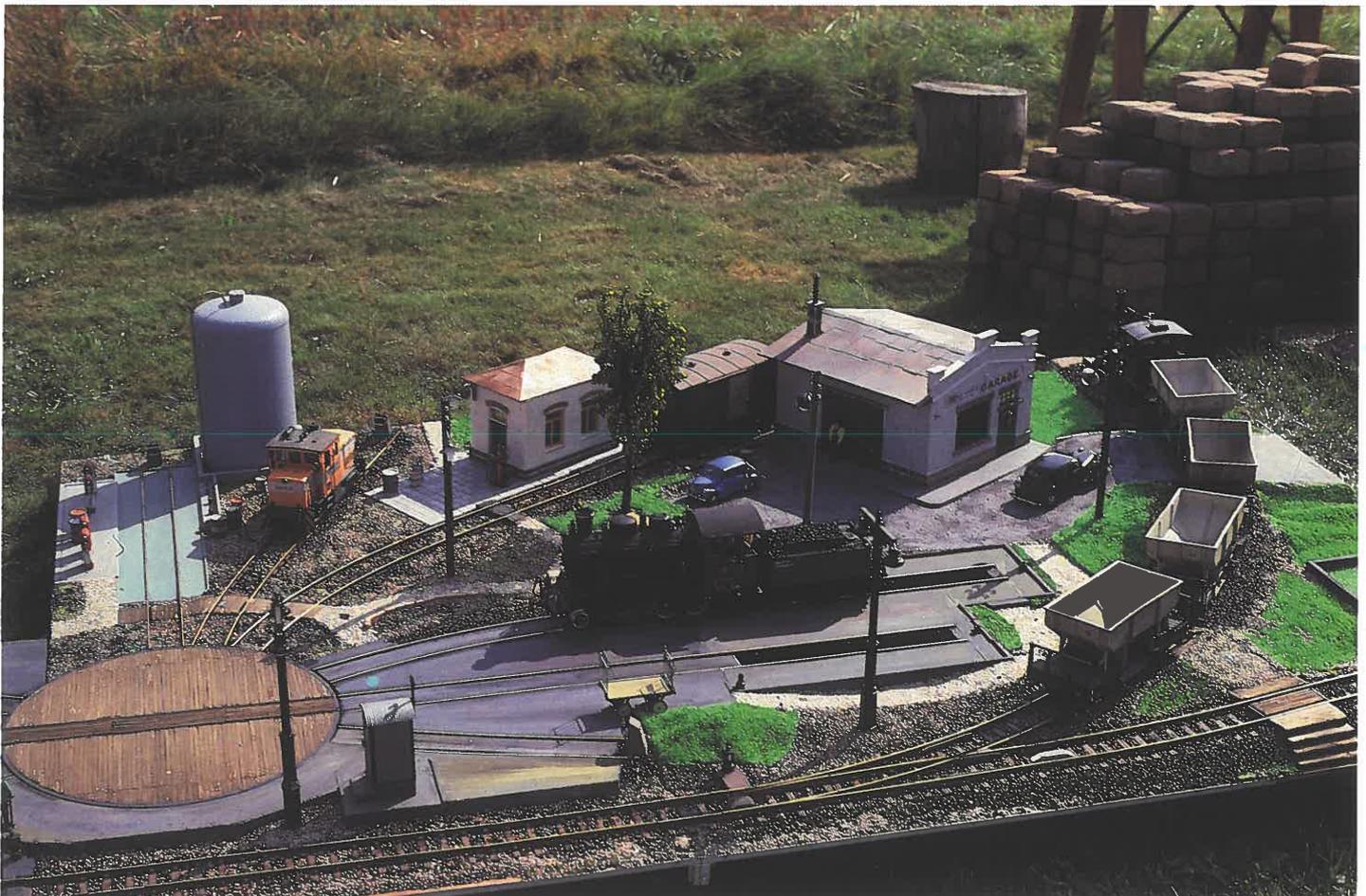
tionsbereit. Ein neu dazugekommener LGB-Freund erstellt seinerseits einen dritten, etwas kleineren Bahnhof. Wir bauen auch zwei elektrisch gesteuerte Drehscheiben, um die Dampflokomotiven in Sackbahnhöfen wenden zu können, fügen ein komplettes, beleuchtetes Signalsystem und eine große Metallbrücke hinzu und arbeiten weiter an der Ausgestaltung der Bahnhöfe.

Um einen einheitlichen Wagenpark zu erhalten, haben wir imaginäre, private Betreibergesellschaften erfunden. So steht meine RHB-Anlage für "Regional de la Haute-Broye" (die richtige RHB verkehrt in der Schweiz und steht für Rorschach-Heiden-Bergbahn, nicht zu verwechseln mit dem RhB der Rhätischen Bahn). Mein Kollege verwaltet seine TGV als "Tram du Gros-de-Vaud". Der Dritte im Bunde betreibt seine "VVV", die "Vicinal de la Vallée des Vegoges". Ein Vierter kam mit der AStGE, der "Aigle-St. Gingolph-Evian", hinzu. Daneben gibt es bei uns noch die CPN, CFC, NstCM, TVOL und TM. Die ersten vier der oben aufgeführten "Gesellschaften" sind hinsichtlich der Umgestaltung des Materials am weitesten fortgeschritten und inzwischen in der französischen Schweiz recht gut bekannt, da sie bereits auf etwa einem Dutzend Ausstellungen zu sehen waren. Inzwischen sind wir in einem Club organisiert, der die Bezeichnung "CR Ilm" trägt (für "Club Romand de chemin de fer miniature Ilm", übersetzt etwa: "Modellisenbahn-Club der Ilm- Liebhaber der französischen Schweiz"), dem etwa vierzig Mitglieder angehören, CR Ilm gibt ein eigenes

Normenwerk heraus, das dem Ziel dient, ein modular aufgebautes Netz zu erstellen. Da dieses Netz an keiner Stelle eine Schleife aufweist, bezieht sich die Normung nur auf die Breite und Lage der Geleise sowie natürlich auf den Zusammenbau der einzelnen Module. Der Betrieb erfolgt nach einem komplett funktionstüchtigen Signalsystem, und wir fahren auf eingleisigen Strecken, ohne daß die Bahnhöfe in Sichtweite voneinander liegen. CR Ilm verfügt weder über einen festen Standort noch über ein gleichbleibendes Netz. Unsere Mitglieder treffen sich jedoch alle zwei Monate zu einem Gedankenaustausch, und ein- bis dreimal im Jahr wird das modulare Netz ausgestellt. Bei diesen Gelegenheiten treffen sich dann auch unsere imaginären "Gesellschaften".

Jedem Mitglied ist es freigestellt, nach eigenen Ideen einen Bahnhof oder ein Streckenelement herzustellen. Gegenwärtig fahren wir nur mit Diesel- und Dampfzügen, da sich eine zerlegbare Oberleitung nur schwer realisieren läßt. Dies hält jedoch niemanden davon ab, einen für eine Ausstellung hergestellten Bahnhof zu Hause für sich zu betreiben. So verfügt der RHB über ein stationär montiertes Streckenstück, das nur an ein paar garantiert sonnigen Tagen im Jahr um den zerlegbaren Bahnhof von Very erweitert wird, denn die von uns zuerst gebauten Bahnhöfe waren nicht wetterfest.

Kontaktadresse: Club Romand du Chemin de Fer Miniature Ilm, Jean-Michel Mayor, Au Very, CH-1612 Ecoteaux.



Gesamtansicht vom Depot. An der Stelle, an der die Lok steht, entsteht später ein Lokschuppen.



Die DB-Gmeinderloks (LGB 2051) und die Schöma-Diesellok (LGB 2060H) wurden umlackiert und neu beschriftet. Die orangefarbenen Loks gehören der RHB und die grün lackierten der VVL.



Gmeinder-Diesellok und vierachsige Personenwagen in Lackierung und Beschriftung der Régional de la Haute-Broye (RHB) auf der 2,26 m langen Metallbrücke.



Wismarer Schienenbus, Schöma-Diesellok und Personenwagen in Lackierung und Beschriftung der Vicinal de la vallée de la Venoge (VVV) im Bahnhof Vufflens-Village.



Gesamtansicht des Bahnhof von Very. Im blauen Kasten ist das Stellpult und im roten Kasten die Fernsteuerung für mehrere Anlagenteile untergebracht.



Dampflok RHB 4 auf der Drehscheibe, die einen elektrischen Antrieb, sechs Haltpositionen und einen Durchmesser von 460 mm hat. Im Hintergrund sieht man die Dieseltankstelle mit Kraftstofftank. Das kleine Gebäude hinten in Bildmitte ist das Unterteil vom POLA-Stellwerk. Das Dach ist aus Kupferblech hergestellt worden.



Die LGB-Malletlok auf der Drehscheibe.

LANZ

Traktor und Anhänger von POLA

Von Dr. Hans-Jürgen Vorsteher

Neben den bekannten Gebäuden für die Großbahn und einem Zubehörsortiment startet die Firma POLA eine neue Produktreihe, die dem LGB-Freund verschiedene Kraftfahrzeuge bieten wird. Mit den ersten beiden Fahrzeugen, einen Traktor der Firma Lanz vom Typ D 9506 "Bulldog" und einem landwirtschaftlichen Anhänger, scheint POLA den Geschmack der LGB-Fans voll getroffen zu haben, denn vergleichbare Modelle gibt es auf dem Markt nicht. Der Trecker vermittelt hinsichtlich der Vorbildtreue, des Detailreichtums und der Farbgebung einen phantastischen Eindruck. Man glaubt das Gefühl zu haben, der Traktor würde mit einer großen Rauchwolke aus den Auspuffschnorstein angelassen und stände dann knatternd und schüttelnd vor einem. Auch Erwachsene werden sich kaum dem Verlangen entziehen können, mit dem Fahrzeug laut brummend einige Runden über die Tischplatte zu ziehen!

Bevor dies aber so weit ist, müssen der Traktor und der Anhänger erst einmal sorgfältig zusammengebaut werden, denn beide Modelle werden als Bausatz geliefert.

Für diesen Zusammenbau sollte man sich genügend Zeit lassen, denn besonders der Bausatz des Treckers besteht aus einer Fülle von kleine-

ren Teile, die einer sorgsamem Behandlung bedürfen. Wer schon einmal einen POLA-Bausatz zusammengesetzt hat, weiß, daß hierbei prinzipiell keine Schwierigkeiten bestehen, denn alle Teile sind exakt konstruiert und gefertigt. Da braucht man keine Kanten nachzufeilen und zuzuspachteln, alles paßt genau. Wie bei jedem Bausatz ist hingegen auf eine vorsichtige Abtrennung der Einzelteile von der Spritzform zu achten. Hierzu ist ein scharfes Messer (Skalpelle) und sehr feines Schmiergelpapier (600/1200 Körnung) angebracht.

Die bekannte Paßgenauigkeit der POLA-Bausätze gilt auch für die beiden genannten Fahrzeuge. Hier hat der Formenbau alle Möglichkeiten ausgeschöpft. Besonders deutlich wird dies im Fahrwerksbereich des Traktors. Die vollfunktionfähige Lenkung der Vorderachse hat zur Konstruktion zahlreicher aufwendiger Teile geführt, was aber gerade dem Trecker mit seiner sichtbaren Radaufhängung und Lenkung ein sehr gutes Aussehen gibt. In diesem Detailreichtum dürfte auch ein Grund für die gewiß nicht niedrigen Entwicklungs- und Konstruktionskosten liegen. Der LGB-Freund sollte dies beim Presi des Bausatzes gebührend beachten.

Alle Einzelteile der Fahrzeuge sind am Spritzling eindeutig gekennzeichnet, also Teile erst bei Gebrauch abschneiden, damit nichts verwechselt wird! Zusammen mit den zahlreichen Übersichtszeichnungen ergeben sich beim Bau keine Probleme. Einige Teile bei der Lenkung und der Radaufhängung dürfen nicht verklebt, sondern nur gesteckt werden. Dies geht aus den Skizzen aber eindeutig hervor.

Wer sich ein wenig für die Fahrzeugtechnik interessiert, ist gewiß für den nicht geringen bildenden Aspekt der Fahrzeugbausätze dankbar. Denn durch den Zusammenbau lernt man viele Teile kennen und bekommt auch ein gewisses Verständnis für Funktionen und Zusammenhänge. Schließlich ist nicht jeder ein Automechaniker oder hat schon auf einem Trecker gesessen.

Apropos sitzen: Ein spezielles Einzelteil des Traktors sollte unbedingt Erwähnung finden, nämlich der Fahrersitz. Dieser ist durch eine kleine Spiralfeder richtig abgefedert! Ob diese allerdings unseren 1:22,5-Fahrern einen gewissen Fahrkomfort bieten kann, bleibt zu bezweifeln. Wer die Möglichkeit hatte, auf einem alten Trecker zu fahren, wird sich bestimmt noch Tage danach an die-



POLA: Der Lanz-Bulldog auf der VOBA-Bahn vor dem POLA-Güterschuppen.



POLA: Der Anhänger vom Lanz-Bulldog wird am POLA-Güterschuppen beladen.



POLA: Zum Anlassen des Lanz-Bulldog ist das Steuerrad abnehmbar.



POLA: Der Lanz-Bulldog ist richtig steuerbar und voll geländegängig.



POLA: Ankuppeln des Anhängers an den Lanz-Bulldog.



POLA: Rückansicht vom Lanz-Bulldog. Deutlich ist der gefederte Fahrersitz erkennbar.



POLA: Für bestimmte Transportaufgaben können die Stirn- und Seitenwände des Anhängers abgenommen werden.



POLA: Wiederanbringen der Stirn- und Seitenwände des Anhängers. Die Ferkelkisten liegen dem Bausatz bei.

sen "weichen" Sitz erinnern. Warum sollte es da den LGBlern anders ergehen?

Der Anhänger hat kein direktes Vorbild, ist aber in dieser oder ähnlicher Form in großer Zahl gebaut worden. Viele kleine Werkstätten haben Anhänger aus vorhandenen Teilen gebaut, verändert oder den Wünschen entsprechend angepaßt. Die Seitenteile der Ladeflächen können herunter geklappt werden und bieten somit ein schönes Spielmoment.

Sehr positiv hervorzuheben ist die Tatsache, daß alle Teile bereits lackiert sind, so daß Lackierarbeiten an sich nicht anfallen. Lediglich die Messingteile der Lenkung können mit einem feinen Pinsel schwarz angemalt werden, ebenso können einige Teile am Motor entsprechend den dem Bausatz beiliegenden Farbbildungen silbern ausgelegt werden. Die Fahrzeuge sind mit stark verdünnter Farbe dezent "verwittert", was dem realistischen Gesamteindruck ungemein fördert. Der Lanz-Bulldog und der Anhänger sind ein Bijou und sollten auf keiner LGB-Anlage fehlen. Besonders für Anlagen mit dem Thema Kleinbahn und einer Vorliebe für Dampflokomotiven kann auf die beiden Paradestücke nicht verzichtet werden, verkörpern sie doch eine typische Epoche der Dampflok-Romantik auch auf der Straße. Aber auch auf Anlagen nach neueren Vorbildern können die Fahrzeuge epochengerecht eingesetzt werden. Im Zeitalter zunehmender Oldtimer-Treffen und Schnauferl-Rennen erheischt insbesondere der Trecker bestimmt bei allen

1:22,5-Menschen großes Aufsehen.

Auch als Ladegut für LGB-Flachwagen kann der Trecker hervorragend verwendet werden. Die zahlreichen Sammler werden sich den Lanz-Bulldog ohnehin in die Vitrine stellen, stellt er doch ein markantes Modell der deutschen Fahrzeugentwicklung und Technikgeschichte dar.

Beide Fahrzeuge sind erst der Anfang einer neuen Produktreihe von POLA. Auf der Internationalen Spielwarenmesse 1991 in Nürnberg kündigte der Hersteller bereits weitere Modelle an: Eilbulldog mit Fahrerhaus, Pflug, Egge und Langholzswagen, dazu Bauernhaus, Scheune, Futtersilo und Bauernhofzubehör. Aus Sicht der Großbahner erscheint dies ein lobenswertes Vorhaben, da gerade bei Modellkraftfahrzeugen im Maßstab 1:22,5 ein großes Angebotsdefizit spürbar ist. Da sich viele LGB-Bahner aus Platzgründen ohnehin nicht unbegrenzt neue Gebäude auf die Anlage stellen können, wird jeder über ein weiteres Angebot auf diesem Zubehörsektor umso dankbarer sein. Für Automodelle, vor allem aus älterer Zeit, dürfte in der Regel auf der Anlage immer ein Platz übrig sein.

Natürlich ist der Ausbau dieser Produktlinie davon abhängig, wie die beiden vorhandenen Fahrzeuge vom Markt angenommen werden, denn die Kosten für neue Investitionen müssen ja durch Erträge vorhandener Produkte aufgebracht werden. Ohne der Produktpolitik der Firma POLA vorgreifen zu wollen, bieten sich über die Messeankündigungen hinaus für das neue Fahrzeugprogramm

eine Reihe von Modellen an, die bestimmt einen Erfolg garantieren. Zu dem vorhanden und dem angekündigten Anhänger würde sehr gut ein kurzer Unimog passen, ein, wie der Name schon sagt, Universal Motorgerät. Der Epochenzuordnung entsprechend würde sich der Typ aus der ersten Bauserie anbieten. Als weiteres Transportfahrzeug (sehr gut passend zum POLA-Güter-schuppen 905, zum Kolonialwarenladen 981 oder zur Werkstatt 931) wäre das Dreirad zu nennen, der älteren Bevölkerung bestens bekannt als Goliath Goli und als Tempo Hanseat. Das war ein wichtiger Transporter in den dreißiger Jahren und in der Nachkriegszeit. Das Non-Plus-Ultra für LGB-Fans wäre (und hier sei auch einmal ein persönlicher Wunsch genannt) sicherlich ein Reisebus, den ein solches Gefährt gibt es für die Großbahner überhaupt nicht. Dabei hat doch jeder Bahnhof in der Regel auch eine Haltestelle für den öffentlichen Nahverkehr, so daß hier ein wichtiger Zubehörtitel fehlt. Sowohl für die Freunde der Alpenbahnen wie auch für Oldtimerfans bietet sich ein kurzer Reisebus mit Motorvorbau an, beispielsweise der Saurer Komet. Der Vollständigkeit halber soll erwähnt werden, daß hierzu ein kleiner Gepäckanhänger nicht unpassend wäre.

Wer sich näher mit Lanz-Traktoren befassen möchte, sei auf das Buch "LANZ - Holzgas-, Raupen, Nachkriegs-Bulldogs von 1942 bis 1955" von Kurt Häfner hingewiesen, das 1990 bei Franckh-Kosmos in Stuttgart erschienen ist.

Ein Abo ist immer vorteilhaft

Abonnenten der LGB-DEPESCHE erhalten jedes Heft pünktlich und automatisch frei Haus, sobald es aus der Druckerei angeliefert wird.

Abonnenten der LGB-DEPESCHE können zwangsläufig kein Heft versäumen.

Abonnenten der LGB-DEPESCHE sind besser über ihr Hobby LGB informiert, denn sie erfahren aus erster Hand stets jede aktuelle Neuigkeit von der Lehmann-Großbahn.

Abonnenten der LGB-DEPESCHE schätzen die vielen Informationen über Innen- und Freilandanlagen, Um- und Eigenbauten von Fahrzeug- und Gebäudemodellen und die Tips für die Anlagengestaltung.

Darum: Am besten gleich die LGB-DEPESCHE abonnieren. Der nebenstehende Bestellschein macht es leicht: Ausfüllen und absenden an E. P. Lehmann Patentwerk, Saganer Str. 1-5, 8500 Nürnberg.

Bestell-Nr.
0010

Wichtige rechtliche Garantie:

Ich weiß, daß ich diese Bestellung innerhalb von zehn Tagen widerrufen kann. Zur Fristwahrung genügt die Absendung des Widerrufs innerhalb dieser Zeitspanne an E. P. Lehmann, Postfach 3048, 8500 Nürnberg 1. Ich bestätige die Kenntnisnahme durch meine zweite Unterschrift

Hier unterschreiben

Bestellkarte

Ja, ich möchte die LGB-DEPESCHE sofort bestellen. Das Jahresabonnement für drei Ausgaben frei Haus beträgt DM 21,50* (Übersee-Versand mit Luftpost DM 21,50 + DM 8,—). Ich bezahle nach Erhalt der Rechnung. (*Preisstand 1989).

Order Form

I would like to subscribe the LGB-DEPESCHE. The subscription fee of DM 21,50* (by overseas airmail DM 21,50 + DM 8,—) will be remitted immediately on receipt of the invoice. This agreement may be cancelled within two weeks after application. Available only in German. (*Rate for 1989).

Carte de commande

J'aimerais bien souscrire immédiatement à la revue LGB-DEPESCHE. Le prix de l'abonnement annuel (franco domicile) pour 3 numéros est de DM 21,50 (pour l'expédition Outre-Mer: DM 21,50 + DM 8,—) et il sera payé dès réception de la facture. Je me réserve le droit d'annuler cet accord à l'adresse de la commande, dans un délai de 2 semaines qui suivent. En allemand seulement. (*Niveau des prix 1989)

Name/Name/nom _____

Vorname/Christian Name/prénom _____

Straße Nr./Street No./rue no. _____

Land Country pays _____

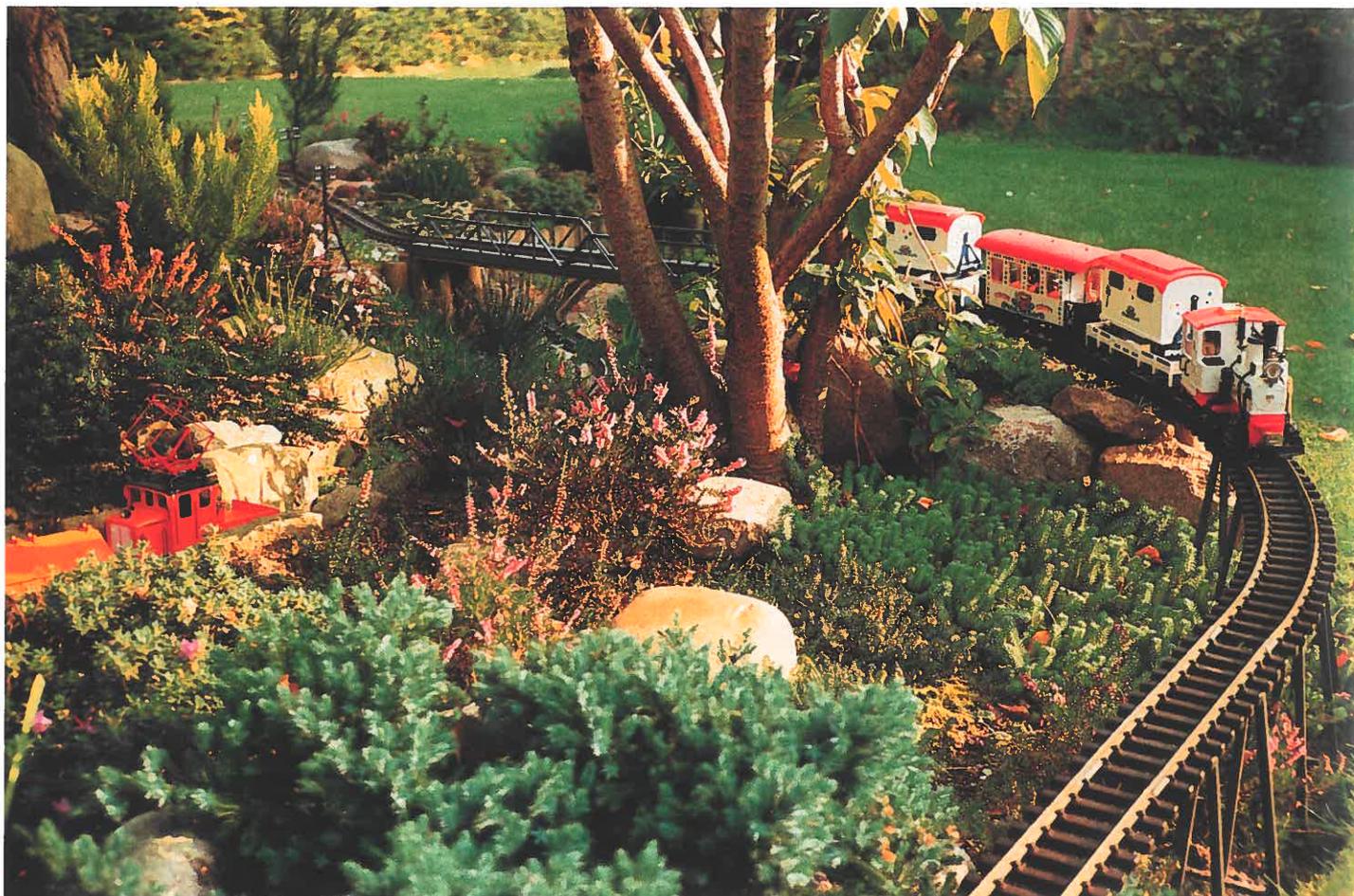
Postleitzahl Zipcode code postal _____

Wohnort City ville _____

Datum/Date/date _____

Unterschrift/Signature/signature _____





Landschaftsbau mit Heidekrautgewächsen.

Erica und Elgebee

Von Reinhard Witschel

Immer wieder lese ich Klagen über fehlende Begleitpflanzen zu LGB-Gartenbahnen. Ich bin erst seit kurzem bei den Großbahnen (so etwa 4 Jahre) und sehe staunend so manche Anlage an. Als Liebhaber von Heidegärten möchte ich auf die Vorzüge von Zwergstrauchheiden ("Heidekräutern") verweisen.

Zwergstrauchheiden verfügen über feines und kleines Laub und liegen mit ihren Wuchshöhen von 50-700 mm (also etwa 1-16 m) sehr gelegen. Sie haben den sonst gebräuchlichen Steingartenpflanzen gegenüber den unschätzbaren Vorteil, daß sie nicht wuchern. Sie müssen zwar etwa einmal im Jahr geschnitten werden (es geht auf Kosten der reichhaltigen Blüten auch öfter), aber das macht sie auch formbar.

Es kommt dazu, daß ein Heidegarten (wie auch eine LGB-Gartenbahn) ein miniaturisiertes Abbild ist. Die im Heidegarten notwendigen relativ sanften Hügel kommen dem Steigungsverhalten der LGB sehr entgegen, sorgen aber auch für Abwechslung im Gesamtbild.

Im Gegensatz zu den üblichen etwa sieben Sorten, die jedes Gartencenter vorrätig hat, gibt es für unser Klima mehrere winterharte Arten mit einer Vielzahl von Sorten, so daß etwa 300 verschiedene Pflanzen"typen" zur Verfügung stehen. Die Bandbreite ist so groß, daß durch unterschiedliche Blütezeiten, Blütefarbe und Laubfärbung, die

sich teilweise bei Frost auch verändert, das gesamte Jahr über Farbe im Garten sein kann. Hier "achtarn Diek" (hochdeutsch: Hinter dem Deich) in Ostfriesland kommen noch einige Sorten dazu, da das Klima hier besonders mild und feucht ist. Für die LGB besonders reizvoll sind die Baumheiden (*E. arborea*) mit Wuchshöhen bis 80 bzw. 150 cm (entsprechend 18-33 m), je nach Sorte. Auf meiner hier vorgestellten Anlage stehen besonders Sorten, die einen kompakten oder kriechenden Wuchs haben. Passende Begleitpflanzen (kleines Laub) sind hier die Zwergformen ("nana") von Balsamtanne, Hemlockstanne und Nestfichten.

Die Gruppe der Ericaceen (Heidekrautgewächse) umfaßt ausgewachsene Bäume, wie die Erdbeerbäume des Mittelmeerraumes, bekannte Sträucher, wie die Rhododendren (Azaleen), fruchtragende Kleingehölze, wie Blau-, Rausch- und Preiselbeeren, vor allem aber eine Vielzahl Zwergsträucher, die durch ihre meist kleine, immergrüne Belaubung die ideale Ergänzung zur Gartenbahn darstellen.

Die Pflanzen unterscheiden sich in Farbe und Form des Laubes und der Blüten, und es gibt gefüllte und ungefüllte Blüten.

Die verschiedenen Blütezeiten machen es möglich, daß das ganze Jahr über etwas blüht (auch im Dezember und Januar).

Die Wuchshöhen liegen zwischen 5 und 50 cm. Für die Gartenbahn sind vor allem die Sorten bis etwa 20 cm Höhe interessant. Einige Formen, wie die von mir gern verwendete *Calluna vulgaris* "White Lawn" sind kriechend.

Wie gut sie zur Gartenbahn passen, mögen die Bilder zeigen.

Da Ericaceen fast ausnahmslos saure, leichte Erde verlangen, muß mit Zement und Beton sparsam umgegangen werden, da diese Baustoffe den Boden schnell alkalisieren. Meine Bahn liegt auf Holzpalisaden. Die unmittelbare Umgebung der Schienen wurde danach gestaltet.

Ich kann eine Kontaktadresse zum Bezug von Ericaceen nennen: Heidegärtnerei Westermann, Inh.: Thomas Witte, Baumschulenweg 1, 2045 Bispingen (auch Versand).

Mir kam es beim Bau der Anlage darauf an, die Züge durch die Landschaft fahren zu sehen, deshalb ist die Schienenendichte gering, und der Heidegarten kommt gut zur Geltung, übrigens auch ohne Betrieb auf den Schienen.

Die Anlage war bei Aufnahme der Fotos erst im Entstehen, also nicht endgültig fertig.

Ein zweiter Teil der Anlage entstand durch den Versuch, eine Wüstenlandschaft mit (späterer) Ortschaft zu gestalten. Für mich war dies irgendwie Voraussetzung für eine amerikanische Gestaltung.





Die Hauptblütezeit der Besenheide (Callunen) beginnt im August.



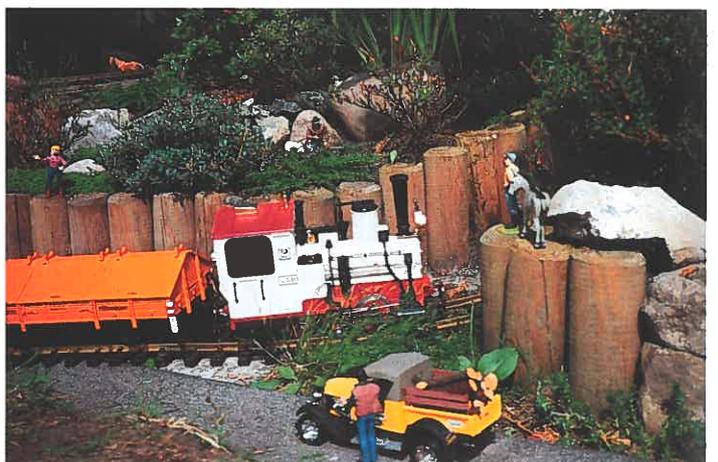
Landschaftscharakter mit Erica ceen.



Vor dem Waggon ist die kriechende Callma vulgaris gut zu erkennen.



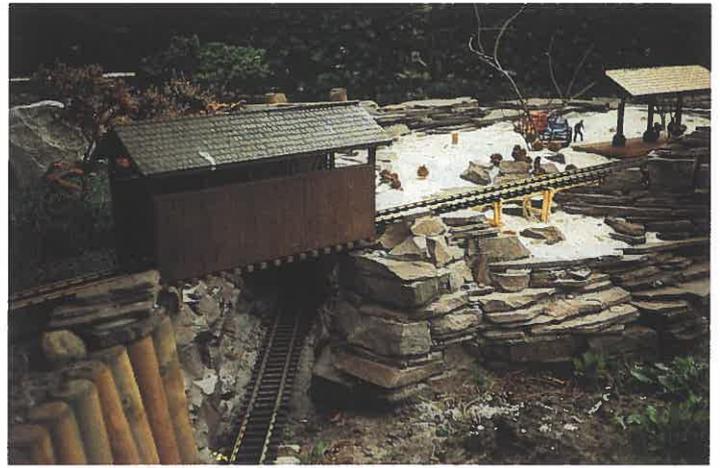
Irische Glanzeiche und Erica darlegensis in der Blütezeit.



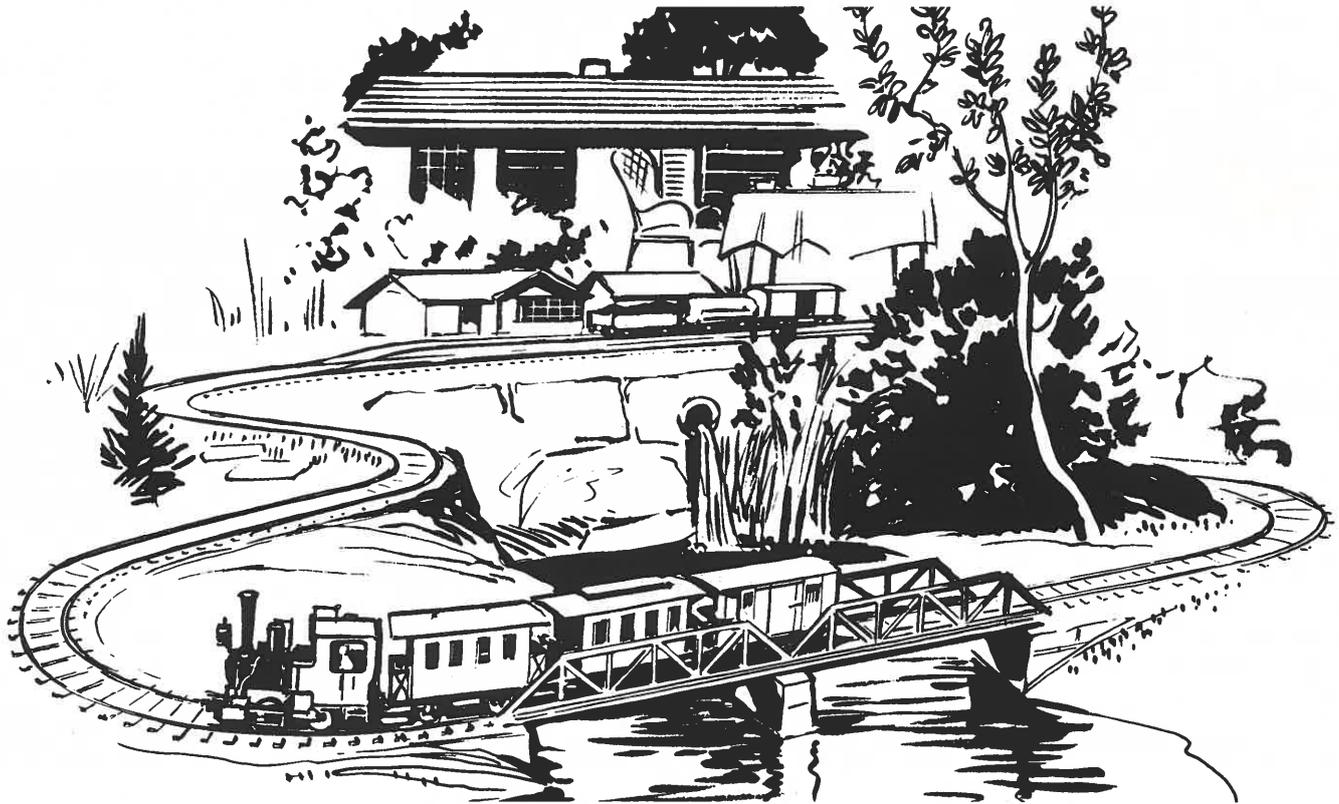
Hier geht es um die Größenverhältnisse auf einer LGB-Gartenbahn.



Ein Teil der Gartenanlage wurde als Wüstenbahnhof im Westenstil konzipiert. Nicht zu übersehen ist im Hintergrund das blühende Heidekraut.



Gedekte Brücke beim Wüstenbahnhof. Die winzigen Punkte rechts daneben sind unreife Eßkastanien als Kakteenersatz.



Zufällig stieß ich in der steinarmen Landschaft Ostfrieslands auf Reste von rotem Sandstein in Form von handlichen Platten. Bruchstücke dieser Platten wurden mit Beton (hinterrücks) verschmiert und damit Stück für Stück gemäß der Vorstellung vermauert. Die Trasse liegt auf Palisaden, den Zwischenraum füllt dichtgestauter Bauschutt, damit die Pflanzen möglichst nicht wurzeln können. Nur eine ganz dünne Schicht Sand liegt obenauf.

Der Tunnel wird aus Kaminrohren gebildet. Den Übergang von Wüste auf Landschaft bilden hier Schneeheiden, die das auch ganz gut lösen.

Auf den Fotos nicht vorhanden sind Kakteen u. ä. sukkulente Pflanzen. Erfolgreich probiert habe ich mit unreifen Eßkastanien (wunderbar stachelige Hüllen) und unreifen Bucheckern (erinnern an Agaven).

Die Bäume in der Wüste werden gebildet durch abgestorbene Blaubeerbüsche und Teile von abgestorbenen, laubwerfenden Rhododendren. Beides wurde lackiert.

Die Anlage war erst am Entstehen, ist aber mittlerweile wegen eines anstehenden Wohnungswechsels abgebaut und wird mit den gemachten Erfahrungen ganz neu konzipiert. Wichtig für mich war, daß die Eisenbahn kein Fremdkörper in der Gartengestaltung ist, sondern ganz harmonisch eingefügt wurde. Trotzdem waren Spielmöglichkeiten für die Kinder vorhanden.



Heidekrautgewächse sind bodendeckend und größenmäßig richtig für eine LGB-Gartenanlage.

Neue Modelle für die

L.G.B.

**Kommentiert von
Wolfgang Zeunert**

Die Lokomotivfabrik Corpet-Louvet in Paris, später in La Courneuve bei Paris, war einer der bekanntesten Hersteller von Schmalspurdampflokomotiven in der Welt. Allein von der Type 030 T wurden 826 Lokomotiven hergestellt. Ausführlicher berichten wir über diesen Lokomotivhersteller an anderer Stelle in dieser Ausgabe der LGB DEPESCHE.

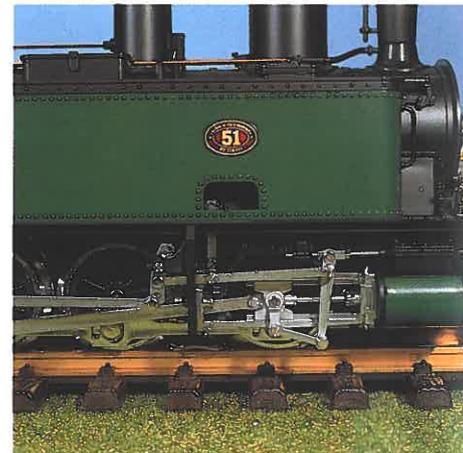
Die Firma Ernst Paul Lehmann Patentwerk hat jetzt für die LGB eine 030 T der Schmalspurbahngesellschaft Chemins de Fer Economiques du Sud Est (S.E.) als Modell herausgebracht. Die 305 mm lange, dreiachsige LGB-Europalok

kästen und Wassereinfüllöffnungen erkennbar. Vorn auf der Pufferbohle sind zwei mit 5-Volt-Strombegrenzungssystem beleuchtete Oldtimerlaternen, Bremsluftschlauch, Mittelpuffer usw. vorhanden. Die Pufferbohle ist vorbildgetreu mit S.E 51 beschriftet.

Im für südliche Regionen typischen, an drei Seiten offenen Führerhaus ist der Kessel mit allen Armaturen sichtbar, wobei besonders die goldbedampften Handräder und die Handbremse hervorstechen. Auf das Führerhausdach wurde die Signalpfeife aufgesetzt. An der Kesseltürwand im Führerhaus ist der

sondern vor allem die nostalgische Schönheit der Lokomotive voll sichtbar werden läßt.

Die Laufeigenschaften der Lokomotive sind superb. Sie läßt sich im Kriechgang anfahren und zeigt darüberhinaus in allen Geschwindigkeitsbereichen ein artiges und kontaktsicheres Fahrverhalten, natürlich auch über Weichen. An Fahrgeräuschen hört man nur das Schleifen der für den Freilandbetrieb unabdingbaren Schienenschleifer. Wer sie abschraubt, erhält eine flüsternde Lokomotive.



Blick auf das reich detaillierte Gestänge der Corpet-Louvet-Lok.

Die Europalok S.E 51 der LGB ist ein wirkliches Supermodell geworden. Von der Größe her ist sie auf allen nur denkbaren LGB-Anlagen einsetzbar. Vom Aussehen her ist sie praktisch die Verkörperung der Schmalspurromantik. Kein LGBler wird sich dem Charme dieser kleinen Tenderlokomotive entziehen können. Es ist eine LGB-Lok zum Verlieben.

Ernst Paul Lehmann Patentwerk Industriezug (21990)

Eine neue LGB-Anfangsgarnitur erregte im Fachhandel besonderes Aufsehen, wozu sicher auch das actiongeladene Deckelbild der Packung beitrug, das eine Brückenbaustelle zeigt. Der Inhalt besteht aus einer Schöma-Diesellok und sechs Flachwagen auf Lorenfahrgestellen, von denen vier Wagen Drehschemel besitzen und mit je fünf Stahlträgern beladen sind. Die beiden anderen Flachwagen sind mit einem Gabelstapler und mit

Corpet-Louvet als LGB-Modell

hat einen schwarzen Rahmen, schwarze Speichenräder und ein bis zur letzten Mutter nachgebildetes Gestänge aus silberfarbenem und glasfaserverstärktem, hochwertigen Kunststoff. Deutlich nachgebildet ist auch die komplette Bremsanlage.

Das Führerhaus und die Wasserkästen wurden dunkelgrün lackiert. Auf den Seiten der Wasserkästen sind das deutlich lesbare, rechteckige Fabrikschild "Vve L. Corpet et L. Louvet, Constructeurs, 117 Philippe Auguste, Paris No. 781/1899" und das ovale Loknummernschild 51 der S.E. angebracht (messingfarben auf rotem Grund). Auf den Wasserkästen sind Werkzeug-

Dreifunktionschalter (Halt ohne Licht, Halt mit Dampf und Licht, Fahren mit Dampf und Licht) gut greifbar angeordnet. Der schlanke, schwarze Kessel trägt einen langen, schwarzen Schornstein mit beweglichem Regenschutzdeckel (der Schornstein ist für den nachträglichen Einbau eines Dampfentwicklers vorbereitet, wobei beim Fahren mit Dampfentwickler stets mit geöffnetem Regendeckel gefahren werden sollte), den großen Dampfdom mit den aufgesetzten Sicherheitsventilen, und den Sanddom mit entsprechenden Leitungen hinunter zum Fahrwerk. Fünf Leitungen bzw. Stangen sind aus Messing, was dem Lokmodell nicht nur ein wertvolles Aussehen gibt,



Stirnsicht der Corpet-Louvet-Lok S.E.51.



Blick in das Führerhaus der Corpet-Louvet-Lok. Erkennbar sind zahlreiche angesetzte Teile.



Die neue LGB-Europalok (2078), eine 030 T von Corpet-Louvet, ist ein rundherum prachtvolles Modell geworden.



21990: Das ist der Inhalt der neuen LGB-Anfangsgarnitur "Industriezug", deren Fahrzeuge einzeln nicht erhältlich sind.



LGB 21990: Die Schöma-Diesellok mit dem romantischen Baustellenwagen.



LGB 21990: Zweiteiliger Drehschemelwagen mit Stahlträgern als Ladegut.



22990: Der auf einem kleinen Flachwagen verladene Gabelstapler.

einer Baubude beladen. Zum übrigen Packungsinhalt gehören noch ein Reglertrafo, ein Schienenkreis und vier Figuren Arbeitende. Die Drehschemel sind beweglich, was sie auch mit langem Ladegut gut kurvengängig macht. Die Schemel besitzen Ketten zum Festlegen des Ladeguts. Die Stahlträger (aus Kunststoff) kann man abnehmen, zu Stahlgerüsten aufstapeln und wieder auf die Waggons verladen. An der Baubude ist die Eingangstür zu öffnen. Der Blechschornstein des (gedachten) Kanonenschießens gibt dem Gefährt einen gehörigen Schuß an romantischem Aussehen.

Kontrast dazu ist der moderne Gabelstapler, der vom Wagen abgeladen werden kann. Er ist rollbar, und die Gabel läßt sich mittels Rändelschraube und Zahnstange in der Höhe verstellen. Als Käuferzielgruppe peilt Lehmann mit dieser Packung offensichtlich Jugendliche und Einsteiger in das Großbahnhobby an. Aber auch Feld- und Industriebahnfreunde unter den gestandenen LGB-ern werden sich für diesen Industriezug interessieren, zumal die Fahrzeuge dieser Anfangsgarnitur nicht einzeln erhältlich sind.

Leitpaste (5101)

Zu den wichtigsten LGB-Neuheiten des vergangenen Jahres gehörte zweifellos dieses Schmiermittel, das für mannigfaltige Modellbahnzwecke verwendet werden kann.

Der Name "Leitpaste" wurde von Lehmann bewußt gewählt, weil umfangreiche Versuche gezeigt haben, daß es sich hierbei um ein Mittel handelt, daß auf Freilandanlagen elektrische Kontaktprobleme an Schienenübergängen weitgehend löst. Ein kleines Stück dieser cremigen Leitpaste in die Schienenverbinder getan, bringt besseren Kontakt als viele andere, mechanische Überbrückungsbastelleien.

Die LGB-Leitpaste ist aber mehr als nur ein Kontaktmittel, sie kann auch als wirkungsvolles und vor allem dauerhaftes Schmiermittel verwendet werden. Zwei besonders interessante Anwendungsbereiche sind: 1) Mit der Leitpaste lassen sich alle Getriebeteile dauerhaft schmieren.

2) Die Leitpaste ist ein hervorragendes Schmiermittel für die LGB-Fahrleitung (Oberleitung). Nach Aufbringen der Paste korridiert diese nicht mehr, die Pantographen (Dachstromabnehmer) quietschen nicht mehr und haben vor allem weniger Abrieb am Schleifstück.



Abgeladener Gabelstapler mit Fahrer und Monteur. Auf der Gabel liegt eine leere Fuji-Filmdose des Fotografen.

Nicht verwendet werden sollte die Leitpaste zum Schmieren von LGB-Lokmotoren, da diese bei jeglicher (!) Schmierung zerstört werden. Auch sollte man davon Abstand nehmen, mit der Leitpaste Weichenantriebe und Weichengelenke zu schmieren, da hier die Leitpaste Schmutz anzieht und die Funktion der Antriebe bald lahmlegen würde, vor allem natürlich im Freilandbetrieb. Für die genannten Zwecke kann die Verwendung der Leitpaste allen LGB-Freunden nur dringend angeraten werden.

POLA: Exklusiv-Modell Lastenkrane (1939)

Endlich ist er da! Der Lastenkrane für die Gartenbahn ist ausgeliefert. Der Kran mit seiner Arbeitsplattform ist auf einem gemauerten Sockel aufgestellt worden. Der Sockel dient gleichzeitig als Lagerraum.

Das originalgetreue Modell ist selbstverständlich voll funktionsfähig. Der Kran läßt sich mit Hilfe eines Handrades drehen. Über eine Handkurbel läßt sich der Kranhaken, und damit natürlich auch die Last, heben und senken. Ein Schutzdach für die Mechanik ist vorhanden.

Auf der Grundplatte des Modelles stehen Kisten und Fässer. Eine Holzlampe sorgt bei Dunkelheit für das nötige Licht bei der Ladearbeit.

Dieses Exklusiv-Modell Lastenkrane wird wie alle vorigen Exklusiv-Modelle als Fertigmodell ausgeliefert. Die einmalige Auflage beträgt 2900 Stück. Jedem Modell liegt ein nummeriertes Zertifikat bei, auf dem die laufende Nummer des Modelles verzeichnet ist.

Dieses Exklusiv-Modell Lastenkrane ist wie üblich wetterfest. POLA/pr.



POLA (1939): Exklusiv-Modell Lastenkrane.





FLB: Das Demonstrationsmodul zeigt den Gleisunterbau und den Anschluß der Tragelemente an einen Pfahl.

Die Redaktion der LGB DEPESCHE erhielt Mitteilungen von zwei Firmen, die sich mit der Herstellung von Gleisbettungen für LGB-Gartenbahnen befassen. Die beiden Hersteller

Aufbau des Gleisunterbaues: Pfähle werden in den Boden eingeschlagen, diese durch Tragelemente verbunden und darauf das Gleis festgeschraubt.

neil. Eine gute Nutzung des Grundstücks wird damit möglich.

Nachträgliche Änderungen sind ohne großen Aufwand möglich. Auch der Abbau der gesamten Anlage (z.B. bei Umzug) bereitet keine Schwierigkeiten. Es sind für den Aufbau auch keine besonderen handwerklichen Kenntnisse erforderlich. Alle Elemente passen zu den von LGB (Spur II m) lieferbaren Gleisstücken, Weichen und Kreuzungen.

Dieser Gleisunterbau ist, wie auch die Tunnelröhren, für den Einbau von Flexgleisen geeignet!

2) Tunnelröhren

Sie werden im Baukastensystem aus PVC hergestellt und horizontal geteilt zur einfachen Montage der Gleise vor dem Überschütten mit Erde. Die

Gleisbettungen

bieten unterschiedliche Konstruktionen an. Wir hatten bislang keine Gelegenheit, diese Gleisbettungen näher zu prüfen. Aus diesem Grund bitten wir, die nachfolgenden Notizen lediglich als Produkthinweis zu verstehen. Interessenten sollten sich direkt mit den Herstellern in Verbindung setzen.

FLB-Gleisunterbau für Freilandbahnen

Der Hersteller beschreibt sein Gleisbettungssystem selbst wie folgt:

Mit dem von mir entwickelten Gleisunterbau im Baukastensystem schließe ich eine Lücke. Der FLB-Gleisunterbau vereinfacht den Bau einer Freilandanlage wesentlich und bildet die Grundlage für einen sicheren Betrieb auf Jahre hinaus. Nachfolgend gebe ich einen ersten Überblick über das System. Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, daß das System Tunnelröhren im Baukastensystem und Tunnelportale aus Beton einschließt.

Zur Erprobung meines Systems baute ich in meinem Garten eine LGB-Anlage. Ich füge einen Gleisplan sowie mehrere Bilder von der Anlage bei.

Das FLB-Programm besteht aus drei Gruppen:
1) Unterbau zur Befestigung der Freilandbahngleise im Boden im Baukastensystem

Einfache Montage durch Schraubenverbindungen, korrosionsfest durch geeignete Werkstoffe: Pfähle, Tragelemente und Fittings aus dem unverwüsthlichen PVC. Erprobtes, witterungs- und bodenbeständiges System. Patentierte Konstruktion. Vielseitig anwendbar. Ganz neue Möglichkeit im Freiland!

Der Unterbau ist nach dem Einschottern nicht mehr sichtbar, das bedeutet vorbildgerechtes Aussehen!

Ganz neue Möglichkeiten der Anlagengestaltung gibt es durch vorbildgerechte Gleisführung an Hängen, in Einschnitten, auf Rampen und in Tun-



FLB: Vorbildgerecht eingeschottertes Gleis auf freier Strecke am Hang.



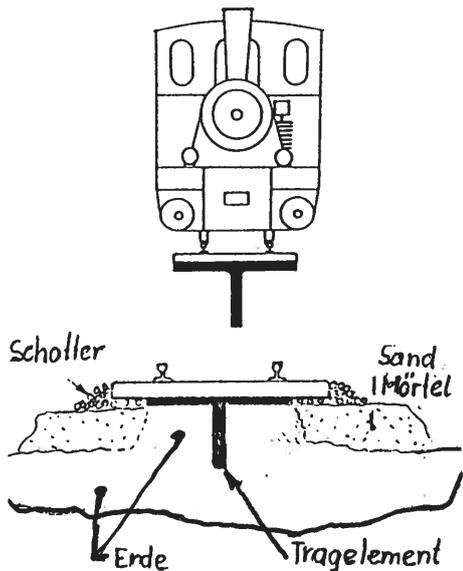
FLB: Das fertig verlegte Gleis und das Tunnelportal fügen sich harmonisch in die Landschaft ein.

Montage einer Oberleitung ist möglich. Es werden handliche Längen geliefert. Die Teile werden durch Kupplungen sicher verbunden. Die Tunnelröhren sind zum Patent angemeldet.

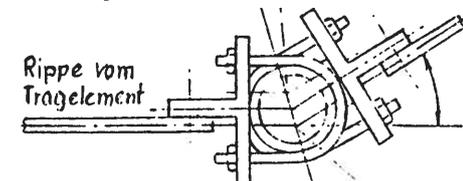
3) Tunnelportale mit Stützmauern aus Beton
Diese fügen sich harmonisch in die natürliche

Landschaft ein. Ein solcher Tunneleingang/-Ausgang wird mit der Zeit immer interessanter!
Die Schrift "Beschreibung und Bauanleitung" gibt weitere Informationen zu diesem neuen System mit vielen interessanten Tips zum Bau einer Freilandbahn, lieferbar gegen Überweisung von DM 15,00.

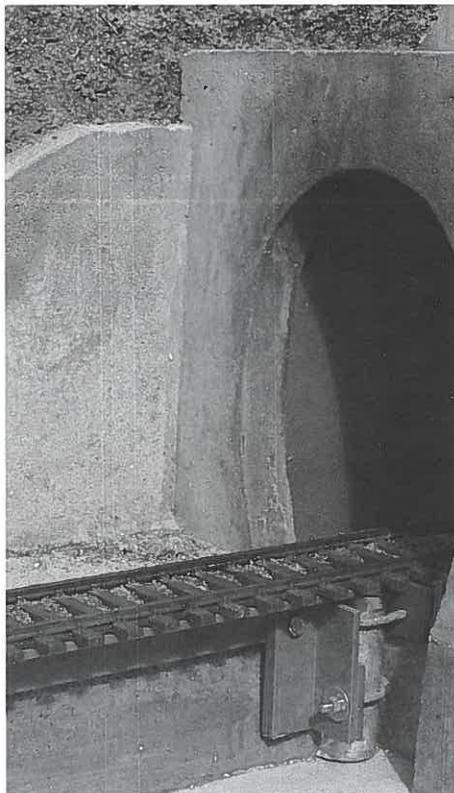
Den Katalog mit allen lieferbaren Bauteilen erhält man durch Überweisung von DM 3,50 (oder gegen Briefmarken) auf Konto Nr. 335-53 660 beim Postgiroamt Saarbrücken (BLZ 590 100 66).
Kontaktadresse: FLB-Freilandbahnen, Dipl.-Ing. D.A. Strohmaier, Eichenbornweg 17, 6634 Wallerfangen/Saar.



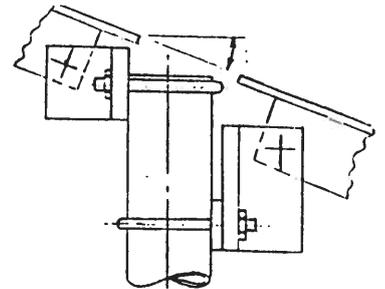
FLB: Vorbildgerechtes Einschottern.



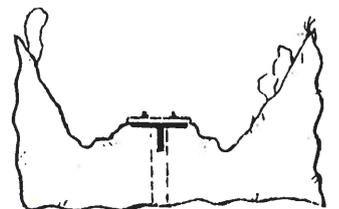
FLB: Pfahlschluß in Kurven.



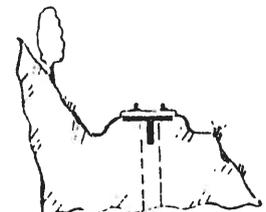
FLB: Am Demonstrationsmodul sind Gleisunterbau, Tunnelportal und Tunnelröhre erkennbar.



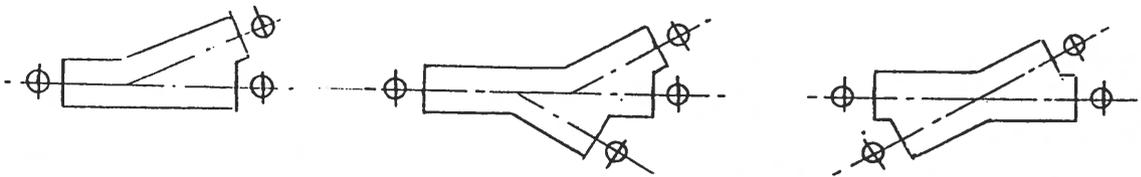
FLB: Pfahlschluß in Steigungen.



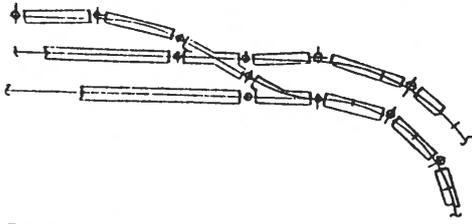
FLB: Gleis im Einschnitt.



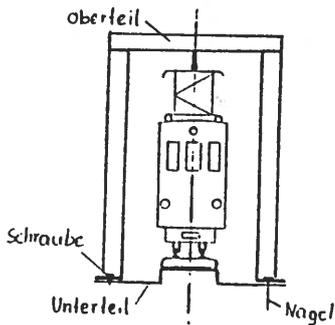
FLB: Gleis am Hang.



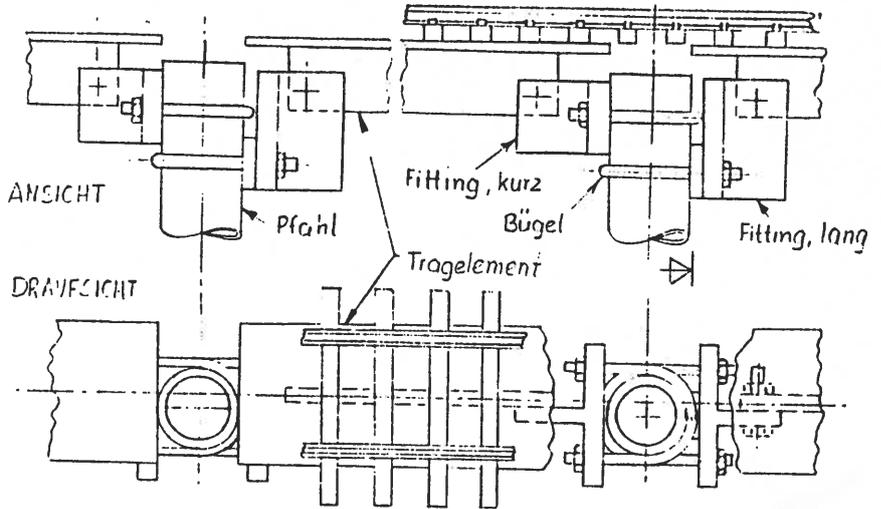
FLB: Unterbau-Elemente für Weichen und Kreuzungen.



FLB: Gleisplanbeispiel mit eingezeichnetem Unterbau.



FLB: Querschnitt durch Tunnelröhre.



FLB: Zum Aufbau des Gleisunterbaus werden Pfähle in den Boden eingeschlagen, diese durch Tragelemente verbunden und darauf das Gleis festgeschraubt.

concrete - manufactory, Berlin - Müggelheim

In der Vergangenheit gab es schon viele Versuche zur Herstellung von Bahndämmen für die LGB.

Die unterschiedlichsten Materialien (z.B. Polystyrol, Keramik u.a.) wurden eingesetzt. Hinsichtlich der Sortimente gab es immer die Einschränkungen, daß nur "Gerade und Gebogene" lieferbar waren.

CM fertigt für Modellbahnanlagen der Baugröße G (II m) aus Faserbeton die abgebildeten Bahndämme und dies in einer Qualität, die die Frostbeständigkeit eines guten Betons erreicht und die Druckfestigkeit (lt. Prüfergebnis 23,07 N/qmm = BN 20) "des symbolischen Elefantenbeins" der Firma Lehmann fortsetzt.

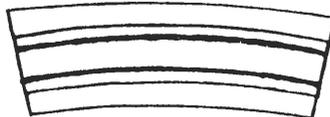
Eine absolute exakte Führung der Gleisjoche ist gegeben. Außerdem wird eine Variabilität von Elementen durch unterschiedliche Längen, Radien und Konstruktionen geboten. So kann man z.B. bei Radius 3 Weichen so wählen, daß Parallelität des abzweigenden Gleises erreicht oder andere Führungen bei diesem möglich sind. Der Bahndamm für die Weiche LGB 1605/1615 wird jeweils aus den Teilen A + B für den Abzweig bzw. aus den Teilen A + C für Parallelgleis zusammengesetzt (Länge A = 52 cm). Bei allen Weichen-Elementen entfallen die seitlichen Führungskanten. Dadurch gibt es keine Behinderung beim Anbau der Weichenantriebe. Die Trennung der Bahndämme ist mit einem normalen Winkelschleifer möglich.

CM empfiehlt, die Verlegung auf einer dünnen Sandschicht vorzunehmen. Damit wird eine volle Auflage gewährleistet und die Niveauunterschiede ausgeglichen. Der eingelassene Kabelkanal nimmt die notwendigen Kabelstränge auf.

Der Gebrauchsmusterschutz ist erteilt durch das Patentamt Berlin. Kontaktadresse für den Fachhandel: concrete - manufactory berlin - müggelheim, Glottertalstr. 18, Postfach 125-07, O-1168 Berlin.



CM: Gerade für LGB 1060. Länge 600 mm.



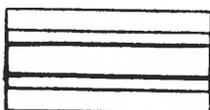
CM: Bogen R 3/22,5 Grad für LGB 1600.



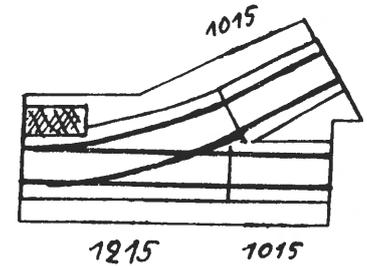
CM: Bogen R 2/30 Grad für LGB 1500.



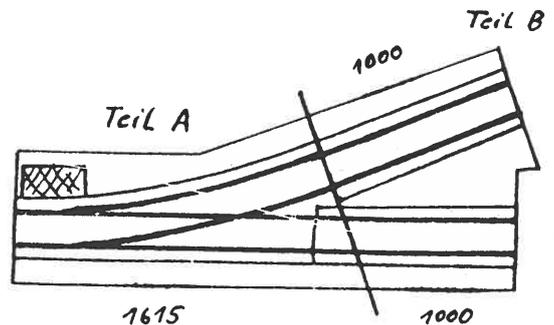
CM: Bogen R 1/30 Grad für LGB 1000.



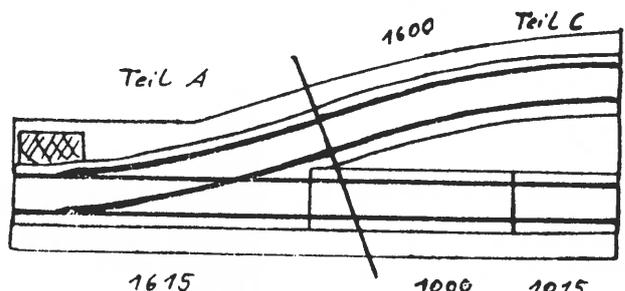
CM: Gerade für LGB 1000. Länge 300 mm.



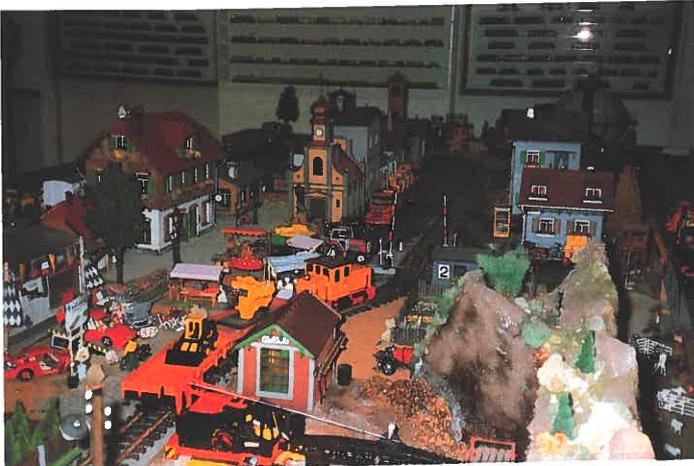
CM: Einteilig für LGB 1205/1215 + 2 mal LGB 1015. Länge 450 mm.



CM: Zweiteilig für LGB 1605/1615 für Abzweigung + 2 mal LGB 1000. Länge 740 mm.



CM: Zweiteilig für LGB 1605/1615 für Parallelgleis + LGB 1600/LGB 1000, 1015. Länge 890 mm.



Die LGB-Anlage im Unterfränkischen Verkehrsmuseum in Gemünden.

Unterfränkisches Verkehrsmuseum Gemünden

Das unterfränkische Verkehrsmuseum Gemünden widmet sich als themenspezifisiertes Heimatmuseum ausschließlich der unterfränkischen Verkehrsgeschichte. Der Museumsträger Stadt Gemünden a. Main startete dieses neue Museumprojekt an einem traditionsreichen Verkehrsknoten: Gemünden war Ziel- bzw. Ausgangspunkt der berühmten mittelalterlichen Birkenhainer Landstraße, die den Nordostspessart querte und Mainfranken mit dem Rhein-Main-Gebiet verband. Gemünden wurde in den 1870er Jahren preußischer Kopfbahnhof auf königlich bayerischem Territorium, Gemünden entwickelte sich nach dem Zweiten Weltkrieg und der Teilung Deutschlands zum überregional bedeutenden nordwestbayerischen Betriebs- und Knotenbahnhof der Bundesbahn, und auf Gemündener Gemarkung fuhr der ICE im Mai 1988 in seinen Hochgeschwindigkeits-Weltrekord. Dies sind einige der Themen, die das teileröffnete neue Museum zeigt bzw. präsentieren wird.

Das Gemündener Verkehrsmuseum ist im barocken Huttenschloß am Ufer der Fränkischen Saale unmittelbar der Altstadt gegenüber untergebracht. Großexponate aus dem Eisenbahn- und Schiffsfahrtsbereich stehen bis zur endgültigen Unterbringung im Schloßhof. Im Huttenschloß selbst als dem Kernbau des gesamten Museumprojekts wird die unterfränkische Verkehrsgeschichte auf vier Etagen abgewickelt:

Das Erdgeschoß ist ganz der Geschichte der Mainschiffahrt und dem damit verbundenen Mainausbau gewidmet (Großexponate wie Schiffsgerät und Bereisungsschiff draußen im Museumshof); eine Sonderabteilung Mainfischerei greift in Erinnerung an die traditionsreichen Begriffspaare Fischer und Fährmann sowie Fischer und Schiffer die Themen Fischereiwirtschaft und Fischerzunft zu Gemünden auf. Glanzpunkte dieser Präsentation sind si-

cher die fünf großdimensionierten Kaltwasser-Aquarien mit heimischen Fischen.

Das kurz vor seiner Fertigstellung stehende 1. Obergeschoß präsentiert die wichtigsten Epochen und Monumente unterfränkischer Eisenbahngeschichte. Aus Platzgründen wurden nach alten Planvorlagen genau gearbeitete, originalgetreue Bahnhofs- und Streckenmodelle mit zeitgenössischen Zuggarnituren gebaut, die die unterfränkische Eisenbahngeschichte lebendig machen und gleichzeitig den zeitlichen Orientierungsrahmen schaffen für die im Museumshof ausgestellten Oldtimer-Lokomotiven und Eisenbahnexponate: Schlepptenderdampflok-Baureihe 044, Weltrekord-Elokom BR 118, DB-Schnellzugdiesellok V 200, Dieseltenderlokom KÖf II, etc. Öffnungszeiten: Dienstag, Mittwoch und Freitag durchgehend von 10.00 bis 17.00 Uhr, Montag und Donnerstag geschlossen, Samstag, Sonn- und Feiertag durchgehend von 11.00 bis 17.00 Uhr.

Sammlerwagen im Cadolzheimer Rathaus

Unter dem Cadolzheimer Marktwappen vor dem Rathaus übergab Rainer Michel, Einkaufsleiter beim



Kleiner Gewerbebetrieb auf der LGB-Anlage im Unterfränkischen Verkehrsmuseum

Ernst Paul Lehmann Patentwerk, dem 1. Bürgermeister der Stadt Cadolzburg den ersten aus der Produktion gekommenen Personenwagen "Cadolzburg". Das Original des Partnerschaftswagens kommt auf der steiermärkischen Murtalbahn für Sonderfahrten zum Einsatz. Für den überreichten LGB-Zug, bestehend aus der Lok STAINZ, dem Wagen Cadolzburg und dem Lehmann-Werbewagen von der Museumsbahn Payerbach-Hirschwang, wird im Cadolzheimer Rathaus ein repräsentativer Ausstellungsplatz eingerichtet. LGB/RM

Nichts kaputt gegangen

Seit drei Jahren habe ich die LGB nun kennen und schätzen gelernt. Die Modellbahnausführung einer Schmalspurbahn liegt mir besonders, weil ich berufsbedingt in Bergbauen immer wieder auf Schmal-(st)spurbahnen treffe. Soweit es Familie und Beruf zulassen, bin ich auch bestrebt, einzelne Fahrzeuge nach dem gesehenen (und fotografierten) Vorbild nachzubauen. Bezüglich der Haltbarkeit aller Artikel kann ich Ihnen nur höchstes Lob zollen: Zweimal wurde ich schon von Pfarren und Jugendbildungshäusern eingeladen, bei Kinderfesten LGB-Anlagen aufzubauen. Es

war jedesmal einer der besonderen Anziehungspunkte. Bedenkt man, daß jedesmal an die 200 (zweihundert!) Kinder damit spielen konnten und dabei nichts kaputt ging, spricht das schon für das Produkt (es waren auch größere Wagen als Loren im Einsatz). Die Kinder bevorzugten bei diesem handgreiflichen Spiel interessanterweise Waggons mit möglichst wenigen freistehenden Teilen, vielleicht doch in der heimlichen Angst, etwas abbrechen zu können.

Dr. Michael Götzinger

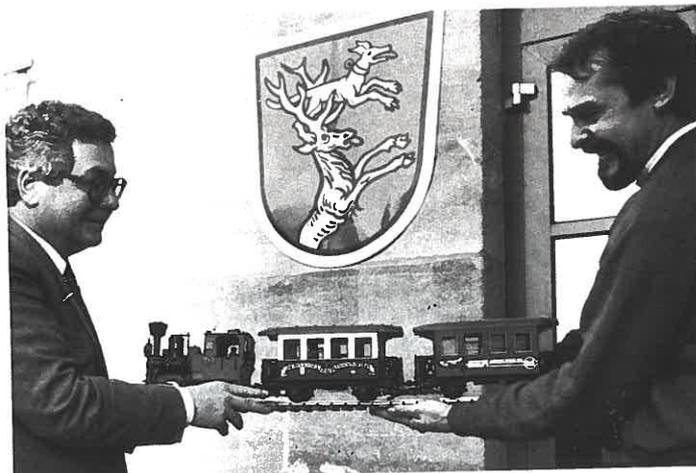
Nachruf

Die Redaktion der LGB DEPESCHE erfuhr erst vor kurzem, daß Herr Johann Zinner bereits am 27.12.88 im Alter von 60 Jahren gestorben ist. Herr Zinner war einer der frühen LGB-Pioniere. Schon vor Jahren baute er in einem extra dafür errichteten Gartenhaus eine große und bemerkenswerte Innenanlage auf. Die LGB war ein Teil seines Lebens.

Sommerfest im Zugspitzdorf Grainau

Dank des warmen sommerlichen Wetters waren viele Feriengäste und Einheimische einer Einladung (von JU, FU und CSU) zum 5. "Grainauer Sommerfest" gefolgt. Es herrschte Volksfeststimmung. Zu den vielen Spielen und Wettkämpfen gab es schöne und wertvolle Preise zu gewinnen. Gependet hatten neben der Gemeinde auch die Bayerische Zugspitzbahn zu ihrem 60. Geburtstag, die Firma Spielwaren Zitzmann zur Neueröffnung nach dem Ladenumbau und die Kreissparkasse, die eine große Hupfburg aufbauen ließ. Meisterlich waren die Eibseexen, die besonders viel Beifall für sich buchen konnten.

Gerade erst hatte der große Münchener Circus Krone in Garmisch-Partenkirchen seine Zelte abgebrochen und war bei den Kindern noch gut in Erinnerung. Nun hatten sie beim Sommerfest selbst Gelegenheit, mit einem bunten LGB-Circuszug Tiere und Artisten zu befördern. Um den Posten des Lokführers am Fahrregler wurde oft hart gerungen. Da rammte rüchlings ein Zug mit L-



Rainer Michel (links) übergibt Claus Pierer, 1. Bürgermeister von Cadolzburg, den Partnerschaftszug.



Stefan Kühnlein lebt in der Fränkischen Schweiz und ist ein LGB-Freund, der Modelle sammelt, die von Lehmann exklusiv für die Firma Modellbahn Schweiger, Nürnberg, hergestellt werden. Drei Züge davon sind auf diesem Bild zusehen. Es ist schon erstaunlich, wie vielseitig man sich der Lehmann-Gross-Bahn widmen kann.

wen einen Buben, oder die Lok riß die gerade erst von einem kleinen Mädelchen aufgegleisten Wagen um. Laut wehklagend warnte ein Dritter vor den entlaufenen Elefanten. Der Fantasie waren keine Grenzen gesetzt. Kein Wunder, wenn selbst Väter in die Knie gingen, um dem Sprößling die richtige Fahrweise beizubringen.

Damit die Kleinen nicht zu sehr in ihrem Spiel gestört wurden, hatte LGB-Freund Rainer zur Bonsen einen Teil seiner Loksammlung (darunter auch einige Umbauloks) ausgestellt, die zu manchem Fachgespräch unter LGB- und Noch-nicht-LGB-Fans angeregt haben. Mit fachlicher Beratung mischte sich zur Bonsen immer in die Gespräche ein. Für ihn jedoch war es der schönste Zeitvertreib, den Kleinsten beim

Spiel mit der LGB zuzuschauen, sein schönster Dank, als ihm ein kleines Mädelchen in ihren offenen Handflächen eine Kirsche schenkte mit den Worten: "Weil Du so lieb zu uns bist!" Ein kleiner Bub erklimmte seinen Schoß, schmiegte sich an, steckte den Daumen in den Mund und schlief ein, so hatte ihn das Spiel mit der großen Bahn ermüdet. Ob er von einer eigenen LGB geträumt hat, wer weiß.

Ein großer Grill mit besonders leckeren Überraschungen, ein Getränkeausschank, Karibikbar und die Grainauer Blaskapelle rundeten das Fest für Jung und Alt ab. Es war ein gelungenes Fest, besonders für die vielen Gäste, von denen manche nicht oft Gelegenheit haben in einer Dorfgemeinschaft mitzufeiern.

R.z.B.



Modellausstellung von Rainer zur Bonsen anlässlich des Sommerfestes in Grainau.



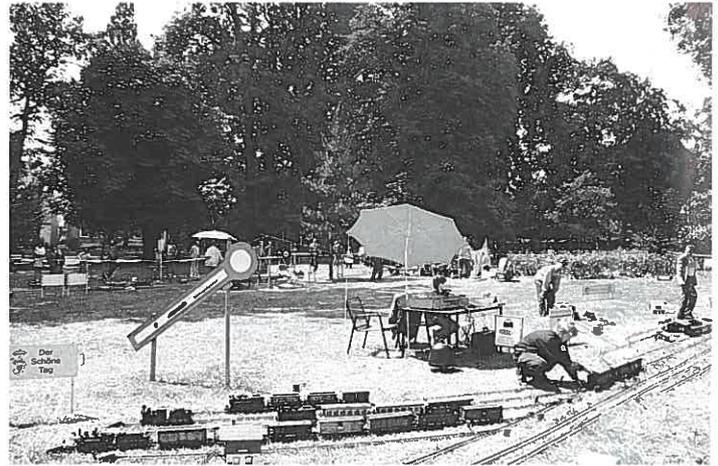
Sommerfest im Schwimmbad in Grainau mit LGB-Spielanlage.



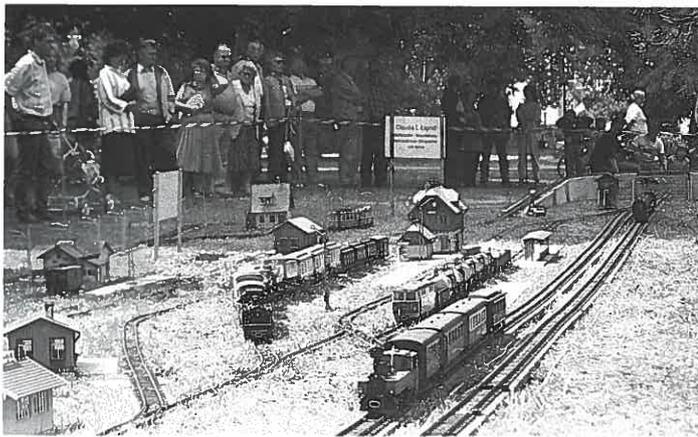
Rainer zur Bonsen hat sich auf dem Sommerfest in Grainau der kleinen Besucher angenommen und sie mit seiner LGB beschäftigt.



Königsutter: LGB-Club-Aktivitäten im Stadtpark.



Königsutter: Zentralstellwerk der LGB-Schauanlage im Stadtpark.



Königsutter: Staunend schaut das Publikum im Stadtpark dem "großen Zug" (C) nach.



Königsutter: Bahnhofsszene mit hmb-Holzbahnhof Surava.

Gartenbahnschau in Schöningen
Erstmals veranstalteten die Eisenbahnfreunde aus Königsutter ihre Gartenbahnschau im Stadtpark in Schöningen, nachdem die Veranstaltung in den Vorjahren in einem anderen Parkgelände durchgeführt worden war. "Wir sind sehr zufrieden", erklärte Dieter Hauschild, der

Veranstaltungsleiter. Die Stadt hatte die Eisenbahnfreunde gebeten, auch einmal im Stadtpark die riesige Anlage aufzubauen. Über mangelnden Besuch brauchten die Tüftler aus Königsutter nicht zu klagen: Lehmanns Gartenbahnschau war wieder ein voller Erfolg. Es waren auch knapp zwei Tage Ar-

beit für die Eisenbahnfreunde aus Königsutter zu bewältigen: Bis in die späten Abendstunden hatten sie im Stadtpark am Streckennetz gearbeitet, übernachteten in einem Zelt, das das Technische Hilfswerk aufgestellt hatte und bauten am nächsten Morgen in aller Frühe weiter. Die Anlage war beeindruckend.

Mehr als 300 Meter Gleise schlängelten sich über den Rasen. Neben den vielen Zügen belebten Straßenbahn, Seilbahn und eine Zahnradstrecke das bunte Bild. Über Brücken dampften die Güter- und Personenzüge, vorbei an den verschiedenen Utensilien ihres großen Vorbildes, der echten Eisenbahn.



LGB-Schauanlage von Otto Wiesenfahrt anlässlich der Modelleisenbahn-Ausstellung der Eisenbahnfreunde Pforzheim. Der Bahnhofsvorstand mit Mütze ist Herr Wiesenfahrt.
Foto: Gerhard Ketterl

Schauanlage in Pforzheim
Vielbestaunt war die große LGB-Anlage von Otto Wiesenfahrt, dem Lokführer der Pforzheimer Eisenbahnfreunde bei der Modell-Bahn-Ausstellung seines Vereins in Pforzheim. Mehr als 2500 Besucher waren zu der Ausstellung gekommen, und Otto Wiesenfahrt (65) war mit seiner Anlage der Mittelpunkt des Geschehens. Neun Loks, fünfunddreißig Wagen und zahlreiche Häuser von POLA hatte der Pensionär aus Ispringen mitgebracht, um den interessierten Besuchern etwas zu bieten. Mehr als 100 Meter Schienen hatten Wiesenfahrt und seine Freunde aufgebaut, acht Weichen, zwei Doppelkreuzweichen und andere technische Raffineszen trugen dazu bei, daß auf den fünf Fahrkreisen immer reger Betrieb herrschte. Fasziniert waren nicht nur die großen Eisenbahnfreunde von der Schauanlage. Die Pforzheimer Eisenbahnfreunde, sie gibt es seit 1987, haben von der Deutschen Bundesbahn einen durch einen Brand stark beschädigten Bahnhof an der Bahnlinie Pforzheim-Horb erworben und sanieren ihn derzeit. Wenn 1993 die Sanierung abgeschlossen ist, wird hier auch Otto Wiesenfahrt genügend Platz für seine große LGB-Anlage haben.

Gerhard Ketterl

LGB-Club Hannover von 1987

Anlässlich unseres zweijährigen Bestehens möchten wir uns in der LGB-DEPESCHE vorstellen.

Aus sechs gleichgesinnten Modellbahnern sind innerhalb von zwei Jahren 24 Clubmitglieder zusammengekommen, um aktiv am gemeinsamen Hobby mitzuwirken. Jeder besitzt eine mehr oder weniger große LGB-Anlage, zum Teil noch ziemlich neu und teils bereits seit mehreren Jahren gewachsen.

Somit kommen durch unseren Club die verschiedenartigen Erfahrungswerte zusammen und können nutzbringend ausgetauscht werden.

Am 12. und 13.11.88 hatten wir unsere erste LGB-Ausstellung im Bürgerhaus Misburg/Hannover nebst einer großen Tombola. Die Ausstellung fand guten Zuspruch beim Publikum! Wir zeigten drei Anlagen in der Größe von 1x 2,5 m x 10 m, 1x 6 m x 2,5 m und eine Außenanlage von 2x 4 m. Gefahren wurde teils doppelgleisig, wobei zwölf Weichen und Signale sowie sechs Abstellgleise den Betrieb belebten. Es standen dort sechs verschiedene Züge zum Fahren bereit. Großes Aufsehen erregte ein erweiterter Zirkuszug mit umgebauten Autotransportern sowie die Beladung von Zirkuswagen, die mit Leuchtdioden illuminiert waren.

Ein Zug der Rhätischen Bahn fuhr auf unserer Außenanlage zu später Stunde durch die Dunkelheit. Da alle Wagen beleuchtet waren, erregte er großes Aufsehen.

Einige Loks der Firma Lehmann wurden entweder mit Solota-Digital-Mehrzugsteuerung oder mit Funkfernsteuerung gefahren. Auf einem Rollenprüfstand lief die LGB-Mallet-Lok mit viel Dampf und Geräusch fast 16 Stunden!

Eine Lok 99 6001 (2085S) befuhr automatisch eine Pendelanlage von 8 m Länge mit Schranke, Lokschuppen, Wasserkran und Bekohlung.

Als große Besonderheit hatten wir eine 99 5605 der damaligen Franzburger Kreisbahn zum Einsatz gebracht. Dieses Modell ist ein Eigenbau aus Metall von einem Lehmann-Fan aus der DDR, den wir als Gast eingeladen hatten. Auch Eigen- und Umbauten unserer Clubmitglieder wurden bewundert.

Gleichzeitig liefen während der Ausstellung die Video-Kassette 0030 der Firma Lehmann sowie Bänder mit Ausschnitten von Anlagen unserer Clubmitglieder.

Als Spender für unsere Tombola beteiligten sich viele Firmen. Zwei LGB-Anfangspackungen standen u.a. als Preise zur Verfügung. Da nun diese zwei Packungen auf der Tombola nicht gezogen wurden, hatte sich unser Club spontan entschlossen, die Packungen für Kinder in Heimen zu spenden. So wurde eine Packung dem städtischen Kinderheim Rodenhof und die andere Packung dem Taubblindenwerk, beide in Hannover, vom Vorstand überreicht.

Unsere Clubmitglieder treffen sich am zweiten Montag jedes Monats im Freizeitheim Mühlenberg (Weiße Rose) in 3000 Hannover ab 19.30 Uhr. Gäste sind herzlich willkommen.

Kontaktadresse: Kurt Grahnis, Brinkstr. 40, 3013 Barsinghausen. Telefon 05105-81263 (ab 19.00 Uhr).



LGB-Club Hannover: Viel Gedränge bei der ersten Lehmann-Ausstellung im Bürgerhaus in Misburg bei Hannover.

Schnell und großzügig

Mein an Sie gesandtes Fahrpult 5007 am 15.10.88: kaputt. Ein von Ihnen erhaltenes dto. am 8.11.88: nagelneu und kostenlos!

Ganz herzlichen Dank sage ich Ihnen für die schnelle und großzügige Abwicklung des Schadens an meinem Fahrpult. Bei kaum einem Unternehmen habe ich bisher eine so prompte Erledigung erfahren. Da macht es sich wieder mal bezahlt, von der H0-Spur zur LGB-Spur gewechselt zu haben. Ich werde meine positiven Erfahrungen gern weitergeben. Meine Frau allerdings ist nun nicht mehr so gut auf Sie zu sprechen, da sie jetzt wieder allein in den Garten muß. Ich widme mich ja nun wieder der schwereren Arbeit mit der LGB, und meine Frau gräbt den Rest des Gartens alleine um. Aber



LGB-Club Hannover: Eigenbaufahrzeuge und POLA-Lokschuppen auf der Lehmann-Ausstellung im Bürgerhaus Misburg.

ich habe mich darüber noch nie beschwert - Eisenbahner sind tolerant und großzügig. Anbei lege ich ein Foto von einer

Hannoverschen LGB-Anlage, damit Sie sehen, daß auch die Norddeutschen gute LGB-ler sein können.

Harald Schmitt



Übersichtsaufnahme von der Freilandanlage Harald Schmitt.



LGB-Anlage auf der Ausstellung der Modellbahnfreunde Böttersen (ex Lahstedt) in Bünde/Westfalen.

Modellbahnfreunde Böttersen

Die Modellbahnfreunde Böttersen (vormals Modelleisenbahnfreunde Lahstedt; neue Anschrift: Bahnhofstr. 3, 2742 Böttersen) zeigten ihre Modellbahnen in diesem Jahr in Traunstein, Dingolfing, Wolfratshausen, Rottach-Egern, Kaufbeuren, Freising und Waldkraiburg.

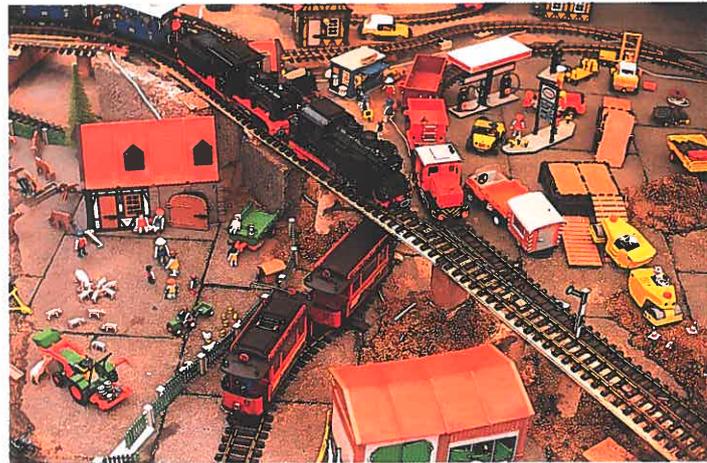
Was auf diesen Ausstellungen geboten wird, erzählt ein Zeitungsbericht aus Bünde/Westfalen, wo schon vorher eine Ausstellung stattfand:

Es ist die größte transportable Anlage der Welt: Mehr als 100 Züge rollen auf 1.300 Meter Gleisen durch reizvolle Miniatur-Landschaften. Auf nicht weniger als 155 Quadratmetern Modellbahnfläche haben die "Modellbahnfreunde Lahstedt" im Bänder Stadtgarten fünf riesige Anlagen aufgebaut. Alle vier Spurbreiten - vom kleinsten Maßstab 1:220 bis zum Größten 1:22:2 sind vertreten. Größenverhältnisse, die faszinieren: Eine Lokomotive der Spurbreite Z (1:220) hat bequem im Schornstein einer Lok der Spurbreite II m (1:22,5) Platz.

Zum Transport der ca. 20 Segmente, die jeweils zwei mal fünf Meter groß sind, mußten drei Lastwagen angemietet werden. Eine Super-Schau von beträchtlichem Wert: Die Anlagen sind für knapp DM 400.000,00 versichert.

Modelliert werden die Miniaturlandschaften, durch die sich die Schienenstränge winden, weitgehend aus Styrodur und einem Holzskelett. Das Material zur Begrünung finden die Modellbahnbauer in der Natur. Die Bauzeit betrug zwei bis vier Jahre.

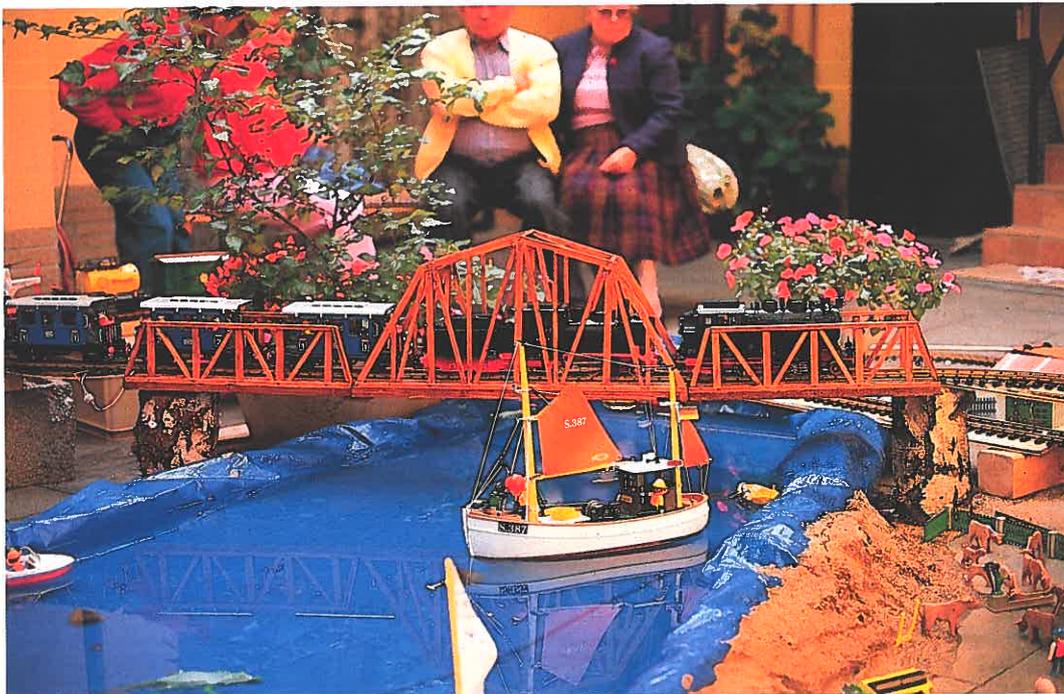
Die Präsentation im Bänder Stadtgarten ist für die "Modellbahnfreunde Lahstedt" bereits die dritte in diesem Jahr. Nach Neumünster und Barsinghausen ist die Zigarrenstadt allerdings der erste Ausstellungsort in Ostwestfalen. Übrigens: Nur 16 aktive Mitglieder gehören dem kleinen Club an, der diese Ausstellung der Superlative organisiert hat. Jörg Kollmeier



Anlage Lindlahr: Viel Betrieb am langen Viadukt.

Private Kirmes-Anlage

Alljährlich aus Anlaß der Rüngsdorfer Kirmes (Stadt Bad Godesberg) baut Horst Lindlahr eine große LGB-Anlage im Innenhof seines Anwesens zur "Kinder- und Erwachsenenbelustigung" auf. Verwendet werden hierbei Fahrzeuge der LGB und Wagen von Playmobil. Zahlreiche Ausrüstungsteile entstanden im Selbstbau. Prunkstück der Sammlung Lindlahr ist jedoch eine wunderschöne, gänzlich aus Holz gebaute Brücke, die in recht kurzer Arbeitszeit wenige Tage vor Weihnachten entstand. Bert Jülich



Anlage Horst Lindlahr: See mit Eigenbau-Bogenbrücke und Playmobil-Fischkutter.

Farbfotos (2): Bert Jülich

Kleine Welt auf großen Rädern

Mit Unterstützung der Bad Bergzaberner Volksbank, hilfsbereit wie immer, konnten die Bad Bergzaberner Modellbahnfreunde den großen LGB-Modellbahnwagen bekommen.

Groß und klein, alt und jung konnten sich am Parkplatz neben der Volksbank, an der Abzweigung nach Weibenburg, an regem Eisenbahnleben und -betrieb sattsehen.

Väter und Mütter zeigten ihren Kindern, wie es früher mit der gemütlichen Dampfbahn zugging. Auf einer Steilstrecke steigt die schweizerische Furka-Oberalp-Bahn bergauf und bergab.

Daneben, auf der Hauptbahn, zieht die Lokomotive "Arosa" der Rhätischen Bahn den "langsamsten Schnellzug der Welt", abwechselnd mit einem gewaltigen "Krokodil", das mit einem aus Zement-Silowagen zusammengestellten Zug rastlos unterwegs ist.

Auch die Nostalgie-Freunde kommen mit der Lok "Spreewald" zum Zug, und mit alten Oldtimer-Wagen, fein nachmodelliert in LGB-Spur.

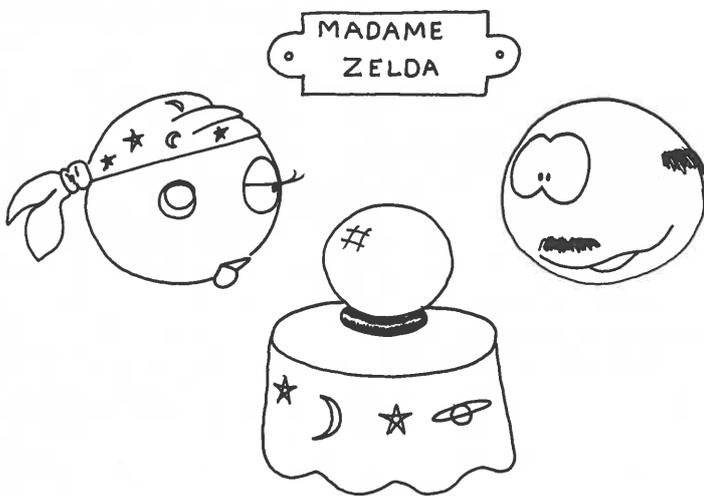
Unser Nachbarland Frankreich schickte einen KRONENBOURG-Bierwagen, der mit Alt-Leuna-Tank-



Die Fernsehmaus Bino, ein cleveres Kerlchen, das durch das Kinderprogramm von TELE 5 führt, war auf der Internationalen Spielwarenmesse 1991 in Nürnberg zu Fernsehaufnahmen am Lehmann-Stand. "Gueststar" in der Aufzeichnung war LGB-Juniorchef Johannes Richter (im dunklen Anzug).

wagen und Güterwaggons aus der Dampflokzeit seine Kreise zieht, angeführt von einer bulligen Lok 104 in Länderbahnausführung. Von morgens 9.00 Uhr bis abends 21.00 Uhr war die gesamte Anlage

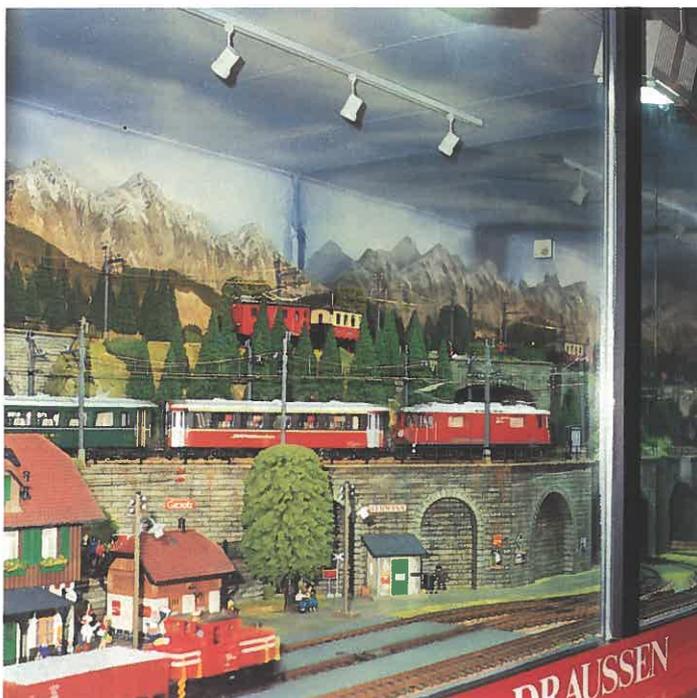
in Bewegung, betreut von R. Goossens, der hier als Großbahn-Spezialist auch bei den Modellbahnfreunden gilt und für Groß- und Gartenbahnliebhaber viel Wissen parat hält. Südpfalz Kurier



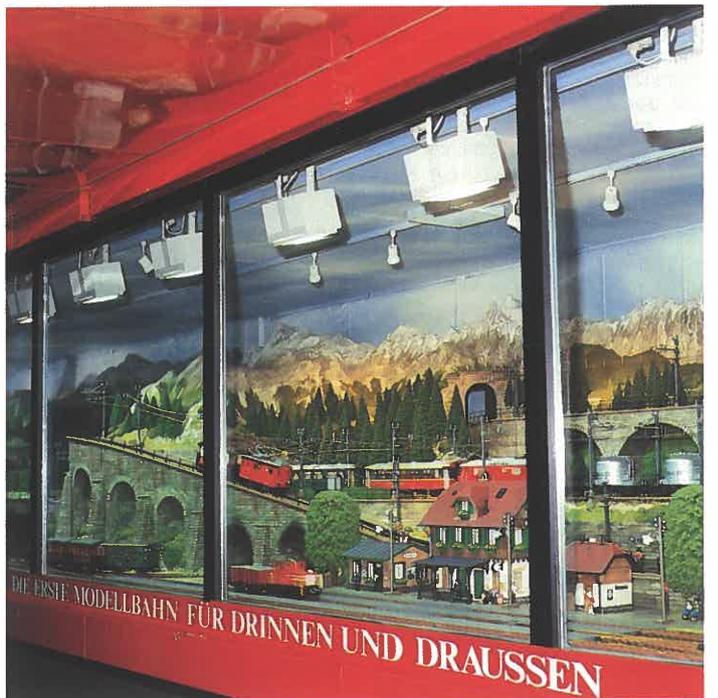
"Vergessen Sie Geld und Liebe, ich will nur wissen, welche Lokomotive Lehmann als nächstes Modell herausbringt!"
Cartoon: Richard W. Stein



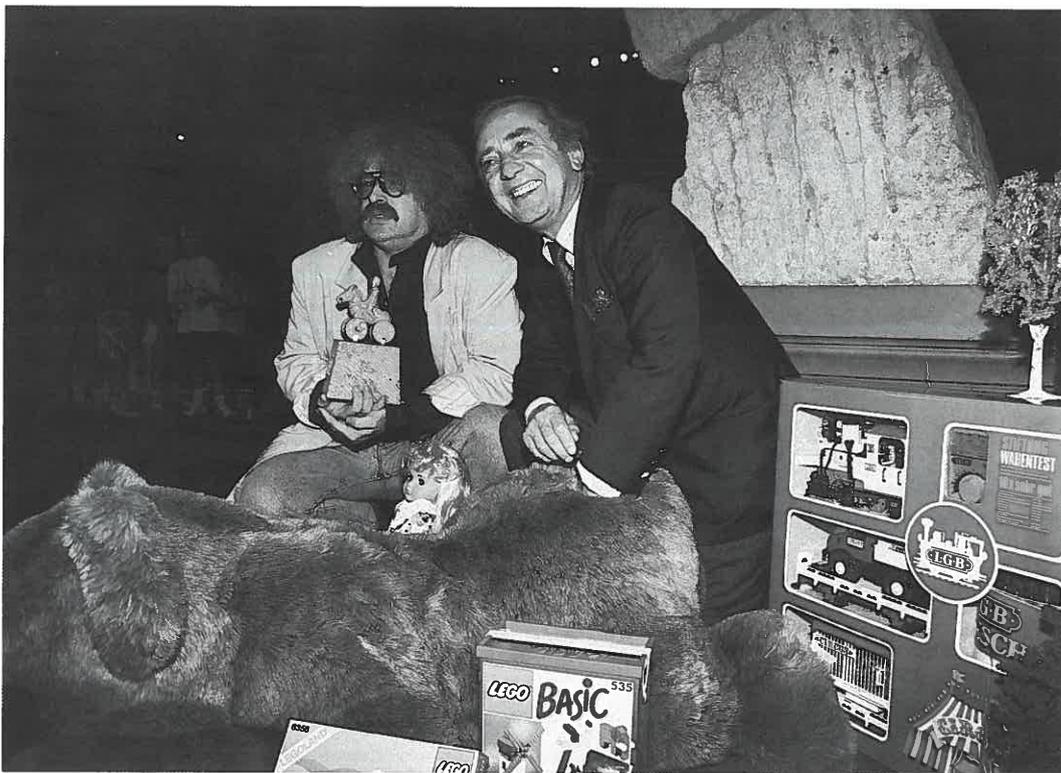
Der neue LGB-Ausstellungswagen war unlängst in Bergzabern.



"Glacier Expres" in voller Fahrt im LGB-Ausstellungswagen.



Blick auf die Zahnradstrecke im LGB-Ausstellungswagen.



Herr Roncalli (Circus Roncalli) und Hans Clarin ("Pumuckl") bei der Verleihung des Kulturpreises Spiel 1990. Die Firma Ernst Paul Lehmann gehörte zu den Spendern von Spielzeug.

Kulturpreis Spiel 1990:

Der Circus Roncalli ist 1990 Preisträger des Kulturpreises Spiel. Seine Artisten, Künstler, Akrobaten, Musiker, Requisiteure, Techniker und alle Mitarbeiter wurden von der "Arbeitsgemeinschaft Spielzeug e.V." mit diesem Preis für die beispielhafte Förderung des Spielens und des Spiels ausgezeichnet. Der Circus Roncalli hat es verstanden, dem Publikum zu zeigen, daß Phantasie wichtiger ist als ein Programm der Superlative. Mit dem Spiel(en) hat der Zirkus den Charakter des Leichten, Bunten, Zweckfreien gemein. Zirkusleute "spielen" ihrem Publikum etwas vor, aber ohne jede Absicht, es zu "bilden", zu erziehen und zu belehren. Der Zirkus bietet spielenden Kindern eine Vielfalt verschiedener Rollen an, unter denen jedes eine findet, in der es sich gerne sieht: Man kann stark sein, schön sein, mutig sein, trickreich, gewandt oder komisch sein. Man kann im Spiel Dompteur, aber auch Löwe sein. Weiterhin regt der Zirkus die Freude am Verkleiden, Sich-Verwandeln, am Schminken, Schmücken und Dekorieren an. Gerade das führt Erwachsene und Kinder mühelos im Spiel zusammen. Als Vorlage für diesen Preis, den 1989 die beiden Schauspieler Gustl Bayhammer und Hans Clarin für ihre "Pumuckl-Aktivitäten" bekamen, diente der "Arbeitsgemeinschaft Spielzeug" ein 1800 Jahre altes römisches Nachziehpferdchen mit Reiter, das im Original im Römisch-Germanischen Museum in Köln steht. Es wurde in der näheren Umgebung Kölns in einem Kindergrab als Beigabe gefunden. Das "Römische Pferdchen" repräsentiert das Spielen als kulturübergreifendes, zeitloses und alle Menschen betreffendes Verhalten. Der Circus Roncalli braucht sich aber nicht mit dem "römischen Pferdchen" zu begnügen, denn mit dem Preis ist ein

Spielmittelkontingent im Wert von über DM 20.000,00 verbunden. Spenderin war unter anderem auch die Firma Ernst Paul Lehmann Patentwerk.

Francis und Dave in Europa

Dave Buffington, LGB Public Relations Representative in den USA, war mit seiner Frau Francis zu Besuch in Europa. Sie nutzten den Aufenthalt in Deutschland, um die Bayerische Zugspitzbahn und im benachbarten Tirol die Zillertaler Verkehrsbetriebe zu besuchen. Dank des Entgegenkommens beider Bahngesellschaften waren zwei Tage voll ausgefüllt.

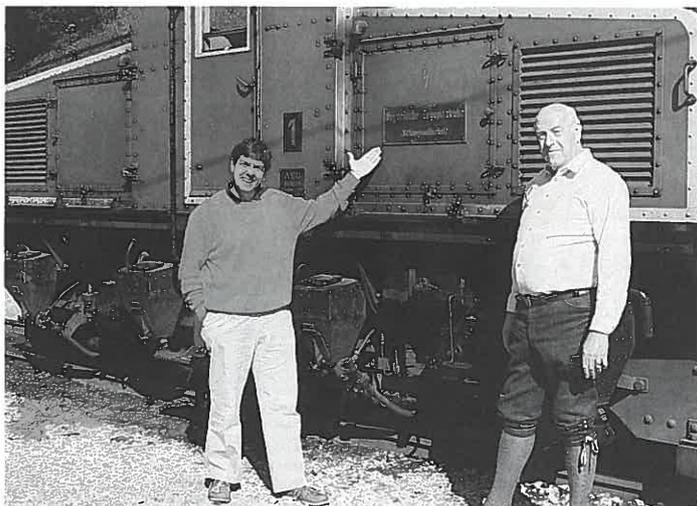
In Grainau wurde zunächst das Bahnbetriebswerk der BZB mit allen Werkstätten besichtigt. Zufällig waren alle Lok- und Triebwagen-Typen im Bw vorhanden. Bergellok 15 war gerade in der Hauptuntersuchung.

Bei der anschließenden Zugspitzrundfahrt zum Schneefernerhaus,

auf der Gipfelstation und bei der Abfahrt mit der Eibseeseilbahn boten sich den Gästen an diesem besonders schönen Spätsommertag grandiose Rundblicke über die frisch verschneiten Gipfel der deutschen, österreichischen und schweizer Alpen.

Ein kurzer Abstecher zum österreichischen Gipfelhaus, vorbei an Deutschlands höchst gelegener Grenzstation, gestattete uns einen Blick auf die Betonarbeiten für das letzte Pfeilerfundament der neuen Tiroler Seilbahn. Auch auf deutscher Seite wurde emsig an der Erweiterung des "Sonn Alpin", einem SB-Restaurant, gearbeitet. Dazu hatte man mit der Zahnradbahn eigens einen LKW auf das Platt transportiert.

Den Abschluß bildeten die Besichtigung der Talstation der Eibseeseilbahn mit ihren technischen Anlagen, meiner eigenen LGB-Freilandanlage in Grainau und ein Stadt-



Dave Buffington, LGB-PR-Repräsentant in den USA, besuchte mit Rainer zur Bosen (rechts) anlässlich eines Europabesuchs auch die Bayerische Zugspitzbahn.

bummel in Garmisch-Partenkirchen.

Den zweiten Tag verbrachten wir bei herrlichem Wetter bei der Zillertalbahn. Zunächst erfolgte eine eingehende Besichtigung des erst im Mai 1989 neu eingeweihten Bahnbetriebswerks in Jenbach. (ich berichtete in der LGB DEPESCHE darüber). Herrn Leiter, der sich freundlichweise an seinem freien Samstag zur Verfügung stellte, hat uns geführt.

Dann ging es mit dem Dampfzug in Richtung Mayerhofen und nach einem kurzen Aufenthalt mit dem gleichen Zug zurück nach Jenbach. Selbstverständlich reisten wir hin im Wagen AB/s 1 "Ramsau-Hippach" (Vorbild vom LGB-Wagen 3107) und zurück im Buffet-Wagen B/s 29 "Gemeinde Zell am Ziller" (Vorbild vom 3016). Hier wurden wir von der Wirtin, Frau Steinlechner, mit einem Schnapsler begrüßt.

In Jenbach angekommen, war noch die benachbarte Achensee-Bahn zu besichtigen, die ihr 100jähriges Bestehen feiern konnte. Sehenswert war auch das kleine Achensee-Bahn-Museum.

Auf der Rückfahrt nach Garmisch machten wir noch eine kleine Stadtbesichtigung in Innsbruck. Beeindruckt von den Erlebnissen nahmen wir in Garmisch-Partenkirchen vor dem Bahngelände der Zugspitzbahn Abschied voneinander.

Rainer zur Bosen

Telefax

Fernkopierer breiten sich rasend schnell in Deutschland aus. Natürlich hat auch die Redaktion der LGB-DEPESCHE einen Fax-Anschluß. Bitte wählen Sie bedarfsweise 05371-15114. Wir sind Tag und Nacht auf Empfang.

Anzeigen in der LGB DEPESCHE

In Beantwortung verschiedener Anfragen bitten wir um Verständnis dafür, daß wir grundsätzlich keine Anzeigen in der LGB DEPESCHE aufnehmen. Sollte der übrige redaktionelle Inhalt es vom Platz her gestatten, bringen wir (ohne Veröffentlichungsverpflichtung!) gern, wie bisher, kostenlos Gesuche nach alten Heften der LGB DEPESCHE und nach nicht mehr im Katalog befindlichen LGB-Modellen. Verkaufs- und Tauschangebote, gleich welcher Art, werden nicht veröffentlicht.

LGB/WZ

Gesucht

RhB-Wagen 3063 (rot) und 3064 (rot/beige). Wolfgang Ahrens, Lindenstr. 8a, 3308 Königslutter.

Vorsignale gesucht

Ich suche drei zweibegriffige Vorsignale (Vr 0/2), frühere LGB- Artikelnummer 5093. H.G. Heidemann, Wakenitzstraße 38, 2400 Lübeck, Telefon: 0451-794569.

Gesucht

Ich suche folgende Hefte der LGB DEPESCHE: 1 bis 6, 14, 25/26, 27/28, 29/30, 46, 48. Erich Möhl, Gertrudenstr. 41, 2870 Delmenhorst.

Gesucht

Ich suche LGB DEPESCHE 1, 5, 9-16, 19 bis 30 und 33. Karl-Heinz Weber, Seeheimerstr. 43, 6102 Pfungstadt 1.



Zum 30. Geburtstag des Kindergartens baute Richard Schahm eine LGB-Anlage im Freien auf, die sein erster Versuch in dieser Richtung war.



Die LGB-Freiland-Schauanlage von Richard Schahm war ein voller Erfolg bei den Kindern.

Körperbehinderte und die LGB

Im Freizeitraum der Schule für Körperbehinderte in Nieder-Olm befindet sich eine kleine LGB-Anlage, an der sich viele Kinder tagtäglich erfreuen. Die Anlage besteht aus einem Gleisoval und einem Abstellgleis für die Wagen. In mühevoller und zeitraubender Arbeit hat eine Gruppe Körperbehinderter unter Anleitung von Lehrern, Erziehern und Beschäftigungstherapeuten aus Korken eine Burg gebaut und diese mit viel Farbe und Fantasie koloriert. Etwa zwei Jahre brauchten die Kinder dafür - ein Gesunder hätte die Arbeit in wenigen Tagen geschafft! Die Anlage ist auf einer Platte montiert, die in einer solchen Höhe angebracht ist, daß sie mit Rollstühlen unterfahren werden kann. Täglich zieht der Zug nun schon seit fünf Jahren seine Runden um die Burg. Stürze von der Platte sind ebenso an der Tagesordnung wie das heftige Gegenfahren auf den Zug. Auch wird zur Fahrt nicht der Regler benutzt, sondern ein einfacher Ein-Aus-Schalter mit etwa halber Fahrspannung. Die enorme

Beanspruchung der Bahn und die Tatsache, daß die Lokomotive noch ebenso gut läuft wie am ersten Tag, sprechen für Qualität und Robustheit der LGB-Erzeugnisse. Noch ein Hinweis zum Ein-Aus-Schalter: Die Spastiker und Schwerstbehinderten, die ihre Hände nur sehr eingeschränkt oder gar nicht gebrauchen können, sind nicht in der Lage, den Fahrtregler zu bedienen. Damit diese Kinder trotzdem den Zug in Bewegung setzen können, ist ein großer, klobiger Wippschalter als Ein-Aus-Schalter gebaut worden, der an beiden Enden der Wippe einen faustgroßen Knauf hat. Wird der linke Knopf gedrückt, fährt der Zug nach links, wird der rechte Knopf gedrückt, fährt er nach rechts. Der Zug kann also nur stehen und fahren, die Geschwindigkeit ist nicht veränderbar. Da der Zug langsam fährt und keine Steigungen vorhanden sind, ist diese einfache Ein-Aus-Schaltung ein Kompromiß und ermöglicht auch den Schwerstbehinderten das Spielen mit der LGB.

Dr. Heiner Ullrich



Im Freizeitraum der Schule für Körperbehinderte in Nieder-Olm steht eine kleine LGB-Anlage.



POLA-Bahnhof Steinbach auf der Freilandanlage des Jugendheims Schloß Kasteln.

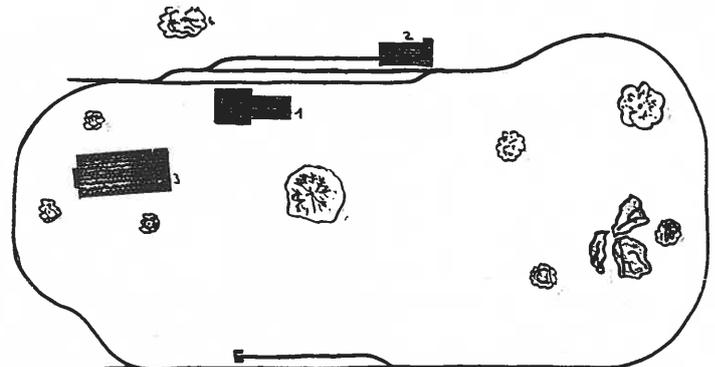
Freilandanlage des Schulheims Schloß Kasteln

Mit den Schülern des Schulheims Schloß Kasteln in der Schweiz baute ich während vier Jahren eine LGB-Freilandanlage. Viele dieser Kinder sind wegen sozialen und schulischen Schwierigkeiten in dieser Institution. Sie sind zwischen acht und siebzehn Jahre alt. Eine Modelleisenbahn, wie die LGB, die sehr robust und wetterfest ist, gibt den Kindern viele Möglichkeiten, sich kreativ zu betätigen und bei den anfallenden Arbeiten oder Problemen daraus Lehren zu ziehen und gleichzeitig ihr Selbstwertgefühl zu steigern. Der Ort, wo die Freilandanlage aufgebaut wurde, ist sehr exponiert und großen Temperaturschwankungen von + 30 bis - 20 Grad unterworfen. Deshalb mußte das Fundament der Schienen tief und gut verankert werden. Die Betontrasse wurde mit Armierungseisen verstärkt. Der Untergrund der Anlage besteht aus Sand und großen Steinen. Des-

halb mußten wir, um unsere Anlage überhaupt bepflanzen zu können, ausheben und danach mit ca. 3 Kubikmeter Humus auffüllen. Unsere Freilandanlage ist nur über lange Treppen erreichbar. Deshalb trugen wir die Erde, den Sand und das andere Material kesselweise hinauf. Während der ganzen Bauzeit wurde der Fahrbetrieb mit Einschränkungen aufrechterhalten. Dies war nötig, damit das Interesse an der Bahn nicht verloren ging.

Die Anlage ist vom Gleisplan her simpel aufgebaut. Sie soll für Kinder einfach und verständlich sein. Deshalb wurde auf aufwendige Technik verzichtet. Die Fahrstrecke, in Form eines großen Ovals, beträgt ca. 40 m. Der Bahnhof hat drei Durchgangsgleise und ein Abstellgleis. Auf der gegenüberliegenden Seite befindet sich eine zweigleisige Kreuzungsstation. Es können maximal drei Züge darauf verkehren. Natürlich wird diese Freilandanlage, wie viele andere, nie richtig fertig. Im Moment wird wieder fleißig gebaut.

Peter A. Kriemler



Freilandanlage Schullandheim Schloß Kasteln: 1) Bahnhof, 2) Lokschuppen, 3) Mühle.



Die Jungen des Jugendheims Schloß Kasteln beschäftigen sich gern mit ihrer Lehmannbahn.

Ganz wichtiger Hinweis!

In LGB DEPESCHE 65 ist uns bei dem Kurzbericht "Einfach aber wirkungsvoll" in der dazugehörigen Zeichnung ein gravierender Fehler unterlaufen: Der 1000 uF-Kondensator ist falsch eingezeichnet. Selbstverständlich muß sein Minuspol (schwarz) auch an Gleichrichter-Minus, und sein positiver Anschluß (hell) an Gleichrichter-Plus angeschlossen werden. Berücksichtigt man das nicht, ist die Schaltung wirkungsvoller, als erhofft. Der Kondensator wird heiß und könnte "in die Luft fliegen", wie uns Herr Rasler aus Nürnberg eindrucksvoll geschrieben hat. Wir danken ihm für diesen Hinweis. LGB/HK

Spannungsstabilisierung für den Selbstbau

Um Fahrzeugen den "letzten Schliff" zu geben, ist es manchmal erwünscht, eine der LGB-5-Volt-Spannungskonstanthalteschaltung selbst zu bauen. Hier stellen wir Ihnen eine aus wenigen Bauteilen bestehende Schaltung vor. Das Herzstück ist ein integrierter Spannungsregler mit der Bezeichnung 7807. Sie erhalten ihn, wie auch die anderen Bauteile, im Elektronikfachhandel. Zusätzlich benötigen Sie noch einen Brückengleichrichter mit der Bezeichnung B80, C1500, was bedeutet: Spannungsfestigkeit bis 80 Volt und ausgelegt für einen Strom bis 1,5 Ampère. Zwei Kondensatoren zur Unterdrückung von unerwünschten hochfrequenten Nebeneffekten komplettieren die Stückliste, rechnet man die Lampen nicht mit.

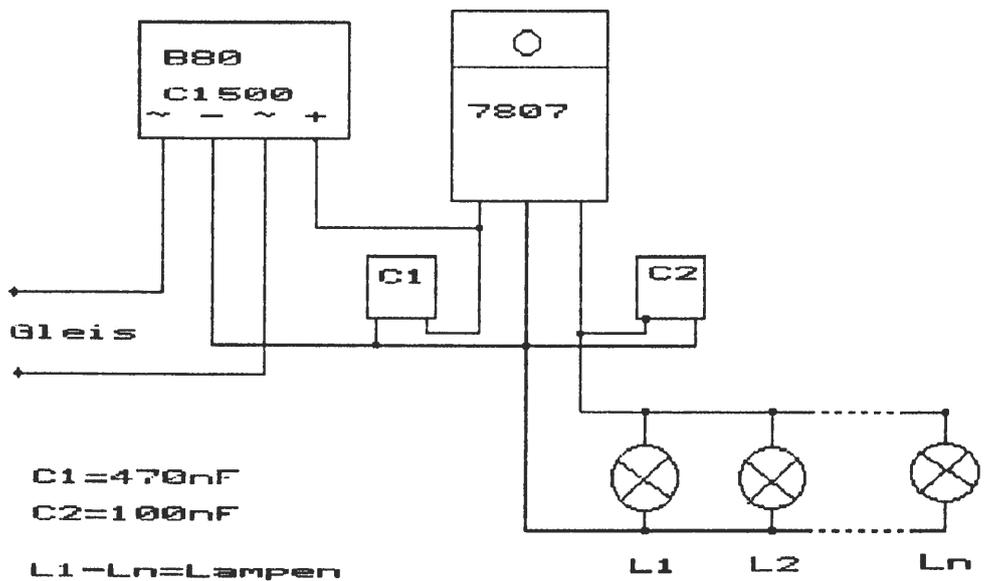
Verschalten Sie die Bauteile nach Plan "A", so erhalten Sie eine Stabilisierungsschaltung, bei der sich die Helligkeit der angeschlossenen Lampen ab einer Fahrspannung von 8 bis 9 Volt nicht mehr ändert. Der 5-Volt-LGB-Dampfeinsatz kann ohne Bedenken bezüglich kürzerer Lebensdauer problemlos betrieben werden.

Möchten Sie fahrtrichtungsabhängig Lampen betreiben, erweitert sich die Bauteileliste um zwei Dioden des Typs 1N4001. Diese sperren den Stromfluß in Abhängigkeit der Fahrtrichtung und lassen so entweder Lv oder Lh leuchten. Dieses Schaltbild ist in Plan "B" dargestellt. Der Gesamtstrom durch den Spannungsregler darf 1 Ampère nicht überschreiten. Dieses erlaubt den Anschluß von 15 Stück 5-Volt-Lämpchen oder 10 Stück 5-Volt-Lämpchen und einem 5-Volt Dampfgenerator.

Der Spannungsregler muß ausreichend gekühlt werden. Dieses erreichen Sie, indem Sie ihn auf ein handelsübliches Kühlblech schrauben. Die Montage der Einzelteile können Sie auf einer Lochrasterplatte vornehmen. Heinz Koopmann

Spannungsstabilisierung fuer LGB

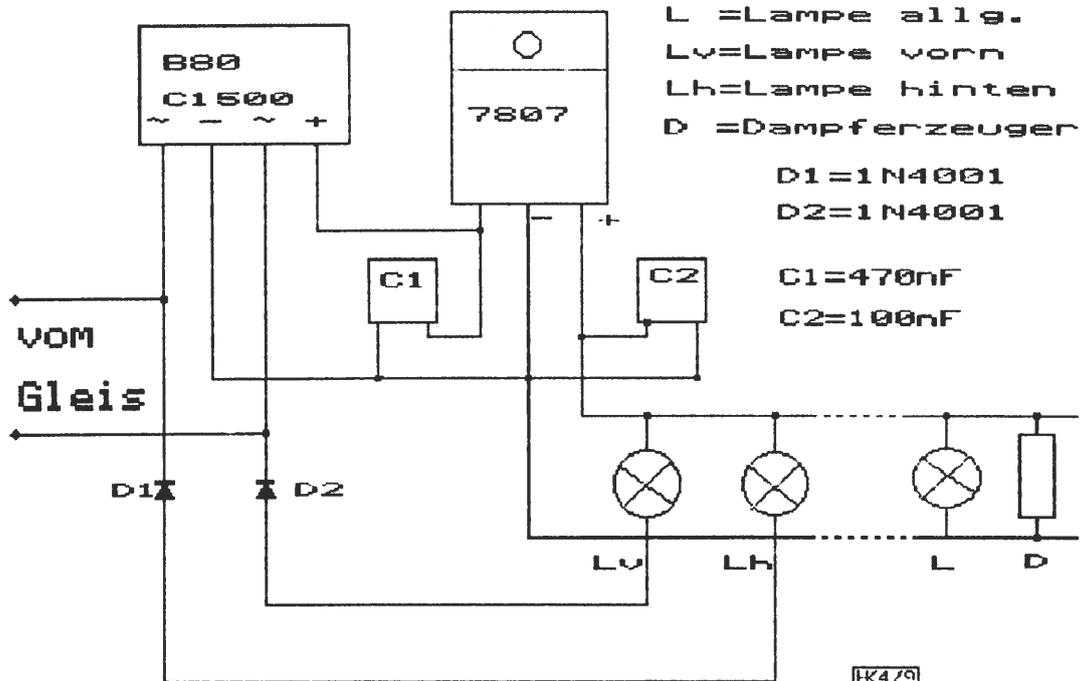
Plan A



HK3/9

Spannungsstabilisierung fuer LGB

Plan B



HK4/9

Einbau von Isolierschienenverbindern 5026

Für viele LGB'er ist der Einsatz von Isolierschienenverbindern ein echtes Problem. Man möchte sie zwar

verwenden, doch wie entfernt man die vorhandenen Schienenverbinder ohne wertvolle Gleise, hier sind es meistens Kreuzungen und Weichen, zu beschädigen? Wenn Sie

sich in Ihrer Vorgehensweise an den folgenden Bildern orientieren, gelingt Ihnen die Montage problemlos. Wie Sie weiter den Abbildungen entnehmen können, läßt sich ein Schie-

nenverbinder, ohne daß im Betrieb sichtbare Beschädigungen des Gleismaterials entstehen, entfernen und durch einen Isolierschienenverbinder 5026 ersetzen. H. Koopmann

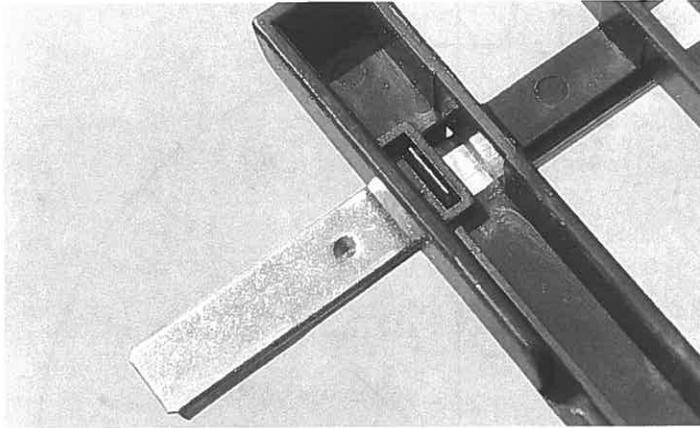


Bild 1: So sieht ein am Messingprofil befestigter Schienenverbinder von unten aus.

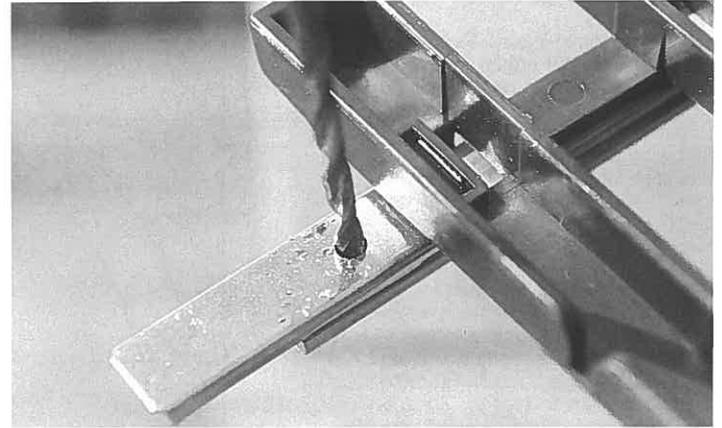


Bild 2: Als erstes bohrt man mit einem 4 mm Stahlbohrer die der Arretierung des Verbinders am Schienenprofil dienende Körnung ca. 2 mm tief auf.

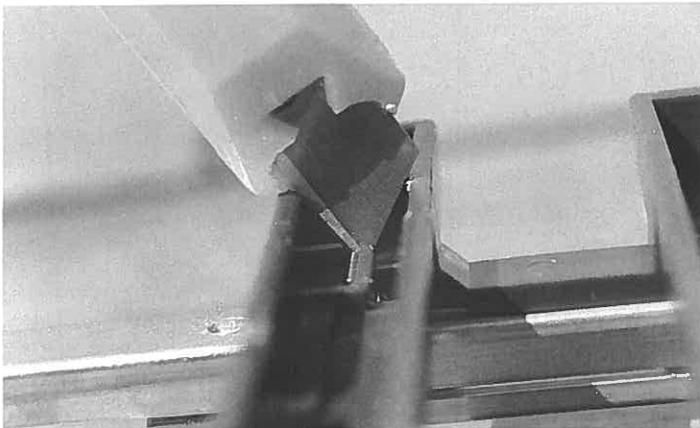


Bild 3: Danach wird der Kunststoffsteg, der die umgebogene Lasche des Schienenverbinders umschließt, an beiden Seiten mit einem scharfen Teppichmesser durchtrennt.

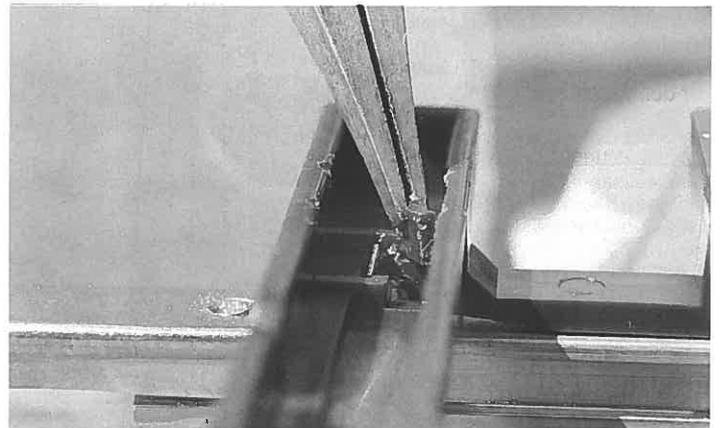


Bild 4: Fällt der Steg nicht von selbst heraus, wird er wie gezeigt, mit einer kleinen Zange entfernt.

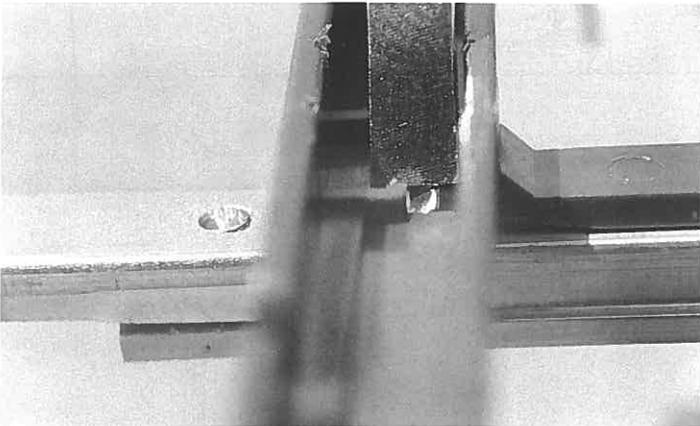


Bild 5: Jetzt braucht nur noch die abgewinkelte Messingglasche des Schienenverbinders durch Drücken mit einem Schraubenzieher flachgebogen werden.

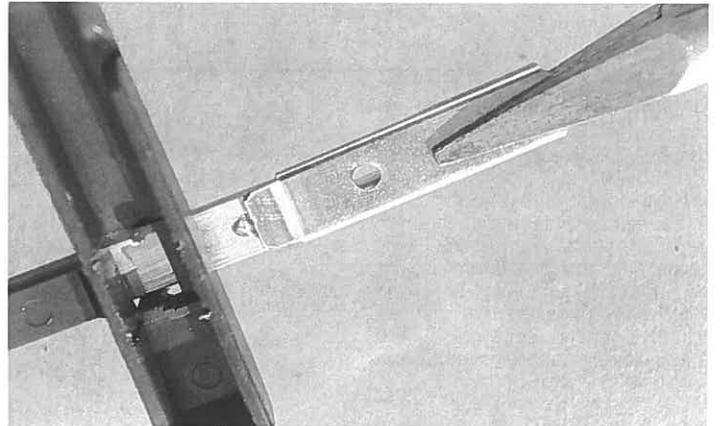


Bild 6: Anschließend läßt sich der Schienenverbinder problemlos abziehen.

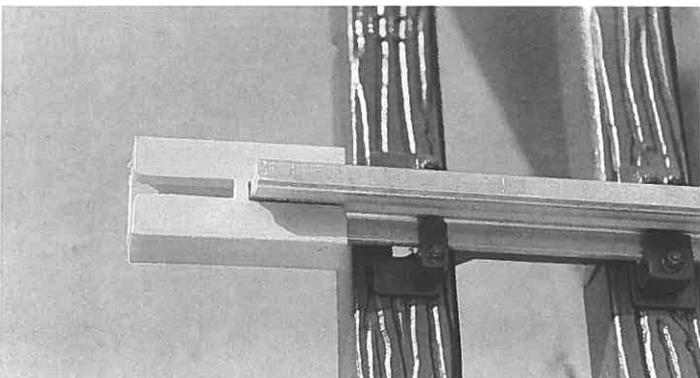


Bild 7: Der Isolierschienenverbinder wird auf das jetzt freie Schienenende geschoben.

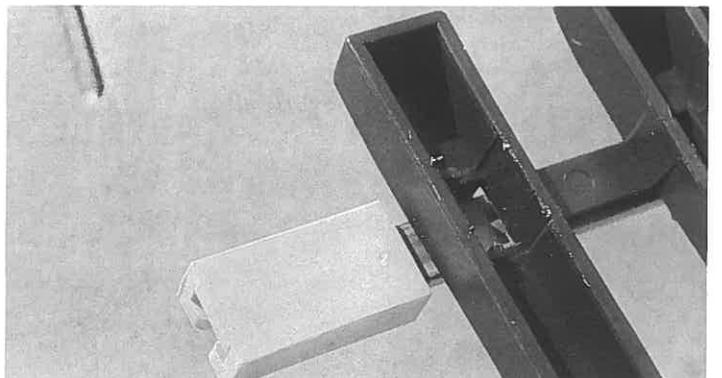


Bild 8: Blick von unten auf den aufgeschobenen Isolierverbinder.

Probleme und Lösungen

Mit Erhalt der LGB-DEPESCHE 59 begrüße ich besonders die neue Rubrik "Tips + Kniffe", einmal, weil ich sie selber brauche, zum anderen, weil ich gern einige Tips loswerden will.

Zunächst einmal meine Probleme: Kann mir jemand sagen, wie man auf einer Innenanlage Wiesen, bzw. Gras darstellen kann (H0-Grasfasern sind mir wegen ihrer Kürze und Farbe ungeeignet)?

Wie kann ich mir möglichst naturgetreue Laub- und Nadelbäume basteln?

Hier einige Tips von mir: Dies sind eigentliche Techniken, wie sie für H0-Bahnen praktiziert werden, jedoch lassen sich diese ohne weiteres auf LGB-Verhältnisse übertragen, vorausgesetzt, daß es sich um eine Innenanlage handelt. Empfehlen möchte ich in diesem Zusammenhang das Buch "Modellbahn Betriebs-Bauwerke", erschienen 1983 im ALBA Buchverlag GmbH + Co. KG, Düsseldorf, welches praktisch in jedem Modellbahngeschäft erhältlich ist.

1) Bau von Stützmauern, Tunnelportalen, Flügelmauern usw.:

a) Profil der Mauer oder des Tunnelportals (siehe Skizze) aus Karton ausschneiden oder aus einer Holzplatte aussägen.

b) Steine (Maße siehe Skizze) aus Karton von 1 mm Dicke ausschneiden.

c) Auf das Mauerprofil werden von unten beginnend Linien gezogen und zwar immer abwechselnd im Abstand von 15 mm (Steinhöhe und 1,5 mm Fugenhöhe).

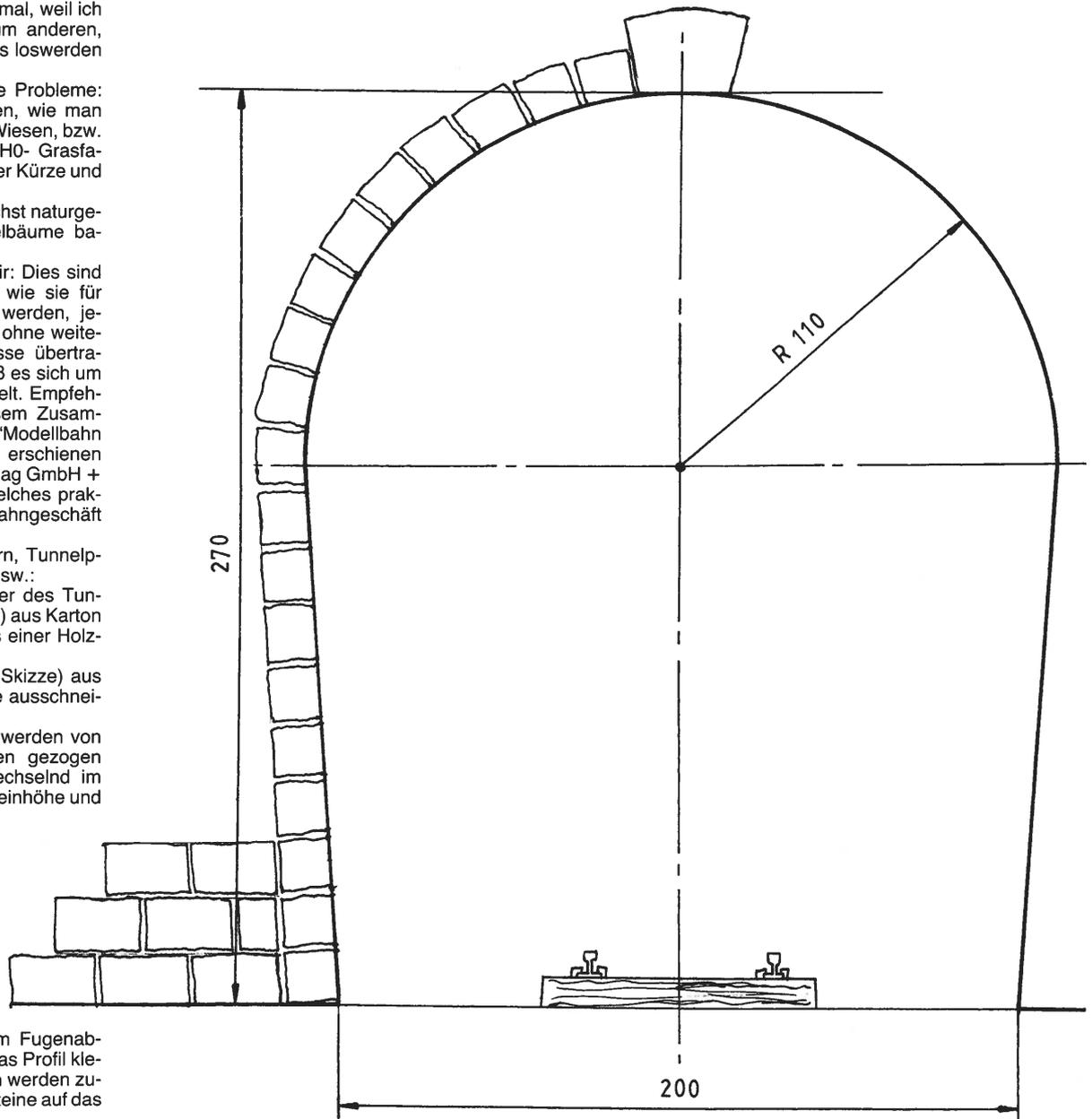
d) Steine mit Pattex im Fugenabstand von 1,5 mm auf das Profil kleben (bei Tunnelportalen werden zuerst Schluß- und Randsteine auf das Profil geklebt).

e) Steine, die sich an Mauerkanten befinden, stehen, wenn ihre Oberfläche eine Sichtseite darstellt, um eine Steindicke (1 mm) über den Profilrand hinaus, so daß man an der anliegenden Seite die andere Perspektive des Steins darstellen kann (siehe Skizze).

f) Die Oberkante der Mauern kann man in gleicher Weise entstehen lassen, jedoch macht ein Mauerabschluß in Form eines "Beton-Gusses" weniger Arbeit und sieht zudem besser aus. Die Kartonstreifen, aus denen dieser Abschluß besteht, haben eine Breite von 25 mm. Der Kartonstreifen der oberen Sichtseite sollte auch diese Breite nicht unterschreiten. Der Kartonstreifen der vorderen Seite hat (logischerweise) die gleiche Breite wie der der oberen Sichtseite. Seine Höhe ist bedingt durch den Neigungswinkel der Maueroberkante. Zuerst werden die (der) seitliche(n) Kartonstreifen aufgeklebt, und zwar direkt über die Steine (das bringt mehr Relief).

g) Wenn das Gemäuer fertig ist, kann man das ganze noch verputzen mit einem Borstenpinsel und Geländebaumörtel von Busch (viel-

Empfohlenes Profil eines, für Oberleitungsbetrieb geeigneten, eingleisigen Tunnelportals (M 1:2)



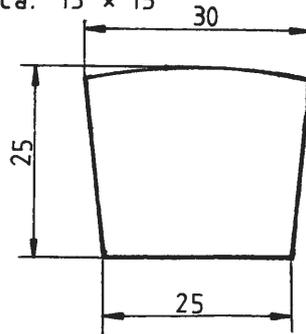
Maße der Steine (M 1:1)

ganzer Stein 25 x 15

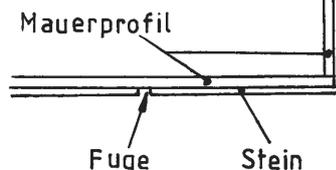
halber Stein 11,75 x 15

Randstein ca. 15 x 15

Schlußstein



Steine an Mauerkanten (M 1:1 Grundriß)



Sichtseite



Unauffällig schmiegt sich das Schienenbett aus Holz in die Gartenlandschaft.

leicht geht es auch mit Moltotill??). Hierbei sollte man darauf achten, daß der Mörtel auch wirklich in jede Fuge gerät. Hierdurch sind die Fugen nicht mehr rechteckig, sondern ausgerundet, und die Steine bekommen eine Struktur, die verblüffend realistisch aussieht.

Zum Schluß noch ein Tip: Stützmauern, Tunnelportale usw. stehen nie ganz senkrecht, sondern sind stets zum Berg hin geneigt. Dies sollte auch bei der Modellbahn so sein.

2) Bau von Profilen (die Idee stammt aus oben genanntem Buch):

a) Kartonstreifen (1 mm x 6 mm x gewünschte Länge) mit UHU Alleskleber stumpf aufeinanderkleben um nach Wunsch I-, T-, U- oder L-Profile zu bekommen.

b) Wer Bauwerke aus diesen Profilen bauen will, dem sei gesagt, daß die Stabilität der Profile gering ist, jedoch erhöht werden kann durch Streben, Windverbände usw. Für funktionelle Kräne oder Eisenbahnbrücken wird diese Technik wohl kaum geeignet sein, obwohl ich überrascht war, wie stabil ein Bauwerk (im Vergleich zur Stabilität des Kartons) sein kann, nachdem es lackiert ist.

Marcus Freistedt

Gleisverlegung im Garten

Für meine LGB-Gartenanlage hatte ich Überlegungen angestellt, um eine optimale Durchquerung des Rasens zu erreichen. Dabei sollten beim Rasenmähen keine Hindernisse auftreten, und es sollten keine Stolperstellen im Rasen sein. Ebenso sollte sich das Gleisbett harmonisch in den Rasen einfügen, und das zu verwendende Material sollte überall erhältlich sein.

Das Ergebnis sieht folgendermaßen aus:

Aus normalen Dachlatten 2 cm x 4 cm und Brettern 10 cm x 2 cm und jeweils 4 m Länge wurden die Schie-

nenbetten zusammengeschaubt, so daß 4 m lange Schienenbetten entstanden. Diese können je nach Bedarf gekürzt werden.

Um die Schienenbetten wetterfest zu machen, habe ich diese mit umweltfreundlicher, lösemittelfreier, wasserverdünnbarer Imprägnierung mehrfach behandelt und danach in den Rasen eingegraben.

Auf den Bildern läßt sich erkennen, daß sich das so gefertigte Schienenbett gut in den Rasen einfügt.

Die Schienen können auf dem Schienenbett festgeschraubt und zwischen den Schwellen mit grobem Aquarienkies aufgefüllt werden.

Günter Vogel

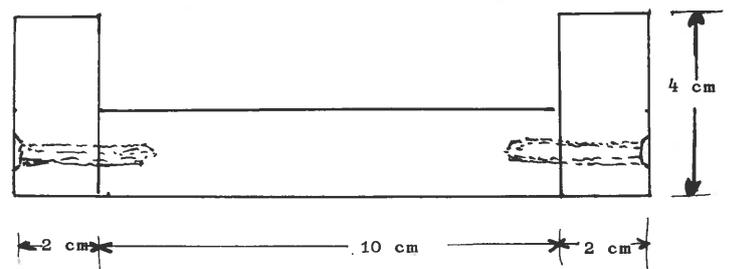
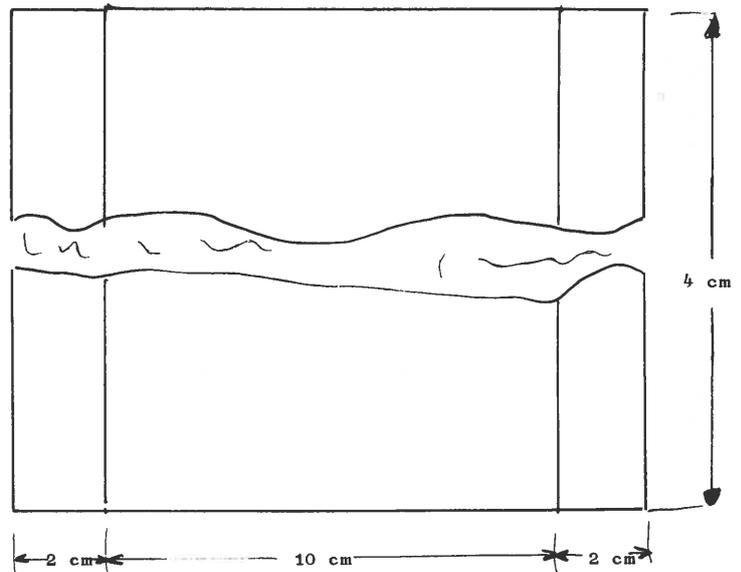
Zurüstteile

Auf meine Knie, unter'n Stuhl wie mir schien, wie ein Apfel fiel's runter, doch ich weiß nicht wohin. Es hat seinen eigenen Sinn - ich weiß, während ich tauche: es wird verborgen bleiben, bis ich es nicht mehr brauche.

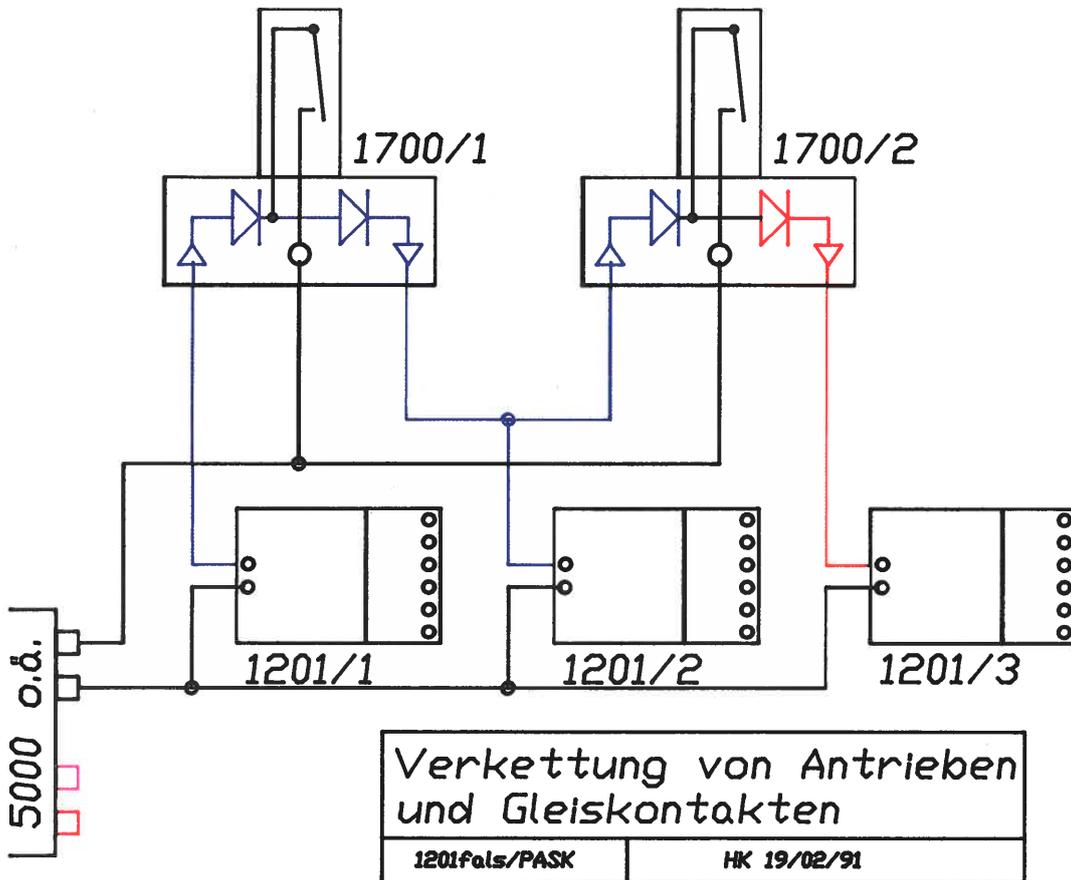
Senkrecht herunter die Schwerkraft soll ziehen und doch zog es zur Seite, in eine Spalte tat's fliehen, in ein Loch oder sonst was wo es unauffindbar ist bis ein Neues ich kaufe, wenn's zu kaufen noch ist. Müde bin ich vom winzigen Bw und wende mein Denken zur großen LGB.

Ich ändere den Maßstab, du brauchst nicht zu hoffen, ich werd' rüberwechseln, am Original werd' ich schaffen. Die Teile werden groß sein, ich kann es verwirren, und wenni sie auch schwer sind: zumindest kann man sie finden!!!

Ein Gedicht, frei übersetzt von Klaus Kempkens



Holzschienenbett für LGB-Freilandanlagen



Verkettung von Antrieben und Gleiskontakten (Bericht Tilo Peters).

Zeichnung: Heinz Koopmann

Schaltkontakt 1700

Ich möchte mich mit einem Problem an Sie wenden, welches Ihre Techniker bestimmt beantworten können.

Bei der Verschaltung meiner zukünftigen Gartenbahn gehe ich von den Schaltplänen in der "EPL Technik Weiche und Signal" aus. Dort ist auf Seite 7 der Hinweis zu lesen, daß eine Doppelbelegung des Schaltkontaktes 1700 für zwei Schaltfunktionen unterbleiben sollte. Dieser Hinweis irritiert mich etwas. Ich sehe ein, das eine Doppelbelegung des Kontaktes 1700 für einen EPL-Antrieb nicht möglich ist und daher unterbleiben muß. Wie sieht es aber aus, wenn von einem Kontakt 1700 zum Beispiel ein EPL-Antrieb mit der + Halbwelle und ein anderer EPL-Antrieb mit der - Halbwelle geschaltet werden soll? In diesem Falle wäre meiner Ansicht nach eine Doppelbelegung des Kontaktes 1700 ohne Schwierigkeiten möglich. Allerdings könnte es aufgrund der kleinen Bauart des eigentlichen Schaltkontaktes im 1700 zu einer Überlastung der Kontakte durch die Doppelbelegung mit zwei EPL-Antrieben kommen. Ich bitte um Aufklärung darüber, ob diese Variante möglich ist oder nicht.

Auf meiner geplanten Anlage werden teilweise Richtungsgleise vorhanden sein, welche vom Schaltpult nicht einzusehen sind. Um auch eine Kontrolle über diese Abschnitte zu erhalten, sind in kurzen Abständen Kontakte 1700 vorgesehen, welche über EPL-Antriebe 1201 und Schalter 1203 die jeweilige Position der Lok mit Kontrolllampen am Schaltpult anzeigt. Ob dieses möglich ist, hängt von Ihrer Antwort ab.

Tilo Peter

1) Strombelastbarkeit

Der von uns eingebaute Reedkontakt ist bis zu 1 Ampere belastbar. Bitte betreiben Sie deshalb nie mehr als 2 Antriebe gleichzeitig.

2) Maximalspannung

Der Gleiskontakt 1700 beinhaltet einen Varistor mit 30 Volt Durchbruchspannung. Wird die von außen aufgebrachte Spannung größer als 30 Volt, stellt der Varistor einen gewissen Kurzschluß dar. So lange man original LGB-Stromversorgungen verwendet, begrenzt der Varistor ausschließlich die durch Abbau des Magnetfeldes im EPL-Antrieb entstehende Gegen-EMK auf ungefährliche 30 Volt.

3) Parallelschaltung gleichdrehender Antriebe

Durch Fertigungstoleranzen und Umwelteinflüsse können Antriebe unterschiedliche Stellzeiten aufweisen. Der zuerst die Endlage erreichende Antrieb kann bei Abbau des Magnetfeldes eine Spannung entgegengesetzter Polarität erzeugen, die den langsameren Antrieb nicht die gewünschte Endlage erreichen läßt.

4) Parallelschaltung nicht gleichdrehender Antriebe

Die bei Abschalten der Stellspannung auftretenden Gegenspannungen addieren sich vorzeichenrecht und haben somit keinen oder nur positiven Einfluß auf das Stellverhalten.

5) Verkettung von Antrieben und Gleiskontakten

Die Skizze verdeutlicht folgenden Vorgang: 1700/2 wird betätigt. Die positive Halbwelle des Stellstromes (rot) stellt 1201/3, die negative (blau) 1201/2 und, wenn auch unerwünscht, "rückwärts" über die Dioden des 1700/1 (violett) den Antrieb

1201/1. Dieses begründet den vielleicht zu allgemeinen (nicht jeder LGB-Freund versteht die Elektrotechnik im Detail) Hinweis auf Doppelbelegung für zwei Schaltfunktionen.

Bei der von Ihnen gewünschten Gleisüberwachung, die der Struktur nach einem Selbstblocksystem gleicht, müssen Sie (abgeleitet aus Punkt 5) zum Rücksetzen der Antriebe separate Gleiskontakte verwenden.

LGB/HK

Lenkbare Laufachse

Halten Sie es für technisch und optisch machbar, der eigentlichen Lok 2015D unter dem Führerhaus eine (lenkbare) Laufachse beizugeben, und welche der vorhandenen (anderen Loks) wäre Ihrer Meinung nach geeignet? Gegebenenfalls würde ich diese dann über den Fachhandel bestellen. Ich habe auf meiner Anlage mit Rücksicht auf die durch Platzmangel bedingten Wechselkrümmungen (zwei 30 Grad-Weichen direkt ineinander übergehend) keine Möglichkeit, mehr als zwei Starrachsen pro Lok einzusetzen.

Lutz Knetsch

Aufgrund der Fahrzeuggeometrie einer 2015D ist es nicht möglich, ohne umfangreiche Umbaumaßnahmen den Einbau eines Nachläufers vorzunehmen. Sollten Sie sich trotzdem nicht von Ihrem Vorhaben abbringen lassen, empfehlen wir Ihnen den Bezug eines 2080 Nachläufers, der die meisten Möglichkeiten der Nachbearbeitung offen läßt. Diesen können Sie, wie andere Ersatzteile auch, direkt bei unserem Kundendienst im Werk bestellen.

LGB/JR

Stromaufnahme

Wir benutzen den Regler-Transformator 5000 und den Transformator

5006/Fahrregler 5007. In Ihrem Katalog weisen Sie bei manchen Loks (z.B. 2040 "Rhätisches Krokodil") auf besondere Leistungsanforderungen hin. Haben Sie detailliertere Informationen bezüglich der Leistungen Ihrer einzelnen Loks bzw. wo sind solche veröffentlicht?

Horst Gunzelmann

Die Stromaufnahme eines Zuges hängt von vielen Faktoren ab. Diese sind z.B. Loktyp, Anhängerzahl und Art, eventuell eingebaute Beleuchtung und Streckenführung (Kurven, Steigungen). Da es einen durchschnittlichen Zug auf einer genormten Anlage nicht gibt, können wir hier immer nur auf die Fahrregler/Trafo-Kombinationen 5006/5007 verweisen. Diese erfüllt fast alle auftretenden Lastfälle. Sollte es dann immer noch nicht reichen, können Sie mit einem zusätzlichen 5006 und 5009 (Fahrstromverstärker) den Fahrstrom bis auf 4 Ampere aufstocken. Bitte schalten Sie keinen zweiten 5006 einfach parallel zu ihrem bisherigen Trafo. Der Fahrregler 5007 würde unweigerlich zerstört, da er für einen Fahrstrom von 2 Ampere ausgelegt ist. Sie benötigen bei einem maximalen Fahrstrom von 4 Ampere unbedingt das Gerät 5009.

LGB/HK

Atari und LGB

Meine Tochter (3) und ich besitzen seit Weihnachten 1986 eine LGB-Modellbahn. Ich bekam jetzt zum ersten mal eine LGB-DEPESCHE (Sommer 1987) in die Hand.

Da ich neben der Modellbahn noch mehrere andere Hobbies habe, versuche ich immer wieder, diese miteinander zu verbinden. Ich bewundere auf der anderen Seite die Leute, die sich intensiv mit einem Hobby beschäftigen können (z.B. maßstabsgetreuer Modellnachbau). Ich habe ein Programm auf meinem Atari ST-Computer fertiggestellt, das es ermöglicht, den Bahnhofsbereich auf meinem Computermonitor zu kontrollieren.

Dargestellt wird:

- die Stellung der Weiche 1 (Rückmeldung)
- Besetzungsmeldung (Gleis 1 + 2) (Rückmeldung)
- Stellung der Weiche 2 (Folgerung aus a) + b)

Der Anschlußplan ist Bestandteil des Programms und zeigt die elektrischen Anschlüsse meiner Anlage und vergrößert den Bahnhofsbereich.

Ich möchte das Programm als Anregung verstanden wissen und es den LGB-Freunden zugänglich machen. Deshalb habe ich vor, das Programm als "PD"-Programm in Umlauf zu bringen. Dann wäre es für Alle verfügbar, und ich könnte die Bezugsquelle nennen.

Franz-Josef Endres, Schlieperfeld 7a, 5630 Remscheid 1.

Wir haben uns in der Redaktion das Programm einmal kurz angesehen. Das geschieht folgendermaßen: Nach Aufruf erscheint ein Desktop mit verschiedenen Ordnern. Durch Doppelklick wählt man den Ordner EISENBAHN an. Das darauf erscheinende Desktop enthält das Programm GFABASRO.PRG. Es wird mit Doppelklick aufgerufen. Aus der nun erscheinenden Objektauswahl den Ordner EISENBAHN aufrufen. Danach das Programm LGB.BAS auswählen. Der Bildschirm füllt sich mit einem Muster

von lauter kleinen Lok- Motiven, und es wird die Frage eingeblendet: "Wollen Sie ein Gesamtbild von der Anlage und den Schaltplan sehen? Ja? Nein?"

Jetzt "ja" anwählen. Sichtbar wird ein gut gezeichneter Schaltplan mit den Weichenrelais für zwei LGB-Weichen, die zu einer Ausweiche in einem Bahnhof gehören. Das Gleisbild ist noch deutlicher dargestellt, außerdem gibt es einen kleinen Plan vom Gesamtbild der Anlage. Am unteren Bildrand steht die Frage: "Wollen Sie weiter? Bitte die Taste W drücken!"

Wir drücken W. Daraufhin erscheint erneut ein Titelblatt: "LGB- Stellwerk". Mit diesem Programm kann der Bahnhofsbereich einer LGB-Außenanlage, die nicht vom Steuerpult aus einsehbar ist, überwacht werden. Dann geht es weiter:

"Möchten Sie die Anleitung lesen? Ja? Nein?" Wir wählen "ja". Daraufhin erscheint eine "Anleitung zu LGB-Modellbahn-Stellwerk" mit 26 Zeilen. Als Abschluß wird darauf hingewiesen: Programmstart mit Taste "W".

Nach drücken von W erscheint folgendes Bild: "Bitte die Lautstärke des Dampflokgeräusches an Monitor regulieren. Bitte jetzt die LGB-Uhr stellen!" Diese Uhr läuft schneller als eine normale Uhr. Dadurch kann man den Tagesablauf auf der Modellbahnanlage in einer kürzeren Zeit simulieren.

"Bitte die Uhrzeit eingeben!"

Stunden: Zeit eingeben mit Return. Minuten: Zeit eingeben mit Return. Darauf erscheint der Gleisplan des kleinen Bahnhofs mit zwei Weichen und zwei Signalen sowie der LGB-Uhrzeit.

Die Bedienung des ganzen Programms erfolgt von da ab mit einem Joystick.

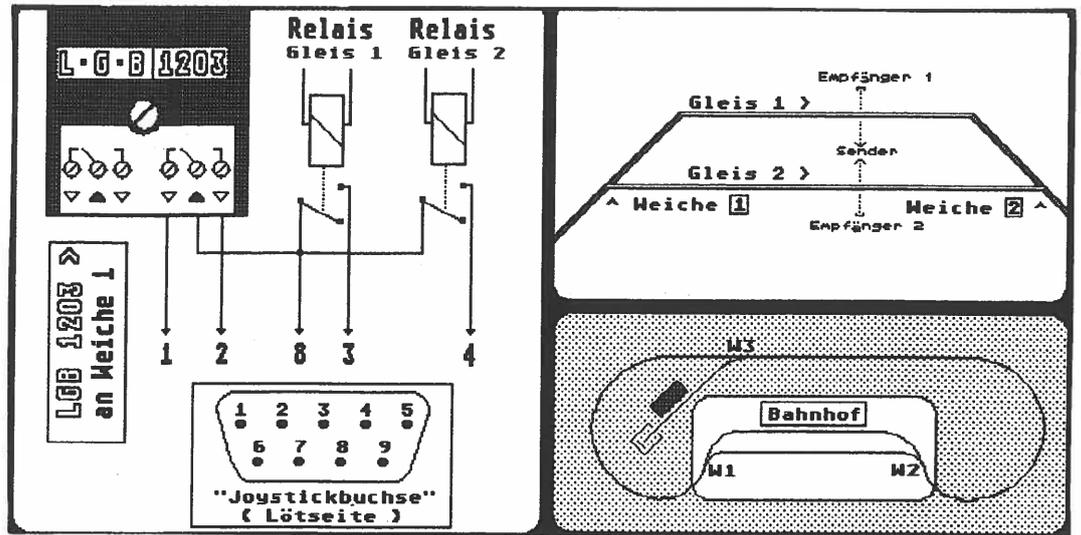
Mit Taste "e" = Ende wird das Programm beendet. Danach folgt die übliche Sicherheitsabfrage und das Wort "Ende", und schließlich die Rückkehr zum Desktop. LGB/WZ

Fahren mit Autobatterie

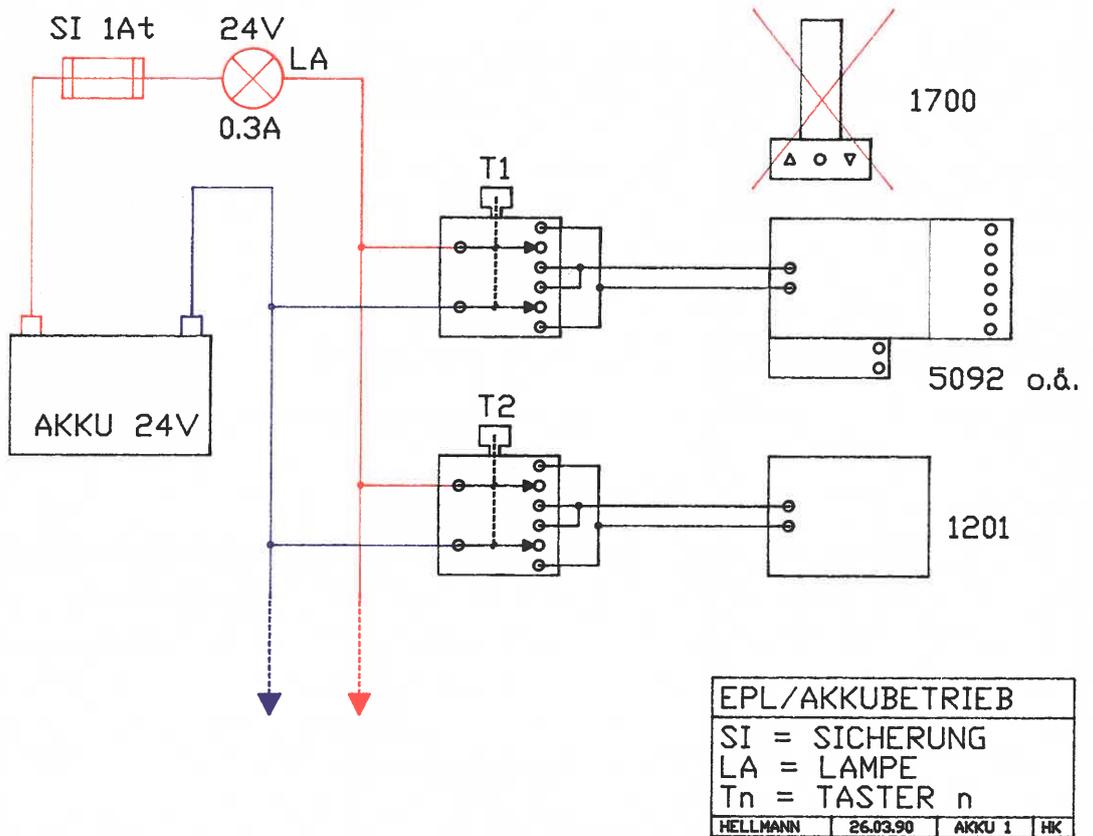
In Ihrer LGB DEPESCHE Nr. 65 berichten Sie auf Seite 56 unter dem Thema "Fahren mit Autobatterie", daß Sie dem Einsender einen Lösungsvorschlag zur Beschaltung von EPL-Antrieben beigelegt hätten. Die Veröffentlichung des Schaltplans wäre sicher von allgemeinem Interesse.

Burkhard Koslowski
LGB/HK

Hier ist er!



Bildschirmdarstellung der ATARI-ST-Software zur Stellung von zwei Weichen mit dem Homecomputer.



Schaltbild zum Betrieb einer LGB mit Autobatterien.

Zeichnung: Heinz Koopmann

Die DM 100,00 Preisfrage

Die LGB DEPESCHE stellt in loser Folge die DM 100,00 Preisfrage. Wir zeigen dabei stets ein Bild und fragen unsere Leser, was darauf dargestellt wird. Der Themenkreis soll weit gespannt sein, aber immer irgendwie auch etwas mit der LGB zu tun haben, wenn auch manchmal mehr im übertragenen oder humoristischen Sinne. Wir würden uns auch über die Einsendung von entsprechenden Quiz-Bildern freuen. Jeder Leser der LGB DEPESCHE kann bei der DM 100,00 Preisfrage mitmachen. Zur Teilnahme genügt die Einsendung einer Postkarte (bitte keine Briefe), auf der nichts weiter steht, als die richtige Lösung. Und der Absender, selbstverständlich. Die Karten sind zu adressieren an:

Redaktion LGB DEPESCHE
z.Hd. Herrn Wolfgang Zeunert
Hindenburgstr. 15
D-3170 Gifhorn

Die Einsendungen mit der richtigen Lösung nehmen an einer Auslosung teil, bei der ein DM-Einhundertmarktschein zu gewinnen ist. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen, und die Teilnehmer erklären sich durch ihre Einsendung mit den Wettbewerbsbestimmungen einverstanden. Hier ist nun unsere Heft 67-Preisfrage: Zu welcher LGB-Lok gehört dieses Fahrwerk? Einsendeschluß ist der 31.5.91 (Poststempel).

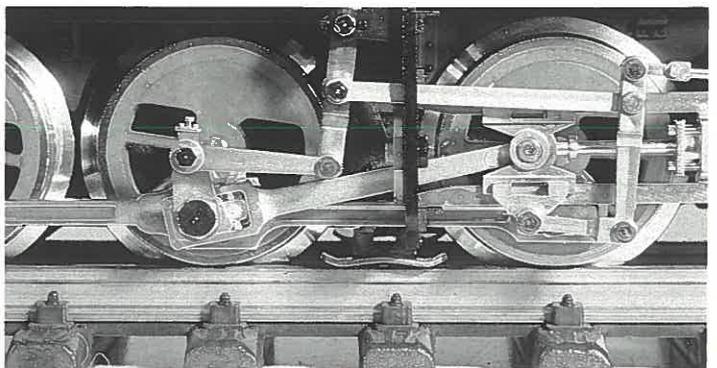
Gewinner

Die Lösung der Preisfrage aus Heft 65 lautet: Es handelt sich um Wimmer/Neumann-Figuren.

Unter den richtigen Einsendungen

zur Preisfrage aus Heft 65 wurde Herr Josef Decker in 6636 Überherrn ermittelt. Er hat den Einhun-

dertmarktschein gewonnen. Die LGB DEPESCHE gratuliert!



Zu welcher LGB-Lok gehört dieses Fahrwerk?

Hinweis

Wir bitten um Verständnis dafür, daß wir die in dieser Rubrik erwähnten Bücher weder liefern noch Auskünfte über Autoren und Verlage oder deren Anschriften geben können. Wer sich für die eine oder andere Druckschrift interessiert, wende sich bitte an den einschlägigen Fachbuchhandel.

DIE FELDBAHN (Band 2: Österreich)

Von Andreas Christopher. 152 Seiten, 34 Farb- und 203 SW-Fotos, 7 Loktypenzeichnungen, 3 Zeichnungen, 9 Gleispläne, DM 32,50. Verlag Ingrid Zeunert, Hindenburgstr. 15, 3170 Gifhorn. In diesem zweiten Band der Reihe DIE FELDBAHN stellt Andreas Christopher mit seinen Korrespondenten die Feldbahnen in Österreich vor. Auch in diesem Buch findet der Leser wieder Beiträge aus allen Bereichen der Wirtschaft. Dazu gehören Bahnen in einem Altenheim, Grubenbahnen, Bahnen in Ziegeleien und Torfwerken, Bahnen beim Stollenbau und an Staustufen von Flüssen, Touristik- und Museumsbahnen, nicht zuletzt aber auch die Internationale Rheinregulierungsbahn. Immer wieder faszinierend ist die Fülle des gebotenen Materials, nicht zuletzt die überaus zahlreichen Abbildungen. Es gibt Supermodernes und Altromantisches zu sehen, und keiner der Leser wird sich dem Charme dieser ganz kleinen Eisenbahnen entziehen können. Bunt gemischt ist in Österreich auch der Triebabzeugpark. Viele Lokomotiven kommen aus Deutschland, aber unübersehbar ist auch der Anteil aus heimischer Herstellung, so etwa von Jenbacher und Gebus. Eine Reihe von Fotos zeigen die Bahnen vor der gigantischen Alpenkulisse Österreichs. Spezialitäten gibt es in Hülle und Fülle, und der interessierte Leser findet mit diesem Buch eine Fachlektüre, die sicher irgendetwas sucht. DIE FELDBAHN Band 1 (hiervon wird bereits die zweite Auflage ausgeliefert) und Band 2 gelten heute schon als ein Standardwerk der Feldbahnliteratur.

Die Nordsee-Inselbahnen

Von Hans Wolfgang Rogl. 124 S., 179 Abb., z.T. in Farbe, DM 20,00. Alba, Düsseldorf. Die Nord- und Ostfriesischen Inseln, die seit dem vergangenen Jahrhundert zu den beliebtesten Erholungszielen in Deutschland zählen, beherbergen das Phänomen der Inselbahnen, die sich in besonderer Weise von anderen Kleinbahnen unterscheiden. Ihr Fahrplan ist nämlich von der Saison und den Gezeiten des Meeres abhängig, ihre Strecken und Fahrzeuge sind den jeweiligen Gegebenheiten angepaßt. Der schmalspurige Gleiskörper war, mit Ausnahme von Norderney, das einzige gemeinsame Merkmal dieser Bahnen. Auf den Spuren ihrer Vergangenheit weist der Autor den Leser in die spezielle Geschichte dieses Schmalspuridylls ein, um ihm schließlich ihre gegenwärtige Situation näherzubringen. Seit der 3. Auflage ist die Zeit für die Nordsee-Inselbahnen nicht stehengeblieben. Hans W. Rogl hat sein Buch in der nun vorliegenden 4. Auflage um die aktuellen Geschehnisse erweitert. Beispielsweise steht die Lageooger Bahn inzwischen gemessen am Verkehrsaufkommen - mit ihrer Leistungskapazität an der Spitze. Sie konnte 1990 ihre Werkstatt und Abstellhallen erheblich erweitern. Auf Borkum ergab sich ein Lokwechsel, und der seit langem angekündigte eingeleitete Verkehr ist zum Teil eingeführt worden. Auch mit Sonderzügen kann man nicht mehr nach Harle fahren, um zur Inselbahn Wangeroge auf dem Schienenweg die Fähre zu erreichen. Die Strecke Jever-Harle gehört nun ganz der Vergangenheit an, seit sie 1990 abgebaut wurde.

Voies Etroites du Chablais

Von Michel Grandguillaume, Gérard Hadorn, Sébastien Jarne und Jean-Louis Rochaix. Zeichnungen von Francois Ramstein. 252 S., zahlreiche Fotos, Zeichnungen, Fahrzeugtypenskizzen und Dokumente. BVA Bureau Vaudois d'Adresses, Route Aloys-Fauquez 93, CH-1018 Lausanne.

"Die Meterspurbahnen im Chablais" ist ein weiteres der hervorragenden Schmalspurbahnbücher aus der französischen Schweiz, die von Jean-Louis Rochaix verlegt werden, und auf die wir schon wiederholt empfehlend hinweisen konnten. Dieser Band befaßt sich mit den Bahnen Aigle-Sépey-Diablerets (ASD) und Aigle-Ollon-Monthey-Champéry (AOMC) südöstlich vom Genfer See. In bewährter Weise werden die Bahnen beschrieben (Text in französischer Sprache), dazu gibt es Streckenkarten und Skizzen von Bahngebäuden, vor allem aber eine Fülle von Fotos in hervorragender Qualität. Historische Bilder, meist als Ansichtskarten, werden drucktechnisch mit einem Sepiaton hinterlegt. Szenen von früher stehen Fotos von heute gegenüber. Der Bahngeschichte und der Streckenbeschreibung folgt jeweils die Darstellung

des Rollmaterials, wobei die Triebfahrzeuge mit Fotos und Typenskizzen von hoher Qualität illustriert werden. Die Wagen sind fotografisch abgebildet, dazu gibt es ebenfalls eine ganze Reihe von Typenskizzen. Die beiden in diesem Buch aufgeführten Bahnen sind von sehr unterschiedlicher Struktur. Während die AOMC als lebendiger Betrieb durch Streckenausbau und Modernisierung des Fahrzeugparks gut dasteht, hat die Erneuerung des Rollmaterials der ASD nicht den erhofften Erfolg beschert. Die landschaftlich ins Hochgebirge hinaufführende Bahn mit einer Trassierung von großem Reiz ist neuerdings wieder im Einstellungsgerede, obgleich allen Kennern der Gegend unklar ist, wie die Verkehrsleistungen der Bahn zusätzlich auf die Straße verlegt werden können. Wie es auch sei, in diesem Buch werden beide Bahnen in einer Form dargeboten, die beispielhaft für die Herausgabe von Schmalspurbahnbüchern ist. Wer ein bißchen Grundkenntnis von den beiden Bahnen hat, wird mit den vielen Abbildungen auch ohne französische Sprachkenntnisse auf seine Kosten kommen.

Die Dienstbahn der Internationalen Rheinregulierung

Von Anton Heer. 64 S., 8 Farb- und 74 SW-Fotos, Typenskizzen vom Rollmaterial, sFr 21,90. Ernst Leutwiler Verlag, Postfach, CH-8033 Zürich. Das Buch beschreibt die Internationale Rheinregulierungsbahn im Grenzgebiet zwischen Österreich und der Schweiz in allen Details. Die Bahngeschichte wird ebenso dargestellt, wie das Rollmaterial. Streckenskizzen mit allen Ladeplätzen, Ausweichen und Werkstätten vermitteln eine umfangreiche Ortskenntnis. Technische und historische Lokdatenlisten versetzen den Statiker in Entzücken. Das Bildmaterial ist umfassend und reicht teilweise zurück bis in den Anfang unseres Jahrhunderts. Vom Rollmaterial gibt es Typenskizzen mit Seitenansichten von Loks und Waggons. Abschließend sind sogar humorige Geschichten aus dem Alltag der Bahn vermerkt. Was verlangt man mehr von einem guten Schmalspurbahnbuch?

Harzquerbahn und Südharz-Eisenbahn

Von Helmut Becker, Werner Dill, Hans Röper und Gerhard Ziegglängsberger. 206 S., zahlreiche Fotos, Typenskizzen und Bahnhofsgleispläne. Alba-Buchverlag, Düsseldorf. Das 1986 im ehemaligen DDR-Verlag Transpress erschienene und damals von Alba als Lizenzausgabe veröffentlichte Buch wurde unverändert neu aufgelegt. Es wurde nicht auf den neuesten Stand ergänzt. Das Buch kann daher als historische Einführung in die Materie betrachtet werden. Der fundiert recherchierte Text, die reichhaltige Illustration aus früherer Zeit, die zahlreichen Bahnhofsgleispläne und die guten Typenskizzen vom Rollmaterial vermögen über die mangelnde Aktualität hinwegzutäuschen.

Modellbahn Digital fahren Alba-Modellbahn-Praxis

Von Werner Kraus. 144 S., 58 Abb., DM 14,80. Alba, Düsseldorf. Die Möglichkeiten und Grenzen der sehr komplexen Modellbahn-Technik umfassend und verständlich darzustellen und damit den interessierten Leser in die Lage zu versetzen, seinen Vorstellungen gerechte Entscheidungen treffen zu können, setzt sich dieses Buch zum Ziel. Folgerichtig wendet sich der Autor nach einer kurzen Einführung in die technischen Zusammenhänge an den Modellbahner, der weniger an der Theorie solcher Steuerungen, als vielmehr an praxisorientierten Aussagen und anwendungsbezogenen Hilfen interessiert ist. Dabei beleuchtet er das gesamte Spektrum der digitalen Mehrzugsteuerungen. Ausgehend von Standardfragen nach ihrer grundsätzlichen Funktion, nach der Zahl der steuerbaren Loks, Magnetartikel und Rückmeldungen, über die Eignung für verschiedene Modellbahnsysteme und Baugrößen gelangt er schließlich zu Fragen der Kompatibilität. Schwerpunkte bilden dabei Umstellungsmöglichkeiten von analogem auf digitalen Betrieb, Bedienungseigenschaften, Verdrahtungsaufwand, Fahr-Geräte, Einbau und Eigenschaften von Lok-Decodern, Magnetartikelsteuerung einschließlich Fahrstraßenschaltungen und Rückmeldung von Fahrzeugstandorten. Auch spezielle Anwendungen, wie computergesteuerter Betrieb, Selbstbau von Schaltungen und Alternativen zu Mehrzugsteuerungen werden angesprochen. Darüber hinaus werden digitale Mehrzugsteuerungen führender Hersteller verglichen, wobei Produkte für die Baugrößen N und H0 im Mittelpunkt stehen. Digitale Mehrzugsteuerungen sind eine Alternative zur Steuerung von Lokomotiven, Weichen und Signalen. Sie können herkömmliche Modellbahntrafos und verdrahtungsaufwendige Relaischaltungen ersetzen.

Gestalten mit HEKI-dur und HEKI-flor

Von Bernhard Stein. 24 S., 59 Farbfotos, DM 12,00-HEKI-Kittler GmbH., Rastatt. HEKI ist ein Begriff für vorbildgetreue Modellbäume in N, H0 und Hm. Darüberhinaus wird ein umfangreiches Sortiment an Streumaterial, Schotter, Klebstoffen und vielen anderen Landschaftszubehörartikeln angeboten. Dazu gehört auch HEKI-dur, ein Mauerplattenmaterial für den Architekturmodellbau. Es gibt Natursteinmauerwerk, Bruchsteinmauerwerk, Ziegelmauerwerk, Tunnelröhren, Bahnsteigkanten usw. Verklebt wird das Alles mit UHU por, und in dieser Broschüre wird beschrieben, wie man die Materialien verarbeitet, wobei als Beispiele Viadukte und Burgen entstehen. HEKI-dur schließlich ist ein Beflockungsmaterial, das von hellgrün bis herbstrot zur Verfügung steht. Es dient zur realistischen Belaubung von Bäumen, Büschen und auch sonst im Landschaftsbau. Verarbeiten, kleben und farbliches verändern sind die Themen des zweiten Teils dieser Broschüre, die jedem empfohlen wird, der eine vorbildgetreue Landschaftsgestaltung anstrebt.

Modellbahn Elektronik Handbuch

Von Gebhard J. Weiß. 129 S., zahlreiche Abbildungen. MIBA-Verlag, Nürnberg. In der Reihe "MIBA Modellbahn Praxis" erschien dieser Band, der sich weniger mit digitalen Zugsteuerungen, sondern mehr mit dem elektronischen Umfeld der Modellbahn befaßt: Der Lokführer: Stromsysteme, mehrere Züge auf einem Gleis, Modellmotoren, Umbauten auf Fremdsysteme, elektronische Fahrtrichtungsschalter, elektronische Fahrgler. Der Fahrdienstleiter: Weichenbauformen, Weichenantriebe, Signale, Funktionen eines Stellwerks, Gleisbildstellpult, Schaltungen, Gleisbesetzmeldungen, Schattenbahnhofs, Blocksysteme, Aufenthaltsschalter, Pendelverkehr, Selbstbau eines Gleisbildstellpults, käufliche Gleisbildstellpulte. Schaltungen für Licht- und Geräuscheffekte: Beleuchtungen, konstante Zuginnenbeleuchtung, elektronische Geräuscherzeuger. Mehrzugsteuerungen: Funktionsprinzip, Tonfrequenz und digitale Systeme, wie die Informationen übermittelt werden. Mikroprozessor und Konzepte: Was ist ein Mikroprozessor, Speicherbausteine, technisch komplexe Aufgaben, der Rechner steht im Mittelpunkt, Heimcomputer, Schnittstellen zum Datenaustausch, Software, was kann man programmieren.

Das alles wird dargeboten mit Fotos und Schaltplänen, vielen zusammenfassenden Aufstellungen und umfangreichen Lieferantenzweischichten. Ein Buch, das sicher viele Fragen beantwortet.

BVA-Bildpostkarten

Jede Postkartenserie umfaßt 10-12 echte Fotos und gegebenenfalls auch einige Karten mit Daten. Herausgeber ist das Bureau Vaudois d'Adresses, 92, Aloys Fauquez, CH-1018 Lausanne, dessen Inhaber, Schmalspurspezialist LGB-Freund Jean-Louis Rochaix, die erstklassige Qualität des Gebotenen seit Jahren bewiesen hat. Diese Bahnpostkarten dürften mittlerweile wohl die größte und bedeutendste Bildersammlung von Schmalspurbahnen sein. Der Preis pro Serie beträgt sFr 11,00. Ein Abonnement von 10 sich folgenden Serien kostet sFr 100,00. Bestellen kann man durch Vorauszahlung auf Postgirokonto 10-5333 Lausanne/Schweiz.

Es werden Postkarten in zwei Hauptgruppen veröffentlicht: Schweizer Bahnen und (von der Schweiz her gesehen) ausländische Bahnen. Wir stellen heute neue Postkartenserien mit schweizer Motiven vor. 186 WSB: Diese Serie von der Wyental- und Suhrental-Bahn zeigt altes und mittelaltes Rollmaterial, neben Triebwagen auch zwei- und vierachsige Personenwagen (drei Bildpostkarten sind farbig). Eine schöne Rangierszene mit De 4/4 Nr. 3 in Aarau regt die Modellbahnerfantasie an.

187 RNB Chur-Arosa: Ältere Aufnahmen von dieser Linie mit Triebwagen, Personenwagen und einem Panorama von Arosa, das man kaum wiedererkennt. Dazu Dampfzug im Jahr 1914 in St.-Peter-Molinis und zwei brandneue Farbilder vom gleichen Bahnhof mit ausfahrendem Triebwagenzug und einem "Nachschuß", wie er oben am Berghang davonfährt. 188 JB (Jungfraubahn): Viel Schönes von der Zahnradbahn mit alten (Holz-)Kastellloks, Rowan-Triebwagen und hölzernen Beiwagen. Dazu zwei Bilder von modernem Rollmaterial (eines in Farbe) und drei historische Ansichtskarten mit viel Gebirge.

Trambahn Albulm

Herausgegeben von Alfred B. Gottwaldt. 272 S., 381 Abb., DM 58,00. Motorbuch-Verlag, Stuttgart. Alfred B. Gottwaldt gelang es, einen Schatz zu

heben, nämlich den Nachlaß des leidenschaftlichen Straßenbahningeurs Friedrich Grünwald (1906-1947), der mit der Kamera zwischen 1928 und 1940 systematisch im ganzen Reichsgebiet der Straßenbahn auf der Spur war. Aus mehr als 1000 Negativen wurden jetzt 381 Fotos ausgewählt, auf denen sowohl das Leben und Treiben in den noch unversehrten Städten aus dem Vergessen zurückgeholt wird, als auch die auf die örtlichen Gegebenheiten abgestimmte bahntechnische Vielfalt. Im Jahr 1928 gab es im Deutschen Reich 229 Straßenbahnbetriebe mit etwa 32.000 Fahrzeugen. Mit diesen Bildern aus der Sammlung Grünwald wird eine Zeit wieder lebendig, in der sich die Straßenbahnen bimmelnd durch die Straßen schoben und die Schaffner mit dem "Feurigen Elias" der Oberberheischen Eisenbahn und den Schmalspurreloks der Altbahn. Ein hinreißendes Buch für alle an der Bahngeschichte interessierten Eisenbahnfreunde.

Malaysia Express

Von Anita Kreß-Zorn. 164 S., 36 Farb- und 141 SW-Fotos von Gert Zorn, DM 49,00. Pietsch-Verlag, Stuttgart.

Für Freunde ausgefallener Schmalspurreisen wird in diesem Buch eine ungewöhnliche Bahnfahrt geschildert. Von der thailändischen Grenze im Norden bis Singapur im Süden führt der Schienenstrang durch ein wahrhaft tropisches Paradies. Oft windet sich die Trasse durch einen dichten Pflanzentunnel, dann wechseln wieder kleine Pfahlbausiedlungen mit modernen Städten. Der Bahnhof von Kuala Lumpur gleicht einem Palast. Das ist kein reines Eisenbahnbuch, sondern mehr die Reisebeschreibung eines Landes, das man noch mit der Bahn erleben kann.

Neuseelands Trans-Alpin-Expreß

Von Geoffrey B. Churchman. Deutsch von Peter Schweers. 64 S., 40 Farb- und 35 SW-Fotos, DM 24,80. Verlag Schweers + Wall, Aachen. Das DIN-A-4-Paperback stellt eine interessante Gebirgsbahn auf der anderen Seite des Globus vor, die Midland-Bahn von Christchurch nach Greymouth auf der Südküste Neuseelands, die den Arthur's Pass in einem 8,6 km langen Scheiteltunnel unterquert. Auf den Rampen dieser landschaftlich großartigen Kapspurstrasse herrschte noch bis 1968 der Dampftrieb vor. Die Scheitellinie hingegen wurde von Anfang an als erste Bahnhöhle Neuseelands elektrisch betrieben. Eine Einführung informiert über Neuseeland und seine Eisenbahnen sowie über Entstehung und Betrieb der Midland-Linie. Auch die Triebfahrzeuge werden eingehend behandelt. Bemerkenswert sind die eindrucksvollen Fotos vom schmalspurigen Vollbahnbetrieb in den Alpen Neuseelands. Ein hochinteressantes Buch für alle die Schmalspurreisende, deren Interesse über Öchsle und Rhätische Bahn hinausgeht.

LANZ Holzgas-, Raupen-, Nachkriegs-Bulldogs von 1942 bis 1955

Von Kurt Häfner. 176 S., über 200 SW- und mehr als 20 Farbbilder, DM 68,00. Franckh-Kosmos, Stuttgart.

Für den LGB-Freund ist es neuerdings von besonderem Interesse, sich mit der Geschichte der Lanz-Bulldogs zu befassen, ist doch von POLA ein hervorragendes Modell im Maßstab 1:22,5 herausgebracht worden. Die Lanz-Bulldogs gehören zu einer Epoche, in der auch die Schmalspurbahnen ihre Blütezeit erlebten. Das Buch beschreibt die technisch hochinteressanten Bulldog-Entwicklungen während des Zweiten Weltkriegs sowie die Nachkriegstypen. Wegen des Mangels an Brennstoffen und der staatlich gelenkten Verteilung wurde die Holzgas- und Holzgas-Entwicklungen während des Zweiten Weltkriegs sowie die Nachkriegstypen. Wegen des Mangels an Brennstoffen und der staatlich gelenkten Verteilung wurde die Holzgas- und Holzgas-Entwicklungen während des Zweiten Weltkriegs sowie die Nachkriegstypen. Wegen des Mangels an Brennstoffen und der staatlich gelenkten Verteilung wurde die Holzgas- und Holzgas-Entwicklungen während des Zweiten Weltkriegs sowie die Nachkriegstypen.

Helmut Grosshans

Meine geliebte Lehmann-Gross-Bahn



Die Geschichte einer Gartenbahn

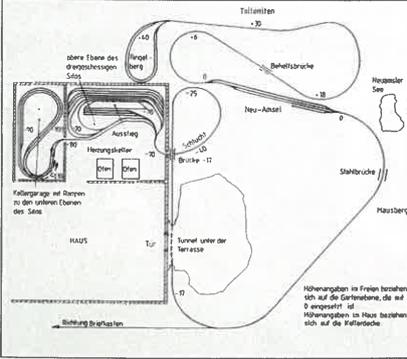


Von Helmut Grosshans. 104 Seiten, 88 Farb- und 76 SW-Fotos, 1 Anlagenplan, 6 technische Zeichnungen, DM 65,00. Ernst Paul Lehmann Patentwerk, Postfach 3048, 8500 Nürnberg 1.

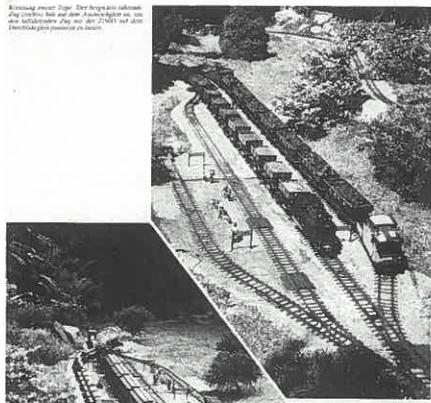
Die Eignung der Lehmann-Gross-Bahn (LGB) für den Freilandbetrieb ist geradezu einmalig. Sie kann vielen Freizeitmenschen eine brachliegende schöpferische und handwerkliche Tätigkeit in freier Natur ermöglichen. Draußen im Garten, wo die Platzfrage gelöst ist, nimmt die Fahrt eines Modellbahnzuges eine Natürlichkeit an, wie sie auf einer von Wänden umgebenen Innenanlage niemals zustande kommt. Helmut Grosshans hat sich mehr als vierzig Jahre mit Modellbahnen in verschiedenen Baugrößen beschäftigt. Addiert man die Motive auf seiner Anlage, so meint man, eine beneidenswert ausgedehnte Fläche stünde zur Verfügung. Dem ist nicht so, denn lediglich 90 m Streckenlänge sind auf etwa 140 qm verteilt, was gerade die Größe eines Kleingartens ergibt. Gleichwohl blieb der grüne Charme des Gartens erhalten. Von einer Gedrängtheit der Gleise ist nichts zu bemerken. In diesem Buch hat der Verfasser seine reichen Erfahrungen aufgezeichnet, die er als Gartenbahner jahrelang sammeln konnte. Die umfangreiche und zu einem großen Teil vierfarbige Illustration zeigt alles über seine Freilandanlage und ihre Fahrzeuge. Da wird zunächst einmal ausführlich die Strecke beschrieben, dann werden die Bahnhöfe vorgestellt, und schließlich kann der Leser einen Blick in die Schluchten der Tollomiten tun, einem künstlich aufgerichteten Gebirge aus echtem Felsstein. Man sieht viele LGB-Fahrzeuge in abwechslungsreicher (Garten-) Landschaft. Anschließend beschreibt der Autor die automatische Zugsteuerung seiner Anlage und gibt die Geheimnisse von selbstgestrickten, aber klaglos funktionierenden Schaltungen für die LGB preis. Es folgen Kapitel über die zahlreichen Handarbeitslokomotiven des Verfassers, der weit in der Welt herumgekommen ist. Als Erinnerung an diese Reisen entstanden große und kleine, schöne und exotische Lokomotiven, die grundsätzlich vor artrein zusammengestellten Zügen verkehren. Ein weiteres Kapitel beschreibt, wie man bei der LGB zum Selbstbauer wird, und der Autor verrät, wie seine Eigenbauwaggons entstanden sind. Dem Landschaftsbau und den Adhäsionsproblemen bei feuchter Witterung sind weitere Kapitel gewidmet, ehe Helmut Grosshans zum Abschluß Besinnliches zum besten gibt, was als eine Art von Großbahnphilosophie anzusehen ist. Der Leser erhält mit diesem liebevoll ausgestatteten Werk eine ungemein informative und wertvolle Anregung über die Beschäftigung mit einer Lehmann-Gross-Bahn zu jeder Jahreszeit draußen im Garten, dargeboten auf feinem und schweren Kunstdruckpapier und mit einer Fülle von wundervollen Großbahnfotos, die alle LGB-Freunde entzücken werden.

Die Bahnhöfe

Neu Ansetzt. Zu Beginn der 180er Jahre lag ein kleiner Ort in der Nähe von Nürnberg, der mit der Zeit zum Ort der Eisenbahn wurde. Die Bahnhöfe sind heute ein Teil der Geschichte der Eisenbahn. Die Bahnhöfe sind heute ein Teil der Geschichte der Eisenbahn.



Die Bahnhöfe sind heute ein Teil der Geschichte der Eisenbahn. Die Bahnhöfe sind heute ein Teil der Geschichte der Eisenbahn.



Die Bahnhöfe sind heute ein Teil der Geschichte der Eisenbahn. Die Bahnhöfe sind heute ein Teil der Geschichte der Eisenbahn.

Fünfkuppeler aus dem Harz

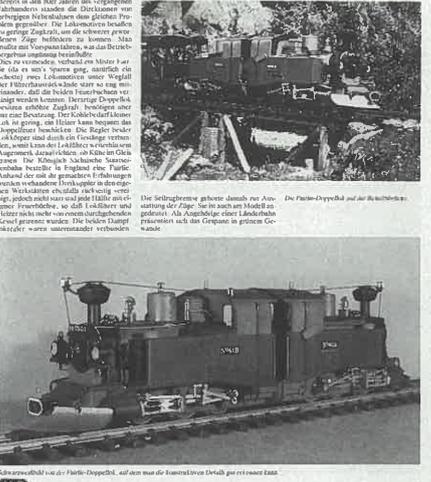
Die Modellbahn aus dem Harz ist ein Beispiel für die Vielfalt der Modellbahnen. Die Modellbahn aus dem Harz ist ein Beispiel für die Vielfalt der Modellbahnen.



Die Modellbahn aus dem Harz ist ein Beispiel für die Vielfalt der Modellbahnen. Die Modellbahn aus dem Harz ist ein Beispiel für die Vielfalt der Modellbahnen.

Fairlie-Lokomotive

Die Fairlie-Lokomotive ist eine Art von Lokomotive, die in England erfunden wurde. Die Fairlie-Lokomotive ist eine Art von Lokomotive, die in England erfunden wurde.



Die Fairlie-Lokomotive ist eine Art von Lokomotive, die in England erfunden wurde. Die Fairlie-Lokomotive ist eine Art von Lokomotive, die in England erfunden wurde.



Die Bahnhöfe sind heute ein Teil der Geschichte der Eisenbahn. Die Bahnhöfe sind heute ein Teil der Geschichte der Eisenbahn.

Die Landschaft

Die Landschaft ist ein Teil der Geschichte der Eisenbahn. Die Landschaft ist ein Teil der Geschichte der Eisenbahn.



Die Landschaft ist ein Teil der Geschichte der Eisenbahn. Die Landschaft ist ein Teil der Geschichte der Eisenbahn.

