



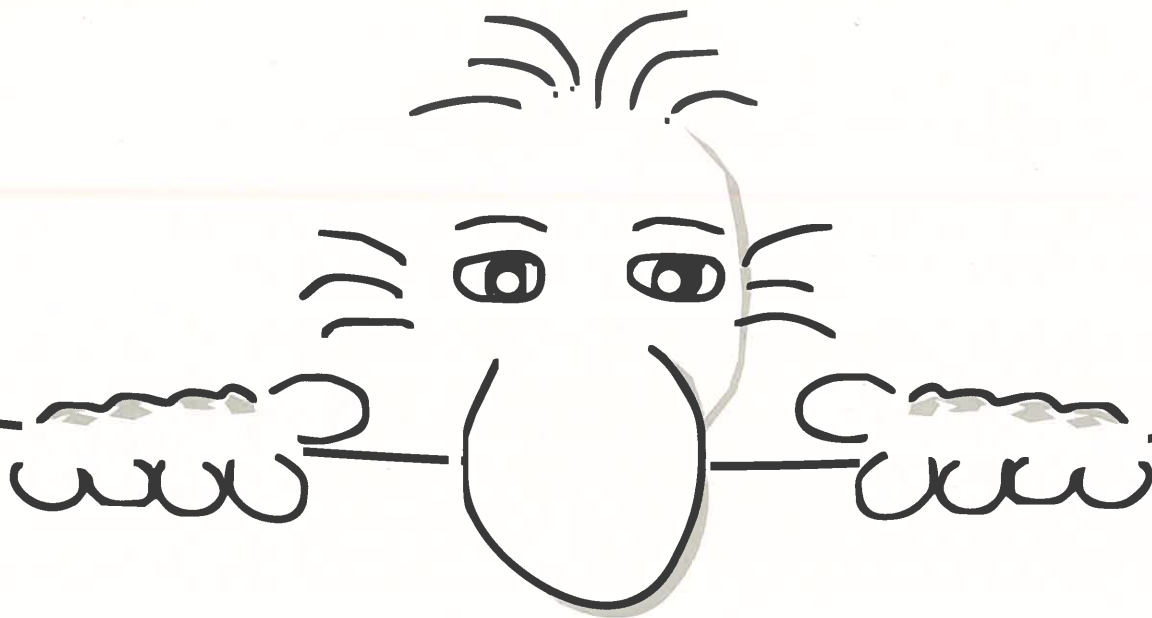
DEPESCHE

Heft Nr. 77



**Loisl's Innenanlage für die LGB
Tips für den LGB-Reglertrafo »Jumbo«
Dampfloks der Reihe U**

DM 9,50



Tag der offenen Tür mit LGB - Jahrmarkt

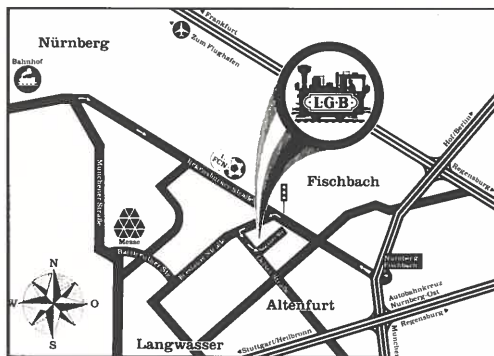
Die Firma Ernst Paul Lehmann Patentwerk, Hersteller der Lehmann-Gross-Bahn, lädt alle LGB-Freunde, alle Kunden und Lieferanten sowie darüber hinaus alle Bürger der Stadt Nürnberg am Samstag, den 25. Juni 1994, in der Zeit von 10.00 bis 16.00 Uhr zu einem »Tag der Offenen Tür« ein. Alle Besucher können die Fabrik besuchen. In verschiedenen Bereichen wird der Ablauf der



Fabrikation demonstriert. Man kann mit eigenen Augen sehen, wie die größte serienmäßige Modellbahn der Welt hergestellt wird. Gleichzeitig veranstalten wir einen »LGB-Jahrmarkt«. Es erfolgt ein Fabrikverkauf von ausgewählten Teilen des LGB-Sortiments. Fahrgeschäfte sorgen für Abwechslung, unter anderem wird ein

historisches Dampfkarrussell in vollem Betrieb zu bestaunen sein. LGB-Freunde nehmen an der Veranstaltung teil und zeigen ihre Vereinsanlage. Für die Kleinen gibt es eine Spielwiese, auf der sie nach Herzenslust mit der Lehmann-Gross-Bahn (LGB) spielen dürfen. Für das leibliche Wohl wird gesorgt. Jeder Besucher erhält ein Mitbringsel. Darüber hinaus wird es Überraschungen geben.

Liebe LGB-Freunde und Leser der LGB DEPESCHE! Auch Sie sind herzlich eingeladen, am 25.6.94 nach Nürnberg zu kommen und mit uns einige Stunden zu feiern.



Ernst Paul Lehmann Patentwerk

Saganer Str. 1-5, 90475 Nürnberg (-Altenfurt)



Ferrovie Genova Casella

(dbp) Bei Italien denkt man meist an Sonne und Meer. Vor allem die Küstenregion Ligurien ist bekannt für ihre Strände und Seebäder von San Remo über Genua bis nach Rapallo. Selten einmal verirrt sich ein Urlauber ins bergige Hinterland, wo die wilde Ursprünglichkeit der ligurischen Dörfer und Landschaften zu entdecken ist. Von Genua aus kann man dies mit der schmalspurigen Vorortbahn nach Casella tun.

Vom Bahnhof »Brignole« der Italienischen Staatsbahnen (FS) führen steile Treppen und Serpentinstraßen vorbei an altehrwürdigen Palazzi nach oben in Richtung »Piazza Manin«. Obwohl von einem Bahnhof weit und breit nichts zu sehen ist, weisen große Schilder zur »Ferrovie Genova Casella« (FGC). Plötzlich steht man dann vor dem kleinen, flachen Stationsgebäude. Gleich daneben liegen drei Gleise mit einem kurzen, schmalen Bahnsteig in der Mitte. Es scheint, als wollten die braunbeigen Elektrotriebwagen bis an die Bahnhofsbar vordringen. Seit über 60 Jahren schon starten von hier die Züge ins 25 Kilometer entfernte Casella. Dabei überwindet die Meterspurbahn Steigungen von bis zu 4,5 Prozent. Immer wieder fühlt man sich bei der 50 minütigen Fahrt entlang der karstigen Küstenberge an die großen Alpenbahnen erinnert. Doch auch der Fuhrpark hat es in sich. Im Besitz der FGC befinden sich unter anderem Fahrzeuge der legendären Fleimstalbahn und anderer längst stillgelegter Bahnlagen. Die Genuesser benutzen die Bahn gerne für Ausflüge am Wochenende. Sie nennen die Strecke übrigens »Fave« Bahn, weil im Frühjahr in den Bergen die dicken Bohnen so gut gedeihen. An Sommertagen werden aus historischen Loks und Wagen Sonderzüge gebildet, die man auch für Gruppenfahrten mieten kann. Für eine solche Ausflugsfahrt im Barwagen mit anschließendem landestypischen Mitt-

gessen in Casella gibt es auch Pauschalangebote. An der Endstation kann man zudem Mountain-Bikes ausleihen, um per Fahrrad das obere Scrivia-Tal zu erkunden. Die durchschnittlich zehn Zugpaare am Tag zwischen Genua und Casella lassen der individuellen Planung genügend Raum. Ebenfalls lohnend ist ein Abstecher zu den Festungsanlagen aus dem 16. Jahrhundert in Campi oder zum botanischen Lehrpfad in S. Olcese.

Märkische Museums-Eisenbahn (MME)

Im August 1992 übernahm die MME eine zweiachsige Diesellok der Preußen-Elektra, Kraftwerk Wölferheim. Die im Jahre 1957 bei Krupp (F.Nr. 3819) gebaute, 200 PS starke und 24 t schwere Lokomotive wurde dort durch die Betriebseinstellung überflüssig. Eine wechselvolle Geschichte hat die Lok hinter sich: Mit elf baugleichen »Geschwistern« kam sie zunächst zur Braunkohlengrube »Zukunft« in Esweiler und lief dort unter der Nummer 11. Ab 1960, mittlerweile von der »Rheinbraun« übernommen, lautete die Fahrzeugnummer 173. Zwölf Jahre später wurde die Lok nach Wölferheim versetzt und bekam die Nr. 8. Zur Übernahme dieser Lok, die noch von 900 auf 1000 mm Spur umgespurt werden muß, hat sich die MME entschlossen, um die historisch wertvollere Hohenlimburger Lok V3 vor allem im Arbeitszugdienst zu entlasten. Veränderungen gibt es auch bei den Dampflokomotiven: Lok 7, seit 1989 von der DME in Darmstadt gemietet, ging im September 1992 zurück. Die von Henschel 1919 (F.Nr. 17218) gebaute Lok war zum Vereinsjubiläum im Juli 1992 zum letzten Male im Einsatz. Vor erst wird nun Lok 60 den Dampftrieb allein durchführen. Fortschritte macht allerdings die Aufarbeitung der Lok 20 (ex Dortmund Hördter Hüttenunion, Henschel 27221/1950). Rahmen, Fahrwerk

und Wasserkästen wurden überholt, das Führerhaus befindet sich in der Werkstatt Klostermansfeld im Bau. Als nächstes steht nun die Kesselrevision an. Hier wird ein Tausch der ziemlich abgezehrten Feuerbüchse erwogen. Mit der Lok 1 der Hasper Hütte befindet sich eine fast baugleiche Lok im Bestand der MME, e.V., und ihre Feuerbüchse wird in die Lok 20 eingebaut.

Von der DB-Inselbahn Wangerooge hat die MME den Personenwagen KB-4-i 63115 übernommen. Die Daten aus der Geschichte des Wagens kennzeichnen seinen musealen Wert. Im Jahre 1965 erbaute das AW München-Neuaußing fünf Wagen, die zur Modernisierung des Fahrzeugparks der DB-Strecke Mosbach-Mudau dienten und gleichzeitig die letzten Neubaufahrzeuge der DB für Schmalspurbahnen waren. Mit der Nummer KAR 124 kam der Wagen, dessen Typenreihe DB-intern als KB-4i-64 bezeichnet wurde, bis zum Sommerfahrplan 1973 auf seiner Ursprungstrecke zum Einsatz. Im Juni 1973 wurde er nach Stilllegung der letzten Schmalspurbahn mit Personenverkehr der DB auf dem Festland nach Wangerooge überführt und bis zum Abschluß des Reko-Programmes der DB auf der Insel eingesetzt. Im Fahrzeugbestand der MME vorhanden ist schon der KB-4i-35 mit der Nummer MST 19 (63103), der erste Personenwagen der Deutschen Reichsbahn für Schmalspurbahnen in Ganzstahlbauweise. Der 63115 ist der Endpunkt dieser Entwicklung und weist zum MST 19 eine ganze Anzahl unterschiedlicher Details auf. Da man 1964 nicht mehr allzusehr investieren wollte, wurden beim Bau der Mosbacher Wagen viele Teile aus dem B3yg-Programm direkt oder abgewandelt übernommen, einzig die Drehgestelle sind eine Neuentwicklung, die sehr dem regelspurigen Minden-Deutz-Drehgestell ähnelt. Bis auf die spurweitenbedingten Abweichungen ist diese Bauart auch im einzigen Neubaupersonenwagen für die 750-mm-

Inhalt 2/1994

	Seite
Berichte von Schmalspurbahnen Mit 1:1-Abbildungen in LGB-Größe der Beschriftungen des ZB-Silvesterzuges	2
Herbst in den Alpen Eine LGB TELEGRAM-Tour	11
Eine wirklich schöne Reise Reisebericht von der LGB TELEGRAM-Tour 1993 in den Alpen	12
Nostalgische Eisenbahnfahrten in Indien Eine LGB DEPESCHE-Tour	14
Die Lokomotiven der österreichischen Reihe U Geschichte vom Vorbild zweier LGB-Loks	15
Gartenbahn in Niederösterreich Anlagenbericht	24
Harmonie zwischen Bahn und Garten Anlagenbeschreibung	28
Freilandstrecke rund um den Garten Anlagenimpressionen	31
Innenanlage für die Lehmann-Gross-Bahn Loisl's erster Bericht in der LGB DEPESCHE	32
Bahnhof Baumbach Eugen Landerer beschreibt den Eigenbau eines Bahnhofsgebäudes	38
Tips und Kniffe zum LGB-JUMBO-Reglertrafo Heinz Koopmann's Ratschläge und Schaltpläne	42
Köf 199003 der Industriebahn Halle Eigenbau einer Diesellok	44
Dampflok LISA Eigenbau einer Dampflok	46
LGB-Literaturhinweise Neue Bücher über Schmalspurbahnen	47
LGB-Sammler Die Rubrik für Sammlerspezies	48
Neu im Handel erhältlich Wolfgang Zeunert stellt neue Produkte rund um die LGB vor	49
LGB-Aktivitäten Was so mit der LGB gemacht wird ..	56
LGB Tips und Kniffe Basteleien, Ratschläge, Informationen	62
DM 100,00-Preisfrage Wieder gibt es einen Hunderter zu gewinnen	67

Titelbild:
ÖGEG-Dampflok 298.53 am 29.7.1990 im Bahnhof Steyr-Lokalbahn.
Farbfoto: Markus Strässle

Rücktitel:
Ein weiteres traumhaftes Aquarell aus der Schmalspurszene von Franz Weinert.

Impressum

Redaktion: Wolfgang Zeunert, Postfach 1407, D 38504 Gifhorn, Telefon (05371) 3542, Telefax (05371) 15114.
Herausgeber, Verlag und Vertrieb: Ernst Paul Lehmann Patentwerk, Saganer Straße 1-5, D 90475 Nürnberg, Telefon (0911) 834021.
Bezugsmöglichkeiten: Die Zeitschrift erscheint viermal im Jahr. 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 1994 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, Funks 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.
Alle genannten Produkt- und Firmennamen sind eingetragene Warenzeichen der erwähnten Unternehmen.
Druck: W. Pfahler GmbH, Hans-Bunte-Straße 43, D 90431 Nürnberg.



Inselbahn Borkum: Das sind einige der von der Inselbahn neu beschafften Personenwagen. Im Stil entsprechen sie den alten Wagen. Foto: Rpb/Dominik Schilling



Entgleisungen gab es nicht nur auf Wangerooge (DEP 76 (S. 5) sondern auch am 3.4.93 bei der Berliner Parkeisenbahn in der Wuhlheide. Foto: Erwin Scheutzw

Strecken verwendet worden. Schweißtechnik wie beim Wagenaufbau, Rollenlager und viele Verschleißteile aus Kunststoff kennzeichnen die Weiterentwicklung des schmalspurigen Waggonbaus im Vergleich zum KB-4i-35. Die auf Wangerooge ausgebaute Druckluftbremse wird der 63115 in Hünginghausen zurückerhalten, ebenso den traditionellen grünen Anstrich. Dennoch ist das Fahrzeug mit seinem Wangerooger Bruder MST 19 schon im Einsatz.

MME/Werner Reckert



Inselbahn Borkum: Niedersachsens Wirtschaftsminister Peter Fischer weihte die neuen Fahrzeuge mit der Kelle in der Hand und der Dampflok »Papa« aus »Starlight Express« an der Seite ein.

gilt meine ausdrückliche Anerkennung«, sagte Niedersachsens Wirtschaftsminister Dr. Peter Fischer am Freitag auf Borkum. »Denn auch kleine Schritte sind wichtig auf dem Weg von der Nutzung fossiler Energie hin zur Nutzung nachwachsender Rohstoffe«. Immerhin verteuere dieser Brennstoff den Betrieb um rund zehn Prozent. Mit Blick auf die große Schwester ergänzte Fischer: »Die Borkumer Kleinbahn wird sehr bald über eine vorbildliche Infrastruktur, zweigleisigen Betrieb und fortschrittliche Technik verfügen. Vorzüge, von denen die Deutsche Bahn AG manchmal nur zu träumen wagt«.

Etwa 16 Millionen Mark investierte die Borkumer Kleinbahn in zwei nagelneue Züge, den Wiederaufbau des 7,5 kilometer langen Parallelgleises zwischen Schiffsanleger und Stadt Borkum sowie in die

Betriebsanlagen. Prachtstücke der Investitionen sind 16 neue gebaute Personenwagen, die die Waggonbau Bautzen nach alten Plänen fertigte. Bei der Finanzierung griff das Land der Kleinbahn mit insgesamt über elf Millionen Mark unter die Arme. So bezeichnete es Heinrich Klasen, Aufsichtsratsvorsitzender der Verkehrsgesellschaften, als einen Glücksfall, daß das Land einzelne Bahnprojekte, wie hier auf Borkum, tatkräftig unterstützt.

Gemeinsam gaben Wirtschaftsminister Fischer und Borkums Bürgermeisterin Gisela Schütze dann um 11.30 Uhr das erste Abfahrtsignal für die neuen Züge. Vor Freude erstrahlte in ihrer Mitte die Lok »Papa« aus dem Musical »Starlight Express«. Mehr als 100 Touristen und Ehrengästen verfolgten das Spektakel.

Neue Fahrzeuge der Inselbahn Borkum

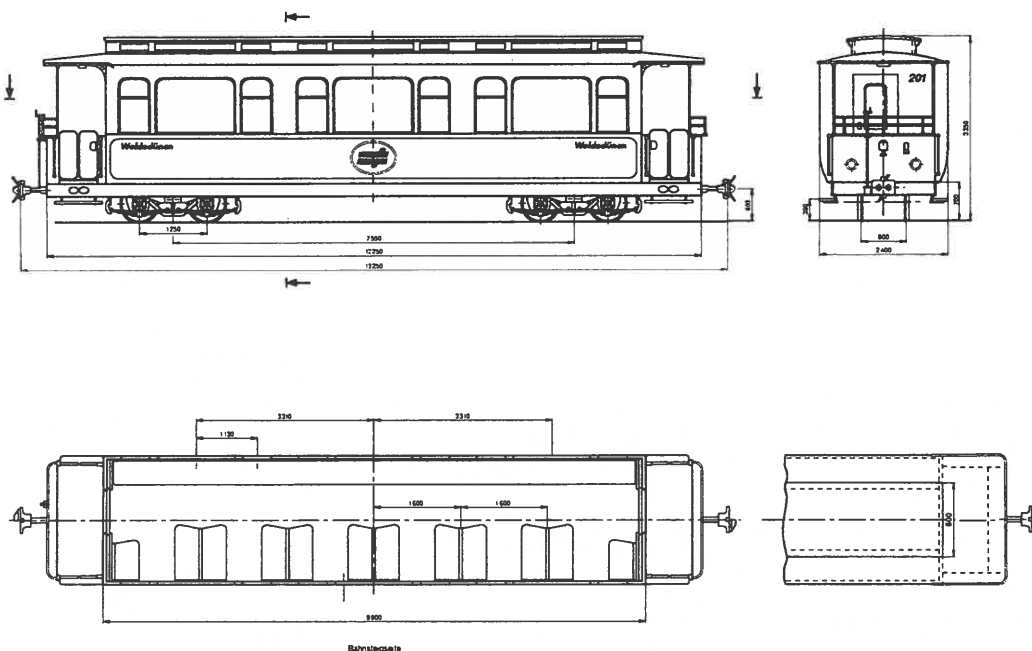
(rpb) Statt mit Diesel fahren die neuen Lokomotiven der Borkumer Kleinbahn ab dieser Saison mit Rapsöl zwischen Anleger und Ort der Nordseeinsel. »Diesem Schritt

Waldbahn Viglas

Echt auf dem Holzweg waren wir mit unserem Bericht über die Waldbahn von Viglas in LGB DEPESCHE 76 (Seite 7). Wie uns Herr Rolf Schaper mitteilte, ist die Bahn bereits 1990 stillgelegt worden. Die Holzabfuhr erfolgt jetzt mit Lastkraftwagen.

Stiva Retika

Eine Rollende Stube für rauschende Feste mit Bar, Stammtisch und gemütliche Vierertische, Fichtenholz an Wänden und Decke, das ist die »Stiva retica«, eine Bündnerstube auf Meterspur. Am 8. September 1993 war es soweit, das jüngste Kind auf dem Streckennetz der Rhätischen Bahn feierte vor der imposanten Kulisse der Hauptwerkstätte in Landquart die Taufe und ging anschließend mit einer illustren Gesellschaft auf große Fahrt. Die Jungfernfahrt fand allgemein sehr guten Anklang, und auch die Presse geizte nicht mit Superlativen für die »rol-



Inselbahn Borkum: Typenzeichnung der neuen Personenwagen.

Zeichnung: Waggonbau Bautzen GmbH/DWA/pr.

lende Bündnerstube für rauschende Feste« (Zitat aus Prospekt Rhätia Incoming).

Wir wollen einen kurzen Blick auf Geschichte und Werdegang der »Stiva retica« werfen. Im Jahr 1929 wurde der Wagen als AB 208 in Betrieb genommen. 1956 Umzeichnung in A 1208.

Als dann das Marketing Team mit Chef Willy Hochstrasser auf der Suche nach einem geeigneten Gesellschaftswagen waren, war es um den »208« geschehen. Er wurde nämlich auserkoren, in Zukunft als rollende Bündnerstube durch den Kanton zu fahren. Auch für die Finanzierung der »Stiva retica« wurden völlig neue Wege beschritten. Sponsoring! Und siehe da, es fanden sich sehr schnell zahlreiche Partner, die sich von der Idee überzeugen liessen und Partizipationsscheine zeichneten. Diese Anteilescheine im Wert von je 500 Franken werden für spätere Fahrten mit der »Stiva retica« in Zahlung genommen.

Im Wagen »Stiva retica« können Gruppen bis 46 Personen feiern oder einen Geschäftsausflug genießen. Der Wagen bietet sich auch an für die Geburtstagsreise oder die Hochzeitsfahrt mit Bier



vom Faß, Espresso all'italiana, einem Herrschäftler, umsorgt von einer charmanten Hostess, umgeben

von großartigen Landschaften. Auskunft und Reservationen: Rhätia Incoming AG, der Reisever-

anstalter der Rhätischen Bahn, Bahnhofstr. 25, CH-7002 Chur. Telefon: (0041-81) 2333143.

100 Jahre Murtalbahn 1894 - 1994

Die Murtalbahn (Strecke Unzmarkt-Murau-Tamsweg-Mauterndorf) der Steiermärkischen Landesbahn (StLB) feiert im Sommer 1994 ihren 100. Geburtstag im Rahmen einer Festwoche zwischen dem 23. und dem 31. Juli 1994. Die durch ihre Dampf-Attraktionen (Bummelzüge und Amateurlokfahrten) weithin bekannte 760 mm-Schmalspurbahn wird während dieser Jubiläumswoche neben dem fahrplanmässig mit Dieseltriebwagen und Diesellok geführten Personenverkehr zusätzlich mit etlichen mit Dampflok bespannten Sonderzügen aufwarten, teilweise ergänzt durch Dampfzüge der Taurachbahn des club 760. Als Haupt-schwerpunkte können die beiden Festwochenenden in Tamsweg und Murau/Stolzalpe genannt werden, doch sind auch während der Festwoche einige Zusatzattraktionen vorgesehen, wie beispielsweise eine geführte Bahn-/Radwanderung in oberen Murtal und ein Treffen aller ehemaligen »Amateurlokführer« in Murau. Im Folgenden eine kurze Zusammenfassung des Programms:

Samstag, 23. Juli 1994: Festwocheneneröffnung in Tamsweg mit Dampfzugsternfahrt. Zur Eröffnung des Jubiläums »100 Jahre Murtalbahn« werden Dampfzüge von Murau (StLB) und Mauterndorf (club 760/TB) nach Tamsweg ver-

kehren. Um 11.00 Uhr wird dort ein von der Bürgermusik umrahmter Festakt stattfinden, bei welchem neben Festansprachen auch örtliches Brauchtum zur Geltung kommen soll.

Montag, 25 Juli 1994: Die Familie fährt Radl.

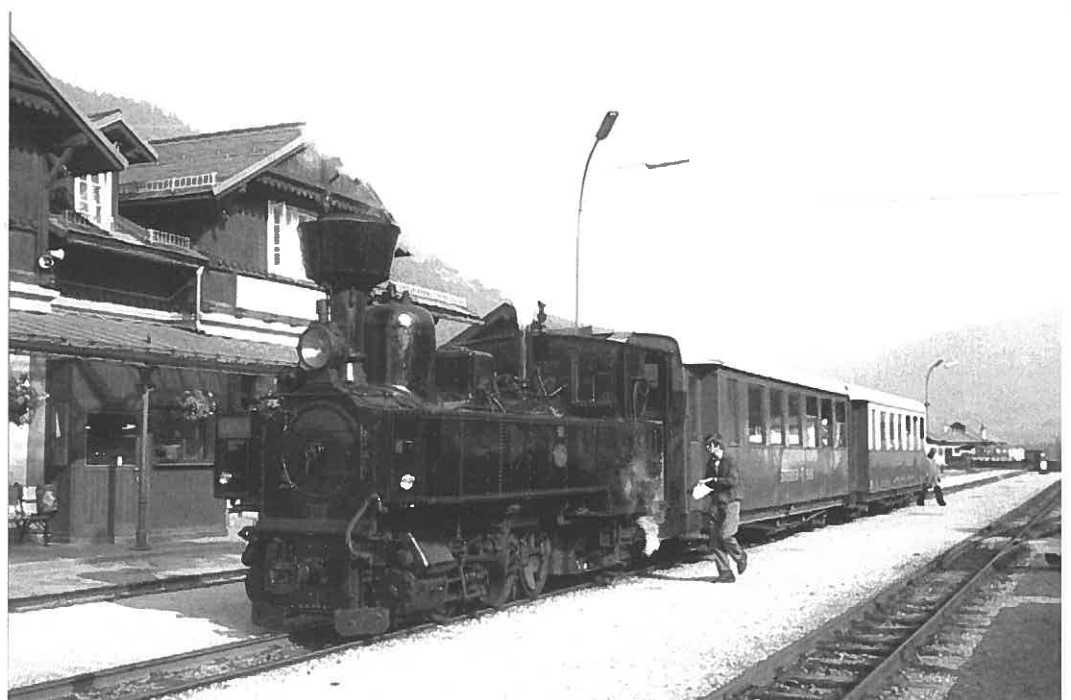
Dienstag, 26. Juli 1994: Dampf-

bummelzug von Murau über Tamsweg nach Murau.

Mittwoch, 27. Juli 1994: Dampfbummelzug Tamsweg-Murau-Tamsweg.

Donnerstag, 28. Juli 1994: Amateurlokführer - Treffen in Murau. Ab 9.00 Uhr Treffen der ehemaligen Amateurlokführer am Bahnhof

Murau mit anschließender Sonderfahrt (natürlich mit Dampf) von Murau nach Stadl an der Mur und zurück. Dabei wird ein Prominenter als »Ehrenlokführer« fungieren und alle ehemaligen Amateurlokführer haben an diesem Tag freie Fahrt in diesem Sonderzug. Als Fahrkarte gilt die Amateurlokfüh-



StLB-Murtalbahn: Dampflok U 43 mit Sonderzug am 7.10.85 im Bahnhof Murau-Stolzalpe.

Foto: Markus Strässle

rer-Bescheinigung.

Freitag, 29. Juli 1994 Tag der offenen Tür in Murau und im Museum Frojach.

An diesem Tag besteht die Möglichkeit, das Bahnhofs- und Werkstättengelände in Murau zu besichtigen, d. h. einen Blick hinter die Kulissen dieser Schmalspurbahn zu wagen. Es werden Führungen stattfinden, des weiteren wird im historischen Bahnpostwagen Fa 92 ein Sonderpostamt eingerichtet sein (mit Murtalbahn-Sondermarke), eine Briefmarkenschau durch den Briefmarken-Tausch-Verein Murau stattfinden und im Schmalspurbahn-Museum Frojach des Club 760 werden die dort stationierten historischen Loks und Wagen präsentiert. Als Zubringerdienst wird ein Shuttle-Service mit Triebwagen durchgeführt, eventuell wird in Frojach sogar eine Lok unter Dampf stehen, womit die historischen Loks photogen plaziert werden können. Um 20.00 Uhr großer Zapfenstreich mit Konzert vom Musikverein Murau auf dem Hauptplatz in Murau, anschließend Marsch aller Formationen zum Festzelt am Bahnhof Murau.

Samstag, 30. Juli 1994 Festakt in Murau mit Dampfzugsternfahrt.

Der Höhepunkt der ganzen Festwoche wird am 30.7. in Murau mit dem offiziellen Festakt »100 Jahre

Murtalbahnen« stattfinden, wobei Dampfzüge aus Unzmarkt und Mauterndorf/Tamsweg nach Murau verkehren werden, ergänzend wird sogar ein Normalspur-Anschlußzug mit Baureihe 52 der ÖBB von Bruck/Mur nach Unzmarkt verkehren. Neben dem Festakt um 11.00 Uhr in Murau wird es um 10.30 Uhr ein Platzkonzert des Musikvereins Murau, eine Briefmarkensonder-schau und ein Sonderpostamt im Bahnpostwagen Fa 92 geben.

Als besondere Attraktion wird der Sonderzug Murau ab 13.35 Uhr mit zwei Dampflokomotiven bis Stadl an der Mur geführt, dort wird der Zug dann geteilt und eine Dampflok kehrt für die Führung des Dampfzuges nach Unzmarkt nach Murau zurück, die andere fährt mit dem Sonderzug nach Tamsweg weiter, wo Kurswagen an den Dampfzug des Club 760 übergeben werden, was eine direkte Weiterfahrt nach Mauterndorf ermöglicht.

Sonntag, 31. Juli 1994 Ausklang der Festwoche

Dankgottesdienst um 10.00 Uhr in Murau und weiterer Programmablauf mit dem Musikverein Murau mit Festbetrieb (Festzelt am Bahnhof).

Im Rahmen des Jubiläums »100 Jahre Murtalbahnen« ist die Herausgabe verschiedener Publikationen

geplant, so unter anderem:

Festschrift »Die Murtalbahnen im Bild« (Herausgeber StLB) Jubiläums-Buchfahrplan Murtalbahnen (Herausgeber StLB)

Sondernummer Info Club 760 mit Broschüre über den Verein und seine Fahrzeuge, reich bebildert. (Herausgeber Club 760)

Sondermarke »100 Jahre Murtalbahnen«, Ersttag Freitag 17. Juni 1994 in Tamsweg.

Diverse Ansichtskarten (Club 760). Als besondere Leistung bieten die österreichischen Bundesbahnen ein sogenanntes »Bahnzuckerl«, d. h. während der Jubiläumswache »100 Jahre Murtalbahnen« gibt es zwischen dem 23. und 31. Juli 1994 auf Fahrscheinen ins Murtal 30 % Fahrpreisermäßigung.

Abschließend soll noch auf die während der ganzen Sommersaison durchgeführten Dampfattraktionen der StLB-Murtalbahnen und der Club 760/Taurachbahn hingewiesen werden.

Dienstags vom 28. Juni bis 13. September 1994

Dampfzug Murau ab 13.25 Uhr nach Tamsweg an 15.05 Uhr ab 16.50 Uhr nach Murau an 18.15 Uhr.

Mittwochs vom 29. Juni 1994 bis 14. September 1994

Dampfzug Tamsweg ab 13.00 Uhr nach Murau an 14.25 Uhr ab 17.00

Uhr nach Tamsweg an 18.30 Uhr. Donnerstags ganzjährig, nach Absprache evtl. auch an anderen Wochentagen.

Amateurlokfahrten mit der Dampflok »Stainz 2« oder »U4D« und »U 43«. Nach einer kurzen Einführung in die Funktionsweise der Dampflok führt der Amateurlokführer unter fachkundiger Anleitung eines StLB-Lokführers selbständig die Dampflok von Murau nach St. Lorenzen und zurück. Für die Begleiter bzw. die Familie des Amateurlokführers wird ein Personenwagen mitgeführt. So kann sich jedermann den Jugendtraum, einmal Lokomotivführer zu sein, auf der Murtalbahnen erfüllen.

Samstags vom 16. Juli bis 20. August 1994

Dampfzug Murau ab 13.35 Uhr nach Stadl an 14.13 Uhr ab 15.00 Uhr nach Murau an 15.35 Uhr.

Taurachbahn Mauterndorf - St. Andrä/Andlwirt (Club 760)

Samstags und Sonntags vom 2. Juli bis 18. September sowie 15. August 1994

Mauterndorf ab 9.00 Uhr und 13.50 Uhr

Vormittagszüge verkehren nicht am 3./10. und 17.9.1994 (Samstage)

Weitere Infos: StLB-Reisebüro, Am Bahnhof, A-8850 Murau Telefon 03532-2233

Gornergratbahn

Von den vier neuen Doppeltriebwagen der Gornergratbahn (GGB) Beh 4/8 Nr. 3051 bis 3054 ist in zahlreichen Publikationen berichtet worden, sodaß die technischen Daten und die Vorteile im täglichen Betrieb an dieser Stelle nicht wiederholt werden müssen.

Während meines Aufenthaltes in Visp entdeckte ich am Wochenende des 4./5. Dezember 1993 abseits des Bahnhofs der Brig-Visp-Zermatt Bahn (BVZ) am Übergabegleis zur normalspurigen SBB den neuen Triebwagen Nr. 3054 der GGB. So war zu erwarten, daß am nächsten Werktag die Überführung nach Zermatt stattfinden würde.

Am Montag, dem 6. Dezember 1993 wurde der Triebwagen auf das Gleis 2 in den Bahnhof Visp der BVZ vorgezogen und mehrere Mitarbeiter der BVZ, GGB und der Firma SLM waren damit beschäftigt das Fahrzeug für die Überführungsfahrt vorzubereiten.

Die GGB benutzt zwar die gleiche Spurweite und das gleiche Zahnstangensystem (Abt) wie die BVZ; wegen der unterschiedlichen Stromsysteme (die BVZ fährt mit 11 KV Wechselstrom, während die GGB ihre Strecke mit 750 V Drehstrom betreibt), kann der Triebwagen seinen zukünftigen Einsatzort

Zermatt mit eigener Kraft nicht erreichen. Deshalb wurde für die Überführung von der BVZ der Gepäcktriebwagen Deh4/4 Nr. 23 als Schubfahrzeug zur Verfügung gestellt. Da die Fahrzeuge der BVZ einen Mittelpuffer mit beidsei-

tiger Schraubenkupplung besitzen und die GGB ihre Triebwagen mit der GF-Kupplung (Mittelpufferkupplung der Fa. Georg Fischer) ausrüstet, können die Fahrzeuge nicht untereinander gekuppelt werden.

An dem BVZ-Triebwagen wurde der Puffer abmontiert, ein Gabelstapler brachte einen speziell für diesen Zweck notwendigen Adapter, der von der Konstruktion her sehr aufwendig ausgeführt worden ist, da der Mittelpuffer des Deh 4/4



Gornergratbahn: Bhe 4/8 3054 im Schlepp von Deh 4/4 24 auf der Sellibrücke unterhalb von St. Niklaus.

Foto: H. Himmelreich

direkt am Fahrzeugrahmen montiert und die GF-Kupplung am Drehgestell des GGB-Triebwagens befestigt ist und daher in den Kurven ausschwenkt. Zum Schutz der bergseitigen GF-Kupplung wurde an dem GGB-Fahrzeug ein Mittelpufferadapter angebracht.

Nach beendeter Montage wurden die beiden Fahrzeuge gekuppelt und die Bremsleitung über eine Verlängerung verbunden. Mit maximal 30 km/h durfte der GGB-Triebwagen zu seinem zukünftigen Einsatzort geschoben werden.

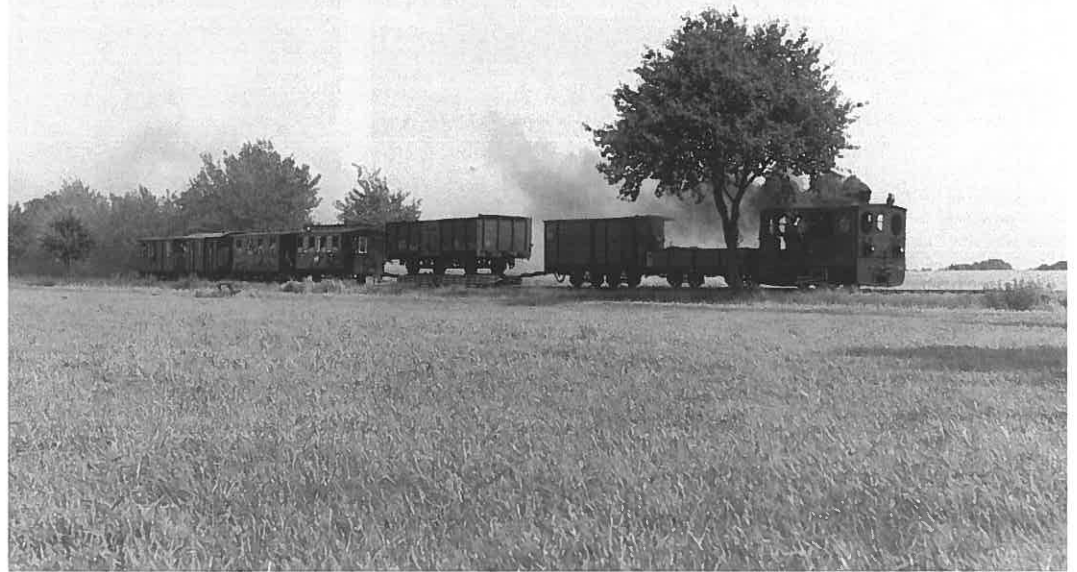
Gegen Mittag war es soweit, die außergewöhnliche Fahrzeugkomposition hatte freie Fahrt und setzte sich in Richtung Zermatt in Bewegung.

Unterwegs konnte ich auf der BVZ-Strecke noch einige Aufnahmen von dieser nicht alltäglichen Zuggarnitur machen. Im Bahnhof Stalden-Saas beginnt der nächste Zahnstangenabschnitt bereits im Bahnhofsbereich und da bei dem GGB-Triebwagen das Zahnrad fest mit dem Antriebsmotor gekuppelt ist, konnte ich beobachten, wie das GGB-Fahrzeug ganz vorsichtig und langsam in den Zahnstangenabschnitt eingeschoben wurde. Die Aufnahmen des besonderen Zuges auf dem Mühlenbachviadukt und unterhalb von St.Niklaus auf der Sellibrücke, mit den noch erkennbaren Auswirkungen des Unwetters vom 24.09.93, sind einmalige Dokumente von der Überführung des GGB-Triebwagens nach Zermatt vom 06.12.93.

Klaus Himmelreich

Deutscher Eisenbahn-Verein e.V.(DEV)

Deutscher Eisenbahn-Verein e.V. Auch 1994 werden bei der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen-Heiligenberg-Asendorf wieder zu bestimmten Terminen die für Eisenbahnfreunde besonders interessanten »Kleinbahntage« angeboten. So kommen am 19. Juni neben den fahrplanmäßigen Dampfzügen alle zu diesem Zeitpunkt betriebsfähigen Triebwagen zum Einsatz, unter denen sich voraussichtlich erstmalig auch der 1950 von Talbot gebaute und jetzt in der DEV-Betriebswerkstatt aufwendig rekonstruierte T 44 (ex T 2 der Juister Inselbahn, ex T 1 der Euskirchener Kreisbahn) befinden dürfte. Am 21. August verkehren dagegen mehrere Dampfzuggarnituren, wie unter anderem der in der LGB DEPESCHE 76 vorgestellte 100jährige FKB-Zug, von denen die Museumsstrecke an diesem Tage insgesamt sechsmal in beiden Richtungen befahren wird. Ein Ereignis ganz spezieller Art ist jedoch für den 17. September geplant. Dann findet nämlich histori-



DEV: Dampflok PLETTENBERG am 15.8.93 vor einem GmP mit Rollwagentransport.

Fotos: Hans-L. Overdick/DEV/pr

scher Güterverkehr statt, wie man ihn sich kaum besser wünschen kann. Nicht nur, daß ständig irgendwelche Güterzüge oder GmP's unterwegs sind, sondern es werden außerdem auch auf den Bahnhöfen Verladearbeiten im Stil früherer Zeiten durchgeführt, wobei für den Beginn der Veranstaltung vormittags 11.00 Uhr vorgesehen ist.

Telefonische Zusatzinfos sind jeweils Montag bis Freitag zwischen 9.00 und 11.00 Uhr sowie an den Betriebswochenenden unter Tele-

fon 04252-93000 erhältlich. DEV/Hentzschel

Schienenreinigungslok der Firma Bentler

Eine der wirklichen Sensationen war jüngst die LGB-Schienenreinigungslok. Daß es beim Vorbild aber auch ähnliche Gefährte gibt, war sicher nicht so bekannt.

Am 26.8.1993 wurde in Landquart für die Firma Benkler (Bahnoberbauschweißen, Schienenschleifen,

Fahrleitungsbau) aus Villmergen ein neuer Traktor Tm 2/2 1 abgenommen, der nun zusammen mit einem Schienenschleifwagen in der gesamten Schweiz Dienst tun kann. Daß es sich bei dem Traktor um ein ganz besonderes Fahrzeug handelt, fällt erst bei näherem Hinsehen auf: Es ist wohl eines der ersten Umspurtriebfahrzeuge auf schweizer Gleisen. Auf der Achse sind zwei Radscheiben aufgespritzt, nämlich für Meterspur und Normalspur. In wenigen Stunden können die Räder von einer zur ande-



RhB: Der Benkler-Schienenschleifzug am 27.8.93 in Filisur.

Foto: Thomas Bitter



Zillertalbahnhof: Empfang für den Silvesterzug mit Musik und Schnapsperl in Mayerhofen.

ren Radscheibe verschoben und festgeschraubt werden. Dann haben wir eine Normalspurlokomotive vor uns. An der Pufferbohle können alle gängigen Kupplungs- und Puffersysteme angeschraubt werden: Außenpuffer mit Hakenkupplung, Mittelpuffer mit einfacher oder doppelter Hakenkupplung und +GF+-Mittelpufferkupplung. Hersteller ist die Maschinenfabrik Ferdinand Steck in Bowil, die erstmals als Lokomotivhersteller fungiert, wovon die Fabriknummer 1

an dem Traktor zeugt. Erstes Einsatzgebiet war im September 1993 die Rhätische Bahn, wo nach umfangreichen Gleiserneuerungen sich auf den Schienenköpfen bildende Riefen abzuschleifen waren.

Der Schienenschleifwagen ist aus RhB-Fahrwerkteilen aufgebaut. Möglicherweise stammen diese Teile von einem der 1978 an Benker verkauften RhB-Niederbordwagen 7107 und 7108 von der Misoixer Strecke. Thomas Bitter

Zillertaler Verkehrsbetriebe

Am Freitag, 31. Dezember 1993 fuhr der Silvesterzug der Zillertalbahnhof mit Volldampf, Glühwein und viel Spaß als letzter und längster Dampfzug des alten Jahres. Alljährlich finden sich zu diesem Zug viele Freunde ein, die zum Ausklang des Jahres noch einige fröhliche Stunden verbringen wollen. Zwei Dampflokomotiven, vierzehn

Personenwagen, der Buffetwagen und der Faßwagen bringen die Gäste von Jenbach nach Mayerhofen. Musik, Glühwein und Jagatee an den Bahnhöfen bleiben nicht ohne Wirkung.

Harald Prünster, bekannter Fernseh-Entertainer, organisierte am runden Tisch im Faßwagen der Zillertalbahnhof ein Meeting leitender Herren des vor kurzem neu eröffneten Einkaufszentrums »Cyta«. Unter strikter Geheimhaltung und



Zillertalbahnhof: Der bisherige Direktor, Herr Kommerzialrat Heiß (vorn Mitte), der neue Direktor, Herr Dipl.-Ing. Holub (vor dem linken Fenster des Waggons) und der ZB-Werbeleiter, Herr Leitner (am rechten Bildrand mit Brille) gemeinsam auf einem Sylvesterzugbild. Fotos (3): Dipl.-Ing. Rainer zur Bonsen



Zillertalbahnhof: Musikalische Begrüßung des Silvesterzuges in Schlitters.

Ausschaltung aller Störfaktoren (Handies waren streng verboten) wurden Werbestrategien besprochen. Nach dem Abendessen in Mayrhofen konnte auf der Rückfahrt die erforderliche Arbeit in netter Damenbegleitung gefeiert werden. Die Dauer der Feier läßt auf sehr vielversprechende Kontakte schließen.

Nicht schlecht gestaunt haben die Fahrgäste in der Zillertalbahnhof, als etliche auffällig unauffällige Herren in Begleitung von Vierbeinern die Züge durchkämmten. Die Kriminalabteilung der Gendarmerie führte mit zwei Hundestaffeln der Suchtgiftabteilung Übungen in der Zillertalbahnhof durch, um die Hunde an die ungewöhnliche Umgebung zu gewöhnen.

Mit »Volldampf in den Sommer« hat die Achenseebahn und die Zillertalbahnhof am Sonntag, den 1. Mai, offiziell die Sommer-Saison 1994 eröffnet. Alle Fahrgäste erhielten an diesem Tag 50 % Ermäßigung auf allen Zügen, Kinder bis 15 Jahre fuhren gratis. Die Bundesmusik-kapelle Jenbach begleitete die ersten Dampfzüge in den Sommer.

Wenn Blumen Eisenbahn fahren dann steht im Tiroler Zillertal der »Blumenzug« auf dem Programm. Die Dampf-Lokomotive »Tirol«, Baujahr 1900, zieht neun Nostalgie-waggons, geschmückt mit 30.000 Blüten, von Jenbach nach Mayrhofen. Mit nur 10 km/h zuckelt am Sonntag, den 10. Juli 1994, das schönste Eisenbahn-Fotomodell von Bahnhofs-fest zu Bahnhofs-fest. Gesteuert von zarter Hand, von Fernsehstar Barbara Wussow (»Die Leute von St. Benedikt«), begleitet vom bekannten TV-Moderator Ingo Dubinski, der als Heizer fungiert.

Zwischen 10.00 Uhr und 15.00 Uhr werden mehr als 30.000 Schaulustige entlang der Bahnstrecke erwartet. In vielen Bahnhöfen wird gefeiert, gesungen und getanzt. Regionale Spezialitäten, kulinarisch wie musikalisch, werden aufgetischt. Am Ender der Reise, in Mayrhofen, gibt's einen großen Umzug zum Waldfestplatz, wo ein Blumenfest stattfindet.

Der Zillertaler Blumenzug ist der Auftakt zur Zillertaler Blumenwoche, die vom 10. bis 17. Juli 1994



Zillertalbahnhof: Dampflok 2 und 3 vor dem Silvester-Sonderzug am 31.12.93.

Fotos: (3) Dipl.-Ing. Rainer zur Bonsen

ein vielseitiges Programm zum Thema Blumen bietet.

Zu ein Sommer-Erlebnis auf Tirols größten See erfolgt die Anreise stilgerecht mit den zum Teil über 100 Jahre alten nostalgischen Dampfzügen. Mit einer besonders günstigen, kombinierten Fahrkarte, dem Kombi-Billet, können Sie die Zillertalbahnhof, die Achenseebahn und die Achensee-Schiffe benutzen. Und, das ist neu im Jahr der Familie, mit dem Kombi-Billet fahren alle Kinder (bis 15 Jahre) in

Begleitung der Eltern gratis! Geltungsdauer 6 Tage - Vorverkauf möglich. Mehr Hütten als Kirchen, mehr Wanderwege als Straßen, mehr Bergführer als Polizisten, schneller bergwärts mit dem Zillertaler-Wanderpaß, die 6-Tageskarte für Zillertalbahnhof (ohne Dampfzug), Busse der Zillertalbahnhof und Busse der Post und für Seilbahnen. Das Z-Wanderticket, Wandervergnügen ohne eigenes Auto.

Die bekannte Wiener Modedesignerin Elisabeth Heindl-Höpler hat sich

abermals die Zillertalbahnhof als stillvollen Hintergrund auserwählt. Nachdem sie bei den Aufnahmen für den VOEST-Kalender so gute Erfahrungen gemacht hat und ihre Bilder großen Beifall gefunden haben, hat sie den Auftrag der Wirtschaftskammer, für die österreichische Textilindustrie Modeaufnahmen zu machen, gerne zur Zillertalbahnhof verlegt.

Kameramann Reinhard Fuchs von VIP-Video, Salzburg, hat einen 51 minütigen Video-Farbtönenfilm pro-

duziert mit dem Titel »Durch's Zillertal von Jenbach nach Mayrhofen und Dampfmontik am Achen-see«. Verkaufspreis ÖS 300,00, erhältlich bei Herrn Kostenzer, Souvenirverkaufsstelle der Zillertaler Verkehrsbetriebe AG, A-6200 Jenbach.

Im Sommer 1993 hat die Gemeinde Strass und im Herbst, als letzte Gemeinde, die Gemeinde Schlitters die Patronanz für einen Personenzug der Dampfzug-Garnitur übernommen. Damit haben nun-



ZB: Achtfenstriger Personenwagen mit Sylvesterzugdekor an den Seitenwänden.



ZB: Faßwagen B 29 am 31.12.93 mit Sylvesterzugdekor.

Prosit Neujahr

Zillertalbahn: Schild an der Seitenwand des Personenwagens in Originalgröße für LGB-ZB-Personenwagen 31 071.



Rechts:

Zillertalbahn: Schild am Faß vom »Faßwagen« in Originalgröße für den LGB-Faßwagen 30420.



Links:

Zillertalbahn: Silvesterzugschild in Originalgröße für LGB-Zillertalbahnlok 21711.

Fotos (3): Rainer zur Bonsen

mehr alle Bahnanliegergemeinden einen Wagen unter ihrer Schirmherrschaft. Sie wollen damit die Verbundenheit mit »ihrer« Bahn bekunden. Dokumentiert wird das durch ein Wappenschild außen am Waggon und einer Urkunde im Waggoninneren. ZB/pr

Neue Dampflok bei der Zillertalbahn

Seit Anfang Februar 1994 verfügt die ZB über eine neue Dampflok. Um die kostenaufwendige Doppelbespannungen der gut frequentierten Dampfzüge aufgeben zu können, suchte die ZB schon längere Zeit eine leistungsfähige Dampflok. So wurde man auf die im »Club 760« Museum im steirischen Frojach hinterstellte JZ 83-076 aufmerksam. Die 1909 von Krauss/Linz (Fabr.Nr. 6035) gebaute Lok trug ursprünglich die Be-

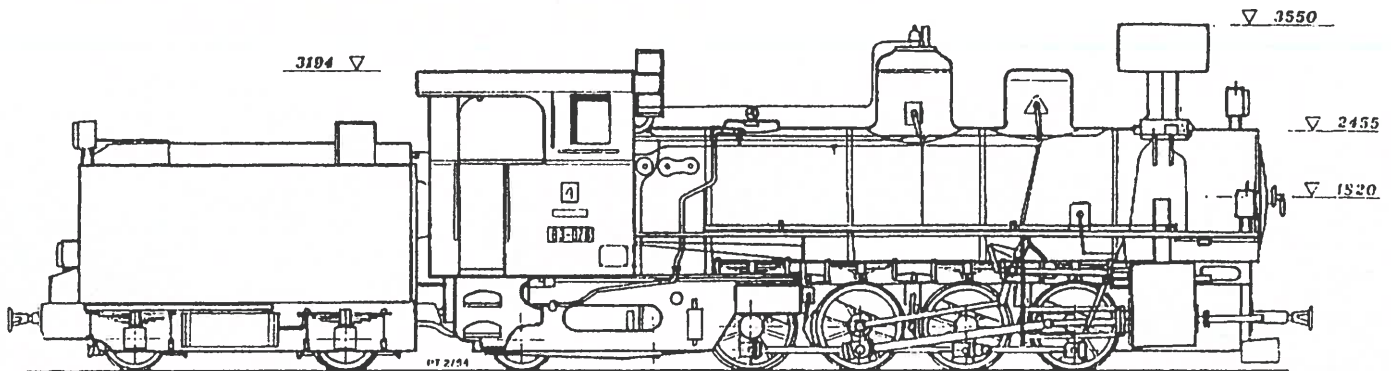
zeichnung IVa5 No.1108 der Bosnisch-Herzogowinischen Landesbahn (BHLB). Bis 1974 stand die JZ 83-076 auf dem bosnischen Schmalspurnetz im Einsatz und wurde dann als Denkmal in Sarajewo aufgestellt. 1985 konnte die für österreichische Eisenbahngeschichte bedeutende Loktype angekauft und in die HW Knittelfeld zur äußerlichen Aufarbeitung überstellt werden. Erstmals an die Öffentlichkeit trat sie dann 1987 bei der Fahrzeugparade in Straßhof anlässlich des Jubiläums »150 Jahre österreichische Eisenbahnen«. In den Bestand der ZB wurde sie als Nr. 4 eingereiht, führt aber zusätzlich die Eigentümerbezeichnung »club 760« 83-076. Die neue Lok wird pachtweise die nächsten zehn Jahre bei der ZB bleiben. Die Schlepptenderlok hat eine LÜP von 13415 mm und ein Dienstgewicht (ohne Tender) von 36 t. Bei einer Leistung von 255 kW (345 PS) ver-

fügt sie über eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h. Der Treibraddurchmesser des Vierkupplers beträgt 900 mm. Markanteste Änderung gegenüber dem Originalzustand nach der Hauptuntersuchung im RAW Meiningen ist das jetzt rückseitige geschlossene Führerhaus, da bei der ZB mangels Drehscheibe talauswärts mit verkehrter Lokstellung gefahren werden muß. In der Geschichte der ZB ist die 83-076 die zweite Schlepptenderlok und die Drittbesetzung der Nr. 4.

Die JZ-Reihe 83 war mit insgesamt 183 Stück die bekannteste jugoslawische Schmalspurlok und ist doch eine altösterreichische Konstruktion. 1878 kamen auf Beschluß des Berliner Kongresses die vorher unter türkischer Herrschaft gestandenen Provinzen Bosnien und Herzegowina als Protektorate an Österreich-Ungarn. Zur Sicherung des militärischen Nachschubs wurde ein großes 760 mm-Schmalspurnetz errichtet, das bis 1918 über 1000 km betrug. Zur Leistungssteigerung lieferte Krauss/Linz 1903-1908 29 Stück einer Naßdampf-Zweizylinder-Verbundgüterzuglok (Achsfolge D1'n2v) mit zweiachs-

gem Schlepptender. Diese Maschinen bewährten sich sowohl im Güter- als auch Personenzugdienst gut, sodaß eine Nachbestellung von 55 Stück erfolgte. Aufgrund der guten Erfahrungen mit der ersten Heißdampflok der Monarchie (spätere ÖBB 398) wurden diese als Heißdampf-Zwillings-Variante 1909 bis 1917 von Krauss/Linz und der Ungarischen Staatsmaschinenfabrik/Budapest gebaut. Dieser Serie entstammt die 83-076. Wie gut sich diese Loktype in Bosnien bewährt hat, zeigt die Tatsache, daß nach der Gründung Jugoslawiens in mehreren Serien noch mehr als die doppelte Anzahl dieser Type beschafft wurde. 1923/24 entstanden 24 Stück bei der Lokomotivfabrik Jung und 1929 weitere 44 Loks bei MAVAG Budapest. Sogar noch nach dem Zweiten Weltkrieg baute 1948/49 die jugoslawische Firma Duro Dakovic insgesamt 31 Lokomotiven. Die Nachbauten weisen nur geringfügige Änderungen gegenüber den in der Monarchie gebauten Loks auf, die letzte Serie verfügt über einen rückseitig geschlossenen Führerstand.

Thomas Mösl/ZB/pr.



Zillertalbahn: Dampflok 4 ex Herzogowinische Landesbahn ex JZ.

Skizze: Dr. Petrovitsch/ZB/pr



TELEGRAM Tour

Herbst in den Alpen 11. bis 22. 9. 1994

Reiseverlauf

Sonntag, 11. September: Treffpunkt 12.00 Uhr Nürnberg Hauptbahnhof, Haupteingang. Hotelbelegung. Ein freier Nachmittag, um Nürnberg zu erkunden. Auf Wunsch: Ein geführter Stadtrundgang. Abendessen und Übernachtung im Hotel Maritim, Frauentorgraben 11, D-90402 Nürnberg, Telefon (0911) 2363-0

Montag, 12. September: Nach dem Frühstück Besichtigung der Fabrikationsstätten der Firma Ernst Paul Lehmann Patentwerk, dem Hersteller der Lehmann-Gross-Bahn. Mittagessen (nicht incl.) im Restaurant Daucher, nicht weit von der LGB-Fabrik. Nachmittags Besuch der wunderschönen Gartenmodellbahn-Anlage von Franz Grund. Für Bier und Imbiß ist gesorgt. Anschließend LGB-Begrüßungs-Abendessen im historischen Kellergewölbe »Alte Küchn« in der Nürnberger Altstadt um 19.30 Uhr. Übernachtung im Maritim Hotel.

Dienstag, 13. September: Frühstück. Ein freier Tag, um das mittelalterliche Nürnberg auf eigene Faust zu erkunden. Auf Wunsch: Busfahrt in das mittelalterliche Rothenburg ob der Tauber. Zwischenaufenthalt in Neustadt/Aisch, wo sich LGB-Fans in Baumann's Modellbahnladen etliche Wünsche erfüllen können. Abendessen im historischen Heilig-Geist-Spital in Nürnberg um 19.30 Uhr. Übernachtung im Maritim Hotel.

Mittwoch, 14. September: Frühstück. Bahnfahrt 1. Klasse von Nürnberg nach München. Besuch des weltberühmten Hofbräuhauses. Weiterfahrt nach Jenbach in Tirol. Dort nachmittags Fahrt mit

der Zahnradbahn hinauf zum Achensee und dort Fahrt mit dem Schiff. Anschließend Bus-Transfer zum Hotel d'Europe Tyrol, Südtiroler Platz 2, A-6020 Innsbruck. Telefon: (0043-512) 5931.

Abendessen dort um 19.30 Uhr. Auf Wunsch: Tiroler Abend (nicht incl.).

Donnerstag, 15. September: Frühstück. Um 11.30 Uhr Fahrt mit der Zillertalbahn nach Mayerhofen in LGB-Prototypen. Imbiß und Getränke im »Faßwagen« und im »Buffetwagen« (nicht incl.). Busfahrt nach Chur in der Schweiz. Unterwegs Abendessen im Hotel St. Antoner Hof in St. Anton am Arlberg. Weiterfahrt nach Chur und Übernachtung im Hotel Sommerau, Emserstr. 4, CH-7000 Chur. Telefon: (0041-81) 225545.

Freitag, 16. September: Frühstück. Um 8.11 Uhr Fahrt 1. Klasse mit dem »Glacier Express« im Panorama-Wagen nach Andermatt über Disentis. Kurzer Aufenthalt in Andermatt (Ankunft dort 10.58 Uhr). Um 12.00 Uhr Abfahrt zurück nach Chur. Unterwegs genießen Sie Ihr Mittagessen im Speisewagen des »Glacier Express«. Am Bahnhof Chur wartet der Bus und bringt Sie zurück in das Hotel, wo es um 19.30 Uhr Abendessen gibt. Hotelübernachtung im Hotel Sommerau.

Samstag, 17. September: Frühstück. Steigen Sie in den »Bernina Express«, der Sie um 9.52 Uhr in der 1. Klasse nach St. Moritz bringt, wo es herrliche Besichtigungs- und Einkaufsmöglichkeiten gibt. Rückfahrt nach Chur mit dem »Bernina Express« um 17.00 Uhr. Auf Wunsch: Von St. Moritz Weiterfahrt mit dem »Bernina Ex-

press« nach Poschiavo (Ankunft 13.41 Uhr) und Rückfahrt (14.50 Uhr) nach Chur (nicht incl.). Abendessen 19.30 Uhr und Übernachtung im Hotel Sommerau.

Sonntag, 18. September: Frühstück. Der Bus fährt zum Bahnhof Chur und kommt dort um 11.00 Uhr an. Möglichkeit zum Mittagessen (nicht incl.) und für Besichtigungen. Abfahrt um 12.55 Uhr mit dem »Arosa Express« in der 1. Klasse, Ankunft in Arosa um 13.55 Uhr. Freier Nachmittag, um Arosa kennenzulernen.

Rückfahrt mit dem »Arosa Express« zurück nach Chur um 16.05 Uhr, Ankunft 17.07 Uhr. Der Bus erwartet Sie am Bahnhof um 17.30 Uhr. Auf Wunsch: Fahrt mit dem »Arosa Express« zurück nach Chur, wenn Sie lieber Chur und den SBB- und RhB-Bahnhof erkunden wollen (nicht incl.). Der Bus erwartet Sie am Bahnhof Chur um 17.30 Uhr, Busfahrt zum Bodensee, Hotelbelegung und Abendessen 19.30 Uhr im Hotel Metropol Arbon, CH-9320 Arbon. Telefon: (0041-71) 463535.

Montag, 19. September: Frühstück. Danach Besuch der LGB-Garteneisenbahn des LGB-Clubs St. Gallen und ausgiebiges Einkaufen im LGB-Laden des Herrn Neuweiler.

Auf Wunsch: Nachmittags bzw. abends Bootsfahrt auf dem Bodensee (nicht incl.). Abendessen 19.30 Uhr und Übernachtung im Hotel Metropol Arbon.

Dienstag, 20. September: Frühstück. Um 10.00 Uhr Busfahrt nach St. Gallen. Lernen Sie auf einem Stadtrundgang St. Gallen und seine wunderschöne Kathedrale kennen. Mittagessen individuell (nicht

incl.). Busfahrt nach Luzern. Hotelbelegung und Abendessen 19.30 Uhr im Palace Hotel, Haldenstr. 10, CH-6006 Luzern. Telefon: (0041-41) 502222

Mittwoch, 21. September: Frühstück. Busfahrt nach Vitznau und Fahrt mit der Rigi-Zahnradbahn auf den Gipfel des Rigi, wo es Mittagessen (nicht incl.) mit herrlicher Aussicht gibt. Rückfahrt nach Weggis mit der Rigi-Drahtseilbahn. Besuch des Verkehrshauses der Schweiz in Luzern. Abschiedsabendessen auf einem Dampfer des Vierwaldstätter Sees. Übernachtung im Palace Hotel.

Donnerstag, 22. September: Frühstück. Rückfahrt mit dem Bus nach Zürich. Für amerikanische Reiseteilnehmer Rückflug nach den USA. Europäische Reiseteilnehmer fahren weiter nach Nürnberg.

Preis der LGB TELEGRAM TOUR: DM 3.700,00

pro Person ab Nürnberg mit Übernachtungen und Frühstück in erstklassigen Hotels, Mahlzeiten lt. Reiseverlauf, zwei Reiseführern, nostalgischen Eisenbahnreisen lt. Reiseverlauf, Bus mit Klimaanlage und WC, die schönsten Sehenswürdigkeiten und Einkaufsmöglichkeiten.

Irrtum und Änderungen vorbehalten.

Eine Anzahlung von DM 1.500,00 ist bei Buchung fällig, Rest 60 Tage vor Abreise.

Informationen und Reservierungen nur direkt bei »Narrow Gauge Paradise« J. David Rossi, Schulstraße 34, 90574 Rosstal. Telefon: (09127) 6088. Fax: (09127) 8095.



TELEGRAM
Tour

Eine wirklich einmalige Reise

Von Frances Buffington

Der große Tag für die 45 Teilnehmer der »LGB TELEGRAM TOUR« war im September 1993 gekommen. Wir saßen im Flugzeug nach Frankfurt am Main in Deutschland, wo unsere Blitztour durch Europa begann. Elf Tage später kehrten wir zurück mit besonderen Souvenirs, wunderbaren Erinnerungen und neuen Bekanntschaften.

Unser erster Stop war in Nürnberg, dem Domizil der Firma Ernst Paul Lehmann Patentwerk, der Geburtsstätte der LGB-Züge. Wir wurden in der LGB-Fabrik von den Herren Wolfgang, Rolf und Johannes Richter, den Inhabern, sowie von Herrn Albrecht Biedenbacher, dem Kundenberater des Hauses, begrüßt.

Kurz darauf hörte man das Klicken der Kameras und das Surren der Videorekorder, als diese vier Herren unsere Gruppe durch die Fabrik führten. Der Rundgang endete im Ausstellungsraum, wo viele Neuheiten und Sammlerstücke zu sehen waren.

Im weiteren Verlauf des Tages besuchten wir dann die äußerst fein

detaillierte Gartenbahn von Herrn Franz Grund. Der Tag endete schließlich mit einer Diner zu Ehren des 25. Geburtstages der Lehmann-Gross-Bahn. Wiederum war die Familie Richter Gastgeber, diesmal in der »Alten Küch'n«, einem historischen Restaurant in der Nürnberger Altstadt. Nach einem exquisiten Fränkischen Nachtessen verteilten Rolf und Johannes Richter spezielle »LGB-Telegram-Tour-Wagen« mit persönlicher Verpackung für jeden Teilnehmer.

Am nächsten Morgen besuchten wir zunächst das Nürnberger Verkehrsmuseum mit seiner phantastischen Sammlung von historischen Fahrzeugen, unter anderem dem »Adler«, der ersten Dampflokomotive, die 1835 zwischen Nürnberg und Fürth fuhr.

Nach dem Museumsbesuch fuhren wir nach Rothenburg ob der Tauber wo wir eine Mischung aus intensivem Shopping und dem genießen der historischen Sehenswürdigkeiten in dieser mittelalterlichen Stadt absolvierten.

Am fünften Reisetag überquerten wir die Grenze nach Österreich mit dem Ziel Jenbach, einem wahren

Paradies für Eisenbahnfreunde. Jenbach ist der Ausgangspunkt der schmalspurigen Achenseebahn (Spurweite 1000 mm) und der ebenfalls schmalspurigen Zillertalbahn (Spurweite 760 mm), deren Strecken hier am Bahnhof der normalspurigen Österreichischen Bundesbahnen beginnen. An unserem ersten Tag in Jenbach besuchten wir die Achenseebahn, eine historische Schmalspur-Zahnradbahn mit Dampflokomotiven aus den vorigen Jahrhundert.

Der nächste Tag sah unsere Gruppe erneut in Jenbach, dieses Mal für eine unvergeßliche Fahrt auf der Zillertalbahn. Unser Zug bestand aus vielen Vorbildern von LGB-Modellen, einschließlich dem einmaligen »Faßwagen«, in dem wir uns auf der Fahrt nach Mayerhofen abwechselnd aufhielten. An der Spitze unseres aus 17 Wagen bestehenden Zuges befand sich die Dampflokomotive 2 GERLOS.

Der siebte Tag unserer Reise führte uns von Österreich in die Schweiz und von der Dampftraktion zum elektrischen Schmalspurbetrieb. In Chur bestiegen wir den meterspurigen »Glacier Express«.

Einer der brandneuen Panoramawagen der Furka Oberalp-Bahn, entworfen von Pininfarina, war für unsere LGB-TELEGRAM-TOUR-Gruppe reserviert. Uns wurde ein warmes Mittagessen serviert, während wir lautlos durch die spektakuläre Landschaft rollten.

Nach einer erholsamen Nacht in Chur waren wir wieder bereit für mehr Eisenbahn. Wir bestiegen den »Bernina Express« der RfB mit Bestimmungsort Tirano in Italien. Nach dem Passieren des beeindruckenden Landwasser-Viadukts und des 5865 Meter langen Albulatunnels stieg der größte Teil der Gruppe im berühmten Kurort St. Moritz aus. Einige der unersättlichen Eisenbahnfans blieben im »Bernina Express«, der sie über den Berninapass und durch viele Kurven und Kehren nach Poschiavo brachte. Wir trafen uns wieder in Samedan, etwas nördlich von St. Moritz, und hatten auf dem Rückweg nach Chur einander einiges zu erzählen.

Der Aufenthalt in Chur gab uns auch Gelegenheit, die RfB-Strecke Chur-Arosa kennenzulernen. In einer einstündigen Reise



Die Reisegesellschaft der LGB TELEGRAM TOUR vor dem Faßwagen der Zillertalbahn.



In der Schweiz besuchten die Teilnehmer der LGB TELEGRAM TOUR die Freilandanlage des »LGB-Club St. Gallen«.

fuhren einige der Reiseteilnehmer hinauf zum Ferienort Arosa, wobei sie den berühmten 287 m langen Viadukt bei Langwies passierten. Die anderen reiseteilnehmer verbrachten die freie Zeit am Bahnhof Chur, wo sich die leuchtend roten RhB-Lokomotiven und RhB-Wagen auf der Durchfahrt beobachten ließen. Wir sahen sogar ein aktives Krokodil und ein paar der gelben Aussichtswagen der RhB. Nach unserem Aufenthalt in Chur reisten wir nordwärts in das Appenzellerland. Ein Stadtrundgang durch die alte Universitätsstadt St. Gallen am frühen Nachmittag

weckte bald wieder den Appetit auf mehr Züge. Die bekamen wir auf der riesigen Anlage des St. Galler LBG-Clubs zu sehen. Diese Freilandanlage umfaßt mehr als einen Kilometer Gleis, eine Rigi-Drahtseilbahnen (auch von Lehmann), aus Beton gegossene Berge mit vielen Wasserfällen, Zahnradbahnen und Dutzende von gleichzeitig fahrenden LGB-Zügen. Abgerundet wurde diese LGB-Show durch einen besuch in Jürgen Neuweilers LGB-Fachgeschäft mit seinem vielfältigen Angebot, es ist nur ein paar Schritte von der Clubanlage entfernt.

Nach dem Einkaufsrausch in Neuweilers Geschäft fuhren wir zum am Ufer des Bodensees gelegenen Horn, wo wir eine erholsame Abendrundfahrt auf dem See geboten bekamen. Am nächsten Morgen war unsere Gruppe unterwegs zur Vitznau-Rigi-Bahn, einer Zahnradbahn mit Steigungen bis zu 250 Promille. Die Fahrt ging hinauf auf den Berg, und wir an der Bergstation der richtigen Rigi-Drahtseilbahn ausstiegen. Diese brachte uns nach Weggis, von wo wir nach Luzern und das Schweizerische Verkehrshaus weiterreisten. Mehr als sechs

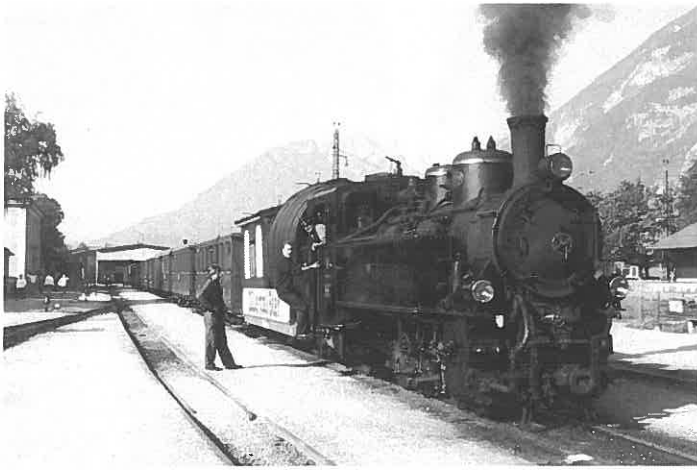
zig schweizerische Eisenbahnfahrzeuge sind dort ausgestellt, zusätzlich zu vielen anderen Ausstellungen mit historischen Autos, Schiffen, Flugzeugen und Seilbahnen. Der Nachmittag verging sehr schnell während unseres Besuches in diesem weltberühmten Museum. Viel zu rasch war es Zeit für das Abschiedsbankett im schönen Hotel Carlton-Tivoli. Am nächsten Morgen saßen wir wieder im Flugzeug, das uns in die Vereinigten Staaten zurückbrachte. Es war eine wirklich einmalige Reise.



EPL-Mitnhaber Johannes Richter erläutert den Reiseteilnehmern der LGB TELEGRAM TOUR den Arbeitsablauf im LGB-Stahlformenbau.



Jeder Teilnehmer der LGB TELEGRAM TOUR erhielt ein LGB-»Mitbringsel«, das von LGB-Seniorchef Wolfgang Richter eigenhändig signiert wurde.



Auf der Zillertalbahn ging es mit den Reiseteilnehmern der LGB TELEGRAM TOUR von Jenbach nach Mayerhofen und zurück.

Reiseziel der LGB TELEGRAM TOUR in der Schweiz war natürlich die Rhätische Bahn. Das Bild entstand im Bahnhof St. Moritz.



DEPESCHE Tour

Nostalgische Eisenbahnfahrten in Indien 15.-28. Oktober 1994

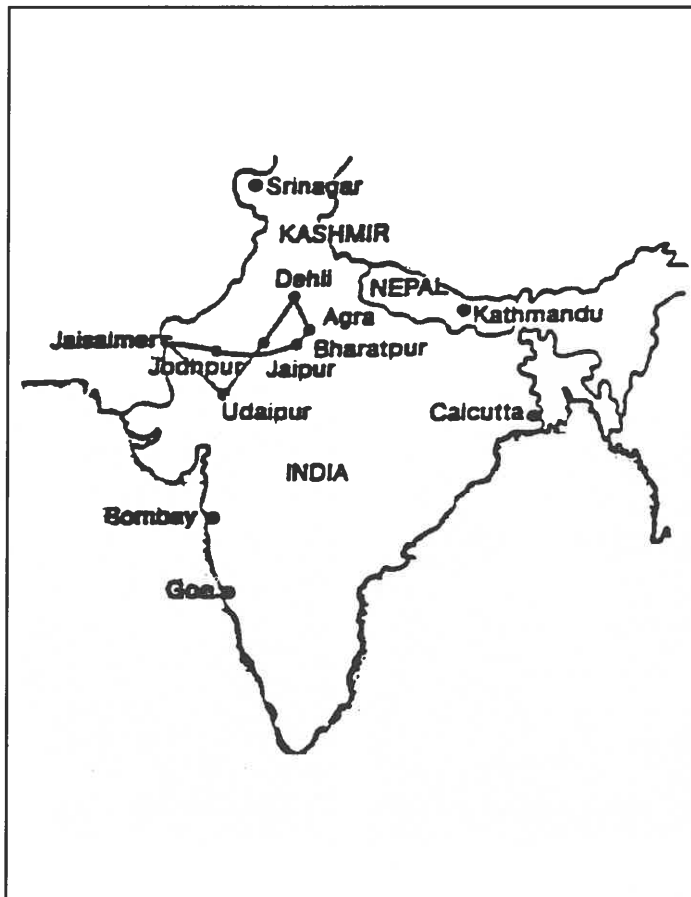
Eine exotische LGB DEPESCHE SPECIAL TOUR in Zusammenarbeit mit dem Ernst Paul Lehmann Patentwerk, dem LGB-Hersteller in Nürnberg.

Das ist die allererste Gelegenheit, mit der Firma Lehmann auch exotische Standard- und Schmalspurzüge zu entdecken. Diese LGB DEPESCHE SPECIAL TOURS führen die Tradition der begeistert aufgenommenen LGB DEPESCHE TOURS und LGB TELEGRAM TOURS fort und erweitern sie. Viele der LGB-Freunde und LGB-Sammler, die an einer dieser Reisen schon teilgenommen haben, möchten andere, exotische Länder entdecken und ihre Schmalspurbahnen kennenlernen.

Kommen Sie mit uns auf eine abenteuerliche und aufregende Schmalspurreise. Der Oktober in Indien ist warm und angenehm mit nur wenig Morgendunst und herrlich blauen Himmel. Sie erleben das typisch indische Alltagsleben. Farbige Basare und eine vielfältige indische Kunst und Kultur sind allgegenwärtig.

Keine Mühe wurde gescheut, um jedem Gast vollen Komfort und Sicherheit zu bieten, so wurden nur die allerbesten Hotels mit europäischem Komfort und exzellenter Küche ausgewählt.

Indische Landschaften, Besichti-



ungen und Ausflüge zu uralten Kulturstätten, herrliche Einkaufsmöglichkeiten in farbenprächtigen Basaren und der Transport in bequemen Bussen sind natürlich wichtige Bestandteile dieser unvergesslichen Reise.

Doch das Schwergewicht liegt, wie könnte es anders sein, auf den indischen Dampfeisenbahnen. Über 100 Dampflokomotiven sind möglicherweise an einem Tag zu sehen. Mehr als 2.500 Dampfzüge fahren heute noch Tag für Tag in ganz Indien. Fast vollständig haben sie noch die gleiche Ausstattung, die gleichen Signale und die Gleise wie vor hundert Jahren. Können Sie sich vorstellen, daß manche Signallampen noch mit Öl funktionieren?

Zwei erfahrene Reiseführer, von denen einer fließend die indischen Dialekte beherrscht, werden Ihre Reise von Anfang bis Ende begleiten und Ihnen behilflich sein.

Gastgeber des Abschiedsabendessens am 27. Oktober ist die Familie Richter, Inhaber der Firma Ernst Paul Lehmann Patentwerk in Nürnberg, der Herstellungsstätte der Lehmann-Gross-Bahn.

Informationen und Reservierungen nur direkt bei »Narrow Gauge Paradise« J. David Rossi, Schulstraße 34, 90574 Rosstal. Telefon: (09127) 6088. Fax: (09127) 8095.

Die Lokomotiven der österreichischen

Reihe U

und ihre Varianten Uv und Uh

Von Markus Strässle

Der folgende Bericht soll in einem kurzen Überblick die wohl populärste österreichische Schmalspur-Dampflokbaureihe vorstellen, deren Reihenbezeichnung U sich von »Unzmarkt«, dem Ausgangspunkt der Muraltalbahnen herleitet, wo diese Loks erstmals im Einsatz gestanden waren.

1. Die Vorläufer der Baureihe U

Die Anfänge der heutigen österreichischen Standard-Schmalspur 760 mm gehen auf Material zurück, welches die Baufirma Hügel und Sager von Kanalbauten her besaß und ab ca. 1878 in Bosnien für die Errichtung des umfangreichen dortigen Schmalspurnetzes verwendete. Aus strategischen Gründen wurden in der Folge auch im »Stammland« der Monarchie für die meisten Schmalspurbahnen 760 mm als Spurweite verwendet, was einen Rollmaterial-Transfer zwischen den einzelnen Strecken erlaubte.

Die erste »österreichische« 760 mm-Strecke war die 1889 in ihrem ersten Teilabschnitt eröffnete Steyrtalbahn in Oberösterreich (Garsten-Grünburg), die zur Betriebsaufnahme drei Dampflok mit der Achsfolge C1-n2t von der Firma Krauss in Linz geliefert bekam (KRLi 1993

- 1995/1889). Diese Lokomotiven mit langer Rauchkammer können als erste »Urväter« der späteren Baureihe U angesehen werden, zeigen sie doch schon die meisten der charakteristischen Merkmale, waren aber insgesamt noch etwas gedrungener/zierlicher gebaut und besaßen kürzere Wasserkästen, einen etwas kleineren Kessel und wie bereits erwähnt lange Rauchkammern. 1890 und 1891 erhielt die Steyrtalbahn zwei weitere, identische Loks mit den Fabriknummern 2256/1890 und 2501/1891 geliefert. Die 1914 nachgelieferte Lok 6 (KRLi 6925/1914) unterschied sich von den vorerwähnten Loks 1-5 in etlichen wesentlichen Punkten und blieb von ihren Proportionen her ein kurios wirkendes Einzelstück. Heute sind von den Steyrtalbahn-Loks der Grundausrüstung noch die k 2 (ÖBB 298.102) als Denkmalslok bei der Gurktal-Museumsbahn in Treibach/Althofen (Kärnten), die Lok 4 »Molln« (ÖBB 298.104) als betriebsfähige Museumslok der Österr. Gesellschaft für Lokalbahnen auf der Ybbstalbahn-Bergstrecke Kienberg-Lunz am See (Niederösterreich) und die Lok 6 (ÖBB 298.106) als in Ausbesserung befindliche Lok der ÖGEG/Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte auf der

Steyrtalbahn (Museumsbahn Steyr LB-Grünburg).

Für den Teilabschnitt Salzburg-Mondsee der Salzkammergut-Lokalbahn (SKGLB) baute Krauss 1890 die drei C1n2t-Loks 3-5 mit den Fabriknummern 2340-2342. Diese Lokomotiven sind älteren Steyrtalbahn-Loks sehr ähnlich und waren ebenfalls mit langer Rauchkammer ausgestattet, im Gegensatz zu den in den Folgejahren beschafften SKGLB-Loks 6-12. Die Lok 4 verblieb bis zur Betriebseinstellung 1957 im Urzustand mit langer Rauchkammer, wogegen die Lok 3 im Mai 1930 anlässlich einer Hauptausbesserung umgebaut wurde. Die Lok 5 gelangte im ersten Weltkrieg nach Bosnien, wo sie bis in die Siebzigerjahre als Werkslok eines Stahlwerks verblieb. Heute noch vorhanden sind die Lok 4 im Museum Mondsee, die Lok 5 beim club 760 Frojach, die Lok 7 (umgebaut mit Kessel einer U) beim club 760 im Museum Frojach, die Lok 9 im Museum Mondsee, die Lok 11 betriebsfähig auf der Stainzer Lokalbahn (Flascherzug) und die Lok 12 als Denkmalslok im Museum Marxzell bei Karlsruhe. Drei weitere, mit den SKGLB und Steyrtalbahn-Loks verwandte Lokomotiven gelangten 1890 mit den Fabriknummern 2359-



StLB-Freistritzalbahn: Dampflok U 44 am 11.9.90 in Birkfeld.

Alle Fotos von der Reihe U von Markus Strässle



StLB-Murtalbahn: DampfloK U 43 mit Sonderzug »90 Jahre Murtalbahn« 1984 im Bahnhof Murau-Stolzalpe.

2361 an die Schmalspurbahn Mori-Arco-Riva (Gardaseebahn), 1892 eine vierte, typengleiche mit der Krauss-Fabriknummer 2769. Von diesen vier Loks ist zumindest eine erhalten geblieben und gelangte Ende der Sechzigerjahre aus Rumänien (wo sie zuletzt im Einsatz stand) in die USA zur Vergnügungsbahn eines Freizeitparks. Über ihren heutigen Zustand liegt dem Verfasser keine Information vor.

In gewisser Weise ebenfalls zu den Vorläufern der Reihe U können die drei 1893 an die Steiermärkischen Landesbahnen gelieferten Loks der Reihe Z mit den Nummern 5-7 (Krauss Nm. 2884-2886) gezählt werden, die mit Achsfolge C-n2t eine etwas verkleinerte und schwächere Variante der ersten, 1894 gebauten U 8-11 darstellten. Die für die Pinzgauer Lokalbahn gebauten Z 1-4 (Krauss 3512-3515) wurden hingegen erst 1898 gebaut, verliehen dann jedoch mit Zell am See als Ausgangspunkt dieser Loktype die Reihenbezeichnung »Z«.

Von der Reihe Z ist als einzige Vertreterin die Z 6 der StLB beim club 760 erhalten geblieben. Die eigentlich im Schmalspurbahn-Museum Frojach an der Murtalbahn hinterstellte DampfloK ist derzeit als Leihgabe an die Thörlerbahn nach Kapfenberg abgegeben worden, verbleibt aber im Eigentum des club 760, die die Lok 1972 vor der Verschrottung bewahrt hat.

2. Die an die KuK-Staatsbahn gelieferten Lokomotiven der Reihe U

Vorab muß gesagt werden, daß es im Rahmen dieses Aufsatzes nicht möglich ist, das Schicksal jeder einzelnen Vertreterin der Baureihe U aufzuzeigen, da dies den Rahmen dieser Arbeit entschieden sprengen würde. Immerhin wurde versucht, eine einigermaßen vollständige Tabelle der bekannten Loks dieser Type zusammenzustellen, da in den verschiedenen Quellen jeweils einige Lokomotiven untergingen bzw. vergessen wurden. Dennoch ist der

Verfasser natürlich dem aufmerksamen Leser für Hinweise und Ergänzungen dankbar, zumal Lokomotivgeschichte oftmals detektivische Kleinarbeit gleichkommt! Nun also zur Baureihe U, die auch heute noch die Hauptlast der Traktionsleistungen bei den österreichischen Museumsbahnen mit Dampfbetrieb trägt und solcherart weltbekannt wurde.

Die ersten U's wurden 1894 an die Murtalbahn geliefert, die von der Staatsbahn betrieben wurde. Die Loks erhielten die Bahnnummern 8 bis 11 und wurden 1899 in U 8-11 umbezeichnet, so benannt nach dem Bahnhof Unzmarkt, dem Ausgangspunkt der Strecke in das Murtal. Die Loks bewährten sich in der Folge sehr gut, so daß 1897 für die Strecke Neuhaus-Neubistritz die U 1-3 geliefert wurden. 1898 folgten zur Verstärkung des Lokparks der Ybbstalbahn die U 4-6 und für die Strecken Röwersdorf-Hotzenplotz sowie Bärn-Hof die U 12 - 16. Die U 17 und 18 wurden von Krauss 1897 an die Lokalbahn Lupkow-Cisna (heute Polen) geliefert, wohin 1899 die nachbestellte U 19 folgte. Ebenfalls 1899 erhielt die Murtalbahn ihre U 7, zur Verstärkung des Lokparks nach gestiegenem Verkehrsaufkommen.

1901 und 1902 erhielt die Strecke Triest-Parenzo ihre U 20-23, wovon die U 21 und 22 am 22. Juni 1917 durch einen Zusammenstoß zerstört wurden. Die Bregenzerwaldbahn erhielt 1902 die U 24-27, wobei interessanterweise die erste Lok von Krauss und die anderen drei von StEG geliefert wurden. 1903 wurden mit der U 28-30 die Strecke Spalato-Sinj und mit der U 31-31 die Strecke Triest-Parenzo beliefert. 1906 baute die Böhmischo-Mährische Maschinenfabrik ihre ersten beiden U's, die mit den Nummern U 33 und 34 an die Strecke Neuhaus-Wobratein gingen. Die 1907 gebaute U 35 ist samt ihren Unterlagen verschollen und es ist nur bekannt, daß sie an die Staatsbahn geliefert wurde, allerdings nicht, zu welcher

Strecke. Die im gleichen Jahr beschaffte U 36 verstärkte den Lokpark der Bregenzerwaldbahn, bis sie im ersten Weltkrieg nach Bosnien abgegeben werden mußte. 1908 erhielt Triest-Parenzo mit den U 37-40 eine weitere Aufstockung des Lokomotivparks, wobei 1911 die U 37, 38 und 40 an die Feistritzalbn (heute StLB) abgegeben wurden, da noch stärkere Loks der Reihe P (1-3) nach Parenzo geliefert wurden.

1908 erhielt die Lokalbahn Neuhaus-Wobratein mit der U 41 nochmals eine Lok der bewährten Baureihe und 1909 und 1913 erhielt die Murtalbahn ihre U 42 und 43. Diese Loks gingen in der Folge durch die Veränderungen der Staatsgrenzen nach dem ersten Weltkrieg bzw. durch Privatisierungen/Neustrukturierungen der Betriebsführung einzelner Strecken an andere Bahngesellschaften über, so daß es bei verschiedenen Bahnen im Gebiet der österr. ungarischen Monarchie Loks dieser Baureihe gab bzw. noch heute gibt. (siehe Tabelle bzw. Übersicht über die erhaltenen Loks der Reihe U in Österreich).

3. Die an die Niederösterreichische Landesbahn gelieferten Loks der Reihe U

1898 wurden vier Loks der Reihe U mit den Bahnnummern U 1-4 an die von den NöLB betriebene Mariazellerbahn geliefert (Strecke St. Pölten-Kirchberg/Mank), die später zu den BÖ U 51-54 wurden und dadurch an das KkStB-Nummernsystem angeschlossen wurden.

1899 und 1900 folgten die NöLB U 5-8, die an die Niederösterreichische Waldviertelbahn der NöLB geliefert wurden. Die U 5 und 6 wurden später zu den BÖ U 55 und 56, die U 7 und 8 verblieben nach dem ersten Weltkrieg in Italien und damit im FS-Fahrpark.

4. Die Loks der Reihe U für die StLB und die Zillertalbahn

Die 1896 an die Strecke Kapfenberg-Au/Seeviesen gelieferte Lok 12 der StLB entsprach

zwar genau der Reihe U, war aber de facto nie als solche bezeichnet und fuhr stets nur mit der Nummer 12 und anfänglich mit dem Namen »Graz« versehen. Immerhin hatte man bei den StLB diese Lok bereits anschließend an die Murtalbahn U 8-11 bezeichnet. Sie verblieb übrigens bis zur Verschrottung 1969 auf der Thörlerbahn, die in Kapfenberg an der Südbahn ihren Ausgang nimmt.

Die U 44 ist die letzte gebaute U überhaupt und ergänzte 1922 den Lokomotivpark der Murtalbahn. Sie wurde bereits direkt an die StLB geliefert und anschließend an die KkStB-Nummernschema eingereiht, blieb also im Gegensatz zur vorerwähnten Lok 12 kein »Erk König« in der U-Familie.

Die Zillertalbahn beschaffte zur Betriebsaufnahme ihres ersten Teilschnittes Jenbach-Fügen 1900 ihre beiden U mit den Bahnnummern 1 »Raimund« und 2 »Zillertal«, von denen die Lok 2 noch heute auf der ZB im Einsatz steht und bedingt durch die große Popularität, die die ZB genießt, zu den wohl bekanntesten Vertreterinnen ihrer Gattung überhaupt gehört.

5. Die an die Friedländer Bezirksbahnen gelieferten Loks der Reihe U

Ein Schattendasein innerhalb der U-Familie fristen auch die drei Lokomotiven, die Krauss/Linz 1899 an die Friedländer Bezirksbahnen lieferte. Abweichend zu allen anderen besaßen diese Loks von Anbeginn an eine Spurweite von 750 mm und die bei den sächsischen Bahnen übliche Heberlein-Seilzugbremse für den Wagenzug.

Diese Dampfloks trugen bei der FBB die Nummern 11-13 und wurden nach den Wirren des Ersten Weltkrieges zu den CSD U 37.007-009. Während des Zweiten Weltkrieges waren sie dann wieder DRB-Loks und trugen die Nummern 99 791-99 793. Bei Kriegsende befand sich die 99 791 in einem Reichsbahnausbesserungswerk (RAW Chemnitz-Hilbersdorf) und wurde so in der DR-Ära zur 99 4712 mit Stationierungsort Perleberg. Sie wurde am 30. April 1966 verschrottet.

Die beiden anderen Loks 99 792 und 793 gingen wieder als U 37.008 und 009 an die CSD, wobei die U 37.008 als Denkmallok in Nymburk erhalten geblieben und die Schwesterlok 1963 verschrottet worden ist.

6. Die erhalten gebliebenen Loks der Baureihe U in Österreich

Die Steiermärkischen Landesbahnen setzen noch heute ihre Dampfloks U 40 und U 43 vor den Dampfbummelzügen der Murtalbahn ein. Ebenfalls im Murtal befindet sich noch die U 11 aus der Grundausrüstung von 1894, die als Leihgabe der StLB im Schmalspurbahnmuseum Frojach des club 760 steht.

Auf der Feistritzalbahn Weiz-Birkfeld wird ebenfalls von den StLB die Dampfloks U 44 vor Bummelzügen eingesetzt, wechselweise mit dem stärkeren Fünfkuppler Kh 101 (Krl 1419/1926). Wie bereits weiter oben erwähnt, handelt es sich bei der U 44 um die letzte gebaute U überhaupt. In Birkfeld steht im Schmalspurbahnmuseum des »Club U 44« (Verein der Freunde der Feistritzalbahn) die den StLB gehörende U 8 als Leihgabe hinterstellt.

In Treibach/Althofen stand bis vor kurzer Zeit die ehemalige StLB U 7 abgestellt, dem vernehmen nach soll sie an die Mariazeller Museumstramway (Herrn Fleissner) verkauft worden sein, welcher Verein sie auf der Strecke nach Gusswerk einzusetzen plant. Am anderen Ende der Mariazellerbahn steht die ehemalige Murtalbahn-Lok U 9 gemeinsam mit dem ebenfalls aus den Murtal stammenden Dienstwagen D 82 als Dekoration eines Würstlstandes aufgestellt, fälschlicherweise als ÖBB 298.09 beschriftet. Die Triester U 37 ist zudem (nachdem sie nach ihrem Gastspiel in Weiz im ersten Weltkrieg wieder nach Bosnien kam) als Denkmallok im ehemaligen Jugoslawien er-



StLB-Dampfloks U 40 am 13.9.91 mit Sonderzug auf der Thörlerbahn bei Hinterberg.



ÖBEG-Dampfloks 298.53 am 12.8.89 in Ober Grafendorf.



Zillertalbahn: Dampfloks 5 »Gerlos« am 17.8.87 im Bahnhof Jenbach-Zillertalbahn.



Zillertalbahn: Dampflokomotive 2 »Zillertal« am 30.3.89 im Bahnhof Jenbach-Zillertalbahn.



Zillertalbahn: Dampflokomotive 3 »Tirol« am 30.7.93 im Bahnhof Jenbach-Zillertalbahn.



ÖBB-Waldviertelbahn: Dampflokomotive 298.207 (ex NöLB Uv 3) am 12.10.85 im Bw Gmünd.



LGB 21711: Modell der Zillertalbahn-Dampflokomotive 2 »Zillertal« im Lehmann-Gross-Bahn-Maßstab 1:22,5.

Liste der an die Kk-Staatsbahn gelieferten Dampflokomotiven der Reihe U

Nummer	Hersteller Baujahr	geliefert für die Strecke	Umzeichnungen und Verbleib nach 1918	heutiger Verbleib/ Standort/Denkmal*
U 1	KrLi 3638/1897	Neuhaus-N.	CSD/Neuhaus U 37.001/MAV 395.101	
U 2	KrLi 3639/1897	Neuhaus-N.	Steinbeisbach/JDZ/Waldbahn Tesli'c Nr. 8	
U 3	KrLi 3640/1897	Neuhaus-N.	Steinbeisbach/JDZ	
U 4	KrLi 3803/1898	Ybbstalbahn	Triest-Parenzo	
U 5	KrLi 3804/1898	Ybbstalbahn	BBÖ/DRB 99 7811/ÖBB 298.05	HW Knittelfeld*
U 6	KrLi 3805/1898	Ybbstalbahn	BBÖ/DRB 99 7812/ÖBB 298.06	verschrottet
U 7	KrLi 4138/1899	Murtalbahn	BBÖ/1921 StLB	GTB/Treibach-A.
U 8	KrLi 3062/1894	Murtalbahn	BBÖ/1921 StLB	Museum Birkfeld
U 9	KrLi 3063/1894	Murtalbahn	BBÖ/1921 StLB	St. Pölten (NÖ)*
U 10	KrLi 3064/1894	Murtalbahn	BBÖ/1921 StLB	verschrottet 1932
U 11	KrLi 3065/1894	Murtalbahn	BBÖ/1921 StLB	Museum Frojach
U 12	KrLi 3814/1898	Bärn-Hof	CSD/DRB 99 7841/CSD U 37.002	
U 13	KrLi 3815/1898	Bärn-Hof	CSD/DRB 99 7842/CSD U 37.003	
U 14	KrLi 3816/1898	Röwersdorf-H.	CSD/DRB 99 7843/ÖBB 298.14	Ochsenhausen (D)
U 15	KrLi 3817/1898	Röwersdorf-H.	CSD/Röwersdorf U 37.010	
U 16	KrLi 3818/1898	Röwersdorf-H.	CSD/Röwersdorf U 37.011	
U 17	KrLi 3653/1897	Lupkow-Cisna	Kriegsverlust (Russland)	
U 18	KrLi 3654/1897	Lupkow-Cisna	PKP/DRB 99 2541	
U 19	KrLi 4063/1899	Lupkow-Cisna	Kriegsverlust (Russland)	
U 20	KrLi 4402/1901	Triest-Parenzo	Triest-Parenzo	verschrottet
U 21	KrLi 4675/1901	Triest-Parenzo	Unfall am 22.06.17	verschrottet
U 22	KrLi 4676/1902	Triest-Parenzo	Unfall am 22.06.17	verschrottet
U 23	KrLi 4677/1902	Triest-Parenzo	Triest-Parenzo	verschrottet
U 24	KrLi 4678/1902	Bregenzwaldbahn	BBÖ/DRB 99 7813/ÖBB 298.24	Bregenz*
U 25	StEG 2998/1902	Bregenzwaldbahn	BBÖ/DRB 99 7814/ÖBB 298.25	BWB/Bezau
U 26	StEG 3010/1902	Bregenzwaldbahn	Kriegsverlust (Russland)	
U 27	StEG 3062/1903	Bregenzwaldbahn	BBÖ/DRB 99 7815/ÖBB 298.27	verschrottet
U 28	StEG 3063/1903	Spalato-Sinj	JDZ/JZ 188-002	
U 29	StEG 3064/1903	Spalato-Sinj	JDZ/42-48 StLB/JZ 188-004	verschrottet
U 30	KrLi 4973/1903	Spalato-Sinj	JDZ/42-48 StLB/JZ 188-001	verschrottet
U 31	KrLi 4972/1903	Triest-Parenzo	Triest-Parenzo/FS	verschrottet
U 32	KrLi 5048/1903	Triest-Parenzo	BBÖ/DRB 99 7816/CSD	verschrottet
U 33	BMF 174/1906	Neuhaus-W.	Triest-Parenzo/FS	verschrottet
U 34	BMF 175/1906	Neuhaus-W.	CSD U 37.005/MAV 395.102	
U 35	KrLi 5694/1907	KkStB	JDZ/JZ 188-003	
U 36	KrLi 5799/1907	Bregenzwaldbahn	Steinbeisbahn/Kriegsverlust	
U 37	WrN 4867/1908	Triest-Parenzo	Steinbeisbahn/JDZ/JZ	Denkmalslok
U 38	WrN 4868/1908	Triest-Parenzo	BBÖ/StLB Weiz-Birkfeld	verschrottet 1962
U 39	WrN 4869/1908	Triest-Parenzo	Triest-Parenzo/FS	verschrottet
U 40	WrN 4870/1908	Triest-Parenzo	BBÖ/StLB Weiz-B./Murau	StLB-Murtalbahn
U 41	BMF 285/1908	Neuhaus-W.	CSD U 37.006/MAV 395.104	
U 42	KrLi 5740/1909	Murtalbahn	Triest-Parenzo/FS	
U 43	KrLi 6824/1913	Murtalbahn	BBÖ/StLB Murtalbahn	StLB-Murtalbahn

Liste der an die NÖLB gelieferten Lokomotiven der Reihe U

U 1	KrLi 3709/1898	Mariazellerbahn 5	BBö U 51/DRB/ÖBB 298.51	ÖGLB/Kienberg
U 2	KrLi 3710/1898	Mariazellerbahn 6	BBö U 52/DRB/ÖBB 298.52	öGEG/Steyrtalb.
U 3	KrLi 3711/1898	Mariazellerbahn 7	BBö U 53/DRB/ÖBB 298.53	öGEG/Steyrtalb.
U 4	KrLi 3870/1898	Mariazellerbahn 8	BBö U 54/DRB/öBB 298.54	Kirchberg/P.*
U 5	KrLi 4182/1899	Waldviertelbahn 1	BBö U 55/DRB/ÖBB 298.55	Mittersill*
U 6	Flor 1354/1900	Waldviertelbahn 2	BBö U 56/DRB/ÖBB 298.56	Club 760/Mdf.
U 7	Flor 1355/1900	Waldviertelbahn 3	FS	verschrottet
U 8	Flor 1356/1900	Waldviertelbahn 4	FS	verschrottet

Liste der an die StLB und an die Zillertalbahn gelieferten Lokomotiven der Reihe U

Nummer	Hersteller Baujahr	geliefert für die Strecke	Name der Dampflok	Verbleib nach 1918	heutiger Standort
StLB 12	KrLi 3335/1896	Kapfenberg-Au/S.	«Graz»	Kapfenberg	verschrottet
StLB U 44	KrLi 1257/1922	Murtalbahn		Murtalbahn	StLB Weiz-B.
ZB 1	KrLi 4505/1900	Zillertalbahn	«Raimund»	Zillertalbahn	Innsbruck/Museum*
ZB 2	KrLi 4506/1900	Zillertalbahn	«Zillerthal»	Zillertalbahn	ZB/Zillertal

Liste der an die Friedländer Bezirksbahnen gelieferten Lokomotiven der Reihe U

Nummer	Hersteller Baujahr	geliefert für die Strecke	CSD/DRB-Nummer	Verbleib/Jahr der Verschrottung
FBB 11	KrLi 4183/1899	Friedland-Hermsdorf	U 37.007/99 791/99 4712	+ 30.04.66
FBB 12	KrLi 4184/1899	Friedland-Hermsdorf	U 37.008/99 792	Museum Nymbruck*
FBB 13	KrLi 4185/1899	Friedland-Hermsdorf	U 37.009/99 793	verschrottet 1963

Liste der aus der Reihe U entwickelten Dampfloks der Reihen Uv und Uh der NÖLB und der Kk-Staatsbahn (KkStB) sowie der Reihe Uh der BBÖ und der ZB

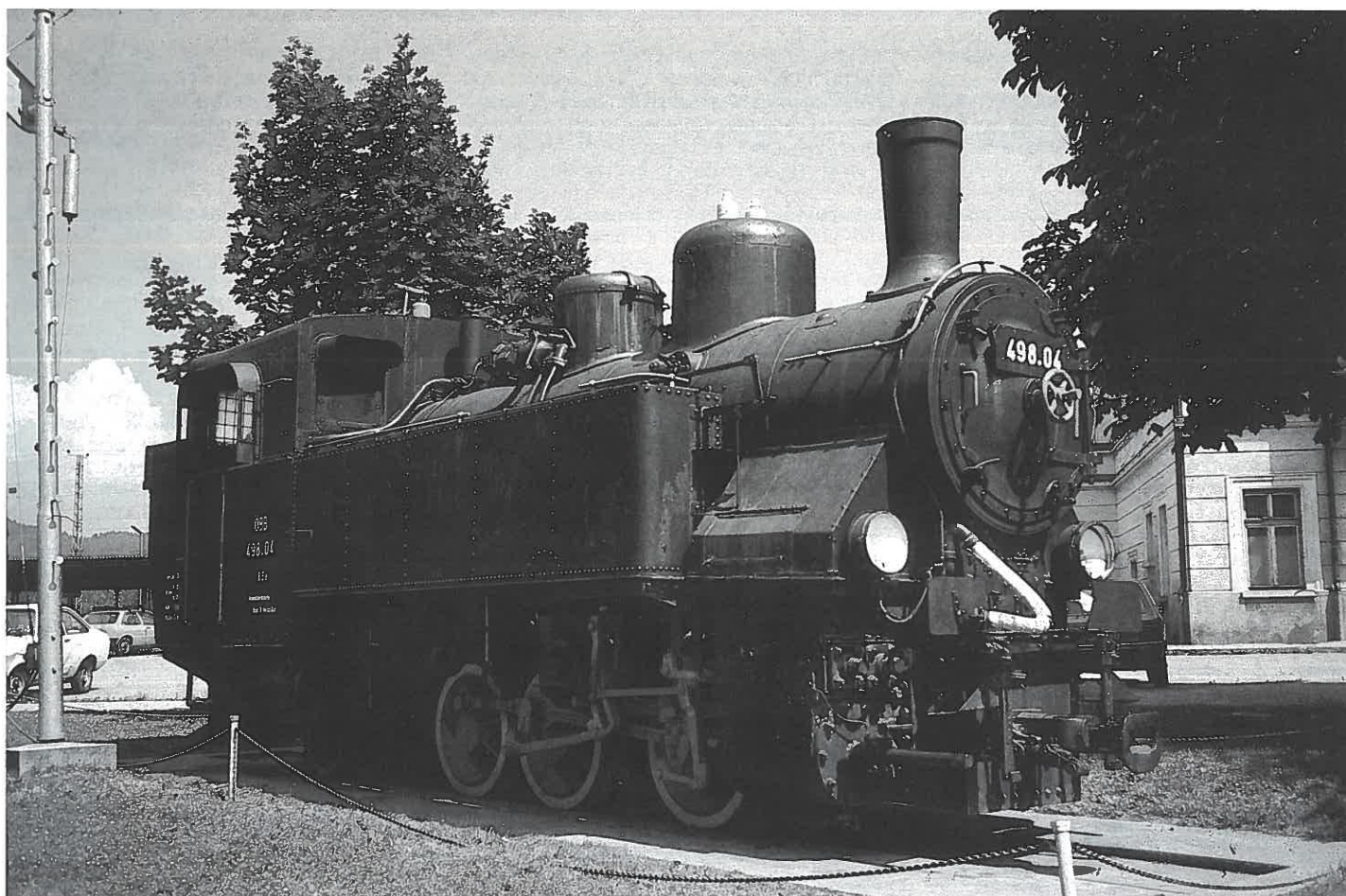
Nummer	Hersteller Baujahr	geliefert für die Strecke	Umzeichnungen und Verbleib nach 1918	heutiger Standort/ Denkmal*	
KkStB Uv 1	KrLi 5169/1904	Przeworsk-Dynow	CFR/Rumänien	* 1) * 2) 3) 4)	
KkStB Uv 2	KrLi 5170/1904	Przeworsk-Dynow	PKP/Polen		
KkStB Uv 3	KrLi 5171/1904	Przeworsk-Dynow	Kriegsverlust		
KkStB Uv 4	KrLi 6267/1910	Przeworsk-Dynow	Kriegsverlust		
NÖLB Uv 1	KrLi 4785/1902	NÖ Waldviertelbahn	BBÖ Uv5/DRB 99801/ÖBB 298.205		
NÖLB Uv 2	KrLi 4786/1902	NÖ Waldviertelbahn	BBÖ Uv6/DRB 99802/ÖBB 298.206		
NÖLB Uv 3	KrLi 5329/1905	Mariazellerbahn	BBÖ Uv7/DRB 99803/ÖBB 298.207		
NÖLB Uh 1	KrLi 5330/1905	Mariazellerbahn	BBÖ Uh1/Bh1/DRB 99811/ÖBB 398.01 1977 StLB Bh1		
BBÖ Uh 1	KrLi 1478/1928	Ybbstalbahn	DRB 99821/ÖBB 498.01		verschrottet
BBÖ Uh 2	KrLi 1479/1928	Bregenzerwaldbahn	DRB 99822/ÖBB 498.02		verschrottet
BBÖ Uh 3	KrLi 1511/1929	Bregenzerwaldbahn	DRB 99823/ÖBB 498.03		Bezau/BWB*
BBÖ Uh 4	KrLi 1512/1929		DRB 99824/ÖBB 498.04		Steyrtal-MB*
BBÖ Uh 5	KrLi 1513/1929		DRB 99825/ÖBB 498.05		verschrottet
BBÖ Uh 6	KrLi 1520/1930		DRB 99826/ÖBB 498.06		St. Veit/Glan* 5)
BBÖ Uh 101	Flor 3037/1931		DRB 99827/ÖBB 498.07	Ober Grafendorf*	
BBÖ Uh 102	Flor 3038/1931		DRB 99828/ÖBB 498.08	Treibach GTB*	
ZB 3 (Uv)	KrLi 4790/1902	Zillertalbahn	ZB 3 «Tirol»	Zillertalbahn	
ZB 5 (Uh)	KrLi 1521/19302	Zillertalbahn	ZB 5 «Gerlos»	Zillertalbahn	

Anmerkungen:

- 1) ÖGLB/Hirschwang (soll HU bekommen)
- 2) Denkmal in Langschlag (Waldviertel)
- 3) ÖBB-Waldviertelbahn/Gmünd 298.207
- 4) StLB-Murtalbahn/Murau «Bh 1» (derzeit nach Kapfenberg entliehen, wo die Lok vor den Personenzügen der «Thörlerbahn» eingesetzt wird).
- 5) Tausch gegen 498.04 (an Steyrtalbahn), als «498.04» beschriftet.

Legende:

KkStB = Kk-Staatsbahn, StLB = Steiermärkische Landesbahnen, ZB = Zillertalbahn, NÖLB = Niederösterreichische Landesbahnen, FBB = Friedländer Bezirksbahnen, BBÖ = Österreichische Bundesbahnen 1921-1938, ÖBB = Österreichische Bundesbahnen seit 1947/53. KrLi = Krauss/Linz, BMF = Böhmisch/Mährische Maschinenfabrik Prag, STEG = Staatseisenbahn-Gesellschaft, WrN = Wiener Neustadt, Flor = Floridsdorf, * = museal erhalten. U = Lok mit Achsfolge C1n2t oder C1h2t, Uv = Lok mit Verbund-Triebwerk, Uh = Lok mit Heißdampf-Kessel.



ÖBB-Dampflokomotive 498.04 als Denkmal vor dem Hauptbahnhof in St. Veit an der Glan in Kärnten (9.7.84).



club 760-Taurachbahn: Dampflokomotive 298.56 (ex ÖBB/NöLB U 6) am 19.2.92 in St. Andrä an der Taurachbahn.

halten geblieben. Somit existiert eine weitere StLB-Lokomotive.

Die Österreichischen Bundesbahnen haben keine einzige ihrer zahlreichen Loks der Baureihe U behalten bzw. betriebsfähig hinterstellt. Lediglich die 298.05 (U 5 der KkStB) ist als Denkmal auf dem Gelände der Hauptwerkstätte Knittelfeld erhalten geblieben. Bei der Steyrtal-Museumsbahn sind die 298.52 und 53 erhalten geblieben, die wechselweise vor den Dampfzügen im Steyrtal zum Einsatz kommen, sofern sich nicht gerade eine Lok einer HU unterziehen muß. Die 298.51 steht in den Diensten der Österr. Gesellschaft für Lokalbahn, die die Lok als NöLB U 1 auf der Ybbstal-Bergstrecke von Kienberg/Gaming aus einsetzen. Die ÖBB 298.54 ist als Denkmallokomotive beim Bahnhof Kirchberg an der Pielach aufgestellt und die 298.55 als solche beim Bahnhof Mittersill an der »Krimmlerbahn« im Pinzgau. Die 298.56 befand sich zum Zeitpunkt der Stilllegung der Steyrtalbahn gerade in der HW Knittelfeld, wo sie vom club 760 (Verein der Freunde der Murtalbahn) erworben werden konnte. Sie verkehrt heute vor den Bummelzügen des club 760 auf der Taurachbahn (Endabschnitt Mauterdorf-Tamsweg der Murtalbahn). Die 298.24 steht als ziemlich verunstaltetes, völlig bunt vermaltes Spielplatz-Kletterobjekt in den Seeanlagen von Bregenz. Einige Kilometer entfernt findet sich die 298.25, heute als mustergültig aufgearbeitete Lok der Reihe U bei dem Verein Bregenzerwald-Museumsbahn (Bezauschwarzenberg).

Die ehemalige 298.14 wurde 1970 an die Vereinigung EUROVAPOR für den Einsatz auf der schweizerischen Waldenburgerbahn verkauft und dort während mehrerer Jahre erfolgreich eingesetzt. Durch die Wiederinbetriebnahme

der Waldenburgerbahn Originallokomotive 5 »Gedon/Thommen« wurde die U 14 arbeitslos und an die Oechsle Museumsbahn mit der Auflage einer HU verliehen. Dort wurde die Lok aber lediglich teilweise zerlegt und keine Ausbesserung durchgeführt, so daß man heute nur noch von Resten (Schrott-torso!) der einst schönen Vertreterin ihrer Baureihe sprechen kann. Schade. Leider scheint eine Inbetriebnahme langsam einem teilweisen Neubau gleichzukommen, was die Chance einer Reaktivierung immer unwahrscheinlicher werden läßt.

Die Lok 1 der Zillertalbahn befindet sich seit 1970 im Tiroler Landesmuseum in Innsbruck als Schaustück, ihre Schwesterlok 2 steht jedoch nach wie vor während der Sommermonate im Einsatz auf der ZB zwischen Jenbach und Mayrhofen.

7. Die Lokomotiven der Baureihe Uv der KkStB, NöLB und der ZB

Die aus der U weiterentwickelte Verbundvariante Uv vermochte sich trotz etwas größerer Zugkraft nicht auf den österreichischen Schmalspurgleisen durchzusetzen, da auch nach ihrer Inbetriebnahme noch weitere Loks der bewährten U-Reihe beschafft worden sind.

Die vier KkStB-Loks Uv 1-4 sind alle für die Strecke Przeworsk-Dynow gebaut worden und verblieben auch während der Kriegshandlungen des ersten Weltkrieges außerhalb des heutigen Österreich. Von den 1904 und 1910 (Uv 4) gebauten Loks tauchten die UV 1 später bei der CFR und die Uv 2 bei der PKP wieder in Bestandslisten auf, wogegen die UV 3 und 4 als Kriegsverlust registriert wurden. Die drei an die NöLB gelieferten Loks der Type Uv sind dagegen alle bis heute in Österreich erhalten geblieben. Die NöLB Uv 1 und 2 wurden 1902 an

die Waldviertelbahn geliefert, die Uv 3 im Jahr 1905 (gemeinsam mit der Heißdampflok NöLB Uh 1) an die Mariazellerbahn. Die drei Loks waren hauptsächlich auf der Mariazellerbahn (bis zur Elektrifizierung), deren Zweigstrecke nach Wieselburg-Gresten und im Waldviertel im Einsatz, später auch (in den Fünfzigerjahren) teilweise auf der Ybbstalbahn von Waidhofen/Ybbs aus. Zuletzt trugen die drei Loks die ÖBB Nummern 298.205-207, wobei die 298.207 als letzte 760 mm-Tenderlokomotive der ÖBB noch heute auf der Waldviertelbahn für Dampfzüge zur Verfügung steht. Ab und zu weilt die Lok auch für »Gastspiele« auf anderen ÖBB-Strecken, so zum Beispiel anlässlich der Feierlichkeiten »100 Jahre 760 mm-Schmalspur in Österreich« 1989 in Ober Grafendorf (Mariazellerbahn). Die 298.205 gehört dem Verein »GLB« und soll nach einer Hauptuntersuchung auf der Ybbstalbahn-Bergstrecke zum Einsatz kommen. Die 298.206 steht als Denkmal in Langschlag in Niederösterreich (Waldviertel).

Eine mit den NöLB Uv baugleiche Lokomotive wurde 1902 an die Zillertalbahn geliefert und mit der Loknummer 3 »Tirol« in Betrieb genommen. Sie steht noch heute zur Führung der beliebten Dampfzüge zur Verfügung.

8. Die NöLB-Heißdampflok Uh 1 (spätere BBÖ Bh 1)

1905 wurde gemeinsam mit der NöLB Uv 3 die erste Heißdampflok Österreichs an die NöLB geliefert und mit der Nummer Uh 1 auf der Mariazellerbahn eingesetzt. Diese Lok blieb, obwohl sie sich gut bewährt hatte, ein Einzelstück und wurde während ihres Lokomotivlebens auf den verschiedensten österreichischen 760 mm-Strecken eingesetzt. Einsätze auf der SKGLB (Salzkammergut), im Bregenzerwald (Umzeichnung Uh 1 in Bh 1 im Jahr 1928 in Bre-

genz), auf der Mariazellerbahn, im Waldviertel, im Ybbstal, im Murtal und auf der Thörlerbahn sowie einmal kurzzeitig auf der Gurktalbahn sind bekannt. Nach der Ausmusterung stand die technikgeschichtlich interessante Lok längere Zeit auf dem Schmalspurlokkfriedhof Ober Grafendorf abgestellt, bis sie 1973 vom cub 760 gekauft und nach Murau überstellt wurde. 1975 wurde die 398.01 (wie sie bei den ÖBB hieß) mit den StLB gegen den Fünfkuppler Kh 111 getauscht und von den StLB wieder betriebsfähig hergerichtet. Damit begann für die nun wieder als Bh 1 bezeichnete Lok ein neues Leben. Sie kam vor Dampfbummelzügen auf der Murtalbahn zum Einsatz, wo sie sich gut bewährte, war sie doch etwas stärker als die U 40 und 43. Seit 1992 weilt die Lok nun leihweise in Kapfenberg, wo die StLB-Lokomotive die Dampfzüge auf der Thörlerbahn bespannt.

9. Die Lokomotiven der Baureihe Uh der BBÖ und der Zillertalbahnbahn/Zb

Ab 1928 erhielten die Österreichischen Bundesbahnen (BBÖ) mit der Reihe U eine sehr leistungsfähige und weiterentwickelte Schmalspurlok zur Auffrischung der Schmalspurlokbestände, die teilweise noch vom ersten Weltkrieg her »ausgedünnt« waren. Obwohl sich diese BBÖ-Uh sehr stark aussehensmäßig von der Reihe U unterscheidet, wurde sie in diesem Aufsatz mitberücksichtigt, da gewisse Grundprinzipien aus der U abgeleitet wurden, beispielsweise auch die Achsfolge und die Bezeichnung Uh.

Als wesentlicher Unterschied kam bei den Uh 1-6 die Caprotti-Ventilsteuerung zur Anwendung, die sich aber längerfristig nicht sonderlich bewährt hat, so daß die Uh 4 später auf Lentz-Ventilsteuerung umgebaut wurde.

Die Uh 1, 2 und 5 wurden 1960 an die Montanbahn des Bergbaubetriebes Radmer verkauft und auf 830 mm-Spur umgebaut. Diese drei Loks wurden nach der Umspurung der Strecke wenige Jahre später verschrottet (Umbau der Betriebsanlagen von 830 auf 900 mm inklusive Elektrifikation). Einsatz als Loks 14-16/200 von 1962 bis 1967, dann Verschrottung. Die Loks der Baureihe Uh erhielten 1931 nochmals zwei Schwesterloks mit den Nummern Uh 101 und 102 (gebaut von Floridsdorf), die von Anbeginn an mit Lentz-Ventilsteuerung ausgestattet waren. Bei den ÖBB wurden diese Loks als 498.07 und 08 bezeichnet, wodurch sich eine nummernmäßige Angleichung an die 498.01-06 ergab. Die acht Loks waren auf den meisten ÖBB-Strecken anzutreffen und meist wechselweise mit Loks der Reihen U und Uv (oder anderen Reihen) im Einsatz. Heute sind die 498.03 als Denkmal in Bregenz, die 498.04 in Steyr-Lokalbahn, (soll aufgearbeitet werden), die 498.06 vor dem Hbf. St. Veit an der Glan (als 498.04 bezeichnet, da jene Lok früher dort Denkmal war und wegen der Lentz-Steuerung getauscht wurde), die 498.07 als Denkmal in Obergrafendorf und die 498.08 als Uh 102 bei der Gurktal-Museumsbahn in Treibach/Althofen vorhanden.

Diese Heißdampfloks hatten sich recht gut bewährt, sieht man vom Handicap der Caprotti-Steuerung ab. Die zunehmende Verdieselung der Schmalspurstrecken und etliche andere, bewährte Dampfloktypen wie die Mh-Stützensenderloks im Waldviertel verhinderten dann jedoch einen Betriebseinsatz der 498er über die Sechzigerjahre hinaus. Mit ein Grund dürfte zudem gewesen sein, daß meistens nur ein/zwei Loks pro Heizhaus (Zugförderungsstelle) eingeteilt waren und diese Loktype so zu einem Außenseiter wurde.

Die Zillertalbahn beschaffte 1930 ebenfalls eine Lok der Reihe Uh, die von Krauss/Linz mit der Fabriknummer 1521 geliefert wurde. Diese als Lok 5 »Gerlos« bezeichnete Lok war übrigens die allerletzte im Werk Linz von Krauss gebaute Lok überhaupt. Sie steht nach wie vor wechselweise mit den Loks 2 und 3 vor den



ÖGLB: Dampflokomotive 4 »Molln« (ex ÖBB 298.104; ex Steyrtalbahn 4) am 12.8.89 in Ober Grafendorf.

Dampfzügen auf der Zillertalbahn im Einsatz und ist damit derzeit die einzige betriebsfähige Vertreterin der Baureihe Uh in Österreich.

10. Literaturhinweise

»Schmalspurig durch Österreich«, Krobot/Slezak/Sternhart, Slezak, Wien 1975.

»Krauss-Lokomotiven«, Schmeiser, Slezak, Wien 1977.

»Die Dampflokomotiven Jugoslawiens«, Braté, Slezak, Wien 1971.

»Die Reihen U, Uv und Uh«, Bahn im Bild 65, Kettler/Wegenstein, Pospischil, Wien 1988

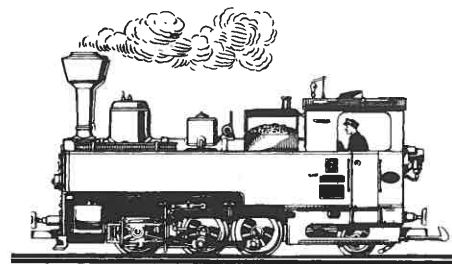
»Lokalbahnen in der Steiermark - Steiermärkische Landesbahnen«, Strässle, Zeunert-Verlag, Gifhorn 1994.

11. Die LGB-Modelle der Baureihe U

Schon 1970 plante man bei der Firma Lehmann nach dem Erfolg mit der B-gekuppelten Lokomotiven 1 der SKGLB (2010) und 2 der StLB (2020) eine erste größere Dampflok, wobei man sich wiederum in der Steiermark umseh und einen Prototyp der Dampflok U 43 der Murtalbahn (StLB) an der Messe in Nürnberg präsentierte.

Nach der Überarbeitung diese Urprototypen kam die U 43 mit der Katalognummer 2070 ab 1971 ins Programm. Das Modell der Lok war vorbildrichtig schwarz lackiert (bzw. aus schwarz eingefärbtem Luran S hergestellt) und vermochte auf Anhieb zu entzücken. Als 2070 D gab es eine Variante mit Seuthe-Rauchentwickler, aber von außen identischem Kobelschornstein.

Leider verschwand die formschöne Lok schon



mit dem Katalog 1975 wieder aus dem LGB-Programm, erschien aber Ende der Achtzigerjahre nochmals in grauer Lackierung als befristet lieferbarer Sondermodell 1988 zum 75. Geburtstag der U 43.

Ebenfalls 1971 erschienen im LGB-Programm nach weitere Varianten der Loktype U. Als 2071 gab es die U 2 der Zillertalbahn, die noch heu-

te in überarbeiteter Version als 21711 im Katalog zu finden ist und wohl so manche LGB-Sammlung zielt. Diese ebenfalls mit einem Kobelschornstein ausgerüstete Lok unterscheidet sich von der U 43 durch eine gerade Führerhaus-Rückwand ohne angebauten Kohlekasten für die Vorräte. Dafür besitzt sie auf dem linken Wasserkasten vor dem Führerhaus einen Kohlebunker.

Als 2072 befand sich von 1971 bis 1974 die ÖBB 298.53 im LGB-Programm und zeigte so als klassische Vertreterin die ÖBB-Variante der U-Familie mit geradem Schlot und geraden Führerhausrückwand analog der ZB 2. Diese formschöne Lok wurde leider schon relativ früh aus dem Sortiment genommen, so daß es sehr wünschenswert wäre, wenn sie evtl. nochmals in einmaliger Auflage (evtl. mit wahlweise verschiedenen ÖBB-Nummern-Täfelchen) aufgelegt würde. So könnten auch andere ÖBB-Loks der Reihe U im Modell ohne großen Umspritzaufwand nachgebildet werden, insbesondere die U 25, U 52 und U 56, die heute auf verschiedenen Museumsbahnen in Österreich noch regelmäßig im Einsatz stehen.

Unter der Katalognummer 2073 schließlich war von 1971 bis in die Achtzigerjahre die Dampflok 298.14 der EUROVAPOR/Waldenburgerbahn im LGB-Programm, die in ihrer grünen Farbgebung ideal als Modellmuseumslok verwendet werden konnte. Bestimmt hat auch diese farblich ansprechende Variante der U in zahlreichen Sammlungen und bei Spielmodellbahnern großen Anklang gefunden, hob sie sich doch etwas von den anderen schwarzen U's ab.

Als Messe-Neuheit 1993 in Nürnberg wurde als bislang letzte Variante der Reihe U die Lok 11 der Friedländer Bezirksbahnen mit der Bestellnummer 21701 herausgebracht, als DR-Lok 99 4712 beschriftet und gegenüber den österreichischen U's in einigen Details verändert (Läutewerk Bauart Latowski, etc.). Auch diese deutsche Variante ist bestimmt eine schöne Bereicherung der Modellfamilie dieser populären und bekannten Lokomotivbauart der Firma Krauss/Linz.

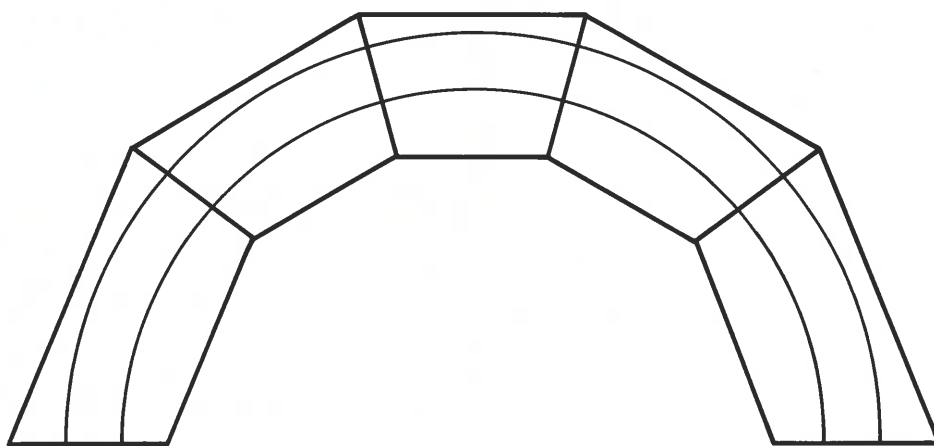
Mit diesen Ausführungen hofft der Autor, dem einen oder anderen LGB- oder Schmalspurbahnfreund die österreichische Reihe U etwas näher gebracht zu haben, und vielleicht schaut sich nun der eine oder andere seine Modelle etwas genauer an. Empfohlen sei aber auch ein Besuch beim großen Vorbild, das auf etlichen Strecken in Österreich noch in voller Aktion bewundert werden kann.

Gartenbahn in Niederösterreich

Von Norbert Tesch

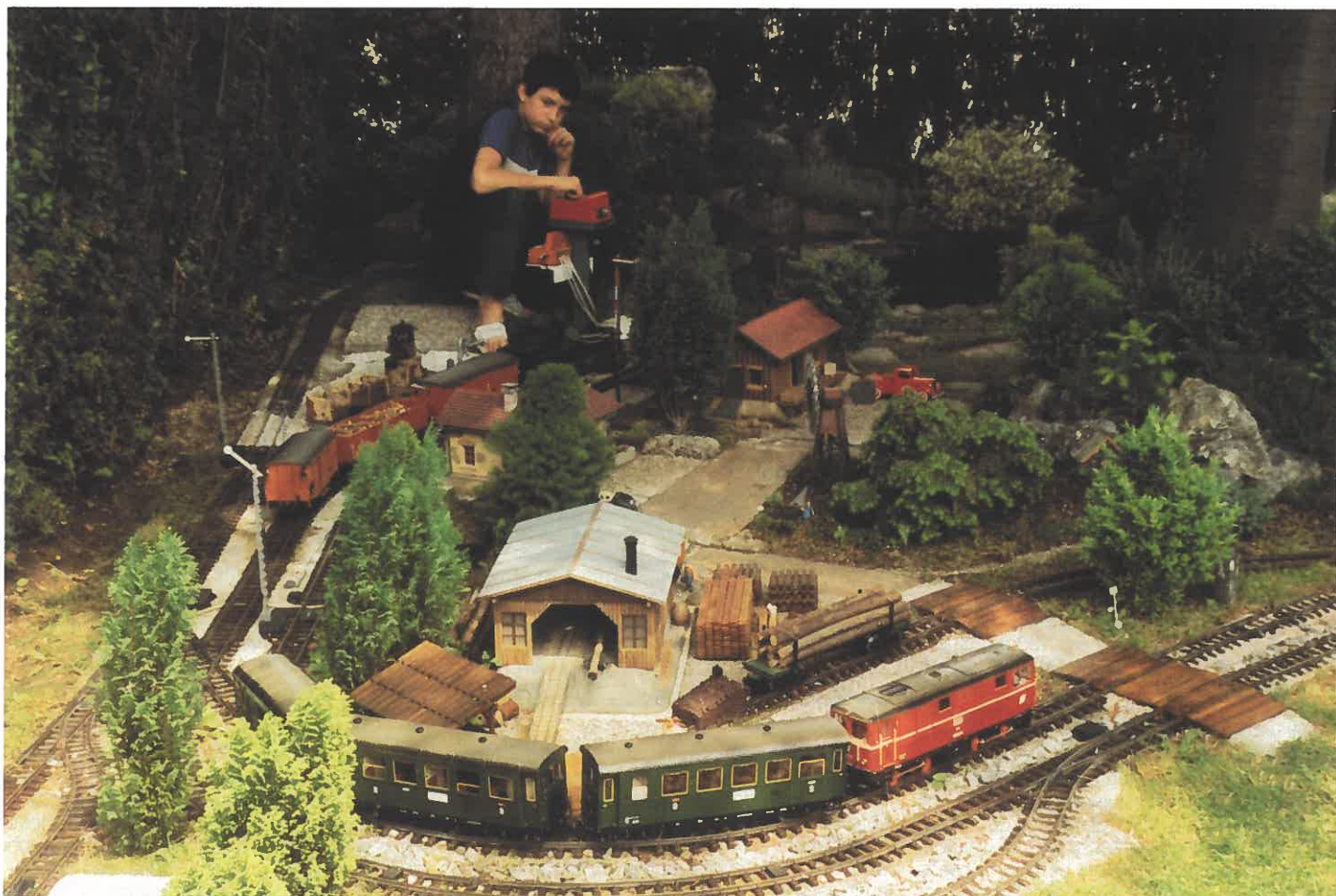
Wir leben im südlichen Niederösterreich, und dort befindet sich auch meine LGB-Gartenanlage. Ursprünglich mit der 100-Jahr-Jubiläumspackung (ein paar zusätzlichen Schienen und Weichen, alles für meinen Sohn, versteht sich) begonnen, schlug das LGB-Fieber bald darauf unbarmherzig zu. Anfangs noch lose verlegt, schlängelt sich heute ein fest montierter Schienenstrang durch den Garten. Ein dreigleisiger Bahnhof mit Bekohlungsanlage, Güterschuppen, Bahnhofsgebäude, Verladerampe, Sägewerk und Abstellgleisen liegen an der Strecke. Eingleisig geführt, befindet sich eine weitere signalgesicherte Ausweiche auf offener Strecke. Mit zwei von mir umgepolten Lokomotiven läßt sich so ein reizvoller Zugbetrieb mit Gegenverkehr verwirklichen. Die Signale sind mit den Weichen gekoppelt, so daß der entgegenkommende Zug automatisch vor dem in geschlossenem Signalbereich stehenden Zug ausweicht.

Als Schienenunterbau verwende ich Ytong-Ziegel, die in Länge, Breite und Stärke mit normalen Ziegeln identisch sind. Die Breite (12 cm) ist besonders ideal für LGB-Schienen. Die Steine werden in den Boden versenkt, darunter eine Lage

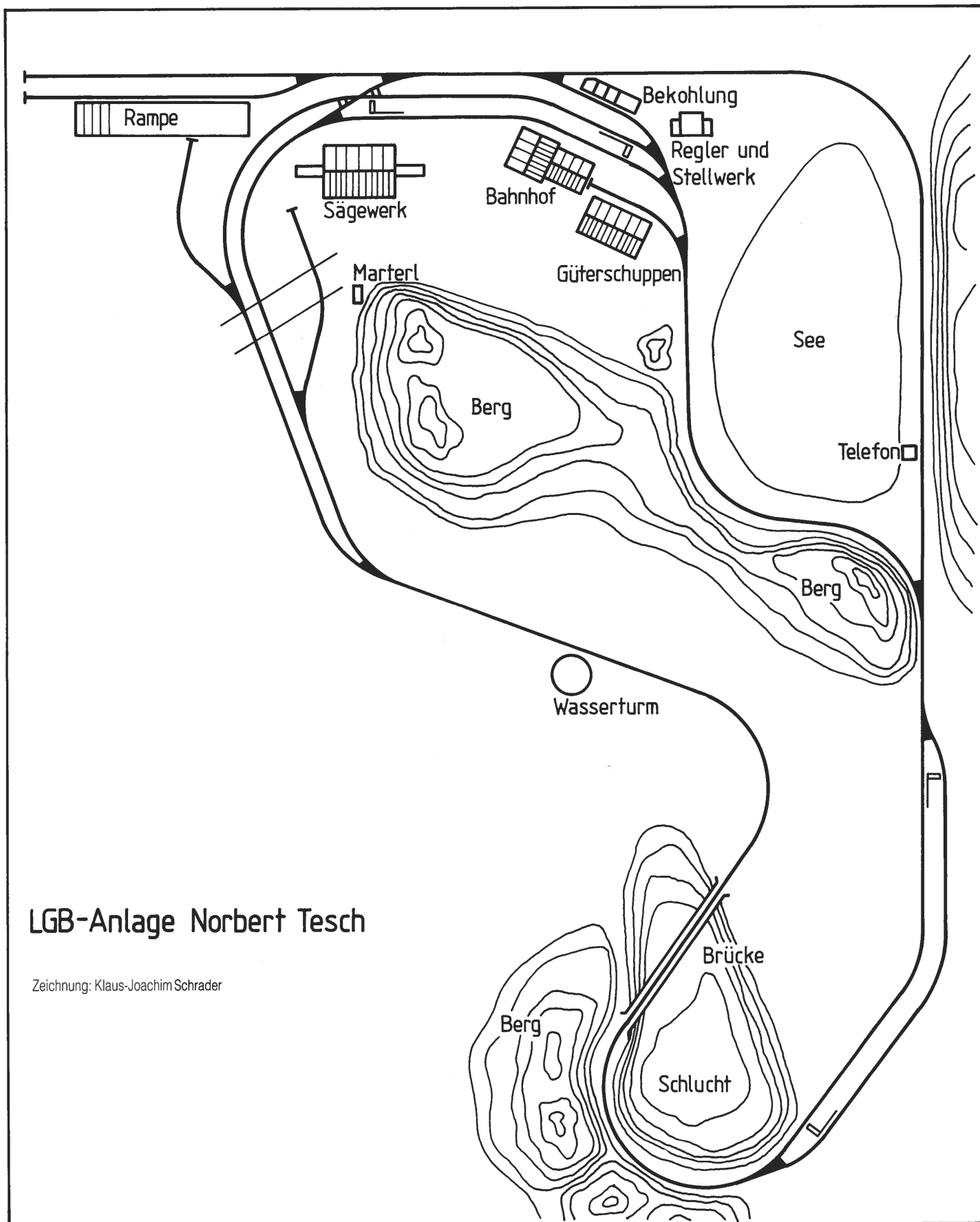


Steinverlegung als Trasse für LGB-Gleise.

Zeichnung: Klaus-Joachim Schrader



Gesamtansicht vom Bahnhof. In Bildmitte das POLA-Sägewerk.



LGB-Anlage Norbert Tesch

Zeichnung: Klaus-Joachim Schrader

groben Sandes. Die Ziegel lassen sich sehr leicht mit einer Säge bearbeiten, wichtig für Kurven. Man erhält so einen nahezu fugenlosen Unterbau. Unkraut hat kaum mehr Möglichkeit zum Wachsen. Das Material ist auch sehr porös, Wasser kann leicht abfließen. Es sieht aus wie Schotter. Ich habe meine Anlage bereits mehrere Jahre störungsfrei in Betrieb, auch Frost konnte ihr nichts anhaben. Der Bahnhofsbereich ist auf Steinplatten mon-

tiert. Zusätzliche Stromspeisungen gibt es alle paar Meter, um den Stromverlust gering zu halten.

Hauptsächlich kleinwüchsige Pflanzen sorgen für die notwendige Bewaldung. Ein in der Nähe befindlicher Steinbruch lieferte das Material für die notwendigen Felslandschaften. Ein durch das Ausgraben eines Baumes entstandenes Loch wurde hurtig durch eine aus Hartholz gebaute Brücke überwunden.

Viel Freude hatten und werden wir in Zukunft noch mit unserer LGB haben, sei es durch den Fahrbetrieb oder das ständige Um- und Ausbauen sowie Warten der Anlage.

Ausrüstung der Anlage

13 Weichen
1 Kreuzung
4 Signale
ca. 45 m Schienen
a. 45 m Schienen



Blick vom Höhenzug auf den Bahnhof.



Die 2095 hat mit einem Personenzug den Bahnhof verlassen. In Bildmitte ist das Anschlußgleis des Sägewerks zu sehen.



Die Brücke über die Schlucht ist ein Eigenbau aus Holz.



Die ZILLERTAL rollt mit ihren Zug auf die Brücke über der Schlucht.

HARMONIE

ZWISCHEN BAHN UND GARTEN

— VON RAINER KNATH —

Ursprünglich war mein Hobby die N-Bahn, aber seit drei Jahren beschäftige ich mich mit der LGB. Natürlich betreibe ich die Lehmann-Bahn im Garten. Zunächst fuhr ich auf einer lose verlegten Anlage, und zwar nur im Sommer. Um ganzjährig fahren zu können, baute ich im Frühjahr 1985 eine fest installierte, geschlossene Gartenbahn-Anlage.

Der Unterbau besteht aus einem 18 cm breiten und 10 cm tiefen Betonfundament. Er ist dem Ge-

lände höhenmäßig angepaßt. Gleise und Weichen wurden auf dem Betonfundament aufgedübelt. Die gesamte Anlage ist mit Filter-Kies eingeschottert.

Die Verkabelung wurde ringförmig im Boden neben dem Fundament verlegt und liegt teilweise oberirdisch, z.B. bei Weichen und Signalen.

Mein Fahrzeugpark besteht aus 5 Dampfloks, 3 Elloks und 11 Personenwagen. Unter den 27 Güterwagen gibt es einige Eigenbauten, z.B. vierachsiger Kesselwagen, Drehschemelwagen, Autotransportwagen und ein Spezialtiefadewa-

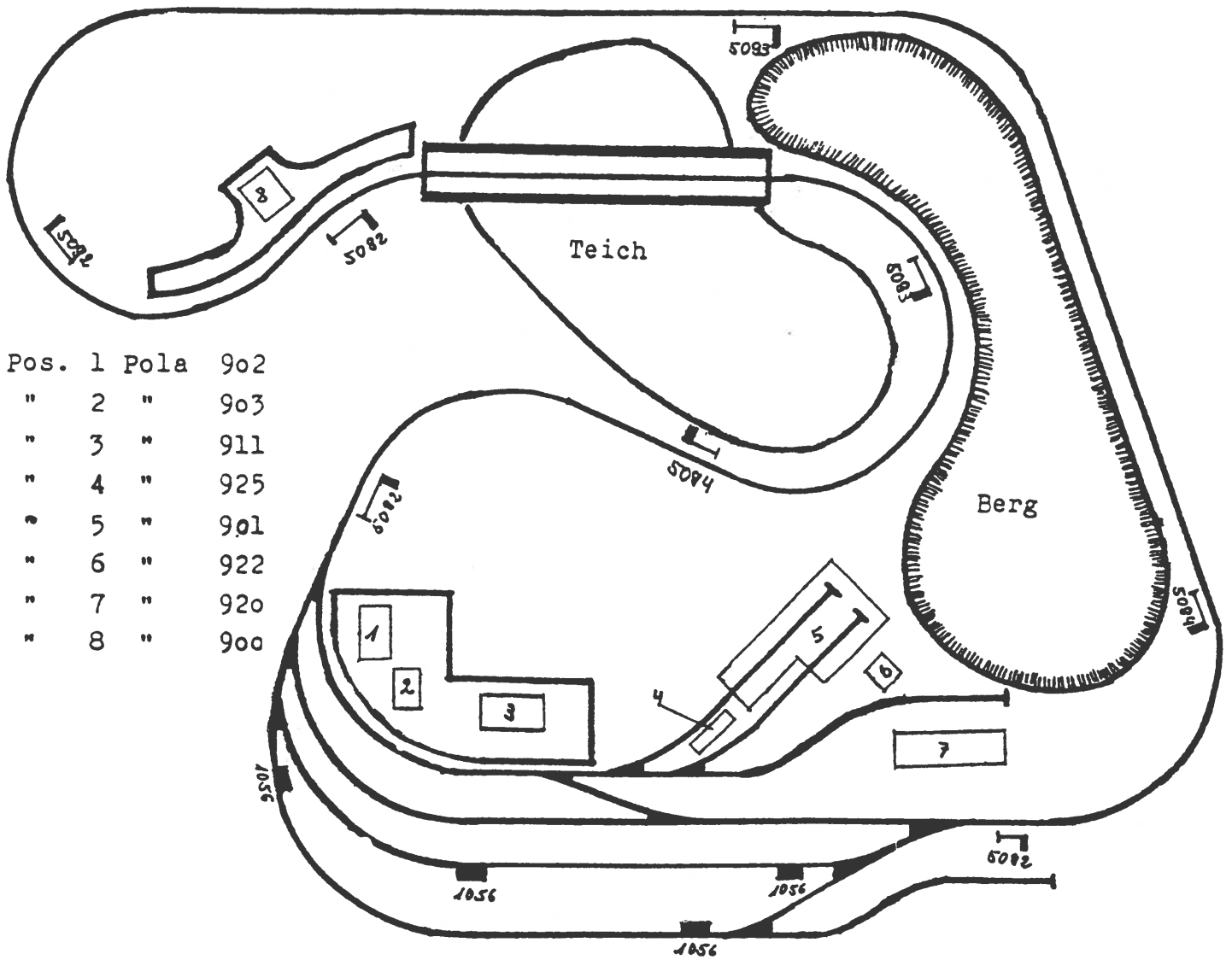
gen zur Beförderung der kleine Lok 2010D.

Alle Gebäude stammen von POLA. Der Bahnhof Schönweiler wurde auf Klinkerplatten aufgestellt. Dadurch konnten auch kleine Details angeordnet und Figuren aufgestellt werden, denn hier kann kein Unkraut wachsen, das alles verdeckt.

Hauptziel bei einer Freilandanlage muß es sein, die Bahn harmonisch in den Garten zu integrieren. Ich habe der Lösung dieses Problems große Aufmerksamkeit gewidmet.



Um dauerhaft Spaß an einer Freilandanlage zu haben, muß sie gartenarchitektonisch gut gelöst werden. Herrn Knauth ist das sichtlich gut gelungen.



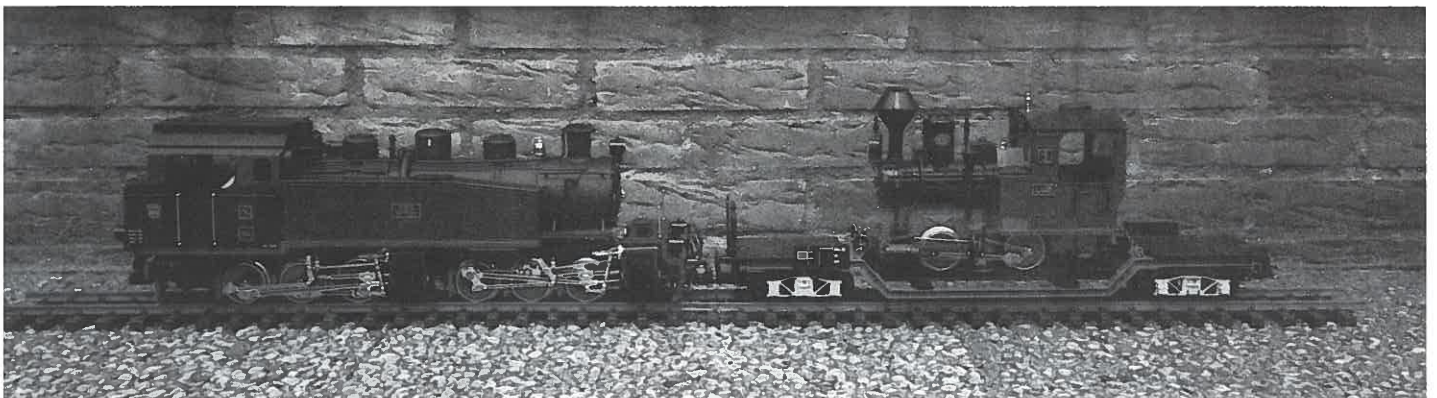
Pos.	1	Pola	902
"	2	"	903
"	3	"	911
"	4	"	925
"	5	"	901
"	6	"	922
"	7	"	920
"	8	"	900

Plan der Freilandanlage von Rainer Knauth.

Skizze: Rainer Knauth



Tiefadewagen zum Transport von LGB-Lokomotiven.



Die LGB-Mallet-Lok zieht den Eigenbau-Tiefadewagen, auf dem die LGB-STAINZ verladen wurde.



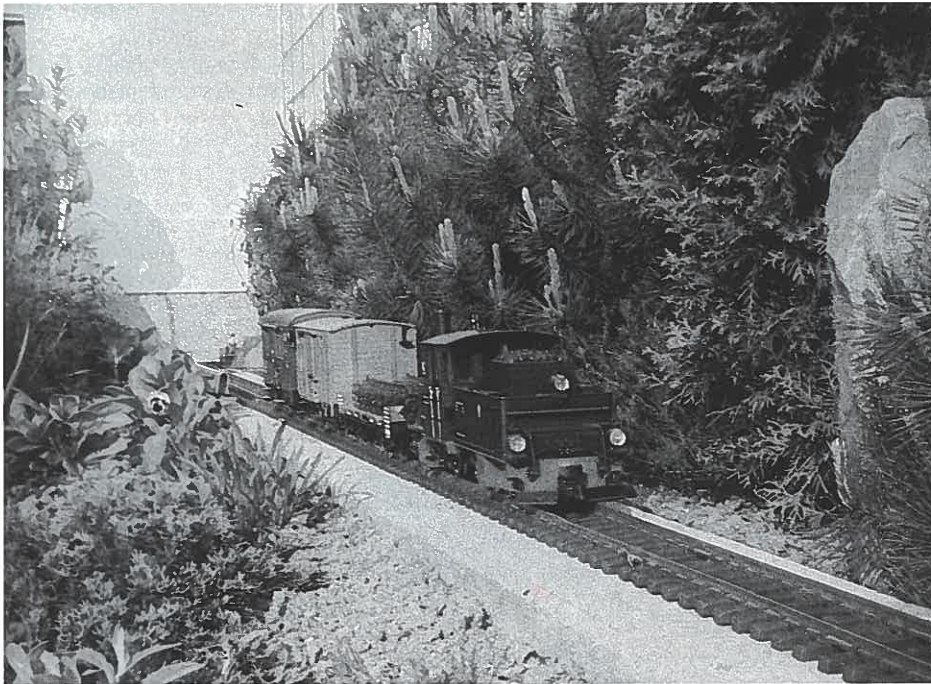
Unkrautsichere Aufstellung der POLA-Bahnhofsgebäude auf Bodenklinkerplatten.



Das ausgedehnte Bahnbetriebswerk mit POLA-Lokschuppen und POLA- Beköhlung ist der Stolz des Anlagenbesitzers.

Freilandstrecke rund um den Garten

Von Alois Karnowka



Anlage Alois Karnowka: Nach Kopfmachen fährt der Zug wieder zurück nach Pumpenhausen.

Seit November 1980 gehöre ich zur Gilde der LGB'ler. Mit einer Anfangspackung ging's los. Heute habe ich eine fest verlegte Anlage im Garten.

Ich habe im Winter geplant und fing dann im Frühjahr an zu bauen. Als Gleisunterbau nahm ich Rasenkantensteine 100 x 20 x 4 cm. Ich hob das Erdreich einen Spaten tief aus, schaufelte Kies hinein und stampfte ihn fest. Dann legte ich die Steine 'drauf. Die Gleise wurden mit Dübeln und MS-Schrauben befestigt, also ohne großen Aufwand, aber wie sich's erwies, gut. Den zweiten Sommer liegt das Gleis nun schon ohne Verwerfungen.

Die Strecke hat ihren Anfang auf der Terrasse. Sie verläuft im leichten Gefälle und mit einem großen Bogen an der Hecke entlang bis zum Geräteschuppen. Dort wird Kopf gemacht, und

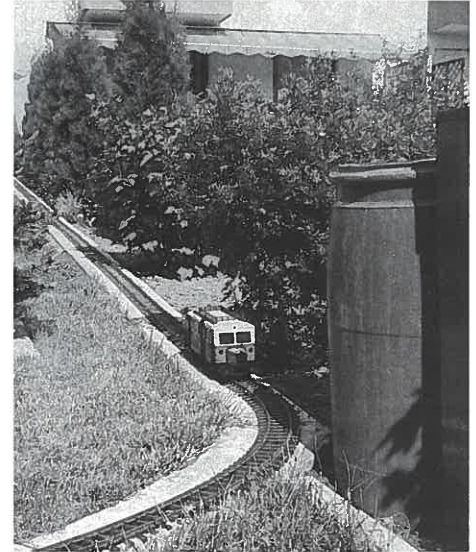
es geht wieder nach „Terrassia“ zurück.

50 Meter ist die Strecke lang. Drei Handweichen im oberen Bahnhof und zwei Handweichen sind im unteren Bahnhof verlegt.

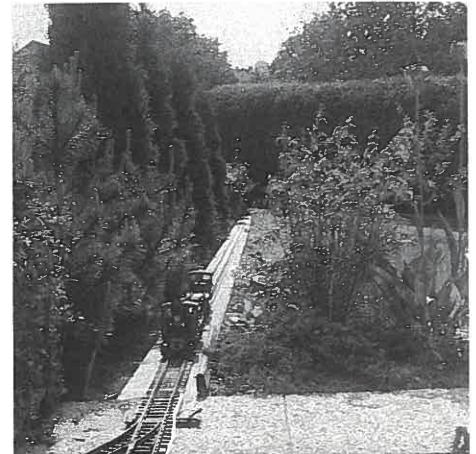
An Fahrzeugen habe ich vier Dampflok, eine Diesellok und einen Triebwagen, drei Personwagen und zehn Güterwagen.

Als Besonderheit besitze ich einen selbstgebauten Viehwagen. Darin fahre ich meinen Wellensittich im Garten spazieren. Aus der Anfangspackung-Tenderlok habe ich inzwischen eine schwere Schlepptenderlok gebaut.

Alles in allen bin ich mit meiner LGB sehr zufrieden. Seit 1964 habe ich schon eine H0-Bahn, aber der Reiz der großen LGB ist doch gewaltig, vor allem draußen im Garten. Meine Frau ist auch mit Freude dabei.



Anlage Alois Karnowka: Der Wismarer Schienenbus vor der großen Kurve.



Anlage Alois Karnowka: Einfahrt in den Bahnhof Terrassia. Man beachte den Weichenstellhebel.



Anlage Alois Karnowka: Der Zug kommt aus Schuppenhausen.



Anlage Alois Karnowka: Güterzug mit Schublok in der Kurve bei Pumpenhausen.

Loisl

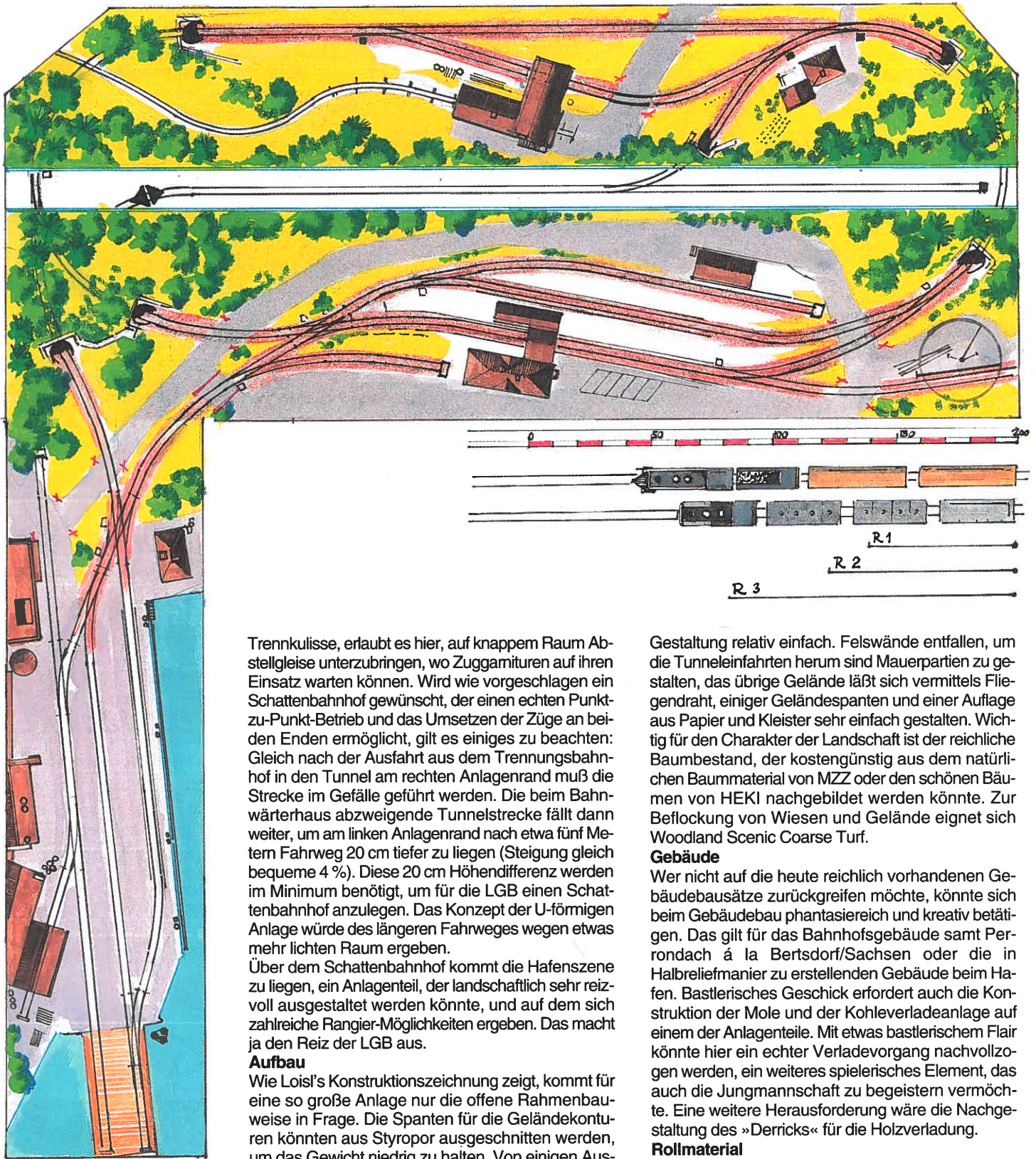
Innen- anlage für die Lehmann- Gross- Bahn

Ein recht großes Zimmer, ein Dachboden oder eine Garage wird schon benötigt für diese 480 x 420 cm große Innenanlage. Sie weist L-Form auf, wobei der Anlagenteil mit der Hafenszene aber auch so angesetzt werden könnte, daß er bei Nichtgebrauch weggestellt werden kann. Wie die große Abbildung zeigt würde eine U-förmige Anlage in dieser Baugröße sogar etwas weniger Raum beanspruchen. Auf die örtlichen Verhältnisse wird es auch ankommen, ob man gemäß Loisl's Vorschlag einen Schattenbahnhof einrichten mag, oder sich mit einem verdeckten Abstellgleis zwischen den beiden Hintergründen begnügt. Bei etwas größerer Tiefe ließen sich dort natürlich auch mehr Gleise und somit zusätzliche Abstellmöglichkeiten unterbringen.

Wie Loisl's Schaubilder zeigen, kann man so eine Anlage auf verschiedene Arten ausgestalten. Im einem Fall wurde ihr ein norddeutsches Aussehen verliehen, im anderen Fall geht es auf dieser Anlage sächsisch zu und her. Man kann sie im Punkt zu Punkt-Verkehr betreiben oder die Züge zur Abwechslung im Kreis fahren lassen. Der Trennkulisse kommt große Bedeutung zu, indem sie die Anlage in zwei Hälften teilt. Dem Betrachter bieten sich eigentlich zwei Szenen dar, und trotz der Verwendung des kleinsten LGB Gleisradius wird nicht gleich offenbar, daß es sich hier lediglich um ein Gleisoval handelt.

Die Anlage weist dem Charakter der LGB entsprechend zahlreiche Spielmöglichkeiten auf. So läßt sich im Trennungsbahnhof umsetzen und rangieren, es gibt da eine Ortsgüteranlage, eine Holzverladung sowie einen Gleisstutzen für den Einsatz eines Triebwagens. Auf dem anderen Geländeteil dominiert ein Erz- oder Kohlenbergwerk mit seiner Verladeanlage. Sinnvoll wird der Betrieb dann, wenn dieses Schüttgut am Hafen entweder auf einen Kahn oder in einem der dortigen Industriebetriebe landet. Die Lorenbahn im Maßstab von 1:22,5 ergibt ein zusätzliches Spielelement. Als Alternative dazu wäre aber auch ein Feldweg denkbar, auf dem das Material vermittels Fuhrwerke oder LKWs zugeführt wird, oder eine Kabelbahn, die in diesem Maßstab funktionell gebaut werden kann.

Das Konzept des Doppelten »Scenic Dividers«, also der



Gleisplan für eine LGB-Innenanlage mit den Maßen 480x420 cm. Die durch die Längsachse der L-förmigen Anlage verlaufende Hintergrundkulisse hat zwei Funktionen. Einerseits trennt sie das einfache Gleisoval in zwei landschaftlich unterschiedliche Teile. Andererseits verbirgt sie die Zufahrt zum unterirdischen Schattenbahnhof, respektive ermöglicht auch ohne diesen das »Verstecken« von ein bis zwei kurzen Zuggarnituren.

Alle Zeichnungen von Loisl

Trennkulisse, erlaubt es hier, auf knappem Raum Abstellgleise unterzubringen, wo Zuggarnituren auf ihren Einsatz warten können. Wird wie vorgeschlagen ein Schattenbahnhof gewünscht, der einen echten Punkt-zu-Punkt-Betrieb und das Umsetzen der Züge an beiden Enden ermöglicht, gilt es einiges zu beachten: Gleich nach der Ausfahrt aus dem Trennungsbahnhof in den Tunnel am rechten Anlagenrand muß die Strecke im Gefälle geführt werden. Die beim Bahwärterhaus abzweigende Tunnelstrecke fällt dann weiter, um am linken Anlagenrand nach etwa fünf Metern Fahrweg 20 cm tiefer zu liegen (Steigung gleich bequeme 4%). Diese 20 cm Höhendifferenz werden im Minimum benötigt, um für die LGB einen Schattenbahnhof anzulegen. Das Konzept der U-förmigen Anlage würde des längeren Fahrweges wegen etwas mehr lichten Raum ergeben.

Über dem Schattenbahnhof kommt die Hafenszene zu liegen, ein Anlagenteil, der landschaftlich sehr reizvoll ausgestaltet werden könnte, und auf dem sich zahlreiche Rangier-Möglichkeiten ergeben. Das macht ja den Reiz der LGB aus.

Aufbau

Wie Loisl's Konstruktionszeichnung zeigt, kommt für eine so große Anlage nur die offene Rahmenbauweise in Frage. Die Spanten für die Geländekonturen könnten aus Styropor ausgeschnitten werden, um das Gewicht niedrig zu halten. Von einigen Ausnahmen abgesehen kommt normales LGB-Gleis zum Einbau. Diese Ausnahmen, wo Flexgleise zur Verwendung kommen (Artikel 10003/10005) befinden sich im Bereich des Trennungsbahnhofes sowie beim Gleisdreieck. Dieses gestattet das Wenden einzelner Loks oder ganzer Zügeinheiten und ersetzt damit eine aufwendige Drehscheibe. Die elektrischen Probleme, die sich hier ergeben, können durch Verwendung der Kehrschleifengarnitur 10051 ohne zusätzliche Verkabelung ganz einfach gelöst werden. Aus Platzgründen kommt man um die Verwendung von zwei Doppelkreuzungsweichen nicht herum.

Landschaft

Da das Bahngeschehen im Mittelland und nicht im Hochgebirge angesiedelt ist, ist die landschaftliche

Gestaltung relativ einfach. Felswände entfallen, um die Tunnelleinfahrten herum sind Mauerpartien zu gestalten, das übrige Gelände läßt sich mittels Fliegendraht, einiger Geländespanten und einer Auflage aus Papier und Kleister sehr einfach gestalten. Wichtig für den Charakter der Landschaft ist der reichliche Baumbestand, der kostengünstig aus dem natürlichen Baumaterial von MZZ oder den schönen Bäumen von HEKI nachgebildet werden könnte. Zur Beflockung von Wiesen und Gelände eignet sich Woodland Scenic Coarse Turf.

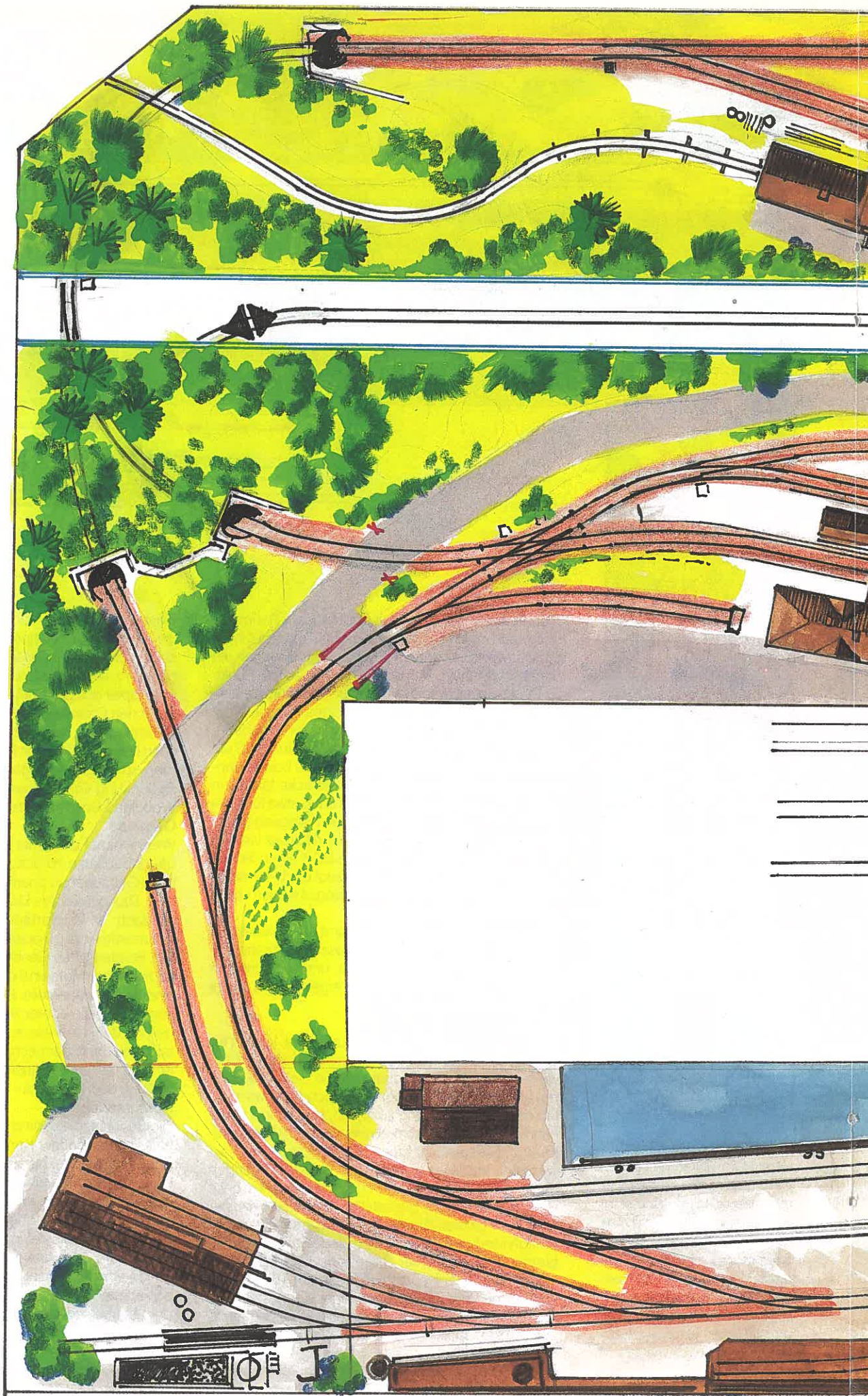
Gebäude

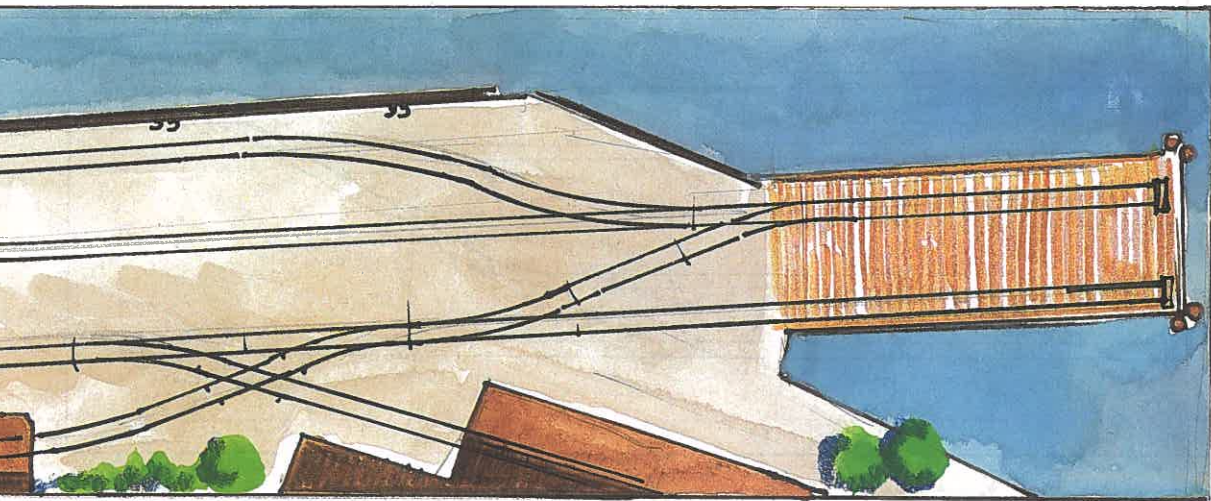
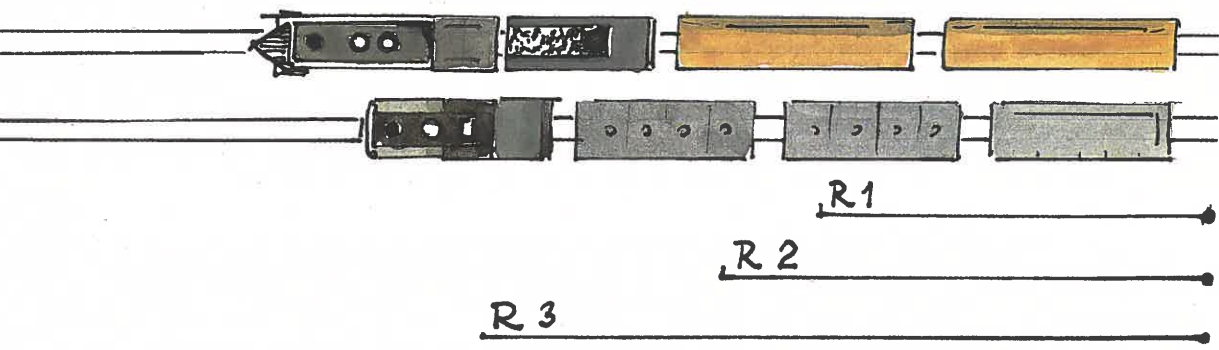
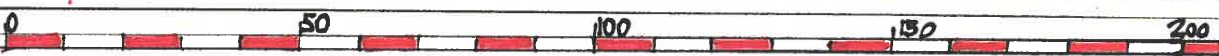
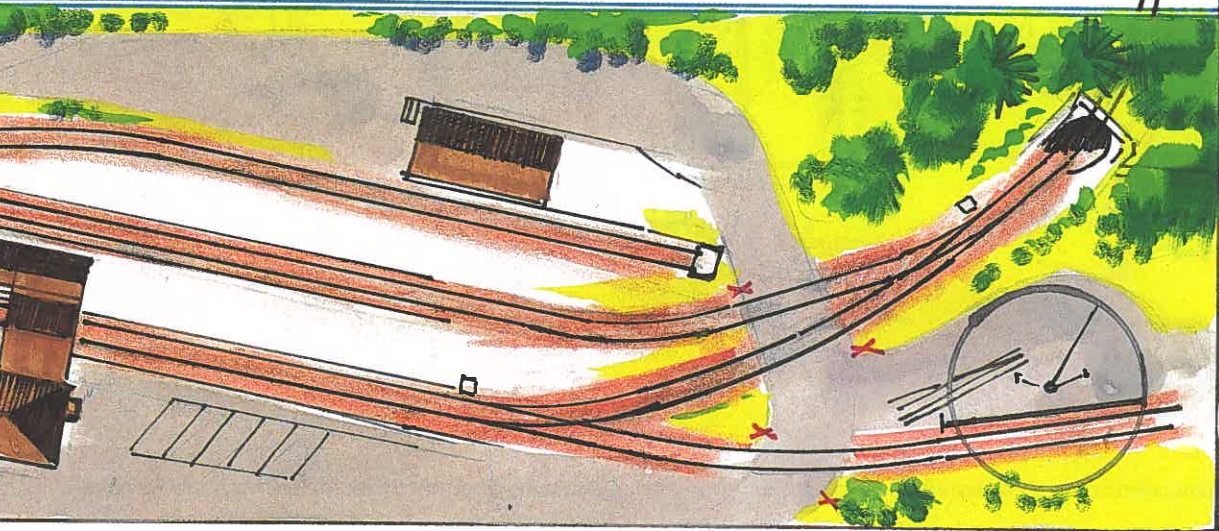
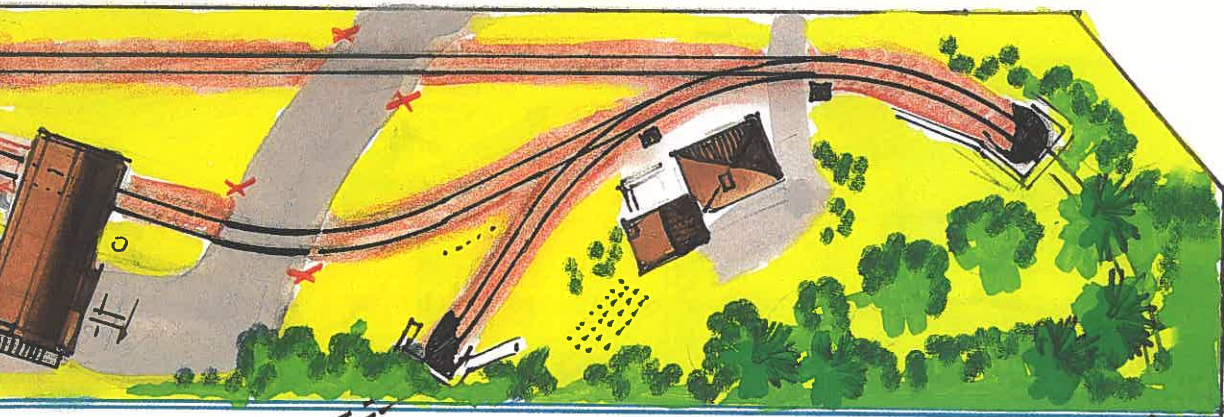
Wer nicht auf die heute reichlich vorhandenen Gebäudebausätze zurückgreifen möchte, könnte sich beim Gebäudebau phantasiereich und kreativ betätigen. Das gilt für das Bahnhofsgebäude samt Perrendach á la Bertsdorf/Sachsen oder die in Halbr reliefmanier zu erstellenden Gebäude beim Hafen. Bastlerisches Geschick erfordert auch die Konstruktion der Mole und der Kohleverladeanlage auf einem der Anlagenteile. Mit etwas bastlerischem Flair könnte hier ein echter Verladevorgang nachvollzogen werden, ein weiteres spielerisches Element, das auch die Jungmannschaft zu begeistern vermöchte. Eine weitere Herausforderung wäre die Nachgestaltung des »Derricks« für die Holzverladung.

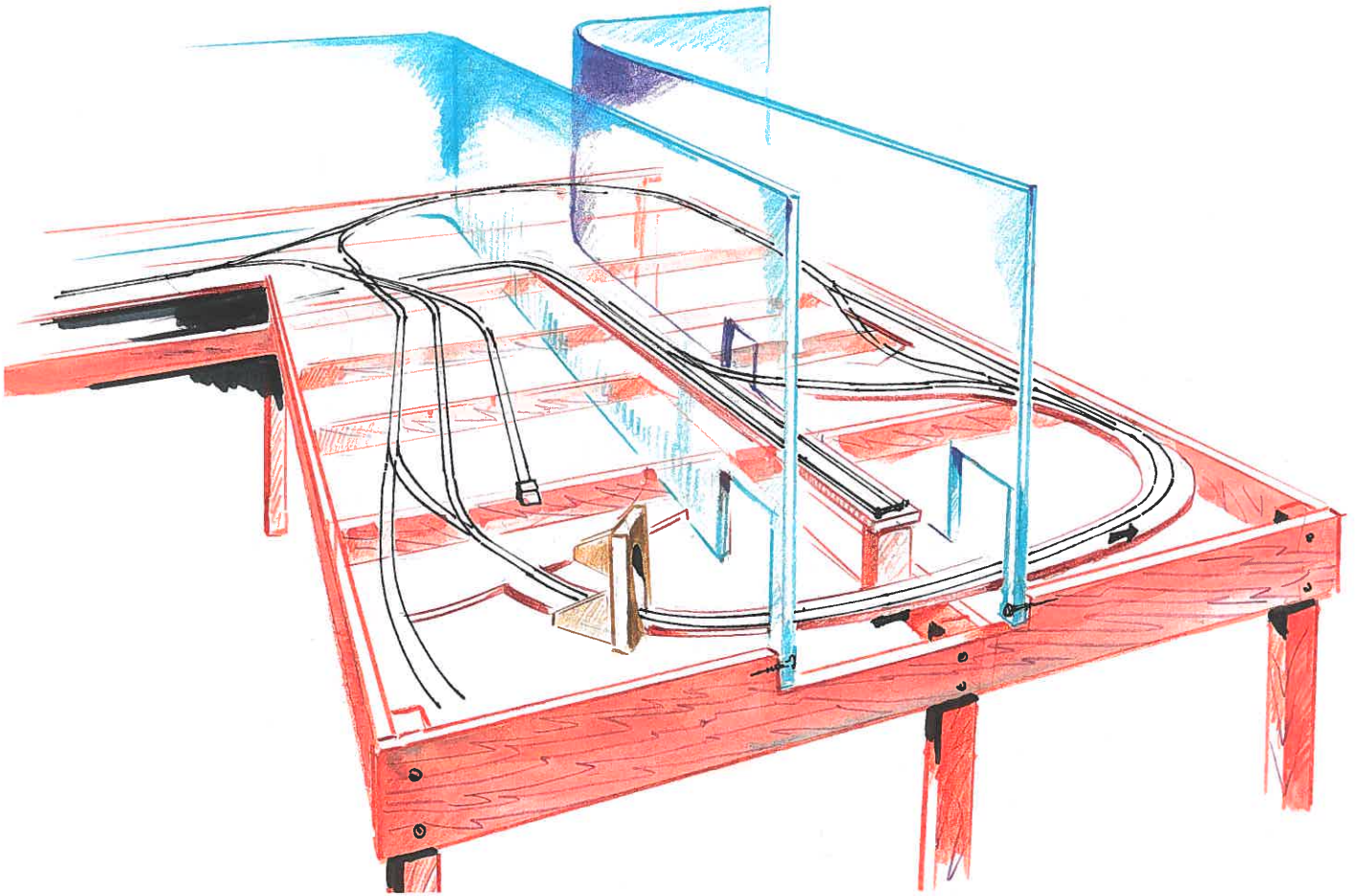
Rollmaterial

Die Bahnhofsgleise sind so ausgelegt, daß kurze Züge kreuzen können. Kurz heißt in diesem Falle eine Tendertok mit drei bis vier Wagen oder eine längere Lokomotive mit zwei Vierachsern. Kommen längere Züge zum Einsatz, wird das Rangieren anforderungsreich. Das war aber gerade bei deutschen Vorbildern, zum Beispiel in Sachsen, sehr oft der Fall. Nebst dem Zugreiseverkehr wird vor allem der Güterverkehr interessant sein, denn hier reizen die verschiedenen Gleisanschlüsse geradezu zum Einsatz der unterschiedlichsten Güterwagen.

Loisl's Gleisplanvorschlag soll zeigen, daß die Lehmann-Gross-Bahn eine sehr attraktive Alternative darstellt und zwar gerade auch für den anspruchsvollen Modellbahner.



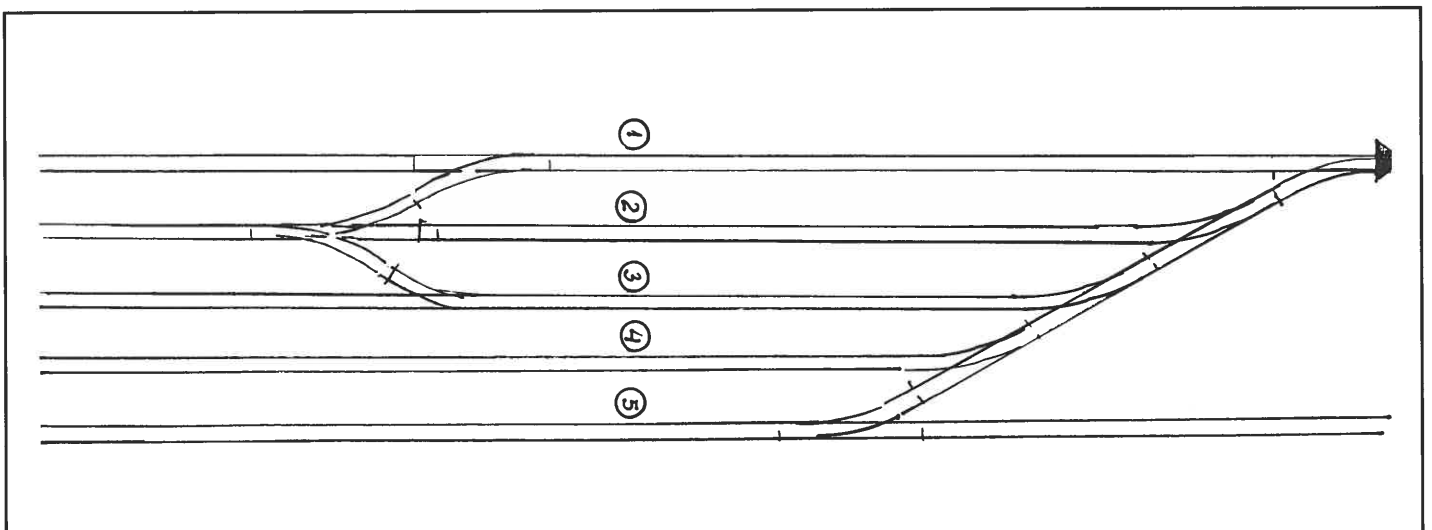




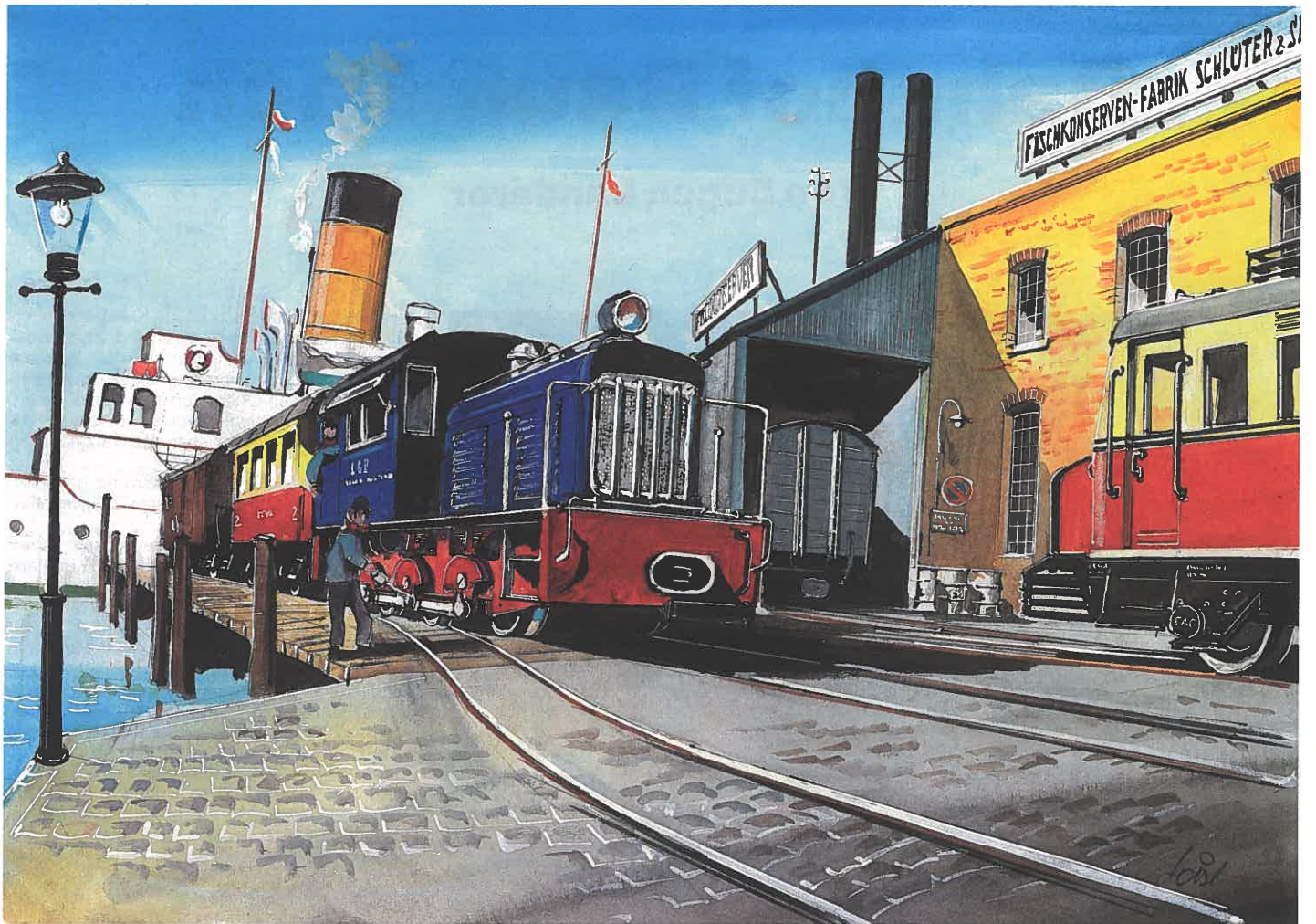
So stellt sich Loisl den Aufbau des Grundrahmens für diese LGB-Anlage vor. Die Zeichnung hat den großen Vorteil, »Durchblick« zu gewähren und damit einfache Tatsachen der Rahmkonstruktion verständlicher zu machen.

Bild rechts oben: So könnte der Durchgangsbahnhof aus der Sicht eines Menschen in LGB-Größe gestaltet werden. Einem Vorbild in Bertsdorf/Sachsen nachempfunden wurde der gedeckte Gleisübergang, der deswegen so hoch ist, damit aufgebockte Normalspurgüterwagen durchfahren können.

Bild rechts unten: Das Umfeld des Hafengebäude mit seinem Schiffsanleger und den verschiedenen industriellen Betrieben müßte eigentlich das Herz eines jeden Gebäudebauers höher schlagen lassen. Daß sich hier ein interessanter Rangierbetrieb abwickeln läßt, liegt auf der Hand. Das Schiff im Hintergrund wurde gemäß Loisl lediglich auf die Hintergrundkulisse gemalt, dafür aber in den richtigen, nämlich großzügigen Proportionen.



Loisl's Gleisplanvorschlag zur Anordnung des verdeckten Schattenbahnhofs, der bei der Ausführung der vorgeschlagenen Anlage in U-Form längere Abstellgleise erhalten würde.





Bahnhof Baumbach: Gleisseite mit Stellwerkvorbau.

Bahnhof Baumbach

Von Eugen Landerer



Bahnhof Baumbach: Bahnsteigdetail, welches deutlich zeigt, wie wichtig die Ausschmückung mit Zubehör ist (Figuren, Bank, Bahnfunksprecher, Gepäckkarren, Blumenkästen, Uhr, Lampe usw.).

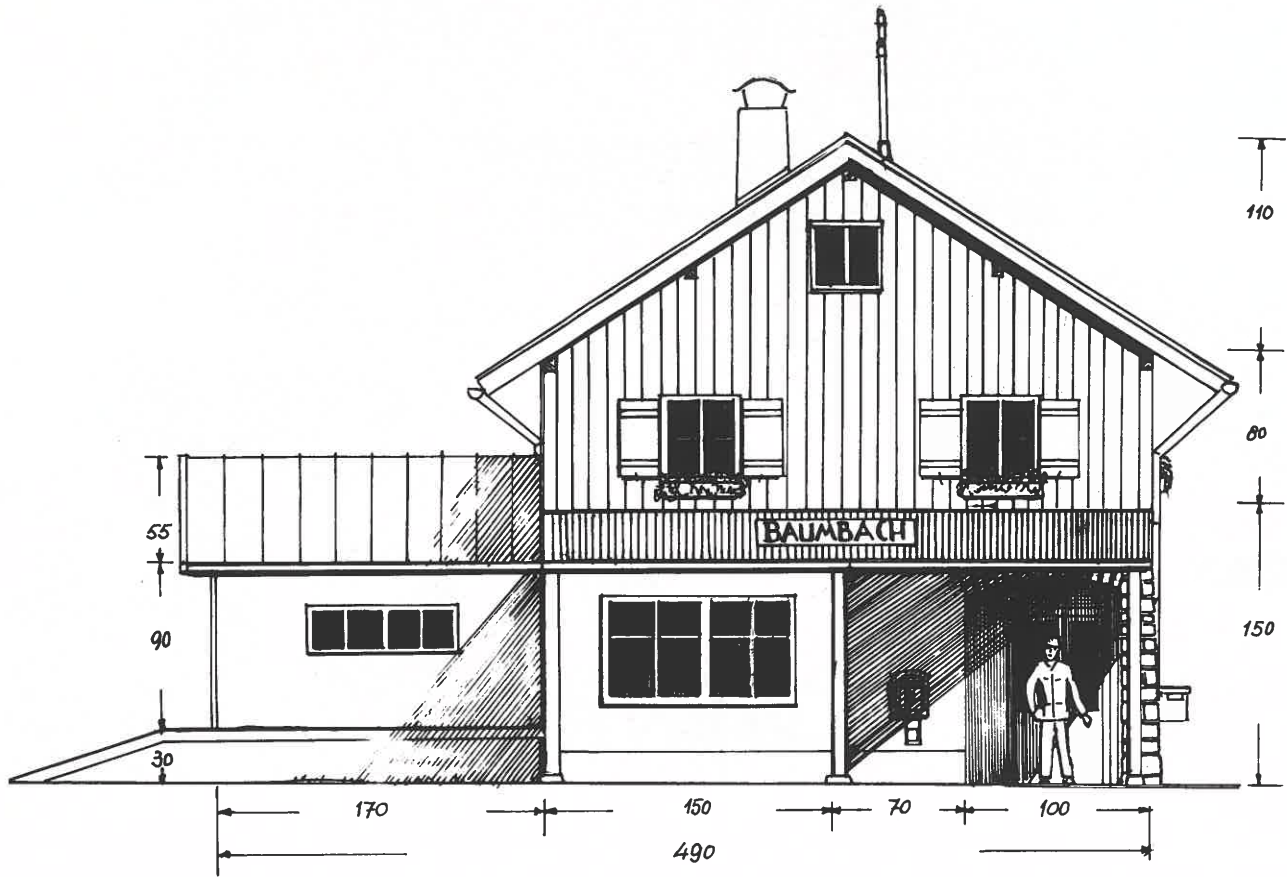
Der Bahnhof Baumbach ist als Kleinbahnhof einer Schmalspurbahn im alpenländischen Baustiel gedacht. Die Ähnlichkeit mit dem Bahnhof Altstädten an der normalspurigen DB-Bahnstrecke Sonthofen-Oberstdorf ist unverkennbar. Mit diesem Bahnhofsgebäude wollte ich eine Alternative zu handelsüblichen Bausatzmodellen schaffen.

Die Baumaße des in 10 mm Sperrholz gebauten Modells sind in den Zeichnungen in Millimetern angegeben.

Die schwierigeren Bauteile, wie Fenster, Türen und Dachrinnen, können als POLA-LGB-Bauteile im Fachhandel bezogen werden. Als Dachplatten für das Pfannendach empfehle ich die NOCH-Hartschaumplatte als geeignet.

Der Verputz kann in Form eines in Baumärkten erhältlichen Kunststoff-Fliesenkleber mittels Kleinspachtel aufgetragen und mit heller Dispersionsfarbe abgetönt werden. Die Bruchsteinarbeiten, wie Pfeiler und Bögen, lassen sich mit diesem Kleber gut formen.

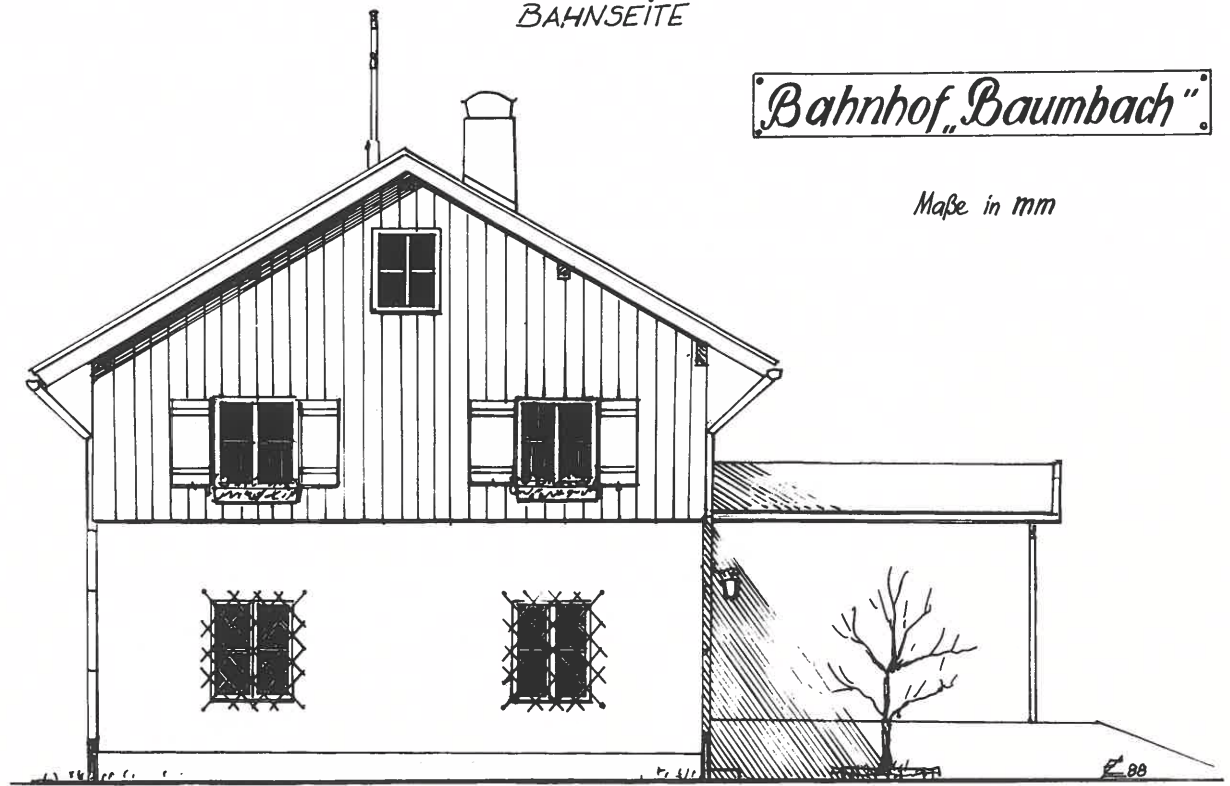
Die Ausgestaltung mit Kleinteilen, wie Hinweisschilder, Briefkasten, Beleuchtung und Telefonzelle, geben dem Modell das letzte Finish. Im POLA-Programm finden sich viele entsprechende Teile.



BAHNSEITE

Bahnhof „Baumbach“

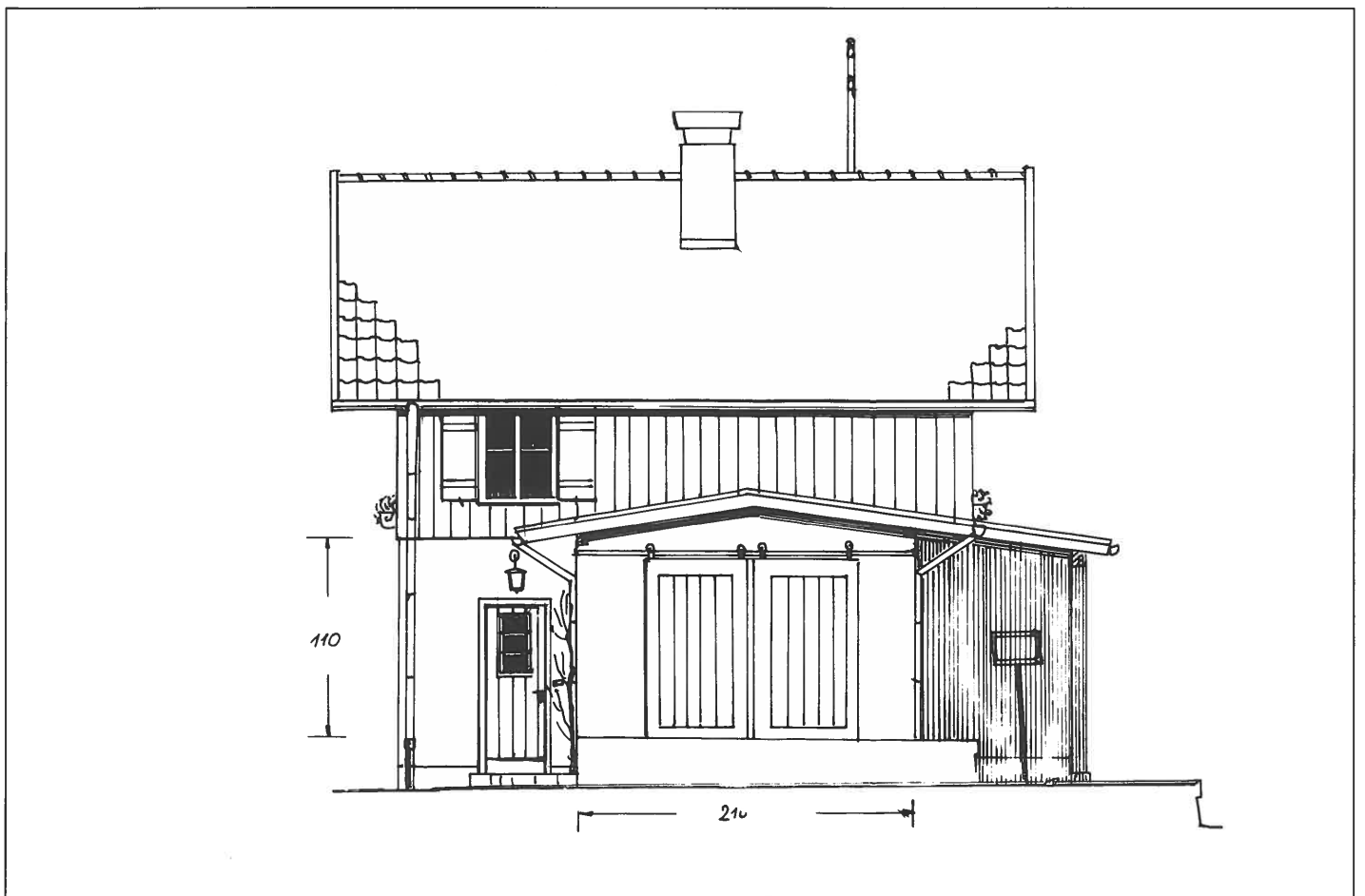
Maße in mm



STRASSESEITE

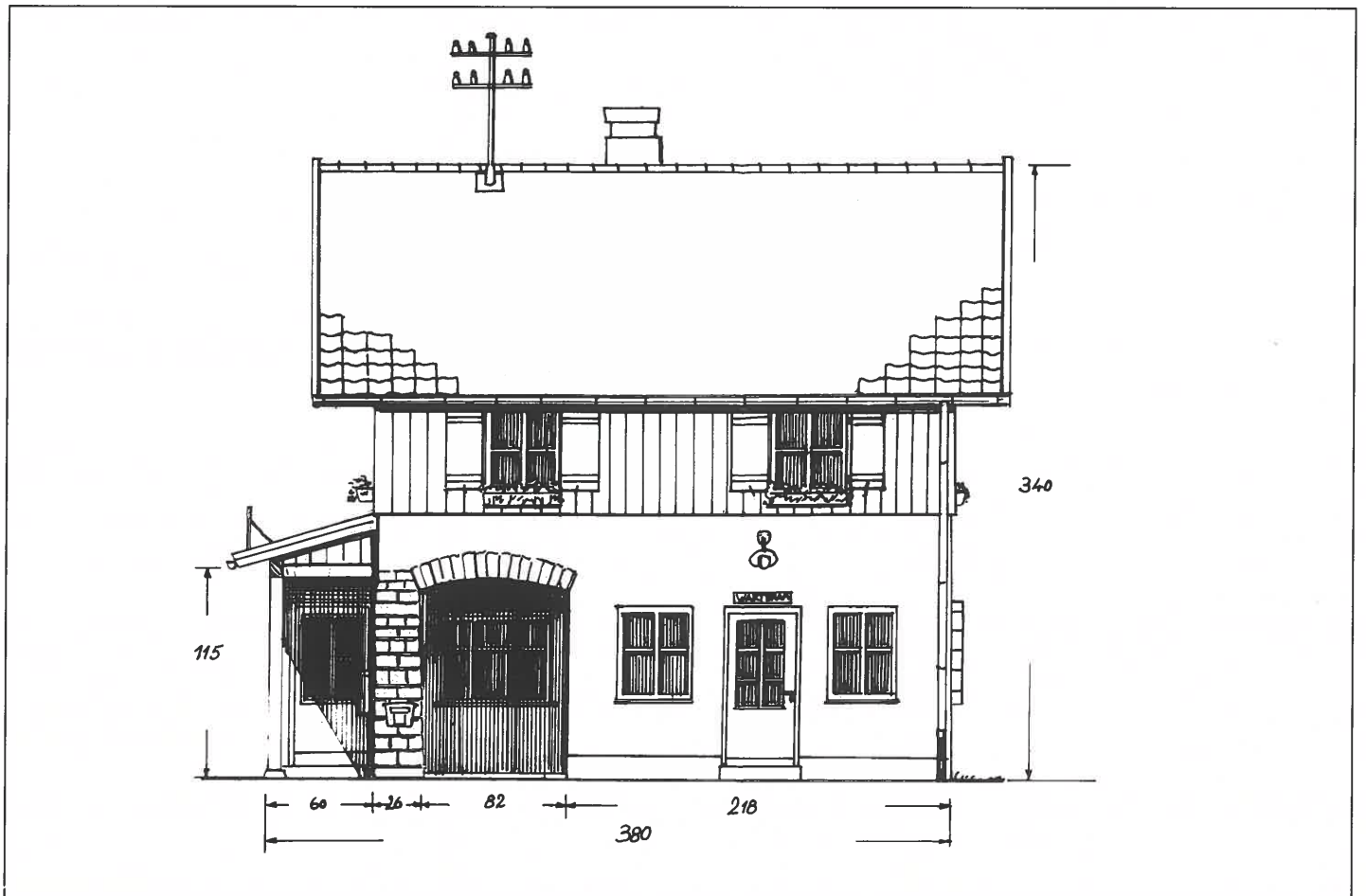


Bahnhof Baumbach: Gleisseite mit Güterschuppen.





Bahnhof Baumbach: Straßenseite.



Tips und Kniffe zum LGB-JUMBO-Reglertrafo

Von Dipl.-Ing. Heinz Koopmann

Heute möchte ich auf Verhaltensweisen und Möglichkeiten des neuen LGB-Reglertrafos JUMBO 50100 aufmerksam machen, die man nicht der Bedienungsanleitung entnehmen kann. Außerdem habe ich Zeichnungen erstellt, die die Grundprinzipien der JUMBO-Steuerung am Beispiel demonstrieren.

1) Pendelautomatik

Ein Zug fährt von A nach B. Kurz vor Erreichen der Station B wechselt er bei Überfahren von Gleiskontakt (GK) 17000/2 die am JUMBO eingestellte Fahrtrichtung. Da eine Bremsverzögerung vor eingestellt wurde, geschieht dieses nicht abrupt, sondern mit langsam sinkender Geschwindigkeit erst nach Erreichen von fast null Volt. Die Ausgangsspannung des LGB-JUMBO wird allerdings auch bei auf Null gedrehtem Fahrreglerknopf nie ganz auf Null gehen. Dieses ist ein vom Hersteller für mögliche Erweiterungen und Entwicklungen gewünschter Effekt. Ist auch eine Anfahrverzögerung eingestellt, so setzt sich der Zug langsam beschleunigend in Richtung A in Bewegung. Bei Überfahren von GK 17000/1 wird wiederum die Fahrtrichtung gewechselt. Der Vorgang wiederholt sich fortan periodisch. Damit der Zug nicht versehentlich hart gegen einen Prellbock gefahren werden kann, sollte genau wie bei der LGB-Pendelautomatik 800090 je ein »Diodengleis« eingebaut werden. Dieses läßt den Zug nur in der für ihn sinnvollen einen Richtung fahren. Über die gewünschte Fahrtrichtung entscheidet die Einbaulage der Diode. Es sei noch angemerkt, daß es sich in der Zeichnung bei 17000/1 oder 17000/2 nicht um neue LGB-Bestellnummern handelt, sondern um die Gleiskontakte 17000 Nummer 1 bzw. Nummer 2.

Der zweite Schritt, die Pendelautomatik zu perfektionieren, geschieht mit Hilfe zweier weiterer Gleiskontakte. Diese aktivieren die Timerfunktion des JUMBO's. Wird nach Umschalten der Fahrtrichtung der Timer aktiviert, bleibt der Zug so lange vor dem Prellbock stehen, bis die Timerzeit abgelaufen ist. Hierzu dienen die GK 17000/3 und 17000/4. Sie sind einfach parallelgeschaltet.

Dieses ist ein Beispiel dafür, daß mehrere den gleichen Schaltvorgang auslösende Gleiskontakte an einen Schalteingang des JUMBO's geschaltet werden können. Im Innenbereich dürfen das beliebig viele sein. Bei Gleiskontakten auf Freilandanlagen ist ihre Anzahl begrenzt. Es tritt folgender Effekt auf: Die Anschlußklemmen der Gleiskontakte laufen bei Regenwetter unter Umständen voll Wasser. Feuchtigkeit ist aber nur in den seltensten Fällen ein Nichtleiter. Düngemittel und sonstige Salze sorgen für die zum Auslösen der JUMBO-Steuer Eingänge ausreichende elektrische Leitfähigkeit in der so entstandenen die Anschlußklemmen verbindenden Feuchtigkeit. Wie viele GK's parallelgeschaltet werden können, hängt von den örtlichen Gegebenheiten ab.

2) Kehrschleifenautomatik

Bei einer Kehrschleife ist die Umschaltung der Fahrtrichtung durch Auslösen der Fahrtrichtungsumschaltung im JUMBO nicht sinnvoll. Die JUMBO-interne Umschaltung ist so konstruiert, daß der eigentliche Umschaltvorgang erst dann stattfindet, wenn die Fahrspannung ihr Minimum erreicht hat. Dieses geschieht aber wegen der integrierten Verzögerung erst nach ca. 0,5 Sekunden. Hieraus folgt, daß der Zug kurz anhält und anschließend wieder anfährt. Dieses ist nicht erwünscht. Bei voreingestellten Anfahr- und Bremsverzögerungen verstärkt sich das Verhalten entsprechend der Vorgaben. Es bleibt also nur die



konventionelle Methode mit der LGB-Kehrschleifenautomatik 10151 oder bei Doppelkehlschleifen auch die in dieser Ausgabe unter »Tips und Kniffe« beim »Knochen« vorgestellte Methode.

3) Zielbremsung

Ein weiterer oft gehegter Wunsch von Modellbahnern ist es, einen Zug automatisch weit vor dem Halt zeigenden Signal mit sinkender Geschwindigkeit abzubremsen, und exakt positioniert vor dem Signal anzuhalten. Nach Fahrt!-Stellung des Signals soll sich der Zug langsam in Bewegung setzen und mit vorher festgelegter Geschwindigkeit seine Fahrt fortsetzen. Die Grafik den Signalanschluß betreffend zeigt, wie diese Funktionen mit dem JUMBO zu realisieren sind.

Ein Zug nähert sich von links, überfährt 17000/1 und schaltet die Haltfunktion des JUMBO nur dann, wenn das Signal HALT! zeigt. Diese Abhängigkeit des Schaltvorgangs von der Signalstellung wird durch den Zusatzschalter 12030 des Signals erreicht. Der Zug verlangsamt mit der am JUMBO voreingestellten Bremsverzögerung seine Fahrt und schleicht mit der ebenso voreingestellten Minimalgeschwindigkeit weiter.

Wie für GK 17000/1 gilt schaltungstechnisch Gleiches auch für GK 17000/2. Wie man sieht, ist dieser mit seiner mittleren Klemme auch an die vom Signalschalter abschaltbare Leitung angeschlossen. Zeigt das Signal Hp0 (HALT!), aktiviert 17000/2 beim Überfahren die Stop/Nothaltfunktion des JUMBO. Der hier nur noch dahinschleichende Zug wird mit einer fest vorgegebenen, entgleisungsverhindernden Verzögerung von ca. 0,5 Sekunden zum Stehen gebracht. Dieses geschieht so schnell, daß unter Umständen die Lok auf dem GK 17000 stehenbleibt, so daß dieser weiterhin aktiv ist. Ein dauerhaft aktivierter Halt-eingang würde jedoch alle anderen Schalteingänge blockieren. Ohne Weiterschieben der Lok wäre keine Weiterfahrt möglich. Deshalb wurde der JUMBO (alle Steuer Eingänge) mit einer internen Elektronik versehen, die diesen Zustand erkennt, und den blockierten Eingang von der Steuerlogik

abtrennt. Alle anderen Steuereingänge sind nach ca. 0,5 Sekunden wieder frei verfügbar. Durch Betätigen einer Fahrtrichtungsfunction kann die Fahrt jetzt fortgesetzt werden. In unserem Fall erfolgt das durch Betätigen einer JUMBO-Fahrtrichtungstaste ohne Fahrtstellung des Signals (»Auf Befehl!«, wie es in der Fachsprache der Eisenbahner heißt) oder durch Fahrtstellen des Signals. Auch bei dieser Aktion bleibt der Schaltvorgang an den Klemmen erhalten, während der JUMBO ihn intern nach kurzer Zeit aufhebt. Bei Überfahren des 17000/3 wird das Signal auf Hp0 gestellt und somit der Fahrtrichtungssteuer-eingang wieder freigegeben.

Zum Schluß noch ein paar Bemerkungen und Antworten auf Fragen die häufig an die Firma Lehmann herangetragen werden.

Frage:

Ist der JUMBO ein Digitalsteuergerät?

Antwort:

Der JUMBO ist eine einzelner konventioneller Fahrreglertrafo und ermöglicht somit keine dem Digitalbetrieb ähnliche Fahrform. Es ist also nicht möglich, mehrere Loks unabhängig voneinander auf einem Stromkreis fahren zu lassen. Auch die am JUMBO einstellbaren Parameter beziehen sich immer auf »alle Lokomotiven«, die sich auf dem vom JUMBO versorgten Fahrstromabschnitt befinden.

Frage:

Kann ich mit einem JUMBO mehrere Züge unabhängig voneinander steuern?

Antwort:

Beispiel: Es soll eine Blockstreckensteuerung gebaut werden. Die Steuerung selbst wird wie gewohnt in EPL-Technik realisiert. Der JUMBO bietet trotz seiner vielen Möglichkeiten hier nur viel Stärke, 10 Ampère bei 24 Volt. Alle Voreinstellungen würden sich im Betrieb (Zugmassensimulation) auf alle Blockstellen und damit auf die sich dort befindlichen Loks auswirken.

Frage:

Wenn ich meinen JUMBO einschalte, rucken einige Loks kurz an.

Antwort:

Dieses ist normal und in keiner Weise den Spielbetrieb oder den Fahrzeugen abträglich.

Frage:

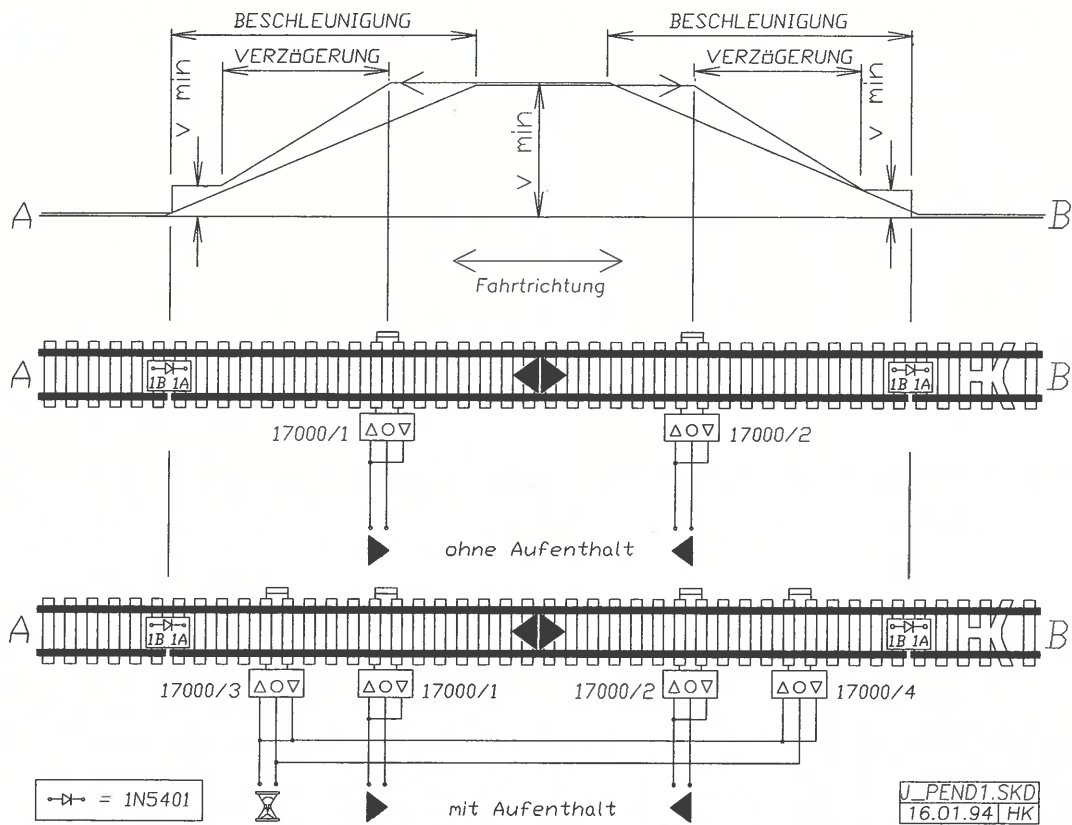
Selbst bei Nothalt liegt noch eine geringe Restspannung am Gleis. Schadet das meinen Loks?

Antwort:

Eindeutig nein! Dieses JUMBO-Verhalten wurde integriert, um in ferner Zukunft elektronische Gleisbesetzmeldungen auch dann erhalten zu können, wenn der Zug steht, also normalerweise keine Fahrspannung liegt.

Frage:

Wenn ich den JUMBO entsprechend der Bedienungsanleitung anschließe, fahren die Loks beim Drücken der entsprechenden Richtungstasten genau in die entgegengesetzte Fahrtrichtung. Wie kann ich dieses ändern?



Schaltschema einer Pendelautomatik zum Anschluß an den LGB- JUMBO-Reglertrafo.

Computerzeichnung: Dipl.-Ing. Heinz Koopmann

Antwort:

Die zum Gleis (Oberleitung) führenden Anschlußdrähte müssen vertauscht werden. Jetzt stimmen Fahrtrichtung der Lok und Pfeil der Fahrtrichtungstaste überein.

Frage:

Wenn der Zug steht, höre ich bei einigen Loks ein leichtes Pfeifen. Ist etwas defekt?

Antwort:

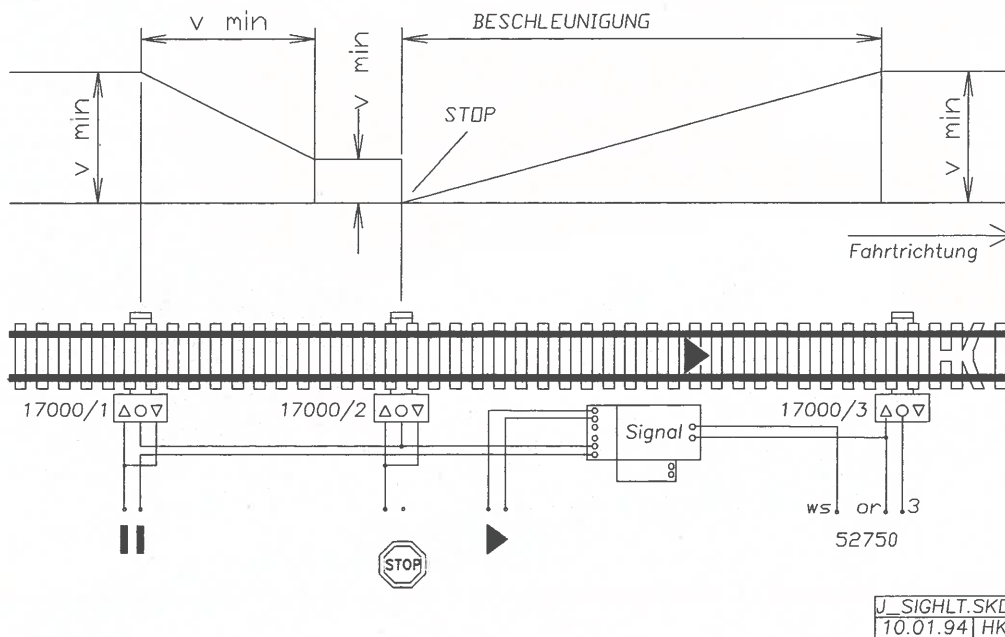
Auch hier eindeutig nein! Der JUMBO ist ein getakteter Fahrgler. Diese Taktfrequenz ist bei einigen Lokomotiven leicht wahrnehmbar.

Frage:

Hat der JUMBO einen Wechselstromausgang?

Antwort:

Nein! Für Beleuchtungen und Magnetartikel sollten man einen sicherlich schon vorhandenen LGB-Transformator (5000, 50030, 50060) verwenden. Um den einschlägigen Sicherheitsbestimmungen gerecht zu werden, müssen bestimmte Vorgaben eingehalten werden. Eine ist die maximale Leistung des Transformators. Im Falle des JUMBO's haben wir entschieden, die gesamte erlaubte elektrische Leistung ausschließlich dem Fahrbetrieb zur Verfügung zu stellen. Somit ist kein Wechselstromausgang vorhanden.

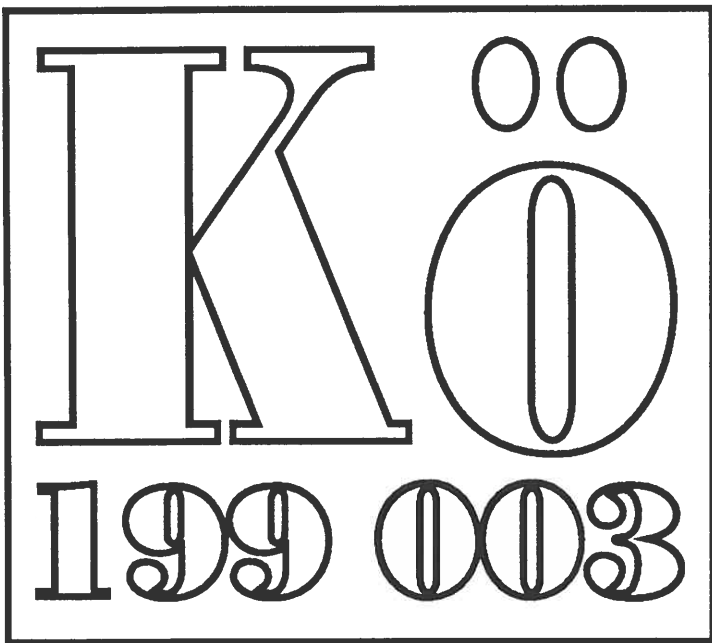


Schaltschema zum Anschließen eines Signals an den LGB-Jumbo- Reglertrafo.

Computerzeichnung: Dipl.-Ing. Heinz Koopmann

Wolfgang Krahmer

der Industriebahn Halle



Im April 1989 wurde die "Arbeitsgemeinschaft Gartenbau" in Erfurt gegründet. Die Gründungsmitglieder entschieden sich in der LGB-Nenngröße G/IIm zu bauen.

Durch meine Vorliebe für Kleindieselloks stieß ich in der Literatur auf die ehemalige, normalspurige Kö 199 003 der Deutschen Reichsbahn, die 1983 für die Industriebahn Halle auf 1000 mm umgespurt wurde.

In der Zeitschrift "Der Modell Eisenbahner" fand ich einen Bauplan für eine Kö der kleinen Nenngröße H0. Diesen Plan rechnete ich für die Nenngröße IIm um.



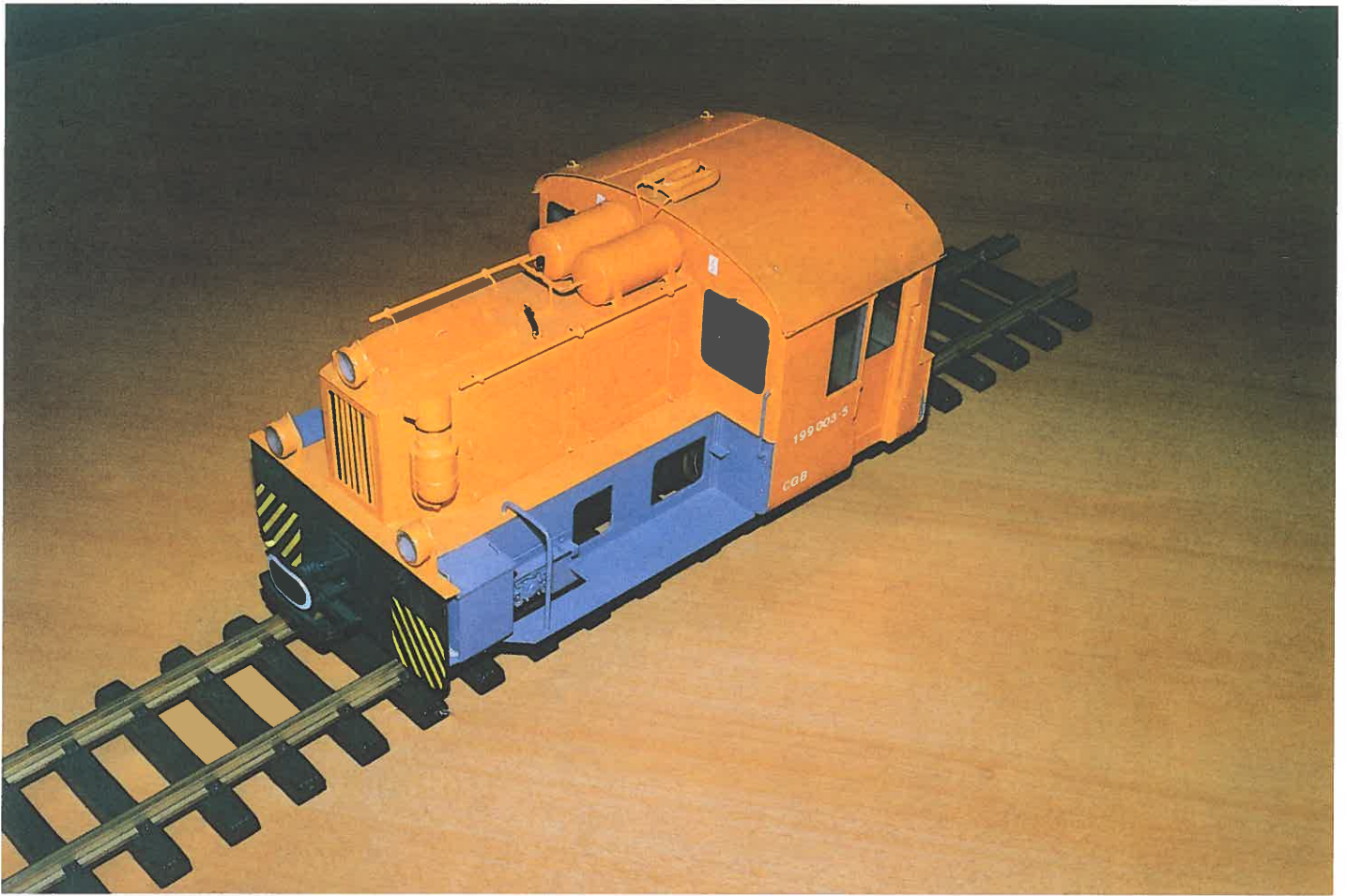
Das Modell entstand vollkommen aus Messingblech: 0,5 mm für das Gehäuse, 1,5 mm für den Außenrahmen.

Der Führerstand ist komplett eingerichtet. Der gelborange Anstrich entspricht der Vorbildlackierung. Sämtliche Drehteile entstanden auf einer Hobbydrehbank. Die Räder bestehen ebenfalls aus Messing. Sie sind hartverchromt und mit Isolierhülsen versehen. Die Bauzeit für das Modell betrug etwa 350 Stunden.

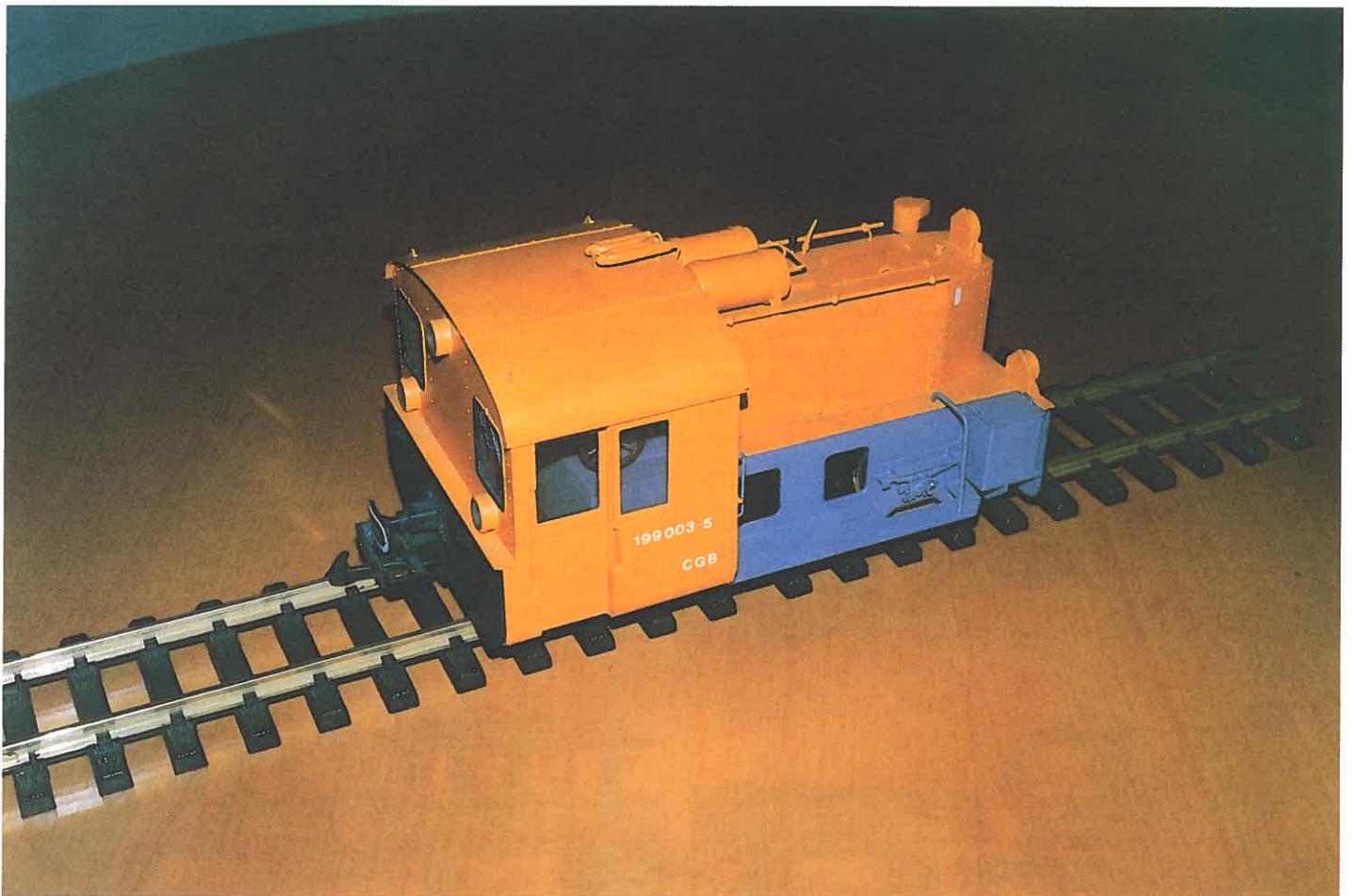
Als nächstes Triebfahrzeugmodell ist der Bau der Triebwagen der Spreewaldbahn in LGB-Größe vorgesehen.



Kö 199 003 von rechts vorn gesehen.



Kö 199 003 von links oben gesehen.



Kö 199 003 von rechts hinten oben gesehen.



Die vierachsige Tenderlok "Lisa", die sich Rudi von Wyschetzki gebaut hat.

Dampflok "Lisa"

Von Rudi von Wyschetzki

Es gehört schon eine Portion Überwindung dazu, wenn ich ein schönes LGB-Modell mit der Bügelsäge zerlege, um daraus einen Umbau zu fertigen. Richtige Modellbaufreer werden meine Werke vielleicht belächeln, aber mir macht es immer wieder Spaß, wenn ich mich an einen neuen Umbau heranmache. Meine Fantasieloks brauchen auch kein Vorbild, hauptsächlich sie sind "Marke Eigenbau".

So habe ich aus der LGB 2076D zuerst eine Mallet mit Schlepptender gebaut und dann wurde aus der gleichen 2076 eine D-gekuppelte Tenderlok, die meiner Frau so gut gefiel, daß sie auf den Namen "Lisa" getauft wurde. Das Fahrgestell stammt hier von der 2071D und wurde hinten um eine Achse verlängert. Die vordere und hintere

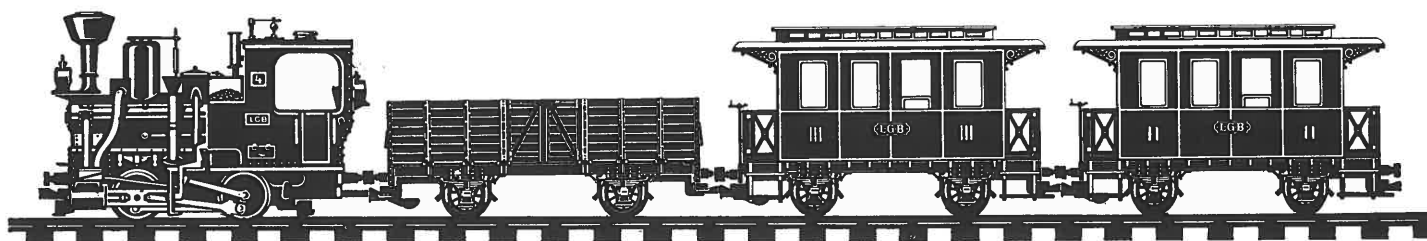
Achse ist seitlich leicht verschiebbar, sonst gibt es im kleinen Kreis Schwierigkeiten. Die Dampfzylinder stammen von einer Spielzeuglok und mußten weiter außen liegen, da durch die seitliche Verschiebbarkeit der Achsen sonst die Räder am Gestänge schleifen und blockieren können. Immer wieder gab es Probefahrten und immer wieder wurde etwas verändert, aber jetzt läuft sie meist einwandfrei. Auch an den Domen und am Sandkasten wurde herumgebastelt. Der Kessel wurde mit einem zweiten Originalkessel verlängert und die Originalleitungen wurden (im Gegensatz zur Mallet) alle abgeschliffen. Die neuen Leitungen wurden aus verschiedenen starken Messingstäben gefertigt. Die Handräder stammen aus dem Schiffsmodellbau. "Lisa" dürfte bisher mein auf-

wendigster Umbau sein, sie gefällt mir aber auch am besten.

Geklebt habe ich meine Umbauten mit 2-Komponentenklebern von UHU: UHU-sofortfest (zum fixieren), UHU-Plus-schnellfest und endfest 300 zum Ausgießen. Bisher hatte ich mit keiner Klebeverbindung Schwierigkeiten.

Im Laufe der Zeit ist mein Fahrzeugbestand laufend angewachsen. Mit 17 LGB-Lokomotiven und Triebwagen und sechs Umbauten ist meine "Privatbahn" ganz gut ausgerüstet.

Der Fahrbetrieb findet sowohl im Freien auf einer etwas erhöhten Anlage (bepflanzte Kanalschachtlinge) mit schönen selbstgebaute Brücken, als auch in einem ca. 4 x 6 m großen Schuppen statt. Die Anlage ist zur Zeit im Um- und Ausbau.





Christmann Sammler Katalog (LGB 1993)

Von Wulf Christmann. 296 S., zahlreiche, größtenteils vierfarbige Abbildungen. Verlag und Vertrieb: Dipl.-Ing. Wulf Christmann, Fridtjof-Nansen-Str. 10a, 76228 Karlsruhe. In gleichem Maße wie das LGB-Programm wird auch die entsprechende LGB-Literatur immer umfangreicher. Der schon seit langem hochgeschätzte »Christmann Sammler Katalog« bildet hierin keine Ausnahme. In der nunmehr fünften Ausgabe dieses Kataloges wird das gesamte, im Handel erschienene Lehmann-Gross-Bahn-Programm bis zu den Neuheiten 1993 beschrieben. Zusätzlich zu sämtlichen jemals in den LGB-Katalogen aufgeführten Modellen findet der Sammler eine umfassende Auflistung der oftmals nur in Sammlerkreisen bekannten Sonderzugpackungen (wie z.B. den Schweiger-Zügen) und der zahlreichen europäischen und amerikanischen Sondermodelle, gleichgültig, ob diese von der Firma Lehmann oder von dritter Seite fertiggestellt wurden. Weiterhin enthält der Katalog eine in ihrer Vollständigkeit und Übersichtlichkeit bislang einzigartige Zusammenstellung aller »Primus«-Artikel, einer Sondervertriebsmarke von Lehmann. Von großem Interesse sind ferner die für die einzelnen Spielarten eines Modells angegebenen Richtpreise und auch die Auflagenhöhen der verschiedenen Sondermodelle. Besonders hervorzuheben sind die reichlich vorhandenen, größtenteils vierfarbigen Bilder, welche gut auf die recht detaillierten Modellbeschreibungen abgestimmt sind. Bemerkenswert ist außerdem die hohe Druckqualität und die übersichtliche Gestaltung dieses Sammlerkataloges. Als Zugabe enthält das Buch ab Seite 177 den verkleinerten Nachdruck der LGB DEPESCHEN Heft 11 bis 15. Alles in allem ein Werk, das gleichermaßen für Sammler und Liebhaber der Lehmann-Gross-Bahn wärmstens zu empfehlen ist.

Schmalspur-Dampflokomotive BIELEFELD

Von Walter Ess. 48 S. 21x21 cm, 45 Farb- und 6 SW-Fotos, 1 Typenskizze, einige Zeichnungen, DM 35,00. Uhle & Kleimann Verlag, Lübbecke. Das Buch schildert die Lebensgeschichte der Heeresfeldbahnlok vom Typ HF 110 3/3 (Henschel 1942/25325). Zeitafel: Einsatz bis 1944 unbekannt, 1945 im Eisenbahn-Pionier-Depot Mellensee, während des vorgesehenen Transportes nach Österreich bei Nürnberg stehen geblieben, 1947 als STEG-Ware (STEG = alliierter Beutegut) verkauft und nach Umbau zur Tenderlok Einsatz in der Braunkohlengrube Schwandorf, 1971 an Waldbahn in Bosnien verkauft, 1981 Kauf durch Herrn Seidensticker, Aufarbeitung in der TWE-Werkstätte Langerich, 1985-1988 Einsatz auf der Jagstalbahn, 1988 an Dampfkleinbahn Mühlentrost in Gütersloh, 1992 Aufarbeitung im RAW Görlitz, 1992 Wiederinbetriebnahme bei der Parkeisenbahn Wuhlheide bei Berlin. Der Einsatz in Bosnien und hernach in Deutschland wird durch Fotos umfangreich illustriert. Das ist ein sorgfältig zusammengestelltes und fein gedrucktes Buch, das jedem Schmalspurbahnfreund gefallen wird.

Das Thumer Schmalspurnetz

Von Dieter Bäßold. 120 S. 28x20 cm, 21 farbige und 199 SW-Abbildungen, DM 48,00. BuFe-Fachbuch-Verlag, 84385 Egglham.

In der südlich von Chemnitz gelegenen Bergregion des Greifensteingebietes gab es neunundachtzig Jahre lang das zweitgrößte sächsische Schmalspurnetz mit dem Zentrum in Thum. Der Autor hat die bewegte Geschichte dieser Bahnen bis zum Abbau fundiert aufgearbeitet. Mit vielen Details ausgestattet entstand so ein lebendiges Bild sächsischer Schmalspurgeschichte, von der heute nur noch Erinnerungen zu finden sind. Es ist ein in jeder Beziehung großartiges Buch geworden. Bahnbau

und Bahngeschichte, der Streckenverlauf der Linien Wilischthal-Thum und Schönfeld-Wiesa-Meinersdorf, Anlagen und Hochbauten der Bahnhöfe, Lokomotiven, Wagen, Dienstfahrzeuge, Betriebsführung und Transportaufkommen sind die Themen, die eine Fülle von Fakten enthalten. Wie bei ähnlichen Publikationen des Verlages BuFe hat auch dieses Werk eine Fülle von Abbildungen, unglaublich, was da alles aufgetrieben worden ist. Viele Bahnhofsgleispläne bieten zusätzliche Informationen, Buch- und Publikumsfahrpläne geben eine Vorstellung vom abgewickelten Verkehr. Bemerkenswert ist auch die Tatsache, daß eine Reihe von Farbbildern erhalten geblieben sind und in diesem Buch veröffentlicht werden konnten. Es ist ein außerordentlich bemerkenswertes Schmalspurbuch, das viel von Schmalspurstrecken zeigt, die die Jüngeren nicht mehr gekannt und die die Älteren aus Westdeutschland nicht mehr besuchen durften. Das Thumer Schmalspurnetz ist ein Teil deutscher Eisenbahngeschichte.

Maßstäbliche Gleispläne und Hochbauten

sächsischer Schmalspurbahnen

Von Matthias Hengst. 112 S. 30x21 cm, 6 farbige und 244 SW-Abbildungen, DM 48,00. BuFe-Fachbuch-Verlag, 84385 Egglham.

Bei Eisenbahnfreunden stehen die fünf noch existierenden sächsischen Schmalspurbahnen in hohem Interesse. Der Autor beschäftigt sich mit diesem Thema auf besondere Art, stehen doch bei ihm nicht die Lokomotiven im Mittelpunkt, sondern die Entwicklung der Stationen, gleich ob Haltepunkt oder Abzweigbahnhof. Maßstäbliche Gleispläne können dem Modellbahner als Basis für die Anlagenplanung dienen. Die Menge des Gebotenen ist erdrückend. Sortiert nach Bahnstrecken findet man nicht nur die Gleispläne und Architekturzeichnungen von Bahnhofsgebäuden, Haltepunkten und Lokschuppen, sondern natürlich auch zahlreiche Fotos von den geschilderten Lokalitäten und vom Betriebsgeschehen. Das Buch ist nicht nur eine wertvolle Ergänzung der bislang zum Thema veröffentlichten Literatur, vielmehr dürfte es sich hier um eine in dieser Art sehr seltene Dokumentation handeln. Ein Muß für jeden Freund von Schmalspurbahnen.

Die Feldbahn

Von Ulf und Waldemar Haußen. 136 S. 28x20 cm, 197 Abbildungen. DM 59,00. BuFe-Fachbuch-Verlag, 84385 Egglham.

Die Feldbahn in Thüringen war die erste Meterspurbahn Deutschlands. Sie gilt als Pionierleistung des münchener Lokomotivfabrikanten Georg Krauss, der hier den Grundstein für seine Produktion wirtschaftlicher Lokalbahnlokomotiven legte. Verwaltet von der Lokalbahn AG (LAG), München, ging die Bahn nach 1900 in den Besitz der Preußischen Staatsbahn (KPEV) über. Die intensive Industrialisierung des Feldtales bewirkte 1934 den Neubau als Normalspurbahn. Vom Schmalspurbetrieb konnten zahlreiche Pläne, Zeichnungen und historische Aufnahmen zur Illustration zusammengetragen werden. Der Fahrzeugteil ist mit zahlreichen Typenskizzen illustriert, nicht nur von Loks, sondern auch von Wagen. Von den Bahnhöfen gibt es zahlreiche Gleispläne und Architekturzeichnungen von Hochbauten. Der Normalspurbetrieb klingt natürlich an, vor allem im Lokteil, aber das Werk ist doch überwiegend dem schmalspurigen Beginn dieser Strecke gewidmet. Ein feines Buch für alle Schmalspurbahnfreunde.

Die Eisenbahnen in den einst

deutschen Schutzgebieten,

damals und heute

Von Helmut Schroeter und Roel Ramer. 150 S. 30x27 cm, 189 Abbildungen, DM 88,00. Röhr-Verlag GmbH, Krefeld. Das Buch schildert die Geschichte der Eisenbahn in den einst deutschen Overseegebietern, was bedeutet, daß nicht nur die afrikanischen Bahnen (Togo,

Kamerun/Cameroon, Deutsch Südwestafrika/Namibia und Deutsch Ostafrika/Tansania) sondern auch die Shantung-Bahn im Pachtgebiet Kiautschou. Jedes der einst deutschen Länder wird kurz beschrieben und dann die Entwicklung der einzelnen Eisenbahnen geschildert, auch der Strecken, die nach der Wegnahme der Gebiete im Vertrag von Versailles noch gebaut wurden. Die neuerliche Entwicklung der Bahn wird festgehalten. Zu jeder Bahn ist eine fast lückenlose Lokomotivstatistik aufgeführt. Die Personen- und Güterwagen sind für die deutsche Zeit detailliert dargestellt, für die Folgezeit nur angerissen. Außerdem wird die Problematik des Betriebes von Eisenbahnen in den extremen Situationen der Tropen und der Wüste beschrieben. Die Texte des Buches sind in deutscher und englischer Sprache gedruckt, was unter Berücksichtigung der Tatsache akzeptabel ist, daß sonst ein solches Werk finanziell nicht machbar ist. Die zum großen Teil unveröffentlichten Fotos sind ebenso bemerkenswert wie die fein geschaffenen Typenzeichnungen. Dokumente und zahlreiche Landkarten runden die Illustrierung ab. Das bemerkenswerte Buch schildert einen hochinteressanten Teil deutscher Schmalspurbahngeschichte, der keineswegs vergessen werden sollte.

Jenbach-Achensee

Von Karl Armbruster und Hans Peter Pawlik. 96 S. 17x24 cm, 5 Farb- und 150 SW-Fotos, 12 Pläne, 10 Typenzeichnungen, DM 38,60. Verlag Josef Otto Slezak, A-1040 Wien.

Wenn dieses Buch die Achensee-Zahnradbahn als technikgeschichtliche Sensation einstufte, so ist das keine Übertreibung, denn deren Lokomotiven sind 104 Jahre alt und bewältigen dank ihrer Konstruktion (Maschinenfabrik Esslingen/Lokomotivfabrik Floridsdorf) seit 1889 den Betrieb klaglos und ohne Unfall. Noch vor 25 Jahren wünschten sie Eisenbahnfunktionäre und Amateurpolitiker zum alten Eisen, heute gilt sie als »Magnet« der Region, denn ihren Streckenverlauf in der prachtvollen Tiroler Bergwelt schätzen Urlauber und Schmalspurbahnfreunde gleichermaßen. Das Buch berichtet ergänzend über die Achenseeschifffahrt und die beim Kärntnerwerkstatt errichtete Werksbahn Dürachrestlos. Unwahrscheinlich ist, was man über diese kleine Bahn an Abbildungen zusammengetragen hat. Historische Bilder erinnern an die frühe Zeit der Bahn, zum Beispiel an den Güterverkehr mit Holz bis in die siebziger Jahre. Zeitgenössische Bilder dokumentieren die Bahn bis ins Detail. Ein Foto von der Zwischenstation Eben zeigt auch die kleine, äußerlich unscheinbare Dorfkirche. Bei einem Besuch der Bahn nutzte der Rezensent die Wartezeit bis zum Eintreffen des Zuges zu einem Blick in das Kirchlein. Er war bezaubert von der barocken Pracht in diesem kleinen Gotteshaus. Zurück zum Buch: Es sollte in keiner Schmalspurbahnbibliothek fehlen.

BVA-Bildpostkarten

Jede Postkartenserie umfaßt 10-12 echte Fotos, oft ein oder mehrere Farbbilder und gegebenenfalls auch einige Karten mit Daten. Herausgeber ist das Bureau Vaudois d'Adresses, 92, Aloys Fauquez, CH-1018 Lausanne, dessen Inhaber, Schmalspurbahnfreund und Schmalspurbahnspezialist 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 weiteren schweizer Motiven vor. **200 Montreux-Berner Oberland-Bahn (MOB):** Auf 5 Farb- und 9 SW-Karten werden historische und aktuelle Zugnahmen geboten. Eine Rarität ist sicher das Bild vom Anfang der sechziger Jahre, das beide »Doppelelloks« Dze 6/6 im Bahnhof Gstadt zeigt. Eine Dze 6/6 gibt es außerdem noch einmal in Farbe und Schwarzweiß. Der »Panoramic Express« fehlt auch in dieser Postkartenserie nicht.

201 Montreux-Berner Oberland-Bahn (MOB): Ein Farbbild vom alten ABFe 4/4 7 in Zweisimmen, eine Typenzeichnung vom zweiachsigen Personenwagen B2 406 II bis 407 II und elf historische SW-Ansichtskarten. Von letzteren ist das Bild vom hübschen Bahnhofsgebäude in Zweisimmen und das Bild vom Markt in Saanen mit Viehauftrieb neben dem Schmalspurgleis und Viehverladung besonders interessant.

202 Straßenbahn Bern (SVB) II: Ein Netzplan der Tram. Dazu eine schwarzweiße Serie von schönen Trambildern mit vorwiegend älteren Triebwagen. **203 Straßenbahn Bern (SVB) III:** Triebfahrzeugliste und 12 SW-Fotos vom Tramfahrzeugen. Bemerkenswert der Bubenberglplatz mit Straßenbahngleisen im Rasen und das Bild vom Arbeitstriebwagen XE 2/2 502. Volkswagen-Käfer bevölkerten die Straßen in den fünfziger und sechziger Jahren.

204 Straßenbahn Genf (CGTE) XII: Diese SW-Serie ist der Linie 12 mit den alten aber eleganten Vierachsern Be 4/4 61-70 gewidmet.

205 Straßenbahn Schaffhausen (STSS) III: Diese Serie ist der von den Schweizern heißgeliebten und leider stillgelegten Überlandbahn von Schaffhausen gewidmet. Ein Farbbild vom CFe 4/4 6 in Siblingen und 10 SW-Karten mit herrlich rustikalen Szenen, etwa vom Triebwagen 4 vor der Molkerei in Schleithem oder vom Triebwagen 2 mit Rungenwagen in Siblingen werden geboten.

206 Straßenbahn Schaffhausen und Werksbahn von Georg Fischer (STSS/G+F/SchSt): Überlandbahn, Stadtstraßenbahn, elektrische Werkseisenbahn und Stadtstraßenbahn in einer Serie mit 1 Netzplan, 1 Farbfoto und 11 SW-Bildern. Ein langer Zug auf dem Bahnhofsvorplatz, die G+F-Ellotks 75 und 76 im Rangierdienst und Bilder von kleinen zweiachsigen Straßenbahntriebwagen gefallen.

207 Straßenbahn Zürich (VBZ): 1 Farb- und 12 SW-Karten mit abwechslungsreichen Szenen vom Trambetrieb an verschiedenen Stellen der Stadt.

Kursbuch der deutschen Museumseisenbahnen 1994

100 Seiten DIN A 5, 22 Fotos, DM 10,00 einschließlich Porto vom Uhle & Kleimann Verlag, 32312 Lübbecke.

110 Fahrpläne oder Angaben über den betrieb von Museumseisenbahnen in Deutschland. Triebfahrzeuglisten und Fahrpreise werden zusätzlich aufgeführt. Der Verlag legt Wert auf die Feststellung, daß dieses Kursbuch jeweils Anfang April erscheint. Man bittet von vorherigen Anfragen Abstand zu nehmen.

Mit der LGB in den Garten

Von Hans Jürgen Vorsteher und Bernd Backhaus. 144 S. DIN A 4, 122 Farb- und 130 SW-Fotos, 72 Zeichnungen, DM 69,00.

Ernst Paul Lehmann
Patentwerk, Nürnberg
Planung, Bau und Betrieb einer bemerkenswerten LGB-Außenanlage.
Der große Bucherfolg!
Bestellkarte in Heftmitte.

Von Tobias Wagner

Strategie mit Vergangenheit

Es ist wohl allgemein bekannt, daß es die LGB schon seit über 25 Jahren erhältlich ist. Ihr Debüt gab sie 1968 auf der Internationalen Spielwarenmesse in Nürnberg. Umso unglaublicher scheint es, daß unsere heutige Strategie ihren Ursprung bereits mehr als einhundert Jahre früher hat, genauer gesagt im Jahre 1867.

Alles begann am 26. Mai 1867 in London, als eine gewisse Mary von Teck, Tochter des Herzogs Franz von Teck, das Licht der Welt erblickte. Im Alter von 26 Jahren ehelichte sie 1893 den Herzog von York (englisches Königshaus Windsor), und da dessen älterer Bruder im Jahre zuvor verstorben war, hatte er nun das Anrecht auf den Thron. Anno 1910 war es dann soweit: Der Herzog von York bestieg als George V. den britischen Thron, und seine Frau regierte als Königin, fortan deshalb »Queen Mary« genannt, an seiner Seite.

In den dreißiger Jahren dieses Jahrhunderts ließen die großen Reedereien einige luxuriös ausgestattete, vor allem im transatlantischen Fahrgastverkehr eingesetzte Schnelldampfer vom Stapel. Und was lag näher, als einen jener legendären Luxusliner ihrer Majestät zu Ehren auf den Namen »Queen Mary« zu taufen?

Nach langen Dienstjahren wurde die »Queen Mary« schließlich aus dem Verkehr gezogen und liegt nun in Long Beach, Kalifornien vor Anker. Im August 1990 trafen sich auf diesem zum Hotel umgebauten Luxusdampfer hunderte von LGB-Freunden und Eisenbahnexperten aus aller Welt. Unter anderem konnten dort zahlreiche fantastische Eigenbauten bewundert werden, wovon die besten auch preisgekrönt wurden. Um sie einem größeren Kreis von LGB-Bahnern zugänglich zu machen, entschloß sich das Ernst Paul Lehmann Pat-

entwurf wenigstens einige jener herrlichen Eigenbauten, deren Vorbilder zumeist Regelspurfahrzeuge sind, in Großserie zu produzieren. Diese Modelle erscheinen seither in loser Reihenfolge unter der Bezeichnung »Queen Mary Series«.

Im Zeichen der »Queen Mary«

Als Antwort auf das mittlerweile legendäre Treffen auf der »Queen Mary« erschien bereits im Jahre 1991 das erste Modell der gleichnamigen Serie, die sechssachsige amerikanische Diesellok 20560 der Rio Grande. Beim Vorbild dieser kräftigen Zuglok handelt es sich, wie es für die Modelle der »Queen Mary-Serie« charakteristisch ist, um ein Regelspurfahrzeug. Im selben Jahr rollten noch zwei weitere auf 1991 limitierte Modelle in das LGB-Programm. Dies waren die beiden fein lithografierten Kühlwagen 4072-P01 (40721) und 4072-P02 (40722) der Colorado & Midland Railroad, von denen jeweils etwa 3.000 Exemplare produziert wurden. Interessanterweise waren diese beiden Indianerwappenwagen nur im Katalog von 1991/92 (zweite, erweiterte Auflage des Kataloges von 1990/91) als »Queen Mary«-Modelle gekennzeichnet. Weiterhin fehlt das charakteristische »Queen Mary«-Etikett auf der Kartonverpackung der beiden Güterwagen.

Auch im folgenden Jahr kam diese neue Serie nicht zu kurz. Im Neuheitenkatalog 1992 präsentierte sich stolz das Modell einer Santa Fe-Diesellok mit Geräuschelektronik (21562) in eleganter dunkelblauer und gelber Lackierung. Aber dies war noch nicht alles: Passend zur 20560 kamen auch noch der Boxcar (gedeckter Güterwagen) 40910 und der Drovers Caboose (Zugbegleitwagen) 41750 der Denver & Rio Grande Western auf den Markt. Beide Wagen werden übrigens lediglich durch das Etikett auf ihrer Kartonverpackung als »Queen Mary«-Modelle kenntlich gemacht. Ein entsprechender Kataloghinweis ist

allerdings diesmal nicht zu finden. Während im vergangenen Jahr auch das intensivste Suchen im großen Hauptkatalog keine neuen Modelle der »Queen Mary-Serie« zu Tage förderte, brauchte man dieses Jahr nur das Neuheitenblatt 1994 aufzuschlagen, um gleich zwei für unsere Strategie interessante Wagen zu entdecken. Hierbei handelt es sich zum einen um den gedeckten Güterwagen 45910, und zum anderen um den Caboose 43710 in Ganzstahlbauweise, beide passend zur Santa Fe-Diesellok 21562.

Zweifellos stellt die »Queen Mary-Serie« eine der reizvollsten Strategien zur Sammlung amerikanischer Modelle dar, ist sie doch an keine bestimmte Linie und deshalb auch nicht an bestimmte Farben oder Formen gebunden. Die Vielfalt dieser Serie wird sicherlich auch in Zukunft noch durch einige Modelle bereichert werden, was sie gleichermaßen für LGB-Bahner und LGB-Sammler hochinteressant machen dürfte. Im übrigen ergänzt sich diese Strategie gut mit der neuen »Wild West-Serie«, deren ersten beiden Modelle, 41720 »Annie Oakley« und 44670 »Buffalo Bill«, ebenfalls in den Neuheiten 1994 zu bewundern sind. Denn auch diese Modelle, oder besser gesagt deren Motive, besitzen eine Vergangenheit.

Die letzten Geheimnisse der »Queen Mary«

Wiederum wäre die Geschichte nicht vollständig, vergäße man zu erwähnen, daß auch im Jahre 1990 das Ernst Paul Lehmann Patentwerk für das alljährliche Treffen der amerikanischen LGB-Freunde wieder einen speziellen Wagen produziert hat. Dieser Waggon mit der Nummer 3007 CC 01 trägt unter anderem das »Queen Mary«-Zeichen, weshalb man ihn ohne weiteres als Vorläufer der späteren Serie betrachten kann.

Wer dies nun schon für das ganze Mysterium hält, der unterliegt, Sie haben es geahnt, einem Irrtum.

Tatsächlich scheint es, als repräsentierten die Santa Fe-Diesellok 21562 und ihre beiden neu erschienenen Wagen 45910 und 43710 die einzigen LGB-Modelle dieser Linie. Doch der Schein trügt, denn bereits im Jahre 1988 erschienen zwei Modelle dieser recht bekannten amerikanischen Eisenbahngesellschaft. Zum einen war dies der Boxcar 4067-D03, und zum anderen der Hopper car (Schotterwagen, dessen Entladeklappen sich am Wagenboden befinden) 4076-D02. Hätte die »Queen Mary-Serie« damals schon existiert, so wären die beiden Sondermodelle vielleicht darin aufgenommen worden.

Die lange Geschichte um die »Queen Mary« mag nun komplett sein, doch das Mysterium, das Mysterium geht weiter.

Ein besonderer Sammlertip

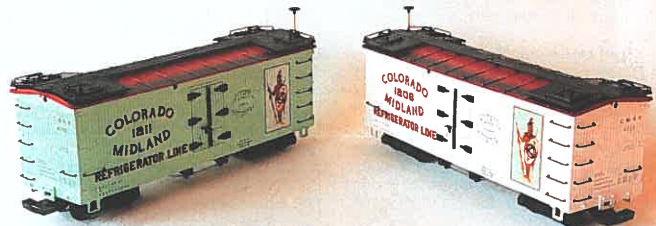
Der heutige Sammlertip ist der derzeit auslaufende Boxcar 40900 der Lake George & Boulder Railroad. Auf den ersten Blick fällt bereits die etwas außergewöhnliche, pinkfarbene Lackierung des Wagens ins Auge, und in der Tat handelt es sich bei der LG&B um eine fiktive Linie. Aber gerade diese Tatsache, in Verbindung mit der zweifellos sehr attraktiven und auffälligen Farbgebung, wird wohl dafür sorgen, daß dieses Modell nicht in Vergessenheit gerät. In nicht allzu ferner Zukunft könnte dieser Biberwagen deshalb ein ziemlich begehrtes Kollektibel darstellen.

Wie schon angekündigt, gibt es auch an diesem Sammlertip etwas Mystisches. Vor etwa ein bis zwei Jahren änderte sich nämlich die Farbe seines Innenraumes. Gegenüber den früheren Modellen mit weißer (und stellenweise rosafarbener) Innenlackierung sind die Wagen neueren Datums auch innen komplett pink. Eine Tatsache, die vor allem für die Pedanten unter Ihnen recht interessant sein dürfte.

Wir wünschen wir Ihnen weiterhin viel Spaß beim Sammeln.



Die Dieselloks 20560 und 21562 als elegante Zugpferde der »Queen Mary-Serie«.



Streng limitiert waren die beiden Indianerwappenwagen.

Ernst Paul Lehmann Patentwerk

RhB-Ellok Ge 4/4 II (22430)

Die Rhätische Bahn beschaffte 1974 die Elloks der Bauart Ge 4/4 II Nr. 611-620. Die Lokomotiven kamen in grüner Lackierung an die Rhätische Bahn zur Auslieferung. Anfang der achtziger Jahre machte sich bei der RhB erneut ein Lokmangel bemerkbar. Da sich einerseits die Ge 4/4 II sehr gut bewährt hatten, andererseits weiterführende Techniken im Lokomotivbau noch nicht im erprobten Ausmaß verfügbar waren, entschloß man sich zu einer Nachbestellung der leistungsstarken Lokomotiven. 1984/85 kamen so die Nr. 621-633 zur Auslieferung an die Rhätische Bahn. Die formschönen Lokomotiven tragen heute noch die Hauptlast der Zugförderung bei der RhB. Sie sind voll gepackt mit elektronischer Leistungssteuerung. Vom Haupttrafo werden nachgeschaltete Thyristor-Stromrichter gespeist, die den Wechselstrom aus der Fahrleitung in einen schwachwelligen Gleichstrom umwandeln, welcher dann den vier Fahrmotoren zugeführt wird. Die Stundenleistung der Elloks beträgt 1648 kW. Sie haben eine Dienstmasse von 50 t und sind zugelassen für eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h. Die Lokomotiven 621-633



LGB 22430: RhB-Ellok Ge 4/4 615 »Klosters« in aktueller roter Lackierung und korrekter Beschriftung.

wurden gleich in der heute bei der RhB üblichen roten Lackierung geliefert. Im Laufe der letzten Jahre bekamen auch die Elloks der ersten Serie (610-620) diesen roten Anstrich. Natürlich stand es außer Frage, daß die Firma Lehmann diese

wichtige RhB-Lokomotive als LGB-Modell realisieren würde. Die Ge 4/4 II erschien zunächst als rotes Modell mit alter Beschriftung, danach in grüner Ursprungslackierung und nun wieder im aktuellen roten Anstrich als Lok 615 mit Wappen und Schriftzug der Gemeinde Klosters.

Die Lok von Unter- auf Oberleitungsstromzuführung beziehungsweise auf stromloses Abstellen. Die Lok besitzt darüber hinaus eine für Modelloks ganz außergewöhnliche technische Besonderheit. Sie legt jeweils vor der Anfahrt den in Fahrtrichtung hinteren



LGB 46350: Gedeckter Güterwagen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn.



LGB 46350: Beschriftung am DR-Gw.



Der DR-Gw fuhr auf der Spreewaldbahn.

Das Gehäuse des Lokmodells ist in bewährter LBG-Bauweise hergestellt. Es zeichnet sich aus durch die feine Gravur vieler Teile, exzellente Kunststoffspritzgußtechnik, solide Lackierung und allerfeinste und vorbildgetreue Bedruckung. Angetrieben wird die Ellok von zwei Motoren, deren Kraft auf beide Drehgestelle übertragen wird. Das verleiht der Lok eine gute Zugkraft. Die Lampen der Lok leuchten schon ab geringer Fahrspannung mit gleichbleibender Helligkeit. Der Dreistellungsschalter in einem Führerstand schaltet



Mohrenkopf am Meinel-Wagen (44280).



LGB 44280: Österreichischer gedeckter Güterwagen mit "Mein Kaffee"-Dekor.



LGB 37075: Flascherzugwagen »Rosenkogel« der Stainzer Lokalbahn.

Dachstromabnehmer an den Fahrdraht und zieht den vorderen ab. Dieses Kunststück wird ganz solide auf mechanische Art und Weise erreicht. Ein Elektromotor treibt über ein Zahnradgetriebe eine Stellstange an, die Anlegen und Abziehen des Pantographen bewerkstelligt. Die Antriebe schalten sich selbsttätig ab, nachdem sie ihre Tätigkeit ausgeführt haben. Wer nun ohne Oberleitung fahren will oder muß, kann beide Dachstromabnehmer in bisheriger Form in deren Halterung einklipsen. Man sollte keinen Schreck bekommen,

wenn man feststellt, daß die Stellmotoren trotzdem arbeiten. Es ist alles so konstruiert, daß auch bei eingezogenen und festgelegten Pantographen nichts passieren kann. Bei aller Technik sollte man jedoch nicht übersehen, daß das Modell Ge 4/4 II 615 »Klosters« eine ausgesprochen elegante LGB-Lokomotive ist.

Gedeckter DR-Güterwagen (46350)

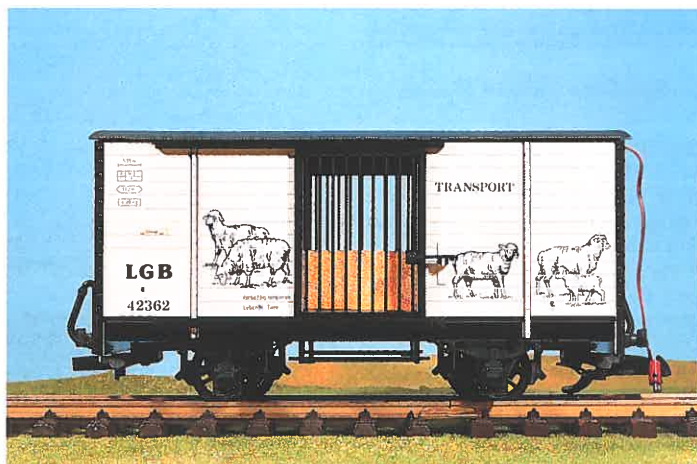
Dieser zweiachsige gedeckte Güterwagen besitzt einen güterwagenbraun lackierten Wagenkasten ohne Rangiererbühne sowie ein schwarzes Dach und ein schwarzes Fahrwerk mit Speichenrädern. Die Metallteile des Wagenkastens sind schwarz besonders fein hervorgehoben. Selbstverständlich lassen sich die beiden Ladeschiebetüren auch öffnen. Der Beschriftung nach lief der Wagen bei der ehemaligen Spreewaldbahn, denn als Heimatbahnhof wird Straupitz angegeben (Heimat-Wm Cottbus). Zweiachsige gedeckte Güterwagen dieser Bauart können alle diejenigen LGB-Freunde dutzendumfänglich



LGB 44352: Durch die geöffnete Ladetür sieht man den Lautsprecher.



LGB 44352: Geburtstagswagen mit Melodieelektronik »Happy Birthday«.



LGB 42362: Schafwagen mit elektronisch blöckenden Schafen.



LGB 37075: Saubere und vorbildgetreue Beschriftung auf den Seitenwänden.



LGB 42362: Die Geräuschelektronik des Schafwagens ist unter »Heu« versteckt.

gebrauchen, deren Anlagen die Schmalspurbahnen der neuen deutschen Bundesländer zum Thema haben.

Gedeckter Güterwagen »Mein Kaffee« (44280)

Die Waggonfabrik Lehmann in Nürnberg hat auf alte Güterwagenfahrgerüste moderne Aufbauten in Stahlblechbauweise gesetzt, deren glatte Seitenwände die Bahngesellschaft und natürlich auch die Werbetreibenden zu Reklameanstreichen geradezu ermuntert haben. Nicht nur die Beschriftung »Mein Kaffee - der ewig junge Kaffee« auf dem Wagenkasten und der in Österreich jedermann bekannte Kaffeemohr als bekanntes Meinl-Markenzeichen auf den Ladetüren, sondern vor allem die ockergelbe Lackierung machen diesen Wagen zu einem weiteren Farbhit im Erscheinungsbild eines Lehmann-Gross-Bahn-Zuges. Außer der Lackierung gibt es noch Speichenräder, eine Rangiererbühne mit zierlichem Geländer, Laderaumtüren zum Aufschieben und eine geschlossene Lüftungsklappe an der einen und eine geöffnete Lüftungsklappe an der anderen Waggonseite. Solche Sonderlackierungen von Waggons sind ungemein reizvoll. Sie beseitigen das etwas graue Erscheinungsbild,

das manche klassischen Güterzüge so an sich haben. Darüber hinaus wird dieser Wagen jeden Schmalspurzug nach österreichischen Motiven in höchstem Maße beleben.

Flascherzugwagen »Rosenkogel« (37075)

Bei der »Stainzer Lokalbahn« (einer Museumsbahn in der österreichischen Steiermark) wird eine Personenwagengarnitur eingesetzt, die sich »Flascherzug« nennt. Die einzelnen Wagen sind nicht nur in unterschiedlichen Farben lackiert, sondern sie tragen auch die Namen von geistigen Getränken, die auf einen Wunderdoktor zurückgehen, zu dem die Stainzer mit ihrer Lokalbahn einst gefahren sind. Nachdem von Lehmann in den vergangenen zwei Jahren bereits die LGB-Wagen »Bergliesl«, »Kräuterwagerl« und »Schilcherschaukel« ausgeliefert worden sind, folgt nun als weiteres Gefährt der mit »Rosenkogel« beschriftete Waggon. Es ist ein fein nachgebildeter zweiachsiger Personenwagen mit orangerot lackiertem Wagenkasten. Im Gegensatz zu den vorgenannten Wagen, die Haubendächern haben, besitzt der »Rosenkogel« vorbildgetreu ein Tonnendach. Zwecks Einbau einer Innenbeleuchtung und der Plazie-



LGB 43650: Modell eines »bobber caboose« der Colorado & Southern RR.



LGB 43650: Das Innere des »bobber caboose« von der einen....



Vorbild für das LGB-Modell war der »bobber caboose« 1009 der C&S RR.



....und von der anderen Seite her gesehen.

...ung von Figuren ist das Dach abnehmbar. Der Einstieg erfolgt über offene Endbühnen, bei denen sich die Schutzgitter öffnen lassen. Die Abteiltüren sind ebenfalls aufzumachen, und natürlich hat der Wagen teilweise geöffnete Fenster und eine komplette Inneneinrichtung. Die saubere Bedruckung auch an diesem LGB-Modell bedarf der lobenden Erwähnung. Ganz ohne Frage ist dieser »Flaschertzug« eine wirkliche Modellat-

Schafwagen (42362)

So wie die Rhätische Bahn in der Schweiz jedes Jahr beim Almbtrieb das Rindvieh in seine Heimatgemeinden transportiert, so ist es durchaus vorstellbar, daß eine kleine Heideschmalspurbahn im Spätherbst die Schafherden in seine Ställe gefahren hat. Wie dem auch sei, für die LGB gibt es jetzt einen Schafwagen. Genau genommen handelt es sich um einen zweiachsigen gedeckten Güterwagen mit Flachdach und Speichenrädern. Der Wagenkasten ist altweiß lackiert und besitzt farblich schwarz hervorgehobenen Metall-

teile. Die Bedruckung besteht neben den wagenüblichen Aufschriften aus dem Wort »Transport« sowie Abbildungen von vier Schafen und einem Lämmchen. Statt normaler Ladetüren besitzt dieser Schafwagen Schiebegittertüren, die sich natürlich öffnen lassen. Durch diese Gitter ist ein Haufen Heu zu sehen, der sich bei näherem Hinschauen als fein photolithografierte Stülpschachtel entpuppt, die den einzigen Zweck besitzt, eine Geräuschelektronik vor den Blicken Neugieriger zu verstecken. Ab etwa 6 Volt Fahrspannung ertönt aus diesem Waggon das Blöken einer Schafherde, wie es in der Vielfalt und Echtheit der Töne akustisch kaum zu überbieten ist. Die Geräuschelektronik wird mittels zweier Kabel über die Lichtsteckdosen der LGB-Lokomotiven mit Strom versorgt. Die Innenbeleuchtung für nachfolgende Wagen kann von der Elektronikplatine abgegriffen werden. Eine 9-Volt-Batterie sollte zusätzlich eingesetzt werden, was schon bei geringer Fahrspannung für Geräusche sorgt, außerdem werden so Spannungsunterbrechungen überbrückt. Mit diesem Schafwagen reiht sich ein weiteres Fahrzeug ein in die große Erfolgserie von

LGB-Modellen mit eingebauter Geräuschelektronik.

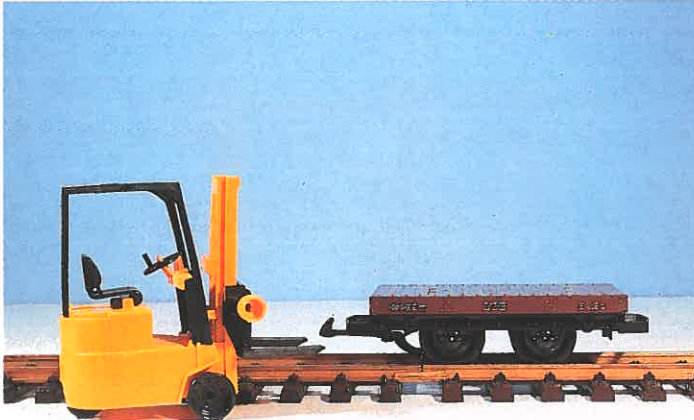
Geburtstagswagen (44352)

Eine Torte mit Kerzen, ein Gabentisch mit einer LGB-Anfangspackung und kleinen Paketen sowie zahlreiche Luftballons zieren die Seitenwände dieses Wagens, der bedarfsweise vom Schenkenden mittels »permanent«-Faserstift noch mit Grußbotschaften ergänzt werden kann. Weniger künstlerisch geeignete Menschen finden auf dem Schachteletikett ein Plätzchen für die liebe Botschaft. Natürlich ist das nur das farbenfrohe Äußere dieses Wagens, dessen Werte wie bei manchen Menschen mehr im Inneren schlummern. Ich rede von der eingebauten Melodieelektronik, die nach Verkabelung des Wagens mit der Lichtsteckdose der Lokomotive unentwegt mit instrumentaler und stark rhythmischer Musik darin erinnert, daß happy birthday ist. Die Lautstärke kann wie bekannt mit einem Drehpoti geregelt werden, und wer des Musikgenusses ein übriges tun möchte, sollte zusätzlich eine 9-Volt-Druckknopf-batterie erwerben, die für einen gleichmäßigen Melodienreigen

gleich von Fahrtanfang an sorgt. Herzlichen Glückwunsch zum Geburtstag und viel Spaß mit diesem Geburtstagswagen und mit der LGB!

Bobber caboose der Colorado & Southern RR (43650)

Der zweiachsige caboose gehört zu den ältesten Modellen im LGB-Programm, was man nicht zuletzt an der fehlenden Inneneinrichtung erkennen kann. Die Firma Lehmann hat nun diesen Wagen einer Grundüberholung unterzogen mit dem Ergebnis, daß praktisch ein neues Modell entstanden ist. Glücklicherweise hat man sich auch für eine Typenvariante entschieden, eben den bobber caboose. So werden in den USA die Zugbegleitwagen mit der asymmetrisch zu einem Wagenende hin angeordneten Zugführerkuppel bezeichnet. Der Wagen ist wirklich perfekt gelungen. Er hat ein komplett neues Dach erhalten und eine neue Kuppel. So weit so gut und rein äußerlich betrachtet. Klinkt man die nur eingesteckten Aufstiegsleitern an den Einstiegsbühnen aus, kann man das Dach vom Wagenkasten abnehmen. Im so



LGB 40510: Der Gabelstaplerwagen ist vielseitig einsetzbar. Nimmt man den Gabelstapler ab, so erhält man eine Flachlore, die bei Feldbahnen unentbehrlich ist.

geöffneten Wagen wird eine Inneneinrichtung sichtbar, die wirklich alles enthält, was die Männer in einem caboose während ihrer Fahrten brauchten: Sitzecke, Ofen, Warmwasserbehälter, Vorrats- und Kühlschrank und das hochliegende Dienstabteil. Dem wagen liegt noch ein Tütchen mit zahlreichen Kleinteilen bei, aber keine Sorge, es handelt sich nur um Handwerkszeug, was man an Bord benötigt. Lediglich zwei Schlußblättern müssen in zwei Schlitze gesteckt werden, was in sekunden-schnelle erledigt ist. Der Wagen ist unentbehrlich für alle LGB-Freunde, die ihre LGB-Anlage nach amerikanischen Vorbild gestaltet haben. Ich kann mir aber vorstellen, daß dieses goldige Wägelchen auch mancher kontinentale LGB-Freund in sein Herz schließt und deshalb zum Einsatz bringt.

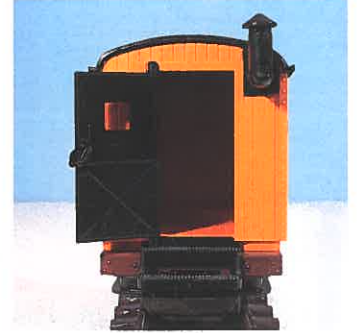


LGB 40510: Gabelstaplerwagen mit funktionstuchtem, abnehmbaren Gabelstapler.

ihren Beistand und gab bei der Schweizer Industrie vier prachtvolle Pullmanwagen in Auftrag. Die MOB ihrerseits beschaffte die passenden Traktionsmittel in Form von zwei Gelenk-»Lokomotiven« Fze 6/6 2001 und 2002, die bei 700 Volt 1076 PS leisteten. Diese Triebfahrzeuge stellen ebenfalls einen technischen Meilenstein dar. Ihre massige, aber elegante Erscheinung und der zweiteilige Kasten auf drei Drehgestellen beeindruckten noch heute jeden Beschauer. Die Gelenkbauart mit drei Drehgestellen war übrigens eine Neuheit für die Schweiz. Erstmals sind diese Fahrzeuge mit einer elektrischen Nutzbremse ausgerüstet. Neu ist auch der Zentralkontroller mit elektropneumatisch gesteuertem Servomotor. Die selbstlüftenden vierpoligen Vollspannungstriebmotoren sind in zweiteiligen Gehäusen gekapselt. Der Antrieb erfolgt über Tatzlager mit zweiteiligen, gefederten Zahnradern System Roth-Romang. Unglücklicherweise brach gerade zur damaligen Zeit die Weltwirtschaftskrise herein, so daß der »Golden-Mountain-Pullman-Express« nur einen einzigen Sommer verkehren konnte und die speziell für ihn bestellten Lokomotiven Fze 6/6 2001 und 2002 keine Gelegenheit mehr hatte, diesen berühmten



LGB 40480: Werkstattwagen mit zu öffnendem Fensterladen.



LGB 40480: Aufstiegsleiter, Tür und Schornstein vom Werkstattwagen.



POLA: Der amerikanische Bahnhof Central City ist als Kleinstadtstation auch gut für europäische Anlagen verwendbar.

Zug zu befördern.

Die Modelle

Die Schweizer Firma LEMACO ist auf die Herausgabe von Kleinserienmodellen spezialisiert. Erstmals wurde nun 1994 ein Modell in LGB-Größe lieferbar. Es handelt sich um die legendäre MOB Fze 6/6 2001, die in limitierter Serie aufgelegt wurde.

Jede Lokomotive wurde aus über 1.500 Einzelteilen gefertigt. Mehrere Antriebsmotoren mit entsprechender Auslaufqualität verleihen

dem Modell Fahreigenschaften, wie man sie in dieser Kategorie erwartet.

Jedes Modell ist einzeln nummeriert und datiert, womit die Echtheit nachgewiesen wird.

LEMACO wird aber auch die zur Lok passenden historischen Pullman-Wagen herstellen lassen. Ihre Auslieferung ist auch für 1994 vorgesehen.

Im Einzelnen werden folgende Modelle angeboten:
lim-001: MOB Fze 6/6 (Lackierung

Lemaco

Fze 6/6 2001 und 2002 der MOB

Die Vorbilder

Der Tourismus in der Schweiz entwickelte sich in der Nachkriegszeit nach 1918 bald wieder erfreulich. Kaufkräftige Feriengäste reisten in die Fremdenorte im Pays-d'Enhaut und im Berner Oberland. Der Eisenbahntourismus hat um 1925 den Gipfel seiner Entwicklung erreicht. Es war die Epoche der großen Expresszüge, der Pullmanwagen, der Schlafwagen. Für die Montreux-Berner Oberland-Bahn (MOB) war es eine Selbstverständlichkeit, sich auf das Niveau der großen Eisenbahngesellschaften aufzuschwingen und einen eigenen Expresszug zu schaffen, der als »Golden-Mountain-Pullman-Express« in die Eisenbahngeschichte eingegangen ist.

Die berühmte »Compagnie Internationale des Wagons Lits et des Grands Express Européens« lieb



Lemaco: MOB-»Gelenklelokk« Fze 6/6 2001 der Montreux-Berner Oberland-Bahn im Bahnhof der LGB-Anlage von Jean-Louis Rochaix.



Lemaco: Ein Modell der MOB-Doppellok Fze 6/6 2001 wurde auf der Anlage von Jean-Louis Rochaix vor einem Güterzug fotografiert.

creme-blau)
 lim-002: MOB Pullman-Wagen
 (Lackierung creme-blau)
 lim-002/1: RhB-Salonwagen
 (Lackierung creme-grün)
 lim-002/2: RhB-Salonwagen
 (Lackierung creme-rot)
 Da die Lokomotive und die Wagen
 nur einmal gefertigt werden, emp-
 fiehlt sich eine baldige Bestellung
 bei der Firma **LEMACO SA**, che-
 min de Croset 9, CH-1024
 Ecublens (Telefon: 0041-21-
 6918991). Man spricht deutsch.

POLA

Central City Station

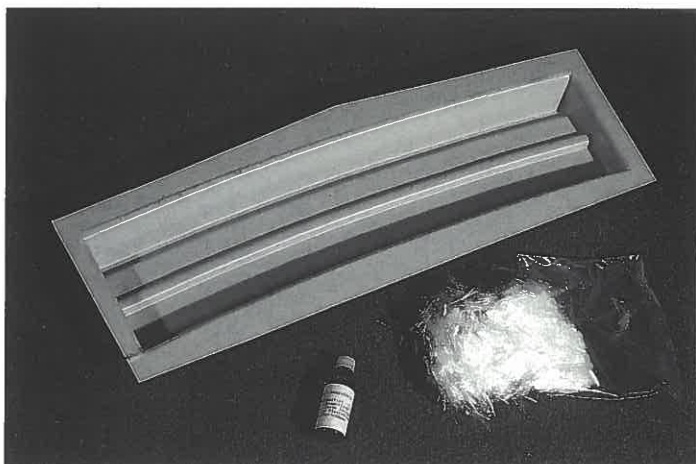
Das ist ein kleines Bahngelände,
 wie es an vielen Eisenbahn-
 strecken in den USA im vorigen
 Jahrhundert errichtet wurde. Ne-
 ben dem Büro und dem »Ticket-
 Office« befindet sich auch die Gü-
 terabfertigung im selben Gebäude.
 Über zu öffnende Schiebetüren

und die seitlichen Laderampen
 können die Güter verladen wer-
 den. Türen und Übersetzfenster
 zum Öffnen und Schließen verfein-
 ern das im typischen amerikani-
 schen Holzbaustil errichtete Mo-
 dell, welches ein mit Holzschindeln
 gedecktes Dach aufweist. Der
 durch seine kompakten Abmes-
 sungen ideal verwendbare Bahn-
 hof ist natürlich aus wetterfestem
 Kunststoff hergestellt. Er kann
 auch gut auf deutschen Anlagen
 verwendet werden.

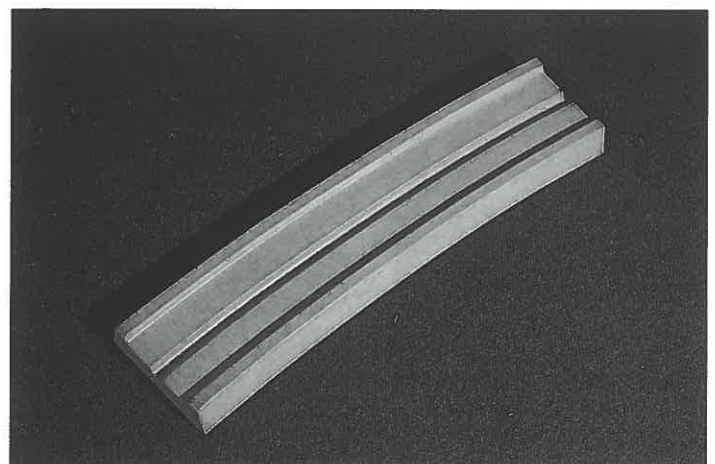
**concrete-manufactory
 berlin-müggelheim**

Bahndamm Radius R 3000

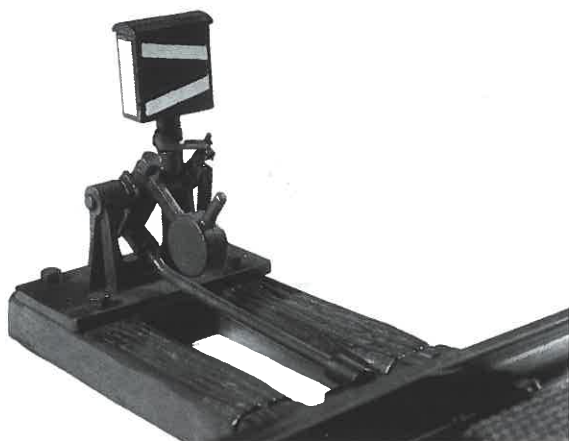
Wir fertigen in unserem Gleisbet-
 tungssystem aus Faserbeton nun
 auch den gebogenen Bahndamm
 R 3000 für Flexgleis und liefern
 auch die Gießform zu Eigenher-
 stellung.
 Hiermit wird der Bau großzügiger
 Radien, eleganter Kurvenführun-



concrete-manufactory: Gießform für den Bahndamm Radius 3000.



concrete-manufactory: Ein aus Beton gegossener Bahndamm Radius R 3000.



Bernhard J. Schwarz: Schwenkhebel-Weichenantrieb.

gen und die Möglichkeit zu Übergängen von der Geraden zu den Radien R2 und R3 gegeben. Auch ist der optimale Lauf vielachsiger Fahrzeuge in den Kurven ermöglicht.

Technische Daten:

Länge: 59 cm
 Winkel: 11,25°
 Gewicht des Betonelementes: 5,2 kg, 32 Elemente entsprechen dem Vollkreis.
 Bestellnummer für Bahndämme R 3000 = B 31
 Bestellnummer für Gießformen R 3000 = F 31
 Informationen nur direkt von **concrete-manufactory berlin-müggelheim**, Wolfgang Grave, Glottertalerstr. 18, 12559 Berlin, Telefon: (030) 6550032

Bernhard J. Schwarz

Weichenantriebe

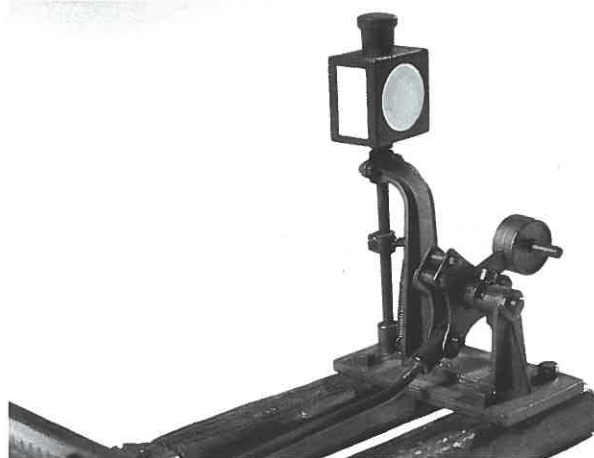
Die Firma Bernhard J. Schwarz fertigt vorbildgetreue und funktionstüchtige Handweichenantriebe für LGB-Weichen. Die Antriebe werden aus Messingfeinguß gefertigt und sind brüniert, lackiert und

fertig montiert. Der Schwenkhebelweichenantrieb kostet als Fertigmodell DM 143,20, der Wurfhebelantrieb DM 157,15. Es werden jeweils zwei Schwellen aus Messing mitgeliefert zur Montage an die LGB-Weichen. Es können drei verschiedene Formen von Weichenlaternen gewählt werden, die allerdings nicht beleuchtbar sind. Diese Weichenantriebe sind nur direkt beim Hersteller zu beziehen: Bernhard J. Schwarz, Modellbau und Feinguss, Magnusstraße 5, 86556 Kühbach. Telefon (08251) 50223. Fax: (08251) 53004.

**Letztmalig:
 EMEK-LKW-Modelle**

In Sachen dieses finnischen Herstellers von LKW-Modellen im Maßstab 1:25 (nicht 1:22,5, wie von uns berichtet), ist Folgendes zu sagen:

1) Wir haben eine ganze Reihe von Leserbriefen erhalten, für die wir herzlich danken. Einigen Lesern ist es sogar gelungen, über den einen oder anderen Spielwarenhandl. bez. Volvo-LKW-Händler an Emek-Modelle zu kommen.



Bernhard J. Schwarz: Wurfhebel-Weichenantrieb.

Wegen der unsicheren Lieferlage möchte wir aber hier keinerlei Bezugsadressen nennen, empfehlen aber, die Händleranzeigen in der Modellbahnfachpresse zu studieren.

2) Die Firma Ernst Paul Lehmann Patentwerk wollte die Emek-LKW-Modelle als Importeur in den LGB-Katalog aufnehmen. Die Firma Emek hat jedoch wie folgt geantwortet (freie Übersetzung aus dem Englischen): »Wir danken Ihnen für Ihre Anfrage, müssen Ihnen jedoch zu unserem Bedauern mitteilen, daß wir Ihnen unsere Emek-LKWs nicht liefern können. Unsere Kapazität ist auf unabsehbare Zeit voll ausgelastet und wird nicht in der Lage, neue Kunden zu beliefern.«

Wir bitten um Verständnis dafür, daß wir mit dieser Mitteilung die Diskussion um die Emek-LKWs abschließen.

LGB-Weihnachtsdraisine

In LGB DEPESCHE 75 (Seite 19) haben wir die LGB-Weihnachtsdraisine 21010 vorgestellt. Dazu schrieb uns Herr Dipl.-Ing. R. Maurer: »Habe Ihre Beschreibung der

Weihnachtsdraisine gelesen. Bin selbst frisch gebackener Besitzer dieser Eisenbahnköstlichkeit. Eines ist mir jedoch unklar: Zum Gepäck des Nikolaus gehören, wie Sie schreiben, die Ballschläger. Wozu sind die Lederriemen auf der Bespannung? Eventuell um die Tennisbälle festzuschallen? Gratuliere zu dieser gelungenen, humorvollen und äußerst informativen Ausgabe.« Dieses Schreiben ließ dem Redakteur keine Ruhe, weswegen er entsprechende Recherchen vornahm. Das Ergebnis: Es handelt sich um kanadische Schneeschuhe! Da diese hierzulande weniger bekannt sind, hofft der Redakteur auf die Nachsicht der Leser für diese Falschmeldung.

Neumann-Wimmer Zinnmodelle

Herr Neumann hat wieder einige neue Zinnfiguren in LGB-Größe herausgebracht, die wir mit Fotos vorstellen. Interessenten fragen bitte ihren LGB-Fachhändler nach diesen Figuren. Falls dort keine Bezugsmöglichkeit besteht, wendet man sich direkt an den Hersteller: Neumann/Wimmer Zinnmodelle, Dorfstr. 1, 14913 NeuhoF/Zinna.



Neumann-Wimmer: Mönch (Neumanns wohnen jetzt beim Kloster Zinna!) und Holzrucker (nach einer Person aus dem Fränkischen). Zwei köstliche Miniaturen.



Marilet: Zenzi mit ein paar zünftigen Maßkrügen und ein rastender Mensch, der einer Gerstensafterfrischung harrt.



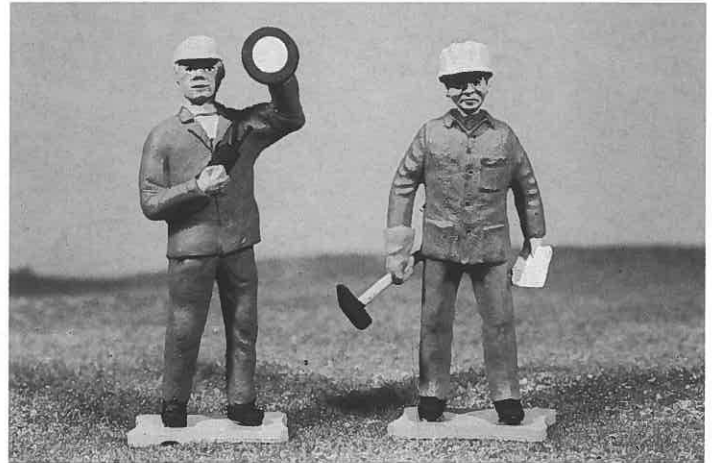
Marilet: Weiter geht es auf der Straßenbaustelle mit einem Mann mit Preßlufthammer und einem Kollegen, der sich müht, ihm bei dem Lärm was mitzuteilen.



Marilet: Drei weitere Tiefbauarbeiter bei ihrem Tun. Den Sandhaufen und die Schubkarre gibt es separat zu kaufen.



Marilet: Zwei Rangierer in leuchtend roter Arbeitskleidung. Ein Mann hält ein Funk-sprechgerät, der andere hat einen Bremschuh in der Hand.



Marilet: Streckenbaustellenaufsicht mit Warnscheibe und Streckenbauarbeiter mit Hammer.

Marilet Zinnfiguren

Die Firma Marilet hat ein ganze Reihe neuer Figuren in LGB-Größe herausgebracht. Sie werden mit Abbildungen vorgestellt. Die Marilet-Figuren sind im gut sortierten Fachhandel oder direkt beim Hersteller erhältlich: Marilet-Figuren M.L. Koetsier, Am Rhein-auer See 85, 68219 Mannheim. Telefon und Fax: (0621) 801816.



Neumann-Wimmer: Fritze Bollmann wollte angeln gehn....



Marilet: Ein älteres Ehepaar macht eine kleine Rast auf einer Parkbank.



Marilet: Ein distinguiert aussehender Auf-sichtsbeamter.



Marilet: Wenn auch momentan nicht ak-tuell, kommt seine Zeit jedoch gewiß.



Der bayerische Ministerpräsident Dr. Edmund Stoiber und seine Gattin werden während der Internationalen Spielwarenmesse 1994 in Nürnberg auf dem Stand der Firma Ernst Paul Lehmann Patentwerk vom Firmenseniorechef Wolfgang Richter begrüßt.

LGB ganz groß im Oberallgäu

In der Oberallgäuer Kreisstadt Sonthofen hat ein begeisterter Eisenbahnfan am nördlichen Ortsausgang in Richtung Burgberg in einer großen Halle mit viel Elan und finanziellem Aufwand seine »Mo-Lok«-Schau der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Auf einer Fläche von 150 qm sind gute 400 m Gleise verlegt. Erfreulich ist, daß

die Strecken für schweizer Elloks mit Oberleitung ausgerüstet sind. Die gesamte Lehmann'sche Produktpalette ist in mehrfacher Form vertreten. Gebäude und Zubehör von POLA und anderen Anbietern sind wirkungsvoll in die riesige Landschaft integriert. Es verkehren der »Glacier-Express« oder vom Krokodil gezogene Güterzüge sicher im automatischen Blocksystem ebenso wie die »Spremborg« und die große SEG-Mallet-Lok. Die

Zahnradbahn fährt zum höchsten Teil der Anlage. Wenn bis zu dreundzwanzig Züge auf der Großanlage verkehren, läuft viel, aber in einer kommerziell betriebenen Schau soll eben auch Alt und Jung viel geboten werden. Demnächst will der Betreiber (Hans-Peter Schlegel) noch eine Modellspielzeug-Ausstellung angliedern. Für Einheimische und Feriengäste ist diese Ausstellung gerade bei Schlechtwetter eine

willkommene Abwechslung.

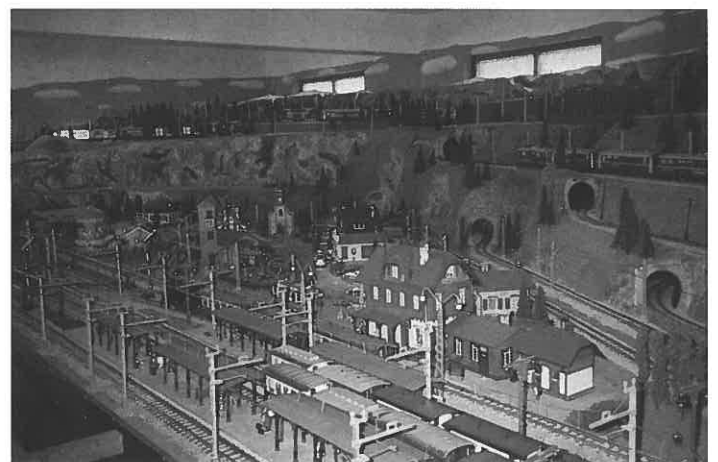
Eugen Landerer

MEC Radebeul-Kötschenbroda

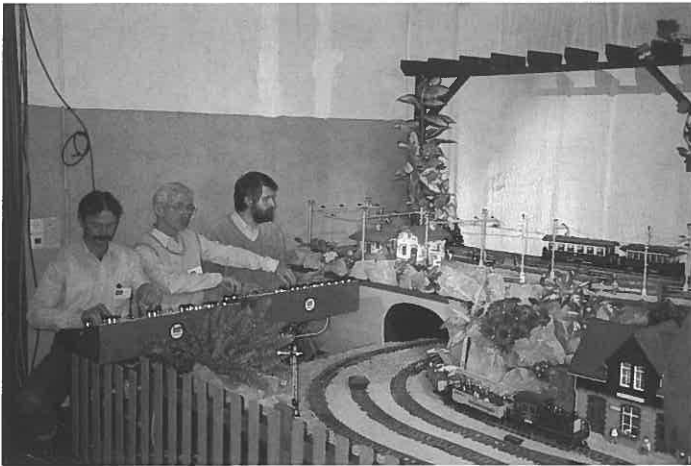
Für einige Radebeuler ist die Modelleisenbahn mehr als ein Hobby. Sie fanden sich bereits vor Jahren zusammen, um dieser Leidenschaft zu frönen. Sie gründeten einen Klub, der im »Heiteren Blick« sein Domizil hatte. Heute nennt er



Mo-Lok, Sonthofen: Ein ganzes Haus für die Modelleisenbahn.



Mo-Lok, Sonthofen: Ansicht eines Teiles der großen LGB-Anlage.



MEC Radebeul-Kötchenbroda: Die Bedienungsmannschaft der LGB Anlage setzt rangiert Kurswagen im unteren Zahnradbahn-Bahnhof.



MEC Radebeul-Kötchenbroda: Totalansicht der Ausstellungsanlage. Links im Bild Ebene 1.

sich Modellbahnclub Radebeul-Kötchenbroda. Jährlich gab es dort Ausstellungen, die immer gern gesehen wurden. Letztes Jahr kamen 15.000 große und kleine Besucher. Mittlerweile steht das Planeta-Kulturhaus verlassen da. Somit standen sie auf der Straße. Wohin mit all dem Material, was sich im Lauf der Zeit ansammelte? Die Gartenbahn konnte in Kisten verpackt werden, der größte Teil der H0-Anlage kam in den Container. Schade.

Mit der Einrichtung des Vereinshauses fanden sie nun eine Bleibe, wieder Möglichkeiten, etwas auf die Beine zu stellen. Vom 20. bis 28.11.1993 bauten die Modellbahnfreunde im Radebeuler Vereinshaus auf der Dr.-Külz-Straße 4 einiges auf. So war eine Gartenbahn-Anlage zu sehen. Auf 30 Quadratmetern rollten die Züge. Erstmals wurde eine Zahnradbahn geboten. Darüber hinaus befanden sich in zwei Vitrinen eine Reihe Modelle, alle in Eigenbau geschaffen worden sind. Ein Beginn also, ein kleiner, aber er dürfte sicher Beachtung finden, vor allem bei den Mädchen und Jungen. Speziell für Kindergartenkinder ermöglichen es Vereinsmitglieder (zwanzig sind es) daß Gruppen an drei Tagen auch vormittags kommen können. Dafür wird viel Zeit geopfert, auch Urlaubstage, wie wir vom Vereinsvorsitzenden Werner Frenzel erfuhren. Immerhin stecken allein im Aufbau etwa 800 Stunden.

Joachim Riedel

LGB im »Herold Center«

Jetzt hatte das Herold-Center in Norderstedt wieder Gleisanschluß. Durch die Winterlandschaft schnauften die Züge aus der guten alten Zeit. Doch das Abenteuer Eisenbahn ist so jung wie eh und je. Mütter und Väter wurden von ihren Kindern gebremst. Hier mußte man sich erst einmal die Nasen an der Scheibe plattdrücken. Viel gibt

es zu sehen, nicht nur für Kinder. Auch Senioren verfolgten die Fahrt der Züge, träumten ihnen nach, erlebten vielleicht einen Kindheitsstraum wieder. Die große Modelleisenbahn im Herold-Center brachte ganz fahrplanmäßig Weihnachtsstimmung mit, und mit Mandelduft in der Nase und weihnachtlicher Musik in den Ohren bummelte man

dem schönsten Fest des Jahres entgegen.

Die ganze Anlage ist breiter und länger geworden. Obwohl wir vieles vom Vorjahr verwendet haben, so haben wir doch ein Vierteljahr daran in einem Kuhstall in Kisdorf gebaut. Und das ist kein Eisenbahnerlatein, was Dieter Bartels, Organisator der »LGB Nordland-

bahn«, über die fast 14 Meter lange Modellbahnanlage erzählt. Auf über 80 Meter Schienen sind sechs Züge unterwegs, halten an Bahnhöfen und zuckeln über Brücken. 370 Meter Kabel stecken im Untergrund, um Hunderte von Glühlämpchen zu erleuchten. 487 Figuren bevölkern die Landschaft. Skilurlauber und andere Reisende,

Großes Internationales Jahrestreffen der LGB-Freunde in Moers am Niederrhein

Liebe Leser der LGB DEPESCHE, am 24. und 25. September 1994 veranstalten die LGB-Freunde e.V. in Zusammenarbeit mit den Freunden der LGB-Norddeutschland e.V. und den LGB-Freunden Dresden e.V. das erste internationale Jahrestreffen aller LGB-Freunde. Wir folgen damit einer Idee von Herrn Baumann (Vertriebsleiter der Firma E.P. Lehmann), einmal im Jahr alle LGB-Freunde aus ganz Europa und den USA zu einem gemeinsamen Treffen zusammenzuführen. Es wäre schön, wenn diese Idee Bestand hätte und sich das Treffen jährlich an wechselnden Orten wiederholen würde. Bei dem ersten Treffen 1994, zu dem herzlich eingeladen wird, werden die LGB-Freunde Niederrhein e.V. als Gastgeber sich alle erdenkliche Mühe geben, um den Gästen den Aufenthalt so interessant und angenehm wie möglich zu machen. Erstmals in Europa kommen damit alle LGB-Freunde zusammen zum Kennenlernen, zum Erfahrungsaustausch und zur Fachsimpelung im Kreise der LGB-Fans. Jeder hat in der LGB DEPESCHE schon einmal von dem einen oder anderen Verein gelesen oder ein Selbstbauer hat seine Arbeiten beschrieben. Kennen Sie die Eisenbahnfreunde Königslutter e.V. persönlich? Oder möchten Sie die Mit-

glieder des LGB-Clubs aus Hamburg oder Dresden einmal kennenlernen? Was für ein Mensch ist der erste Mann bei POLA oder PIKO? Oder wollen Sie ganz einfach mal mit einem LGB-Freund aus den USA Erfahrungen austauschen? Alles dies sind Fragen, worauf Sie bei einem solchen Treffen Antwort bekommen. Es wäre sicherlich schön, diese Vereine oder Menschen einmal kennen zu lernen, die sich so intensiv mit der Großbahn befassen und sicherlich ihre Erfahrungen weitergeben.

Vereine können ihr Vereinsleben besprechen, sich gegenseitig Ratschläge und Tips austauschen und Ideen für Anlagen und Baumaßnahmen mit nach Hause nehmen. Das Ziel ist es, die große Familie der LGB-Freunde zu vereinen. In den Vereinigten Staaten gehört ein solches Jahrestreffen der LGB-Fans schon seit Jahren zum Hobby LGB.

Rolf Buggenthin, der Vorsitzende der Freunde der LGB Norddeutschland und ich haben uns Gedanken gemacht, wie ein solches Treffen ablaufen soll. Von engagierten LGBlern haben wir erfahren, wie bei den amerikanischen LGB-Freunden ein solches Treffen Interesse weckt und was europäische LGBler interessiert. Für das erste internationale Jah-

restreffen haben wir ein Programm zusammengestellt, daß für jeden LGB-Freund etwas beinhaltet. Natürlich interessieren einen jeden LGB-Freund die Modellbahnanlagen anderer LGB-Fans in allen Variationen. Somit stellen wir einige Reisebusse bereit, um auf einer kleinen Rundreise die LGB-Anlagen einiger Clubmitglieder vorzustellen.

Auch ist ein festlicher Abend geplant in einem guten Motel in Moers am Niederrhein sowie eine große LGB-Ausstellung mit Selbstbauten, Umbauten, Dioramen und Modellen. In Zusammenarbeit mit den Freunden der LGB-Norddeutschland und Dresden wollen wir eine neue Modulanlage präsentieren. Ratschläge und Tips vor allem zum Bau einer LGB-Anlage, überhaupt das »was macht man wie« soll ein interessantes Kapitel unserer Modellbahnausstellung werden. Ein Vertreter der Firma E.P. Lehmann wird anwesend sein, um Fragen zum Thema LGB zu beantworten.

Informationen und

Anmeldeunterlagen

sind erhältlich bei: LGB-Freunde Niederrhein e.V., Siegfried Prehm, Am Hühnerort 35, 47198 Duisburg. Telefon: (02841) 503492. Fax: (02841) 509187.



LGB-Schauanlage im »Herold Center« in Norderstedt.

Foto: Herbert Lau/pr.



Der erste Wagen hinter Lok ist in LGB-Form als Kuchen gebacken. Der Modelleisenbahn Club Neumarkt schenkte ihn dem Ehepaar Wittmann zu deren Hochzeit.

Leute auf dem Weihnachtsmarkt, Gleisarbeiter und Bahnhofsvorsteher, und wer beim Nachzählen die letzte nicht findet, der sollte einmal in den Türspalt des Herzhäuschens auf der Baustelle schauen. Liebevolle Detailarbeit ist es, was die »Herold-Bahn« so sehenswert macht. Immer wieder gibt es in den vielen Szenarien etwas zu entdecken, und sei es das Schild des Kolonialwarengeschäfts, dessen Inhaber zufällig den gleichen Namen hat wie der Centermanager. Oder die winzige Märklin Z-Bahn, die mit ihrer 6 mm-Spur gerade die richtige Größe hat, um neben der Lehmann-Gross-Bahn eine Gartenbahn darzustellen. Diese Anlage gibt es wirklich nur einmal, sagt Dieter Bartels. Auch wenn manche Häuser so aussehen, es sind keine Bausätze und deshalb gibt es sie nur ein einziges Mal. Eisenbahnfreaks gibt Dieter Bartels gern nähere Auskünfte. Rufen Sie ihn einfach an: 04193-2829.

FEZ Wuhlheide

Am 5. Juni 1994 in der Zeit vom 10.00 bis 18.00 Uhr findet das

zweite Feldbahnfest der 500 mm-Feldbahner statt. Gute Laune ist mitzubringen, für Musik und Imbiss und viel Betrieb wird gesorgt. Am 2. und 3.7.94 findet im Kleinen Saal des FEZ-Palastes die 3 Modulausstellung statt. Gezeigt werden Anlagen in HO, H0e sowie Iim. Öffnungszeiten: Samstag, 13.00 - 18.00 Uhr. Wer aktiv mitwirken möchte, sollte sich unbedingt noch melden. Info: Frank Tinius, Telefon: (030) 63887533. Fax: (030) 6363295.

Modelleisenbahnverein »Friedrich List«

Die Mitglieder der Gruppe »Großbahnen« waren angenehm überrascht, daß Sie es ermöglichten, von uns an Sie eingesandte Fotos in der LGB DEPESCHE Heft 71 (Seite 51) zu veröffentlichen. Vielen Dank! Über die Aktivitäten in unserer Arbeitsgruppe im Modelleisenbahnverein »Friedrich List« Leipzig e.V. gibt es folgendes zu berichten: Die Arbeitsgruppe »Großbahnen« besteht in ihrer jetzigen Zusammensetzung seit 1980 in Leipzig

Gohlis, Platner Straße 13. Der Ursprung entstand 1969, wo die Gruppenarbeit ihre ersten Anfänge hatte. Zur Zeit sind wir 40 Mitglieder im Alter von 10 bis 82 Jahren. Wir arbeiten zweimal wöchentlich, jeweils montags und donnerstags von 17.00 Uhr bis 22.00 Uhr. Was bauen wir? 1.) Spur I-Anlage von 80 qm Grundfläche. auf dieser Anlage sind alle Fahrzeuge, Gebäude, Figuren, Bäume usw. Eigenbau. Nur ein geringer Teil ist aus der Industrie, so z.B. Figuren von Preiser, Straßenfahrzeuge von Siku. Unsere Spur-I-Lokomotiven erhalten alle Antriebe von der Firma Lehmann. 2.) Unsere II m-Anlage entsteht nach dem Vorbild der Selketalbahn. Fast fertiggestellt ist zur Zeit der Bahnhof Straßberg (siehe LGB DEPESCHE 71, Seite 51). Gegenwärtig verkehren Industriemodelle der Firma Lehmann auf dieser Anlage. Einige Eigenbauwagen sind auch schon fertiggestellt. Seit ihrer Fertigstellung Ende 1993 wird die Anlage in der Größe 12 x 3 m betrieben. 3.) Unsere dritte Anlage ist als Gruppenanlage wohl einmalig in Deutschland. Maßstab 1 : 64,

Spurweite 22 mm, Nenngröße S. Auf dieser Anlage wurde vor vielen Jahren in Stadtilm/Thüringen eine Spielzeugeisenbahn gebaut, unter dem Namen der Firma Stadtilm. Nach Einstellung dieser Spurweite hatten wir Mitglieder der Gruppe »Großbahnen« den Gedanken, diese Modelle zu sammeln und eine Anlage zu bauen, um unseren Kindern und allen Modellbahnfreunden diese Raritäten zu erhalten. Alle Fahrzeuge wurden in ihrem Ursprungszustand erhalten. Die Anlage ist 8 m lang und 1,30 m breit. Höhepunkte unserer Arbeit 1992 waren die in den Monaten September und Oktober an vier Wochenenden durchgeführten Modelleisenbahnausstellungen. Insgesamt besuchten ca. 4000 Besucher unsere Veranstaltung, unter ihnen Modellbahnfreunde der Großbahnen aus Frankfurt am Main, Hamburg und Hannover. Weitere Interessenten haben sich angemeldet und möchten unsere Arbeit kennenlernen. Einige Modellbahnfreunde wurden erst nach Veröffentlichung der Bilder in der LGB DEPESCHE auf uns aufmerksam. Klaus Streubel



House of Donuts, Kairo/Ägypten: Donuts (auch doughnuts geschrieben) sind in Fett gebackene Kuchen, ähnlich unseren Pfannkuchen (Berlinern). Im Pfannkuchenhaus in Kairo am Nil werden sie nicht nur verkauft, sie können auch gleich an Ort und Stelle verzehrt werden, mit der LGB vor Augen!

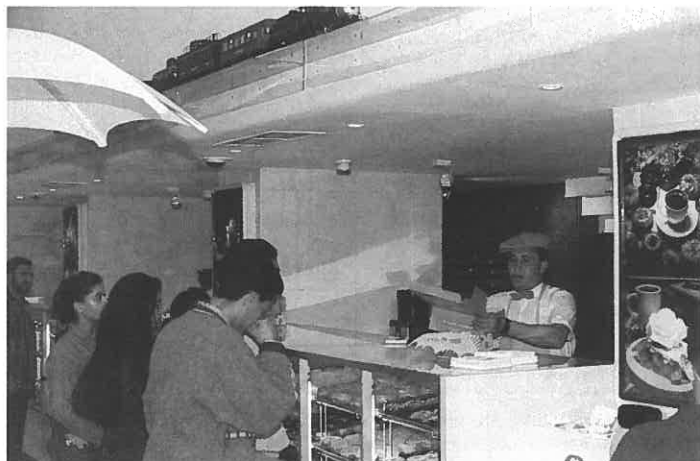


Foto: Dr. Ahmed Nassier



Modelleisenbahnverein Deggendorf: Der LGB-Werbewagen war vom 12. bis 16.6.93 beim Bürgerfest in Deggendorf stets von interessierten Bürgern umlagert.



Modelleisenbahnverein Deggendorf: MEV-Mitglieder besuchten am 3.9.93 die LGB-Fabrik in Nürnberg. Kundenberater Alfred Biedenbacher erklärt die Spritzgußtechnik.

LGB im Engadin

LGB im Engadin

Ich habe kürzlich ein ganz tolles Erlebnis gehabt. An einem Sonntag im September 1991 auf der Rückfahrt von St. Moritz sehe ich bei der Station Punt Muragl Staz unten beim Bachbett eine Modell-eisenbahn fahren, etwa 25-30 Personenautos dabei und Erwachsene und Kinder. Im letzten Moment kann ich noch aussteigen und gehe hinunter. Auf angeschwemmten Gelände ist mit hübscher Linienführung eine LGB aufgebaut. Man hat den Bach angestochen, einen Graben gezogen und weiter hinten war der Boden etwas vertieft. Dort entstand dann ein kleiner See. Über das Bächlein wurden zwei Brücken gelegt. Die eine sieht genau wie die große LGB-Brücke aus, sie war aber Handarbeit in Holz und etwas länger, aber wunderschön gemacht. Die Bahnstrecke war ca. sechs Meter lang. Links und rechts ein kräftiges Brett, worauf je zwei Weichen befestigt waren. Dazwischen wurde einfach Sand aufgefüllt. Strom war natürlich nicht zu haben, daher

zwei Autobatterien (12 Volt), die eine für die Bahnhofsanlage und die andere für die Strecke. Rollmaterial: Zwei original Ge 4/4 II von LGB, ein LGB-Krokodil, eine Zillertallok und zwei Dampfloks. Die eine Lok war ein Selbstbaumodell mit Gasheizung und die andere die LGB-Live-Steam-Lok FRANK S. Beide Loks hatten eine Fernsteuerung. Die Wagen stammten teilweise von Lehmann, andernteils waren auch Eigenbaumodelle vorhanden, so zum Beispiel je ein Personen- und Gepäckwagen von der ehemaligen Landquart-Davos-Bahn, sowie einer der ersten vierachsigen Personenwagen der RhB, ein überaus langes Ding. Den Vogel abgeschossen hat aber der Mann mit dem Tanzwagen. Er hat ausgesehen, wie wenn man zwei Aussichtswagen zusammengebaut und dann mit Drehgestellen versehen hätte, eher noch etwas länger. Auf der linken Seite waren Tische und Bänke montiert. Auf dem zweiten Viertel befand sich eine Tanzfläche, und im letzten Viertel war die Musikkapelle. Papa hat den Wagen gebaut und Mama die Trachtenfiguren und die Musiker, die ebenfalls in Trachten waren:

Ein Bassist, ein Handörgeler und ein Bläser. Unten am Wagenboden war ein Walkman montiert und zwei Lautsprecher, wie beim LGB-Geräuschwagen. Nun wurde eingeschaltet und der Zug fuhr davon mit Ländlermusik. Die ganze Gesellschaft waren Mitglieder der »engadinais dals amihs da la viafier Samedan«. Das ist Rhätoromanisch und heißt auf deutsch: »Engadiner Eisenbahnfreunde aus Samedan«. Die Leute waren außerordentlich nett zu mir. Die Frauen haben gekocht. Ich wurde zum Mittagessen eingeladen. Reis, Bratwurst, Bier, Café und Gebäck. Es war auch ein junger RhB-Lokführer dabei, mit dem ich natürlich kräftig gefachsimpelt habe.

Ernst Wyman

Fans ein Bild davon machen, wie niedlich der ICE mal war. Je größer der Maßstab, umso mehr Platz braucht die Anlage. Die Anlage des M.E.C. braucht inzwischen eine Menge Platz, nur zu Ausstellungen kann sie ihr Exil beim Vorsitzenden Heinz Hermann am Weg verlassen, dafür war sie aber sogar schon einmal in Lana. Die Entscheidung, ob TT, HO oder vielleicht II hängt aber nicht nur von der Größe des Wohnzimmers, Kellers oder Dachbodens, und der Toleranz der Ehefrau, ab, auch die Geduld und die Schärfe der Augen spielen eine große Rolle. Originaltreue und liebevolle Details zeichnen die Anlagen aber alle aus. Aus dem einen Wagen der LGB-Modulanlage im Maßstab 1:22,5 blökt es und im anderen amerikanischen Viehwagen der zwanziger Jahre werden »echte« Küken transportiert. Der Traum von der heilen Welt drückt sich aber nicht darin aus, daß eine Lok möglichst auch dampfen und stampfen soll, der M.E.C. überraschte die Besucher auch mit den Original-Unionskirchen-Geläut. Nun fehlt nur noch der Nachbau der Kirche. Die Landschaft, samt hölzernen Kohlen-

MEC Idstein

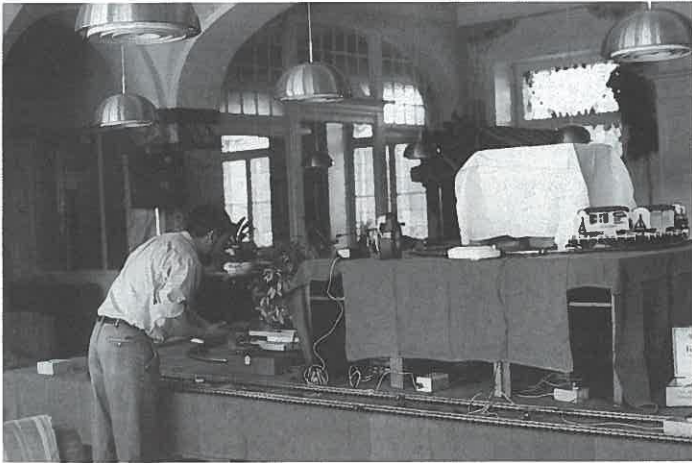
Wenn am Wochenende in Idstein ein Zug entgleist wäre, hätte es keine Toten gegeben, wenn es im Kalmenhof-Sternsaal passiert wäre. Dort hatte nämlich der Modell Eisenbahn Club die Züge in der Hand. Zwei Tage lang konnten sich große und kleine Eisenbahn-



Neubrandenburger Eisenbahnclub e.V.: Vor Weihnachten 1993 wurde eine Ausstellung veranstaltet, bei der die LGB ein besonderer Erfolg war. Foto: Rolf Löser



Die LGB war Zubehör auf einer Miniaturkirchweih, die Dany Willoekse aus Saint Ghislain in Belgien erbaut hat.



Hotel Schatzalp: Das obere Stockwerk ist in das äußere Gleisoval gestellt. Die grünen Tücher sollen die Bergwiesen darstellen.

turm, ist auch Marke Eigenbau. Ein Modellbahnbauer ist Historiker, Schreiner, Mechaniker und Elektriker in einer Person, und nach Auskunft des ersten Vorsitzenden auch ein beehrter Ehemann, auch wenn ihm meist keine Zeit für die Hausarbeit bleibt. »Wir sind treu und außerdem trinken und rauchen wir nicht, denn für das Geld kann man sich ja einen neuen Wagen kaufen«. Ihren guten Willen bewiesen die Frauen auch mit der Herstellung von Handarbeiten, die zum Verkauf angeboten wurden und dem Backen von Kuchen, der die Eisenbahner wieder auf die Beine brachte. Ein weiterer Blickfang war, neben der amerikanischen Anlage, die Rollbockanlage, mit der Waggonen von Normalspur auf Schmalspur umgesetzt werden können.

Kulinarische Reise mit der Rhätischen Bahn

Am Anfang war eine Idee: So ein Essen, wie es J.M. Simmel in dem Roman »Es muß nicht immer Kaviar sein« beschreibt: Thomas Lieven serviert mit der

elektrischen Eisenbahn seines Freundes Bastian ein Menü. Die Stimmung wird so ausgelassen, daß er zum Schluß sogar seine Todfeinde für sich eingenommen hat. Das imponierte mir schon vor 25 Jahren, aber meine HO-Bahn war dafür einfach zu klein. Nachdem sie allerdings zusammen mit der Einrichtung beim letzten Umzug verbrannte, wurde mit dem Erwerb einer LGB-Anfangspackung der erste Schritt zur Realisierung dieses alten Traumes getan. Erste Servierversuche von Sohn Ingo Marc am Frühstückstisch verliefen positiv und bewiesen die Durchführbarkeit der Idee, die mit einem Abendessen für unsere Freunde noch ausgebaut wurde. Dennoch: So ein richtig großes Essen war in den eigenen vier Wänden einfach nicht zu realisieren, aber wo dann? Im »Berghotel Schatzalp« in Davos wurde ein wahrhaft fürstlicher Rahmen und in Ute und Peter Kuhn, dem Direktionsehepaar des Hotels, ein begeisterungsfähiges Team gefunden, das für das Thema »Erlebnisastronomie« ein stets offenes Ohr hatte und bereit



Hotel Schatzalp: Im oberen Stockwerk fährt bereits ein Zug und auch der »Schneeigipfel« ist errichtet. Unten wird noch verdrahtet.

war, eine so ungewöhnliche Idee für ein Abendessen zu akzeptieren. Die »Schatzalp« ist ein ehemaliges Lungensanatorium aus dem Jahre 1900 und seit 1954 ein Hotel mit 200 Betten. Im Erdgeschoß befinden sich drei große Speisesäle und die wunderschöne Hotelhalle, die alle noch in ihrem Jugendstilschmuck zu bewundern sind. Davos, einer der Hauptorte der Rhätischen Bahn, lieferte gleich das passende Thema: »Kulinarische Reise mit der Rhätischen Bahn (RhB)«. Zuerst war geplant, im hinteren Speisesaal die Bahn direkt auf dem Tisch zu verlegen und damit zu servieren, was aber P. Kuhn als Benachteiligung für die Gäste in den anderen Sälen fand. Zudem war das Hotel fast dauernd ausgebucht und die Kapazität des Saales von 66 Personen wurde benötigt. Ein geschlossenes Karree von Tischen, das für einen Gleisring ja erforderlich ist, ergibt lediglich 40, maximal 44 Sitzplätze. Also kamen wir, P. Kuhn und ich, nach einer abendfüllenden Diskussion unter leichter Rotweinanästhesie mit der Idee nie-

der, eine Schauanlage in ein Buffet in der Halle zu integrieren, wobei die gesamte kalte Vorspeise, vorbereitet auf Tellern von 15, bzw. 21 cm Durchmesser, von der LGB zu servieren war, insgesamt 180 Portionen. Der Gleisplan mußte neu gezeichnet, Einwände von Service und Küche entkräftet werden. Dann wurde organisiert: Die Firma Lehmann zeigte sich im wahrsten Sinn des Wortes »großzügig« und stellte Lokomotiven und weiteres Rollmaterial in reichhaltiger Menge leihweise bei. Die RhB brachte Displaywände, Uniformen, Mützen, Schaffnertaschen, Kartenzangen, Pfeifen, Laternen und weiteres Zubehör mit und sorgte somit für das stimmungsvolle Umfeld. Sogar »Fahrkarten« wurden extra für den Abend gedruckt. Aus Katalogen und Beipackmaterial der LGB wurden Tischaufsteller zusammenkopiert und kleine Trillerpfeifen mußten an 200 Servietten gebunden werden. Solcherart vorbereitet und tatkräftig unterstützt, konnte eigentlich gar nichts mehr schiefgehen. Also beluden die Männer der Familie, d.h. die Söhne Ingo Marc



Hotel Schatzalp: Die Probefahrt mit vollen Tellern erfolgt unter den strengen Prüfblicken von Chefkoch P. Luethi. Fallen die Teller auch wirklich aus der Kurve.



Hotel Schatzalp: Die fertige Anlage mit dem äußeren Servierkreis mit Tellerprobefahrt (links), zweigleisiger Entlastestelle (rechts) und Rundkurs um den Schneeigipfel (oben).



Diese Fotos erreichten uns aus Japan. Sie zeigen einen Schauraum der Firma Sony. Zur Live-Demonstration von Videorecordern hat man eine LGB-Anlage aufgebaut, weil sich diese große Modellbahn als bewegtes Objekt gut für Videoaufnahmen eignet ist.

und Wilko samt mir am 4.4.93 den VW-Bus mit LGB-Kartons, Koffern und Skizeug und fuhren nach Davos auf den »Schatzberg«. Dort wurde noch das Wochenprogramm gedruckt und dann war nur noch aufzubauen.

Nach dem Frühstück am 5.4.93 ging es damit los. Da etwa die Hälfte der Hotelgäste männlich sind, waren für interessierte Zuschauer 50 Hefter mit Kopien aus dem LGB-Katalog vorbereitet, die auf die meisten Fragen Antwort geben sollten. Dennoch war die »Baustelle« ständig von kleinen und großen Jungs und Mädels umlagert, die alles bis ins Detail wissen wollten.

Um 18,00 Uhr war nicht nur die LGB-Anlage, sondern auch ein 9 mm-Spurweite-Gleiskreis auf dem Salatbuffet sowie ein weiterer LGB-Kreis im dritten Speisesaal installiert. Der Fototermin konnte beginnen. Von dieser Möglichkeit wurde heftig Gebrauch gemacht: Ein Blitzlichtgewitter ging auf die Anlage nieder und die Videokameras liefen heiß. Das gesamte Team war in Eisenbahneruniform und das Hotelpersonal hatte Mützen der RhB auf.

Im oberen »Stockwerk« der Anlage drehte der Zirkuszug seine Runden, darunter fuhr eine RhB-Garnitur, bestehend aus Ellok 21430, 1.-Klasse-Wagen 30670, Speisewagen 30680 sowie 2.-Klasse-Wagen 31670.

Serviert wurde mit zwei Güterzügen: Ein »Krokodil« mit drei Antotransportern und einem amerikanischen Langholzwagen (man verzeihe den Stilbruch, aber wir brauchten die Transportkapazität) sowie eine Ge 2/4 mit zwei Niederbordwagen und fünf Plattformwagen, die aus 40500 entstanden. Selbstverständlich waren zum Tellertransport sämtliche Ladungen und Aufbauten von den Wagen abgeräumt und in die Niederbordwagen passende Brettchen eingelegt, damit die Teller nicht abrutschen konnten.

Die Anlage war so aufgebaut, daß die Gäste auf einer Längsseite des Tisches die Teller abnehmen konnten, während auf der gegenüberliegenden Längsseite zwei Gleise zum beladen vorgesehen waren. Jeweils ein Zug servierte, und ein Zug wurde beladen. Die gesamte Anlage arbeitete absolut störungsfrei und zuverlässig. Kein

Teller fiel und keine Portion verrutschte. Der Abend verlief absolut unfallfrei!

Alle Gäste waren von der Eisenbahn so begeistert, daß die Anlage nicht wie geplant am selben Abend abgebaut wurde, sondern noch den ganzen folgenden Dienstag als Schauanlage stehen blieb und von Wilko und Ingo Marc einem stets wechselnden, aber immer begeisterten Publikum vorgeführt wurde.

Am Mittwochmorgen hieß es dann endgültig »einpacken«. Dennoch mußten noch während der »Abbrucharbeiten« die Züge solange als möglich laufen, weil immer wieder die Gäste und vor allem die Kinder danach verlangten.

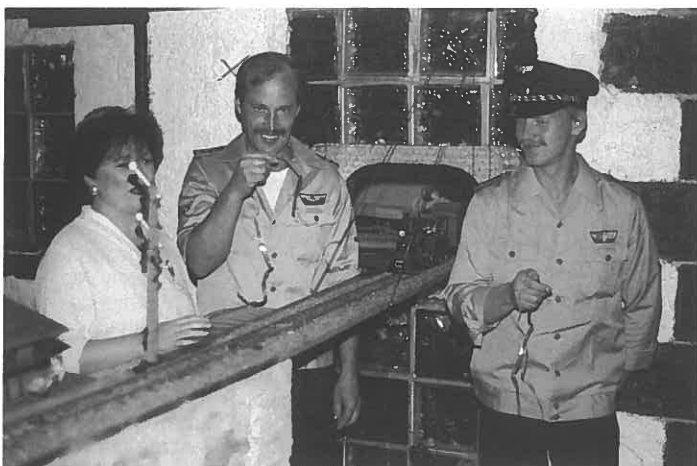
Insgesamt war die Resonanz auf diese Idee so positiv (Zitat Direktion S. Kuhn. »Einer der gelungensten Abende der Saison«), daß es schon fast beschlossen ist, dieses Buffet auf der Schatzalp in der nächsten Saison zu wiederholen. Es bleibt noch zu danken: Der LGB und speziell Herrn Baumann als Vertriebsleiter für die großzügige Leihgabe und der RhB für das Überlassen des »Bahn-Umfeldes«. Alle anderen Beteiligten, die zum

Gelingen des Abends beigetragen haben, erklärten übereinstimmend, daß es keine Mühe, sondern im Gegenteil ein Riesenvergnügen gewesen sei, zwei Tage lang mit der LGB spielen zu können. Dipl.Ing. Wolfhart Weber

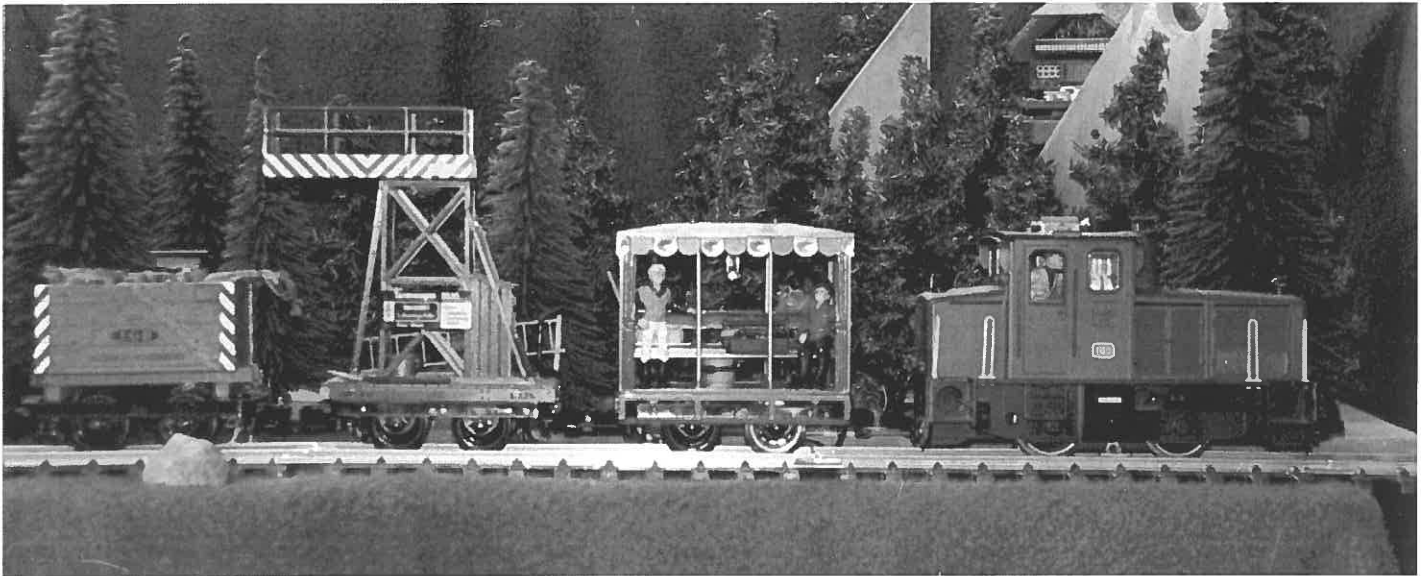
Veranstaltungen

Der Eisenbahn-Modellbau-Club 1980 e.V. veranstaltet 1994 noch folgende Modellausstellungen: 1. und 2.10., 16.11. und 20.11.94. Es werden drei Anlagen in den Größen LGB, H0 und N gezeigt. Außerdem gibt es eine Fahrzeugschau. Informationen bei Werner Fischediek, Koloniestr. 1a, 45897 Gelsenkirchen. Telefon: (0209) 593451.

In Lehenhammer/Oberpfalz finden am 2.-5. und 11.-12. Juni 1994 die »Lehentaler Eisenbahntage« statt: LGB-Vorführanlage im Ausstellungsraum und LGB-Freilandanlage mit dampfbetriebenen Lokomotiven. Informationen von Volkert's Forellenhof-Lehentalbahn, Lehenhammer 9, 92268 Etzelwang. Tel. der Betriebsleitung: (09154) 4240.



Bahn-Hofschanke, Carolinenstraße 44, 99842 Ruhla: Hier bekommt man die Getränke im Wirtsaal und im Hof (Bahn-HOFschanke!) mit der LGB serviert. Als Besonderheit gibt es Original Reichsbahnzubehör zu sehen.



Sigrun Ulbrich: Arbeitszug der Firma S. & G. M. U. mit blau umlackierter SCHÖMA-Diesellok, beleuchtetem Sommerwagen, Turmwagen und Straßenbahnlore.

Mehr Sicherheit für »Schnell & Gut Mobil Union«

In der letzten Zeit häuften sich die Beschwerden der Streckenarbeiter, daß ihre Sicherheit auf dem Weg zur Einsatzstelle nicht gewährleistet sei. Natürlich hatte die Direktion der S. & G.M.U. das Problem schon lange erkannt und die verschiedenen Möglichkeiten besprochen. Doch bis zur Anschaffung einer geeigneten Transportmöglichkeit war es ein weiter Weg. Aber jetzt ist es endlich so weit, der Wagen ist geliefert und schon im Einsatz. Die Arbeiter werden bequem und sicher an ihren Einsatzort und zurück in das Betriebswerk gebracht. Nach Einbruch der Dunkelheit sorgt eine Petroleumlampe für ausreichende Beleuchtung, so kann die Rückfahrt für eine flotten Skat genutzt werden. Die Bierkiste enthält natürlich nur alkoholfreies »Immer Öfter«. Die S. & G.M.U. ist damit eine der wenigen Eisenbahnlösungen, die diesen Schritt

getan hat. Dazu befragt, meinte Direktor Ulbrich: »Zufriedene Mitarbeiter sind gute Mitarbeiter! Wir brauchen gute Mitarbeiter, damit die S. & G.M.U. endlich schwarze Zahlen einfährt. Allerdings war die Entscheidungsfindung nicht einfach.«

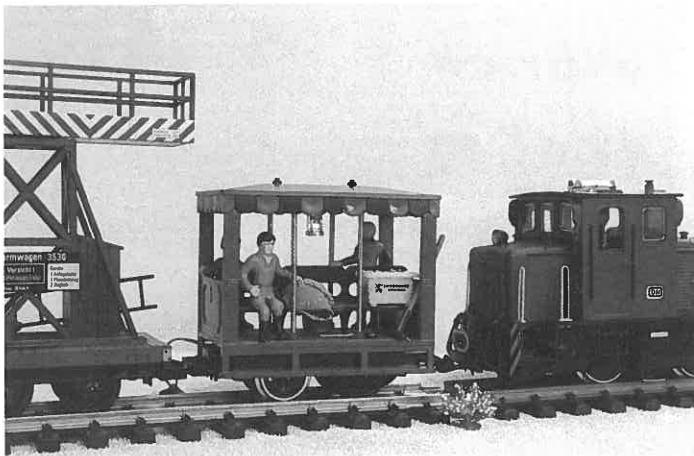
Ein LGB-Sommerwagen (30410) sollte beim Umbau Verwendung finden. Dazu wurden erst einmal die Gardinen abgesägt. Als Farbton bot sich das Rotbraun der Plattform des LGB-Turmwagens (35300) ganz selbstverständlich an, sollte der neue Mannschaftswagen doch mit ihm zusammen zum Einsatz kommen. Die Sitze wurden dunkelbraun gestrichen. Da wir, wenn wir nicht gerade rangieren, am liebsten Nachfahrten durchführen, mußte er auch beleuchtet werden. Um noch einigermaßen realistisch zu bleiben, elektrifizierten wir eine Playmobil-Petroleum-Lampe. Der Wagen erhielt eine Metallachse (67419); daß dies nicht sehr glücklich anzusehen ist, haben wir erst auf dem Fo-

to bemerkt. Zur Zeit werden die verschiedenen Änderungsmöglichkeiten noch diskutiert, z.B. mit Kontakten (63193). Um die Kohlen anzubringen mußte kräftig gefeilt und gelötet werden. Zur Unterstützung der einen Metallachse erhielt der Wagen noch einen Gleichrichter und Stützkapazität. Wenn so der Zug durch die Dunkelheit fährt, und das Licht lustig flackert, hat man wirklich den Eindruck, daß es sich um eine Petroleumlampe handelt. Da später auch der Turmwagen beleuchtet werden soll, wurde gleich ein Verbindungskabel gelegt. Die Gleisarbeiter wurden aus der männlichen Figur der Firma Bully gefertigt. Eine gewisse Familienähnlichkeit läßt sich daher, trotz unterschiedlicher Haarfarbe und Kleidung nicht verleugnen. Den Rucksack nähten wir selbst, das Werkzeug und die Bierkiste haben wir auf Flohmärkten in den Playmobilkisten zusammen gesucht. Dieser neue Wagen vervollständigt unseren schönen Arbeitszug. Sigrun Ulbrich

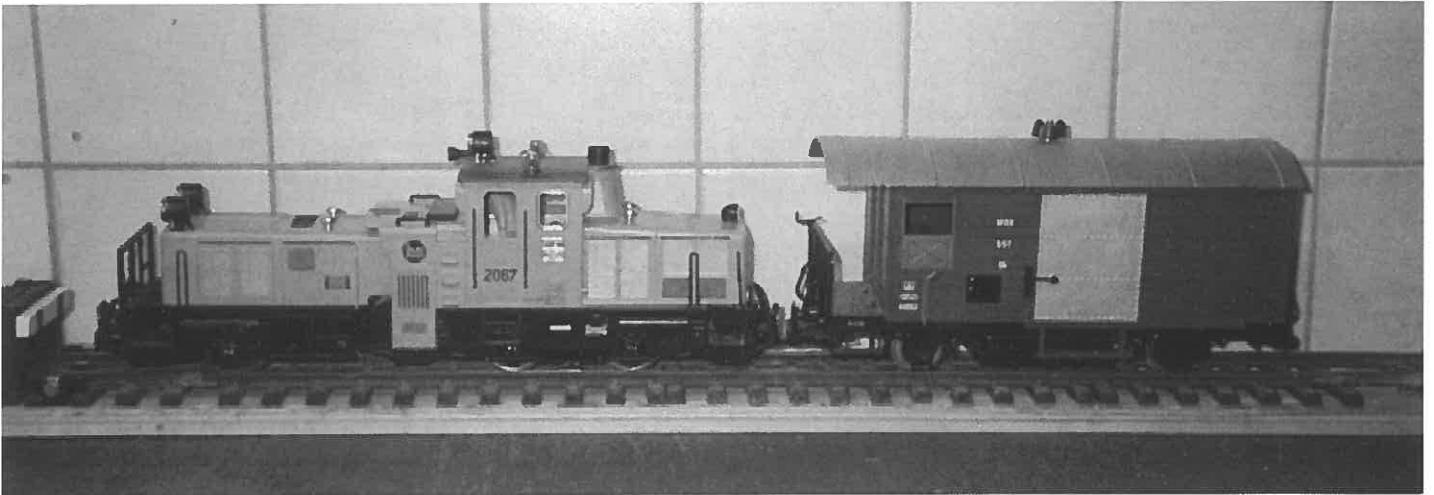
gen werden konnte. Als dann im Mai 1992 endlich der erste Anfang getan war, wurden die drei Schienenstränge um das Blumenbeet mit Abstellgleis um den Bahnhof Kleinbach konstruiert. Aber im Kopf war schon die Erweiterung geplant. Mit meinem Freund Wolfgang Prang, der mir mit Rat und Tat immer zu Seite stand, wurde im Sommer viel über den Weiterbau diskutiert, sodaß wir dann im Frühjahr 1993 den Weiterbau in Angriff nehmen konnten. Dazu waren einige aufwendige Erdarbeiten nötig, da das Blumenbeet um dreiviertel Meter Gefälle aufweist und wir den Bahn geschickt in diese Anlage integrieren wollten. So wurde als erstes die Verbindung und Anbindung an den ersten Teil gemacht, sprich die Weichen eingebaut. Dann wurde der fünf Meter lange Tunnel, der unfall- und unfallsicher sowie pflegeleicht ist, eingearbeitet, und von da ging es Stück für Stück weiter. Der Knotenpunkt hinter Bahnhof Schönweiler machte uns einige Kopfschmerzen. Weil es keine hierfür passenden Brücken gibt, waren wir gezwungen, diese selbst zu konstruieren. Ich glaube die Untergurtbrücken sind uns gut gelungen. Nachdem beide Strecken an den ersten Teil angeschlossen waren, wurde noch der Lokschuppen und die Bekohlungsanlage eingebaut. Nun konnten die ersten Züge über die Strecken fahren. Die Schienen der gesamten Anlage haben wir mit 3 mm Kupfernetzen vernietet, damit sie im Fahrverkehr zusammen bleiben und nicht auseinander gehen. Auf meiner Anlage können sechs Züge automatisch voneinander unabhängig fahren. Die Anlage ist leicht zu bedienen und die Züge können stundenlang fahren, ohne daß sie aus den Schienen springen. So habe ich mir meine Kleinbahnidylle von Kleinbach bis nach

Anlagenbau und Umbauten

Ich bin schon lange Modelleisenbahner und haben eine H0-Anlage auf dem Dachboden meines Hauses. Da wir uns im Sommer viel im Garten aufhalten, war mein Traum, einmal am Knopf drehen und schon kommt das Bier per Zug angefahren. Nach einigen Erkundigungen in verschiedenen Modellbahnläden kamen wir zu dem Entschluß, daß die Lehmann-Gross-Bahn für den Garten die ideale Lösung war. Schnell war der erste Zug besorgt. Es war eine 2070D mit drei Wagen 3062 und ein 4062 für das Bier. Nun wurde einige Zeit Schienenmaterial gesammelt, bevor mit dem Anlagenbau angefan-



Sigrun Ulbrich: Der LGB-Sommerwagen erhielt einen Metallradsatz zur Stromaufnahme für die eingebaute Playmobil-Petroleumlampe.



Hermann-J. Goebels: Arbeitszug mit LGB-Schienenreinigungslok 20670 und angehängtem Eigenbau-Schwingschleiferwagen.



Herman-J. Goebels: Ein Blick von oben in den Arbeitswagen. Deutlich ist der eingebaute Schwingschleifer zu erkennen.



Herman-J. Göbels: Blick auf die unterhalb des Wagens angebrachten Schleifstücke des Schwingschleifers.

Schönweiler geschaffen. Der Weiterbau zum Ortsteil Waldau ist auch schon geplant und wird in den nächsten Jahren erfolgen. Ich habe auch einige Umbauten vorgenommen, von denen nachfolgend kurz berichtet werden soll.
Baggerwagen: Auf einen 4010 habe ich eine Plattform befestigt, die

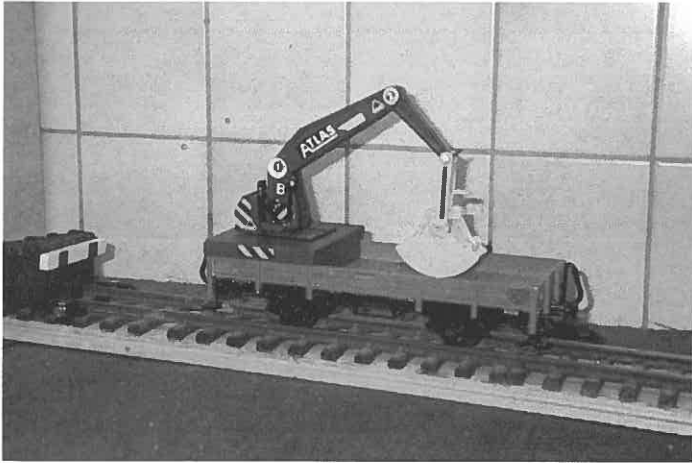
se wurde aus einem alten 4030 geschaffen. Ich habe einen Teil der Bodenplatte genommen mit Drehgestellbefestigung. Auf dieser Befestigung wurde die Plattform für den Bagger so angepaßt, das sie drehbar ist. Aus Plastikteilen von Playmobil und LGB wurde der Baggeraufsatz gestaltet, zum Bei-

spiel der Bagger vom Arbeitszug Playmobil 4053 und der Sitz von LGB 4042, die ich mir über Ersatzteilbestellung besorgt habe.
Zweiter Baggerwagen: In einem 94005 wurde in der Bremserbühne mittig ein Loch von 12 mm Durchmesser gebohrt, in das die Halterung des Baggerfußes paßt, den

ich mit genauso besorgt habe wie den für den 4010 Umbau. Hierbei mußte nur der Baggerfuß begründet und rundgefeilt werden, damit er auf der Bremserbühne drehbar ist. Dieser Umbau ist schnell gemacht und man braucht nicht, wie ich es gemacht haben, einen kleinen Sockel für den Bagger zu kon-



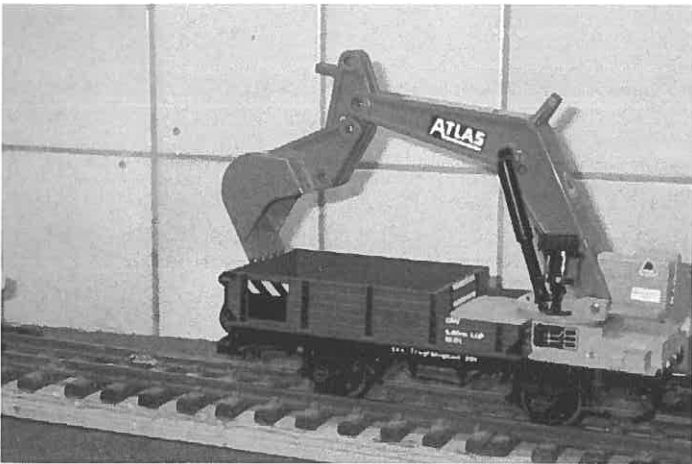
Herman-J. Goebels: Ein sehr individueller Arbeitszug mit umgebauter LGB-Köf 20900 und zwei umgebauten Güterwagen.



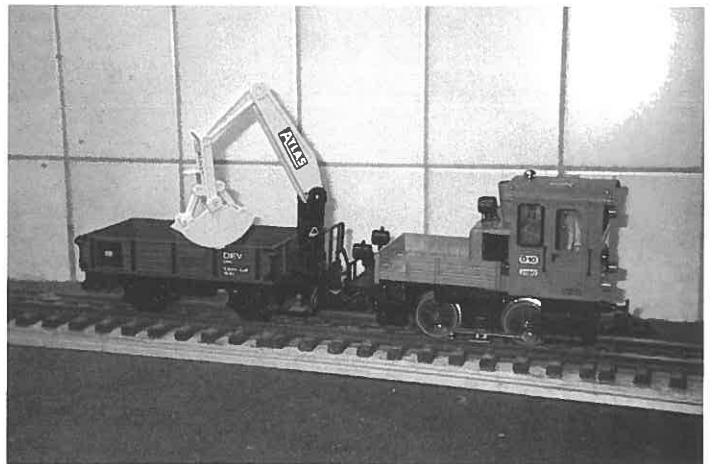
Hermann-J. Göbels: Selbstgebafter Baggerwagen. Der Bagger steht auf einer Plattform, die auf einen Niederbordwagen montiert wurde.



Hermann-J. Göbels: Ein zweiter selbstgebafter Baggerwagen. Hier wurde der Bagger auf der Rangiererbühne eines offenen Güterwagens montiert.



Hermann-J. Göbels: Dieser Schaufelbaggerwagen entstand aus einem offenen Güterwagen, auf den Teile des Kranwagens 40420 montiert wurden.



Hermann-J. Goebels: Auf diesem Foto sollte man vor allem die umgebaute Köf 20900 betrachten, die wie geschaffen für Arbeitszugeinsätze ist.

struieren, das 12 mm große Loch reicht.

Schaufelbaggerwagen: Von einem 4042 entfernte ich durch absägen den Werkzeugschrank und baute an der Stelle den Wagenkasten vom 94005, den ich um ein Viertel gekürzt habe, damit der Motor mit Ausleger darüber drehen kann. Nun wurde der Kranausleger entfernt und an der Stelle der Schaufelbagger befestigt. In dem hinteren Ende mußte ein ca. 3 cm langes Stück rausgesägt werden, damit man den Fuß etwas biegen konnte (mit Föhn anwärmen, leicht in die richtige Form biegen und erkalten lassen, damit die Form so bleibt). Nun kann der Bagger leicht angebracht werden. Links und rechts bleibt noch ein kleiner Stauraum über (den kann man lassen oder entfernen je nach eigener Vorstellung).

Köfumbau: Einer 20900 wurde die vordere Motorhaube entfernt und die Arbeitsbühne der 2033 nebst einem Stück Motorhaube von der 2060 und eine Plattform mit Gitter befestigt. Dann wurde die Lampe angebracht und fertig ist der Umbau. Ich habe jetzt nur nochmal die

vorderen Lampen geändert und dafür habe ich die Rücklichter von der 2074 genommen.

Mein selbst erbaute Arbeits- und Bauzug, den ich nach Bedarf auf meiner Anlage fahre, kann mit jedem anderen Wagen zum Beispiel 2033 oder 4042 erweitert werden. Meine Umbauten an den LGB-Fahrzeugen sind ohne großen

technischen Aufwand zu machen und leicht nachzubauen.

Hermann-Josef Göbels

Aesculap-Privatwagen

Anlässlich des vierzigsten Geburtstages unseres Vertriebsleiters schuf ich einen Privatwagen als

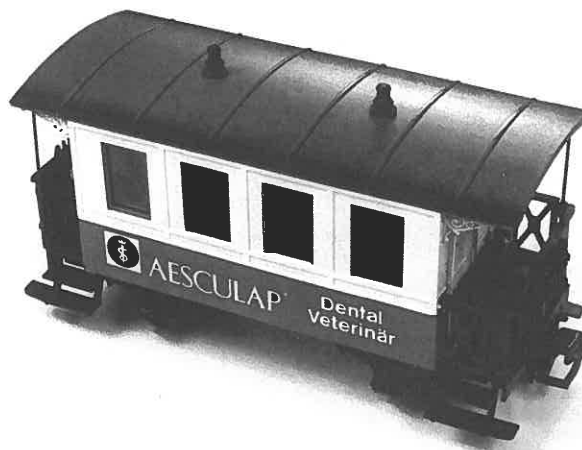
Geschenk der Außendienstmannschaft. Dazu wurde das Original-LGB-Modell zunächst entfarbt. Um die Beschriftung aufbringen zu können mußten die Verstrebungen im unteren Wagenkastenbereich weggeschliffen werden. Der Wagenkasten wurde neu weiß-blau lackiert. Die Inneneinrichtung ist für Tagungen ausgelegt. Die Wände zieren jetzt Produktfotos.

Bernhard Schumacher

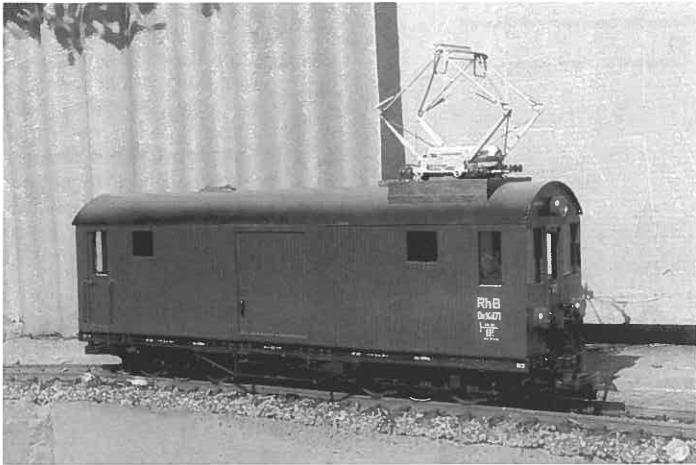
RhB-ET und Schwerlastwagen

Ich bin seit 1973 bei der LGB. Der Wagenpark ist in dieser Zeit sehr umfangreich geworden. Was es bei Lehmann im Programm nicht gibt, muß im Eigenbau erstellt werden. So entstand der Gepäcktriebwagen Nr. 471 (jetzt RhB, 1969 verschrottet, früher auf der Bellinzona-Mesocco Bahn eingesetzt) aus Schiffsdeckholz, das mit Sperrholz verstärkt wurde. Zwei Motoren von der LGB-Diesellok 2095 geben ein enormes Zugvermögen ab. Der Rest sind Original Lehmann-Teile.

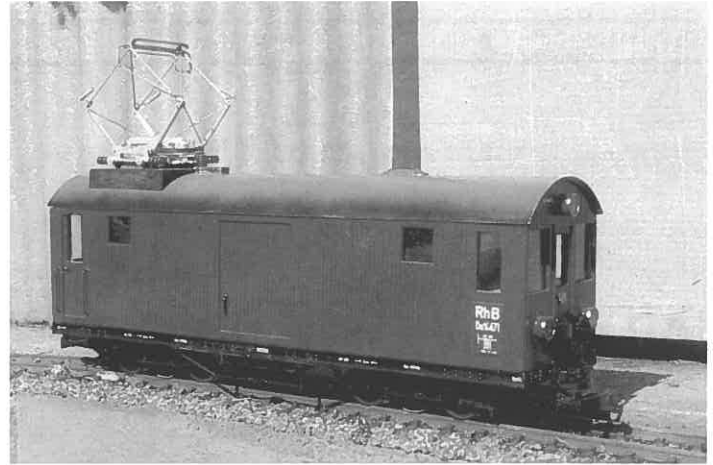
Weil Lehmann bisher auch keinen



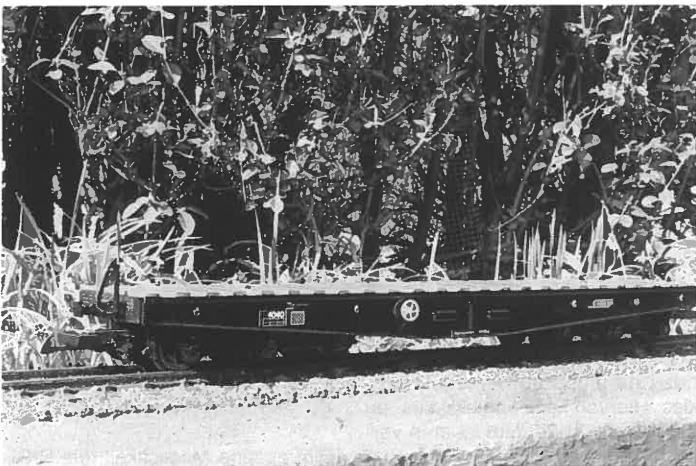
B. Schumacher: »Aesculap«-Privatwagen, geschaffen als Geburtstagsgeschenk.



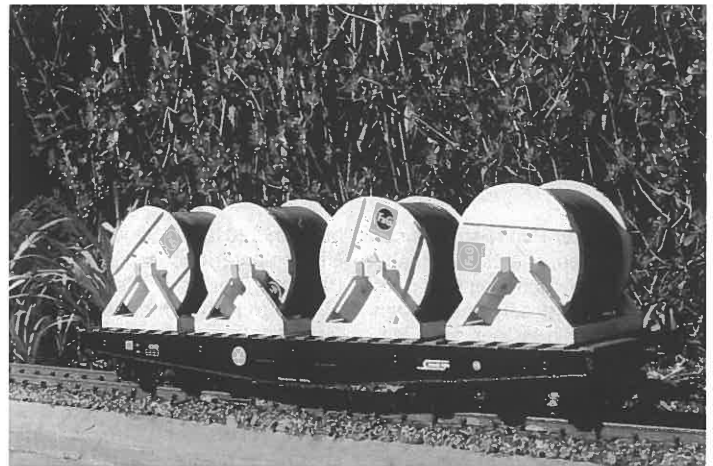
Theodor Pfeiffer: LGB-Eigenbaumodell des RhB-Triebwagen 471 der ehemals azur der Strecke Bellinzona-Mesocco fuhr.



Theodor Pfeiffer: Rückansicht des RhB-ET 471, der im leuchtenden Rot der Rhätischen Bahn lackiert ist.



Theodor Pfeiffer: Unentbehrlich bei allen Eisenbahnen sind Tiefadewagen mit dreiachsigen Drehgestellen zum Transport von schweren Lasten.



Theodor Pfeiffer: Der Bau der dreiachsigen Drehgestelle ist im Text beschrieben. Auf diesem Foto ist das Modell mit Kabelrollen beladen zu sehen.

Wagen mit dreiachsigen Drehgestellen uns Freunden der LGB anbot, mußte hier wieder zum Eigenbau geschritten werden. Ein kleiner Tip zu den Drehgestellen: Verwendet wurden Einzelachslager aus zweiachsigen Wagen. Je drei Stück wurden auf ein Sperrholzbrettchen 7x14 cm zusammengesetzt, Seitenblenden aus Holz angesetzt und die Achslagerblenden aufgeklebt. Rahmen und Boden

entstanden aus Holzleisten, ebenfalls die Kabelrollen. Das ist wieder mal ein Wagen, den nicht jeder besitzt. Theodor Pfeiffer

Wangerooger LGB-Modelle

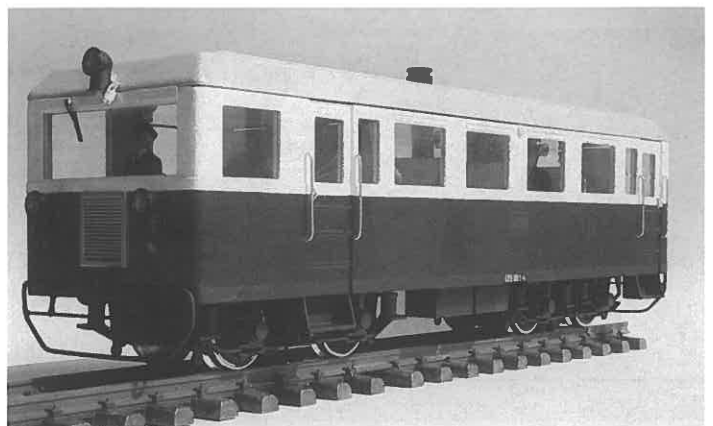
Meine in der LGB-DEPESCHE 76 abgebildeten Modelle der Inselbahn Wangerooge sind mittlerweile »ausgemustert« und durch

Fahrzeuge der zweiten Generation ersetzt worden. Die Köf 329 501 wurde komplett neu gebaut. Hinzugekommen sind nach dem Vorbild der Wangerooger Inselbahn die Köf 329 504 (ex Juist) und der Tw 699 001 (ex Inselbahn Spiekeroog, ex Kleinbahn Emden-Pewsum-Greetsiel; er wurde auf Wangerooge inzwischen ausgemustert). Die Fahrzeuge sind alle aus Polystyrol im Selbstbau entstanden und lau-

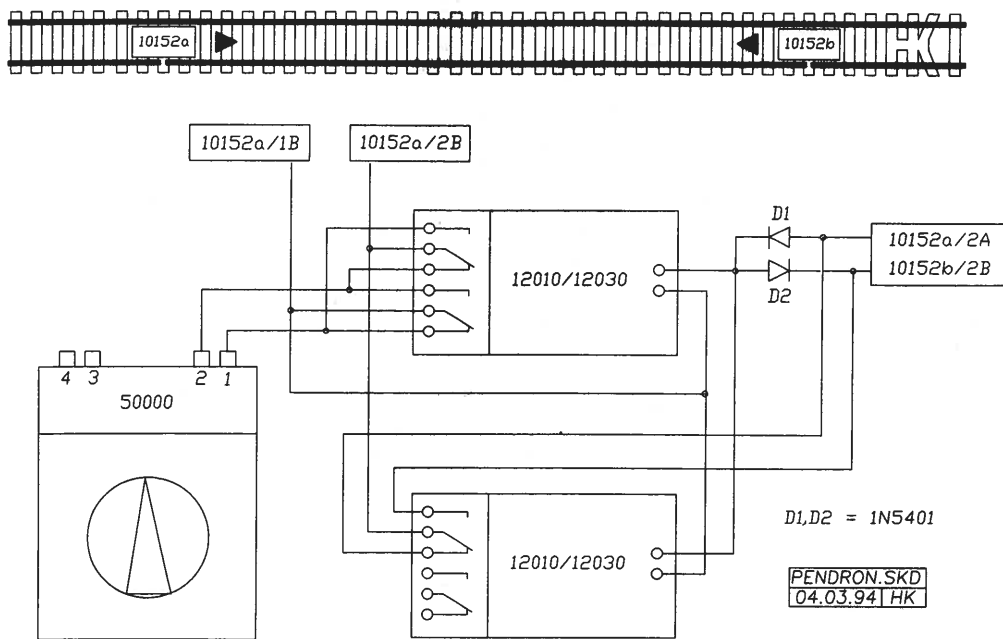
fen mit LGB-Motoren. Sie sind mit Ein/Ausschaltern und zusätzlichen Steckerbuchsen für die Stromversorgung ausgestattet. Der Tw ist mit einer Beleuchtung ausgestattet. Für die Zukunft sind, soweit mir mein Jura-Studium dazu Zeit läßt, ein Neubau der Köf 329 502 und ein Modell der letzten Wangerooger Dampflokomotive 99 211 geplant. Zur Zeit entstehen einige Gepäckwagen der Wangerooger



Christoph Bergwitz: LGB-Modell der 329 501 der DB-Inselbahn Wangerooge.



Christoph Bergwitz: LGB-Modell des Tw 699 001 der Inselbahn Wangerooge.



Schalten von EPL-Antrieben mit Fahrspannung.

Zeichnung: Dipl.-Ing. Heinz Koopmann

Schalten von EPL-Antrieben mit Fahrspannung

Am Beispiel der Pendelstrecke soll gezeigt werden, wie EPL-Antriebe mit Hilfe einer (genügend großen) Fahrspannung geschaltet werden können. Da mindestens zwei Räder auf einer Seite der Lok elektrische Verbindung haben, kann dieses Konstruktionsmerkmal dazu benutzt werden, Schaltvorgänge auszulösen. So werden hier beide EPL-Antriebe, sie sind parallel geschaltet, gleichzeitig in die jeweils andere Lage gebracht, wenn die Räder der Lok die Gleistrennung überfahren und diese damit elektrische überbrücken. Die obere Kom-

bination 12010/12030 wechselt die Gleispolarität und damit die Fahrtrichtung der Lok. Die Lok kann aber durch ihre Massenträgheit über die Trennstelle hinausgerollt sein. Damit sie nicht auf dem abgetrennten Gleisabschnitt stehen bleibt, wird mit der unteren 12010/12030 Kombination Fahrspannung an das Gleisende gelegt, auf dem die Lok gerade steht. Die Lok fährt jetzt in die andere Richtung. Dort wiederholt sich der Umschaltvorgang entsprechend. Das Verhalten ist jetzt periodisch.

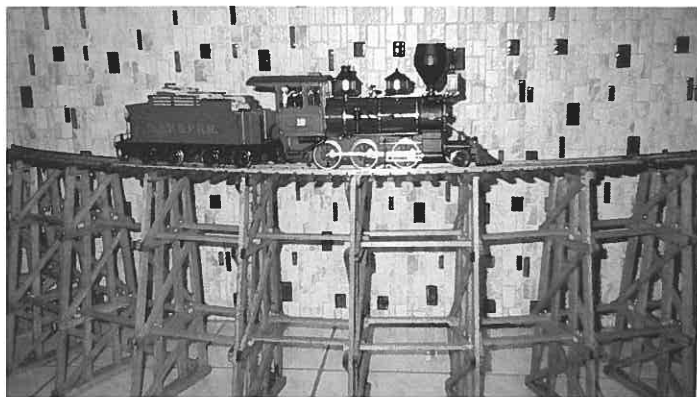
Dipl.-Ing. Heinz Koopmann

LGB-Westernanlage

Mein Mann und ich haben im Frühjahr 1993 angefangen eine LGB-Außenanlage im Westernstil anzulegen. Dafür bauten wir im letzten Winter eine Trestleworksbrücke. Die Trestleworksbrücke besteht aus

Hartholzleisten. Um den Witterungsbedingungen standzuhalten wurde die Brücke mit 661 Spannstiften und 70 Schrauben verstiftet und verschraubt, und mehrmals mit Holzschutz gestrichen.

Michaele und Detlev Zantow



Ehepaar Zantow: Die selbstgebaute und wetterfeste Trestleworksbrücke

Tips für den Anlagenbau

Für das Gleisbett werden Schaumstoffbetten, Modellbahnschotter und vieles mehr angeboten. Ideal und praktisch umsonst ist Straßenrollspilt. Nur sollte er vorgereinigt sein. Bereits gewaschen und nahezu genauso gut ist Aquariumkies. Hiervon kostet das Kilo ca. eine D-Mark. Außerdem ist er in verschiedener Körnung erhältlich und somit auch für Bahnsteige, Feldwege, Uferböschungen usw. verwendbar.

Von vielen Modellbahnzubehörherstellern wird Korkrinde für Felsen zumeist in HO-Dimensionen für relativ viel Geld angeboten. Auch hier bietet der Zoofachhandel Alternativen. Große Stücke für Aquarien werden zum Kilopreis von weit unter DM 10,00 verkauft, und Kork ist bekanntlich sehr leicht!

Hänge und Berge lassen sich folgendermaßen effektiv und billig selbst herstellen: Man nimmt Drahtgitter (Meterware wie es z.B. für Hasenställe verwendet wird) und tackert es oben und unten am Gerüst fest. Es ist so steif, daß es sich selbst trägt, jedoch noch so biegsam, daß ganz einfach noch Wege o.ä. hingeformt werden können. Anschließend klebt man zwei bis drei Lagen Zeitungspapier mit Tapetenkleister darauf. Gut weichen lassen, daß sich das Papier anschmiegt, dann aber vorsichtig verarbeiten, daß es nicht reißt. Bei der ersten Lage muß die Zeitung eingestrichen werden, bei allen anderen wird der Hang/Berg eingepinselt. Nicht mit Kleister sparen. Ist alles trocken, wird das ganze dunkelgrau gestrichen. Nach dem Trocknen die flacheren Abschnitte

mit Ponal bestreichen und begrasen. Alles andere ergibt blanken Fels, der noch farblich nachbehandelt werden kann. Weiß man bereits vorher, was Fels bleiben soll, können diese Bereiche mit Strukturschaumtapete beklebt werden. Somit ergeben sich hervorgehobene Gesteinsschichten. Und außerdem: Schaschlikspieße sind ein billiges und gut zu verarbeitendes Mittel (am besten mit Heißkleber, farblose Patronen) für Geländer, Weidezäune usw.

Jürgen Grumpelt

Lerserservice

Suche LGB DEPESCHE Hefte 1, 2, 3 und 9. Tobias Wagner, Wittelsbacherring 30, 94474 Vilsbiburg.

Für LGB-Großanlage suchen wir für das Bahnbetriebswerk einen zwei- oder dreiständigen Ringlokschuppen passend zur LGB-Drehscheibe. Beste handwerkliche Arbeit bevorzugt. Angebote mit Preis und Foto an Lutz Böhme, Obere Lindenstr. 5, 21521 Wohltorf.

Suche LGB DEPESCHE Hefte Nr. 1, 37-38 und 41-69. Korrespondenz in deutscher oder englischer Sprache. Robert H. Bartels, 2 Barclay Court, Newton, PA 18940-1555, USA.

RIGI-Seilbahn elektrisch

Gibt es eine Möglichkeit, die RIGI-DUO-Seilbahn nachträglich mit einem Elektromotor auszurüsten?

Volker Lapp

Die Seilbahn kann über die Talstation mit Motor der 9000E betrieben werden. Diese Talstation kann als Ersatzteil direkt bei uns bezogen werden und kostet DM 60,00 zuzüglich Porto und Verpackung.

LGB/AB

Gartenbahnerfahrungen

Vor drei Jahren entstand meine Gartenbahn. Seither ist viel Zeit vergangen und mancher Zug über die Brücke gefahren. Die Anlage hat sich weiterentwickelt, Pflanzen sind herangewachsen, und ich habe manche Lektion gelernt und viele vergnügliche Stunden mit meiner Bahn verbracht. Mein ursprüngliches Ziel, eine funktionstüchtige Modellbahn mit einem ansprechend gestalteten Garten zu verbinden, ist der Verwirklichung immer nähergerückt. Nach meiner Auffassung sollten beide zum Genuß beitragen und einander weitmöglichst ergänzen. Mit der Vermehrung von Pflanzen und Dörfern hat in der Anlage sozusagen eine kleine Bevölkerungsexplosion stattgefunden. Natürlich stellten sich mir dabei

fast alle Fallgruben in den Weg, die dem Modelleisenbahner das Leben für gewöhnlich schwer machen, und manches Hindernis mußte überwunden werden. Zu enge Kurven und schlechte Kontakte forderten ihren Tribut. Ich habe gelernt, Lokomotiven komplett zu zerlegen und wieder zusammenzubauen, ohne daß anschließend allzu viele Einzelteile übrigblieben. In meinen Augen sind Erfolge und Mißerfolge untrennbarer Teil dieses Hobbys. Nachfolgend möchte ich daher einige Tips geben, die ich mir nach und nach mühsam angeeignet habe:

Gleise müssen unbedingt regelmäßig gereinigt werden. Ein einwandfreier Stromübergang zwischen Schiene und Lok verhindert Einbrennstellen an Rädern und Stromabnehmern.

Zu enge Kurven sollten vermieden werden. Sie beschränken die mögliche Achsenzahl der verwendeten Fahrzeuge.

Man Sorge für eine einwandfreie Befestigung der Schienen. Ich kenne Leute (mich selbst eingeschlossen), denen die Nichtbefolgung dieses Ratschlags teuer zu stehen kam.

Keine zu steilen Steigungsstrecken errichten. Die mögliche Zuglänge wird hierdurch unnötig verkürzt.

Nicht allzuviel »Reklame« für seine Gartenbahn. Dies könnte unerwünschte Besucher anziehen, besonders nachts oder wenn der Besitzer im Urlaub ist.

Allen Fahrzeugen eine ordnungsgemäße Reinigung und Wartung angeheißen lassen. Ersatzmaterial ist teuer!

Übrigens - nachdem die Gartenanlage nun soweit steht, trägt sich meine Frau mit Umzugsplänen....

David Parkinson

Leserbriefe

Ich möchte mich nur nochmals sehr herzlich für die vielen Reparaturen aber auch für die Übersendung der nachbestellten Teile bedanken. Sie trafen schon am Samstag ein und so haben wir mit Papi zusammen gleich die Umrüstung vorgenommen. Gleichzeitig haben wir dabei auch eine Beleuchtung an der gelben Diesellok angebracht. Es hat alles ganz toll gepaßt und war nicht schwierig durchzuführen. Nochmals herzlichen Dank und alles Gute.

Michael Merl

Zuerst einmal möchte ich Ihnen ein sehr großes Lob für Ihre LGB-Eisenbahnmodelle aussprechen, be-



Schnappschuß von der Anlage des belgischen LGB-Freundes Daniel Thiry. Man sollte sowohl den äußerst reizvollen Kamerastandpunkt Beachtung schenken als auch dem Niederbordwagen, auf dem nicht nur das beim Tunnelbau herausgebrochene Gestein sondern auch ein »Goliath-Meißel« verladen wurde, mit dem Gulliver den Tunnel geschlagen hat.

sonders für Ihre Modelle nach den Vorbildern der US-Schmalspurbahnen um die Jahrhundertwende. Ich bewundere ihre Qualität und Zuverlässigkeit sowie ihre Robust-

heit, was besonders für eine Gartenbahn wichtig ist. Ihre Modelle gefallen mir auch wegen ihrer schönen Ausführung und Vielfältigkeit. Andreas Adlho

Gene Autry Western Heritage Museum

4700 Western Heritage Way ist die Adresse dieses Museums in Los Angeles Griffith Park, dem Greater Los Angeles Zoo gegenüber gelegen. Das Museum erreicht man über den Golden State Freeway (Autobahn) nördlich von Disneyland (Interstate 5) und über den Ventura Freeway (134). Öffentlicher Nahverkehr wird von der RTD mit der Omnibuslinie 97 geboten. Das Museum ist der Geschichte der Eroberung des Westens gewidmet. Trapper, Cowboys, Bergarbeiter, Jäger und Siedler waren die Menschen, die den Westen der Vereinigten Staaten erobert haben. In Gallerien finden wechselnde Ausstellungen statt. Die Geschichte des Colt mit einer entsprechenden Feuerwaffensammlung, aber auch die romantische Verklärung des »Wilden Westens« sind besondere

Themen dieses Museums, deren Showtechnik von Walt Disney Engineering geschaffen worden ist. LGB-Freunde, die nach Kalifornien kommen, sollten einen Besuch dieses interessanten Museums nicht versäumen. LGB-Sammler wird es interessieren, daß die Firma Lehmann die urheberrechtlich geschützten Grafiken für die LGB-Fahrzeuge der »Wild West-Serie« vom Museum zur Verfügung gestellt bekommen hat.

Eintritt für Erwachsene US-\$ 7.00, Senioren \$ 5.00, Kinder (2-12 Jahre) \$ 3.00.

Geöffnet Dienstag bis Sonntag von 10.00 bis 17.00 Uhr.

Informationen: Gene Autry Western Heritage Museum, 4700 Western Heritage Way, Los Angeles, CA 90027-1462. Telefon: 001-213-667-2000.

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 ist weit gespannt, hat aber immer irgendwie etwas mit der LGB zu tun, wenn auch manchmal mehr im übertragenen oder humoristischen Sinne. Selbstverständlich sind auch aus dem Leserkreis entsprechende Quiz-Bilder willkommen. Jeder Leser der LGB DEPESCHE kann bei der DM 100,00 Preisfrage mitmachen. Zur Teilnahme berechtigt ausschließlich die Einsendung der dieser Ausgabe beigehefteten Postkarte, auf der nichts weiter stehen darf, als die richtige Lösung. Und der Absender, selbstverständlich.

Die Einsendungen mit der richtigen Lösung nehmen an einer Auslosung teil, bei der ein DM-Einhundertmark-Schein zu gewinnen ist. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen, und die Teilnehmer erklären

sich durch ihre Einsendung mit den Wettbewerbsbestimmungen einverstanden.

Neue Preisfrage

Die Abbildung zeigt das Beschriftungsfeld eines LGB-Modells. Unsere beiden Fragen lauten:

1) Auf welchem LGB-Modell ist dieses Beschriftungsfeld angebracht?

2) Wann ist das Modell erstmalig ausgeliefert worden?

Einsendeschluß

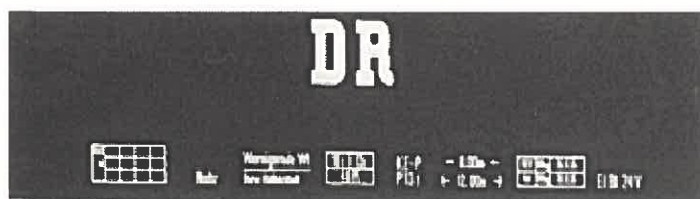
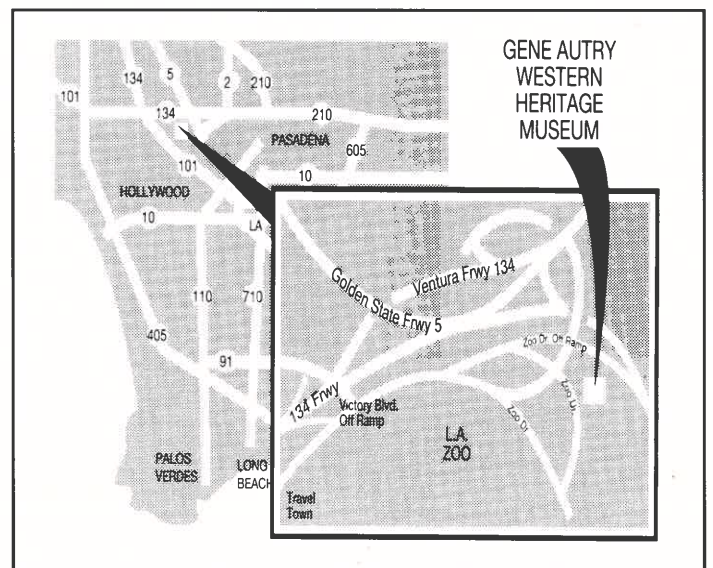
30.6.94 (Poststempel).

Lösung

Die Lösung der Preisfrage aus Heft 75 lautet: Das Herstellungsjahr der abgebildeten Zugpackung ist 1968. Sie gehörte zu den gleich zu Beginn der LGB-Produktion ausgelieferten Artikeln.

Gewinner

Gewinner der Preisfrage aus Heft 74 ist Herr Horst Picard aus Wuppertal. Er hat den Einhundertmark-Schein gewonnen. Die LGB DEPESCHE gratuliert!



Auf welchem LGB-Modell ist dieses Beschriftungsfeld angebracht und wann wurde dieses Modell erstmalig ausgeliefert?

