



DEPESCHE

Heft Nr. 86



**Bayerische Zugspitzbahn · RhB-Signalreglement II
Anlagenvorschlag: Vom Haus in den Garten
Vier Außenanlagen · Fahrzeugwaschanlage**

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) 83707-0. Bezugsmöglichkeiten: Die Zeitschrift erscheint viermal im Jahr jeweils im Laufe der einzelnen Quartale. 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 Abonnementsjahres schriftlich gekündigt werden.

Copyright 1996 by Ernst Paul Lehmann Patentwerk. Alle in jeder Ausgabe dieser Zeitschrift veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Übersetzung, Nachdruck von Text und Bildern, Vervielfältigung auf fotomechanischen oder ähnlichem Wege oder in Magnettonverfahren, Vortrag, Funk und Fernsehsendungen sowie Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen (auch auszugsweise) bleiben vorbehalten.

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

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 und nicht frei verfügbar.

Druck: W. Pfahler GmbH,
Hans-Bunte-Straße 43,
D 90431 Nürnberg.



HSB: VT 187 012 (ex Langeoog) am 10.5.96 zwischen Silberhütte und Alexisbad.
Foto: Dieter Riehemann

Harzer Schmalspurbahnen (HSB)

Mit dem Fahrplanwechsel am 2.6.96 nimmt der Wittenberger Schmalspurtriebwagen 187 015 seinen Dienst auf. Zusammen mit den drei Langeooger Triebwagen wird er ab Nordhausen eingesetzt und bedient hier vornehmlich den Schüler-, Berufs- und Regionalverkehr auf der Strecke Nordhausen – Ilfeld. Bei Eignung des Prototypen sind weitere Neuanschaffungen in der Zukunft möglich.

Der neue Triebwagen ist für ca. 50 Sitz- und 50 Stehplätze ausgelegt.

Eine Fahrradmitnahme ist möglich.

Der in selbsttragender Stahlleichtbauweise angefertigte Wagenkasten hat verstärkte Stirnwände zum Schutz der Reisenden bei einem möglichen Zusammenprall mit Kraftfahrzeugen.

Technische Daten:

Hersteller: DB-Werk Wittenberge

Spurweite: 1000 mm

Fahrzeuginnenlänge: 16,05 m

Fahrzeuginnenbreite: 2,44 m

Fahrzeuginnenhöhe (über SO): 3,40 m

Geschwindigkeit: max. 50 km/h

Dienstmasse: 24 t

Leistung: 242 kW/329 PS

HSB-Geschäftsführer Hartwig Vester freut sich über die Anschaffung des neuen Triebwagens, der ersten Neubeschaffung eines derartigen Triebfahrzeuges für den Personenverkehr seit vierzig Jahren: »Der 187 015 entspricht dem Stand der Technik und erfüllt unter Komfortaspekten heutigen Anforderungen«. Aber der

echte, historische und fahrplanmäßige Dampftrieb ist und bleibt der Wettbewerbsvorteil der Harzer Schmalspurbahnen. Hartwig Vester hierzu: »Als Bonbon für viele Besucher wird er auf der Harzquer- und Brockenbahn sowie auf der Selketalbahn auch in Zukunft aufrechterhalten. Jeder Besucher der HSB wird in Zukunft auch auf jeder Relation weiter täglich die Möglichkeit haben, den Dampfzug zu nutzen. Der Einsatz von Triebwagen ist lediglich eine flexible und kostengünstige Ergänzung des bestehenden Angebots«.

Der neue Triebwagen ist für den Einmannbetrieb ausgelegt und verursacht geringere Material- und Energiekosten beim Einsatz als der Dampftrieb. Der Triebwagen ist als »Schienenbus« in verkehrsschwächeren Zeiten konzipiert und erlaubt auch die kundenfreundliche Bedienung nachfragegeschwächerer Regionen. Zusammen mit den drei Langeooger Triebwagen 187 011, 187 012 und 187 013 ist der Wittenberger Triebwagen in Nordhausen stationiert. Ab dem 2.6.95 bedienen täglich drei Triebwagen in den Zeiten hohen Pendleraufkommens ab 5.49 Uhr in der Früh in den Morgenstunden mindestens stündlich und dann ab dem Vormittag alle zwei Stunden die Relation Nordhausen – Ilfeld. Zielgruppe ist der Schüler-, Berufs- und Regionalverkehr der Region. Zudem wird auch die traditionell starke Bindung von Stiege/Hasselfelde an Nordhausen

Inhalt 3/1996

Berichte von Schmalspurbahnen

Aktuelle Ereignisse 2

LGB Model Railroad Convention 1997

in Ft. Lauderdale

Der Reiseplan der nächsten LGB DEPESCHE Tour 7

Bayerische Zugspitzbahn

Deutschlands bekannteste Bergbahn 10

Das Signalreglement der Rhätischen Bahn Teil 2

Es ist kaum zu glauben, auf was ein Lokführer alles achten muß 15

Der Traum von einer Gartenbahn

Realisiert in Ostberlin 23

Schon 1981 Grossbahnfreund in Sachsen

Einstieg in das Hobby in schwerer Zeit 26

Harry Ristows amerikanische LGB-Gartenbahn

Westernzeit in der Lüneburger Heide 30

Aus dem Haus in den Garten

Eugen Landerer schlägt die Lösung vor 33

Trasse auf Basaltspalt

Bericht über den Untergrund 36

Fahrzeugwaschanlage

Die LGB reinigen wie das Auto 38

Neu im Handel erhältlich

Wolfgang Zeunert stellt Neuheiten aus der LGB-Szene vor 40

LGB Aktivitäten

Viele Menschen tun viel mit der LGB 57

DM 100,00-Preisfrage

Welches ist der schönste Wagen? 60

Bastelleien unserer Leser

Es ist beachtlich, was in heimischen Werkstätten entsteht 61

Literaturhinweise

Diesmal sind es überwiegend Videos 67

Titelbild:

Die am 1.5.96 wieder in Betrieb gegangene Dampftenderlok SPREEWALD mit ihrem Einweihungszug.

Foto: Uwe Franz/DEV/pr.

Hintere Umschlagseite:

Dampflokomotive 399.02 der ÖBB-Waldviertelbahnen. Es ist ein weiteres prachtvolles Aquarell von Franz Weinert aus unserer Schmalspurgalerie.



Harzer Schmalspurbahnen: Neubautriebwagen 187 115 am 31.5.96 in Nordhausen.

Foto: Ingrid Zeunert

berücksichtigt, denn dreimal täglich verkehrt ein Triebwagen auf Stiege und Nordhausen.

Zwischen Hasselfelde und Stiege verkehrt sechsmal täglich ein Triebwagen und gewährt so die gute Anbindung

Hasselfeldes an das Gesamtnetz. Letztlich fährt ein Triebwagen täglich von Nordhausen in den Oberharz bis Drei Annen Hohne und dient so als kostengünstiger Zubringer zur Brockenbahn.

In den kommenden Monaten

gilt es zunächst Erfahrungen zu sammeln und diese auszuwerten, um in Zukunft den gezielten Einsatz der Triebwagen als sinnvolles Ergänzungsangebot des Dampflokangebots weiter optimieren zu können. Sollte sich der Wittenberger

Triebwagen bewähren, so ist die Anschaffung weiterer Triebwagen möglich. Die Finanzierung des Prototyps erfolgte durch Kooperation mit der DB AG und eine finanzielle Förderung durch den Freistaat Thüringen. HSB/pr.

DB-Schmalspurstrecke Zittau - Oybin/Jonsdorf

Angeregt durch den Artikel »Balkensperre für LGB-Gleise« in der LGB DEPESCHE 81 habe ich nach einigem Stöbern in meinen Urlaubsnegativen eine Aufnahme nachmachen lassen. Das Foto entstand im Sommer 1990 in Oybin. Deutlich ist auf dem Übersichtsfoto des Schmalpurbahnhofes Oybin im Vordergrund rechts eine der besprochenen Gleissperren auszumachen. Interessant ist in Oybin auch ein blauer Wasserkran, der so oder in ähnlicher Bauart von Zubehöranbietern geliefert wird. Mich hat seinerzeit Schmunzeln gemacht, daß das Lokpersonal, nachdem die 99 1713 nach dem Umsetzen versorgt

war, sich mit Kaffeepulle und Stullenpaket auf eine Bank auf dem Bahnsteig zur »Freiluftbrotzeit« ausbreitete.

Ulrich Hucht



Bf. Oybin: Blauer Wasserkran und Gleissperre.

Foto: Ulrich Hucht

Deutscher Eisenbahn-Verein e.V. (DEV)

Als die »Erste Deutsche Museums-Eisenbahn Deutschlands« 1966 in Bruchhausen-Vilsen gegründet wurde, war es von Anfang an das Ziel, sie

mit historischen Kleinbahnfahrzeugen auszustatten, die nach Möglichkeit aus allen Gegenden Deutschlands stammen sollten. Deshalb begannen die Mitglieder des Deutschen Eisenbahn-Vereins schon sehr bald auch Ostdeutschland in ihr Sammlungskonzept mit einzubeziehen. Damals herrschten in Deutschland jedoch Verhältnisse, die man sich heute fast nicht mehr vorstellen vermag. Es war nämlich die Zeit des allerkältesten Krieges zwischen Ost und West, und es war die Zeit, in der Menschen aus Ost- und Westdeutschland, ja sogar Verwandte, kaum miteinander sprechen durften. Ausgerech-



DEV: Dampflokom SPREEWALD wurde nach grundlegender Überholung auf der »Ersten deutschen Museumsbahn« wieder in Betrieb genommen. Foto: Hans-L. Overdick/DEV/pr.

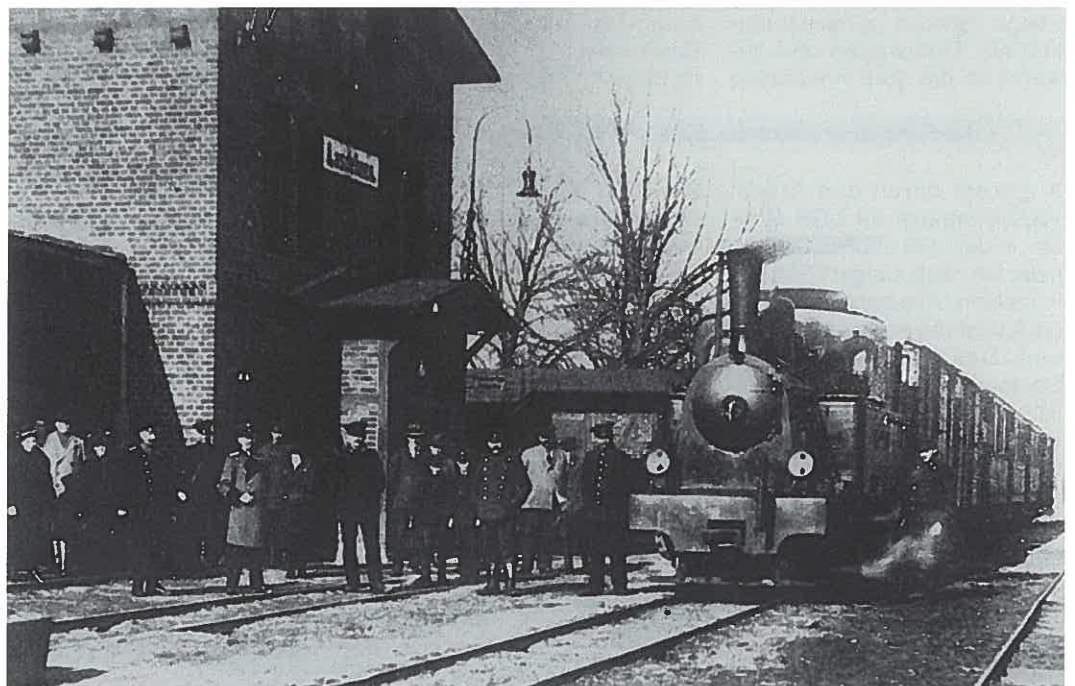
net in dieser schwierigen Situation kam nun der DEV auf die Idee, eine Dampflokomotive aus der damaligen »DDR« in die Bundesrepublik Deutschland zu holen. Hierbei sollte die Lok zusätzlich auch noch sofort einsatzbereit sein, was zunächst völlig ausgeschlossen erschien.

Eine geeignete Lokomotive hatte man allerdings sehr schnell ausfindig gemacht. Sie war bei der ehemals von Cottbus in den Spreewald führenden DR-Spreewaldbahn stationiert, die gerade stillgelegt worden war. Ihr Baujahr 1917, ihre Konstruktion sowie die Tatsache, daß sie bis 1945 in Ostpreußen gelaufen war, machten sie zusätzlich interessant. Doch alle dahingehenden offiziellen Bemühungen blieben vergeblich. Erst nachdem in der »DDR« und in Westdeutschland Freunde des DEV das Vorhaben unter Nichtachtung der politischen Umstände durch ihr persönliches Engagement unterstützten, ließ sich eine gesamtdeutsche Lösung verwirklichen, die wegen ihrer

Außergewöhnlichkeit allgemeines Aufsehen erregte. Wenn auch die Spreewald-Eisenbahner bereit waren, in

selbstlosem Einsatz für die Verladung der Lokomotive zu sorgen, so mußte aber noch ein Weg gefunden werden, um

sie vor ihrer »Ausreise« nach Niedersachsen wieder betriebsfähig herzurichten. Hier war es letztendlich die Be-



DEV: Kürzlich ist ein Bild aus Ostpreußen aufgetaucht, daß eventuell die SPREEWALD zeigt, zumindest aber eine ihrer Schwesterlokomotiven. Foto: Sammlung Gerhard Moll

triebswerkstatt der DR-Harzquer- und Brockenbahn in Wernigerode, deren damaliger Leiter trotz aller in der »DDR« herrschenden Mängel ganz spontan seine Hilfe zusagte. Anschließend begannen im Herbst 1970 die Arbeiten im Bw Wernigerode-Westerntor, am 25. Juni 1971 fand die Abnahmeprüfung auf der Brockenbahn statt, und von nunmehr 25 Jahren konnte die Lokomotive zum fünfjährigen Bestehen der Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen vorgestellt werden, wo sie auf den Namen SPREEWALD getauft wurde.

Von da an beförderte die SPREEWALD achtzehn Jahre lang regelmäßig Museumszüge von Bruchhausen-Vilsen nach Asendorf, bis sie 1989 außer Betrieb genommen werden mußte.

Ihr Zustand war inzwischen so schlecht geworden, daß sie unbedingt eine Generalüberholung brauchte, die sich sodann dank zahlreicher Spenden in der Museumswerkstatt Bruchhausen-Vilsen durchführen ließ.

Anlässlich dieser überaus umfangreichen Arbeiten erhielt die Lok gleichzeitig ihr ursprüngliches Aussehen zurück, in dem

sie 1917 von der Firma Jung nach Ostpreußen geliefert worden war, und in dem sie bei Kriegsende in den Spreewald gelangte.

Am 1.5.96 wurde die Lok schließlich zum dreißigjährigen Bestehen des DEV wieder feierlich in Betrieb genommen. Dazu hatte der Deutsche Eisenbahn-Verein nicht nur ehemalige »DDR«-Eisenbahner eingeladen, denen ihr seinerzeitiges Überleben maßgeblich zu verdanken ist, sondern es waren auch Gäste aus dem Spreewald gekommen, um an der Einweihungsfahrt ihrer vielgeliebten »Spreewaldguste« teilzunehmen. Mit dieser neuerlichen Indienststellung der SPREEWALD erreichte eine jahrzehntelange deutsch-deutsche Geschichte ihren Höhepunkt, der zudem ohne eine Ost und West voneinander trennende Grenze begangen werden konnte. Das hatten sich zwar alle Beteiligten immer gewünscht, ohne aber daran glauben zu mögen, daß dieser Wunsch jemals in Erfüllung gehen würde. Umso größer war die Freude darüber, daß sich das jetzige Ereignis in einem wiedervereinigten Deutschland feiern ließ.

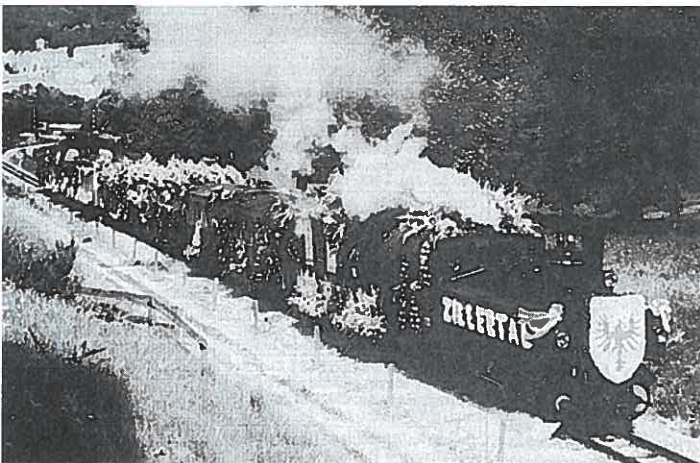
H-J. Hentzschel/DEV/pr.

Zillertaler Verkehrsbetriebe (Zillertalbahn)

Ab 11.7.96 begann mit dem Umbau des Wählamtes auch in Jenbach das digitale Telefonzeitalter. Ab diesem Zeitpunkt ist die Zillertalbahn unter der neuen Telefonnummer 0043-5244-606-0 zu erreichen (Fax: 0043-5344-606-39).

»Zillertalbahn transportiert

Fahrgäste in Viehwaggons« - so oder so ähnlich könnte die Schlagzeile lauten, und sie würde so tatsächlich stimmen. Ab Ende Juni 1996 hat die Zillertalbahn einen offenen, vierachsigen Güterwagen für den Publikumsverkehr in die Dampfmontur eingereiht. Der



Zillertalbahn: Zeitungsbild vom Zillertaler Blumenzug.

ZB/pr.



Der »Freundeskreis Selketalbahn e.V.« (Kontaktadresse Heiko Fricke, Ballenstedter Str. 22, 06507 Rieder) widmet sich der Wiederaufarbeitung der Dampflok 99 6102, die auf diesem Foto gerade mit einem Personenzug den Bahnhof Gemrode verläßt.

Mit dieser Urkunde wird ein ganz herzlicher

Dank

für Ihre Spende zur Aufarbeitung der

Dampflokomotive 99.6102

aufgesprochen.

Diese besondere Aufzeichnung ist voll und ganz verdient und wird nur in sehr seltenen Fällen verliehen.

Merzbad anno 1995



Das Ernst Paul Lehmann Patentwerk hat für die Wiederaufarbeitung der 99 6102 gespendet. Sie auch?

Wagen wurde an den Stirnseiten mit Übergängen ausgestattet, erhielt Sitzbänke und es wurden Griff- und Haltestangen montiert, damit Unfälle bei dieser halsbrecherischen Geschwindigkeit vermieden werden. Wer sich traut, darf mitfahren. Aber Achtung: Auf-

enthalt auf eigene Gefahr! Der Vorsitzende des Aufsichtsrates der Zillertaler Verkehrsbetriebe, Herr Bürgermeister Johann Haun, ein begeisterter Musiker und neuerdings Mitglied der Bahnmusik, feierte am 30.5.96 seinen 60. Geburtstag. Die Zillertalbahnmu-

sik spielt ein Ständchen. Ein Mann fragt den Kapellmeister: »Für wen spielt ihr hier?« - »In diesem Haus wohnt der Bürgermeister und oberste Chef der Zillertalbahn und der hat heute Geburtstag.« - »Warum kommt er dann nicht heraus und bedankt sich?« - »Das geht nicht, er muß doch den Baß blasen.« Herzliche Glückwünsche, Herr Präsident und alles Gute, Gesundheit, viel Glück und weiterhin soviel Elan!

An diesem einen Tag im Jahr haben die Berge Pause. Denn unten im Tal »blüht« ein besonderes Ereignis. Nicht Gipfeln oder klaren Bergseen gilt dann die Aufmerksamkeit im Tiroler Zillertal, sondern einem Zug, und zwar einem ganz besonderen, der sich nur alle zwei Jahre auf den Weg macht. Über und über geschmückt und verziert mit Nelken, Rosen, Gladiolen, Sonnenblumen und Gerbera dampfte der Zillertaler Blumenzug am 14.7.96 durch das Tal, ein farbenprächtiges Schauspiel, das Zehntausende in seinen Bann zog. Vor der großen Fahrt hieß es für Rosa Dolinsek erst einmal Nachtschicht einlegen. Als geistige Mutter des Blumenzuges leitete die Floristin aus Zell am Ziller die umfangreichen Vorarbeiten, koordinierte Einkauf und Lagerung der verderblichen Blütenpracht und war natürlich rund um die Uhr mit etwa vierzig Mitarbeitern bei der Verzierung der acht Waggon im Einsatz. »Die Lok übernahm ich selbst«, erzählte die energische Tirolerin. Allein für den Schriftzug »Zillertal«, der den metallenen Bauch der Dampflok namens ZILLERTAL aus dem Jahr 1900 zierte, benötigte sie über eintausend weiße Nelken. Stolz prangte vorne auf der Lok der Tiroler Adler, natürlich auch ein Blumenwerk. Dieser Blumenkorso auf Schienen, heuer zum vierten Mal veranstaltet, gehörte nicht nur zu den Höhepunkten der an Veranstaltungen nicht gerade armen Sommersaison im Zillertal. Er bildete auch Hauptereignis und Mitte der Zillertaler Blumenwochen vom 6. bis 20.7.96, bei denen sich sehr vieles um die Blumen drehte.

Als am Sonntag, den 14. Juli 1996, um 10.00 Uhr der Zug-



ÖBB-»Krumpe«: Sonderfahrt am 21.5.95 mit Lok Mh 6.

Foto: Peter Rumpolt

Sonderfahrt mit der Mh 6

Als begeisterter LGB DEPESCHE-Leser habe ich mich in Heft 81 sehr über den Artikel über die Krumpe gefreut. Am 21.5.95 habe ich auf dieser ÖBB-Schmalspurstrecke (St. Pölten-Ober Grafendorf-Wieselburg-Gresten) an einer Sonderfahrt teilgenommen.

führer Fritz Widner in seiner festlichen Bahnuniform im Stile der Jahrhundertwende dem Lokführer Josef Stöckl im Bahnhof Jenbach das Zeichen zum Start gab, fieberte das ganze Zillertal diesem Großereignis entgegen. »Es ist ein Spektakel sondergleichen«, erzählte Susanne Kröll, Geschäftsführerin der Zillertal Information. »Bei diesem Fest feierte das ganze Tal, ob Einheimische oder Gäste, jeder wollte dabei sein.« Genau 31,728 Kilometer ist die 1902 fertiggestellte Strecke der Zillertalbahn lang. Und jeder Meter wurde an diesem Tag zum Ereignis. Im Schrittempo zog die Lokomotive ihre acht Waggon durch das grüne Tal. An jedem Bahnhof wurde diese blumige Zugnummer bereits sehnsüchtig erwartet. Acht Minuten nach dem Start, so sah es der Fahrplan vor, erfolgte der erste Halt in Strass. Jeder Halt wurde zum Fest. Meist von der Blaskapelle musikalisch begrüßt, war der Blumenzug das an diesem Tag meist bestaunte, gefilmte und fotografierte Ereignis des Zillertals. Jeder Waggon trug seinen ganz individuellen Blumen-

Zuglok war die wunderschön restaurierte Dampflok Mh 6. Die Lok verkehrte ursprünglich auf der Stammstrecke der Mariazellerbahn (St. Pölten-Mariazell), daher auch die Bezeichnung Mh (Mariazell Heißdampf).

Peter Rumpolt (14 Jh.)

schmuck, auf dem Führerstand der Lok prangte ein Zillertaler Trachtenhut, gefertigt aus Moos, Straußenfedern und fast siebenhundert Nelken im Durchmesser von 2,20 Metern. Weiter ging die Fahrt ins Innere des Tales. Tausende säumten den Weg, hatten die besten Positionen bereits vorher erkundet und besetzt. In den Bahnhöfen Schlitters, Fügen-Hart, Uderns, Kaltenbach, Aschau, Zell am Ziller, Ramsau/Hippach und Mayrhofen gab es an diesem Vormittag nur eine Verbindung - und die hieß Blumenzug. Verspätung war Ehrensache! Die etwa zweihundert auserwählten Fahrgäste, alle Karten waren längst vergeben, genossen auf ihrer über dreistündigen Reise individuellen Fahrkomfort. Denn während Lokomotivführer Josef Stöckl sicher die ehrwürdige Dampflok steuerte und Heizer Hans Wessely dem Feuer Kohlen gab, wurde in den Waggon ausgiebig gefeiert. Das begann gleich hinter der Lok im sogenannten Faßwaggon. Das bauchige Innere dieses ungewöhnlichen Gefährts beherbergt nämlich einen gemütlichen Bieraus-

schank. In jedem Waggon spielte die Musik und angesichts der Bezeichnungen »Sektwaggon« oder »Weinwaggon« mußte man sich um die Versorgung der Gäste mit Hochprozentigem keine Sorgen machen. Endstation war, wie im Alltag der populärsten Eisenbahn Tirols, Mayrhofen. Dort warteten fünfzehn Kutschen auf die Passagiere und die Feuerwehr auf den Zug. Denn während die Vierbeiner mit ihren Gästen zum nahen Waldfest trabten, dem feierlichen Abschluß der Bahnfahrt, bewachten die Florianijünger die Blumenpracht des Zuges. Denn die über 30.000 Blumen wurden später in Altersheimen und für Wegkreuze weiterverwendet und dienen nicht der Selbstbedienung.

Für alle Zugfreunde hat die Zillertalbahn, die über eine wechselvolle Geschichte verfügt, heute aber zu einem breiten Erfolg auf schmaler Spur wurde und aus dem Alltag der Zillertaler nicht mehr wegzudenken ist (sie verkehrt stündlich), noch mehr zu bieten: Noch bis Oktober verkehren Nostalgie-dampfzüge. Auf die Kleinen wartet der Kinderdampfzug. Wer sich selbst einmal den Traum vom Lokomotivführer verwirklichen will, kann dies im Sommer an jedem Freitag tun - beim sogenannten Hobbyzug. Informationen über das Programm der Zillertalbahn und über günstige Pauschalangebote (eine Ferienwoche bereits ab DM 130,00 mit Frühstück und zahlreichen Veranstaltungen) gibt es kostenlos bei der Zillertal Information, Postfach 8, A-6274 Zillertal, Telefon 0043-5282-2111, Fax 0043-5282-2111-4.

Hier noch ein Brief des Herrn N. aus Neu-Ulm, der an die Zillertalbahn schrieb: »Wieder zu Hause konnten wir uns trotz vorliegender Farbfotos nicht auf die Farbe Ihrer Wagen einigen. Während meine Frau den Zug als rot in Erinnerung hatte, bestehe ich auf braun als Zugfarbe. Ich bitte Sie nun herzlich uns mitzuteilen, in welcher Farbe der Personenwagen »Gemeinde Schlitters« gestrichen ist. Von Ihrer Antwort hängt zwar nicht der Ehefrieden, wohl aber für mich eine Modelldampflok ab, oder für meine Frau eine Woldeckel!«

ZB/pr.

Märkische Museums-Eisenbahn e.V.

Anfang Juli 1996 wurde nach mehrjähriger Aufarbeitung die Lok V 4 »Zukunft« (Krupp 1957/3819) vom TÜV abgenommen. Lok V 4 kam nach der Stilllegung des Braunkohlentagebaus Wölfersheim der Preußen-Elektra zur MME und ist eine typische Vertreterin von Diesellokomotiven in diesem Industriebereich.

Die Diesellokomotive wird nun vor allem im Bauzug- und Rangierdienst die V 3 (ehemals Hohenlimburger Kleinbahn) ablösen, die als historisches Fahrzeug geschont werden soll, aber in naher Zukunft einer intensiven Aufarbeitung bedarf.

Von der stillgelegten Industriebahn Halle hat die MME die Rollböcke mit den DR-Nummern 99-80-13, 99-80-16 und den zum Schneepflug umgebauten Rollbock 99-80-02 übernommen. Vor der Ver-



Christoph Saalmann entdeckte diese »Bagdadbau«-Lok 140 (Henschel 1918/16062) in einem türkischen Eisenbahnmuseum.

staatlichung trugen diese bei der Hafenbahn Halle bzw. nach der Fusion mit der Halle-Hettstedter Eisenbahn die Nummern 2 und 22. Der Schneepflug ist aus dem Rollbock 14 entstanden. Zur Übernahme hat sich die MME deswegen entschlossen, weil ne-

ben der Sammlung von Fahrzeugen westfälischer Schmalspurbahnen auch eine Sonder-sammlung zum Thema Rollfahrzeuge existiert. Die Hallenser Rollböcke repräsentieren hier die Bauart Görlitz 1918 in genieteter Ausführung.

MME/pr./Werner Reckert

Blindlaterne

Was hat die »Blindlaterne« beim Vorbild der LGB-Murtal-bahnlok 22701 für eine Bedeutung oder Funktion? Bislang konnte mir kein Dampflokfreund eine Auskunft geben. Vielleicht weiß es ein Leser der LGB DEPESCHE?

Andreas Rudert

Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH. (MBB)

Die Bäderbahn »Molli« (Spurweite 900 mm) wurde zum 3.10.95 durch die MBB von der DB übernommen. Gesellschafter sind der Kreis Doberan, die Gemeinden Bad Doberan und Kühlungsborn sowie Privatpersonen, denn für DM 3.000,00 kann jeder Anteile erwerben. Im Winterhalbjahr 1995/96 wurden werktags nur noch fünf Zugpaare gefahren, dafür aber sechzehn Buspaare. In der Sommersaison 1996 sollten wieder mehr Züge fahren. D.R.



LGB Model Railroad Club Convention 1997 in Ft. Lauderdale, Florida

Vorwort

Innerhalb der letzten zwei Jahre hatten wir eine große Nachfrage hinsichtlich einer weiteren »LGB DEPESCHE-Tour« in den Westen Amerikas. Die Reisegäste wünschten sich eine längere Reise mit mehr Eisenbahnfahrten sowie Besichtigungen von Eisenbahnmuseen. Nebenbei sollten aber auch landschaftliche Sehenswürdigkeiten im Reiseplan enthalten sein.

Da wir auch ein großes Interesse der Europäer an der Teilnahme einer Jahresversammlung (Convention) des »LGB Club of America« in Amerika feststellen, haben wir diese Convention ebenfalls in unseren Reiseplan eingefügt.

1. Tag (Freitag, 18.7.97)

Abflug von Deutschland nach Denver, Colorado, USA. Nach der Ankunft Transfer ins Hotel. Der Rest des Tages steht zur Eingewöhnung an die

neue Umgebung zur Verfügung.

Übernachtung in Denver, Colorado.

2. Tag (Samstag, 19.7.97)

Nach unserem ersten typisch amerikanischem Frühstück bringt uns der Bus zum Colorado Railroad Museum in Golden. Es ist das größte seiner Art in den Rocky Mountains und hält mehr als 50.000 Raritäten von alten Fotos, Papieren und prähistorischen Gegenständen aus der Eisenbahngeschichte Colorados und anliegender Staaten. Die Außenanlage bietet auf einer Fläche von nahezu sechs Hektar eine außerordentliche Kollektion von mehr als fünfzig Lokomotiven sowie von Wagen normal- und schmalspuriger Eisenbahnen von 1870 bis zur Gegenwart. Eine sehr bekannte Lok ist z.B. die »Denver & Rio Grande Western« Nr. 346, eine 2-8-0 und dazu Colorados

älteste Dampflokmaschine.

Zurück in Denver besuchen wir das Forney Transportation Museum. Es wurde 1961 gegründet und präsentiert mehr als vierhundert Exponate aus dem Verkehrswesen.

Nun werden wir eine Fahrt mit der Platte Valley Trolley unternehmen, einer restaurierten offenen Oldtimer Straßenbahn. Die Fahrt geht entlang der Gleise auf der Westseite des Platte Rivers.

3. Tag (Sonntag, 20.7.97)

Heute unternehmen wir eine Reise in die Vergangenheit mit der Georgetown Loop Railroad, gelegen im Herzen der Rocky Mountains. Diese im Jahre 1884 eröffnete Schmalspurstrecke von Denver und Golden nach Silver Plume hatte einst Güter- und Personenverkehr. Sie wurde im Jahre 1939 aufgegeben. Ein Teil der Strecke wurde rekonstruiert in der Mitte der siebziger Jahre.

Erleben Sie eine unglaubliche Reise zwischen wunderschönen Tannen und Espen mit Ausblicken zu hochaufragenden Bergspitzen. Der Höhepunkt ist jedoch die nachgebaute Loop am Devil's Gate (Gleiswendel zur Gewinnung von Höhe). Die damalige Brücke war 100 m lang, 30 m hoch und formte eine Spirale, bei denen sich die Trassen tatsächlich überkreuzten.

4. Tag (Montag, 21.7.97)

Nach dem Frühstück erforschen wir den Park »Garden of the Gods«. Dieses etwa fünf Hektar große Gebiet ist gefüllt mit Wundern der Natur, einer reichen Pflanzen- und Tierwelt sowie den roten Felsformationen aus Sandstein, viele von ihnen älter als dreihundert Millionen Jahre und im Laufe der Zeit durch Erosion geformt. Diese Region bietet wunder-volle Fotomotive.

Genießen Sie anschließend ei-



LGB DEPESCHE-Tour 1993: Dampflokomotive 20 der Grand Canyon Railroad in Williams, Arizona. Diese Bahn wird auch 1997 Reiseziel der LGB DEPESCHE Tour sein.

ne Fahrt mit der Manitou & Pike's Peak Railway, der höchstgelegenen Zahnradbahn der Welt (4.630 m). Das Abenteuer beginnt durch einen steilen Canyon mit Tannen und gigantischen Felsblöcken. Dann kämpft sich der Zug langsam über die Baumgrenze hinweg. Die einzigen Tiere, die man hier noch findet sind Murmeltiere und die Rocky Mountain Großhornschafe. Auf dem Gipfel bietet sich ein spektakulärer Rundblick über Manitou und Colorado Springs sowie auf die Gebirgskette Sangre de Cristo Mountain Range mit ihren schneebedeckten Bergspitzen.

5. Tag (Dienstag, 22.7.97)

Südwestlich von Pike's Peak liegen die Minenstädte Cripple Creek (einst das weltgrößte Goldcamp) und Victor (eine Stadt in der zwischen 1890 und 1960 Gold im Wert von mehreren hundert Millionen Dollar gefördert wurde). In der Blütezeit lebten in Cripple Creek 25.000 Menschen und in Victor 10.000 Leute. Heute ist die Einwohnerzahl auf 600 bzw. 300 gesunken.

Es ist Zeit, um die Cripple Creek & Victor Narrow Gauge Railroad zu besteigen. Ein spektakuläre Dampfeisenbahnfahrt ermöglicht einen Blick

zurück in das letzte Jahrhundert. Vorbei am alten Midland Terminal, an historischen Minen und über rekonstruierte Brücken führt uns diese vier Meilen lange Strecke.

6. Tag (Mittwoch, 23.7.97)

Nach dem Frühstück fahren wir nach Antonito, einem kleinen Städtchen hinter der Grenze Colorados.

Ein Ausflug zur Royal Gorge, einer 350 m tiefen Schlucht, welche durch den 2.350 km langen Arkansas River geschaffen wurde, wird Sie heute erstaunen. Die Schlucht wird von einer Hängebrücke überspannt. Steigen Sie ein in die Royal Gorge Scenic Railway, um mit dieser offenen Miniaturbahn zur Aussichtsplattform am Rande der Schlucht zu fahren. Eine weitere Kostbarkeit dort ist das kleine Auto- und Eisenbahnmuseum.

7. Tag (Donnerstag, 24.7.97)

Nach dem Frühstück unternehmen wir eine komfortable Tagesreise mit der Cumbres & Toltec Scenic Railroad.

Amerikas höchste und längste noch existierende Schmalspurdampfeisenbahn führt durch geheimnisvolle Tunnel und über atemberaubende Fachwerkbrücken. In scharfen Kurven wird die Grenze zwischen

Colorado und New Mexiko elfmal überschritten.

Vom offenen Aussichtswagen aus können Sie die steil abfallenden Täler, Serpentina und Steigungen ganz nah miterleben.

8. Tag (Freitag, 25.7.97)

Die kohlebefeuerte Dampflokomotive der Durango & Silverton Narrow Gauge Railroad verläßt heute mit uns den Bahnhof in Durango. Die Bahntrasse führt abenteuerlich durch den Canyon des Animas River, eine unbeschreiblich aufregende Landschaft. Auf der einen Seite hoch aufragende Felsen, auf der anderen Seite tiefe Schluchten. Die heute noch eingesetzten Lokomotiven stammen aus den Jahren um 1923, die Wagen aus der Zeit um 1880.

Wir erreichen die alte Goldgräberstadt Silverton, welche sich bis heute noch den Flair vom Wilden Westen erhalten hat mit ihren hölzernen Gehsteigen und alten Holzhäusern.

9. Tag (Samstag, 26.7.96)

Nach dem Frühstück erforschen wir den Mesa Verde National Park. Ein sich weit ausdehnendes Hochplateau, dessen Ebenen von tiefen Canyons durchzogen werden. In den darin von Erosion gebil-

deten Höhlen bauten die Indianer damals ihre Behausungen. Mesa Verde beherbergt die meisten erhaltenen Zeugnisse der »Cliffdwellerkultur« (Felsklippensiedler). Diese bauten ihre Felswohnungen unter den Überhängen steiler Klippen. Besichtigen Sie die bekanntesten Ruinen wie Cliff Palace und Balcony House.

Erleben sie die alte, naturverbundene Tradition der Navajo-Indianer im Monument Valley, ein diesen Indianern zugesprochenes Reservat in einer einzigartigen Landschaft mit über 160 Millionen Jahre alten, orangeroten Sandsteinmonolithen.

10. Tag (Sonntag, 27.7.97)

Nach dem Frühstück besuchen wir das meist besuchte Naturwunder in Amerika, den Grand Canyon. Zu ihren Füßen liegt das drei Millionen Jahre alte Naturereignis. Vor so langer Zeit begann der Colorado River seinen Weg zu graben. Heute ist es eine Touristenattraktion, den Fluß auf einer Floßfahrt zu meistern. Erleben Sie mit, wie sich die Farbe der Felswände des Canyon von Minute zu Minute durch Sonne, Licht und Schatten ändert.

11. Tag (Montag, 28.7.97)

Nach dem Frühstück wird Ih-



LGB DEPESCHE-Tour 1997: Auch im nächsten Jahr wird die Reise wieder zur Durango & Silverton Railroad führen.

Fotos (2): John Rogers

nen in einem »IMAX Theatre« der atemberaubende Landschaftsfilm des Grand Canyons auf einer 24 m hohen Leinwand vermittelt. Danach haben Mutige die Möglichkeit die eben gesehenen Abenteuer im Film per Hubschrauber-rundflug zu erleben.

Am Nachmittag geht es mit der Grand Canyon Railway durch den Kaibab National Forest, einem Wald immergrüner Bäume inmitten einer Wüstenlandschaft.

12. Tag (Dienstag, 29.7.97)

Frühstück. Auf dem Weg zur legendären Stadt Las Vegas besuchen wir den Hoover Damm. Er staut den Colorado River auf einer Länge von fast 400 km. In Las Vegas steht Ihnen der Abend zur Verfügung, um wie all die anderen in Sekunden ein Vermögen zu gewinnen - oder auch zu verlieren. Besuchen Sie weltberühmte Shows und lassen Sie sich beeindrucken von den vielen verrückten Hotelbauten.

13. Tag (Mittwoch, 30.7.97)

Frühstück und Abfahrt mit einem Zug der Amtrak nach San Diego. Genießen Sie eine Reise in komfortablen Einzelsitzen. Klimaanlage ist selbstverständlich.

14. Tag (Donnerstag, 31.7.97)

Heute besuchen Sie »LGB of America«. Die LGB-Werksniederlassung im sonnigen Südkalifornien hat die Marktposition von LGB in den USA gesichert. »LGB of America« verfügt über eine moderne Reparaturwerkstatt mit Meßplatz und natürlich über ein komplettes Ersatzteillager.

Anschließend Besuch des Orange Empire Railway Museums mit einer riesigen Sammlung von Eisenbahnexponaten.

15. Tag (Freitag, 1.8.97)

Gruppe A: Rückflug nach Deutschland.

Gruppe B Weiterflug zur Teilnahme an der Convention des »LGB Clubs of America« nach Ft. Lauderdale, Florida.

16. Tag (Samstag, 2.8.97)

Freier Tag zur Erholung am Strand. Das Convention Hotel liegt direkt am Strand von Ft. Lauderdale, Florida. Dieses Hotel wurde erst kürzlich mit einem Aufwand von neun Millionen US-Dollar renoviert. Es verfügt über vier Tennisplätze und einen fabelhaften Swimmingpool. Schnorcheln, Tauchen, Fischen und Segeln kann direkt an den Docks arrangiert werden. Die Flughäfen Ft. Lauderdale und Miami sind an die 10 beziehungsweise nur

etwa 45 Minuten entfernt.

17. Tag (Sonntag, 3.8.97)

Beginn der LGB-Club of America-Convention mit einer Begrüßungseiscreme.

18. Tag bis 23. Tag (Montag, 4.8.97 bis Samstag, 9.8.97)

Entweder Teilnahme an verschiedenen Programmen der Convention oder aber genießen Sie ganz einfach eine Woche direkt am Strand von Ft. Lauderdale, Florida.

Eingeschlossene Leistungen

Flug:

Deutschland-Denver, Colorado

Gruppe A: Rückflug von Kalifornien nach Deutschland

Gruppe B: Weiterflug Los Angeles-Florida, Rückflug

Florida- Deutschland

Bus:

Bus-Transfer und alle Fahrten, die im Programm enthalten sind. Fakultativausflüge werden extra berechnet.

Hotels:

Gruppe A: 14 Übernachtungen mit amerikanischem Frühstück.

Gruppe B: 22 Übernachtungen mit amerikanischem Frühstück

Zugfahrten:

Platte Valley Trolley, Georgetown Loop RR, Manitou & Pike's, Peak RR, Cripple Creek & Victor RR, Royal Gorge Scenic RR, Cumbres & Toltec

Scenic RR, Durango & Silverton RR, Grand Canyon RR, Amtrak Eisenbahn,

Museen:

Colorado Railroad Museum in Golden, Forney Transportation Museum, Orange Empire Railway Museum in San Diego,

Parks:

Garden of the Gods, Royal Gorge, Mesa Verda National Forest, Monument Valley, Grand Canyon, Hoover Dam

Touren:

Stadtrundfahrt in Denver

Firmenbesuch:

LGB of America in San Diego

Als besonderes Geschenk wird Ihnen ein speziell dekoriertes und nur für die 1997 LGB DEPESCHE Reisegruppe produzierter LGB-Wagen, überreicht.

Fakultativ-Ausflüge während des Aufenthaltes in Florida:

Disney World, Sea World, Everglades, NASA Kennedy Space Center, Florida Keys.

Für nähere **Informationen** (ausführlicher Reiseplan sowie Preis) schreiben Sie bitte an:

»Schmalspurparadies«

John Rogers, Steinbach 76, 90556 Cadolzburg.

Telefon: 09103-1697 täglich von 13.00 - 17.00 Uhr.

Telefax: 09103-1697 zu jeder Zeit.

Thomas Bitter

Bayerische Zugspitzbahn

Die Geschichte

Obwohl die meterspurige Bayerische Zugspitzbahn weniger als 20 km lang ist, gehört sie dennoch zu den ganz besonderen deutschen Schmalspurbergbahnen, die bis heute erhalten geblieben sind. Ein modernes Bahnunternehmen ist bemüht, jährlich knapp eine Million Touristen auf Deutschlands höchsten Gipfel zu bringen. Die BZB, wie sie abgekürzt wird, ging

1928 aus der Allg. Lokalbahn- und Kraftwerksbahn AG, Berlin, und der AEG, die die gesamte elektrische Ausrüstung inklusive der Lokomotiven herstellte, hervor. Heute gehört die BZB der DEG-Verkehrs-GmbH. in Frankfurt. Diese besitzt auf der Olympiastraße in Garmisch-Partenkirchen dennoch eine auf die BZB begrenzte Direktion.

Die Zugspitze wurde bereits 1926 mit einer Seil-

bahn, jedoch von Tirol (Österreich) aus, behängt. Diese längst nicht dem Ansturm der Touristen gewachsene Bahn brachte die Bayern dazu, von Garmisch-Partenkirchen aus eine gemischte Zahnrad- und Adhäsionsbahn zu bauen, deren Kapazitäten so schnell nicht auszureizen waren. Die Trasse gliedert sich in die Talstrecke und die mit Riggenbachzahnstange ausgerüstete Bergstrecke. Die Eröffnung erfolgte 1929 zunächst bis zum Eibsee und 1930 durchgehend bis zum Schneefernerhaus. Erst 1988 wurde durch Bau eines Zusatztunnels die Zweigstrecke bis zum Gletscherbahnhof Zugspitzplatt eröffnet. Bis dahin mußten die Fahrgäste in die Gipfelseilbahn umsteigen, um wirklich bis auf den Gipfel zu gelangen.

Schmalspurreise

Um die BZB zu bereisen, empfiehlt es sich, in Garmisch-Partenkirchen Quartier zu nehmen. Diese Stadt hat wirklich alles zu bieten, was ein Tourist nur verlangen könnte. Nicht nur der Wintersportler kommt auf seine Kosten, auch in den übrigen Jahreszeiten gibt es sehr viele Möglichkeiten, die Freizeit zu gestalten. Neben den Olympia-Einrichtungen ist Garmisch-Partenkirchen Eldorado der Mountainbiker. Es gibt auch Golf und Minigolf, Einkaufsstraßen, Museen, Theater, einen Kurpark und vieles mehr. Zwei größere Bergbahnunternehmen bringen die Touristen (und natürlich auch Einheimische) auf die umliegenden Berge. Zum einen betreibt die Wankbahn AG Seilbahnen auf den Wank, den Eckbauer und den Hausberg, zum anderen erschließt die Bayerische Zugspitzbahn AG das Alpstiz- und Zugspitzgebiet. Die Zugspitze ist ein begehrtes Ausflugsziel, zumal es sich um Deutschlands höchsten Berg mit 2965 Metern handelt. Daher gibt es auch die Alternativmöglichkeit, anstelle der Eisenbahn mit der später ergänzten Seilbahn (ab Eibsee) steil empor zu schweben. Wir wollen hier aber die Eisenbahn nehmen.

Garmisch-Partenkirchen verfügt über einen relativ großen DB-Bahnhof. Es halten prominente ICs/ECs und sogar eine ICE-Verbindung gibt es. Die hier durchgehende Linie ist die spektakuläre Karwendelbahn von der Bayernmetropole München nach Innsbruck in Österreich. In Höhe des alten Bahnbetriebswerks, das heute Museumslokomotiven beherbergt, zweigt die sogenannte Außerfernbahn Richtung Kempten ab. Die Außerfernbahn liegt mehrheitlich auf österreichischem Gebiet, ist aber vom übrigen ÖBB-Netz isoliert. Daher trifft man in Garmisch-Partenkirchen ständig auch österreichische Lokomotiven an.

Verläßt der Reisende die Bahnunterführung auf der Garmischer Seite (der Bahnhof ist die Trennlinie zwischen Garmisch und Partenkirchen), steht man unmittelbar vor dem Kopf-



SLM-Doppeltriebwagen unterhalb der Hst Kreuzeck-Osterfelderbahn. Die Trasse verläuft am Berghang in engen Kurven



Zugkreuzung in der Ausweiche 3. Unterhalb des Tunnelportals in Riffelriss sind die Trassensteigungen beachtlich.

BZB-Fotos von Thomas Bitter

bahnhof der Zugspitzbahn. Vor ein paar Jahren noch fand man hier umfangreiche Anlagen der meterspurigen BZB vor. Als noch regelmäßig lokbespannte Züge verkehrten, mußte die Lok immer umsetzen. So gab es vier Gleise und ein Abstellgleis für den Bahndienst. Nach der Ablieferung moderner Triebwagen im Jahr 1987 blieb nur noch ein Kopfgleis bestehen. Das Bahndienstgleis wurde als Ausweiche ausgebildet, falls mal eine Lok umsetzen muß. Das restliche Gelände dient seither als Parkraum. Steigen wir ein in die Zugspitzbahn, deren Züge natürlich im bayerischen Blau-Weiß lackiert sind. Der Zug verläßt Garmisch in einer weiten 90-Gradkurve und verläuft die nächsten Kilometer parallel zur Außerfermbahn. Sehr häufig kommt es hier zu Wettrennen zwischen Normal- und Schmalspurzügen, da jeweils die sel-

ben Anschlüsse der DB angefahren werden. So treffen sich sehr verschiedene Fahrzeuge von BZB, DB und ÖBB auf derselben Trasse. Im Winter halten einige Züge auch an der Skischule bzw. Talstation der Hausbergbahn. Auch die Normalspur unterhält hier einen kurzen Bahnsteig. Nach einigen Kurven erkennt man rechter Hand die ehemalige Haltestelle Rißensee. Dann beginnt das Schmalspurgleis auf einem Damm zu klettern und schwenkt auf den Hang zu, wobei auf einer Eisenbrücke das Normalspurgleis überbrückt wird. Unmittelbar schließen sich eine Galerie und ein 80 m langer Tunnel an. Die Trasse liegt nun erhöht im Hang und bietet einen guten Ausblick auf das weite Loisachtal. Zum ersten Mal bekommt der Reisende das Gefühl, in einer Bergbahn zu sitzen. Die nächste Haltestelle bedient die Tal-

stationen zweier Seilbahnen in das Alpstzgebiet (Kreuzeck- und Osterfelderbahn). Von hier aus verliert der Zug schnell an Höhe bis wir wieder im Talboden auf einer langen Gerade Ort und Haltestelle Hammersbach erreichen. Von hier aus beginnt einer der bekanntesten Aufstiege zur Zugspitze durch die Höllentalklamm über immerhin noch 2200 Höhenmeter. Mit lauten Pfiffen und Spurkranzkreischen verlassen wir Hammersbach und durchfahren den Ortsteil Obergrainau der Gemeinde Grainau bis eine Tafel die Geschwindigkeit 5 km/h gebietet. Das ist nötig, weil der Zug nun in die Zahnstangen des Bahnhof Grainau-Badersee einläuft. Zwar liegt der Bahnhof in der Ebene, dennoch müssen alle Gleise und Weichen mit der Zahnstange ausgerüstet sein, damit die älteren Zahnradtriebfahrzeuge uneingeschränkt



Talellok 3 am 10.10.90 nach Verlassen der Hst Hammersbach.

Foto: Meinolf Bitter



Berglokk 15 holt am 6.10.94 die Schneeschleuder für eine Probefahrt aus dem Depot.



Doppeltriebwagen auf der Talstrecke. Rechts im Bild sind die DB-Gleise Garmisch-Partenkirchen – Reutte in Tirol.



Der Ausblick auf den Eibsee oberhalb des Tunnels 2 ist faszinierend. Die LGB-Standardfahrleitung ähnelt der BZB-Anlage.



Nach einem Wintereinbruch passiert ein Zahnradtriebwagenzug die Wassertankstelle bei km 11,9.

zirkulieren können. Diese verfügen über keinen Adhäsionsantrieb, werden also nur über das Zahnrad angetrieben. Die Bayerische Zugspitzbahn ist mit dem Zahnstangensystem Riggenbach (Leiterzahnstange) ausgerüstet. In den Weichen sind mangels einer Riggenbachkonstruktion normale Strublamellen eingebaut.

Grainau ist bedingt durch die Zweiteilung des Fahrzeugparks in Adhäsion und Zahnrad Sitz von Depot und Werkstätte. Der Zugbegleiter ruft in die Wagen, in den Zahnradbahnzug umzusteigen. Wir wollen aber vor der Weiterfahrt die Anlagen näher in Augenschein nehmen. Der Umsteigeverkehr findet auf einem Gleis statt, wobei der Talzug und ein bis zwei Bergzüge hintereinander halten. Bis in die fünfziger Jahre hinein war das Umsteigen nicht nötig, da sich Tal- und Berglok an der Personenwagen-Gruppe austauschen konnten. Während die Tallok bis zu sieben Wagen ziehen kann, war ab Grainau auf der Zahnstange eine Lok für nur zwei Wagen einzusetzen. Nachteil dieser Traktionsart waren die mit 9 km/h sehr langsamen Bergloks und die damit verbundene Fahrzeit sowie natürlich auch ein hoher Lokbedarf (acht Bergloks). Abhilfe schaffte eine erste Generation »Schnelltriebwagen« von 1954-1958, die mit 18 km/h Geschwindigkeit die Fahrzeit auf der Bergstrecke halbieren konnte. Diesen sechs Triebwagen wird bis heute jeweils ein angepaßter Personenwagen vorgestellt. Zusammen mit den beiden 1978 nachbeschafften SLM-Triebwagen bilden sie heute das Rückgrat der Traktion auf den Berg.

Aber auch der Talzug ist heute ein Triebwagen. 1987 beschaffte die BZB in Winterthur bei der SLM zwei Doppeltriebwagen für Adhäsions- und Zahnradantrieb. Theoretisch wäre damit ein direkter Durchlauf Garmisch-Zugspitze möglich, jedoch wäre dann keine stündliche Bedienung der Strecke möglich, da dazu zwei Triebwagen nicht ausreichen. So pendeln beide Einheiten zum Teil auch in Doppeltraktion in der Regel auf der Talstrecke.

Nachdem alle Züge den Bahnhof Grainau-Badersee in beide Richtungen verlassen haben, ist Zeit, einen Blick auf die Depotanlage der BZB zu werfen. Das Depot liegt etwas außerhalb des eigentlichen Bahnhofs neben der Zahnradstreckenausfahrt. Als Rangierlok ist hier in der Regel täglich eine der alten Talloks zu beobachten, die hauptsächlich die Güterwagen für die Bergstrecke im Bahnhof bereitstellt. Dieser bescheidene Güterverkehr dient allein dazu, die Zugspitze mit Heizöl, Lebensmitteln etc. zu versorgen und Abfall wieder zu entsorgen. Da die Wagen immer auf der Bergseite laufen müssen, verfügen alle über ein Bremsenhaus, wo ein mit Funkgerät ausgerüsteter Zugbegleiter Platz nimmt. In der Regel werden die Güterwagen am Tag einem Triebwagen anstelle des Personenwagens vorgestellt. Ist dies wegen hohen Personenverkehrs nicht möglich, muß nachts eine der alten Bergloks einen Extrazug zur Zugspitze schieben. Drei der ursprünglich acht Kastenloks sind noch vorhanden. Zwei stehen in Grainau für untergeordnete Dienste (z.B. auch Schneeschleuderfahrten im Winter) zur Verfügung. Die Dritte ist meistens am Endbahnhof Schneefernerhaus stationiert.

Neben dem Depot finden wir auch Unterstände für die Bahndienstwagen. Man entdeckt dort so manches hergerichtete Schmalspurunikat. Besonders erwähnenswert ist die einachsige



Hochbetrieb im Bahnhof Grainau. Die Talelok hat einen Güterwagen bereit gestellt, der vom Triebwagen mitgenommen wird. Hinten am Bahnsteig ein Doppeltriebwagen für die Talfahrt.

(!) Schneeschleuder. In der Depothalle steht bei normalem Verkehr noch viel Reservefahrzeugmaterial, das bei großem Andrang oder bei Ausfall der Eibseeseilbahn benötigt wird. Doch gehen wir zurück zum Bahnhof, wo schon bald wieder von beiden Seiten die Züge einlaufen. Nach kurzem Aufenthalt geht es Richtung Zugspitzplatt. Die ersten paar hundert Meter Zahnradbahn verlaufen noch durch ruhiges Gelände mit Wiesen, Scheunen und einzelnen Bäumen. Zur linken Hand erhebt sich die mächtige Zugspitze. Die Steigung beträgt bis zum Eibsee zumeist »nur« 12,5 %. Die Bahntrasse folgt hier zum großen Teil der Eibsee-Straße. Häufig sieht man auch auf dieser Straße die sogenannten Eibseebusse, die von Grainau Personen zur Eibseeseilbahn bringen. Bei Großverkehr entlasten diese Busse auch

die Bahn ab Bahnhof Garmisch-Partenkirchen. Dies ist angesichts des inzwischen recht großzügigen Fahrzeugparks der BZB unverständlich, begründet sich aber durch die fehlenden Ausweichstellen auf der Talstrecke. Zumindest können die Triebwagen auf der Talstrecke mit etwas Hektik gerade noch halbstündlich verkehren.

Zurück zum Bahnhof Eibsee, in dem häufig Zugkreuzungen von Taktverdichtungen mit Regelzügen stattfinden. An die Ausweiche angegliedert ist auch ein Stumpengleis. Vom Zug aus ist der Eibsee allerdings nicht zu sehen. Dazu empfiehlt sich ein Zwischenstop oder eigener Tagesausflug, an dem man den See umwandern kann. Bei Postkartenwetter läuft man allerdings Gefahr, von Menschenmassen zertreten zu werden.

Nach Verlassen der Station taucht der Zug in dunklen Wald ein. Schon bald klettert der Zug kontinuierlich mit 25 % Steigung empor. Nach wenigen Minuten passieren wir bei km 11,9 einen Wasserturm. Keinen falschen Verdacht, die BZB ist von Anfang an elektrifiziert (1650 V Gleichstrom) und hatte nie Dampflok. Der Wasserturm dient schlicht der Trinkwasserversorgung auf der Zugspitze. Die am Schneefernerhaus stationierte Berglok fährt am späten Abend mit ein oder zwei Wasserwagen bis hierher, tankt auf und kehrt auf den Berg zurück. Bis zu zwei Fahrten werden unternommen. Bewohner und Touristen bekommen von dieser Aktion trotz des Lärms der Berglok nichts mit, da sich der Tank weitab jeglicher Agglomeration befindet. Dies ist die letzte regelmäßige Leistung einer Berglok.



Am 6.10.85 hatte der Endbahnhof Garmisch-Partenkirchen noch sein altes Aussehen. Talelok 4 steht abfahrtsbereit mit einem Zug nach Grainau.



Auf der LGB-Freilandanlage des Verfassers ist ein aus LGB-Material adaptierter Zug der Bayerischen Zugspitzbahn im Einsatz.



Tallok 1 m Depotgelände in Grainau. Links steht ein Güterwagen mit Bremserhaus, der immer bergwärts gekuppelt wird und stets mit einem Zugbegleiter besetzt ist.

Nach einer engen S-Kurve in voller Steigung haben wir die Eibseeseilbahn unterquert und passieren einen kurzen Tunnel. Der Zug befindet sich jetzt an der offenen Westseite des Bergmassivs. Von hier hat man einen grandiosen Ausblick auf den tief unten liegenden Eibsee. Kurz darauf erreichen wir die namenlose Ausweiche 3, die Regelkreuzungspunkt ist. Etwa eine Stunde dauert die Fahrt von Garmisch-Partenkirchen bis hierher. Die Ausweiche ist allerdings kein Aussteigepunkt für Reisende. Über eine lange Gerade kommen zwei talwärts fahrende Züge entgegen. An dieser Stelle wird die große Steigung von 25 % erst richtig deutlich, da die Ausweiche genau in der Ebene liegt. Die Weichen werden übrigens von Hand bedient. Bei den geringen Geschwindigkeiten bereitet es dem Begleitpersonal keine Mühe, das Manöver im Fahren auszuführen. Zahnradbahnweichen können nicht geschnitten werden, da die Zahnstangen über das Schienenprofil geklappt werden.

Auch wir steigen die lange Gerade empor und erreichen nach einer S-Kurve die Haltestelle Riffelriss auf 1640 m Meereshöhe. Seit Garmisch-Partenkirchen sind wir damit etwa 1000 m gestiegen. Die Baumgrenze ist auf dieser Höhe ebenfalls erreicht. Vor uns ragen steile Felsen empor. Die Eibseeseilbahn hat ihre letzte Stütze längst hinter sich gelassen und schwebt über eine gewaltige Distanz zum Gipfel. Neben der Haltestelle befindet sich auch ein Gleichrichter für die Stromversorgung. In Riffelriss verlassen Skifahrer im Winter den Zug, um zum Eibsee hinabzufahren. Während der Sommer- und Herbstmonate stürzen sich von hier auch Mountainbiker »downhill«. Der Zug

taucht nun in den 4,5 km langen Tunnel bis zum Zugspitzplatt ein.

Die eher langweilige Tunnelfahrt soll durch allerlei Anschriften an der Tunnelwand belebt werden. So sind Höhenangaben bekannter Orte wie St. Moritz angeschlagen, die gerade passiert werden. Aber auch Werbetafeln, deren Beleuchtung für die Vorbeifahrt durch den Zug eingeschaltet werden, sind vorhanden. Aufgepaßt heißt es aber, wenn es hell wird, dann nämlich befindet sich der Zug an der Felsaußenwand, wo ein Tunnelfenster an die Bauzeit erinnert, als man diese Situation als Zwischenangriff nutzte.

Von hier führt die alte Tunnelstrecke zum Schneefernerhaus, dem Endpunkt der BZB. Wir aber durchfahren die hier abzweigende Neubautunnelstrecke (»Rosi-Tunnel«), die nur während der Skisaison planmäßig befahren wird, und können direkt unter dem Zugspitzplatt aussteigen. Nach ein paar Trittstufen erblicken wir dann wieder das Tageslicht und haben Ausblick über weite Teile der Ostalpen, vorausgesetzt, das Wetter ist entsprechend. Im Winter ist das Zugspitzgebiet natürlich eine bevorzugte Skiregion.

Tunnelfenster

Von den genannten Tunnelfenstern gibt es insgesamt vier Stück, wobei es bei der Kreuzungsstation Höllental noch einen zusätzlichen Stollen als Talausgang gibt. Anhand der Tunnelfenster soll kurz erläutert werden, was der Bau dieses Tunnels in der damaligen Zeit bedeutete.

Der Tunnelbau begann mit der Errichtung eines ganzen Seilbahnnetzes, zunächst eine Materialseilbahn vom Eibsee zum Riffelriss (unteres

Tunnelende), dann drei Seilbahnen zu den Tunnelfenstern 1, 3 und 4. Auf einer Baukarte ist auch noch eine Seilbahn zwischen den Tunnelfenstern 1 und 4 auszumachen. Über diese Materialbahnen wurde das gesamte Werkzeug und Material herbeigeschafft. Aus den Tunnelfenstern konnte der Tunnelausbruch einfach ausgeworfen werden. Das Fenster 2 diente nur dem Auswurf und ist übrigens durch den Reisenden am besten zu erkennen. Durch den gleichzeitigen Angriff des Tunnels von vier Stellen aus konnte die Bauzeit auf fünfzehn Monate begrenzt werden. Der hochalpine Tunnel überwindet einen Höhenunterschied von nahezu 1000 Metern.

Die BZB als LGB-Bahn

Zwar gibt es von Lehmann nicht ausdrücklich Fahrzeuge nach Vorbild der BZB, doch kann mit einer Reihe ähnlicher Fahrzeuge zumindest die ältere Epoche des BZB-Verkehrs nachgebildet werden, als nämlich ausschließlich Lokomotiven den Verkehr bewältigten.

Mit dem LGB-Wagen 32640 findet sich ein mit Ausnahme der Beschriftung vorzüglicher Nachbau der typischen Personenwagen der BZB im LGB-Programm. Die Ellok E1 (LGB 21300) gibt in blauer Lackierung schon ein ganz gutes Bild der Talloks ab. Auch die Zahnradlok der Schöllenenbahn hat schon sehr viel mit den Bergloks der BZB gemeinsam. Aufgrund des ebenfalls vorhandenen Adhäsionsantriebs kann man auf Zahnstangenweichen in Stationen verzichten. Auch die meisten der LGB-Güterwagen mit Bremserhaus entsprechen den BZB-Güterwagen recht gut.

Letztlich soll es ja der Phantasie überlassen sein, was man im einzelnen verkehren läßt.

Klaus Himmelreich

Das Signalreglement der Rhätischen Bahn

Teil 2

Nachdem wir uns in der LGB DEPESCHE 84 mit den Vor- und Hauptsignalen beschäftigt haben, sollen in dieser Ausgabe nun die Rangiersignale, die Signalisierungen an den Fahrzeugen und sonstige Signale erklärt werden.

Der zweite Teil behandelt eine Menge von Signalen ohne die der Bahnbetrieb nicht möglich wäre, die aber von den meisten Eisenbahnfreunden relativ wenig beachtet werden.

2. Rangiersignale

Auch die Signalisierung der Rangierbewegungen im Bahnhofsbereich unterliegen dem Signalreglement. Während auf kleineren Bahnhöfen mit nur einer Rangierlok auf Rangiersignale verzichtet wird, sind auf den größeren Bahnhöfen wie Chur, Landquart, Reichenau, Davos oder Samedan Rangier- bzw. Zwergsignale unerlässlich, damit mehrere Rangierfahr-

ten gleichzeitig durchgeführt werden können.

2.1. Räumungssignal

Das alte Formsignal hat zwei längliche blau-weiße Flügel. Stehen die beiden Flügel senkrecht übereinander, so ist das Rangieren gestattet.

Werden die beiden Flügel um 45° gedreht, so daß ein Kreuz entsteht, dann ist das Rangieren verboten und der Abschnitt sofort zu räumen (Räumungssignal). Die in der Schweiz als »Sägeböcke« (Sägeböcke) bezeichneten mechanischen Rangiersignale sind bei der RhB inzwischen leider verschwunden, jedoch bei der SBB sind diese Oldtimer z.B. in Wil, Romanshorn oder Wildegg noch zu bewundern. Die neueren Lichtsignale zeigen analog dem mechanischen Signal entweder fünf weiße Lichter untereinander oder ein liegendes Kreuz aus neun weißen Lichtern.

Ein weißes Dreieck oberhalb des Signalkasten bedeutet, daß dieses Signal unbeleuchtet ohne Bedeutung ist.

2.2. Sperrsignal

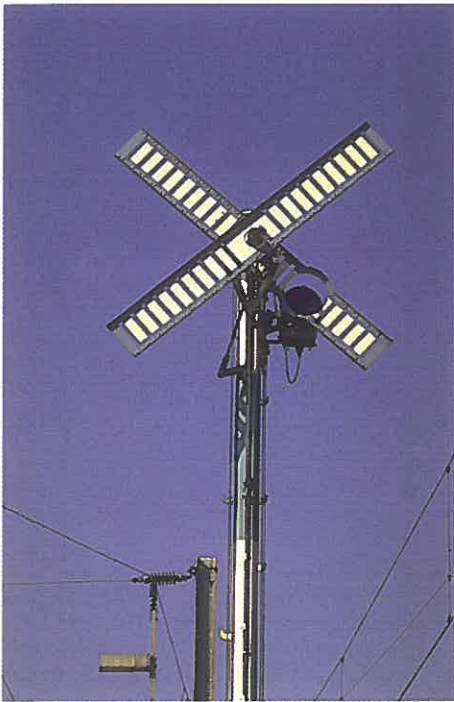
Die zwei Stellungen des Sperrsignals haben folgende Bedeutung: Fünf waagerechte weiße Lichter bedeutet »Halt« für Züge und Rangierfahrten. Wird ein Fahrbefehl für eine Rangierbewegung erteilt, zeigen fünf weiße Lichter um 45° geneigt von unten links nach oben rechts.

2.3. Rangierhaltesignal

Mit neun weißen Lichtern als stehendes Kreuz wird angezeigt, daß die Rangierbewegungen vor diesem Signal zu enden haben. Erst wenn ein Fahrbefehl wie beim Sperrsignal angezeigt wird, darf die Rangierfahrt fortgesetzt werden. Ein Rangierhaltesignal steht beispielsweise dort wo ein Firmengleisanschluß in die Strecke mündet.



Aus St. Moritz ausfahrender Regionalzug nach Scuol und eine Anzahl verschiedener Signalisierungen. Links vor dem Tunnelportal der Neigungsanzeiger mit dem Hinweis auf die Funkkanäle. Links oben zeigt das Rangiersignal »Halt für Rangierbewegungen«, das darüber befindliche Blinklicht signalisiert die geschlossene Bahnschranke. Darunter ist ein Kombisignal für Bremsprobe und Abfahrtsbefehl angebracht. Das Ausfahrtsignal zeigt den Fahrbegriff 2. Oberhalb davon gibt ein Schild den Hinweis auf die Bahnschranke. Oberhalb der Ge 4/4 1 und rechts oben sind an den Abstellgleisen die Stromabnehmer-Senksignale sichtbar.



Das alte mechanische Räumungssignal (Sagbock) in der Stellung »Rangieren verboten«.

2.4. Zwergsignale

In modernen Signalanlagen werden Zwergsignale eingesetzt mit denen der Rangierbetrieb geregelt wird. Zwei weiße Lichter nebeneinander bedeutet »Halt«. Zwei weiße Lichter schräg angeordnet heißt »Vorsicht« und besagt, daß das folgende Zwergsignal »Halt« anzeigt oder mit einem Hindernis zu rechnen ist. Zwei weiße Lichter übereinander signalisieren freie Fahrt. Die Zwergsignale stehen in der Regel an den Isolierstößen vor den Weichen. In Gleisanlagen mit Zwergsignalen entfallen die Weichenlaternen, die Räumungs-, Sperr- und Rangiersignale.

2.5. Signale des Personals im Rangierdienst

Die Signale des Rangierpersonals an den Lokführer werden mit der Mundpfeife und den entsprechenden Handbewegungen gegeben. Nachts erfolgen die Handbewegungen mittels einer Laterne mit weißem Licht. Die einzelnen Signale für Anfahren vorwärts oder rückwärts, Abstoßen, Halt, Langsamer fahren usw. wollen wir hier nicht näher erläutern. Durch den Einsatz von Funkgeräten sieht man die manuelle Signalisierung mit Handzeichen nur noch selten.

3. Signale an Fahrzeugen

3.1. Kennzeichnung der arbeitenden Lok im Zug

Die Lokomotive an der Zugspitze zeigt vorne drei weiße Lichter im Dreieck. An Lokomotiven, die nicht an der Zugspitze verkehren sind die Lichter in Vorwärtsrichtung ausgeschaltet. Im Gegensatz zu den deutschen Bahnen zeigen die Lokomotiven hinten unten rechts ein weißes Licht. Wenn vor einem Zug zwei Lokomotiven gespannt sind so unterscheidet man in der Schweiz zwischen Vorspann und Doppeltraktion.

Beim Vorspanndienst sind beide Lokomotiven mit einem Lokführer besetzt. Die erste Lok hat vorne das Dreilichtspitzensignal und hinten das rechte untere Licht eingeschaltet. Die zweite Lok hat vorne alle Lichter gelöscht und nur hinten das untere Licht eingeschaltet.

Bei einer Doppeltraktion wird die zweite Lok über ein Verbindungskabel von der ersten Lok

ferngesteuert, deshalb wird hier nur ein Lokführer benötigt. Zum Unterschied beim Vorspannbetrieb hat die erste Lok das hintere rechte Licht gelöscht.

Fährt eine Lok alleine, so wird vorne das weiße Dreieckssignal und hinten rechts ein rotes Licht eingeschaltet. Neuerdings kann bei der RhB auch bei einer allein fahrenden Lok hinten rechts ein weißes Licht beobachtet werden. Tagsüber kann das Licht hinten rechts auch durch eine rot-weiß gestreifte Scheibe ersetzt werden.

Pendelzüge werden signalisiert wie eine allein fahrende Lokomotive. Werden dem Pendelzug weitere Wagen beigelegt, wird am Ende des Pendelzuges hinten rechts ein weißes Licht eingeschaltet. Eine gekuppelte Schiebelok hat nur hinten rechts ein Licht eingeschaltet. Der Betrieb mit einer nicht gekuppelten Schiebelok ist bei der RhB nicht erlaubt.

3.2. Rangierlokomotiven

Tagsüber hat die Rangierlok vorne ein weißes unbeleuchtetes V, alle anderen Lichter sind ausgeschaltet. Nachts sind vorne und hinten die beiden unteren Stirnlampen weiß und vorne zusätzlich ein weißes beleuchtetes V eingeschaltet. Auf Bahnhöfen mit mehreren Rangierloks wird vorne und hinten die Dienstnummer angezeigt.

3.3 Arbeitszüge

Das Triebfahrzeug eines Arbeitszuges hat die gleiche Kennzeichnung wie eine Lok an der Zugspitze. Verkehrt das Triebfahrzeug nicht an der Spitze, so sind die beiden Lichter vorne gelöscht. Das Ende eines Arbeitszuges ist tagsüber nicht signalisiert und nachts mit einem weißen Licht beleuchtet.

3.4. Zugschluß

Am letzten Wagen eines Zuges wird tagsüber unten rechts eine rot-weiß gestreifte Scheibe eingesteckt. Nachts oder auf Strecken mit längeren Tunnels wird eine rot-weiß gestreifte Laterne mit einem roten Blinklicht verwendet. Nachdem auf den meisten Strecken der Rhätischen Bahn die Zugsicherung eingeführt wur-



Diese alte Form der Weichenlaterne in Disentis ist leider nur noch selten anzutreffen. Interessant ist die Mechanik und die Zuführung der elektrischen Energie für die Beleuchtung. Die beiden angelehnten gelben Stangen dienen zur Kontrolle der Bremsbacken bei der Bremsprobe.



Bahnübergang in Celerina.

Alle RhB-Signalfotos von Klaus Himmelreich

de, wird auf diesen Strecken auf die Signalisierung am Zugschluß verzichtet. Auf den Linien Chur-Depot Sand (Chur-Arosa Bahn) und Poschiavo-Tirano (Berninabahn) ist der Zugschluß nachts beleuchtet, da die Strecken teilweise über Straßen führen, oder diese wie eine Straßenbahn mit benutzen.

4. Sonstige Signale

In diesem Kapitel werden noch weitere wichtige Signale erklärt.

4.1. Weichensignale

Neben dem Weichenantrieb wird durch eine Weichenlaterne die Weichenstellung angezeigt. Die äußere Form der Weichenlaterne und die Signalisierung für eine Weiche in gerader Stellung entspricht der deutschen Signalisierung. Lediglich bei Weichen in ablenkender Stellung zeigt die Weichenlaterne auf beiden Seiten zwei weiße spitz zueinander laufende Streifen.

Die Weichenlaternen sind in der Regel nachts beleuchtet, nur bei untergeordneten Rangiergleisen sind unbeleuchtete Weichensignale eingesetzt.

Das Beleuchten der Weichensignale ist abhängig von der zugelassenen Fahrgeschwindigkeit.

Bei der RhB sind alle Weichenlaternen nachts beleuchtet, wenn die zugelassene Fahrgeschwindigkeit 40 km/h überschreitet.

Wenn ein Gleis nach einer Weiche in ein Stumpengleis führt, ist diese Fahrtrichtung an der Weichenlaterne orange statt weiß gekennzeichnet. Zusätzlich ist auf der Weichenlaterne eine orange Scheibe mit weißem Rand montiert. Alle Zufahrten haben spätestens an dieser Stelle anzuhalten.

Führt nach einer Weiche eine Richtung auf ein Gleis ohne Fahrdraht, ist in dieser Stellung oberhalb der Weichenlaterne ein gelbes Viereck mit einem schwarzen Balken montiert. Ein Elektrofahrzeug hat an dieser Stelle anzuhalten, oder den Stromabnehmer zu senken.

Die Sicherheitszeichen an den Weichen sind rote Pflöcke oder rot-weiße Querschwellen und zeigen an, wie weit sich ein Fahrzeug der Weiche gefahrlos nähern darf ohne eine andere Zugfahrt auf der Weiche zu gefährden.



Nach Pontresina einfahrender Regionalzug vom Beminapaß. Das Räumungssignal zeigt Rangieren verboten. Ferner sind auf dem Bild zwei Kombisignale, das Ausfahrtsignal mit dem Barrenhinweis, das Blinklicht für die geschlossene Barriere, am Bahnübergang die Warntafel mit Blinklicht und oberhalb des Triebwagens das Stromabnehmer-Senkensignal zu sehen.

4.2. Orientierungstafeln bei fehlenden Haupt- und Vorsignalen

Vor Haltestellen oder Stationen ohne Einfahrtssignale sind in Bremswegentfernung runde weiße Orientierungstafeln mit einem H oder S (H = Haltestelle, S = Station) aufgestellt. Fehlt das Vorsignal vor dem Einfahrtssignal wird an dieser Stelle eine Tafel in der Form und Größe des Vorsignals mit einem weißen Querstrich von links unten nach rechts oben montiert.

4.3. Pfeiftafeln

Eine Pfeiftafel zeigt an, daß der Lokführer mit der Lokpfeife das Achtungssignal zu geben hat. Je nach örtlichen Sichtverhältnissen (Tag, Nacht, Nebel) ist das Pfeifsignal kurz oder lang zu geben. Bei Gefahr ist das Achtungssignal mehrfach zu wiederholen. In der Schweiz ist die Pfeiftafel eine schwarz-weiße waagerechte rechteckige Tafel, in Deutschland wird dafür eine weiße Tafel mit einem P verwendet.

4.4. Geschwindigkeitstafeln

Dürfen Gleisabschnitte nur mit verminderter Geschwindigkeit befahren werden, so werden diese mit ortsfesten Tafeln gekennzeichnet. Das Vorsignal besteht aus einer weißen Tafel mit der Geschwindigkeitsangabe (eine oder zwei Zahlen übereinander) und steht in entsprechender Entfernung vor dem Anfangssignal (rechteckige weiße Tafel mit drei schwarzen Querstreifen). Mit dem Endsignal (rechteckige weiße Tafel mit zwei schwarzen Längsstreifen) wird die Geschwindigkeitsbegrenzung wieder aufgehoben.

Werden am Vorsignal zwei Geschwindigkeiten angegeben, so ist die niedrige Angabe für Güterzüge.

Für besondere Zugarten gibt es noch zusätzli-

che runde Geschwindigkeitstafeln mit einem orangefarbenen Rand für das Vor- und Anfangssignal und mit einem grünen Rand für das Endsignal. Bei der Rhätischen Bahn gelten diese Geschwindigkeitstafeln für Züge mit einer Achslast über 13 Tonnen. Eine solche Signalisierung besteht auf der Strecke zwischen Samedán und Pontresina für die Stahlträgerbrücke an dem Haltepunkt Punt Muragl. Hier darf die neue Ge 4/4 III wegen der hohen Achslast nur mit einer geringeren Geschwindigkeit fahren als die anderen Züge.

Pfeif- und Geschwindigkeitstafeln sind in der Regel auf der linken Seite an den Oberleitungsmasten angebracht.

4.5. Langsamfahrtsignale

Dürfen Gleisabschnitte vorübergehend nur mit verminderter Geschwindigkeit befahren werden, wird am Vorsignal die Höhe der erlaubten Geschwindigkeit angezeigt. Ein orangefarbenes Anfangssignal und ein grünes Endsignal kennzeichnen den betreffenden Gleisabschnitt.

4.6. Signale für

Bremsprobe und Abfahrtsbefehl

Die wichtige Bremsprobe vor Beginn einer Zugfahrt wird entweder durch Handzeichen und der Mundpfeife signalisiert oder mit den Bremsprobensignalen. Ein weißes Licht heißt: Bremsen lösen und drei Lichter im 90 Grad Winkel: Bremsen in Ordnung.

Mit dem selben ortsfesten Signal wird auch der Abfahrtsbefehl gegeben: Ein grünes Licht unten und ein weißes diagonales oben signalisiert den Abfahrtsbefehl. Es gibt aber auch Signale mit je einem weißen und grünen Licht, die nur den Abfahrtsbefehl anzeigen können.

Auf Stationen ohne ein ortsfestes Signal wird der hochgehobene Befehlsstab oder eine grüne Handlateme quer zum Zug solange bewegt, bis sich der Zug in Bewegung setzt.

Der Befehlsstab hat einen Holzstiel mit einer runden Metallscheibe, die einen weißen Schrägstreifen auf grünem Grund und auf der Rückseite einen grünen Streifen auf weißem Grund hat. Der Abfahrtsbefehl kann auch mit der Mundpfeife und dem erhobenen Arm oder einer weißen Laterne erteilt werden. Im Bahnhof Filisur der Rhätischen Bahn sind noch die früher verwendeten Läutewerke vorhanden. Die Signalisierung erfolgt längst über eine moderne Signaltechnik, aber die RhB hat einige der alten Läutewerke bestehen lassen.

Im Bahnhof Filisur stehen drei Läutewerke, weil dort drei Strecken zusammentreffen. Jede Strecke und somit jedes Läutewerk hat eine unterschiedliche Akustik. Wenn ein Zug den benachbarten Bahnhof verläßt, wird heute automatisch eines der drei Läutewerke in Betrieb gesetzt. Ein normaler Durchgangsbahnhof hatte zwei und ein Endbahnhof nur ein Läutewerk.

4.7. Signal für Bedarfshalt

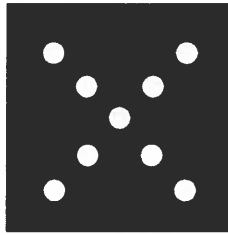
Aus wirtschaftlichen Gründen sind Haltepunkte aber auch kleine Bahnhöfe ohne Bahnpersonal. Der Fahrgast kann ein Lichtsignal einschalten, damit der Zug an dieser Station hält. Bei der alten Ausführung des Lichtsignals blinkt ein weißes Licht, bei der neuen Variante blinken zwei weiße Lichter.

4.8. Bahnübergänge

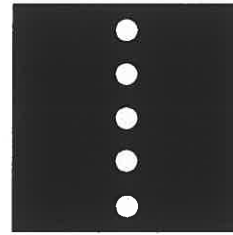
Ein unbeschränkter Bahnübergang wird mit einem Warnkreuz versehen, welches dem Andreakreuz sehr ähnlich ist. Diese einfache

Rangiersignale

Räumungssignal

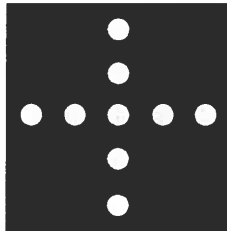


Rangieren
verboten
bzw. räumen

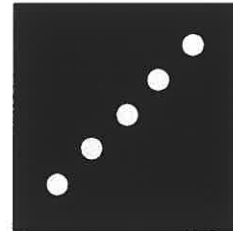


Rangieren
gestattet

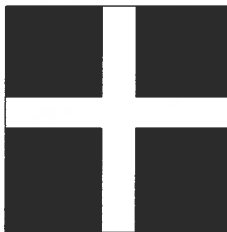
Rangiersignal



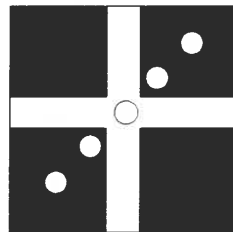
Halt für
Rangierbewegungen



Fahrbefehl für eine
Rangierbewegung

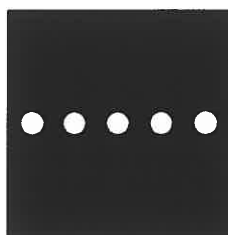


Halt für
Rangierbewegungen

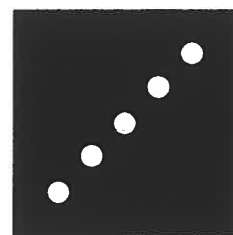


Fahrbefehl für eine
Rangierbewegung

Sperrsignal



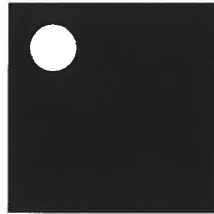
Halt für Züge,
Rangierbewegungen
und Transporte



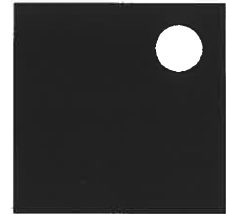
Fahrbefehl für eine
Rangierbewegung

Signale für die Bremsprobe

Bremsen



oder



Bremse
lösen



oder



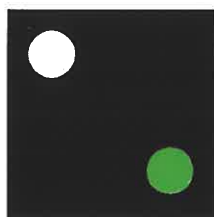
Bremse
gut



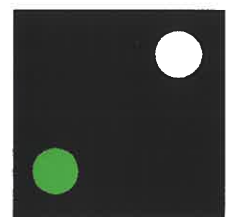
oder



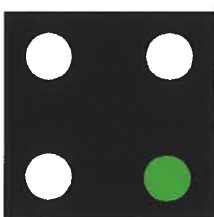
Signal für den Abfahrbefehl



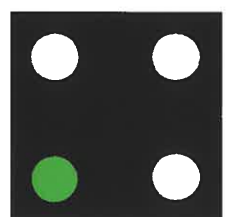
oder



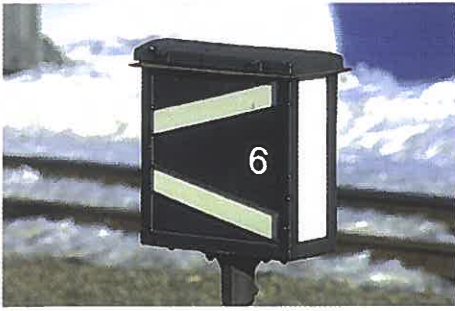
Kombisignal Bremsprobe / Abfahrbefehl



oder



Zeichnungen: Klaus Himmelreich



Weichenlaterne.



Weichensignal einer Doppelkreuzungsweiche.



Geschwindigkeitstafel Vorsignal.



Weichenlaterne, Abzweig Stumpengleis.



Zwergsignal.



Geschwindigkeitstafel Anfang.

Signalisierung wird lediglich bei Fuß- und Wirtschaftswegen angewendet. Straßenübergänge werden durch die großen dreieckigen Warntafeln mit zwei roten Blinklichtern und einem akustischen Warnton gesichert. An wichtigen Bahnübergängen stehen diese Warntafeln

in Verbindung mit einer Bahnschranke. Die akustischen Warngeräusche an den Bahnübergängen mit Warntafel und Bahnschranke unterscheiden sich von den deutschen Bahnschranken.

4.9. Neigungsanzeiger

Mit den Neigungsanzeigern wird dargestellt, ob der folgende Streckenabschnitt eine Steigung, ein Gefälle aufweist oder in der Horizontale liegt. Die große Zahl gibt die Neigung in Promille und die kleinere Zahl die Länge, die Entfernung bis zu der nächsten Tafel an.

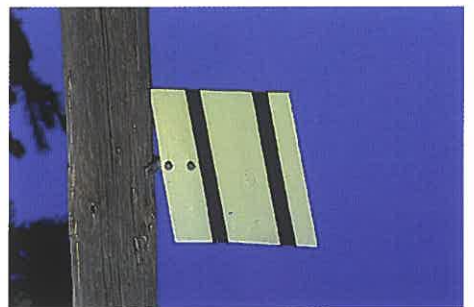
4.10. Radiusanzeiger

Die abwechslungsreiche Streckenführung der Rhätischen Bahn beinhaltet nicht nur Neigungen, sondern auch verschiedene zum Teil enge Streckenradien.

Am Anfang einer Kurve steht eine kleine blaue Tafel in Gleichhöhe, die den Kurvenradius in Meter angibt.



Weichensignal mit Stromabnehmer-Senksignal.



Geschwindigkeitstafel Ende.



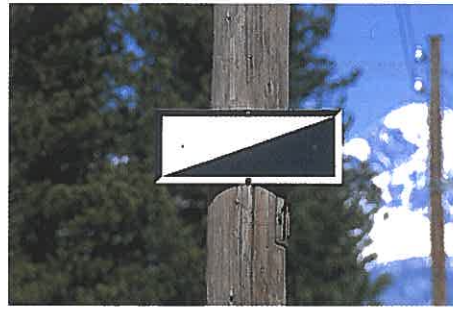
Haltestellensignal.

Zusammenfassung der Punkte 1-4

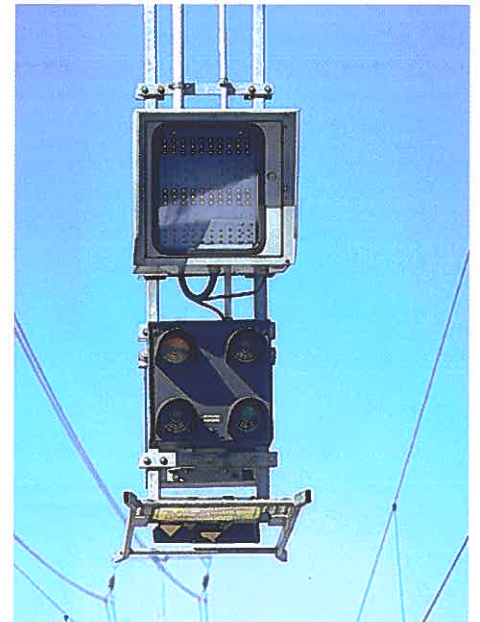
Die vorgenannten Ausführungen über die Signalisierung der Rhätischen Bahn war für die meisten LGB-Freunde bestimmt interessant. Wer in die Details stärker einsteigen möchte, sollte sich das Signalbuch der SBB besorgen. Interessant sind natürlich auch die älteren Signalbücher, um die Geschichte und Entwicklung der Signaltechnik bei den Schweizer Eisenbahnen verfolgen zu können. Für den Freund der Rhätischen Bahn bietet es sich an im nächsten Urlaub in Graubünden die Signale der RhB einmal genauer anzuschauen und diesen interessanten Themenkreis neu zu entdecken. Aber auch bei den anderen Schweizer Schmalspurbahnen wie der Furka-Oberalp-Bahn, der Brig-Visp-Zermatt Bahn, der Montreux-Berner Oberland-Bahn, der SBB-Brünigbahn sowie anderen Schweizer Schmalspurbahnen erfolgt heute die Signalisierung mit



Langsamfahrtsignal Vorsignal.



Pfeiftafel.



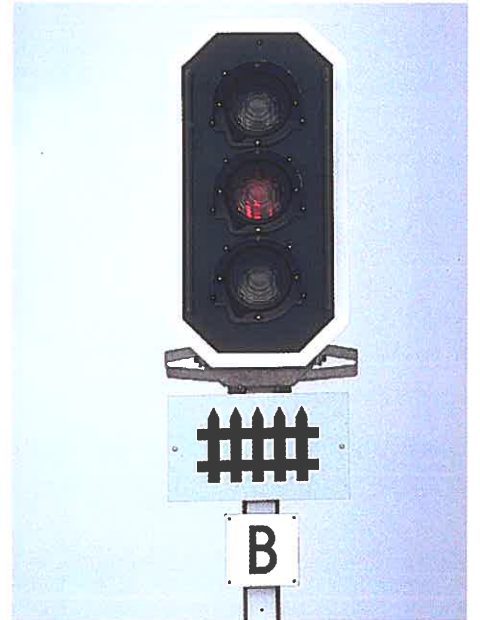
Bremsprobe Abfahrtsbefehl.



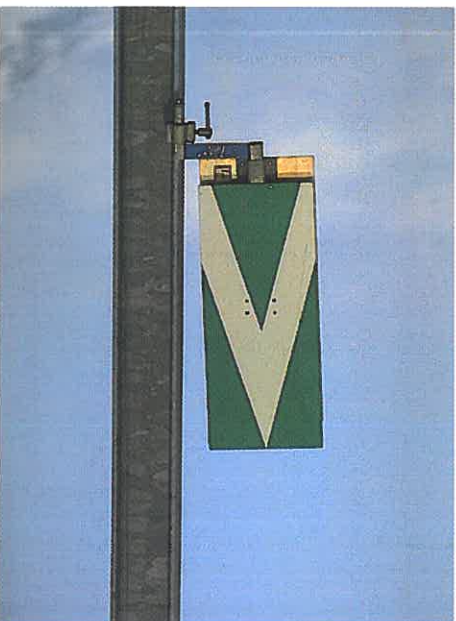
Langsamfahrtsignal Anfang.



Läutewerk.



Ausfahrtsignal mit Tafel Barriere.



Langsamfahrtsignal Ende.

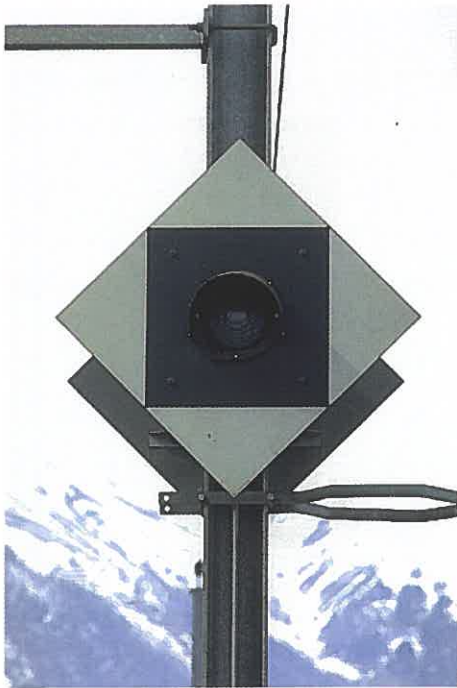


Zugschluß.

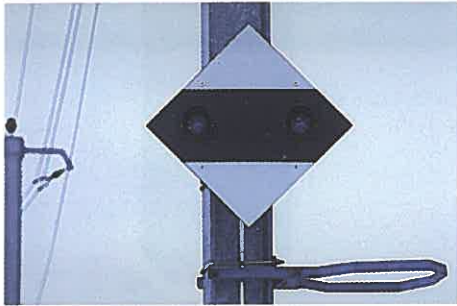
modernen Lichtsignalen nach dem geltendem Signalreglement der Schweizerischen Bundesbahnen. Das Thema Signale ist ein sehr umfassendes Gebiet und kann in dem Umfang eines solchen Berichtes nur in den wesentlichen Grundzügen wiedergegeben werden. Für



Andreaskreuz.



Signal-Bedarshalt alt.

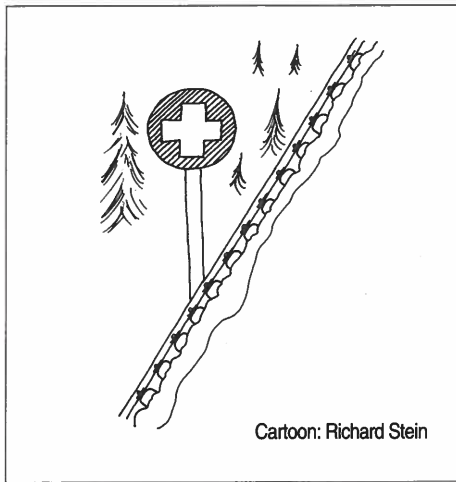


Signal-Bedarshalt neu.



Bahnübergang-Warntafel mit Blinklicht.

die meisten Modelleisenbahnfreunde werden aber die vorliegenden Erläuterungen völlig ausreichen.
Im letzten Urlaub in der Schweiz und speziell im Engadin bei der Rhätischen Bahn habe ich mich schwerpunktmäßig der Signaltechnik gewidmet. Dabei konnte ich die Vielfalt und auch die vielen Besonderheiten der Signaltechnik bei den Schweizer Bahnen kennenlernen.



Cartoon: Richard Stein



Neigungsanzeiger Steigung.



Neigungsanzeiger Gefälle.



Radiusanzeiger.



RhB-Elokk Ge 4/4 II 630 am 6.9.93 in Rothenbrunnen.

Foto: Markus Strässle

Der Traum Norbert Baer von einer Gartenbahn

Mit dem Kauf einer LGB-Anfangsgarnitur wurde 1990 der Traum von der Gartenbahn zur Realität. Ich (38 Jahre alt) habe bereits praktische Erfahrungen mit einer Modellbahn in der Nenngröße H0 gesammelt, denn seit meinem zwölften Lebensjahr ist die Modelleisenbahn mein Hobby. Dieses schöne Steckenpferd habe ich auch zu meinem Beruf gemacht, denn ich bin Fahrdirigenter bei der Deutschen Bahn. Meine Familie (vier Kinder, meine Frau und ich) wohnen in einem grünen Stadtbezirk im Südosten von Berlin, da bietet sich die LGB als Freizeitbeschäftigung regelrecht an. Die Anlage ist eine eingleisige Nebenbahn mit davon abzweigender Lokalbahn. Zwei Bahnhöfe sind auf der Anlage vorhanden, der Bahnhof Kleinbach (POLA) und der Bahnhof Bruch (Eigenbaummodell nach Vorbild, gefertigt von einem Modellbahnfreund). Der Bahnhof Kleinbach verfügte zunächst über 4 Hauptgleise, 2 Abstellgleise und 1 Bw-Gleis. Der Bahnhof

Bruch hat 3 Hauptgleise und 1 Abstellgleis. In Bruch zweigt die Lokalbahn ab. Längs dieser ist ein weiterer Haltepunkt am See geplant. Zu Beginn waren auf der Gartenbahn 15 Weichen, 1 DKW und 1 Kreuzung sowie ca. 50 m Gleis verlegt. Der Gleisunterbau besteht aus gegossenen Betonplatten (Stärke etwa 20 mm). Geschottert wurde mit grobem Kies. Die Fahrstromversorgung ist so geschaltet, daß zwei Züge unabhängig verkehren können. Die gesamte Anlage ist in siebzehn abschaltbare Abschnitte unterteilt. Damit lassen sich an fast jeder Stelle der Anlage Fahrzeuge abstellen. An Fahrzeugen sind auf der Anlage 3 Lokomotiven, 1 Köf und 1 Draisine vorhanden. Diese Triebfahrzeuge befördern 6 Personen- und 8 Güterwagen.

Nach einem Jahr erfolgten größere Umbauten, die die Anlage verändert haben. Es wurden Gleistrassen neu verlegt und es entstand die Lokalbahnstrecke von Bruch nach Waldau, die

mit einer Fahrleitung ausgerüstet wurde. Von der Lokalbahn zweigt auf halber Strecke ein Anschlußgleis ab, an dem ein Umspannwerk zur Stromversorgung der Lokalbahn gebaut wird. Zwischen Kleinbach und Bruch befindet sich die Haltestelle Teufelsmühle. An schönen Tagen machen viele Personenzüge hier einen Bedarfshalt, damit die vielen Wanderer zu einem Ausflug in die umliegenden Wälder aussteigen können. Unweit vom Hp Teufelsmühle wurde ein kleiner Güterbahnhof mit zwei Ladegleisen angelegt. Der noch fehlende Güterschuppen wird bald gebaut. Der Bahnhof Kleinbach erhielt inzwischen ein Bahnbetriebswerk mit zwei Gleisen und einem Lokschuppen. Hinter der Ausfahrt von Kleinbach in Richtung Teich hat ein fleißiger Förster einen Koniferenwald angepflanzt. Dieser trennt die Hauptstrecke optisch von der Lokalbahnstrecke. Auf unserer LGB-Anlage gibt es inzwischen einen umfangreichen Fahrbetrieb. So werden



Abzweigbahnhof Bruch im Ursprungsstand.

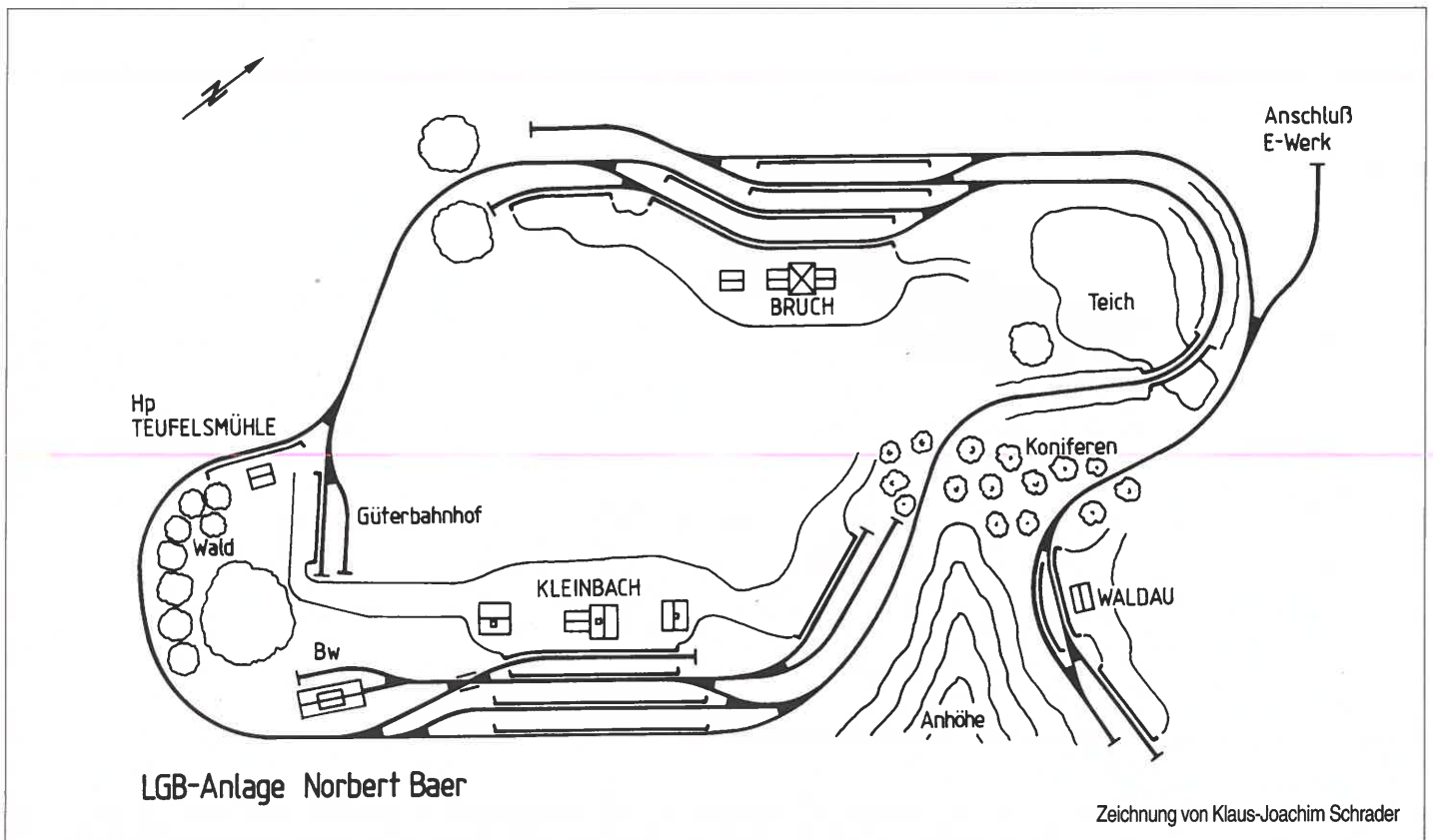


Endbahnhof Walden der elektrifizierten Lokalbahn.

beispielsweise im Güterverkehr Arbeitsaufträge erstellt. Daran finden auch die Kinder Gefallen, verlangt es doch einige Überlegung die Güterwagen optimal zu rangieren. In diesem Sinne ist auch Fahrplan für den Personen- und Güterverkehr geplant, um den Betrieb noch ab-

wechslungsreicher zu gestalten. Es gibt natürlich noch sehr viel zu tun an der Gartenbahn. So fehlen noch immer einige Häuser und Bahnbauten, die einer Eisenbahn erst den richtigen Reiz geben. Es muß auch noch ein »massives« Stellwerk

gebaut werden, um einen ganzjährigen Betrieb zu ermöglichen. Auch an zusätzliche Erweiterungen wird schon gedacht, aber der Charakter der Nebenbahn soll beibehalten werden was bedeutet, daß die Freilandanlage nicht überladen wirken darf.



LGB-Anlage Norbert Baer

Zeichnung von Klaus-Joachim Schrader



Bahnhof Bruch nach der Elektrifizierung der hier abzweigenden Lokalbahn.



Das kleine Bahnbetriebswerk.

Richard Fritzsche

Schon 1984 Grossbahnfreund in Sachsen

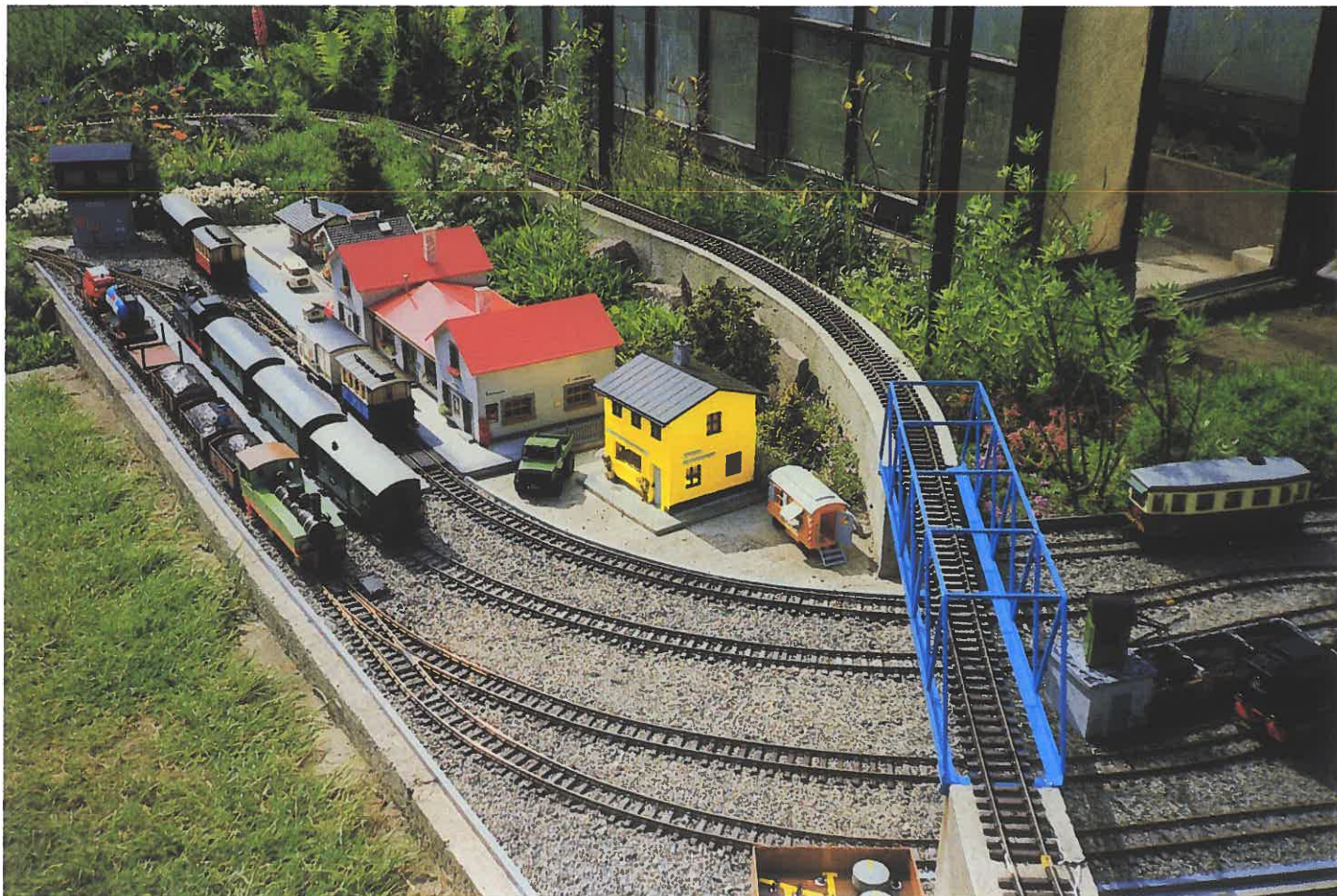
DDR im Jahr 1984: Mein erster genehmigter Verwandtenbesuch in der Bundesrepublik Deutschland. Als gestandener Modelleisenbahner, der sich schon in den Nenngrößen N bis O versucht hatte, kam ich natürlicherweise an keinem Geschäft vorbei welches Modellbahnen handelte. Dort sah ich sie das erste Mal mit eigenen Augen: Die Lehmann-Gross-Bahn. Eine Eisenbahn so richtig zum Anfassen. Ich war begeistert! Aber was nützte die Begeisterung? Die wunderschönen Wagen und Lokomotiven sowie das Zubehör hatten für mich etwas gemeinsam mit Australien. Warum? Nun, Beides war für mich unerreichbar. Es gab keinen reichen Onkel und keine begüterte Tante, die mir zu so einer Traumbahn hätte verhelfen können. Und so kam ich mir geradezu schlecht vor, als ich vom erhaltenen Begrüßungsgeld den Betrag abzweigte, der für den Kauf eines LGB-Katalogs notwendig war.

Und doch machte er mich glücklich. Ich hatte das erste Produkt von Lehmann erworben. Im Format groß wie eine Langspielplatte, nannte ich diesen Katalog ein »Bilderbuch für Erwachsene«. Beim Studieren und Betrachten der einzelnen Seiten träumte ich davon, daß ich einmal eine solche Gartenbahn besitzen würde. Freunde und Kollegen durften sich den Katalog in unserem Wohnzimmer ansehen. Nur ein einziges mal gab ich ihn über das Wochenende einem gutem Freund mit nach Hause - gegen Quittung!

Mit meiner Frau besuchte ich eine Modellbahnausstellung. Ohne mein Wissen hatte sie dort von einem Kleinserienhersteller einen Bausatz für zwei Drehgestelle in Spur IIm gekauft. Zu Hause angekommen gab sie mir den Bausatz mit den Worten: »Nun baue Dir einen Gartenbahnwagen selbst, der Katalog allein hilft Dir jetzt auch nicht weiter!«. Ich versuchte

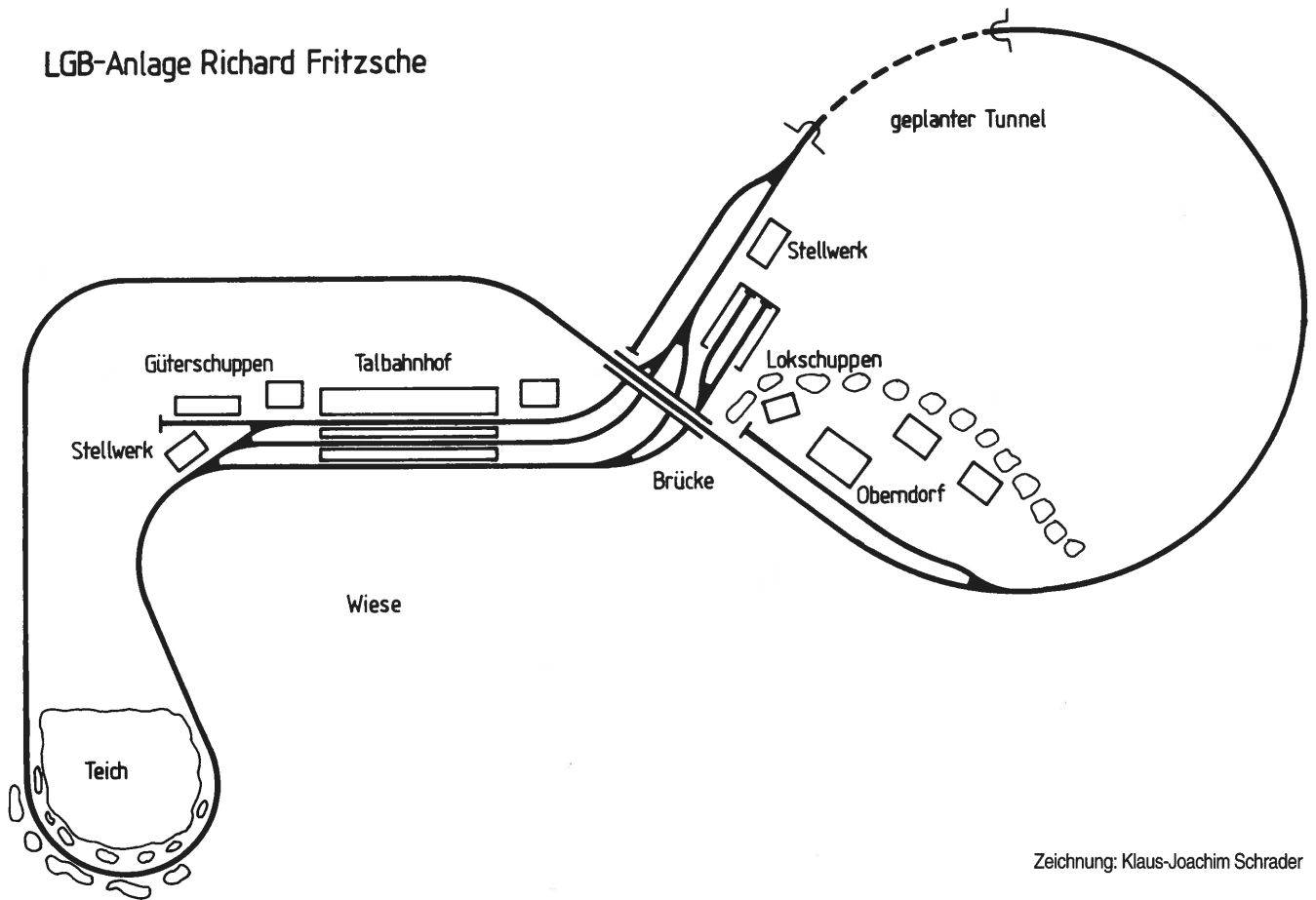
meiner Frau klar zu machen, daß jeder Mensch die Grenzen seiner handwerklichen Fähigkeiten selbst einschätzen müsse, und daß ich demzufolge nicht in der Lage sei, einen Gartenbahnwagen selbst zu bauen. Damit verschwand der Bausatz in einer Schublade und verblieb dort über Wochen, ohne das er von mir Beachtung fand.

Später bekam ich ein Buch über die Spreevaldbahn in die Hand. Der vierachsige Personenwagen 9 00-201 gefiel mir besonders gut. Ich holte den Drehgestellbausatz aus dem Schubfach, betrachtete nochmals das Bild des Personenwagens und der Entschluß zum Selbstbau war gefaßt. Material 0,5 mm Messing. Als das Modell dann fertig lackiert vor mir stand, wollte ich kaum glauben, daß das mein Werk war. Irgendwie kam ich dann auch zu einem zwei Meter langem Gleisstück. Mit der Hand wurde der Wagen hin und her gescho-



Blick über die große Kastenbrücke hinweg auf den Talbahnhof.

LGB-Anlage Richard Fritzsche



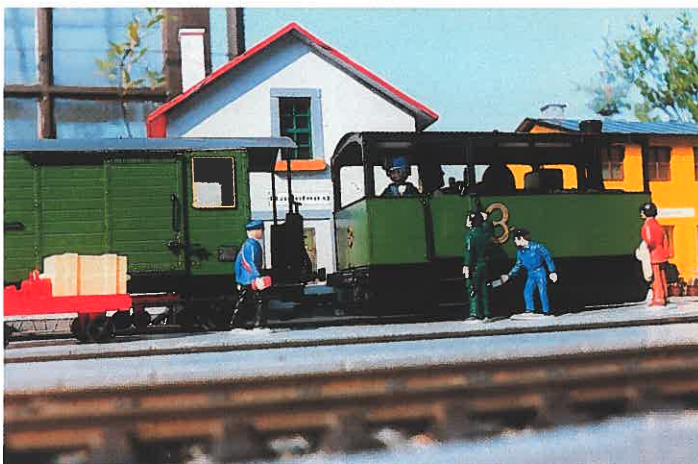
ben. Ansonsten hatte er seinen festen Platz in der Schrankwand neben dem Böhmischem Kristall. Meine Frau war des Lobes voll über das gelungene Stück, aber die Schieberei mit der Hand wäre banal, ich sollte lieber nachdenken wie ich eine Lokomotive bauen könnte. Es ist verwunderlich wie Frauen die Sorgen und Nöte eines Modelleisenbahners vereinfachen können - in ihrer Vorstellungswelt. Ich sammelte Plastikzahnräder Modul 0,3 und begann ein C-gekuppeltes Triebwerk aufzubauen. Alle drei Achsen wurden angetrieben. Maximal kamen 110 Umdrehungen pro Minute auf die Antriebsachsen. Der Geräuschpegel hielt sich in Grenzen. Das Fahrwerk lief, aber nur zwei Meter hin und her, und das in der Geraden. Ich verbuchte das Ganze als Teilerfolg und entschloß weiterzubauen. Am Ende stand eine hellgrüne Tenderlok vor mir. Zufrieden? Loklänge 31 cm, Wagenlänge 52 cm, das er-

gab eine Zuglänge von 83 cm bei einer Gleislänge von 200 cm. An Fahrstrecke waren somit 60 cm hin und 60 cm her möglich. Da kann einem das Lachen schon vergehen. Monate danach gab es ein Gartenbahntreffen im Werdau/Sachsen. Lok und Wagen eingepackt und hingefahren. Als Neuling schüchternes Fragen, ob man einmal das Schmalspurgleis benutzen dürfe. Dazu die schreckliche Angst: Kommt jetzt die große Blamage? Was machen Lok und Wagen im ersten Gleisbogen, wie wird das Befahren der ersten Weiche ausgehen? Durchatmen, Fahrzeuge auf das Gleis bringen, Regler aufdrehen, Lok fährt. Erster Gleisbogen links, gut. Dann eine Konstruktion von zwei Weichen hintereinander. Und sie fährt, sie fährt, verschwindet hinter einem Berg, kommt auf der anderen Seite wieder zum Vorschein. Ich hätte heulen können vor Glück. Einst Abfälle aus der Schrottkiste und jetzt »mei-

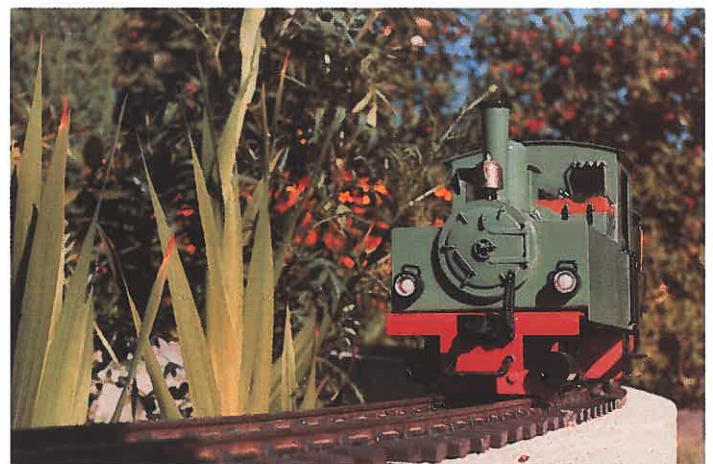
ne Gartenbahn«! Selber gebaut! Aber das machen doch viele und noch besser. Ja, aber daß ich das auch zu Stande gebracht habe, das war doch wichtig!

Beim Werdauer Gartenbahntreffen ist der Erfahrungsaustausch das Wichtigste. Ich war ein guter Lehrling. Doch bald fühlte ich mich schon als Geselle. Freundschaften entstanden. Mit neuem Mut baute ich weitere Wagen und Lokomotiven. Entstandene Verbindungen führten dazu, daß ich ein Angebot an Gleismaterial erhielt. Der eigentliche Aufbau der Gartenanlage konnte beginnen.

Schmalspurbahnen mußten sich zumeist dem Gelände anpassen, um kostenintensive Kunstbauten zu vermeiden. Also war es für mich vertretbar, daß sich der Bahnhof mit seinen Anlagen zum Teil in einem Gleisbogen befindet. Drei Durchgangsgleise, zwei Abstellgleise und die Zufahrt zum zweistöckigen Lokschup-



Personenzug mit einer Eigenbaudampftramwaylok nach Vorbild bei der Forster Stadtbahn.



Die erste Eigenbaudampflok - eine erstaunliche Leistung unter widrigen Umständen.



Abendstimmung in der »Sächsischen Schweiz«.

pen befinden sich auf dem Talbahnhof. Die Anlage ist eine verschobene Acht, also ein nicht vorbildgetreuer Ringverkehr. Ich will nach einem erstellten Fahrplan die Züge in Bewegung setzen, aber ich will auch geruhsam auf der Terrasse sitzen und zuschauen, wie ein Zug gemütlich seine Runden dreht. Da ein Teil der Anlage vom Stellwerk aus nicht einsehbar ist, hat man sowieso nicht den Eindruck des Ringverkehrs, weil der Zug eben eine Weile aus dem Blickfeld ist.

Vor der Brücke, welche den Talbahnhof überspannt, befindet sich der »Obere Bahnhof«. Einst Haltepunkt, hat er jetzt noch ein Stumpfgleis dazu bekommen. Die Züge müssen auch einen Teich umfahren an dessen einer Seite Sandsteine stehen, welche der Sächsischen Schweiz nachempfunden wurden. Dafür sind am »Oberen Bahnhof« Felsen aus rotem Granit der Oberlausitz zu finden. Bahnhof, Güter-

schuppen, Lokschuppen und Blumenladen sind Eigenbauten.

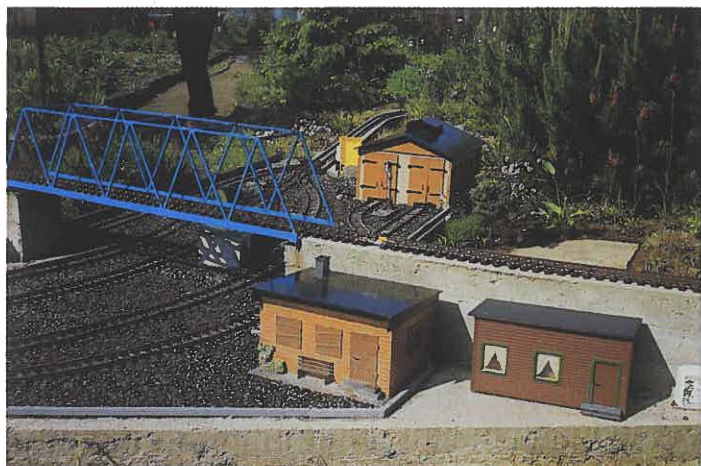
Beim Gleisbau gibt es auch beim Vorbild einen Grundsatz: Wasser weg vom Gleis!. Also galt das auch für mich. Obwohl mit hohem Arbeitsaufwand verbunden wurde der Bahndamm frostfrei in der Tiefe betoniert. Die Mindesthöhe des Bahndammes beträgt 4,5 cm über Grund. Somit gab es in den vergangenen Jahren nicht eine einzige Situation, daß nach langem Regen oder Gewitter das Wasser im Gleisbereich eine Überschwemmung herbeigeführt hätte. Im betoniertem Bahndamm sind die Versorgungsleitungen eingegossen mit Ausnahme der Zuleitungen zu den Weichen, welche im Kabelkanal untergebracht sind.

Dann kam die Wende und die Währungsunion. Als erstes wurden die Weichen gegen original LGB-Weichen getauscht. Der Familienfinanzminister stellte die Mittel für eine An-

fangspackung zur Verfügung. Die 99 6001 kam auch noch hinzu. Die Geburtstags- und Weihnachtsgeschenke waren immer häufiger Wagen aus der LGB-Produktion.

Wie es weitergeht? Meine liebe Frau meint, unsere Anlage sei sehr schön, jedoch ohne einen Tunnel sei sie nur halbfertig. Woher soll eine Frau auch wissen, daß eine Modellbahnanlage nie fertig wird. Also wird ein Tunnel gebaut werden müssen. Die beiden Tunnelportale sind bereits gegossen.

Hier in den neuen Bundesländern werden wohl auch in den nächsten Jahren nur kleine Brötchen gebacken werden können. Das heißt, das Geld wird dreimal umgedreht werden müssen, bevor es für das geliebte Hobby ausgegeben wird. Aber ich erwarte, daß sich die finanzielle Situation für mein Eisenbahnunternehmen verbessern wird. Dann werden geplante Streckenerweiterungen realisiert werden.



Blick über Fahrpultschuppen und Brücke auf das Bahnbetriebswerk.



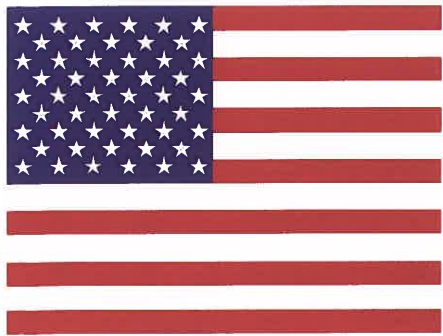
Das Eigenbaufahrpult ist in einem alten Schuppen eingebaut. Die Trafos sind im Wohnhaus.



Da ein Streckengleis quer über den Talbahnhof führt sind für den Betrachter immer mehrere Züge in Bewegung zu sehen.



Ein Güterzug durchfährt den Bahnhof Oberndorf. Deutlich erkennbar ist die Hochlegung der Anlage und ihre solide Fundamentierung zu erkennen.



Harry Ristows amerikanische LGB-Gartenbahn

Beschrieben von der Ehefrau

Das Hobby Eisenbahn begleitet uns schon seit fast vierzig Jahren. Zuerst war es eine H0-Märklin-Bahn, die von Wohnung zu Keller mitzog, später im eigenen Haus ein Zimmer voller N-Spur verschiedener Fabrikate. Der Anlaß dieses Hobbys war der unerfüllte Wunsch, Lokomotivführer zu werden. Dieser Wunsch wurde jetzt mit einer Ausbildung zum Ehrenlokführer der Bundesbahn in Oberwiesenthal ein wenig wahr.

Der Anlaß, auf die LGB-Bahn umzusteigen, war ein Besuch im Eisenbahn-Museum in Orlando anläßlich einer Urlaubsreise in die USA. Wir haben drei Loks der UNION PACIFIC erworben, die ursprünglich einen Schreibtisch zieren sollten. Aber schon im Laufe der Reise entstand der Wunsch, eine Bahn in den Garten zu bauen.

Zu Hause angekommen, wurde die N-Spur komplett verkauft und erst einmal einige Wagen für die gelben UP-Loks erstanden, bestellt nach Katalog, und noch völlig durcheinander, was die Bahngesellschaften betraf. Beim Katalogwälzen kam der zukünftige Großbahner

dann darauf, das LGB nicht nur Kinderspielzeug ist, und weitere Loks wurden angeschafft. Der Entschluß, sich auf amerikanische Bahnen zu spezialisieren, kam aus der Notwendigkeit, die Beschaffenheit unseres Gartens zu berücksichtigen.

Die Schweizer Bahn mit Oberleitung verbot sich wegen der vielen Bäume, der dadurch entstehenden Verschmutzung und der Katzen, und deutsche Bahnen wären dann ohne Oberleitung auch einseitig gewesen.

Da wir von der Reise im November 1992 zurückkamen, wurde erst einmal im Keller an Gebäuden gebaut. Es entstanden Brückenteile der großen Brücke über den Teich und ein Lokschuppen sowie der Güterbahnhof.

Aufgrund der Witterung im Frühjahr 1993 konnte erst Ende März mit den Außenarbeiten begonnen werden. Als erstes entstand eine ca. 10 cm hohe Strecke direkt entlang der Terrasse.

Die Bauweise war zuerst Betonunterbau, was sehr schnell aufgegeben wurde.

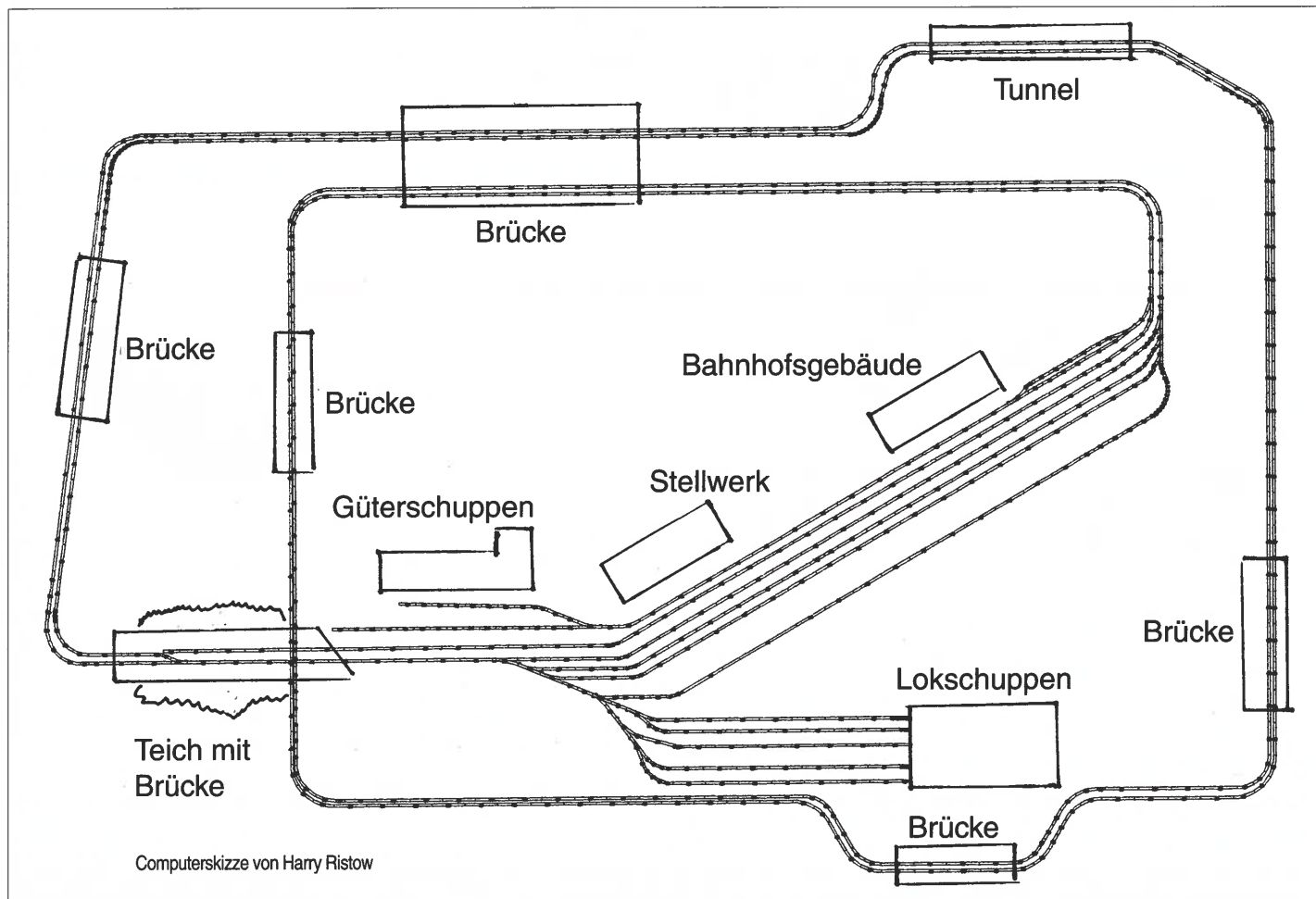
Die gesamte Strecke liegt auf Gehwegplatten,

30x30 cm. Nur die Kurven sind noch aus Beton gegossen, jedoch durchlöchert, falls eine Sintflut kommt. Die Anlage hat schon einige davon ausgehalten. Auf den Platten liegen in ca. 20 cm-Abständen kleine, flache Holzplatten, darauf dann

die Schienen, eingebettet in Schotter. Die Holzplatten wurden deshalb eingebaut, um die Zulieferungen von den Weichen und Signalen zum Stellwerk besser unter den Schienen verstecken zu können.

Auf dieser ersten Strecke von ca. fünf Metern fuhren die Loks mit den bunten Wagen und eine inzwischen erworbene Dampflok (mit Geräusch, damit die Nachbarn auch etwas davon haben) ständig hin und her, stromversorgt zunächst von einem kleinen Trix-Trafo, der noch aus der N-Bahn-Epoche stammte.

Da der Verlauf der Trasse im Kopf von Anfang an fertig entworfen war, wurde systematisch von einem Ende des Gartens in den anderen gebaut. Ein Stück gebaute Strecke war dann immer fertig bis ins kleinste Detail, einschließlich der Grünbepflanzung. Dabei wurden acht-



Computerskizze von Harry Ristow



Drei Santa-Fe-Dieselloks (LGB 22560) vor einem schweren Güterzug auf der Waldgartenbahn.

der Schubkarre von der Straße hereingefahren, wobei das Material in Partien zu 6 cbm angeliefert wurde.

Ebenso wurden ca. 10 cbm Steine und Schotter verbaut, einmal als Widerlager für eine Brücke, dann als Stützmauer und als Höhlen für Gartenbewohner unter der Bahn. Der Bauherr wollte nämlich seine Bahn nicht nur aus der Vogelperspektive sehen, sondern von der Terrasse aus gemütlich zusehen, wie was wohin fährt. Also gibt es die niedrigste Strecke in ca. 10 cm Höhe und die höchste, parallel darüber, in ca. 60 cm über »NN«. Diese Höhenunterschiede überwindet die Bahn auf einer Länge von ca. 150 m in Brezelform. Da die Bahn doppelgleisig fährt und es auf dem oberen Abschnitt diverse Ausweichgleise gibt, wurden insgesamt 320 m Gleis verlegt.

Im ersten Jahr, als der Kreis noch nicht ge-

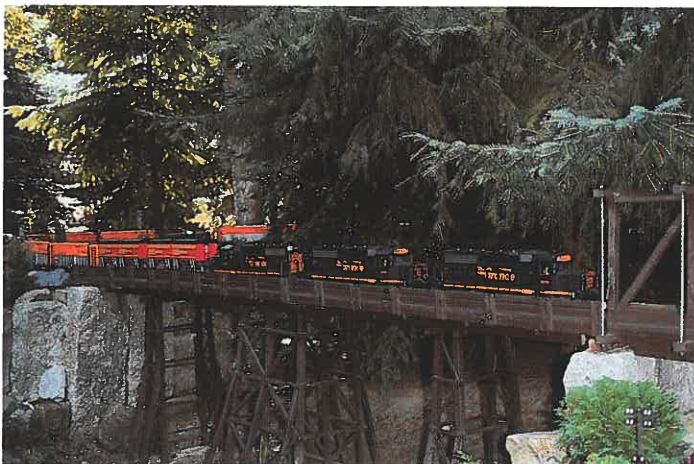
schlossen war, tat es ja der kleine Trafo noch, und es sollte ja unbedingt der LGB-Jumbo sein, auf den wir damals lange warten mußten. Aber schon mit dem kleinen Trafo stellte sich heraus, das die Fremdfabrikatsloks nicht an die LGB-Loks heran kamen. Diese Fremdlinge stottern trotz der großen Trafos noch immer.

Inzwischen wurde es Winter 1993 und dann Frühling 1994. Die Bahn benötigte diverse Elektroinstallationen, wie Beleuchtung mit Bewegungsmelder im Innenbereich der Bahn. Das Licht wird meistens von den Katzen angeknipst. Ebenso wurde in greifbarer Nähe von der Terrasse ein Notschalter installiert, der die Stromzufuhr total unterbindet. Im Herbst 1994 war dann alles fertig, die Bahn fuhr erstmals rundherum. Die Bauzeit betrug also zweimal ein halbes Jahr und das im totalen Alleingang.

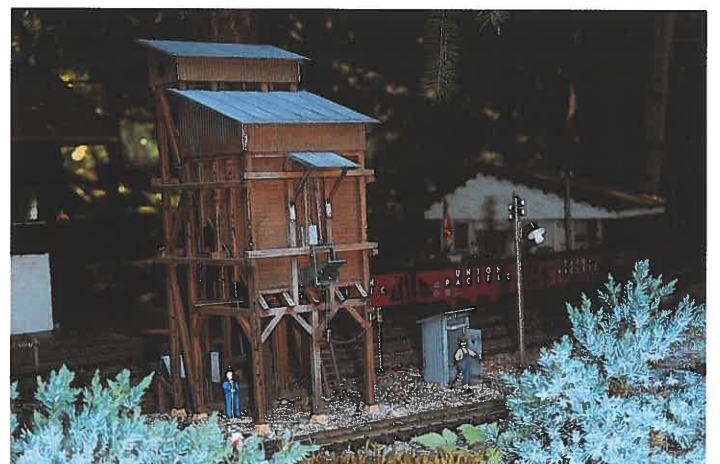
Nach Auffassung des Baumeister und Hobby-

eisenbahners mußten die Züge »bereinigt« werden. Ein Sonderkauf Lokomotiven der White Pass & Yukon Route bot sich an. Die Züge bestehen entweder aus jeweils drei Dieselloks, sieben Wagen, einem Caboose oder einer Dampflok mit der Anzahl Wagen, die sie ziehen kann.

Auf den Gleisen können in jeder Richtung zwei bis drei Züge fahren, da die Strecken lang genug sind, sodaß die Züge sich nicht ins Gehege kommen. Die Ausweichstrecken vor dem Bahnhof sind so lang, daß ein Zug bequem Platz findet, damit ein anderer passieren kann. Der Betrieb ist handgemacht, d.h. nicht automatisiert. Die Kommandozentrale ist das Stellwerk in der Mitte der Bahn. Es beherbergt zwei LGB-Jumbo-Reglertrafos, einen Lichttrafo und diverse Stellpulte, die zum heutigen Zeitpunkt noch nicht alle angeschlossen sind, aber dann



Die Doppelspurtrasse führt durch den echten Wald des Grundstücks.



POLA-Großbekohlung am Waldrand.



Ein Santa Fe-Zug und ein White Pass & Yukon Route-Zug (LGB 21550) begegnen sich am Berghang.

wäre es ja auch langweilig. Die gesamte Anlage ist auf Fahrbetrieb hin ausgelegt, also gibt es ein Stellwerk, einen Bahnhof, einen Güterbahnhof und einen Lokschuppen, sowie dazugehörige Figuren, jedoch keine Stadthäuser oder Dorfanlagen. Unser Garten, der eigentlich nur aus Wald besteht, hat durch die Bahn und die dazugehörige Bepflanzung des gesamten Geländes sehr ge-

wonnen. Gepflanzt wurden langsam wachsende Bäumchen, wie Muschelzypressen und Kriechpflanzen. Auch viel Moos haben wir gesetzt, weil das genau die richtige Höhe im Maßstab zur Bahn hat. Die Anlage ist sehr pflegeintensiv, da Nadelbäume nicht nur im Herbst nadeln, sondern ständig. Fast tägliches Abfegen ist angesagt, und es gibt inzwischen zwei Putzerloks, die nach dem Bewässern und

Grobreinigen die Gleise wieder befahrbar machen.

Für Interessenten ist die Bahn (nach telefonischer Anmeldung 05055-8633) von Mitte März bis Mitte Oktober zu besichtigen bei Harry Ristow, Soldiner Str. 15, 29633 Munster-OT Trauen.



Drei Rio Grmade-Dieselloks (LGB 20560) ziehen ein Güterzug über die Holzbrücke.

**Eugen
Landerer**

Aus dem Haus in den Garten

In der LGB DEPESCHE wurde und wird über eine Vielzahl von Gartenanlagen berichtet. Die Entfaltungsmöglichkeiten sind natürlich im Freien allein vom Platz her größer als im Haus, und eine ideenreich gestaltete Freilandanlage wird auch jeden Besucher begeistern. Nun gibt es verschiedenen Möglichkeiten der Gartenbahntätigkeit. Der Eine will nur schnell mal ein Dutzend Gleise auf dem Rasen zusammenstecken und am Abend wieder abbauen. Der Andere hat Tonnen von Beton und Splitt in den Garten geschleppt und eine feste Anlage errichtet. Aber trotz der Wetterfestigkeit der LGB werden beide bei einem aufkommenden Unwetter ihr kostbares Rollmaterial ins Haus bringen. Ich kenne das aus zwanzigjähriger aktiver Gartenbahntätigkeit.

Der Idealfall in solchen Notfällen ist eine Gartenbahnstrecke, die direkt in den Keller des Hauses führt, denn dann können die Züge mit eigener Kraft einem Gewitter entkommen. Das hier ist ein Vorschlag für solch eine kombinierte Haus/Gartenanlage.

Durch »Abfahren mit dem Finger« ist die Streckenführung ganz einfach zu durchschauen.

Sie beginnt im Haus, wo ein dreigleisiger Schattenbahnhof Züge speichern kann. Er dient auch bei Betriebsruhe als Fahrzeugspeicher. Die Ausfahrt in den Garten erfolgt durch drei Maueröffnungen.

Bei Ausfahrt nach rechts taucht die Strecke gleich in einem Tunnel, taucht kurz wieder auf um eine sichtbare Brücke zu passieren und verläuft dann weiter im Tunnel bis zum vorderen Rand des rechten Anlagenschenkels. Unter der Brücke einer Anschlußbahn mündet die Strecke in den Garten-Hauptbahnhof ein.

Die Ausfahrt aus dem Bahnhof nach links führt in eine Kehrschleife, die zum Schattenbahnhof im Haus führt. Von der Kehrschleifenstrecke zweigt das Anschlußgleis zu einem Schotterwerk ab, dessen Rohgestein mit einer Regnerfeldbahn herangebracht wird.

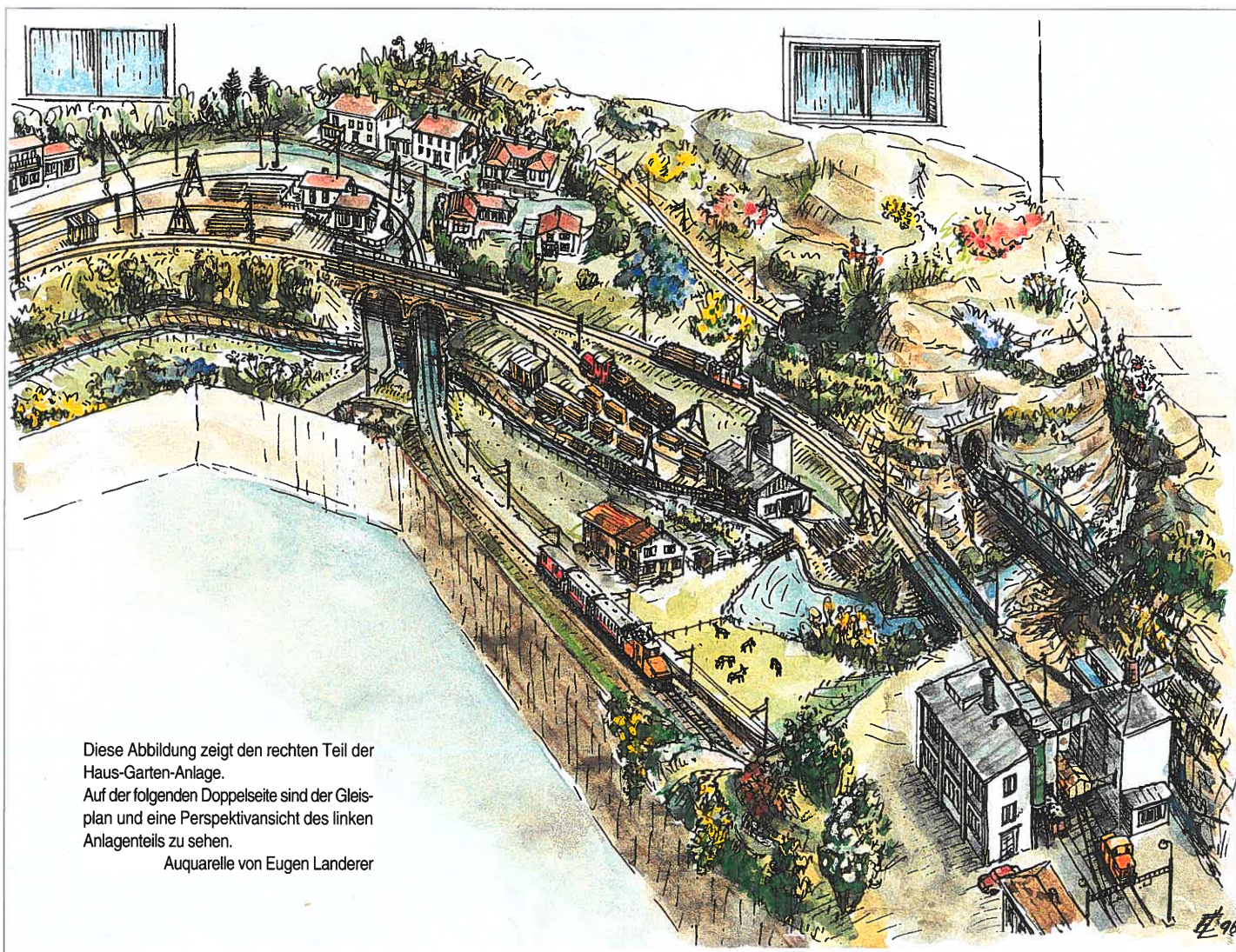
Der Garten-Hauptbahnhof ist der Mittelpunkt des Bahnbetriebsgeschehens. Die viergleisige

Anlage macht zahllose Rangiervorgänge möglich. Ein zweigleisiger Lokschuppen sind ebenso vorhanden wie ein kleiner Köfeschuppen. Ein großes Lagerhaus dient dem Stückgutumschlag. Ach ja, Stückgut, wer kennt schon heutzutage noch diesen Begriff.

Vom rechten Teil des Garten-Hauptbahnhofs zweigt ein langes Anschlußgleis ab, daß sich auf der Brücke in zwei Werksanschlüsse verzweigt. Das eine Gleis führt hinunter zum Fluß zu einem Sägewerk. Das hier geschnittene Holz wird zum rechten Bahnhofskopf gefahren, wo es bis zum Verkauf gelagert werden kann.

Das länger Anschlußgleis führt auf einen Berg hinauf zu einem Kalkwerk, in dessen Werksareals ein Ausweichgleis sogar das Umsetzen der Lokomotive erlaubt.

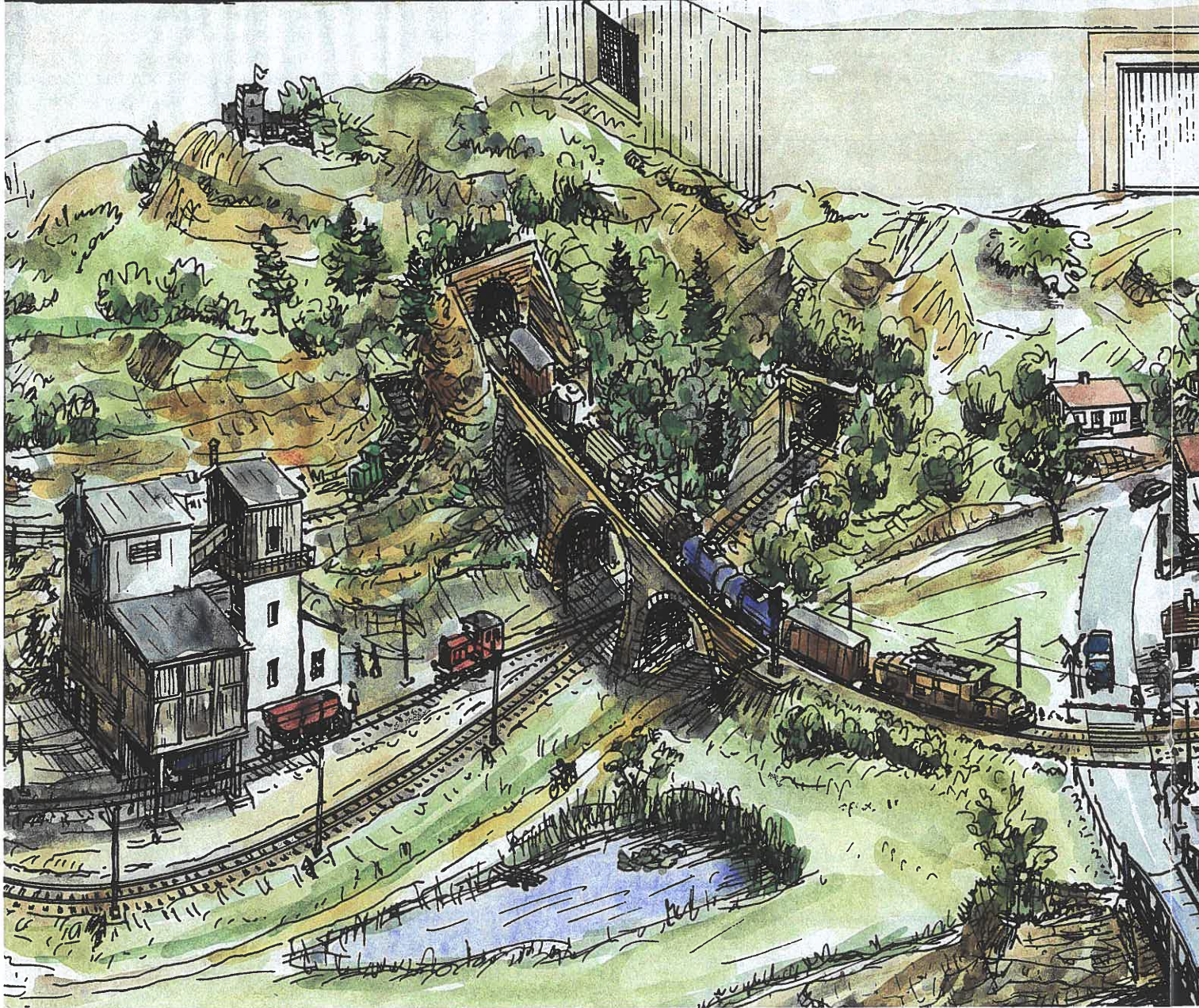
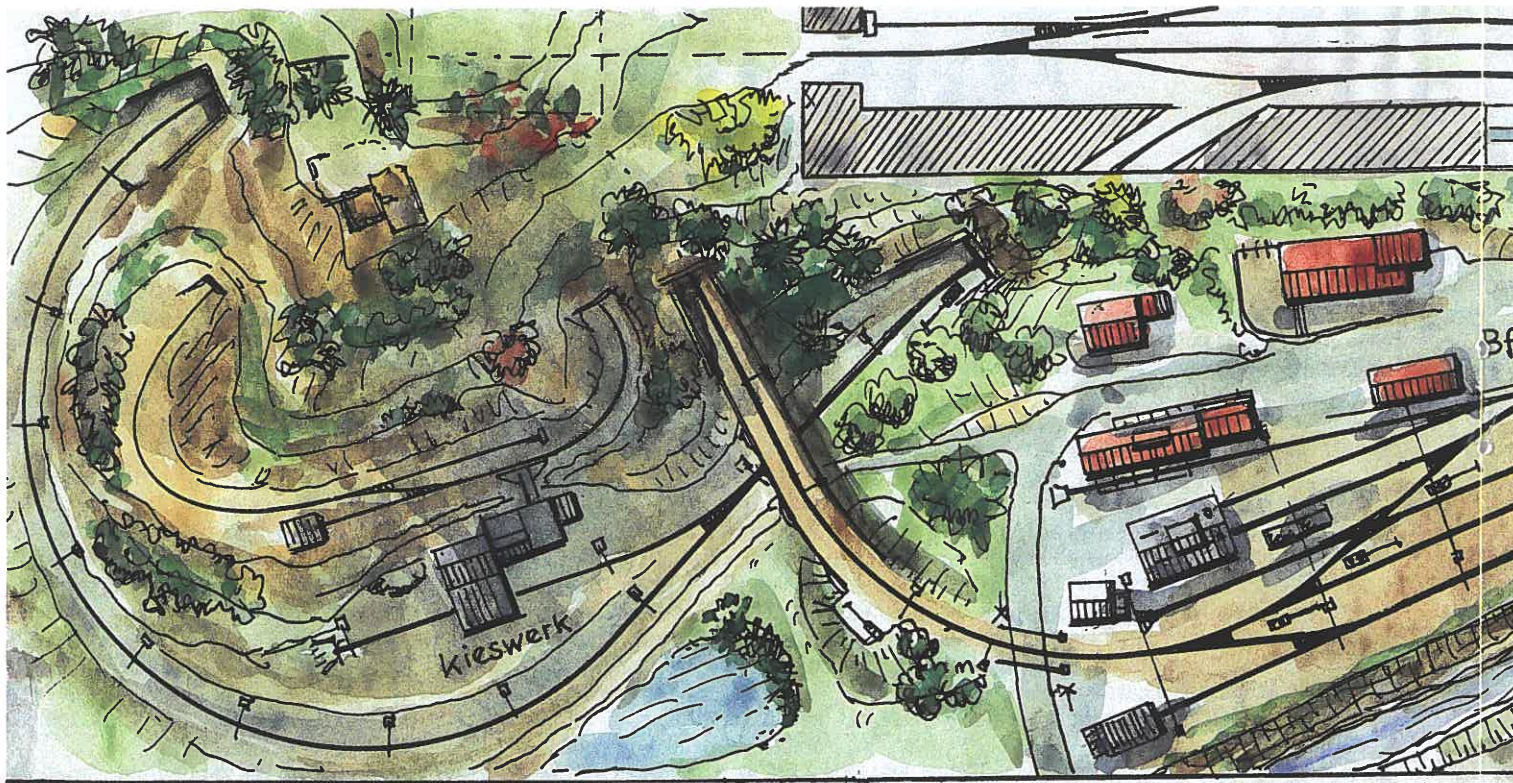
Baut man den Schattenbahnhof im Keller zu einer richtigen Innenanlage aus (entsprechende abzweigende Weichen deuten das an), so hat man mit diesem Anlagenvorschlag den Idealzustand des ungestörten ganzjährigen Betriebs mit einer Lehmann-Gross-Bahn.

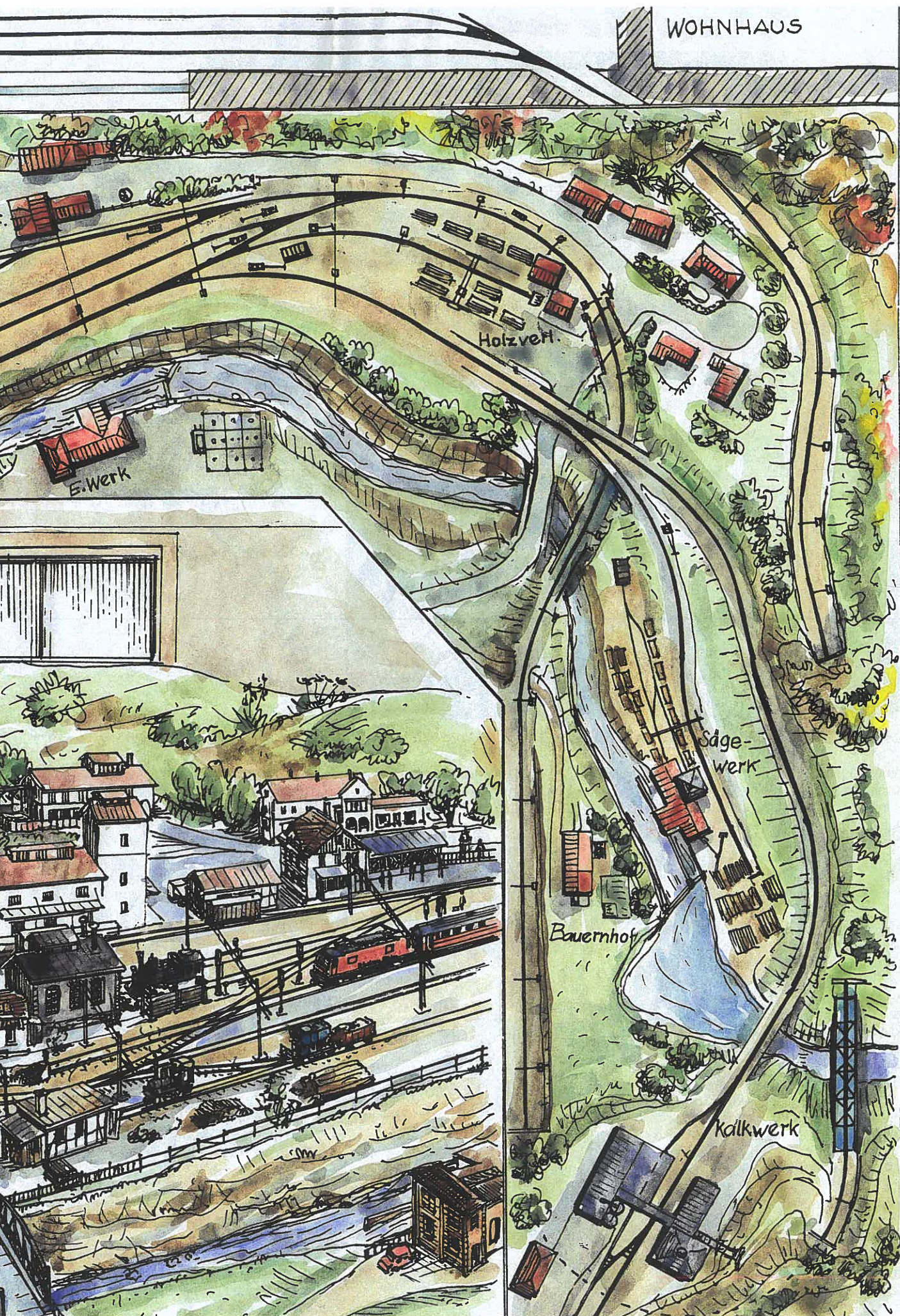


Diese Abbildung zeigt den rechten Teil der Haus-Garten-Anlage.

Auf der folgenden Doppelseite sind der Gleisplan und eine Perspektivansicht des linken Anlagenteils zu sehen.

Aquarelle von Eugen Landerer





Manfred Stuwe

TRASSE AUF

Basaltsplitt



Der Bahnhof liegt auf Gehwegplatten. Man beachte die echt aussehende Bepflanzung.

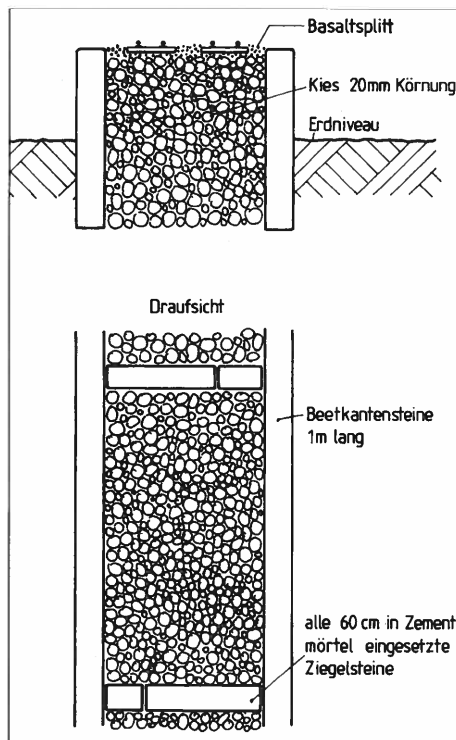
Seit meiner Jugend interessiere ich mich für Eisenbahnen jeglicher Art. Ich habe schon zwei Anlagen in Nenngröße N gebaut. Vor etwa fünf Jahren wurde ich auf die LGB aufmerksam. Ein Bekannter hatte in seinem Garten eine einspurige Ringstrecke angelegt. Ich war so fasziniert, daß ich wußte, daß eines Tages in meinem Garten auch solch eine Bahn fahren sollte.

Wenige Wochen später besorgte ich mir in einem gut sortierten Geschäft einen Katalog und gleichzeitig die letzte Ausgabe der LGB DEPESCHE. Wenig später erstand ich auch Prospektmaterial u. a. von POLA und ältere Ausgaben der LGB DEPESCHE. Aufmerksam las ich die Berichte anderer LGB-Bahner, die so ihre Schwierigkeiten mit dem Unterbau der Gleise und Kontaktprobleme bei den Schienenstößen hatten. Ich abonnierte die LGB DEPESCHE und entschloß mich im März 1991 dazu, mit dem Gleisbau anzufangen.

Es sollte auf jeden Fall eine zweispurige Strecke werden, damit auch mein zehnjähriger Sohn unabhängig von mir mit seiner Playmobil-Lok fahren kann.

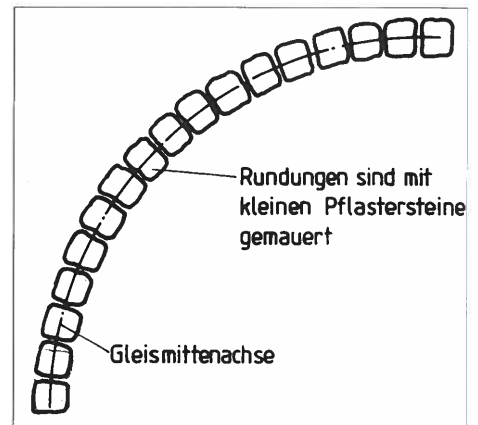
Da ich unseren Garten bereits vor sechzehn Jahren angelegt hatte, mußte ich mich nach dem vorhandenen Platzangebot richten. Im linken hinteren Gartenteil stand ein Gemüsebeet zur Verfügung, das ich die letzten Jahre nicht mehr richtig genutzt hatte. Auch ein Teil des Rasens mußte geopfert werden. Wochenlang

überlegte ich, wie der Gleisunterbau aussehen sollte. Ich entschloß mich zu einem Unterbau



Trassenunterbau mit Splitt.

aus Kies (Körnung 20 mm Durchmesser), der an beiden Seiten von eingesetzten Beetkantensteinen gehalten wird. In den Rundungen wurden Steine vermauert. Die Kantensteine sind zur Hälfte im Boden eingelassen. Alle 60 cm habe ich zwei Ziegelsteine mit etwas



In Kurven liegt das Gleis auf Pflastersteinen.

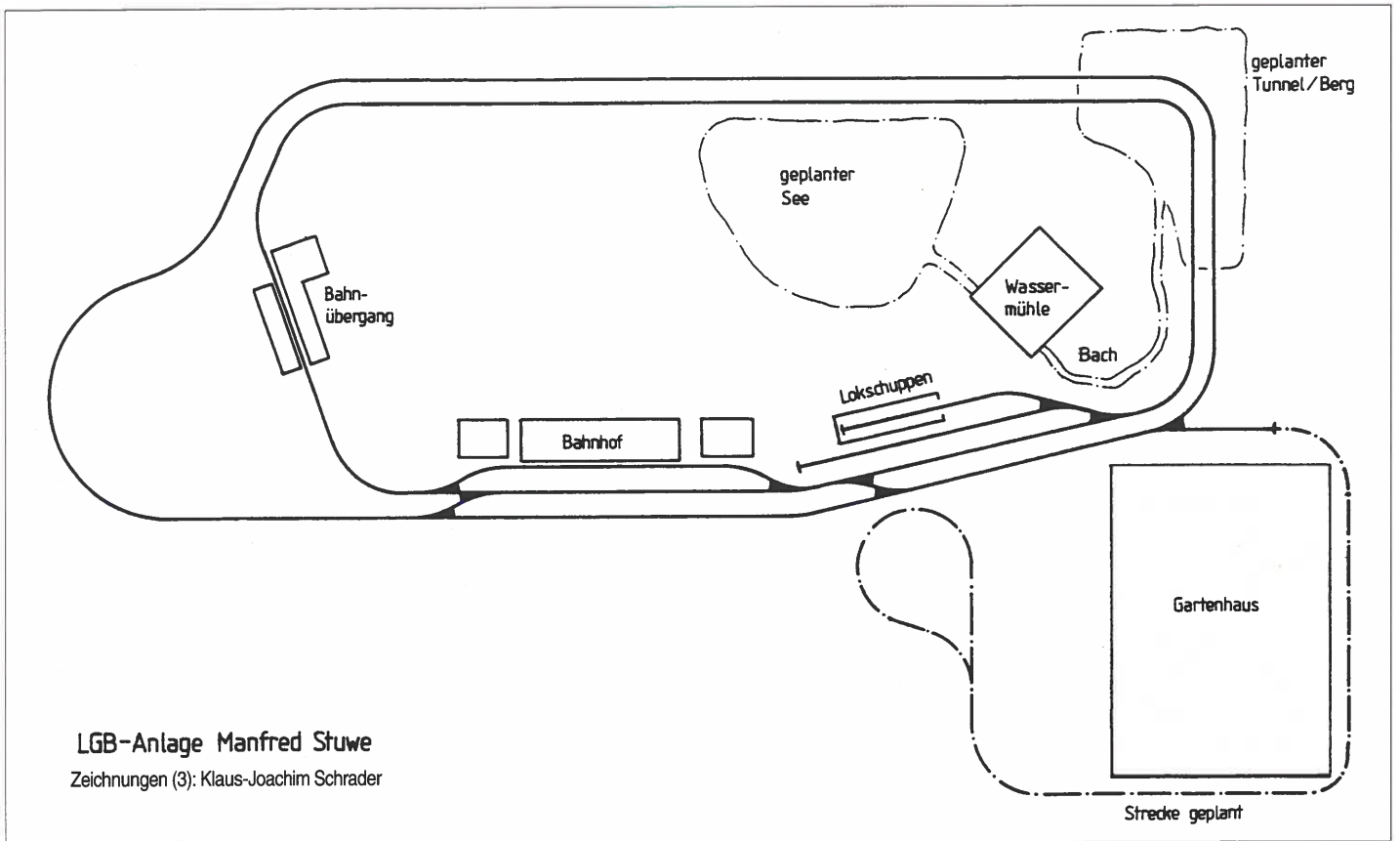
Mörtel eingesetzt, auf die später die Gleise geschraubt wurden. In dem Kies sind auch sämtliche Kabel verlegt, damit man sie später nicht sieht.

Der Untergrund des Bahnhofs besteht aus Bürgersteigplatten 30x30 cm, die in Zementmörtel gelegt wurden. Die Gleise habe ich mit feinem Basaltsplitt eingeschottert, den ich mir in einem Basaltwerk geholt habe. Nachdem ich dem zuständigen Betriebsleiter des Werkes erklärt habe, wofür ich den Basaltsplitt brauche, hat er mir bereitwillig ca. 300 Liter überlassen. Einen Beitrag zur Kaffeekasse war mir das schon wert.

Der feine Basaltsplitt hat mehrere Vorteile:

- 1) Die Beschotterung sieht originalgetreu aus.
- 2) Bei Änderungen, die ich auch schon vorgenommen habe, wie z.B. Kabel und Schienen verlegen, wird der Basaltsplitt einfach mit einem alten Staubsauger weggesaugt und neuer Splitt aufgeschüttet.
- 3) Bei starkem Regen wird er nicht weggeschwemmt, weil er durch die Nässe aneinanderklebt.

In der LGB DEPESCHE las ich des öfteren, daß Kontaktprobleme bei den Schienenstößen auftreten. Das wollte ich von vornherein vermeiden und habe deshalb die Schienen mit angelöteten Drahtbrücken verbunden (1,5 mm Kupferdraht). Die Kabel führen durch einen Kunststoffkanal in unser Gartenhaus, in dem auch die Trafos stehen.



LGB-Anlage Manfred Stuwe

Zeichnungen (3): Klaus-Joachim Schrader

Zuletzt galt es ein transportables Stellpult zu bauen, das den Vorteil hat, daß man es dort aufstellen kann, von wo aus man die Bahn bedienen möchte. Ein vierzigpoliges Kabel ist dar-

an angeschlossen und wird über einen vierzigpoligen Stecker mit dem Gartenhaus verbunden. Der 230 V-Trafo auf dem Stellpult wird noch ausgetauscht.

Wie aus dem Gleisplan zu ersehen ist noch eine Erweiterung geplant. Außerdem soll noch ein See und ein Bach für die Wassermühle angelegt werden.



Das Fahrpult der Anlage.



Die Gleise liegen in Splitt.



Ein Bild wie vom großen Vorbild.



Die LGB-Gartenanlage ist harmonisch in den Garten eingefügt.

Guy Kirschten Fahrzeugwaschanlage



Loks und Wagen bekommen im rauen Alltag öfters mal Dreck, Staub oder Flecken ab. Sie müssen deshalb von Zeit zu Zeit einer gründlichen Reinigung unterzogen werden. Bisher geschah dies in der häuslichen Badewanne. So kam es schon mal vor, daß im Badezimmer einiges Rollmaterial herumstand, was nicht gerade mit Freuden von der weiblichen Hälfte des Bahnvorstandes begrüßt wurde. Es mußte also eine andere Lösung gefunden werden. Da ich sowieso dabei war, eine Vorrichtung zum Sammeln des Regenwassers vom Gartenhäuschen zu basteln, reifte sofort die Idee, dieses Wasser auch zum Säubern der Wagen zu benutzen. Das zusätzliche Faß als Reservoir mußte so aufgestellt werden, daß man mit einem Gleisanschluß unter den Ablaßhahn des Fasses gelangen konnte. Dann wurde aus Kunststoffrohren (Abfall von Faxpapier für Wetterkarten) ein U-förmiger Bogen geklebt und an der Innenseite mit

zahlreichen kleinen Löchern versehen. Die unteren Enden des U wurden mit einem Korken verschlossen.

Das schwierigste allerdings war, dieses Portal an den Ablaßhahn anzuschließen. Dabei mußte sowohl die Höhe als auch die seitliche Entfernung und das Gewinde des Wasserhahns angepaßt werden.

Als die ersten Testspritzungen erfolgreich verlaufen waren, ging es an die Bürsten. Einfache Tapetenbürsten mit Kunststoffhaar und abschraubbaren Griff aus dem Baufachhandel eignen sich vortrefflich zu diesem Zweck. Sie mußten allerdings noch etwas zurecht gesägt und geschraubt werden. Aluprofile sorgten dann für den nötigen Halt im Boden. Die Bürsten sollten nicht zu sehr in das Raumprofil ragen, da sonst die Wagen in den Borsten stecken bleiben und auch mit der stärksten Diesellok nicht mehr hin und her bewegt werden können. Nach einigen Versuchen und Anpassungen wurde

die Anlage eingeweiht und der Presse vorgestellt.

Ohnehin hatte es meine Eisenbahngesellschaft in diesem Jahr mit dem Wasser. Im Maßstab 1:22,5 entstanden auch zwei Wasserbehälter nach französischen Vorbild, wie man sie noch häufig an den Schmalspurbahnen zum Beispiel von Nice nach Digne oder auf Korsika an den Bahnhöfen finden kann. Leider hat bisher kein Zubehöranbieter solche Wasserbehälter im Programm. Beim Reservoir im Bahnhof Grondhaff besteht der Sockel aus kleinen Ziegelsteinen, die richtig gemauert wurden. Beim Behälter in Rosenau besteht der Sockel aus einem Kunststoffrohr, auf den Fassadenrauhputz gestrichen wurde. Sieht doch nicht schlecht aus, oder?

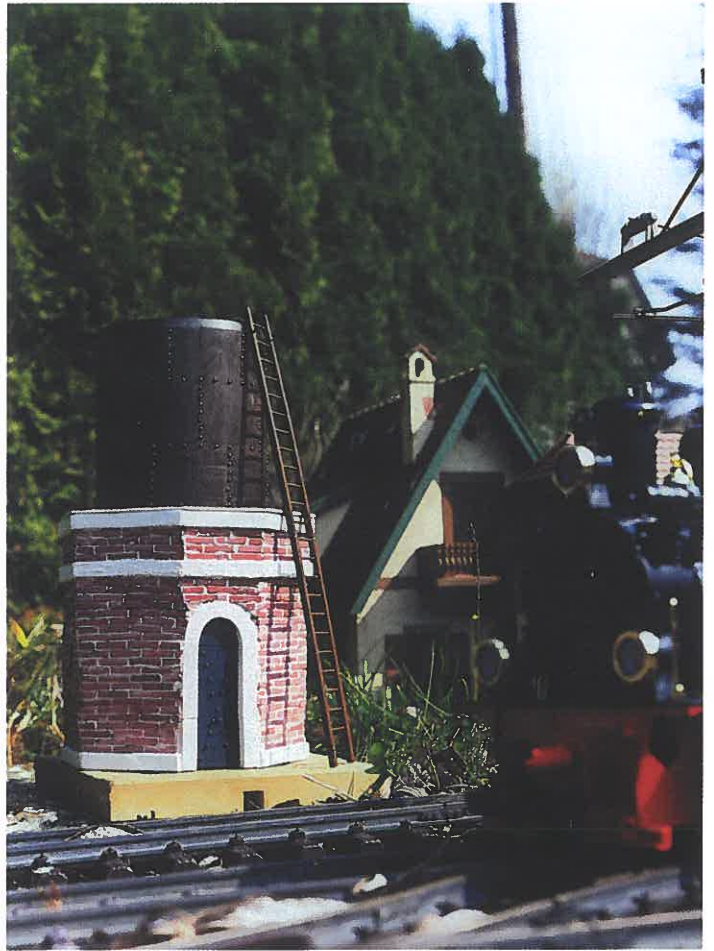
Auf die Idee, die Wagen mit Regenwasser zu waschen, ist bestimmt noch niemand gekommen. Und amüsant ist die »ARA« (ARA = Aus-sen-Reinigungs-Anlage) allemal.



Eine Diesellok wird in der Fahrzeugwaschanlage gereinigt.



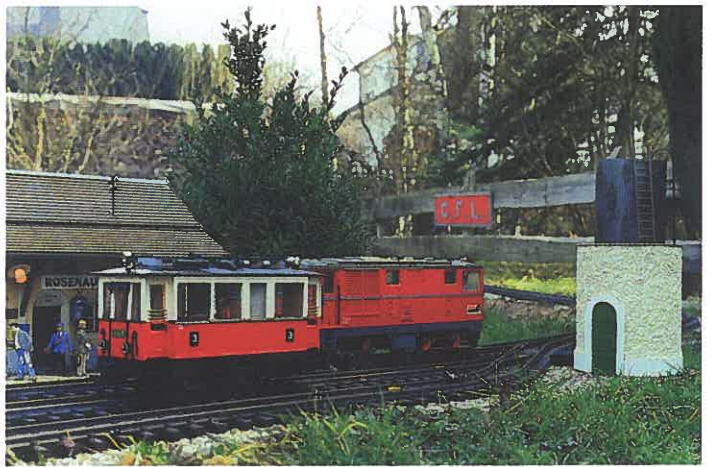
Detailansicht von Regenwassertank und Fahrzeugwaschanlage.



Wasserbehälter nach französischer Bauart im Bahnhof Grondhaff.



Die Fahrzeugwaschanlage mit Regenwassertank auf der Gartenbahn des Erbauers.



Wasserturm nach französischem Vorbild im Bahnhof Rosenau.



Eine Diesellok fährt in die Waschanlage ein. Das sprühende Wasser ist zu sehen.



Triebfahrzeug während der Reinigung zwischen den Waschbürsten.

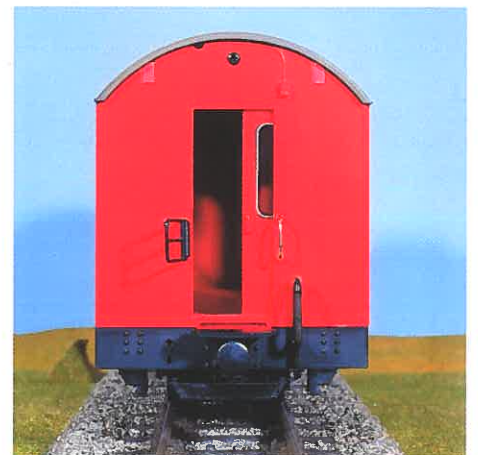


LGB 40520: DR-Gepäckwagen der Harzquerbahn.

Lehmann-Gross-Bahn

DR-Gepäckwagen (40520)

Mit dem neuen DR-Gepäckwagen KDaai 905-153 ist dem Ernst Paul Lehmann Patentwerk wieder einmal ein echtes und vorbildgetreues Supermodell gelungen. Auf einem 330 mm langen Fahrwerk ist der Reko-Wagenkasten asymmetrisch aufgesetzt, das heißt der Wagen besitzt nur an einer Stirnseite eine überdachte Einstiegsbühne. Diese besitzt Schutzwände mit Übergangsmöglichkeit zum nächsten Wagen, wofür ein vereinfachtes Schutzgitter ebenso klappbar angeordnet ist wie das Übergangsblech. Von der Bühne aus ist das Zugführerabteil mit Sitz und Schreibtisch durch eine verglaste Schiebetür zu betreten. Die ge-

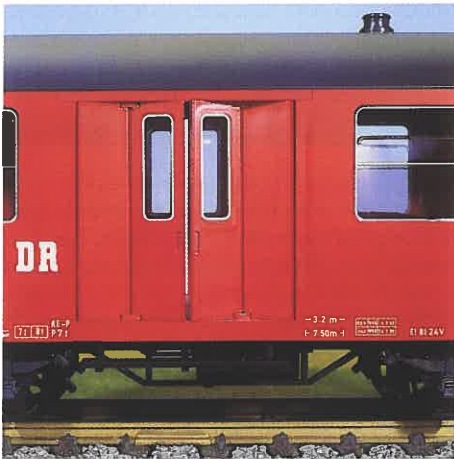


Links oben: Stirnfront mit Einstiegsbühne vom DR-Gepäckwagen (40520) mit geschlossener Schiebetür, hochgeklappten Übergangsblech und verschlossenem Bühnengeländer.

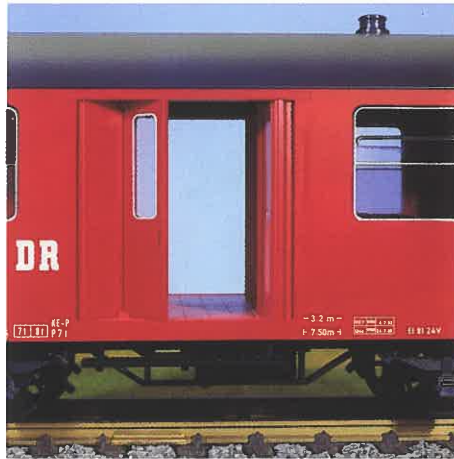
Links unten: Stirnfront mit Einstiegsbühne vom DR-Gepäckwagen (40520), bei der Schiebetür und Bühnengeländer geöffnet sowie das Übergangsblech heruntergeklappt sind.

Rechts oben: Stirnfront ohne Einstiegsbühne vom DR-Gepäckwagen (40520) mit geschlossener Schiebetür, hochgeklappten Übergangsblech und verschlossenem Schutzbügel.

Rechts unten: Stirnfront ohne Einstiegsbühne vom DR-Gepäckwagen (40520), bei der Schiebetür und Schutzbügel geöffnet sowie das Übergangsblech heruntergeklappt sind.



DR-Gepäckwagen (40520): Laderaumklaptür im geschlossenen Zustand.



DR-Gepäckwagen (40520): Laderaumklaptür im geöffneten Zustand.



»Speisewagenl« (32130): Die detaillierte Einstiegsbühne und eine feine Bedruckung zeichnen dieses Modell aus.

genüberliegende Stirnwand besitzt ebenfalls eine verglaste Schiebetür mit Schutzgitter und Übergangsblech zum nächsten Wagen. An beiden Seitenwänden wurde in Wagenkastenmitte je eine große Ladefalttür angeordnet, die voll beweglich ist. Die eine Wagenseite besitzt zwei Überfallfenster rechts und links der Ladefalttür, während die andere Wagenseite nur ein Fenster links der Ladefalttür, dafür aber eine Klappe zum angedeuteten Batteriekasten hat. Die oberen Hälften der beiden Zugführerabteilerfenster lassen sich öffnen und schließen. Das Tonnendach hat über dem Zugführerabteil einen Lüfteraufsatz.

Der Wagenkasten ist rot lackiert und mit gestochen sauber ausgeführten DR-Aufschriften versehen. Dem Wagen liegen zwei Haftetiketten mit der neuen Eignerbezeichnung »HSB« bei, die bewußt in einem etwas anderen Rotton gehalten sind, so wie das oft vorkommt, wenn neue Beschriftungen angebracht werden, ohne daß der ganze Wagen neu lackiert wird. Es ist gar keine Frage, daß sich die LGB-Freunde begeistert auf diesen Wagen stürzen werden, weil er nicht nur ein perfektes Modell ist, sondern darüber hinaus bei den Harzer Schmalspurbahnen noch heute das Bild vieler Reisezüge prägt.

Gedeckter Güterwagen (46353)

Der gedeckte DR-Güterwagen 99-30-40 Gw hat an einer Stirnseite eine offene Rangiererbühne. Der in Reichsbahnbraun lackierte Wagenkasten hat an jeder Seite eine Ladeschiebetür, die sich natürlich öffnen läßt. Die Beschriftung des Wagens ist sauber auf die mit gravierte Holzmaserung versehenen Wagenkastenbretter aufgebracht. Das Dach ist

»Speisewagenl« der Waldviertler Schmalspurbahn (32130)

Für die Nostalgiezüge auf der niederösterreichischen Waldviertlerbahn, einer Schmalspurstrecke der Österreichischen Bundesbahnen, gibt es einen zweiachsigen »Speisewagenl« mit Haubendach, der nun auch als LGB-Modell erhältlich ist.

Der Wagenkasten hat verglaste Fenster, von denen drei halb geöffnet sind. Besonders bemerkenswert an den Fenstern sind die mit Holzmaserung bedruckten Fensterrahmen, was sie frappierend echt aussehen läßt. Der Einstieg erfolgt über Stirnwandbühnen, deren Gittertüren beweglich sind, und durch zu öffnende

Stirnwandtüren. Der Innenraum hat eine Schanktheke und sieben Sitzbänke mit kleinen Abstelltischen unter den Fenstern. Der Wagenkasten ist lindgrün mit dunkelgrün hervorgehobenen Wagenkastenrahmenteilen lackiert und vorbildgetreu beschriftet, wobei besonders auf die fünf mehrfarbig ausgeführten Gemeindewappen hingewiesen werden soll. Nicht nur die Österreich-Freunde unter den LGB-lern werden sich über diesen ebenso authentischen wie liebenswerten Wagen freuen, der überall weitgehend freizügig eingesetzt werden kann.



Gedeckter Güterwagen (46353): Stirnseite mit nicht überdachter Rangiererbühne.



»Speisewagenl« (32130): Wundervoll lackiertes und bedrucktes Modell.



Gedeckter Güterwagen (46353): Nostalgischer Wagen mit offener Rangiererbühne.



22460: Zahnradlokomotive der »Lech-Gebirgs-Bahn«.

flach gewölbt. Schmalspurbahnen waren meistens knapp bei Kasse, sodaß bedarfsweise in eigener Werkstatt Wagen aufgearbeitet oder umgebaut worden sind. Das ergab im Laufe der Zeit eine große Vielfalt von Waggonen, die besonders den LGB-Freund erheitern, sorgen sie doch für ein abwechslungsreiches Bild der Züge auf seiner Anlage. Dieses neue LGB-Modell ist ein gut gelungenes Beispiel für derartige Umbauten.

Zahnradlokomotive (22460)

Bei Platzmangel und schwierigen topographischen Verhältnissen baut der LGB-Freund gern eine Zahnradbahnstrecke auf, denn auf dieser kann man auf kurzer Distanz größere Höhenunterschiede überwinden. Das Ernst Paul Lehmann Patentwerk hat jetzt eine in den »Wendelsteinbahn«-Farben Weiß-Gelb lackierte und neutral beschriftete LGB-Zahnradlokomotive herausgebracht. Sie besitzt eine sorgfältige Nachbildung des Fahrwerks mit Blindwellen, Speichenrädern und Gestänge.

Zur reichhaltigen Dachausstattung gehören funktionsechter Dachstromabnehmer, Widerstandskästen, Isolatoren und Stromleitungen. Bei diesem LGB-Modell wird die Zugkraft über die Räder auf die Schienen und über Zahnräder auf die Zahnstange übertragen. Damit kann eine Streckenneigung von 1:25 überwunden werden, was bedeutet, daß 25 cm Höhendifferenz auf einem Meter Streckenlänge bewältigt werden. Mit ihrer neutralen Lackierung wird diese Zahnradlokomotive bald auf mancher ganz persönlichen Privatbahn zu finden sein.

Personenwagen der »Lech-Gebirgs-Bahn« (23073)

Passend zur weiß-gelben Zahnradlokomotive ist auch ein zweiachsiger Personenwagen der »Lech-Gebirgs-Bahn« (LGB) in gleichartiger Lackierung lieferbar. Der zweiachsige Wagen mit Tonnendach und offenen Bühnen trägt an den Seitenwänden das Lech-Gebirgs-Bahn-Eigenlogo mit stilisierter Berggipfeldarstellung. Ein ganzer Bergbahnzug aus diesen weiß-gelben

Fahrzeugen sieht sehr attraktiv aus, gewissermaßen mit einem Hauch von Wendelsteinbahn....

Französischer Personenwagen (32200)

Die französischen LGB-Freunde werden sich über diesen siebenfenstrigen Personenwagen mit Latemendach der CFBS freuen. Das aufwendig mehrfarbig lackierte Modell besitzt den Charme der Eisenbahnen um die Jahrhundertwende. Er kann ganz ohne Zweifel auch auf einer ganz privaten Privatbahn nach deutschem Vorbild eingesetzt werden.

Neue LGB-Modelle nach amerikanischen Vorbildern

Das amerikanische Programm der Lehmann-Gross-Bahn spiegelt die Vielzahl der einst dort verkehrenden Schmalspurbahnen wider. Das bedeutet, daß den vielfältigen Wünschen nach Fahrzeugbeschriftungen und Lackierungen von bestimmten Bahnlagen entsprochen wird. Mit einem Bilderbogen stellen wir einige kürzlich ausgelieferte Varianten vor.



41730: Gondola der Colorado & Southern Railroad.



42730: Gondola der New York Central Railroad.



23073: Personenwagen der »Lech-Gebirgs-Bahn«.



32200: Aufwendig lackierter französischer Personenwagen.



21881: Die Gelenklok 51 der Uintah Railroad war als LGB-Modell mit Geräuschelektronik ein Riesenerfolg. Jetzt gibt es die Schwesterlok 50 ohne Dampfgeräusch.



23182: Mogul-Lok 9 in den Farben der Durango & Silverton Railroad.



21252: Forney-Stütztenderlok der D.S.&P. RR mit Balloon-Schornstein und Dampflokgeräusch.



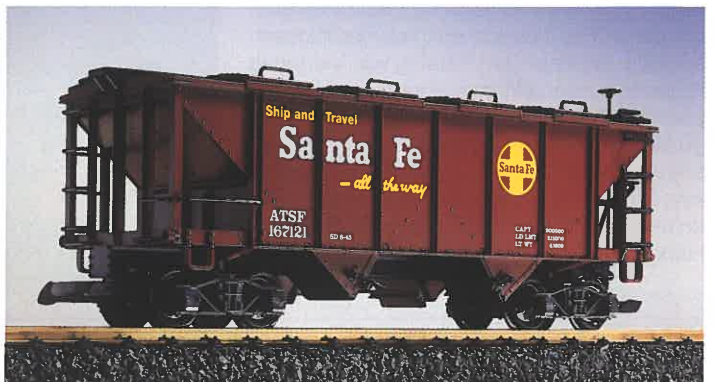
43600: Doppelpackung Flachwagen (flat cars) mit Rungen der Pennsylvania Railroad.



41780: Stirnwandwagen (bulkhead flat car) der Santa Fe Railroad



42760: Selbstentladewagen (hopper car) mit geschlossenem Dach der New York Central.



41760: Selbstentladewagen (hopper car) mit geschlossenem Dach der Santa Fe-Railroad.

Lehmann Spielbahn



Lehmann Spielbahn: Triebwagenzüge LCE (90950) und AMTRAK (91950) als Grundpackungen mit motorisiertem und unmotorisiertem Triebkopf sowie einem Mittelwagen.

Lehmann Spielbahn – Katalog (00375)

Die Lehmann Spielbahn ist eine richtig große Eisenbahn, wie sie sich Kinder schon immer gewünscht haben. Mit ihr beschäftigt sich auch die ganze Familie das ganze Jahr über, denn sie fährt ohne Probleme sowohl drinnen als auch draußen bei Sonnenschein, Regen und sogar bei Schnee. Alle Fahrzeuge der Lehmann Spielbahn sind im handfesten G-Maßstab gehalten und voll kompatibel zur Lehmann-Gross-Bahn (LGB), mit deren Artikeln die Lehmann Spielbahn beliebig erweitert werden kann. Das Ernst Paul Lehmann Patentwerk hat das Spielbahn-Programm mittlerweile beachtlich ausgebaut und stellt es jetzt erstmals geschlossen in einem zwölfseitigen Katalog vor. Vierfarbig illustriert werden nicht weniger als 3 Anfangspackungen, 2 Triebwagenzüge, 3 Dampfloks, 18 Waggons, Gleispackungen und Weichen sowie Zubehör angeboten wie beispielsweise eine Brücke, ein Signal, ein Bahnübergang, verschiedene Häuser und Drahtseilbahnen mit Hand- und Elektroantrieb.

Triebwagenzug LCE (90950)

Die Firma Lehmann in Nürnberg ist einer der wenigen Hersteller die sich erfolgreich darauf besinnen, daß eine elektrische Eisenbahn vor

allem eine feine Sache zum Spielen ist. Mit dem neuen Triebwagenzug »LCE« (Lehmans-City-Expreß) hat Lehmann ein Spielzeug herausgebracht, das von Bekanntheitsgrad, Beliebtheit und vor allem von seiner Größe her bereits vom Start weg ein Verkaufsschlager al-



Titelblatt vom Lehmann Spielbahn-Katalog (00375).

ler ersten Ranges ist. Die Seelenverwandtschaft zu Deutschlands Traumzug auf Schienen ist unverkennbar. Der LCE wird in einer Grundpackung geliefert, die einen motorisierten Triebkopf mit Antriebsdrehgestell, einen Zwischenwagen mit Laufdrehgestell und einen unmotorisierten Triebkopf mit zwei Laufdrehgestellen enthält, aus denen ein immerhin ein Meter sechzig langer Triebwagenzug gebildet werden kann. Die einzelnen Fahrzeuge bestehen aus grauen Grundrahmen und weißen Aufbauten, die mehrfach miteinander verschraubt und äußerst stabil konstruiert sind. Die Nachbildung der charakteristischen Triebkopfstimfronten darf als gelungen bezeichnet werden. Bis auf eine Dachvertiefung im Stromabnehmerbereich sind an den Wagenkästen keinerlei Gravuren vorhanden. Die Drehgestelle sind ausreichend detailliert ausgeführt, wobei angemerkt werden soll, daß die Antriebs- und die Laufdrehgestelle sowohl in der Nachbildung als auch in der Größe unterschiedlich ausgeführt wurden. Weißer Wagenkasten, keine Gravur, was dann? Die Antwort ist einfach - Lehmann hat die »Detaillierung« durch aufgeklebte, mehrfarbig bedruckte Folien erreicht die Fenster, Türen, Lüftergitter, Zierstreifen und eine außergewöhnlich reichhaltige Beschriftung darstellen. Diese Folien sind derartig präzise und paßgenau angebracht, daß bei normalem Be-

trachtungsabstand der Eindruck eines erstklassig detailliert gravierten Fahrzeugs entsteht. Auf den Dächern der Triebköpfe sind funktionslose Einholmstromabnehmer montiert, die optisch höchst vorbildgetreu wirken.

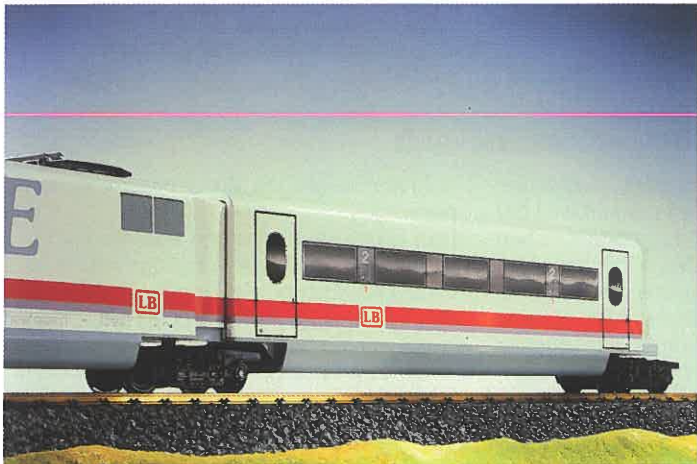
Einer der Triebköpfe ist mit zwei Drehgestellen ausgerüstet, während der Mittelwagen und der zweite Triebkopf nur ein Drehgestell besitzen. Die Wagen werden jeweils auf ein zwischen den Fahrzeugen liegendes Laufdrehgestell aufgesattelt. Diese Drehgestelle sind unter einem tellerförmigen Ansatz am Fahrzeugrahmen gelagert, der einen nach oben ragenden stabilen Zapfen besitzt. Die nachfolgenden Wagen besitzen an einer Stirnseite ein rundes Wagenübergangsteil, in das ein tunnelartiger Schlitz mit Schnappfederkupplung eingebaut ist. Die Wagenenden werden also zum Kuppeln nur ineinandergeschoben. Die Länge der Fahrzeuge ist so bemessen, daß sie die kleinsten Radien entsprechender Gleissortimente der »G-Spur« durchfahren können.

Die Laufeigenschaften des Triebzuges sind erstklassig. Das Antriebsdrehgestell in einem der Triebköpfe entspricht der bewährten Technologie eines anderen Produktes des Herstellers und ist zwecks Zugkraftehöhung mit Ballast beschwert. Der Triebzug fährt in allen Geschwindigkeitsbereichen mit hervorragender Laufruhe und der für Schnelltriebzüge dieser Art gewünschten Geschwindigkeit.

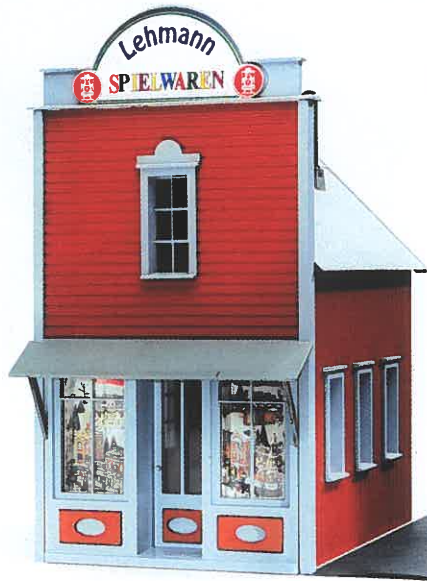
Geschaffen wurde hier ein Spielzeug-Triebwagenzug in einer erstklassigen Fertigungsqualität und zu einem bemerkenswerten Preis, womit der Erfolg des »LCE« von Lehmann vorprogrammiert ist, denn wo gibt es sonst noch ein so beliebtes und sich selbst bewegendes Spielzeug dieser Größe?

LCE-Mittelwagen (90953)

Da der »LCE« von Lehmann als Triebwagenzug mit zwei Triebköpfen und einem Mittelwagen geliefert wird, wurde alsbald der Wunsch laut, den Triebwagenzug verlängern zu können. Nun gibt es auch einen Mittelwagen einzeln zu kaufen, mit dem der »LCE« auf beeindruckende Länge gebracht werden kann. Bei der Verlängerung des LCE sollte jedoch unbedingt beachtet werden, daß bei der Verlän-



Der LCE kann mit einzeln käuflichen Mittelwagen (90953) verlängert werden.



Aus dem Bausatz 95021 entstandener Spielzeugladen.

gerung mit einem oder mehreren Mittelwagen das Zuggewicht so groß wird, daß die Zugkraft des einen motorisierten Triebkopfes nicht mehr ausreicht. Zur Vergrößerung der Zugkraft kann der antriebslose Triebkopf mit dem Nachrüstsatz 96095 nachträglich motorisiert werden, wodurch einer Verlängerung des LCE auch hinsichtlich der Zugkraft nichts mehr im Wege steht. Der Nachrüstsatz enthält außerdem die Stirnbeleuchtungen für zwei Triebköpfe.

AMTRAK-Triebwagenzug (91950)

Der »LCE« der Lehmann-Spielbahn wird auch geliefert in Farbgebung, Dekor und Beschriftung von »AMTRAK«, der staatlichen amerikanischen Eisenbahnverwaltung, die in wichtigen Relationen den Schienenpersonenverkehr in den USA aufrecht erhält. Der AMTRAK-Triebwagenzug ist vom Vorbild her auch keineswegs von Lehmann aus der Luft gegriffen worden, denn die deutsche Schienenfahrzeugindustrie hat einen derartigen Triebwa-

genzug auf einer Promotion-Tour durch die Vereinigten Staaten einschlägigen Interessenten vorgestellt.

Gebäudebausatz Spielzeugladen (95021)

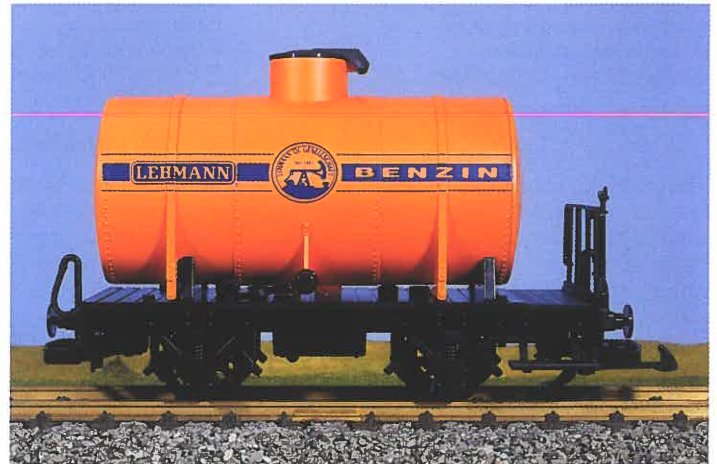
Im Lehmann-Spielbahn-Katalog werden drei Häuserbausätze angeboten, von denen eines ein Haus mit Spielzeugladen ist. Vor das Gebäude ist eine Schauffassade gesetzt worden mit Vordach, Eingangstür, Schaufenster und einer großen Werbetafel mit dem Namen des Geschäftes. Der Zusammenbau geschieht recht einfach in herkömmlicher Weise mit UHU-plast oder ähnlichen Klebern.

Kesselwagen mit Bühne (94040)

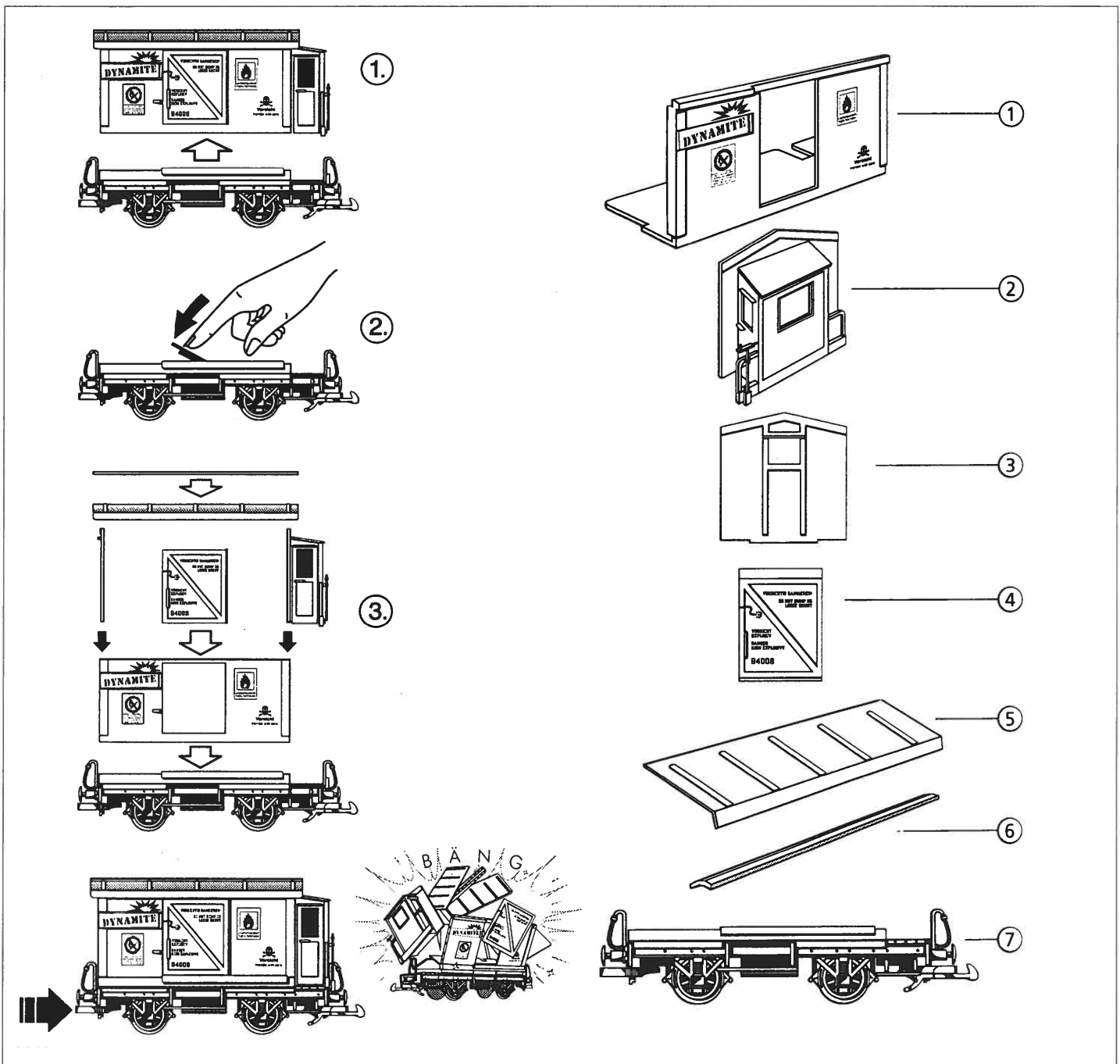
Der kleine Kesselwagen hat ein schwarzes Fahrwerk mit Rangiererbühne und einen orangefarbenen Kessel mit Einfülldom. Letzterer hat eine Klappe, sodaß man etwas in den Wagen hineintun kann. Ein über den ganzen Kessel sich hinziehendes Beschriftungsband weist auf das Ladegut hin: »Lehmann-Benzin« der »Lehmann-Erdöl-Gesellschaft seit 1891«, was unter uns gesagt natürlich ein Gerücht ist. Gedacht ist dieser Kesselwagen ursprünglich nur als einfaches Wägelchen für die Lehmann-Spielbahn, aber er ist so gut gelungen, daß sicher bald auch manch ein LGB-Modellbahner über Verwendungsmöglichkeiten nachdenken wird.

Dynamit-Wagen (94008)

Das Ernst Paul Lehmann Patentwerk, Hersteller der »Lehmann-Spielbahn«, hat sich seinen Namenszusatz »Patentwerk« zugelegt als Stolz auf die zahllosen Patente, die ihm im Lauf seines mehr als einhundertjährigen Bestehens auf Spielzeugschöpfungen erteilt worden sind. Der Dynamit-Wagen zeigt, daß die Lust am Tüfteln und Erfinden bei Lehmann bis heute höchst lebendig erhalten geblieben ist, denn diese Neuschöpfung wurde von der Ankündigung weg als der Gag des Jahres im Modellbahnbereich bezeichnet. Was wird geboten? Ein kleiner zweiachsiger, gedeckter Güterwagen besteht aus dem Fahrwerk, zwei Seitenwän-



Die Einfüllklappe im Dom vom Kesselwagen mit Bühne (94040) läßt sich öffnen.



Vorbereitung des Dynamit-Wagens für die »Explosion«:

- 1) Aufbau vom Fahrwerk abnehmen.
- 2) Funktionsfeder eindrücken.
- 3) Aufbau auf das Fahrwerk setzen.

Einzelteile des Dynamit-Wagens:

- 1) Eine von zwei Seitenwände mit Grundplatte.
- 2) Stirnwand mit Bremserhaus.
- 3) Stirnwand ohne Bremserhaus.

- 4) Eine von zwei Ladeschiebetüren.

- 5) Eines der beiden Dachteile.
- 6) Der »Catwalk« (Katzensteg) dient als Dachfirst.
- 7) Fahrwerk.

LGB-Aster Shay-Dampfmotorlok ausverkauft

Es gibt einige Lokomotiven auf der Welt, die bei den Modellbahnfreunden besonders beliebt sind und von denen sie sich ein LGB-Modell wünschen. Ganz sicher zählt dazu die Shay, eine Dampfmotorlok amerikanischer Waldbahnen.

Natürlich ist es keinem Hersteller möglich, von allen beliebten Vorbildern Modelle zu produzieren. Eine Möglichkeit, die dringenden Wünsche zu befriedigen, sind Kleinserien. Diesen Weg hat das Ernst Paul Lehmann Patentwerk mit dem Modell einer Shay be-

schritten, die als limitierte Kleinserie in Metallbauweise von Aster in Japan für die LGB hergestellt wird. Kleinserienmodelle haben ihren Preis. Angesichts dieser Tatsache hielt die Firma Lehmann die aufgelegte Menge für angemessen, doch sie reichte nicht. Es sind mehr Modelle bestellt worden, als gefertigt werden können. Wer konnte das voraussehen!

So wie die Dinge stehen, muß die Firma den Auftragsumfang des Fachhandels kontingentieren, was mit anderen Worten bedeutet, daß

nicht alle Besteller ein Modell bekommen können.

Das Ernst Paul Lehmann Patentwerk bedauert das außerordentlich, kann jedoch die Produktionsmenge nicht mehr erhöhen. Alle die LGB-Freunde, die mit der LGB-Aster-Shay leer ausgehen, werden um Nachsicht für diese mißliche Situation gebeten. Vielleicht ist es für sie ein kleiner Trost, daß in Sachen Shay bei Lehmann mit dem LGB-Aster-Kleinserienmodell noch nicht das letzte Wort gesprochen worden ist.



So zerfällt der Dynamit-Wagen 94008 bei der »Explosion« durch harmlose Federkraft in seine Einzelteile.

den mit Ladeschiebetüren, zwei Stirnwänden und einem dreiteiligen Dach. Der aus rotem Kunststoff gefertigte Wagenkasten ist reichhaltig mit Warnhinweisen bedruckt, welche auf die Gefährlichkeit seiner Ladung hinweisen. Ein paar »Dynamit«-Kisten liegen lose bei. Stößt der Wagen irgendwo hart gegen (Zugzusammenstoß, Prellbock etc.), so »explodiert«

er, was aber völlig ungefährlich ist, denn tatsächlich zerfällt er nur in seine Einzelteile. Bewerkstelligt wird das durch einen flachen, etwa vier mal zwei Zentimeter großen Hebel im Fahrwerkboden, der durch Eindrücken verriegelt wird. Beim Aufprall löst sich die Verriegelung und der Hebel wirft mit Federkraft die nach unten auf den Wagenboden umgebogenen Seitenwände hoch, wodurch der ganze Aufbau in

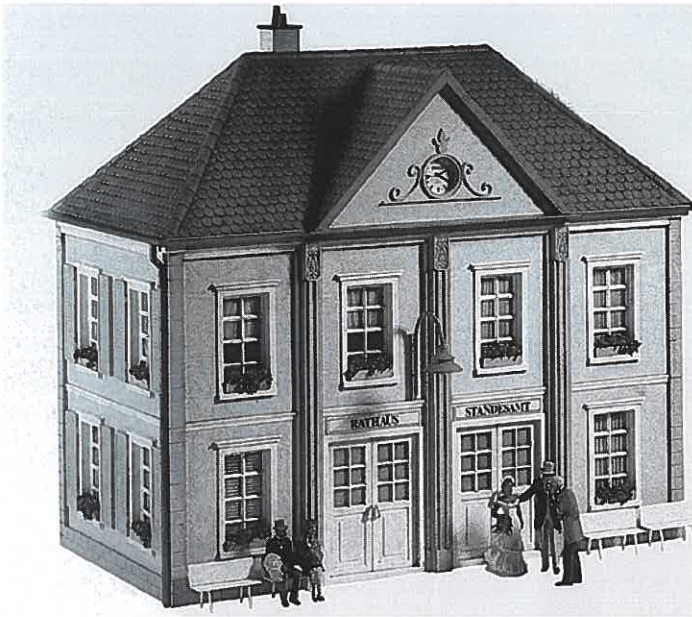
seine Einzelteile zerfällt. Schnell ist der Hebel wieder eingedrückt und der Wagen erneut zusammengesetzt, sodaß das Spiel von vorn beginnen kann. Die Eisenbahnbranche ruft immer nach Innovationen, die auch die Kinder wieder für die Modellbahn begeistern sollen. Hier ist eine ganz tolle Spielidee, noch dazu eingebettet in ein komplettes Modellbahnsortiment.



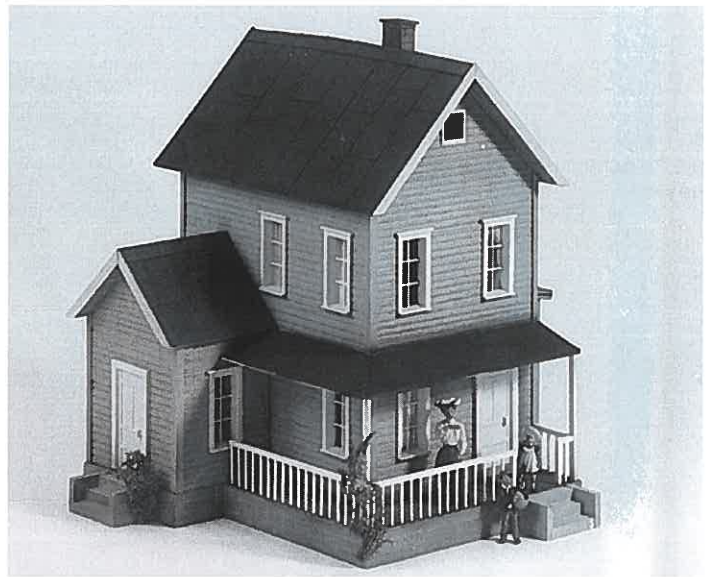
Seitenansicht von Dynamit-Wagen 94008.



Stirnsicht von Dynamit-Wagen 94008.



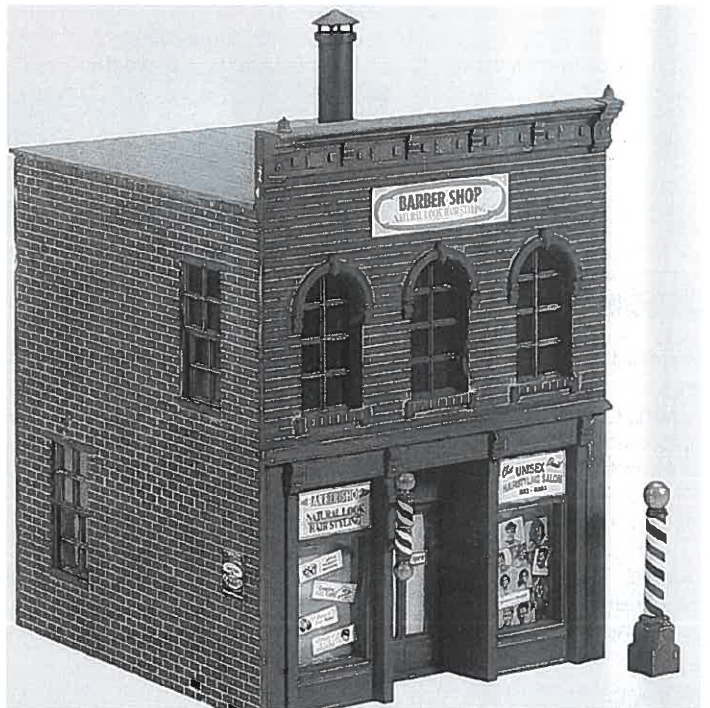
PIKO: Rathaus Neustadt.



PIKO: Tante Beas Landhaus.



PIKO: Paul's Dry Goods (Pauls Gemischtwarenladen).



PIKO: David's Barber Shop (Davids Friseursalon)

PIKO Modellspielwaren

Rathaus Neustadt (PIKO 62020)

Neben der Kirche ist das Rathaus der Mittelpunkt jeder kleinen Stadt oder Gemeinde. Oft ist das Rathaus ein prunkvoller Bau, der den Stolz der Bürger auf ihr Gemeinwesen widerspiegelt. PIKO bietet mit dem Rathaus Neustadt einen ebenso imposanten wie auch platzsparenden Bau (447x300x400 mm) an. Die Eckquadern sind farblich abgesetzt und sowohl Putzstruktur wie Blumenkästen beleben zusätzlich das Äußere des Gebäudes. Die Lampe und die Figuren auf der Abbildung sind nicht im Bausatz enthalten, dafür gibt es aber im Mittelgiebel eine richtig laufende Uhr und im Erd-

geschoß Türen zum Öffnen. Das ist wirklich ein repräsentatives Rathaus.

Tante Bea's Landhaus (PIKO 62221)

Das Landhaus ist so amerikanisch, wie man es sich für eine LGB-Westernanlage nur wünschen kann. Das aus Holz errichtete Gebäude hat zwei Stockwerke, einen kleinen Anbau und, wie kann es auch anders sein, eine um zwei Hausseiten herum verlaufende Veranda. Hunderte von Malern, Schriftstellern, Filmregisseuren und Fotografen haben Szenen auf diesen amerikanischen Veranden erdacht, womit sie zum Kulturgut der Menschheit wurden. Die Türen des wetterfesten Modells lassen sich öffnen

und schließen. Es ist rundherum ein PIKO-Gebäude zum Liebhaben.

David's Barber Shop (PIKO 62219)

Westernfreunde, es gibt Neues für die Town auf der LGB-Anlage. Den neuen Haarschnitt holt man sich bei David in einem typisch amerikanischen Ziegelhaus mit Schauffassade, drei Bogenfenstern im ersten Stock und dem Friseursalon im Erdgeschoß. Unübersehbar ist das Friseursymbol am Laden. Früher gab es sowas Ähnliches auch hierzulande, nämlich eine silberne oder goldene Blechschüssel für den Rasierseifenschaum, der an jedem Friseurladen hing. Aber wer weiß das heute schon noch.

Paul's Dry Goods (PIKO 62220)

Das ist ein schöner, alter amerikanischer Gemischtwarenladen, in dem man alles bekommt vom Obst über den Whiskey bis zur Anstrichfarbe sowie den letzten Tratsch als Zugabe. Das Ziegelgebäude hat die typische Schauffassade, zwei große Fenster im oberen Stockwerk und eine verputzte Ladenfront im Erdgeschoß. Das Haus ist, wie alle PIKO-Bausätze, wetterfest. Die Bauteile auch dieses Bausatzes sind teilweise gealtert.

POLA Spiel- und Freizeitartikel

Trafohaus (POLA G 978)

Lange erwartet und nun endlich erschienen ist ein Trafohaus in LGB-Größe, wie es überall auf dem Lande noch zu finden ist. Der Bausatz besteht aus dem eigentlichen Trafohaus (155x200x400 mm), an dessen Wandteilen die Bruchsteinsockel bereits farblich hervorgehoben worden sind. Dem Bausatz liegt ein Starkstrom- sowie zwei Schwachstrommasten in Holzmanier bei. Was allerdings POLA da als »Schwachstrom«-Masten« bezeichnet, ist etwas unkorrekt, denn es sollte sich keiner veranlaßt sehen, beim Vorbild mal an diese Leitungen anzufassen. Normalerweise geht über die Überlandleitungen eine Spannung von 110.000 Volt in ein solches Trafohaus rein, und eine Spannung von 20.000 Volt kommt wieder raus, also wohl kaum »Schwach«-Strom. Wie dem auch sei: Das aus diesem Bausatz entstandene Trafohaus ist ein tolles Gebäude, das nicht nur die Ortschaft und den Bahnhof Schönweiler mit Energie versorgt, sondern das auch einen modern-rustikalen Eindruck auf die LGB-Anlage zaubert.

Strommasten (POLA G 975)

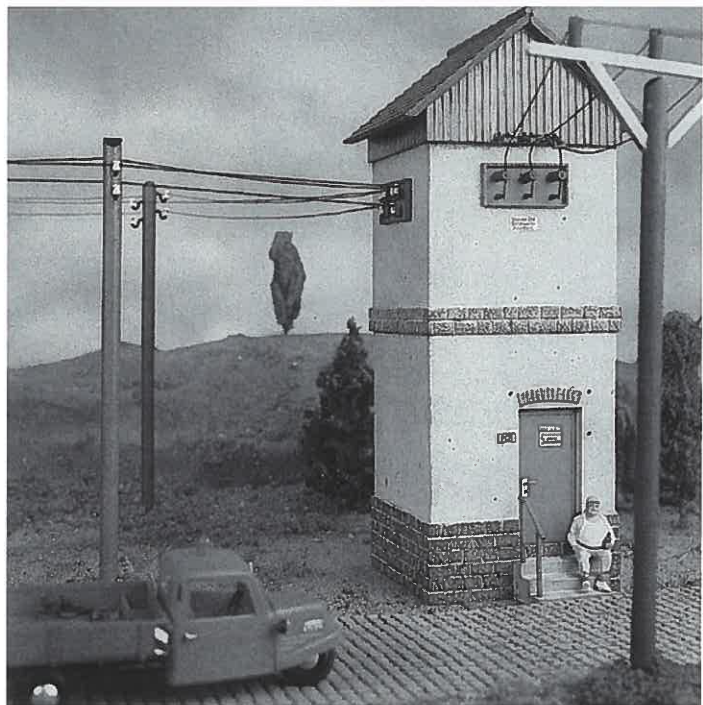
Als Ergänzung zum Trafohaus wird ein Set mit zwei Schwach- und zwei Starkstrommasten angeboten. Die Schwachstrommasten (die beim Vorbild aber keine Schwachstromdrähte sondern 20.000-Volt-Leitungen tragen) besitzen an den Mast geschraubte Isolatoren. Die Starkstrommasten haben am oberen Ende einen Stahlträger, auf dem drei Hochspannungsisolatoren befestigt sind. Ausreichend schwarzer Zwirn für die Leitungen liegt dem Bausatz bei.

Opel Blitz »Shell« (POLA G 1868)

Den Opel Blitz gibt es nun mit Pritsche, Spriegel und Plane als Lieferwagen der Firma »Shell«. Nach dem Öffnen der Schachtel sollte der LGB-Freund keinen Schreck bekommen, denn ein Fahrzeugmodell hat natürlich viel mehr Teile als ein Gebäudemodell. Die Bedienungsanleitung ist ebenso umfangreich wie detailliert und übersichtlich. Alle Teile des Bausatzes fügen sich nahtlos aneinander. Auch der zeitliche Aufwand hält sich in Grenzen, an einem Wochenendnachmittag ist der schöne Oldtimer-Lastkraftwagen bequem zusammengebaut. Das Modell hat natürlich gummibereifte und drehbare Räder, eine funktionsfähige Hinterachs-federung und bewegliche Fahrerhaustüren. Nicht zu neu und nicht zu alt, das ist wirklich ein Auto so richtig nach dem Herzen der LGB-Freunde

Goliath GD 750 Post (POLA G 1862)

Nun ist die Landpost endlich motorisiert und braucht nicht mehr mit dem Fahrrad zu fahren. Das Goliath-Post-Kastendreirad hat natürlich Vollgummibereifung, drehbare Räder, vorbildgetreue und gefederte Hinterachse mit Kardanwelle, Motorhaube zum Öffnen, bewegliche Türen



POLA Bild 1: Trafohaus mit Strommasten.

POLA Bild 2: Goliath-Dreirad GD 750 Post.

POLA Bild 3: Opel Blitz als Pritschenwagen der Firma Shell.

POLA Bild 4: Anhänger mit Gummibereifung.



Marilet: Liebespaar.

sowie Armaturen Brett und Sitzbank. Das ist ein Gefährt im Stil der fünfziger Jahre, das auf keiner LGB-Anlage fehlen darf.

Zweiachsiger Anhänger (POLA G 1871)

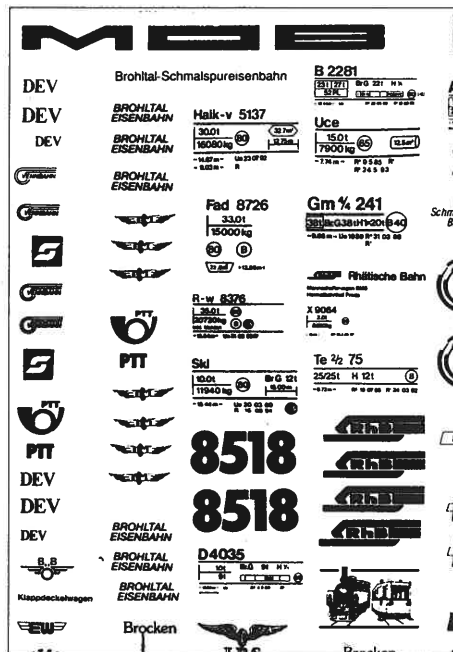
Passend für viele Zwecke und vor allem aber für Traktoren verwendbar ist ein zweiachsiger Anhänger, der landauf und landab auch als »Gummiwagen« bekannt ist. Wie bei derartigen POLA-Bausätzen selbstverständlich sind drehbare Räder mit Gummibereifung, eine funktionsfähige Federung und abklappbare Bordwände. Eine ebenso nützliche wie hübsche Ergänzung zum ländlichen Fuhrpark für die LGB.

Marilet-Figuren

Beim mittelrheinischen Hersteller gibt es vier neue Figuren, die wir mit Bildern vorstellen. Die Figuren sind von hoher bildhauerischer Qualität. Erfreulich sind auch eine Reihe von Preis-



Marilet (von links) Lokführer breitbeinig stehend telefonierend, Wagenmeister und Pickelhacker, den es in verschiedenen Stellungen und auch elektrisch betrieben gibt.



Champex-Linden: Seite aus dem Beschriftungskatalog.

senkungen, die durch gute Nachfrage 1996 möglich geworden sind. Die Figuren sind erhältlich im Fachhandel oder von Marilet-Modellbahnzubehör M.L. Koetsier, Am Rheinauer See 85, 68219 Mannheim.

Wolfgang Uhlmann

Neu ist eine 175 mm hohe Bahnsteigstanduhr. In die Uhr ist ein hochwertiges Quarzuhrwerk eingesetzt, das von einer 1,5 Volt-Zelle für etwa ein Jahr mit Strom versorgt wird. Das Zifferblatt mit Sekundenzeiger nach Art der DB-Bahnhofsuhren ist anschlussfertig beleuchtet. Obgleich einerseits diese Bahnsteiguhr schon von sich aus ein besonderer Blickfang in jedem Bahnhof ist, macht sie sich andererseits durch ihre echte Zeitanzeige auch noch praktisch nützlich. Das Modell ist in feiner Messingbauweise hergestellt und unlackiert. Bezugsquelle: Fachhandel oder Uhlmann-Modelltechnik, Trebeweg 11, 01324 Dresden. Telefon 0351-376471; Telefax 0351-375222.



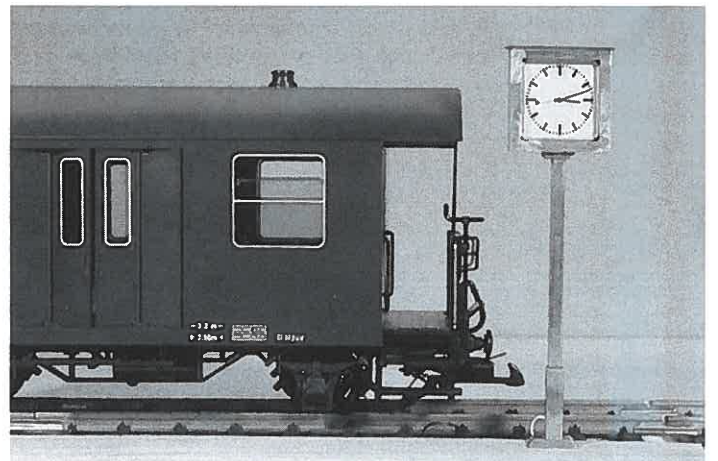
Remmers: Holzschutzmittel richtig angewandt.

Champex-Linden – Beschriftungen

Die Firma Champex-Linden Modellspielwaren und LGB-Station, Gnadentaler Allee 27, 41468 Neuss, hat einen neuen Gesamtkatalog 1996/1997 für Modellbahnbeschriftungen herausgebracht. Umfang 32 Seiten.

Remmers – Holzschutzmittel

Jetzt im Spätsommer wird es Zeit für Verschönerungs- und Instandhaltungsarbeiten an Haus und Garten. Heimwerker und Gartenfreunde haben Hochsaison. Es wird gebaut, gezimmert, gestrichen usw. Besonders Holzteile im Außenbereich erhalten einen neuen Anstrich, bzw. neue Holzteile werden imprägniert und vor den Zerstörungsmechanismen geschützt. Die Mittel hierfür finden sich oftmals noch im Regal des Heimwerkers. Ob im Keller, Gartenhaus oder in der Garage, oftmals finden sich Anstrichmittel älteren Datums als Reste oder auch noch im ungeöffneten Zustand. Einige Produkte sind



Wolfgang Uhlmann: Bahnsteigstanduhr aus Messing, die ein funktionierendes Quarzuhrwerk besitzt, das noch dazu beleuchtet werden kann.



Vollmer: Als erstes Modell passend zur LGB ist der Bahnhof Neuffen lieferbar.

laut Herstellerangaben auch wieder verwendbar, jedoch sollte jeder verantwortungsvolle Heimwerker sich das Gebinde vor der Verwendung genauestens anschauen. Grundsätzlich sollten Holzschutzmittel nur dort angewendet werden, wo sie notwendig sind. Modern, zeitgemäße Holzschutzmittel bieten dem Verarbeiter größtmögliche Sicherheit beim sachgerechten Umgang. So bietet z.B. das RAL-Gütezeichen Holzschutzmittel dem Verwender ein zuverlässiges Qualitätsmerkmal, denn RAL-geprüfte Holzschutzmittel bzw. Holzschutzlasuren unterliegen strengen amtlichen Überprüfungen. Sowohl die biologische Wirksamkeit wie auch die gesundheitliche Unbedenklichkeit und Umweltverträglichkeit bei sachgemäßer Handhabung sind hier sichergestellt. Vorsicht ist geboten, bei alten Resten von Holzschutzmitteln. Diese kön-

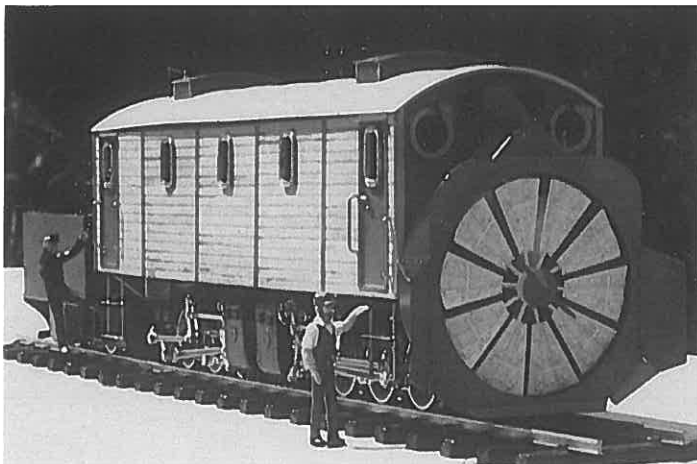
nen noch Substanzen enthalten, die heute nicht mehr verwendet werden (dürfen). So sind z.B. Teerölprodukte wie Carbolineum sogar verboten. Reste dieser alten Mittel gehören in die Schadstoffsammlung und nicht auf Holz an Haus oder im Garten. Der verantwortungsvolle Umgang mit diesen Schutz- und Anstrichstoffen und die Verwendung moderner, RAL-geprüfter Mittel ermöglichen es dem Haus- und Gartenfreund, seine Schutz- und Renovierungsarbeiten durchzuführen ohne Schäden zu verursachen.

Remmers/pr.

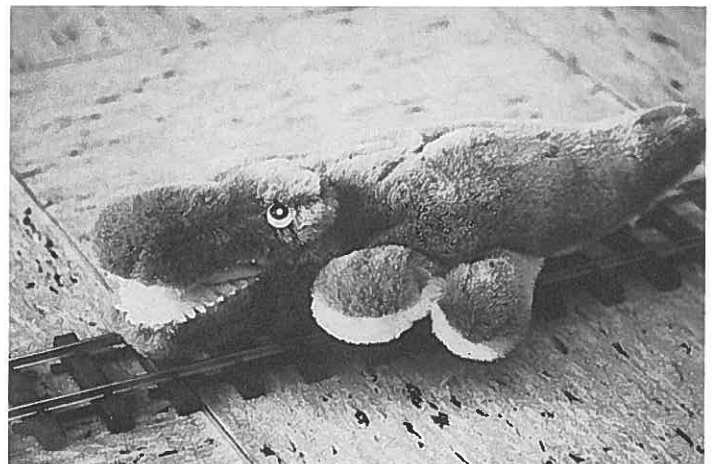
Bahnhof Neuffen (Vollmer 1200)

Die Firma Vollmer besteht seit 50 Jahren und ist bei den Anhängern kleiner Spurweiten als Hersteller von Gebäudebausätzen weithin be-

kannt. Besonders bemerkenswert sind die Bausätze vom Bahnhof Neuffen (Endbahnhof der normalspurigen WEG-Nebenbahn Nürtingen-Neuffen), die in den Nenngrößen Z, N und H0 von Vollmer gefertigt werden und gleichermaßen erfolgreich sind. Gewissermaßen als Geburtstagsgeschenk des Hauses Vollmer ist ein Bausatz vom Bahnhof Neuffen nun auch in LGB-Größe erhältlich. Das Bahnhofsgebäude besticht durch seine verwinkelte Stein- und Fachwerkbauweise mit angebauten Güterschuppen und Bahnhofswirtschaft. Seine Maße sind 1350x470x550 mm, von der Größe her also ein imposantes Bauwerk. Der Vollmer-Bausatz in 1:22,5 besteht aus 438 Einzelteilen, deren Zusammenbau schon eine reine Arbeitszeit von dreißig bis vierzig Stunden erfordert. Die zum Teil sehr groß dimensionierten Teile erfordern ein sorgfältiges Vorgehen beim



Dietz: Die imponierende RhB-Dampfschneeschleuder Xrot.



Dietz: Eine etwas andere Krokodil-Lok für die LGB. Mehr im Text auf der nächsten Seite.

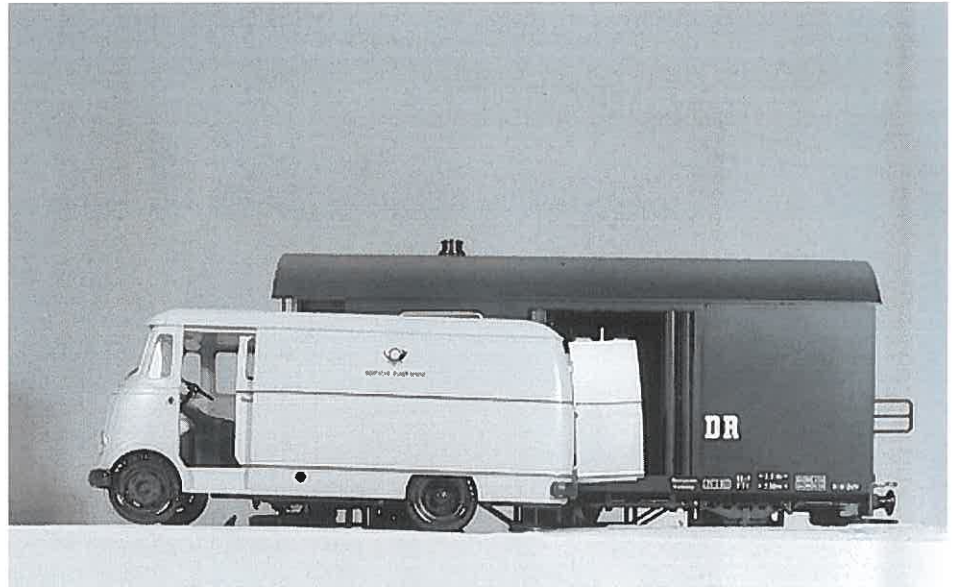
Zusammenbau. So ist dafür zu sorgen, daß das Aushärten des Klebstoffs abgewartet wird, ehe der Weiterbau erfolgt. Klemmen, Gummibänder und dergleichen sind hilfreich zum Zusammenpressen von Teilen während der Abbindezeit des Klebers. Wer mit der notwendigen Sorgfalt gearbeitet hat, wird mit einem durch und durch prächtigen Bahnhofsgebäude belohnt, das eine Zierde für jede LGB-Anlage ist.

Dampfschneeschleuder Xrot von Dietz

Der nächste Winter kommt bestimmt, ganz besonders für die LGB-Freunde! Die Firma DIETZ Modellbahntechnik hat einen Traum aus Messing, Holz und Kunststoff konstruiert. Aus über 1000 Einzelteilen wird im Maßstab 1:22,5, passend zur LGB, ein Modell der letzten betriebsfähigen Dampfschneeschleuder der RhB realisiert. Die selbstfahrende Xrot 9213 wird ausgestattet mit Digitaldecoder, vorbildgerechter Geräuschelektronik, Beleuchtung, ferngesteuertem Entkupppler, Dampferzeuger, voll funktionsfähiger (!) Schneeschleuder und so manchem mehr bis hin zum elektrisch bewegten Scheibenwischer. Die Realisierung des Modells wird nur einmalig und in limitierter Auflage erfolgen. Interessenten erfahren mehr von Dietz Modellbahntechnik, Hindenburgstr. 31, 75339 Höfen. Telefon + Telefax: 07081-6757.

»Krokodillok« von Dietz

Normalerweise nehmen wir unseren Beruf und das Hobby unserer Kunden, die Modellbahn sehr ernst, aber manchmal auch tierisch ernst. So haben wir auf speziellen Kundenwunsch hin das auf der vorhergehenden Seite gezeigte »badische Krokodil« auf die Räder gestellt, genauer gesagt auf die Räder eines modifizierten LGB-Fahrwerks. Somit liegen auch Spurweite und Maßstab in Ilm fest. Das Fahrzeug erhielt zusätzlich einen Digitaldecoder und beleuchtete Augen, desweiteren ein Geräuschmodul. Der Effekt, wenn sich das nahezu geräuschlos bewegende Fahrzeug auf der Modellbahnanlage einem ahnungslosen Zuschauer nähert und dann per Digitalbefehl laut losfaucht, ist unbeschreibbar. Selbstverständ-



Rietze Automodelle: Mit dem Mercedes MB L 319 - Posttransporter bietet der in H0-Kreisen weit bekannte Nürnberger Modellautohersteller erstmals ein Automodell in LGB-Größe an.

lich liegt es im Ermessen der Redaktion der LGB DEPESCHE, solch einen »Blödsinn« zu veröffentlichen, aber vielleicht kann dadurch der eine oder andere Leser dazu veranlaßt werden, auch auf seiner Modellbahnanlage etwas mehr Spaß an der Freud unterzubringen und nicht immer nur Nieten zu zählen. Besonders für Kinder (und die sind schließlich unser Modellbahnnachwuchs!) ist der Spaß mit der Modellbahn viel wichtiger. Anmerkung der Redaktion: Ganz unserer Meinung, Herr Dietz!

Neuer Katalog von Baumann, Neustadt

Der rührige Zubehörerhersteller und LGB-Händler Jürgen Baumann hat anlässlich seines fünfzehnjährigen Geschäftsbestehens einen neuen achtundzwanzigseitigen Vierfarbkatalog herausgebracht. Man findet darin die seit zehn Jahren gefertigten Feldbahnmodelle in 1:22,5, auf LGB-Basis geschaffene Kleinserienfahrzeuge sowie zahlreiche Zubehörtartikel als da sind Häuser, Tunnelportale, Prellböcke und Ladegut sowie eine Fülle von Ausschmückungs-

teilen. Der Katalog ist gegen Einsendung eines Eurochecks in Höhe von DM 13,00 (Europa DM 18,00; Übersee DM 26,00) erhältlich bei Baumann Modellspielwaren, Flurstraße 1, 91413 Neustadt/Aisch-Schauerheim.

Rietze Automodelle

Mercedes schaffte mit dem MB L 319 den Einstieg bei den Transportern im September 1955. Bis 1961 gab es ihn wahlweise mit 1,8 Liter oder 2,0 Liter Dieselmotor bzw. mit 65 PS Benzinmotor. Nun wird dieses markante Nutzfahrzeug auch als Fertigmodell aus Kunststoff im Maßstab 1:22,5 angeboten. Perfekt nachgebildet und fein gearbeitet wird dieser Lückenfüller im G-Bereich sicherlich ein Modellhit werden, der für alle LGB-Freunde von Interesse ist. Rietze Modelle sind von bemerkenswerter Qualität. Die Verwendung von hochwertigem elastischen Kunststoff (ASA) machen die 1:22,5 Rietze-Modelle extrem UV- und lichtbeständig. Es wird kein Klebstoff verwendet, der durch Witterungseinflüsse seine Eigenschaft verliert. So-



Rietze: Mercedes-Posttransporter schräg von vorn.



Rietze: Mercedes Posttransporter schräg von hinten. Die Figur stammt von Marilet.

mit sind die Modelle im Freien sehr witterungsbeständig. Da beim Zusammenbau nur gesteckt wird, sind diese Automodelle leicht umbau- und zu spätern. Erwähnenswert beim hier vorgestellten Postfahrzeug sind die beweglichen Schiebetüren auf beiden Seiten, die Hecktüren zum Aufklappen, Gummibereifung auf durchbrochenen und vorbildgerechten Felgen sowie eingesetzte Blinker, Leuchten und

Griffe. Das Innere ist mit Sitzbank, Lenkrad und Armaturenbrett ausgestattet. Der klassische Mercedes-Transporter L 319 ist wie folgt lieferbar:

222 MB L 319 Postfahrzeug lieferbar sofort

In Kürze werden folgen:

221 MB L 319 Feuerwehr (mit Blaulicht-Elektronik)

223 MB L 319 Lieferwagen

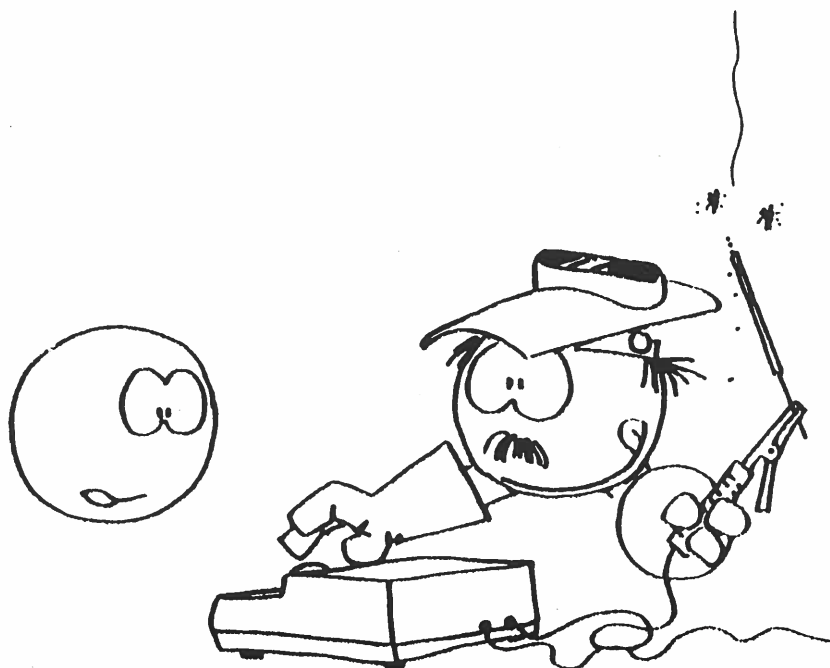
224 MB L 319 Deutsche Bundesbahn

225 MB L 319 Bayerischer Rundfunk

226 MB L 319 Polizei (mit Blaulicht-Elektronik)

Dem LGB-ler, Bastler und Sammler wird echt etwas besonderes geboten.

Erhältlich im Fachhandel oder direkt bei Rietze Automobile GmbH., Okenstr. 25, 90443 Nürnberg. Telefon 0911-414411; Telefax 0911-421141.



»Lehmann scheint am JUMBO-Reglertrafo schon wieder die Stromstärke erhöht zu haben!«

Cartoon von Richard Stein

LGB DEPESCHE – Leserservice

Unter »LGB-Leser-Service« veröffentlichen wir kostenlos nichtkommerzielle Kauf- und Verkaufsgesuche von LGB-Material und Zubehör. In jeder Anzeige muß der Name des Inserenten sowie Adresse oder Telefonnummer enthalten sein. Preisangaben werden nicht veröffentlicht. Der Abdruck kann nur erfolgen, sofern ausreichend Platz dafür zur Verfügung steht. Es besteht kein Anspruch darauf, daß derartige Gesuche veröffentlicht werden. Die Redaktion behält sich auch vor, den Abdruck ohne Angabe von Gründen abzulehnen. Der Abdruck erfolgt ohne Gewähr.

Briefpartner gesucht: Ich bin ein amerikanischer Police Officer, der sich mit deutschen LGB-Modellen beschäftigt. Ich lebte von 1980 bis 1984 in Augsburg und Bad Aibling, wo ich viele Freunde kennen lernte. Ich sprach einmal ganz gut deutsch, aber im Laufe der Zeit habe ich viel verlernt. Nun lese ich deutsche Zeitschriften (u.a. die LGB DEPESCHE), um wenigstens fachlich in Hinsicht auf meine LGB mithalten zu können. Ich würde gern mit deutschen Polizisten in Verbindung treten, die sich auch mit der LGB befassen. Man kann mir in deutscher oder englischer Sprache schreiben, wenn deutsch dann bitte mit Schreibmaschine/Computer oder in Großbuchstaben bei hand-

schriftlichen Briefen. Ich werde auf jede Zuschrift antworten. James McAvoy, 139 Falconer Ave, Brockton, Ma. 02401, USA.

Teilauflösung: Da meine große Sammlung leider nicht mehr den Platz findet, den sie braucht, verkaufe ich zahlreiche neuwertige Artikel (entspricht etwa der Hälfte der Artikel im LGB-Katalog), auch Auslaufartikel, POLA-Häuser usw. Fordern Sie meine Liste an. Holger Giesen, 51465 Bergisch Gladbach. Telefon 02202-45201.

Verkauf: Aus meiner sehr großen LGB-Sammlung gebe ich ab ein LGB-Modell der Serie 1977 Class 24 der South African Railways, ein Höhne-Sondermodell brasilianische Mallet-Dampflok ähnlich LGB-Modell 1979, US-Sondermodell Stütztenderlok "Breckenridge« Eigenimport 1980, LGB/Aster live steam Schlepptenderlok FRANK S.. Diese Messingmodelle stehen in Vitrinen oder auf Modulen im Ausstellungsraum, Originalverpackung vorhanden. Preis Verhandlungssache. Bodo Venn, Telefon 08063-1042; bitte Name und Telefonnummer auf Anrufbeantworter sprechen; ich rufe zurück!

Verkaufe komplette, neuwertige Lehmann-Gross-Bahn: 13 Loks, 20 Personen- und Güterwagen nebst allem Zubehör. Günter Seybold,

Telefon 07127-50139.

Verkaufe »Jubiläums Express 100 Jahre LGB« und »Blauer Zug«, fabrikneu, gegen Höchstgebot. Angebote bis Dezember 1996 an Helma Katrin Alter, Godorfer Hauptstr. 60, 50997 Köln. Telefon 02236-839018.

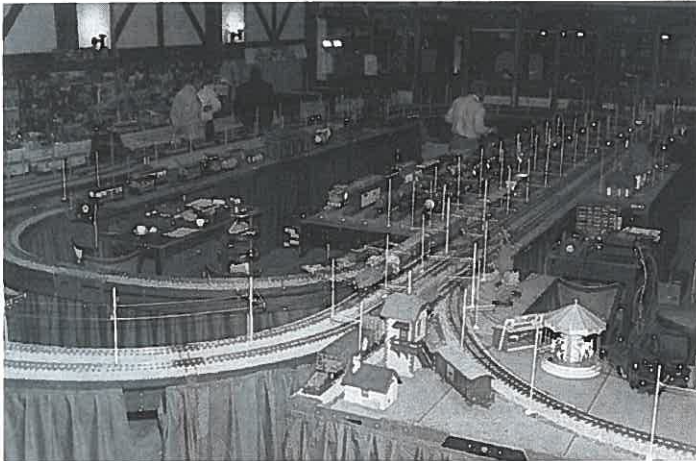
Verkaufe zwei Stück LGB-Güterwagen 4078 neu. **Suche** neuwertige LGB-ÖBB-Güterwagen 4062 + 4063. Armin Brandes, Ostlandstr. 6, 31185 Hoheneggelsen. Telefon 05129-1756. **Suche** kleine Ellok 2033 rot, kleine Ellok 2035 grün, Harzer Dampflok 2088 ohne Totenkopf am Wasserkasten, Kesselwagen Primus 40840, Abteilwagen ohne Dachlüfter 3050, LGB DEPESCHE 1-30 oder sonstige alte Wagen und Loks. Karl Eder, Telefon 08652-1692.

Suche LGB DEPESCHE 51, 53, 56, 58 + 65. Robert Kleinheyder, Telefon 02151-787868.

Suche Literatur über Tunnelportale mit Abbildungen. Wer kann mir Quellen nennen? Gerhard Hultsch, Steindorf, Hauptstr. 69, 35579 Wetzlar.

Biete fabrikneue Salota-Mehrzugsteuerung mit Steuerpult, Handregler und 6 Empfänger. Heidenstäcker, Alte Dorfstr. 5, 26160 Bad Zwischenahn. Telefon 0441-6919828.

Suche LGB DEPESCHE 35. Tausch möglich. Burkhard Köhl, Telefon 06245-7358.



LGB-Freunde Rhein-Sieg: Die große Modulanlage.



LGB-Freunde Rhein-Sieg: 1. Preis für den Bahnhof Kottenforst von Klaus Kerwer.

11. Jahrestreffen des »Club der LGB-Freunde Rhein-Sieg«

Im Mai 1996 trafen sich die »LGB-Freunde Rhein/Sieg« in Willich/Niederrhein. In den dortigen »Kaisersaal« waren 110 aktive Mitglieder der Einladung des Vorstandes gefolgt. Außerdem konnten 150 weitere Gäste gezählt werden. Das Clubmitglied Georg Ehrentraut hatte Ort und Saal vorgeschlagen und vorbildlich vorbereitet, und so konnte mit dem Aufbau der Modulanlage vor Christi Him-

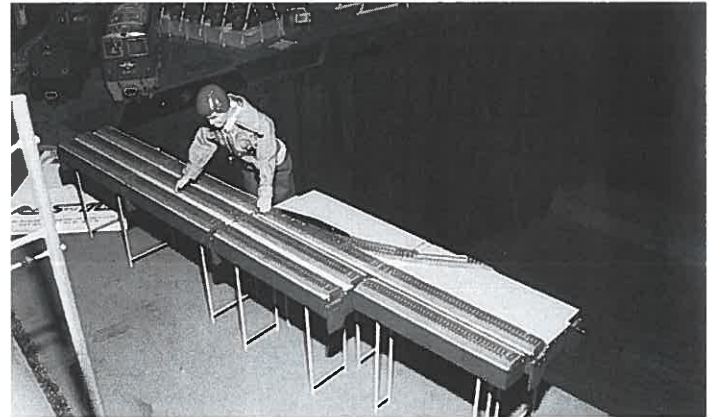
melfahrt begonnen werden. Es gab sehr viel Fahrbetrieb, da zwei einzelne Modulanlagen miteinander verbunden waren. Zwei bis drei Züge waren ständig unterwegs. Herrliche Eigenbaumodelle wurden zur späteren Beurteilung aufgebaut, die dann am Samstag, dem eigentlichen Clubtag, preisgekrönt wurden. Darüber hinaus konnte Horst-Jürgen Neumann (1. Vorsitzender),

viel wertvolle Preise an die glücklichen Gewinner einer großen Tombola verteilen. Ein vorbildliches Modell des Bahnhofs Kottenforst bei Bonn in Fachwerkbauweise, erbaut von Klaus-Peter Kerwer erzielte den 1. Preis. Schon im Vorjahr erhielt Herr Kerwer einen Preis für einen Güterschuppen. Hannes Holl errang den 2. Preis mit seinem unverkürzten Modell des Berninabahn-Triebwa-

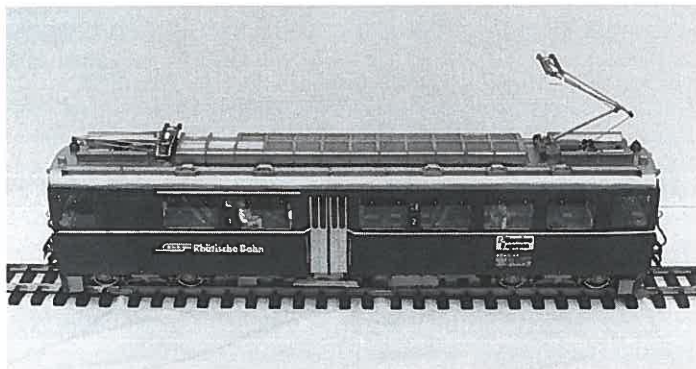
gens ABe 4/4 44. Das Original ist 44 t schwer und hat 36 Sitzplätze. Der 3. Preis ging an Fritz Lotz für seine Stangenellok RhB-Ge 4/6 353. Einen 4. Preis erhielt schließlich Guy Kirschten aus Luxemburg für das Kleindiorama eines Lokbetriebswerks. Man wird gespannt sein dürfen, was die Jahresversammlung 1997 in Much an Neubaumodellen zeigen wird. Rainer zur Bonsen



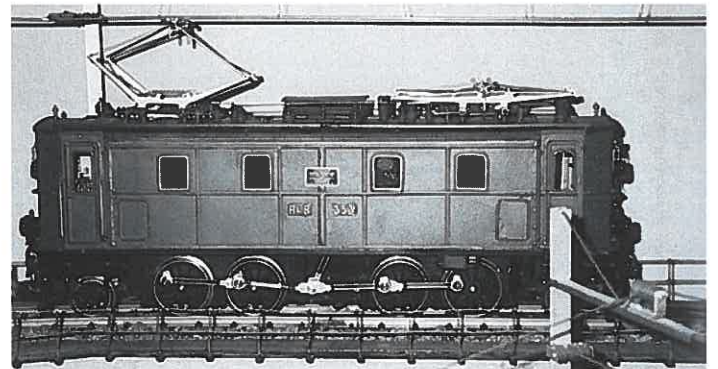
LGB-Freunde Rhein-Sieg: 1. Vors. Horst-Jürgen Neumann bei der Preisverteilung.



LGB-Freunde Rhein-Sieg: Demomodell einer Modulanlage in 1:7 von Klaus Friedrich.



LGB-Freunde Rhein-Sieg: 2. Preis für den Bernina-Triebwagen von Hannes Holl.



LGB-Freunde Rhein-Sieg: 3. Preis für die RhB-Stangenellok Ge 4/6 von Fritz Lotz.

Eisenbahnclub Neubrandenburg e.V.

Zwei große Ausstellungen hatte der Eisenbahnclub Neubrandenburg e.V. innerhalb von zwei Monaten zu organisieren. Zum einen war das die Weihnachts-Modellbahnausstellung vom 15. bis 17.12.95. Etwa 3.500 Besucher schauten sich die Anlagen in N, TT, HO und natürlich LGB an. Auf dem Fußboden der Ausstellungshalle drehten die LGB-Bahnen ihre Runden, bewundert von den großen und kleinen Gästen. Bei den Kindern besonders beliebt war der LCE, er mußte so manche Sonderrunde drehen.

Ganz auf LGB zugeschnitten war dann Ende Februar 1996 die Ausstellung »Familie und Freizeit« in der Stadthalle Neubrandenburg. Auf einer Fläche von mehr als siebzig Quadratmetern gestaltete der Verein eine Gartenbahnanlage.

Das für den Garten notwendige Material besorgten wir uns von einem Baumarkt. Ein ganzer 7,5-Tonner-Lkw, beladen mit Steinen, Blumen, Koniferen und anderem Gartenmaterial, rollte dazu an.

Bereits im Vorfeld hatten wir einen Gleisplan entworfen, der dann in kürzester Zeit umgesetzt werden sollte. Innerhalb eines halben Tages mußten wir die Anlage aufbauen. Den Abschluß bildete das Einschottern der Gleise mit zwölf Eimern Kies.



EC Neubrandenburg: LGB-Schauanlage auf der Ausstellung »Familie und Freizeit«. Der Aufwand ist beachtlich.

Ein Teil der LGB-Anlage diente als Wettbewerbsstrecke, denn wir hatten neben der Bastelstraße für Kinder und Erwachsene auch einen Rangierwettbewerb vorbereitet. Von fünf LGB-Wagen sollte der Mittlere in ein Stumpfgleis rangiert werden. Über das »Wie« kam es sogar zu Familienstreitigkeiten, bevor Vereinsmitglieder die richtigen Lösungsmöglichkeiten den Streithähnen sicherheits-halber kundtaten.

Gefahren wurde stilecht«, das heißt zum einen mit der NICKI

+ FRANK S. und Rügenwagen oder mit einer Harzbahngarnitur. Der Wismarer Schienenbus und die Dampflok mit angehängten Geräuschelektronikwagen waren (punktuell eingesetzt) ein besonderer Anziehungsmagnet.

Unsere Vereinsmitglieder waren gefragte Ansprechpartner für Fragen rund um die Gartenbahn. Mit der Ausstellung konnten wir einen Beitrag dazu leisten, den Bekanntheitsgrad der beliebten LGB auch in unserem recht schwach besiedel-

ten östlichen Mecklenburg-Vorpommern zu erhöhen. Übrigens besuchten an den drei Tagen etwa 8.000 Menschen die Ausstellung in der Stadthalle. Die Presse hatte sich voll auf den Verein eingeschossen, daß andere Aussteller da waren, wurde nur am Rande erwähnt.

Kontaktadresse: Eisenbahnclub Neubrandenburg e.V., Vorsitzender Bernd Wüstemann, Neustrelitzer Str. 53, 17033 Neubrandenburg.

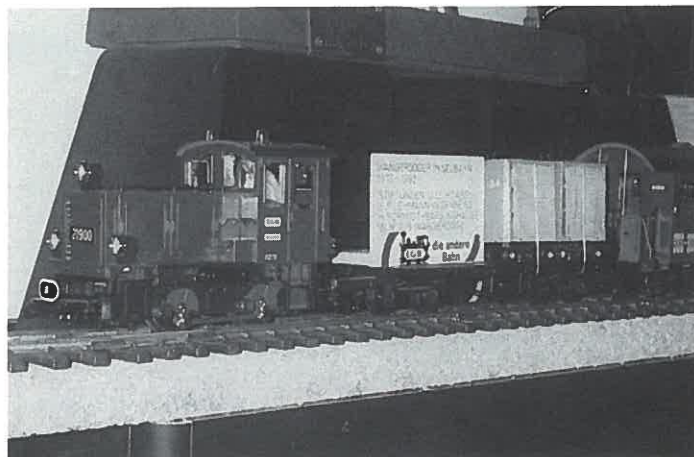
ECN/pr.

LGB im Leuchtturm-Museum Wangerooge

Jetzt läuft die alte Wangeroooger Inselbahn aber auch im Museum auf der Insel. Die Schienen wurden auf einem beschottertem Bahndamm verlegt. Zu den von Herrn Schmidt, Barsinghausen, gelieferten Wagen habe ich noch einen Flachwagen (Eigenbau) gestellt. Dieser ist entsprechend dem Original mit Koffercontainern beladen. Geöffnet zeigen diese den Inhalt mit Koffern und Reisetaschen. Die Grundplatte des Flachwagens besteht aus verzinktem Eisenblech, die Container sind unterwärts mit Magneten versehen, so gibt es auch im Freilandbetrieb in meinem Garten keine Probleme durch Verrut-

schen und Verlust der Ladung. Außerdem habe ich dem Zug

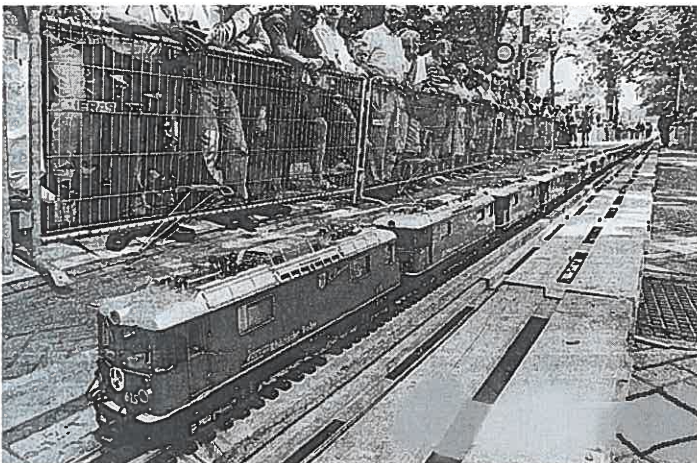
einen Gepäckwagen mit der Originalbeschriftung »See-Ho-



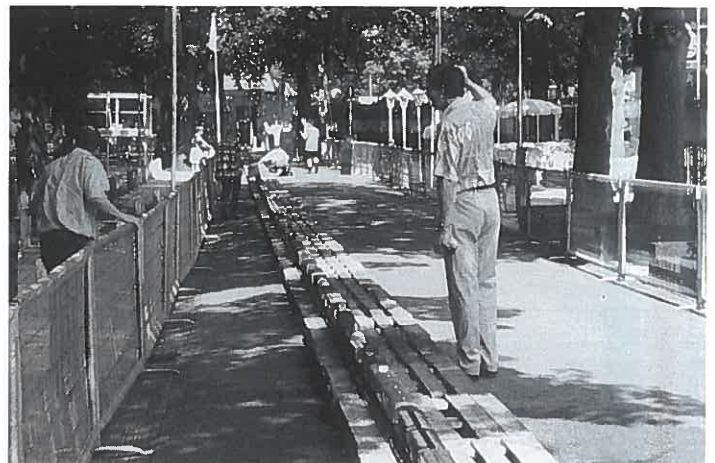
Museum Wangerooge: LGB-Inselbahnzug mit Eigenbau-Koffercontainerwagen.

tel« beige stellt. Dadurch, daß sich der Zugstamm in Bewegung befindet, ist er in unserem Leuchtturm-Museum eine echte Attraktion.

Nun wird man mit Recht fragen, lohnt sich dieser Aufwand und wie stark wird dieses Museum überhaupt besucht. Dazu eine direkte Antwort: Im Jahre 1995 waren über 50.000 zahlende Besucher in unserem Museum, als Neuerung wird ab 1996 die »Traumhochzeit in luftiger Höhe« im alten Leuchtturmwärterraum angeboten. Der Erfolg liegt weit über unseren Erwartungen, über 120 Anmeldungen liegen vor und garantieren einen weiteren Besucherstrom. Wolfgang Muus



Appelscha: LGB-Zugkrafttest für das »Guinness Buch der Rekorde«.



Appelscha: Probelauf für den LGB-Zugkrafttest.

585 Wagen wurden von 14 LGB-Loks in Appelscha gezogen

Im Miniatur Park Appelscha in den Niederlanden wurden von der Großspurgruppe am 8.7.95 ca. dreihundert Meter LGB-Gleise verlegt. Danach hat man vierzehn LGB-Lokomotiven Ge 4/4 II der Rhätischen Bahn auf die Gleise gesetzt

und dahinter 585 (!!) Wagen mit insgesamt mehr als 1.500 Achsen

Um genau 14.00 Uhr gab der Bürgermeister von Appelscha sein »Los!«, und die Spezialtrafos für diesen Zugkrafttest wurden eingeschaltet.

Daraufhin setzte sich der eindrucksvolle Zug langsam Zentimeter um Zentimeter in Bewegung.

Dies alles geschah vor vielen Zuschauern und zwei Prüfern, die den offiziellen Bericht erstellten für die Meldung an das

»Guinness Buch der Rekorde«. Die Gesamtlänge des Zuges betrug 251,10 Meter. Der Zug ist 35 Meter gefahren. In Appelscha ist man jetzt gespannt darauf, ob Irgendjemand diesen Rekord brechen wird.

H.Wilhelmus

EUROSPoor '96 in Utrecht

EUROSPoor'96 findet vom 1.-3.11.96 in der Jaarbeurs in Utrecht (Niederlande) statt. Auf einer Fläche von 21.500 Quadratmetern findet der Besucher mehr als 60 Modelleisenbahnanlagen von Klubs aus dem In- und Ausland, umfangreiche Modelleisenbahnsammlungen, Vorführungen im Bereich Modellbau, Stände von Vertretern und Einzelhändlern, einen Modelleisenbahnmarkt für gebrauchtes Modelleisenbahnzubehör und vieles mehr.

EUROSPoor findet nun zum dritten Mal in Folge statt. Daß das sich hinter EUROSPoor verbergende Konzept und die Ideen Anklang finden, beweisen

die aussagekräftigen Besucherzahlen: 25.000 im Jahre 1993, 30.000 im Jahre 1994 und 33.000 im Jahre 1995. Sowohl Teilnehmer, Besucher als auch Organisatoren können auf eine erfolgreiche Veranstaltung zurückblicken, die ein enormes Wachstumspotential aufweist.

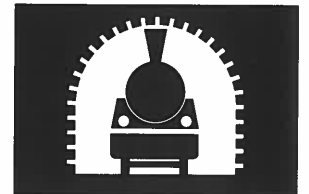
EUROSPoor'96 findet am besten Standort statt, der in den Niederlanden zu finden ist: Jaarbeurs Utrecht, international orientiert und sehr zentral gelegen. Der Hauptbahnhof ist in sieben Minuten zu Fuß zu erreichen. Außerdem gibt es ausreichend Parkmöglichkeiten.pr.

werden, dem Publikum nahegebracht.

Die Ausstellung wird in der Hogeschool Limburg, Faculteit Techniek, Dr Jaegersstraat 40 in Heerlen/NL durchgeführt. Die Öffnungszeiten sind jeweils von 11.00 bis 17.00 Uhr. Der Eintrittspreis beträgt für Erwachsene Hfl 6,50 und für Kinder Hfl 2,00. Mitglieder des Moba und der NMF erhalten gegen Vorlage des Mitgliedsausweises einen Rabatt von Hfl 1,00.

Kontaktadresse: De Samenwerkende Limburgse Modelspoorverenigen, Postbus 376, NL-6130 AJ Sittard. Telefon: 0031-46-4511518.

Modelleisenbahn



INTERNATIONALE
AUSSTELLUNG
MODELLEISENBAHN
UND -ZUBEHÖR

Hobby und Spaß in vollen Zügen
KÖLN 14. - 18. NOV. 1996

Zusammenarbeitende Limburgsche Modellbahnvereine

Die zusammenarbeitenden Limburgischen Modellbahnvereine organisieren am Samstags den 26.11. und Sonntag, den 27.11.96 wiederum ihre jährliche Internationale Modellbahnausstellung. Sie findet dieses Jahr in Heerlen statt. Der Verbund besteht aus folgenden Vereinen:

Modelbaanvereniging Zuid Limburg (Sittard/Beek; NL)
Eisenbahn Amateur Club Her-

zogenrath (Kerkrade/Herzogenrath; NL/D)

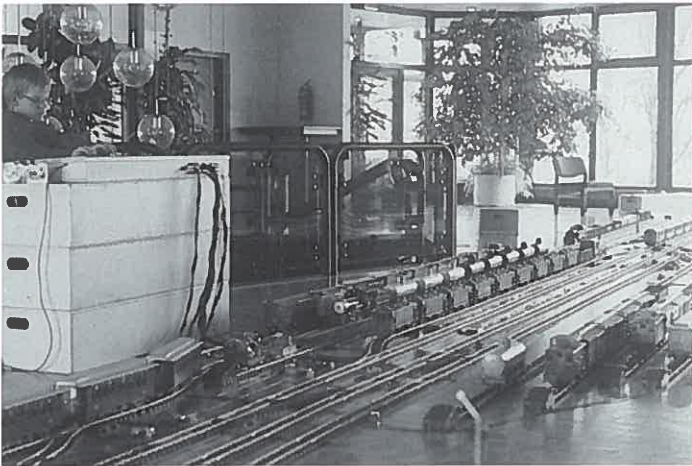
Modelspoorvereniging Midden Limburg (Roermond; NL)

Neben den eigenen Ausstellungsanlagen wird eine große Anzahl von Objekten anderer Teilnehmer aus dem In- und Ausland gezeigt. Die feinen Kniffe des Modellbahnhobbies werden durch eine Anzahl Workshops, welche von verschiedenen Vereinen gestaltet

LGB-Aktivitäten der SIMPLEX-Modellbahnschau

Seit 1988 besteht die Interessengemeinschaft SIMPLEX-TEAM. Wir veranstalten Modellbahn- und techn. Spielzeugpräsentationen mit angeschlossener Tauschbörse. Zu unserem Ausstellungsprogramm zählen unter anderem:
- Großflächenanlage im Maßstab 1:22,5 LGB, aufbaubar zwischen 100-150 qm
- Digitalgesteuerte H0-Schauanlage 9x1,5 Meter
- Vierspurige Autorennbahn mit je 23 Meter Einzelfahrstrecke

- Viele ferngesteuerte Modellautos und Funktionsfahrzeuge
Darüber hinaus besitzen wir noch eine Reihe kleinerer Anlagen sowie Dampfmaschinen, Modelleisenbahn- und Modellautosammlungen in den verschiedensten Maßstäben. Die Ausstellungspalette wird jährlich wechselweise zehnbis zwölfmal vorgestellt, wobei wir das Programm seit Jahren vergrößern. Desweiteren präsentieren wir einzelne Anlagen oder Sammlungen bei Sonder-



SIMPLEX: Steuerpult der LGB-Schauanlage vor Beginn einer Ausstellung.



SIMPLEX: LGB-Schauanlage mit vormontierten Weichenbereichen.

veranstaltungen wie Jubiläen, Geschäftseröffnungen, Weihnachtsmärkten und Ähnliches. Getragen von der großen Besucherresonanz unserer Veranstaltungen haben wir 1994 begonnen eine völlig neue LGB-Anlage zu konzipieren. Zwischenzeitlich können wir eine Anlagenfläche von bis zu 150 qm je nach Raumangebot aufbauen. Der von unserem Team zur Verfügung gestellte Fahrzeugpark umfaßt etwa 35 Lokomotiven und an die 270 Wagen.

Allgemeine Anlagenbeschreibung

Das Grundprinzip unserer LGB-Anlage besteht aus einer zweigleisigen Hauptstrecke mit großem Anschlußbahnhof sowie einer eingleisigen Nebenbahn mit Kopfbahnhof. Die Anlage hat eine Gesamtgleislänge von über zweihundert Metern, wobei ca. 65 Magnetartikel (Weichen, Signale und Entkupper) elektrisch bedient werden können. Für die Behandlung von Lokomotiven und Zügen stehen umfangreiche Gleisanlagen zur Verfügung. Die Anlage wird auf dem Boden aufgebaut, als Kernfläche ist ein Platzbedarf von mindestens 16x5 m erforderlich. Alle zusätzlich benötigten Streckengleise sind variabel aufbaubar.

Technische Beschreibung der Anlage

Um ein schnelles Auf- und Abbauen der Anlage zu ermöglichen sind alle Weichen und Schaltartikel auf 4 mm wasserfesten Dedoplanplatten (Sperrholzplatten) montiert. Die Stromversorgung der Magnetartikel ist jeweils bis zum Plattenrand geführt und wird

anschließend durch Schnellverbinder und Kabelstränge zum Schaltpult geleitet. Durch den Aufbau auf wasserfesten Platten ist gleichzeitig ein Spielbetrieb im Freien möglich. Die Aufbauzeit ist durch die vormontierten und verkabelten Plattenteile mit dem Aufgleisen aller eingesetzten Fahrzeuge innerhalb innerhalb von zwei Stunden durch zwei eingübte Personen abgeschlossen.

Im Hauptbahnhof stehen sieben Streckengleise mit zusätzlich fünf Abstellgleisen zur Verfügung. Desweiteren sind im Rangierbereich vier Güter- und drei Personenabstellgleise mit den dazugehörigen Ausziehgleisen vorhanden. Für die Behandlung der Lokomotiven ist eine Wendemöglichkeit und ei-

ne größere Abstellfläche eingebaut.

Im Einfahrbereich des Hauptbahnhofes ist durch die Anordnung von Kreuzungsmöglichkeiten eine direkte Belegung aller Bahnhofsgleise gegeben. Durch diese Anordnung wird ein abwechslungsreicher Spielbetrieb ermöglicht.

Elektrische Versorgung

Stromtechnisch wird die Anlage noch konventionell gesteuert und ist in vier Stromkreise unterteilt, wobei jeder Stromkreis mit elektronischem Einbaufahrregler und LGB-Transformator 50060 versorgt wird. Die Stromunterteilung ist wie folgt aufgeteilt:

1) Hauptstrecke außen mit vier Abstellgleisen; Trennung an den Kreuzungspunkten zum

Innenkreis.

2) Hauptstrecke innen; Trennung an den Übergängen zur Nebenbahn.

3) Kopfbahnhof mit Nebenbahnananschluß, Abstellgleis und Wendedreieck; Trennung am Übergang zur Abstellgruppe; Trennung bei der Einfahrt zum Wendedreieck durch Polwender.

4) Abstellgruppe Personen- und Güterwagen, Ausziehgleise und Lokomotivbehandlung. Durch diese Anordnung ist ein Bedienen der Anlage durch zwei Personen jederzeit möglich.

Aufbau des Stellpultes

Das Stellpult hat eine Größe von 115x47x12 cm. Unterbracht sind vier elektronische LGB-Fahrregler 50121 und vier LGB-Transformatoren 50060. Der Streckenplan des Hauptbahnhofes und der Nebenbahn ist als Gleisbild dargestellt. Alle Magnetartikel werden durch Wippschalter, wie in LGB-51750 eingebaut, bedient. Alle Bahnhofsgleise und Abstellgleise sind schalttechnisch abstellbar.

Eingesetzte Fahrzeuge

Wahlweise können deutsche, österreichische oder Westernmodelle eingesetzt werden. Der Fahrzeugbestand beläuft sich je nach Wahl auf ca. 10-15 Lokomotiven und ca. 60-80 Wagen.

Anlagenausgestaltung mit Gebäuden

Die Ausgestaltung der Anlage ist aus finanziellen Gründen bisher noch nicht erfolgt, ist aber für 1997/98 vorgesehen.

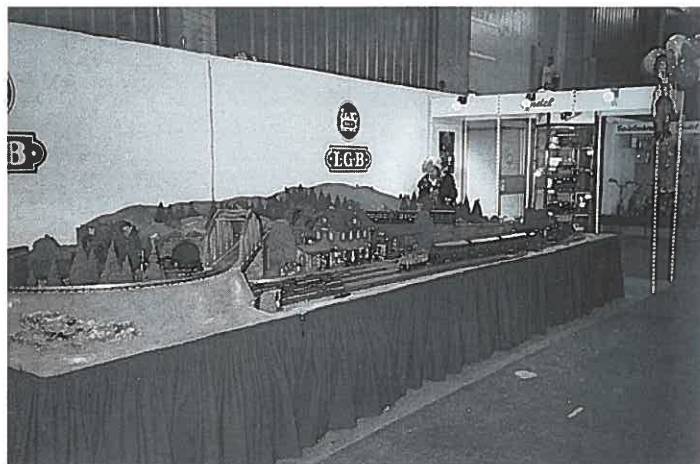
Kontaktadresse: SIMPLEX-TEAM W. Göbel, Am Schulzentrum 4, 56477 Rennerod. Tel. + Fax: 02664-491.



Innsbruck: Zur 14. Tiroler Frühjahrsmesse vom 28. bis 31. März 1996 kamen 50.300 Besucher, 3.500 mehr als im Vorjahr. Sie zählte damit zu den bestbesuchten Veranstaltungen der letzten Jahre. An den beiden stark frequentierten Wochenendtagen kamen viele Interessenten aus dem Tiroler Ober- und Unterland sowie aus dem Bezirk Reutte. Im Mittelpunkt des Interesses stand eine LGB-Gartenanlage, die von Tiroler Gärtnern im Rahmen eine Sonderschau »Spiele im Garten« in einer bezaubernden Garten- und Teichlandschaft aufgebaut worden war. Auf der Großanlage mit 120 m Gleislänge, mit Signalanlagen, Brücken und Bauwerken aller Art, waren während der ganzen Messe bis zu fünf Zuggarnituren gleichzeitig unterwegs. Der Modellbahnhändler Rainer lieferte im Zelt am Freigelände Nord alle Informationen zur LGB.



DAU-BO-BAHN, Bochum: Anlässlich des vierzigjährigen Bestehens der Kirche St. Niklas von Flüe fand ein Gemeindefest statt. LGB-Händler Volker Dau baute auf Bitten des Kirchenvorstandes eine LGB-Trasse auf. Die STAINZ, die Köf und der LCE drehten ihre Runden. Die Harzquerbahnlok mit Geräuschelektronik aus Privatbesitz war für die Kinder ein absoluter Höhepunkt. Viele große und kleine Fans waren begeistert. Bei einer Umfrage rangierte als Weihnachtswunsch die so tolle LGB an erster Stelle.



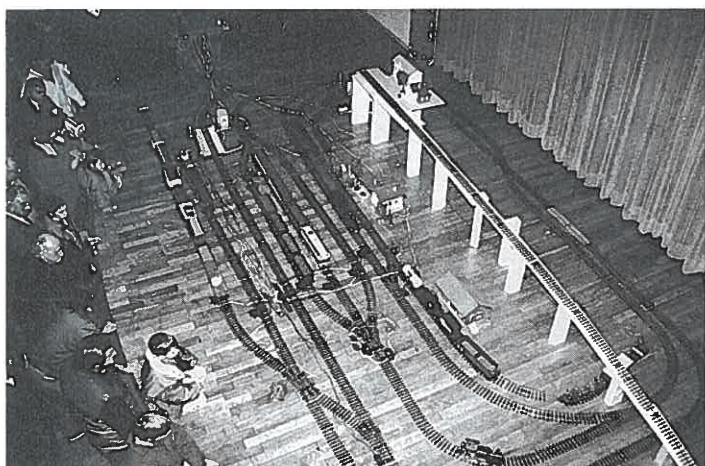
Spielwaren Sindel, Ulm: Auf der vom 1.-9.4.96 veranstalteten Ausstellung »Leben, Wohnen, Freizeit« in Ulm war die Halle 6 dem Spielen und dem Hobby gewidmet. Der »Zauberhafte Märchenwald« wurde von den Firmen LEGO, Staedler, Salamander und Ravensburger konzipiert. Hier konnte gebaut, gemalt, gezaubert und an einem Schuhgolfturnier teilgenommen werden. Für die Modellbahnliebhaber zeigte die Firma Spielwaren Sindel eine große LGB-Anlage, die sich ständigem Zuspruchs erfreute.



Gartenbahnfreunde Grub am Forst: Anlässlich des »Neustadter Pfingstfestival '96« (veranstaltet vom Kulturförderverein Neustadt bei Coburg) haben die oberfränkischen Gartenbahnfreunde Teile ihrer umfangreichen LGB-Sammlung einem breiten und sehr interessierten Publikum vorgestellt. Es wurden etwa zweihundertundfünfzig Meter Gleise verlegt, auf denen fünfzehn Züge abwechselnd unterwegs waren. Die Resonanz aus dem Besucherkreis war wie immer bei solchen Anlässen überwältigend.



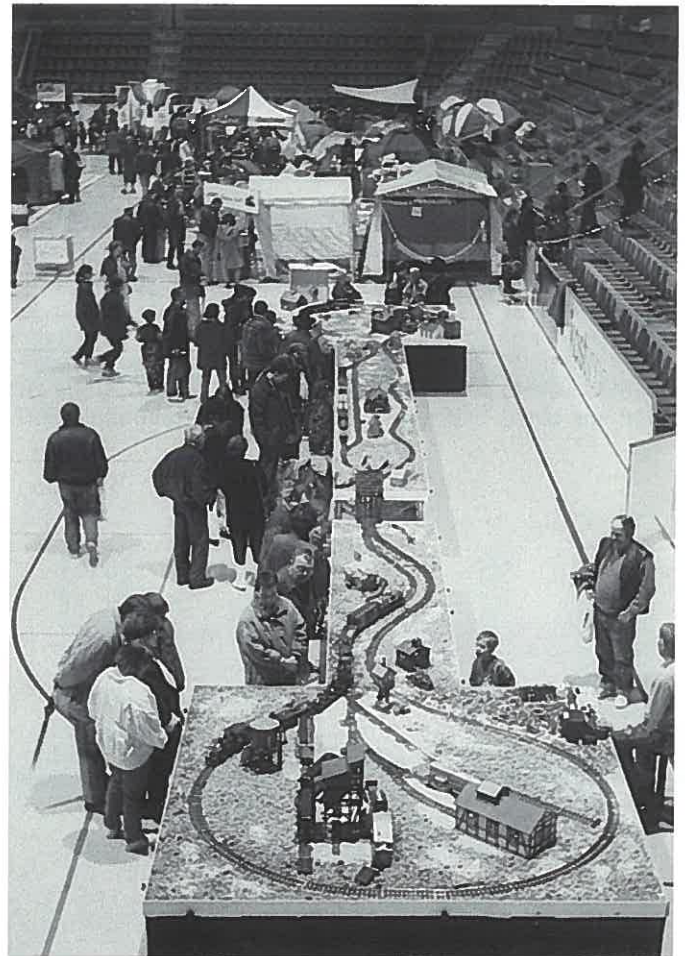
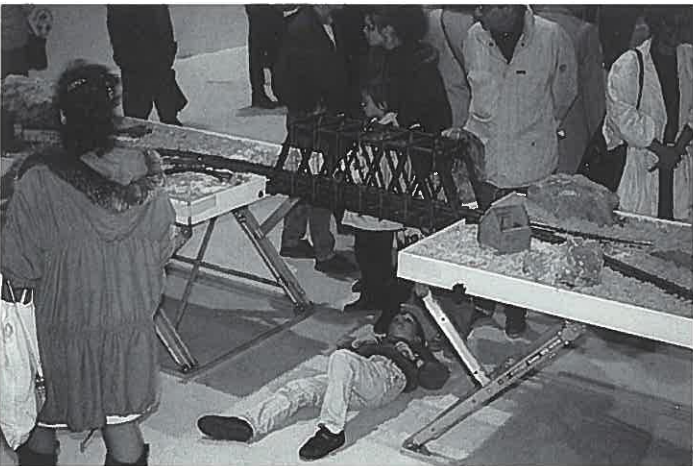
Eisenbahnfreunde Königslutter: Zum »Anfahren« der Freiluftsaion hatte 1996 der Erste Vorsitzende Dieter Hauschild in seinen Garten geladen, um ohne Ausstellungsstreif in gemütlicher Atmosphäre bei Kaffee, Kuchen und »Lokwasser« klonen und mit der LGB spielen zu können. Mitglieder kamen aus Nah und Fern zu diesem kleinen Fest. Auch einige Spaziergänger blieben angesichts des bunten Treibens und der Bahngeräusche verwundert stehen und riskierten einen Blick über den Zaun.



Eisenbahnfreunde Kulmbach e.V.: Des Deutschen liebstes Spielzeug war und bleibt, trotz des Vormarsches der Elektronik in vielen Bereichen, die Modelleisenbahn. So ist es auch kein Wunder, daß die Ausstellung der Eisenbahnfreunde in der Stadthalle Kulmbach nun erfolgreich zum zehnten Male in der Vorweihnachtszeit 1995 durchgeführt werden konnte. Die Augen der Zuschauer leuchteten, wenn aus dem Schornstein der LGB-Loks Rauch kam oder das Dampfgeräusch ertönte.



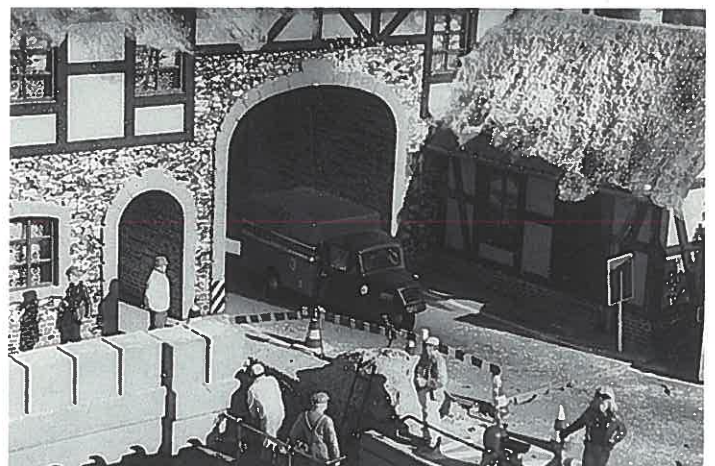
Modellbahnen Vonbach, Friedrichshafen: Tausende von Besuchern kamen vom 23. bis 31.3.96 zur Konsumgüterschau IBO. Neben zahlreichen anderen Modellbahnanlagen avancierte eine über fünfundvierzig Quadratmeter große LGB-Anlage der Firma Vonbach inmitten einer grünen und blühenden Landschaft zur besonderen Attraktion. Die über die Anlage gelegte Holzbrücke entwickelte sich zu einem ständigen Treffpunkt der Besucher und lud zum begeistertsten Betrachten ein.



USA in der Schweiz: Einmal nicht Rhätisch, sondern Amerikanisch stellte die Gross-Bahn-Boutique Semaphore AG, Basel, an der »Campa 94« aus. Zweieinhalb Tage vom 8. bis 10. April 1994 war neben einem Informationsstand eine 20 m lange US-Anlage in der Sporthalle St. Jakob in Basel zu sehen. Das Publikum (meistens Camper-Familien) schätzte diese Abwechslung offensichtlich und sparte weder mit Interesse noch mit Lob. Die Gleisführung erlaubte lange Züge, die Gleise selbst waren, wie bei Semaphore gewöhnt, in Naturmaterialien verlegt, d.h. in Mergel, Schotter, Sägespäne und Holzschnipsel. Die eine Endschleife belebte eine Farm mit Büffelherde und Ortschaft, die andere ein Bahnbetriebswerk. Am meisten Leben (und Aufmerksamkeit!) erforderte allerdings die typische »Engstelle« über die Holzbrücke, die jeweils nur von einem Zug befahren werden konnte. Gesteuert wurden die Züge jeweils in einer Anlagenhälfte mit einem LGB-Jumbo-Reglertrafo und mit einer Kombination LGB-Trafo/Fahrregler-Kombination 5006/5009/5007, also 10 und 4 Ampere. So war ein Dreizugbetrieb möglich. Zum Einsatz kamen ausschließlich Loks mit Geräuschelektronik, was sehr viel zur echten Western-Stimmung beitrug. Hanspeter Naber

100 Jahre KIBRI: Die bekannte Böblinger Spielwarenfabrik besteht einhundert Jahre. Holzspielwaren und vor allem Modellbahnzubehör-Bausätze in den Nenngrößen H0, N und Z und Nutzfahrzeugbausätze in H0 haben sie bekannt und berühmt gemacht. Ein paar Teile werden auch in LGB-Größe gefertigt. Zum Jubiläum erschien eine 72seitige

Broschüre, in der die Firmen- und Produktgeschichte des Hause niedergeschrieben wurde. Die LGB DEPESCHE gratuliert dem Inhaber der Firma KIBRI, Herr Rudolf Gußmann, und seinen beiden engsten Mitarbeitern, den Herren Erich Metzger und Klaus Sick sehr herzlich und wünscht für die Zukunft alles Gute. Wolfgang Zeunert



Nordlandbahn, Kisdorf: Der norddeutsche Schauanlagenbauer und Modellbahnreparaturbetrieb war mit einer LGB-Anlage auf der Messe »Du und Deine Welt« 1995 in Hamburg vertreten. Die Ausstellung wurde immer mehr zum Treffpunkt von LGB-Liehabern. Die von Nordlandbahn gebaute LGB-Anlage hat vielen LGBlern Anregungen gegeben und ist hundertfach foto- und videografiert worden. Selbst die Bundesfamilienministerin hat längere Zeit vor der LGB-Anlage verweilt und Fragen gestellt. Der Fernsehsender Hamburg 1 hat am ersten Tag nach der Eröffnung zwei Minuten berichtet und dann nochmals zweieinhalb Stunden aufwendig Aufnahmen gemacht und immerhin um 20.00 Uhr viereinhalb Minuten darüber gesendet.

DM 100,00 - Preisfrage

In LGB DEPESCHE 80 und 81 haben wir die Arbeiten der Gewinner der zehn Preise (sowie zwei Sonderpreise für Kinderarbeiten) unseres LGB-Wettbewerbs »Malen und Zeichnen« gezeigt. Da die Beteiligung zum Malwettbewerb sehr rege war und wir die vielen sonstigen Einsendungen nicht im Archiv verstauben lassen wollen, stellen wir ab Heft 81 im Rahmen unserer Rubrik »Die DM 100,00-Preisfrage« in loser Folge weitere Einsendungen vor, aus denen unsere Le-

ser jeweils einen Preisträger wählen können. Diese zur Wahl anstehenden Zeichnungen gingen aus einer Vorauswahl hervor und werden jeweils in Themengruppen zusammengefaßt.

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 ein Kreuz zur Wahl der favorisierten Zeich-

nung. Und der Absender, selbstverständlich.

Die Einsendungen nehmen an einer Auslosung teil, bei der ein DM-Einhundertmarkschein zu gewinnen ist. Der Künstler der meist gewählten Zeichnung erhält außerdem einen zweiachsigen LGB-Wagen. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen, und die Teilnehmer erklären sich durch ihre Einsendung mit den Wettbewerbsbestimmungen einverstanden.

Neue Preisfrage

Wählen Sie bitte einer der ab-

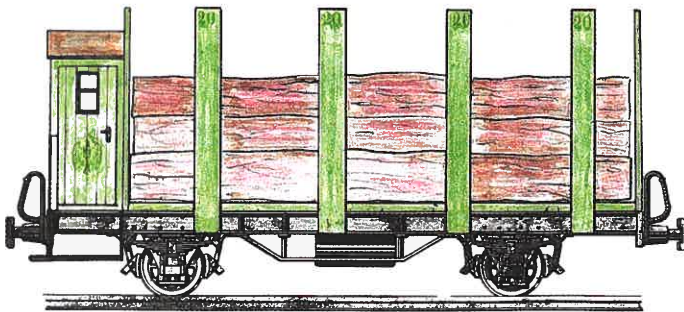
gebildeten sechs Zeichnungen als das nach Ihrer Meinung schönste Werk aus.

Einsendeschluß

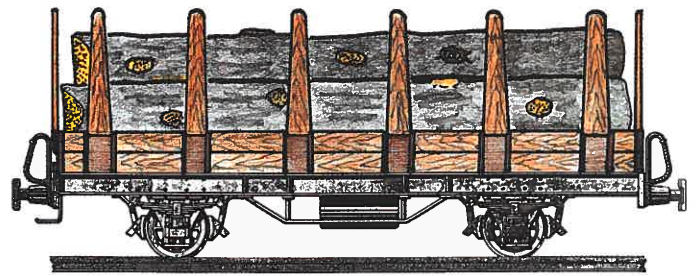
ist der 30.9.96.

Gewinner

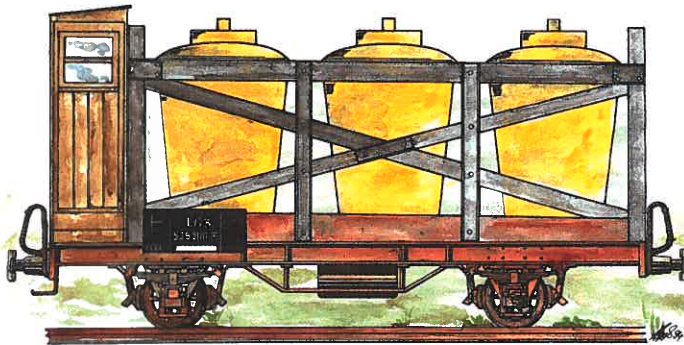
Die von den Lesern meist gewählte Zeichnung aus Heft 84 war Bild-Nr. 5 (RhB-Heizwagen von Michael Pruegel). Die Gewinner des unter den Einsendern verlostten DM-Einhundertmarkscheins ist Herr Marcus Knoch aus Erfurt. Die LGB DEPESCHE gratuliert beiden Gewinnern.



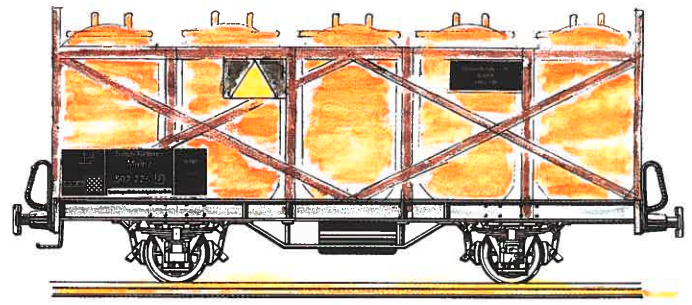
1) Rungenwagen mit Bremserhaus und Holzladung von Josef Lankes.



2) Rungenwagen mit Holzladung von Siegfried Schiele.



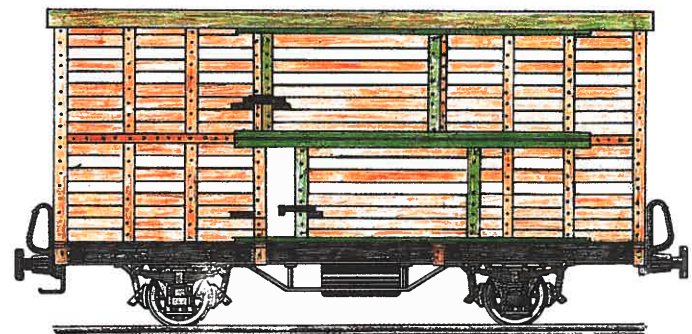
3) Säuretopfwagen mit Bremserhaus von Stefan Popp.



4) Säuretopfwagen von Rudi Dörr.



5) Kleinviehwagen mit Rangiererbühne von Siegfried Schiele.

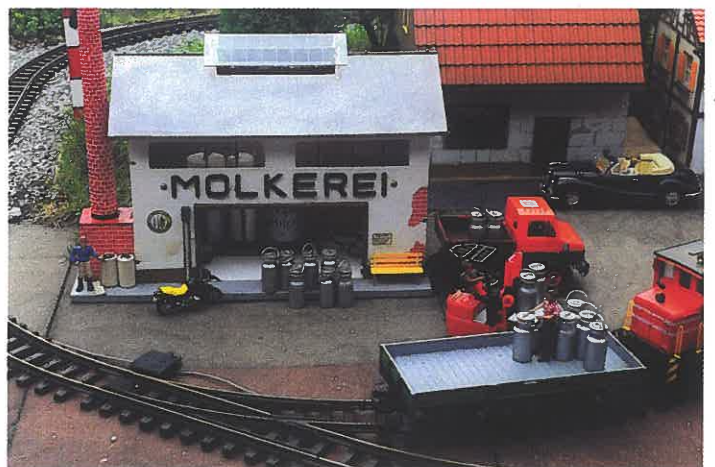


6) Kleinviehwagen von Norbert Dobberstein.



KVB Niederflur-Stadtbahnwagen K 4000: Im Juli 1993 holten sich die Kölner Verkehrsbetriebe einen Probewagen T 2606 der Wiener Stadtbahn nach Köln, um ihn im täglichen Verkehr zu erproben und dem Kölner Publikum schmackhaft zu machen. Das Fahrzeug kam bei den Fahrgästen gut an. Schon 1992 wurde die Ausschreibung im europäischen Amtsblatt veröffentlicht. Mit einer Auftragsvergabe von zunächst 25 Zweirichtungstriebwagen im Oktober 1993 begann die Sache Formen anzunehmen. Es dauerte nicht lange und der Auftrag konnte auf 40 Einheiten erweitert werden. Da ein größerer Auftrag bekanntlich den Preis senkt, beläuft sich nach einer Nachbestellung von 80 Triebwagen die Gesamtbestellung auf 120 Einheiten. Der Durchschnittspreis reduziert sich je GI/Tw auf DM 2,85 Mio. Die KVB werden dafür etwa 60 alte Fahrzeuge nach und nach ausmustern. Es handelt sich dabei um alte 8xGI/Tw. Die neue Wagen haben abgedeckte Kupplungen, verblendete Drehgestelle mit Asynchronmotoren und eine Fußbodenhöhe von 400 mm. Die Motoren stammen von Alsthom, die elektrische Anlage von Kiepe-Elektrik. Der wagenbauliche Teil wird von B/N in einem Werk südlich von Brüssel hergestellt, die auch federführend für die Gesamtherstellung sind. Die Fahrzeuge werden in der Regel in Doppeltraktion gefahren, können aber auch dreifach gekuppelt werden. LGB-Freund Hannes Holl hat für die KVB Modelle im Maßstab 1:20 und für seine Heimanlage in LGB-Maßstab 1:22,5 gebaut: Kastenlänge 132 mm, Breite 10,5 mm, Höhe 12,6 mm.

Rainer zur Bonsen



Wilhelm Traidl: Ein Familienmitglied mußte sich einer Medikamentenkur unterziehen. Das Präparat war in etwa zwanzig kleinen Glasfläschchen verpackt, die in der Form einer Milchkanne gleich waren. Sofort war die Idee geboren, daraus Ladegut für die LGB zu machen. In den Kunststoffverschluß wurden seitlich zwei Löcher gebohrt und ein Henkel aus Draht gebogen. Ein Anstrich mit Silberbronze machte die Milchkanne perfekt. Als dann die kleinen Kannchen in Reih' und Glied dastanden, kam uns der Gedanke, eine Molkerei muß her! Aus Kunststoffplatten entstanden Dach und Wände. Den Schornstein hat mir ein Kollege aus Hartholz gedrechselt. Mit der Laubsäge habe ich die Buchstaben ausgesägt und aufgeklebt. Nach ein paar Lackierarbeiten war die Molkerei im LGB-Maßstab fertig. Nun angeschlossen ans Gleis befördert die Eisenbahn die »Milch« in alle Richtungen, wobei der Gabelstapler die schwere Verladearbeit verrichtet.



Rudolf Werner: Angeregt durch die letzte LGB DEPESCHE möchte ich auch mal einen meiner Eigenbauten vorstellen. Durch einen Artikel in einer Fachzeitschrift, der über die Rekonstruktion eines dreiachsigen Gepäckwagens nach preußischer Bauart (Musterblatt IIa I) berichtete, die durch die Dampfzugbetriebsgemeinschaft Hildesheim durchgeführt wurde, kam ich auf die Idee einen solchen Wagen im Modell nachzubauen. Nach langem Suchen fand ich sogar in einer älteren Ausgabe vom »Modell Eisenbahner« die Maße verschiedener Gepäckwagen. Natürlich wurde der Wagen auf 1000 mm Spurweite umgespurt. Einige Angaben zum Modell: LÜP 480 mm. Mittlere Achse wegen besserer Kurvengängigkeit lenk- und verschiebbar. Der Rahmen und der Aufbau sind verklebt, die Dächer abnehmbar verschraubt. Schiebetüren, Tür für Zugbegleiter sowie Türen für Kleintiere sind zu öffnen. Als Material wurde verwendet: 1 und 2 mm Plastikplatten, 1 und 2 mm Schweißdraht, diverser Kleinkram aus der Wühlkiste sowie Wagenpuffer, Radlager und Radsätze der Firma Lehmann.



Andre J. Thäder: Nachdem ich im letzten Herbst in die LGB-Welt eingestiegen bin, hat sich so manche Anschaffung sowie auch Eigen- und Umbauten auf meinen Gleisen breit gemacht. Besonders interessant ist für mich dabei aber immer noch mein erstes Modell, die RUSTY aus der Lehmann-Spielbahn-Einsteigerserie. Nachdem ich die kleine Satteltanklok schon zum Rauchen gebracht und mit Personal versehen habe, kam im Winter noch ein Schlepptender in Eigenbau hinzu. Das Ergebnis ist auf den Bildern zu sehen.

Eisenbahnfreunde Kirchweyhe (Sparte LGB)

Eine kleine, noch recht neue Gruppe von LGB-ern ist im Raum Bremen aktiv. Vom 2.-5.3.95 waren die Eisenbahnfreunde Kirchweyhe eingeladen, ihr Hobby auf der Ausstellung »Freizeit Aktiv 95« in der Stadthalle Bremen vorzustellen. Neben Anlagen in anderen Nenngrößen war auch erstmalig die Sparte LGB mit einer Modulanlage und frei verlegter Strecke vertreten. Als Module kamen ein achteiliger Vollkreis auf Basis der großen Bogengleise 16000, drei Streckenmodule sowie ein dreiteiliges 3,6 m langes Brückenmodul zum Einsatz. Die Brücke selbst ist 1,2 m lang, 45 cm hoch und 20 cm breit. Sie ist vollständig aus Holz gefertigt. An fahrendem Material wurden vor allem Selbstbauten auf LGB-Fahrstellen gezeigt. Aber auch die Originalfahrzeuge von Lehmann waren vertreten, so die »Spreewald«, der Wismarer Schienenbus, die DB-Diesellok der BR 251 und ein paar Per-

sonen- und Güterwagen. Die Module sind nach des Vorschlag von Herrn Schmidt aus Barsinghausen gebaut mit der Abweichung, daß die Streckenmodule eine Länge von 1,2 m haben. Gleis- und Modul-kasten sind exakt gleich lang, so daß auf die teuren Ausgleichstücke verzichtet werden konnte. Dafür wurden als Schienenverbinder die Messingklammern von Baumann/Neustadt verwendet. Für die nächste Bauphase ab Herbst 1996 ist ein etwa 6 m langer, dreigleisiger Bahnhof geplant. Wir hoffen, daß durch diesen Bericht ein paar weitere LGB-Freunde aus dem Raum Bremen zu uns finden, die am Bauen von Modulen oder Fahrzeugen oder einfach am Erfahrungsaustausch Spaß haben. Wir treffen uns an jedem Mittwoch um 20.00 Uhr in der Grundschule Weyhe-Lahausen bei Bremen. Edgar Greulich, der Spartenleiter LGB, gibt gern Auskunft (Telefon 04242-80945).



Eisenbahnfreunde Kirchweyhe: Ausstellungsanlage in Bremen mit Modulteil in der Mitte und frei verlegter Strecke drumherum.



Eisenbahnfreunde Kirchweyhe: Modulteilstück mit der imposanten Bogenbrücke, die von Edgar Greulich gebaut wurde.



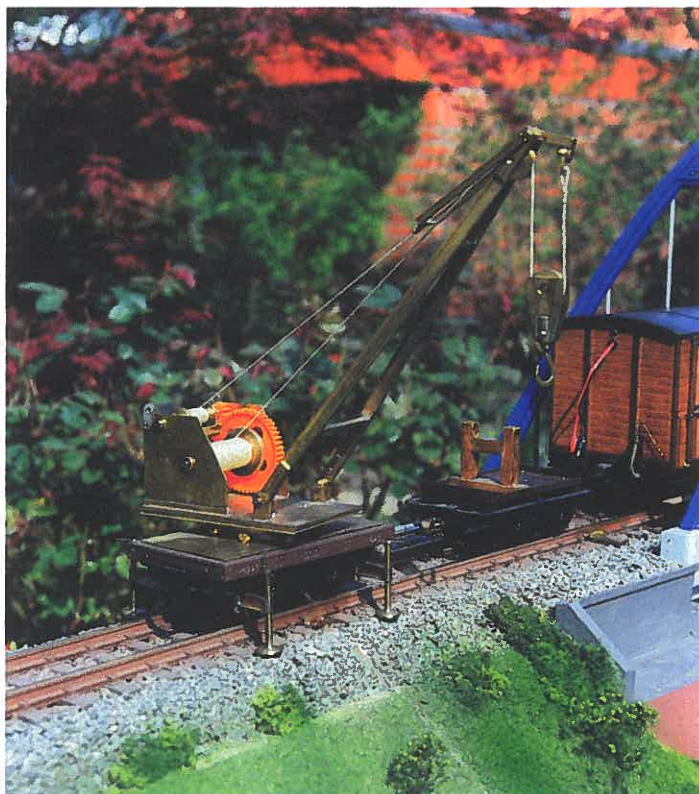
Eisenbahnfreunde Kirchweyhe: Vierachsiger Personenwagen gebaut von Harald Kleen.



Eisenbahnfreunde Kirchweyhe: Vierachsiger Güterwagen gebaut von Edgar Greulich. Dieser Wagen besitzt eine Diesellok-Geräuschelektronik.



Eisenbahnfreunde Kirchweyhe: Zweiachsiger Post/Gepäckwagen des DEV gebaut von Harald Kleen.



Eisenbahnfreunde Kirchweyhe: Kranwagen gebaut von Edgar Greulich. Das Vorbild soll bei den Harzer Schmalspurbahnen existieren. Der Kran ist bis auf das LGB-Loren-fahrgestell und die großen Zahnräder komplett aus Messing entstanden.



Eisenbahnfreunde Kirchweyhe: Dreiachsiger Gepäckwagen des DEV gebaut von Harald Kleen.

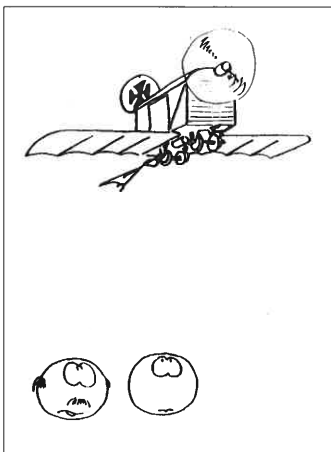
Wolf-Jobst Siedler: Der Triebwagen T 41 des Deutschen Eisenbahn-Vereins (DEV) ist seit vielen Jahren im LGB-Programm. Es handelt sich dabei um einen Schienenomnibus der Bauart Hannover, gebaut von der Waggonfabrik Wismar, der früher der Steinhuder Meer-Bahn (StMB) gehörte. Viele andere Klein- und Privatbahnen hatten solche Schienenbusse ebenfalls im Einsatz. Das früher im Verlag Zeunert erhältliche Buch »Die Schienenbusse der Bauart Hannover« (leider vergriffen, aber als Neuauflage angekündigt) liefert zu diesem Thema reichlich Anregungen. Diese Vielzahl der Möglichkeiten reizte mich eine Variante zu schaffen. Da ich mich sehr intensiv mit der Geschichte der Kleinbahn Leer-Aurich-Wittmund beschäftigte lag es nahe, einen der Schienenbusse dieser Bahn zu bauen. Glücklicherweise fand sich in dem Buch auch eine Zeichnung des S.K. 1 (S.K. = Schienen-Kraftwagen). Obwohl beide Triebwagen im Jahre 1933 gebaut wurden, unterscheiden sie sich in einigen Details. Da aber der optische Gesamteindruck beider Wagen in etwa gleich war, entschied ich mich für die Verwendung des T 41 (LGB 20660) als Umbaugrundlage. Intensives Studium zahlreicher Bilder des Vorbildes führte zu den auszuführenden Arbeiten. Das fertige Modell sollte dem LAW-S.K. 1, so wie er in den Jahren 1934/35 aussah, entsprechen. Dazu wurden zunächst die StMB-typischen Gepäckkörbe entfernt. Aus sehr dünnem



Messingblech wurden neue (Mittel-) Pufferbügel angefertigt und vor die Motorvorbauten montiert. Nachträglich hatte die Kleinbahn noch zusätzliche Fangbügel angebracht die verhindern sollten, daß Tiere vom Motorvorbau beiseite geschoben wurden und dann unter den Wagen gerieten. Diese Bügel prägen den Gesamteindruck des Wagens ganz wesentlich und wurden von mir ebenfalls aus Messingblech nachgebildet. Das dritte Spitzenlicht wurde entfernt, die Öffnung mit Spachtelmasse verschlossen und glatt geschliffen. An dieser Stelle saß beim Original ursprünglich ein kleines vom Fahrer per Hand zu bedienendes Läutewerk. Es bewährte sich jedoch überhaupt nicht und wurde sehr schnell wieder entfernt. Als Ersatz kamen zwei elektrisch angetriebene Läutewerke zum Einsatz, die in den Kästen vor dem Dachgepäckträger montiert wurden. Auch diese ließen sich sehr schnell aus Messingblech anfertigen. Der mitgelieferte Dachgepäckträger entspricht dem Auricher Vorbild sehr gut und ließ sich unverändert beibehalten. Bei diesem Wagen war zusätzlich die Dachhaut im Bereich des Gepäckträgers durch Holzleisten vor Beschädigungen durch Gepäckstücke geschützt worden. Im Modell verwendete ich hierfür Buchenholzleisten aus dem Flugmodellbau, die mit Sekundenkleber auf dem LGB-Dach befestigt wurden. Da die Leisten jedoch nicht völlig gerade waren und Unregelmäßigkeiten bei der großen

Länge dem Betrachter sofort auffallen, verlangte diese Aufgabe viel Geduld. Den Abschluß der Arbeiten bildete eine neue (Teil-) Lackierung entsprechend dem Auricher Vorbild. Das elfenbeinfarbene Fensterband und die schwarze Schürze wurden von der LGB-Originallackierung beibehalten. Der Rest der Wände, die Motorvorbauten und das Band über den Fenstern wurden neu im richtigen Rot (Revell-Nr. 31) lackiert. Das Dach und die Aufstiegsleitern erhielten einen aluminiumfarbenen Anstrich. Die Griffstangen wurden ebenfalls in Aluminium, die Scheinwerfer in Schwarz nachlackiert. Die Zierstreifen wurden vermittels schwarzem Klebeband angefertigt bzw. an der Dachkante mit schwarzer Farbe hervorgehoben. Der größte Teil der Aufschriften bezog sich leider auf den Einsatz beim DEV und mußte deshalb mit Verdünner vorsichtig entfernt werden. Für die Bahnbezeichnung und die Wagennummer verwendete ich Aufreibebuchstaben aus dem Letraset-Programm. Das Nichtraucher-Schild wurde vorsichtig mit einer Rasierklinge aus dem LGB-Beschriftungsbogen ausgeschnitten. Ein Problem stellten die Klassenbezeichnungen dar. Sie waren nämlich nicht erhaben ausgeführt, sondern mit einer dreidimensionalen Schrifttype direkt auf die Wand lackiert wurden. Da ich keine solchen Zahlen aufreiben konnte, blieb auch hier nur das Ausschneiden aus dem LGB-Bogen. Viel Fingerspitzengefühl war hier nötig, da die Ziffern fast nur aus Bögen

bestehen. Zum Schluß blieb noch der Fahrer übrig. Obwohl die Figur eigentlich eine Nachkriegsuniform trägt, entschied ich mich dafür, sie zunächst so beizubehalten und nur einer gründlichen farblichen Nachbehandlung zu unterziehen. Besonders das Lackieren des Flügelrades an der Mütze und das Eintupfen der Augenbrauen und Pupillen mittels Zahnstocher erforderten allerdings viel Feinarbeit mit ruhiger Hand. Das Ergebnis rechtfertigt aber in meinen Augen den Aufwand. Insgesamt ist so mit relativ geringem Aufwand ein interessanter, aber nicht alltäglicher Wismarer Schienenbus entstanden. Einige kleine Kompromisse habe ich in Kauf genommen. So hätte eigentlich der Wagenkasten um 2,2 mm verbreitert werden müssen. Da dies aber auf die gesamte Breite nur etwa 2 % ausmacht, habe ich die Wagenbreite im LGB-Originalzustand gelassen. Schwieriger ist es schon beim Achsstand. Da der Auricher Wagen einen um 500 mm längeren Achsstand besaß, hätte er eigentlich um 22,2 mm verlängert werden müssen. Um aber nicht auf den ausgezeichnet funktionierenden LGB-Antrieb verzichten zu müssen habe ich hierbei ein Auge zugeedrückt. So bereichert der Wagen nun meine Sammlung. Bei längerem Betrachten regt sich allerdings schon wieder Appetit auf weitere Umbauten. Schließlich gab es in Aurich mit dem S.K. 3 noch einen weiteren, allerdings um ein Abteil längeren Wismarbus.....



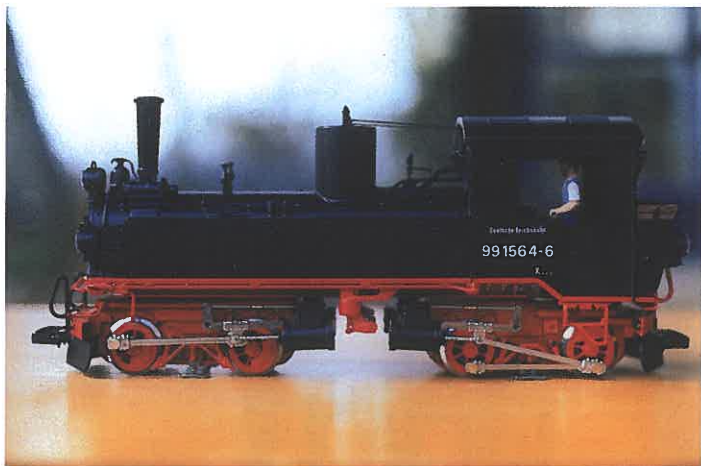
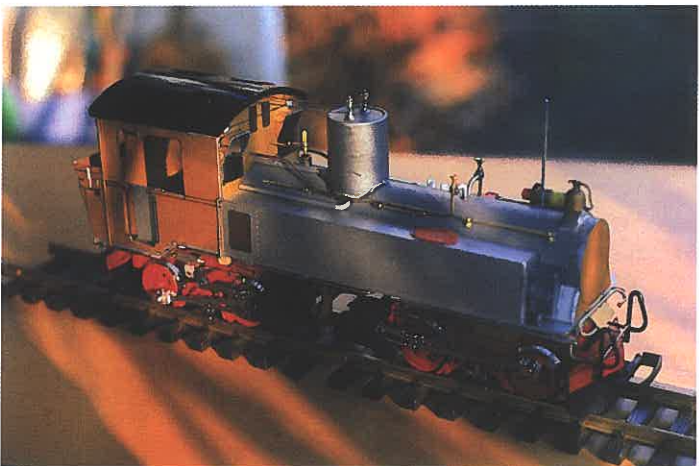
»Ich glaube, die wissen in Nürnberg auch nicht mehr, was sie noch entwickeln sollen!«
Zeichnung: Richard Stein



Dr. med. Egbert Nolte: Ich habe inzwischen neben einigen Dutzend Waggons auch drei Lokomotiven unter Verwendung von LGB-Teilen im Maßstab 1:22,5 selbst gebaut. Im Bild ist die Ge 4/4 I der RhB zu sehen. Das Gehäuse habe ich mit der Laubsäge aus Messing ausgesägt.



Dr. med. Egbert Nolte: Den MOB Traktor Tm 2/2 2 baute ich unter Verwendung des Fahrgestells der amerikanischen Diesellok. Für die wunderschönen LGB-Güterwagen der MOB fehlt leider eine entsprechende Streckenlok. Die Vorbildlok meines Modells fuhr früher als HEINRICH II bei der Inselbahn Juist.



Dr. med. Egbert Nolte: Eine sächsische IV K Bauart Meyer entstand auf zwei kompletten Fahrgestellen der Lehmann-Fantasy-Westernlok. Hier war ein kleiner Kompromiß notwendig, denn das hintere Drehgestell hat im Original einen Außenrahmen.

LGB DEPESCHE: Zuständigkeiten für Abos, Nachbestellungen und Buchbestellungen

Die in LGB DEPESCHE 85 auf Seite 48 erläuterten Zuständigkeiten im Hause Ernst Paul Lehmann Patentwerk haben sich wie folgt geändert: Für **LGB DEPESCHE-Abonnements** (Abo-Bestellungen,

Adressenänderungen usw.) ist Frau Krüger die richtige Ansprechpartnerin (Telefon 0911-83707-61; Telefax 0911-83707-80). Bei **Ersatzteilproblemen** wendet man sich an Frau Beck, die

auch zuständig ist für die Bestellung von Büchern, Kalendern, Katalogen und älteren Heften der LGB DEPESCHE (Telefon 0911-83707-43; Telefax 0911-83707-70). **LGB DEPESCHE:** Beiträge

zur Veröffentlichung bitte wie bisher ausschließlich direkt an die Redaktion LGB DEPESCHE Wolfgang Zeunert, Postfach 14 07, 38504 Gifhorn (Telefon 05371-3542; Telefax 05371-15114).



Hersfelder Eisenbahnfreunde

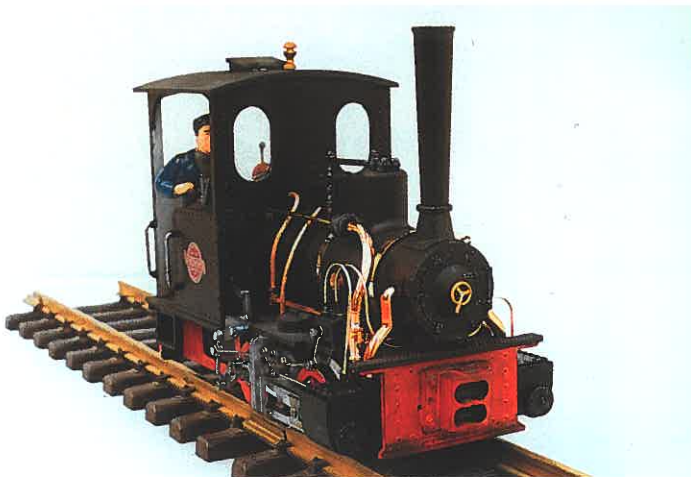
»Es war einmal ein LGBchen«, könnte unsere Geschichte anfangen. Aber Tatsache ist, daß wir nicht ruhig schlafen können, bevor wir nicht an einer fabrikneuen Lok herumgesägt oder gestrichen haben.

Nach unserer Vorstellung brauchte die Ziegelei auf unserer Anlage eine eigene Lok, die enge Bögen und schmale Durchfahrten meistern sollte. Da die Ziegelei an einer 1000 mm-Strecke liegt, wurde auf eine andere Spurweite als die der LGB verzichtet um Wagen von der Kleinbahn übernehmen zu können.

Im Modell bietet sich das LGBchen geradezu an. Wegen der engen Durchfahrten auf dem Fabrikhof mußte aber das Führerhaus schmaler gemacht werden. Nach seiner Demontage wurden mit der Laubsäge vorsichtig längs der vorderen Wand pro Seite zwei Schnitte (Vorsicht! Nicht die Niete beschädigen!) gemacht. Nach dem Ankleben der Seitenwände an die nun schmalere Vorderwand wurde mit zwei Streifen 3x3 die Vorderwand verbreitert werden. Das ergibt jetzt eine glatte Front. Nun konnte der Führerhausboden ebenfalls schmaler gemacht werden. Vorher mußten noch Tritte entfernt und nachher alle

Bohrungen und Schlitze in den schmaleren Boden angebracht werden. Die Probeanpassung des neuen, schmaleren Führerhauses ergab, daß man, wenn man den Kohlekasten wieder benutzen möchte, ihn ebenfalls schmaler machen muß. Wir tun so, als würden wir unsere Lok mit Holz feuern, damit konnte der Kohlekasten entfallen. Jetzt war der Zeitpunkt gekommen, um mit Farbe die schöne Gravur des Kessels hervorzuheben: Bronze für die Armaturen, Kupfer für die Leitungen, Stahlgrau für die Handgriffe und die Steuerung, Rot für das Gewicht der Handbremse und (ganz wichtig!) Maschinengrau für die In-

nenseite des Führerhauses. Die beiden vorderen Federpakete bekamen ein bißchen Rostfarbe. Die zwei Ölkannen sehen mit der Farbe »Altes Eisen« noch besser aus, und wer will kann am Sanddom noch einen kleinen Hebel mit Zugstange anbringen, vielleicht auch noch eine Pfeife auf dem Dach. Die vordere und die hintere Pufferbohle sowie die Radkränze wurden mit Rot RAL 3000 lackiert. Die beiden Schleifer der Lok erhielten einen mattschwarzen Anstrich, nun sieht man sie kaum noch. Der Erfolg unserer Mühen ist ein neuer Star auf der Bühne - Pardon, auf unseren LGB-Gleisen. F.Eisenhuth + Dr. Steinke





Videos

Harzer Schmalspur-Bahnen

Laufzeit ca. 55 Minuten. Alba Publikation, Düsseldorf.

Es beginnt mit Aufnahmen in Schnee in Wernigerode, bei Steinerne Renne, in Drei-Annen-Hohne und Elend. Das gibt es viel Dampf bei einer Fahrt durch den Winterwald und Zugkreuzungen in Niedersachswerfen und Eisfelder Talmühle. In Stiege und Hasselfelde ist es dann Mai, man sieht die alten Dampflok 99 6001 (LGB-Modell) und 99 5903 (Malletlok), in Wernigerode-Westertor rangiert 99 6001 und natürlich geht es auf den Brocken hinauf, einmal sogar mit zwei Dieselloks vor dem Zug im Schnee und bei minus 17°. Aus dem Jahre 1987 stammen eine Reihe von Schmalfilmamateuraufnahmen von der Selketalbahn.

Schmalspur Edition:

Die Bahnen in Mecklenburg

Laufzeit etwa 60 Minuten. Produktion CFT-Video, Vertrieb Miba-Verlag, Nürnberg.

Wolfgang König, einst bei »DDR«-Fernsehen Kameraassistent, filmte in den sechziger Jahren auf 16 mm-Film beim größten damaligen 600 mm-Schmalspurnetz in Europa, der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn, die noch mit Filmszenen aus dem Jahre 1935 ergänzt werden, und er hielt die meterspurigen Franzburger Kreisbahn in Filmszenen fest. Ergänzt werden die historischen Aufnahmen durch aktuelle Impressionen von der noch verkehrenden Schmalspurbahn von Bad Doberan nach Kühlungsborn. Es ist unmöglich, alle Köstlichkeiten dieses großartigen Videobandes in einer solch kurzen Besprechung aufzuzählen. Dieser Film muß einfach in jeder Schmalspurbahn-Videothek vorhanden sein.

Schmalspur Edition

Lokportraits 99.51-60

Laufzeit etwa 70 Minuten. Produktion CFT-Video, Vertrieb MIBA-Verlag, Nürnberg.

Von der ehemals sächsischen Reihe IV K der Bauart Meyer wurden 96 Lokomotiven gebaut, die teilweise heute noch im Einsatz sind. Der Film zeigt diese älteste betriebsfähige Schmalspurdampflokreihe in Farbe und HiFi-Stereo, es werden aber auch historische Aufnahmen auf 8 und 16 mm-Film von unschätzbarem Interesse geboten. Die Loks sind in Oschatz und Mansfeld, im Bw Görlitz, auf Rügen und bei Radebeul-Radeburg, Wolkenstein-Jöhstätt und Freital-Hainsberg - Kurort Kipsdorf zu sehen. Die Mischung von alten und neuen Aufnahmen fasziniert, ein feines Videoband.

Mosbach-Mudau

Laufzeit etwa 55 Minuten. Hergestellt von JS-Video, Vertrieb Rio Grande-Video, Freiburg.

Die Strecke Mosbach-Mudau war die einzige Schmalspurstrecke der Großherzoglich Badischen Staatsbahn und die letzte Meterspurstrecke der DB auf dem Festland. Die Stilllegung erfolgte 1973. Die vier baugleichen Dampflok, die bis 1964 führen, sind ebenso unvergessen wie der Einsatz der Dieselloks Baureihe V 52 später 252. Das historische Material dieses Videos basiert auf einem Film aus dem Jahre 1964 und ist von unschätzbarem Wert für alle Freunde deutscher Schmalspurbahnen, denen dieses prachtvolle Video wärmstens empfohlen sei.

Die Preßnitzalbahn

Produktion CFT-Video, Berlin. Laufzeit

ca. 60 Minuten. MIBA-Verlag, Nürnberg. 1984 wurde die Schmalspurbahn zwischen Wolkenstein und Jöhstätt nach völliger Streckenvernachlässigung stillgelegt. In diesem Film ist sie noch einmal in Betrieb zu sehen. Wolfgang König war in den sechziger Jahren mit seiner 16-mm-Kamera im Preßnitztal unterwegs und steuert professionelle Filmszenen bei. Da ist der mit 1:40 steilste Anstieg bei Schmalzgrube, das Dreischienengleis bei Wolkenstein und die Diesellok der Kühlschrankfabrik in Niederschmiedeberg mit ihrem Rollwagengüterzug. Die Mayer-Gelenklok (sächs. IVK) wird mit Förderband bekohlt, und da wird die Funktion der Seilzugbremse und das berühmte Wasserhaus in Steinbach geboten. Abschließend gibt es die erste Fahrversuche der Museumsbahn zwischen Jöhstätt und Schöllsee zu sehen. Besonders lobenswert ist der informative Kommentar dieses sehenswerten Videos.

Schmalspur Edition:

Rügensche Kleinbahnen

Laufzeit etwa 60 Minuten. Produktion CFT-Video, Vertrieb MIBA-Verlag, Nürnberg.

Von dem fast 100 km langen Netz der Rügenschen Kleinbahn ist heute nur noch die Strecke Puttbus-Göhren übrig geblieben, die hier ausführlich in Farbe dargestellt wird. Aber der Film bietet auch historische SW-Aufnahmen aus den sechziger Jahren, die der Kamerassistent des damaligen »DDR«-Fernsehens Wolfgang König mit seiner 16 mm-Kamera festgehalten hat. Unvergessen für alle Schmalspurfreunde sind u. a. seine Aufnahmen von der Wittower Fähre. Ein sehenswertes und bemerkenswertes Videoband.

Österreichische Ferienbahnen Teil 1:

Stern & Hafferl

Laufzeit etwa 53 Minuten. Hergestellt von JS-Produktion. Vertrieb Rio Grande-Video, Freiburg.

Die Anhänger von elektrifizierten Kleinbahnen geraten in Verzückung, wenn der Name Stern & Hafferl fällt. Das Videoband stellt alle Bahnen des Unternehmens in Oberösterreich vor, die Normalspurigen (Linzer Lokalbahn, Lambach-Vorchdorf, Lambach-Haag, Bürmoos-Trimmelkam) und die Meterspurigen (Gmunden-Vorchdorf und Vöcklamarkt-Attersee). Der Film zeigt die Bahnen in für die Strecken charakteristischen Szenen, exzellent aufgenommen und in prächtigen Farben. Kleinbahn vom Feinsten!

Schmalspurdampf in Österreich

Laufzeit etwa 55 Minuten. Alba Publikation, Düsseldorf.

Waldviertelbahn: Dampf- und Dieselloks im Heizhaus Gmünd, Bekohlung in Gmünd, planmäßiger Dampfzug hinauf auf den Stadtbau von Weitra, Bergstrecke bei Groß Pertholz und schließlich Ende der Fahrt in Groß Gerungs. Murtalbahn: U 40 und U 43 vor Dampfbummelzügen, Handdrehzscheibe in Tamsweg, Dieselloks VL 12 + 13 + 16, U 43 rangiert mit Güterzug und schließlich Zugankunft in Murau. Taurachbahn: Dampflok 298.56 des club 760 in Mauterndorf, Ende der Fahrt mit Diesellok und vier Personenwagen beim Andwirt in St. Andrä, wo in einem ehemaligen Fabrikanschluß mit nur einer Weiche mittels Schwerkraft die Lok umgesetzt wird. Schon aus diesem kurzen Inhaltsabriß ist zu ersehen, daß in diesem Video viel geboten wird. Gute Bandkopie, herrliche Farben und ein informativer Kommentar.

Bergsteiger aus schmaler Spur

Laufzeit etwa 55 Minuten. Hersteller JS-Filmproduktion, Vertrieb Rio Grande-Vi-

deo, Freiburg. Dieses Videoband setzt den berühmten Elloks HGe 4/4 I der Furka-Oberalp-Bahn ein Denkmal, die sich nun langsam auf das Altenteil zurückziehen. Diese Elloks mit den beiden »Balkonen« an den Stirnseiten wurden beim Güterzugdienst und bei der Führung den »Glacier-Express« gefilmt. Aufnahmen von großer Schönheit in prachtvoller Landschaft und bei abenteuerlicher Streckenführung machen die Betrachtung dieses Videos zur Freude. Eingefügt sind Szenen von der alten Furka-Bergstrecke, und auch der Blick in die Nachbarschaft zu den zwar äußerlich anders ausschauenden aber technisch gleichen BVZ-Elloks wird geboten.

Rhätische Raritätenkabinett

Laufzeit etwa 55 Minuten. Hergestellt von JS-Filmproduktion, Vertrieb Rio Grande-Video, Freiburg.

Hinter dem Titel verbirgt sich eine Filmsammlung, die in historischen Schmalfilm- und aktuellen Profiaufnahmen praktisch alle Oldtimer-Triebfahrzeuge der Rhätischen Bahn in Aktion zeigt. Von der Dampflok »Rhätia« über die Schleppenderlok G 4/5, von den Elloks Ge 2/4 über die Ge 6/4 bis zum »Krokodil« Ge 6/6 I, von Traktoren über alte Elloks der Berninabahn und von Triebwagen-Oldtimern bis zur Dampfschneeschleuder Xrot wird alles geboten, was an Veteranen auf den Gleisen der RhB lief und teilweise heute noch läuft. Diese wirklich prachtvolle Zusammenfassung ist eine einmalige Fundgrube für alle Freunde der Rhätischen Bahn. Bemerkung am Rande: Rio Grande-Video hat in vielen Filmen Jochen Breiter als Sprecher, der hier einmal wegen seiner angenehmen Art der Kommentierung gelobt sein soll.

Von der Côte d'Azur

in die Haut Provence

Laufzeit etwa 57 Minuten. Produktion DESTI-Film. Vertrieb Franckh-Kosmos, Stuttgart.

Der schmalspurige »Pinienzug« beginnt seine Reise in Nizza und überwindet auf seiner 154 km langen Fahrt nach Digne-Les-Bains an die eintausend Meter Höhenunterschied. Der Film bringt vom Dampf-museumsbetrieb und vom planmäßigen Dieselbetrieb faszinierende Aufnahmen, zeigt die phantastische Trassierung mit unzähligen Viadukten und bietet dem Zuschauer einen erlebnisreichen Eindruck über eine faszinierende französische Schmalspurbahn.

Circumetnea

Laufzeit ca. 45 Minuten. Rio Grande Video, Freiburg.

Zu den interessantesten Schmalspurbahnen auf Sizilien gehört die 950 mm-Schmalspurstrecke der FCE, die auf ihrer Gürtellinie den Etna, Europas größten Vulkan, umfährt. Der Film beginnt im Depot in Catania, wo die beiden Dampflok 2 + 10 noch vorhanden sind. Den Betrieb versehen aber heute die dieselektrischen Triebwagen 21-25. Der Film schildert eine Fahrt, die mit dem Museums-triebwagen 5606 unternommen wurde. Der 1937 von Fiat gebaute »Littorino« befindet sich in bestem Zustand und bringt noch heute seine 80 km/h auf die Gleise. Man sieht Triebwagenkreuzungen in Santa Maria, Adrano und Bronte. Höchst beeindruckend ist die Fahrt durch die Lavafelder bei Randazzo, wo mit 976 m über NN der höchste Punkt der Strecke erreicht wird. Es ist erstaunlich, wo es überall Schmalspurbahnen gibt. Ehrlich, wer wußte schon von der »Circumetnea«? Das ist eine völlig neue Welt. Anschauen! Es lohnt sich, weil es ein ebenso interessantes wie gut gemachtes Video ist.

Rio Grande - Schmalspur-Gebirgsbahn in den Rockies

Laufzeit etwa 55 Minuten. Hergestellt von JS-Filmproduktion, Vertrieb Rio Grande-Video, Freiburg.

Es ist natürlich nicht die ganze schmalspurige Denver & Rio Grande Western Railroad, die hier gezeigt wird. Aber deswegen ist dieser Film nicht minder interessant, zeigt er doch einen Güterzug auf der Fahrt von Alamosa über den Cumbres Paß nach Chama, aufgenommen kurz vor der Stilllegung der Bahn im Jahre 1968. Phantastische Szenen werden geboten von langen Zügen, bei denen Zug und Mittellok nach aufregenden Rangiermanövern streckenweise in Doppeltraktion vor dem Zug laufen. Dieses Videoband in brillanten Farben ist ein 914 mm-Schmalspurbahngenuß der ganz besonderen Art.

Bücher

Zeunert's Schmalspurbahnen

Band 16

Lektorat: Wolfgang Zeunert. 96 Seiten 17x24 cm, 158 Farb- und 44 SW-Fotos, 7 Fahrzeugtypenzeichnungen, 9 Zeichnungen, DM 25,00/sFr 25,00/6S 188,00. Verlag Ingrid Zeunert

Diese Buchreihe befaßt sich ausschließlich mit Schmalspurbahnen und Schmalspurmodellbahnen. Auf den ersten 24 Seiten dieses Bandes findet man reich illustrierte Kurzberichte aus Deutschland. Es folgen 19 Seiten mit Kurzmeldungen aus Österreich und 8 Seiten aus der Schweiz. Ein großer Artikel befaßt sich mit den Schiebewandungen der Rhätischen Bahn. Die verschiedenen Bauarten werden mit Text, Farbfotos und Typenzeichnungen vorgestellt. Mit dem Artikel über die beiden Schmalspurstrecken der Chemins de fer des Montagnes Neuchâtelaises werden zwei in der Literatur eher selten erwähnte westschweizerische Schmalspurbahnen beschrieben. Eine Fahrt auf den Schmalspurgleisen der ehemaligen Jarotschiner Kreisbahn wird in einem Reisebericht festgehalten. Kurz darauf wurde die polnische 600 mm-Schmalspurbahn von Zagorow nach Witaszyke stillgelegt. Es wird der Zusammenbau der H0e-Kastelok von Weinert beschrieben. Schließlich wird mit Gleisplan und Perspektivansicht eine kleine Hafenbahn als Modellbahnvorschlag geboten. Die Modellbahnindustrie und Kleinserienhersteller haben eine Fülle von neuen Schmalspurmodellen herausgebracht, von denen eine Menge in den Nenngrößen von Nm bis LGB auf 22 Seiten mit Text und vielen Bildern vorgestellt werden. Drei Seiten mit Kurzberichten von deutschen Feldbahnen beschließen diesen 16. Band von ZEUNERT'S SCHMALSPURBAHNEN, der bemerkenswerten Speziallektüre für alle Schmalspurbahnfreunde.

MIBA-REPORT Schmalspurbahnen 1

Von Thomas Küstner. 100 S. 210x300 mm, mit ca. 225 Abbildungen, DM 29,80. MIBA-Verlag, Nürnberg.

In diesem MIBA REPORT mit Schwerpunktthema »Güter auf der Rhätischen Bahn« findet man eine Fülle von interessanten Themen, speziell abgestimmt auf die Interessen eines Schmalspurliebhabers: Rübenverladung in Vorbild und Modell, Rollwagenbetrieb auf der Misoxerlinie; Ladegüter für über 1000 Wagen; Güterumschlag in Untervaz; Bernina-Express; Reisetips; Gleisplanwürfe; Anlagenplanung per Computer. Gut gemachte Schmalspurinformationen!

WEINERT '32

