



# DEPESCHE

Heft Nr. 98



**Fährbetrieb mit der LGB · Fünf Gartenanlagen  
Neue LGB-Pendelautomatik · Triebwagen-Eigenbau  
Die Waldbahn von Abreschviller**



# 17. Internationale Modellbahn- Ausstellung

**27.11.-5.12.1999**  
**Neue Messe München**

Montag bis Freitag 10 Uhr - 18 Uhr  
Samstag und Sonntag 9 Uhr - 18 Uhr

■ **Wir sind dabei:**  
**vom 27.11. bis 5.12.1999 (9 Tage)**

A & A Bretzler - adp-Modelle - Alba Publikation - Albedo-Forkel - Aristo Craft Trains - Artitec - Arnold - Asoa - Auhagen -  
Baumann - Bavaria - B.T.G. - Bachmann - Peter Bausch - Bayard - BDEF e.V. - Bemo - Branch-Line - Brawa - Brillmayer -  
Busch - Deák - Dingler - DigLok - EMH - E+R - EK-Verlag - Erbert - Faller - Fleischmann - Frey Elektronik - Gähler +  
Ringstmeier - Gecon - GeraNova - Gützold - Hammerschmid - Haberl & Partner - Hapo - Heckl - Hehl Spur-0-Modelle -  
Herpa - HLS Berg - Heico - Hobby-Ecke Schuhmacher - Hödl-Linie 8 - Hoeffler Elektronik - HRF - Hübner - Intersteam -  
Iten - Jait - Jeweha - Jouef - Joe Works - JS Filmproduktion - Kato Lemke - Kibri - Kleinbahn - LGB - Lehnert & Hof - Lemke  
- Lenz - Liliput - Lima - Lok 14 - M+D - Märklin - Marschall - Mayerhofer - MEB-Verlag - Merker Verlag - Merkur - Micro  
Feinmechanik - Mini Tuning - MO-Miniatur - MOBA - Modellbahnspezialist - Müt - Fischer - modellplan - Neumann - Noch  
- Norwegian Rail Miniatures - Piko - profi modell thyrow - Rail Art - Raillex - Railino - Regner - Respotec - Rietze - Ritter C.B.  
- Rivarossi - Roco - Rudel - Sachsenmodelle - Saller - SB Modellbau - Schapals - Christian Schmidt - Scholz - Schulen-  
berg - Schürer - SEM - Seibert - s.e.s. - Seuthe-Schley - Simrock & Simrock - Skantek - SMT - Sommerfeldt - Spieth -  
Spörle - Steam Exclusive - Stiletto - Tillig - Titan - Transpress Verlag - Trix - TTI - Lars Uenver - Viessmann - Volldampf -  
Vollmer - vth Verlag - Waskowski - Wegass - Weichert - Weissmetall - Wiking - Wild - Wolf - Woodland Scenics - Zimo  
und die Schauanlagen von 15 Modellbahn-Clubs aus ganz Europa.

■ **vom 1.12. bis 5.12.1999 (5 Tage)**

Brekina - ETS - Fulgurex - HobbyKit - Alfred Kauth - Nowitex - Paape - Ravensburger Dampfmodelle - Schmidt - Wunder

**GHM**

Eine Veranstaltung der  
GHM Gesellschaft für  
Handwerksmessen mbH  
im Rahmen der Heim +  
Handwerk

Organisation und Infos:  
avanti - Ideen für Messen  
Wolfgang Nagel  
Postfach 1130  
D - 74871 Sinsheim  
Telefax (07261) 9 45 12 50

## Impressum

Redaktion: Wolfgang Zeunert,  
Postfach 1407, D 38504 Gifhorn,  
Telefon (05371) 3542  
Telefax (05371) 15114  
Internet: <http://www.zeunert.de>  
Herausgeber, Verlag und Vertrieb:  
Ernst Paul Lehmann Patentwerk,  
Saganer Straße 1-5,  
D 90475 Nürnberg  
Telefon (0911) 83707-0  
Telefax (0911) 83707-80  
Internet: <http://www.lgb.de>

Bezugsmöglichkeiten: Die Zeitschrift erscheint viermal im Jahr jeweils im Laufe eines Quartals. Sie ist erhältlich in Modellbahn- und Spielwarengeschäften sowie im Jahresabonnement beim Ernst Paul Lehmann Patentwerk.

Jahresabonnements verlängern sich stillschweigend um ein Jahr, sofern sie nicht bis zum 31.10. des laufenden Abonnementjahres schriftlich gekündigt werden.

Copyright 1999 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. Texte und Abbildungen werden bei der Herstellung der Zeitschrift in Datenanlagen gespeichert.

Zelchnungen, 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.



**DB AG-Inselbahn Wangerooe:** SCHÖMA-Neubaudiesellok 399 107 nach dem Eintreffen auf der Insel.  
Foto: Dr. Egbert Nolte

### DB AG- Inselbahn Wangerooe

Im April 1999 trafen zwei sezugwagen per Schiff von SCHÖMA-Neubaudieselloks und zwei grundüberholte Re- der Insel ein.



**Harzer Schmalspurbahnen):** Neubaubtriebwagen 187 016 am 2.4.99 anlässlich einer Sonderfahrt zwischen Eisfelder Talmühle und Benneckenstein.  
Foto: Reinhard Ott

### Sonderfahrt der Harzer Schmalspurbahnen (HSB)

Für den 2.4.99 (Karfreitag) wurden von der Interessengemeinschaft insgesamt sechs Sonderzüge organisiert, wovon einer der brandneue Triebwagen 187 016 war.

Die Teilnahme an dieser Triebwagenfahrt von Nordhausen nach Wernigerode bei herrlichem Wetter war purer Genuß, leider nur mit insgesamt sechs Personen, nämlich dem Fahrer, zwei Begleitern und drei (!) zahlenden Gästen. Dafür konnten an diesem Tag Hunderte (oder waren es Tausende?) die Fahrten, ob sonder- oder fahrplanmäßig, in vollen bis überfüllten Zügen »genießen«.

Es war schon überwältigend,

was die Bahn und die IG alles an diesem Tag auf die Beine gestellt hatte: Fahrende Foto-Güterzüge, in den Bahnhöfen Güterzug-Garnituren aller denkbaren Zusammenstellungen, und alle Fahrzeuge fein herausgeputzt.

Der neue Triebwagen 187 016 aus Halberstadt, der zwar ähnlich dem 197 015 aus Wittenberge ist, stellt fast eine Neukonstruktion dar. Er wird noch drei Geschwister erhalten. Die Innenausstattung und auch die Fahreigenschaften sind hervorragend. Diese Wagen sind in erster Linie für den Kurzstreckenverkehr, zum Beispiel ab Nordhausen, vorgesehen.

Reinhard Ott

## Inhalt 3/1999

### Berichte von Schmalspurbahnen

Was sich auf Schmalspurgleisen tat . . . . .	3
<b>Die Waldbahn von Abreschviller</b>	
Eine interessante Museumsbahn im Elsaß . . . . .	8
<b>Voll digitalisierte Gartenbahn</b>	
Es funktioniert digital auch draußen . . . . .	14
<b>Bange machen gilt nicht</b>	
Man muß nur einfach mit einer LGB-Gartenbahn beginnen . . . . .	22
<b>Die Büchelbergbahn</b>	
Aus Erfahrung klug geworden . . . . .	24
<b>Neubaustrecke für den »Glacier-Express«</b>	
Die Erbauung der Alpen auf der Schwäbischen Alb . . . . .	30
<b>Garten-Museumsbahn Selketal</b>	
Eine Gartenanlage macht Fortschritte . . . . .	36
<b>Fährbetrieb mit der LGB</b>	
LGB auf dem Wasser . . . . .	39
<b>Wichtige Bemerkungen zur neuen LGB-Pendelautomatik</b>	
Was man darüber wissen sollte . . . . .	42
<b>Montagesystem für LGB-Zahnradtrasse</b>	
Man muß sich bei mobilen Gartenanlagen nur zu helfen wissen . . . . .	44
<b>Eigenbau Schlepptriebwagen</b>	
Er fehlte seinem Erbauer auf der Anlage . . . . .	46
<b>Neu im Handel erhältlich</b>	
Wolfgang Zeunert stellt viele neue Sachen vor . . . . .	48
<b>LGB-Aktivitäten</b>	
Was man mit der LGB gemacht hat und noch machen wird . . . . .	56
<b>Literaturhinweise</b>	
Es gibt in diesem Herbst eine Menge über Schmalspurbahnen zu lesen . . . . .	65

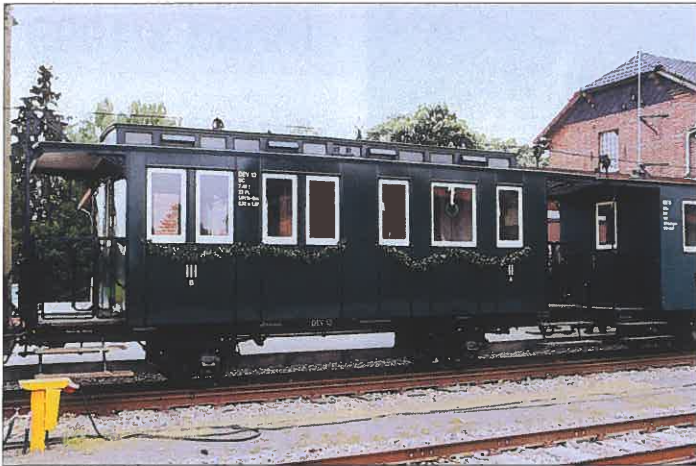
### Titelbild:

Mitglieder vom »Freundeskreis der Schiffsmodellbauer Neumarkt in der Oberpfalz e.V.« bauten die Eisenbahnfähre BERGEN als Modell in LGB-Größe.

### Rücktitelbild:

Erinnerung an die große Schmalspurzeit in Amerika - Dampflok 487 der Rio Grande Railroad mit Güterzug im Bahnhof Chama.

Das ist ein weiteres der prächtigen Eisenbahn-Aquarelle von Franz Weinert.



DEV: BCI 13 (ex Gera-Pforten - Wuitz - Mumsdorf) am 6.5.99 als Hochzeitswagen im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen.  
Foto: Uwe Franz/DEV/pr.



DEV: Das nach alten Fotografien und Zeichnungen originalgetreu rekonstruierte Salonabteil im BCI 13.  
Foto: Sven Haman/DEV/pr.

## Deutscher Eisenbahn-Verein e.V. (DEV)

Den derzeit interessantesten Neuzugang im betriebsfähigen Fahrzeugpark der DEV-Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf stellt der mit einem 2. Klasse Salonabteil ausgestattete Personenwagen DEV Nr. 13 dar. Er wurde 1901 in Görlitz gebaut und an die damalige Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn AG geliefert. Hier erhielt er die Betriebsnummer 4, bis 1950 seine Umzeichnung durch die Deutsche Reichsbahn der DDR in DR 10.243p sowie 1958 in DR 901-251 der 1969 stillgelegten Schmalspurbahn

Gera-Pforten – Wuitz-Mumsdorf erfolgte. Nach seiner Ausmusterung im Jahre 1969 gelangte der Wagen in eine Kindertagesstätte in Meuselwitz-Zipsendorf, um dort 23 Jahre lang ohne Fahrwerk bunt bemalt zur Aufbewahrung von Spielgeräten zu dienen. Als DEV-Aktive das historisch wertvolle Fahrzeug 1992 entdeckt hatten, konnte es im mittlerweile sehr schlechten Zustand von diesem unwürdigen Dasein erlöst werden. Die anschließende Aufarbeitung des Wagenkastens be-

gann zunächst bei einem Stellmachermeister im sächsischen Zwönitz, wurde dann u.a. mit dem Nachbau des Fahrgestells sowie der Seilzugbremse in der DEV-Betriebswerkstatt fortgesetzt und fand nach der dortigen aufwendigen Rekonstruktion der Inneneinrichtung im Frühjahr 1999 ihren Abschluß. Seit dem 1.5.99 befindet sich nun der inzwischen achtzehnte betriebsbereite Personenwagen des DEV in den Museumszügen im Einsatz. Dabei kann das Salonabteil gegen einen Fahrpreiszuschlag benutzt werden.

Außerdem besteht jedoch auch die bisher wohl einmalige Möglichkeit, sich in diesem Wagen standesamtlich auf Schienen trauen zu lassen, wovon wegen der stilvollen Atmosphäre besonders Eisenbahnfreunde Gebrauch machen dürften. Entsprechende Anfragen sind an das DEV-Bahnhofsbüro, Telefon 04252/93000, Fax 930012, oder an das Standesamt Bruchhausen-Vilsen, Telefon 04252/3914225, Telefax 3318, zu richten.  
H-J. Hentzschel/DEV/pr

## RhB-Diesellok Gm 4/4 241

Sie ist eine Lok mit Vergangenheit, wie ihr Lebenslauf zeigt: MaK 1958/401029; ursprünglich in Spurweite 860 mm für Alsensche Zementwerke geliefert; 1967 an Kreisbahn Aurich

als D 08; 1971 an Brohltalbahn als D 4; 1988 über die Fa. NE-VAG an die RhB; Abnahme durch die RhB am 31.3.1989. Die Lok war bei der Rhätischen Bahn ursprünglich als Reservelok für die Vereina-

Baustellen vorgesehen. Sie war gelegentlich im Rangierdienst im Bf. Landquart eingesetzt, konnte aber nie befriedigen und wurde wegen Motor- und Getriebeproblemen abgestellt.

Nach der jetzt erfolgten Aufarbeitung in der Hauptwerkstätte Landquart soll die Lokomotive nunmehr im Vershubdienst der Station Untervaz eingesetzt werden.  
Bernd Backhaus



RhB: Gm 4/4 241 im Jahr 1992 im Rangierdienst im Bahnhof Landquart.  
Foto: Bernd Backhaus

## RhB Krokodil am Rheinknie

Welcher Eisenbahnfan kennt sie nicht, die Ge 6/6 I der Rhätischen Bahn! Die »Krokodil«-Lokomotiven fuhren bei der Rhätischen Bahn ab 1921, und sie laufen auch heute noch. Heute stehen der RhB von den ursprünglich fünfzehn Elloks nur noch vier Lokomotiven für Touristikfahrten zur Verfügung. Neben diesen vier Loks gibt es noch drei weitere RhB-Krokodile: Ein Exemplar ist im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern ausgestellt und das Zweite steht beim

Bahnhof Bergün auf einem Denkmalsockel. Da fehlt doch noch eine Lokomotive werden, sie sich jetzt fragen. Ja, denn die Ge 6/6 I 406 steht auf dem Werksareal der ADtranz AG (ehemals Schindler Waggon SA) im Schweizerischen Pratteln, ca. 20 km von Basel entfernt. Die Ge 6/6 I 615 stand früher auf dem Werksgelände der ADtranz in Zürich-Oerlikon. Mit der Verlagerung der Produktion von Zürich nach Pratteln im Jahre 1998 zog auch das



**ADtranz, Pratteln:** ex RhB-»Krokodil« Ge 6/6 I 615 als Denkmalslok im Werksgelände.  
Foto: Stefan Treier



**RhB-Bahnhof in Filisur:** »Rhätisches Krokodil« Ge 6/6 I 414 mit Nostalgie-Extrazug auf dem Wiesener Viadukt.  
Foto: Dirk Zimmermann

Rhätische Krokodil von der Limmat an den Rhein. Die Lokomotive steht nur wenigen Schritten von der Tram Linie 14 der Basler Verkehrs Betriebe (BVB) entfernt und ist aus dem »Drämmli« aus für aufmerksame Eisenbahner schnell zu finden.

Das Krokodil ist laut unseren

Informationen nicht mehr fahrtauglich und auch nicht mehr in einem Topzustand. So fehlt auf der einen Stirnseite der Lok die Null der Betriebsnummer. Auch die Farbe bröckelt an einzelnen Stellen leicht ab. Die Lok macht von weitem aber noch einen guten Eindruck.

Stefan Treier

Zur Zeit des regulären Personenverkehrs auf der Misoxer Linie waren die bis auf das Bremssystem identischen Güterwagen K3 bzw. Gb 5097-5100 bis zur Einstellung 1972

ständig im Einsatz. Deshalb wird in Zukunft der nun »Canarino« (Kanarienvogel) genannte Gb 71 regelmässig in unserem Museumszügen zu sehen sein.  
R.A. Chanda

## Bahnhof in Filisur anlässlich 90 Jahre RhB-Strecke Filisur-Davos

Anlässlich des neunzigjährigen Bestehens der 19 km langen Bahnstrecke Filisur-Davos veranstaltete die Rhätische Bahn am 4.7.99 im Bahnhof Filisur ein Bahnfest. Mit einem Extrazug, bestehend aus einem Krokodil und nostalgischem Rollmaterial, ging am morgen um 8.36 Uhr die Fahrt in Landquart los über Chur, Thusis und den Landwasserviadukt nach Filisur, wo der Zug um 10.20 Uhr ankam. Auf diesem Weg sammelte der Extrazug schon begeisterte Bahnfans aus dem In- und Ausland ein, bevor es um 10.48 Uhr von Filisur über die Jubiläumsstrecke nach Davos ging. Um Punkt 11.17 Uhr traf der Zug im Bahnhof Davos Platz ein, und auch hier versammelten sich einige Bahnfans, die sich eine Fahrt im nostalgischen Zug nicht entgehen lassen wollten, natürlich alle bewaffnet mit Foto- und Videokameras.

Um 11.40 Uhr fuhr der Zug durch die Landschaft Davos und über den Wiesener Viadukt wieder zurück zum Festgelände am Bahnhof Filisur. Um 12.10 Uhr wurde der Zug von der Musikgesellschaft »Concordia Filisur« musikalisch empfangen. Nun hatte man Zeit sich das ausgestellte Rollmaterial anzusehen und um ein Mittagessen zu sich zu

nehmen. Für das leibliche Wohl war gesorgt. Bei Temperaturen an die 30 Grad war die Besichtigung vor allem die der Lokomotiven ganz schön schweisstreibend. Zu besichtigen waren: Salonwagen »Alpine Classic Pullman«, »Stiva Retica«, »Star(c)kes Stück« sowie die Lokomotiven der Bauarten Ge 4/4 I und Ge 4/4 II. So hatte man einmal die Möglichkeit sich das Vorbild eines LGB-Modells von innen zu betrachten.

In einem weiteren Waggon »Expo'n Rail« (Ausstellung auf Schienen) konnte man sich über die verschiedenen Angebote und Sonderwagen der RhB informieren und sich Filme über die Albula-Bahn und der Davoser Strecke ansehen. Soweit das Programm auf dem Bahnhof Filisur.

Doch es gab noch weitere Extrafahrten. Um 14.10 Uhr ging es im Extrazug zu einer Langsamfahrt über den beeindruckenden Landwasserviadukt, dann weiter bis nach Alvaneu, wo uns ein Alphornbläser unterhielt während die Lokomotive umsetzte, um anschliessend wieder in Richtung Filisur zu fahren.

Nachdem man dann wieder in Filisur zurück war ging es nach einer halben Stunde Pause,

## Ferrovie Mesolcines (FM) / RhB-Misoxerbahn



**Ferrovie Mesolcines (FM):** Der restaurierte Gb 5002. Foto: Robin A. Chanda

Am 11. April 1999 konnte die Ferrovie Mesolcinese ihren frisch aufgearbeiteten Güterwagen Gb 71 in Betrieb nehmen. Dieser Wagen wurde 1962 von Josef Meyer (JMR), Rheinfelden, für die Rhätische Bahn RhB erbaut, bei der er als K3 5002 in Betrieb genommen und später in Gb 5002 umbezeichnet wurde. Aufgrund des heute veränderten Güterverkehrs sind schon einige dieser »typischen« RhB-Wagen ausrangiert und auch abgebrochen worden. Der Gb 5002 wurde 1997 im Rahmen des

150-jährigen Eisenbahnjubiläums ins Misox überführt, wo er seither als Materiallager diente.

Während des nun zweijährigen Stillagers verschlechterte sich sein Zustand zusehends, so daß ein Neuanstrich zwecks Werterhaltung immer notwendiger wurde. Dank der Vermietung der Werbefläche an einen Sponsor konnten die Metallteile professionell entrostet und der ganze Kasten mehrfach grundiert und mit einem schützendem Neuanstrich versehen werden.



**RhB:** Ge 4/4 III 644 mit Radio Grisch- Werbung im Sommer 1997 im Bahnhof Klosters-Dorf. Foto: Sven Linden



**RhB:** Ge 4/4 III 648 mit der neuen RhB-Eigenreklame für den Vereina-Tunnel. Die vielen kleinen, viereckigen Punkte sind die Fotos aller Angestellten der Rhätischen Bahn. Foto: Ernst Wymann



**RhB:** Zug der Chur-Arosa-Bahn auf dem Bahnhofsvorplatz in Chur, Blickrichtung Arosa. Gleich am Bahnhofsvorplatz in Chur beginnt auf einem Streckenabschnitt, der mehr eine Straßenbahn als eine Eisenbahn ist, die Fahrt durch die Stadt Chur in der Mitte verkehrsreicher Straßen und etwas weiter dann die Fahrt durch eine enge Einbahnstraße gegen die Richtung des Straßenverkehrs. Für deutsche Verhältnisse sicher unerklärlich, daß es irgendwie doch immer gut geht. Dr. Peter Eschenauer



**RhB:** Zug der Chur-Arosa-Bahn auf dem Bahnhofsvorplatz in Chur. Nach Umstellung der Strecke auf das Stromsystems der RhB-Stammstrecke (11.000 V Wechselstrom 16 2/3Hz) werden die Züge jetzt mit der Elloks Ge 4/4 II gefahren (LGB-Modell 23430). Foto: Dr. Peter Eschenauer

die fahrplanmässigen Züge mussten ja auch noch fahren, dann auf der Jubiläumsstrecke Richtung Wiesen. Kurz vor dem Wiesener Viadukt wurde angehalten. Einige Leute stiegen aus um Fotos von dem über das Wiesener Viadukt fahrenden Zug zu machen. Der Zug fuhr weiter mit den restlichen Fahrgästen bis in die Station Wiesen, wo wiederum die Lok das Zugende wechselte. Eigentlich sollte der Zug direkt wieder zurückkommen. Aber irgendwie klappte das nicht. Die Fotografen, die doch auf den Zug warteten, wurden ungeduldig. Aber es tat sich nichts. Doch da, der fahrplanmässige Zug nach Filisur musste noch durchgelassen werden. Also hatte man noch ein Motiv mehr in seinem Kasten. Als dann noch immer nicht der Zug zurückkam zückte der RhB Mitarbeiter, der mit den Leuten am Wiesener Viadukt zurückgelassen wurde, sein Mobilphone und fragte nach, was los sei. Doch kurz darauf setzte sich der Zug in Bewegung, und sobald er auf der Brücke

war, ratterten die Fotoapparate nur so. Danach stiegen die Leute wieder alle ein, fuhren zurück nach Filisur, wo man sich noch mit diversen Artikeln aus dem RhB-Bahnladen eindecken konnte. Um 16.30 Uhr war der wunderschöne und sehr heiße Tag vorbei, und der Sonderzug fuhr nun über Davos wieder zurück nach Landquart.

**RhB-Strecke Davos-Filisur:**  
 Eröffnung: 1. Juli 1909  
 Länge: 19 km; Tunnel: 14  
 Tunnelgesamtlänge: 4,2 km  
 Wiesener Viadukt: Länge 210 m; Höhe: 88 m Höhe Davos Platz: 1.540 m üNN  
 Filisur: 1.080 m üNN.  
 Baukosten: 323.756 Fr.  
 Gesamtkosten Davos-Filisur: 6.654.000 Fr.  
 Besucher, die 2000 Graubünden und die RhB besuchen wollen, seinen darauf hingewiesen, daß wegen Sanierungsarbeiten am Wiesener Viadukt die Züge vom 25. April bis 27. Mai 2000 zwischen Davos-Platz und Filisur durch Postautos ersetzt werden.  
 Dirk Zimmermann

## Rhätische Bahn-Strecke Chur-Arosa

Als langjähriger Leser der LGB DEPESCHE (und Sammler von LGB-Fahrzeugen mit im Aufbau begriffener Gartenbahn) habe ich bei der Rhätischen Bahn am 15.2.99 eine Fahrt mit dem »Glacier-Express« bei »Kaiserwetter« unternommen. Kurze Zeit später war bekanntlich dann die Schneekatastrophe. Auf dem Bahnhofsvorplatz in Chur

konnte ich ein zwei Fotos vom neuen Wechselstrombetrieb der Chur-Arosa-Bahn aufnehmen. Ansonsten erwarte ich jede LGB DEPESCHE mit Ungeduld, denn neben interessanten Artikeln über Schmalspurbahnen in aller Welt finden sich auch immer Tips und Anregungen, die ich jetzt beim Gartenbahnbau gut brauchen kann. Dr. Peter Eschenauer

## Klaus-Joachim Schrader †

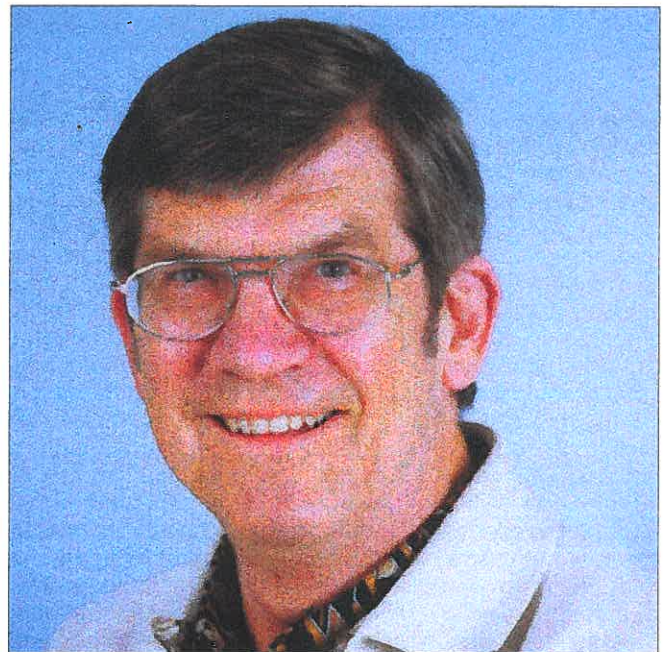
Klaus-Joachim Schrader, allen unseren Lesern der LGB DEPESCHE bekannt durch zahllose technische Zeichnungen und Anlagengleispläne, ist plötzlich und völlig unerwartet am Morgen des 24. Juni 1999 im Alter von nur 65 Jahren gestorben.

Er war nicht nur als Eisenbahnfahrzeugkonstrukteur im Ruhestand ein hervorragender Fachmann auf allen eisenbahntechnischen Gebieten sondern auch ein engagierter Modelleisenbahner, LGB-Freund und Mitarbeiter der LGB DEPESCHE seit über fünfundzwanzig Jahren.

Wir behalten Klaus-Joachim Schrader als liebenswürdigen und freundlichen Mann in Erinnerung, der überall gern gesehen war. Wir waren seit über dreißig Jahren auch über das gemeinsame Hobby hinaus befreundet und hatten noch viele gemeinsame Ideen, die wir realisieren wollten. Ein tückisches Herzversagen hat allen diesen Plänen ein jähes Ende gesetzt.

Wir trauern um einen Freund. Unser Mitgefühl gehört seiner Frau Helga und den Familien der beiden verheirateten Töchter.

Wolfgang Zeunert  
und das Ernst Paul Lehmann Patentwerk



RhB: »Rhätisches Krokodil« Ge 6/6 I 411 mit einem Hochzeit-Extrazug im Sommer 1997 im Bahnhof Davos-Platz. Foto: Sven Linden



RhB: Mit einem 1. Klasse-Billet kann man im Gesellschaftswagen »Strar(c)kes Stück - die Sesselbahn« gelegentlich auch in Planzügen reisen. Foto: Dirk Zimmermann



RhB: Der »Heidiland-Bernina-Express« heißt jetzt »Heidi Express«, wie das neue Logo auf dem Zuglaufschild verkündet. Foto: Dirk Zimmermann



RhB: Kk-w 7344 mit Aluminiumbordwänden (gerade neu als LGB-Modell 40090) hat einen Zementmischer als Ladegut in Tiefencastel. Foto: Sven Linden







Lok 4 passiert auf der Rückfahrt nach Abreschviller einige Fischeiche.

Alle Fotos von der Waldbahn von Hubert Fingerle

mit 73 km Strecken- und 82 km Betriebslänge bis nach dem Zweiten Weltkrieg hielt (siehe Karte). Von Abreschviller ausgehend existierten drei Hauptäste, nämlich

- entlang der Roten Saar bis in die Nähe des Donongipfels,
  - über Canceley mit weiteren Streckenästen in Richtung Rocher de Mutzig
  - über Grand Soldat und den Col du Breschpunkt ins Tal der Zorn bis nach Schäferhof.
- Besonders auf dem letztgenannten Streckenast wechselten die Neigungsverhältnisse mehrfach, so daß die Pferde schon bei geringen Anhängelasten überfordert waren. Deshalb wurde im Jahre 1906 die erste Dampflok beschafft, die noch heute existierende B'B'-Malletlok Nr. 1, gebaut von der Maschinenfabrik Heilbronn. Diese Lok hat eine Leistung von 100 PS. Ei-

ne weitere Lokomotive, eine C-n2t mit 60 PS baute 1933 die französische Lokfabrik Decauville für die Waldbahn. Auch sie existiert noch heute als Museumslok.

Daneben entstanden in der eigenen Werkstatt zwei interessante Eigenauffahrzeuge. Eine Inspektionsdraisine wurde auf der Basis eines Renault PKW aus den zwanziger Jahren geschaffen. Ein Mannschaftstriebswagen für zwölf Waldarbeiter entstand aus dem Vorderteil eines Hotchkiss-LKW und einem »selbstgestrickten« Aufbau. Auch diese Fahrzeuge sind noch heute in Abreschviller zu bestaunen. Erwähnenswert ist auch, daß ab dem Ende der zwanziger Jahre häufig Fahrten für Ausflügler und Wanderer auf dem Waldbahnnetz stattfanden. Dazu wurden in der eigenen Werkstatt einige der Schemeluntergestelle mit proviso-

rischen, gegenüberliegenden Sitzbänken ausgerüstet.

So lief der Betrieb nahezu unverändert bis in die fünfziger Jahre. 1953 beschaffte man von der französischen Lokfabrik COFERNA eine Diesellok, die über einen 100 PS-Motor der Firma Willeme und ein hydraulisches Voith-Getriebe verfügte. Noch im Jahr 1958 transportierte die Bahn ca. 40.000 m<sup>3</sup> Holz, aber mit der zunehmenden Motorisierung dehnten sich die für Schwerfahrzeuge befahrbaren Straßen auch in das Waldgebiet um Abreschviller aus. So betrug die Streckenlänge 1960 nur noch 61 km und die Gleise verschwanden Zug um Zug entsprechend dem Zuwachs an Straßen. Mit dem Jahresende 1964 kam dann das Ende der Waldbahn, als die letzten 40 km stillgelegt wurden. Die einzige noch betriebsfähige



Lok 4 auf der Hauptstrasse in Grand Soldat.



Hotchkiss-Mannschaftsdraisine in der Werkstatt in Abreschviller.



Nach der Zugkreuzung im Rammelstein hat Lok 4 mit ihrem Zug die Rote Saar überquert und nimmt Anlauf für die grösste Steigung der Strecke.

ge Diesellok Nr. 3 hatte noch eine einjährige Gnadenfrist als Rangierlok auf den ausgedehnten Gleisanlagen im Schmalspurbahnhof und im Sägewerk von Abreschviller.

#### Die Ära der Museumsbahn

Im Jahr 1966 trafen sich ortsansässige Eisenbahnfreunde und Gastronomen um ihre Ideen zur Wiedereröffnung eines Teils des Netzes als Touristenbahn auszutauschen. Die zunächst geborene Idee, das 10 km lange Teilstück von Abreschviller bis zum Col du Breschpunkt wieder zu reaktivieren, mußte wegen der zu erwartenden betrieblichen Schwierigkeiten infolge der Spitzkehren aufgegeben werden. Stattdessen konzentrierten sich die Eisenbahnfans auf den 6 km langen Abschnitt bis nach Grand Soldat.

Nach Verhandlungen mit dem Departement

und der Forstverwaltung stimmten beide einem Probebetrieb zu, und man begann unmittelbar danach die bereits zuwachsenden Gleise freizulegen und erste Fahrzeuge zu restaurieren. Der große Moment kam am 1. Juni 1968, als unter großer Beachtung durch die Presse der erste Museumszug mit der COFERNA-Diesellok und einigen der provisorischen Ausflugswagen verkehrte. Die Resonanz war so groß, daß sofort in der Werkstätte Abreschviller an weiteren Fahrzeugen gearbeitet wurde, um möglichst bald mit dem Regelbetrieb anfangen zu können. Der Erfolg der ersten Fahrten hatte auch die Forstverwaltung überzeugt, die dem neugegründeten Verein das Streckenteilstück und alles noch vorhandene Rollmaterial überließ.

Der fahrplanmäßige Zugbetrieb begann mit der

feierlichen Eröffnung durch den Präfekten des Departements am 20. April 1969. Nun stand auch mit der Decauville Nr. 2 die erste Dampflok zur Verfügung. Unter Verwendung der Untergestelle von Holzschemeln waren offene Personenwagen mit Dach entstanden, weitere halboffene Wagen kamen von der 600 mm-Parkbahn der Gartenbauausstellung Orleans nach Umspurung hinzu. Danach konnte auch die Malletlok Nr. 1 wieder in Betrieb genommen werden.

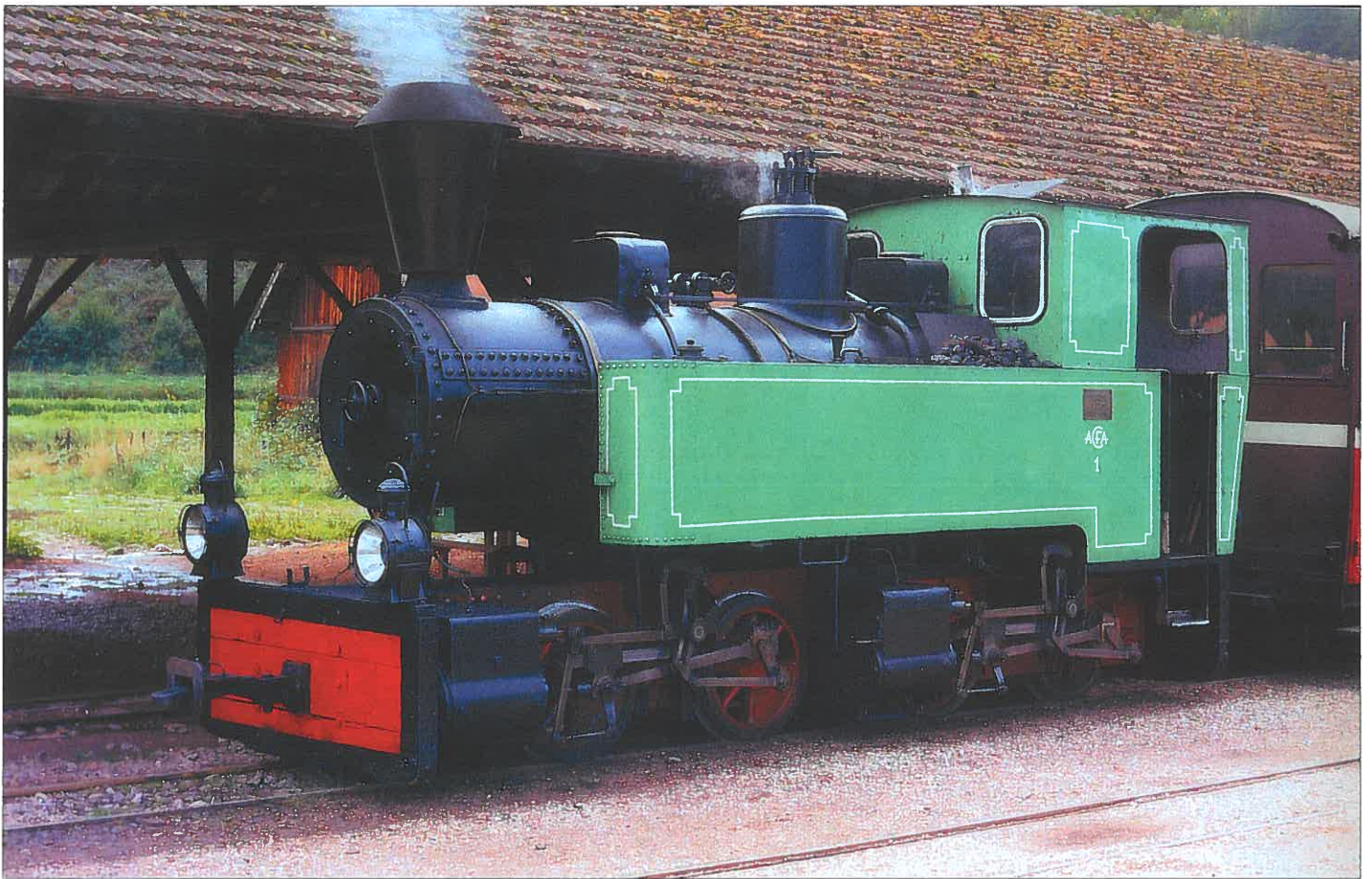
In den siebziger Jahren erfuhr der Fahrzeugpark weitere Ergänzungen. Die bedeutendste dürfte die in Abreschviller als Nr. 4 bezeichnete C-n2 Heeresfeldbahnlok sein, die von der Steiermärkischen Landesbahn erworben werden konnte. Die Maschine (entsprechend dem LGB-Modell 21261) war 1944 von Jung unter



Decauville-Dampflok 2 in der Werkstatt in Abreschviller.



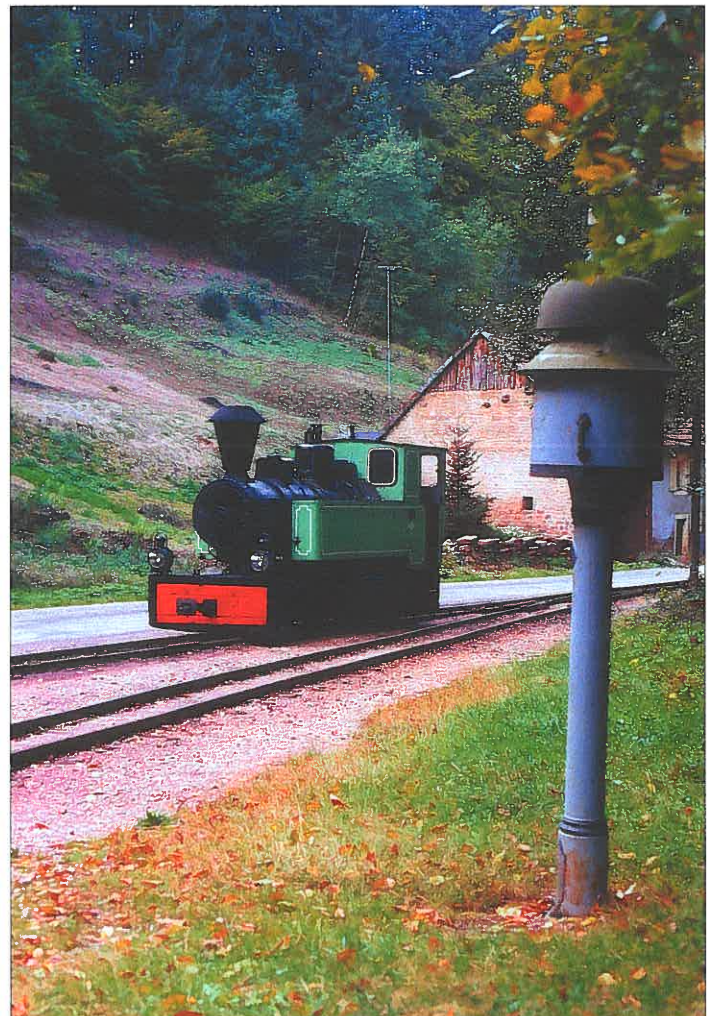
Am Waldbahnmuseum in Grand Soldat ist diese Feldbahnlok abgestellt.



Mallet-Lok Nr. 1 vor der Abfahrt in Abreschviller.



Lok 4 in der grossen Steigung beim Forsthaus Grand Soldat.



Mallet-Lok 1 setzt im Bahnhof Grand Soldat um.



Diesellok 3 mit einem Museumszug bei Abreschviller an der Roten Saar.

der Fabriknummer 11810 gebaut worden und war in Österreich zuletzt auf der Strecke Wieselndorf-Stainz im Einsatz. Da die Heeresfeldbahnloks bekanntlich zur Umspurung auf verschiedene Spurweiten vorgesehen sind, war die Anpassung von 760 mm auf 700 mm kein Problem.

Ebenfalls umgespurt werden mußten zwei Wagen der schweizerischen Wengernalpbahn, die ursprünglich auf 800 mm Spur liefen. Bei diesen Fahrzeugen mußten außerdem die Kuppungen sowie das Bremssystem angepaßt werden. Diese beiden Wagen sind die einzigen im regelmäßigen Betrieb eingesetzten vollkommen geschlossenen Wagen. Erwähnenswert ist noch, daß die Diesellok im Zuge einer Hauptuntersuchung einen neuen Perkins-Dieselmotor erhielt.

Nachdem der Fahrzeugpark Ende der siebziger Jahre vollständig war, konzentrierten sich die Mitglieder des Vereins auf die Infrastruktur. Die Werkstätte am Sägewerk in Abreschviller wurde besser ausgerüstet, im Bahnhof verlegte man zusätzliche Gleise, und die zur Bahn gehörenden Gebäude wurden restauriert. Am Endpunkt der Strecke in Grand Soldat entstand ein hübsches Museum, in dem alles über Geschichte und Betrieb der Waldbahn sowie über das Waldgebiet und die Holzabfuhr dargestellt wird. Vor dem Museum ist eine teilrestaurierte B-n2t Feldbahnlok mit zwei Holzschemeln aufgestellt. Das Museum ist an allen Betriebstagen der Bahn geöffnet.

#### Der Betrieb heute

Entsprechend der Nachfrage ist die Bahn (Stand Juli 1999) wie folgt in Betrieb:

April: Sonntags und feiertags

1. Mai bis Ende Juni: Samstags, sonn- und feiertags

Juli und August: täglich

September bis Anfang Oktober: Samstags und sonntags.

Daneben steht der Museumszug an allen Tagen während der gesamten Saison auf Bestellung für Reisegruppen zur Verfügung. Zumindest an Wochenenden, sonst auch bei entsprechender Nachfrage, kommen zwei Zugarnituren mit jeweils einer der Dampfloks und die COFERNA-Diesellok zum Einsatz. Zur Zeit (Stand Juli 1999) sind die Decauville-Lok und die Heeresfeldbahnlok sowie die Diesellok einsatzfähig. Die Malletlok erhält gerade eine Hauptuntersuchung. Daneben wird an einer weiteren Werkbahndiesellok gearbeitet, die ne-



Die Deutz-Feldbahnlok fährt am Saisonende alle Wagen einzeln zur Remise. Der Personensommerwagen ist ein Eigenbau auf ehemaligen Waldbahnuntergestellen.



Dampflok 4 hat mit ihrem Museumszug den Bahnhof Grand Soldat erreicht und wird gleich an das andere Zugende umsetzen.



Mallet-Lok Nr. 1 mit dem Sonderzug für eine Reisegruppe nach der Ankunft im Bahnhof Grand Soldat.

ben der Hauptuntersuchung auch auf die für Frankreich einmalige Spurweite von 700 mm umgespurt werden muß.

Während der Hauptsaison verkehren die Züge ab Abreschviller erstmals um 10.30 Uhr, dann ab 14.30 Uhr im 45-Minuten-Rhythmus bis in den späten Nachmittag. Der Fahrplan ist so gestaltet, daß an der Haltestelle Rommelstein eine Zugbegegnung stattfindet. Hier trennen sich früher die beiden südlichen Streckenäste von der Strecke nach Grand Soldat. Von ersteren ist heute nur noch eine Weiche und ein kurzes Stück Strecke übriggeblieben, so daß der eine Zug nach dem Passieren des Gegenzuges auf das Hauptgleis zurückdrücken muß.

Von Abreschviller aus folgt die Strecke zunächst dem Verlauf der Roten Saar und passiert ei-

nige Fischteiche und den Park einer Rehaklinik, ehe Rommelstein erreicht wird. Nach der Zugkreuzung in Rommelstein heißt es Anlauf nehmen, denn nach Überquerung der Kreisstraße zum Donon-Pass folgt mit 1:60 der steilste Teil der Strecke. Nach einem kurzen Stück, in dem die Waldbahn ihrem Namen Ehre macht, werden einige Weiden passiert und der kleine Ort Grand Soldat ist erreicht. Hier verläuft die Strecke mitten durch ein Gehöft und ein Stück auf der Dorfstraße aus dem Ort hinaus, ehe sie etwa 500 m hinter dem Dorf den Endpunkt mit Ausweichgleis erreicht. Die Reisenden haben hier die Möglichkeit, die Zeit bis zur Rückfahrt mit dem Besuch des Waldbahnmuseums, mit einem Picknick oder in der erst kürzlich restaurier-

ten alten Gastwirtschaft zu verbringen. Grand Soldat bietet sich aber auch als Ausgangspunkt für Wanderungen auf den vom Vogesenclub vorbildlich markierten Wanderwegen an.

Wie schon so oft haben rührige Eisenbahnfreunde einer schon totgeglaubten Strecke ein zweites Leben gegeben. Sie haben dabei aber auch ein Kulturdenkmal ersten Ranges erhalten, das immer einen Besuch wert ist. Nebenbei kann sich der LGB-Bahner zahlreiche Anregungen für den Betrieb seiner eigenen Anlage holen.

Weitere Informationen sind erhältlich bei der Association du Chemin de fer Forestier d'Abreschviller (ACFA), Monsieur Gilbert Baillet, Hotel des Cigognes, F-57560 Abreschviller. Telefon: 0033/387037912.



Lok Nr. 1 ist gerade mit einem Museumsbahnzug im Bahnhof Grand Soldat eingetroffen. Eine betriebsfähige Mallet-Feldbahnlok ist schon eine echte Rarität!



Mallet-Lok Nr. 1 steht mit einem Museumsbahnzug abfahrbereit im Bahnhof Abreschviller. Wie den Bildern zu entnehmen ist findet die Waldbahn reges Publikumsinteresse.

# Voll digitalisierte Gartenbahn

Jürgen Drexler

Alles begann damit, daß ich mir zu meiner Konfirmation im Jahre 1982 eine LGB-Strassenbahn mit ein paar Gleisen wünschte. Damit war der Grundstein für das LGB-Fieber gelegt. Im Laufe der Jahre wuchs mein Fahrzeugbestand auf ein beachtliches Maß an, das in keiner Wohnung mehr Platz fand.

Die Rettung nahte durch meinen Umzug im Juli 1994. Jetzt hatten meine LGB und ich 230 qm Garten zur freien Verfügung, um nach Herzenslust eine naturverbundene Anlage im Freien aufzubauen.

Die ersten Pläne waren sehr schnell erarbeitet, wurden aber genauso schnell wieder verworfen, um Veränderungen und Verbesserungen zu weichen. Die heutige Anlage hat somit mit den ersten Planungen nicht mehr viel gemein.

Der Garten war zur Zeit der Übernahme alles andere als ein Pflanzenparadies, da sich der Vorgänger nicht viel um ihn gekümmert hatte. Im September 1994 erfolgte der langersehnte erste Spatenstich.

Bei dem Bau der Gleistrassierungen entschied ich mich für die Bauelemente der »concrete manufactory« aus Berlin-Müggelheim, die bei einem Umbau oder einer Erweiterung die schnellste Alternative darstellten. Die Ausnahme ist im Bereich des Hauptbahnhofes, der mit normalen Gehwegplatten auf einer Länge von 9 m und einer Breite von bis zu 1,6 m ausgelegt ist.

An eine Oberleitung war von Anfang an wegen der vielen Katzen in der Umgebung nicht zu denken, da diese oft die Lampen umwerfen und

demolieren. Es ist zwar nicht vollkommen naturgetreu, jedoch aus den vorher angeführten Gründen die einzig richtige Alternative.

Der Tunnel besteht aus zwei Abflußröhren mit 30 cm-Durchmesser, die schwarz eingefärbt wurden. Die Tunnelportale sind ebenfalls von »cm«. Der Tunnel befindet sich schon in einer leichten Steigung. Nach dem Tunnel kommt ein weit gezogener S-Bogen zur Terrasse mit der größten Steigung von ca. sechs Prozent. Diese Steigung wurde von mir unterschätzt, denn selbst die großen zweimotorigen Lokomotiven hatten hier mit fünf RhB-Wagen (30680) Probleme. Im Frühjahr wurde diese Steigung nochmals weiter abgeflacht, um längere Züge problemlos einsetzen zu können. Mit dem Bau eines Gartenhauses (2,5x2,5 m)



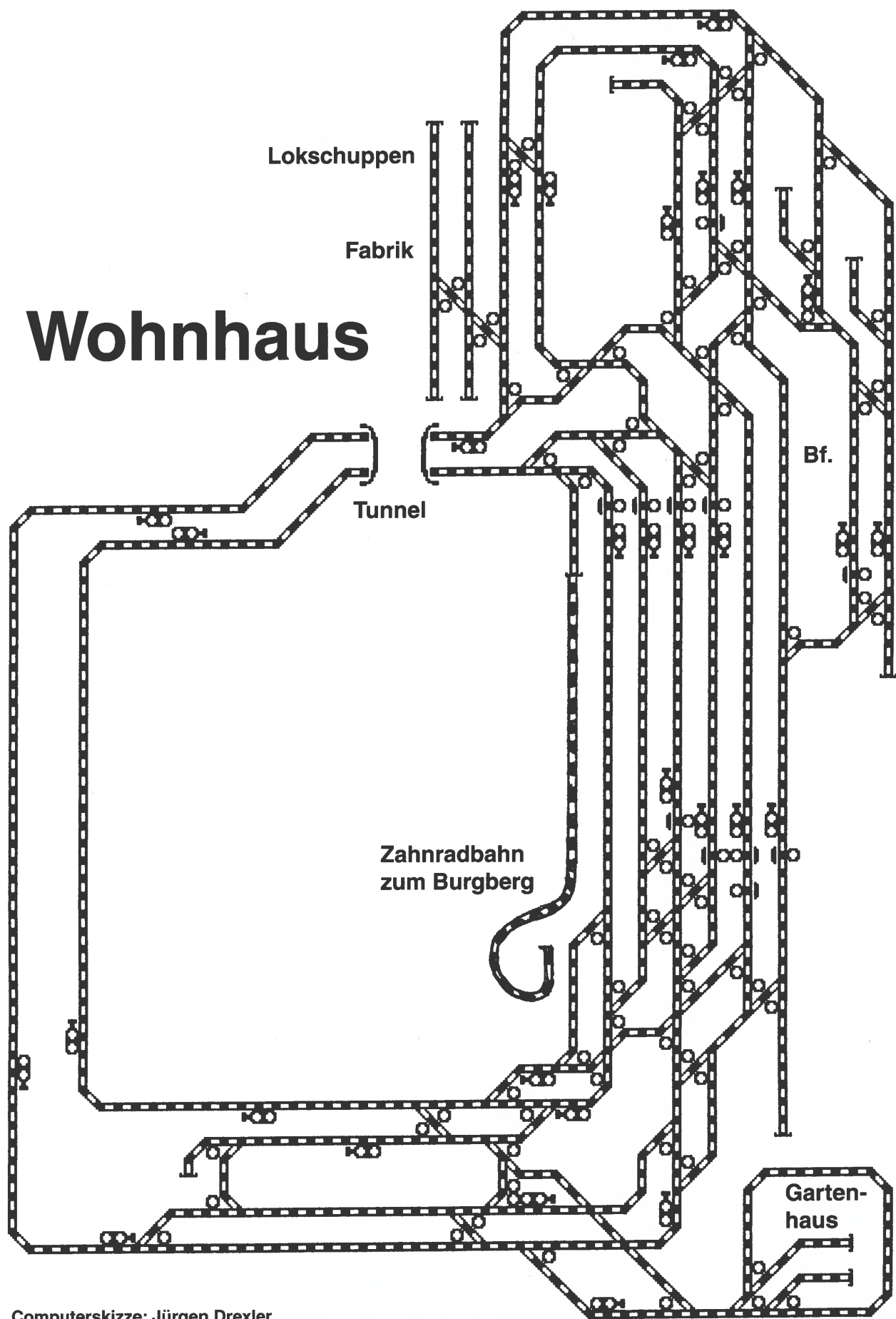


Oben: Lebhafter Zugbetrieb im Bahnhof.

Unten: Panoramabild von der Gartenanlage.



# Wohnhaus



Computerskizze: Jürgen Drexler





Der Bahnhof von der anderen Seite her gesehen.

für die Gartengeräte wurde im August 1994 begonnen. Nach kurzer Zeit wurde jedoch klar, daß das Gartenhaus die Schaltzentrale der Anlage und gleichzeitig der Abstellbereich für die gesamten Wagen wird. Somit ist das Haus heute viel zu klein geworden. Im November wurde dann eine erste direkte Zufahrt von der äußeren Ringstrecke in das Haus verlegt, um so das mühselige Einsetzen der Loks und Wagen auf die Gleise vor dem Haus zu vermeiden. Dies hatte jedoch den Nachteil, daß immer rückwärts von der Hauptstrecke eingefahren werden mußte und diese dann immer blockiert wurde. Deshalb wurde zusätzlich die Möglichkeit geschaffen auch von der inneren Ringstrecke direkt in das Haus einzufahren, so daß mit Hilfe der »Krokusschleife« nun aus allen Richtungen eine direkte Einfahrt in das Gartenhaus

möglich wurde. Im Haus befindet sich eine Gleisschleife mit zwei Abstellgleisen, damit immer vier Züge ausfahrbereit stehen. Die restlichen Wagen befinden sich auf Regalen, die mit Gleisen ausgelegt sind. Ein Teil der Lokomotiven ist aus Platzgründen auch im Arbeitszimmer untergebracht.

Bei der Anlagengrundkonzeption war für mich die Maßgabe, möglichst viele und lange Züge auf der Anlage einzusetzen. Somit entstanden zuerst zwei Kreise, die mit einer kurzen Schleife (»Krokusschleife«; der Name kommt daher, daß hier Krokusse eingepflanzt wurden, die jedoch beim Weiterbau der Anlage ziemlich niedergetreten wurden) sowie dem Hauptbahnhof miteinander verbunden sind. Es wird wie bei der RhB im Linksverkehr gefahren. Der Hauptbahnhof ist mit sechs Durchgangs-

gleisen ausgestattet und ermöglicht es bis zu 5 m lange Züge problemlos einfahren zu lassen, ohne daß andere Gleise blockiert werden. Der Bahnhof ist so ausgelegt, daß Lokwechsel ohne Schwierigkeiten durchgeführt werden können. Im Nord- und Südkopf des Bahnhofs ist je ein Lokaufstellgleis vorhanden.

Durch den Erdaushub beim Bau der Strecken entstand ein neuer Berg, auf den die POLA-Burg (Sondermodell 1994) gebaut wurde. Diese Burg ist mit dem Hauptbahnhof durch eine Zahnradstrecke mit Pendelautomatik verbunden.

Bis auf die Brauerei von PIKO sind fast alle Modelle von POLA auf der Anlage zu finden. Interessant ist die Bahnsteigüberdachung die aus sieben Bahnsteigbausätzen zusammengesetzt wurde und eine Länge von fast fünf Metern er-



Immer wieder wirkungsvoll ist der POLA-Bahnhof Schönweiler.



Beliebtes Zubehör: Wassermühle und Sägewerk von POLA.



Blick vom Gartenhaus aus nach Links.



Blick vom Gartenhaus nach oben (oben, links etc. entsprechend Gleisplan).

reicht. Im nächsten Jahr soll diese auch noch beleuchtet werden. Die Gebäudemodelle sind in der Wintersaison erstellt worden. In Zukunft wird auch noch der Vergnügungspark auf der Anlage zu finden sein. Die Gebäude standen in der Saison 1995 größtenteils nur einfach auf dem Gras. Ab 1996 wurde eine ordentliche Befestigung durchgeführt sowie die Umgebung der Häuser aufbereitet. Es sollen auch noch Wege angelegt werden.

Die gesamte Feindetaillierung der Anlage mit Schildern, Figuren und sonstigem Zubehör harrt noch ihrer Ausführung. Die Bilder können nur einen Überblick über den Ausbauzustand im Sommer 1995 geben.

Durch den relativ milden Herbst 1994 konnten komplett alle Platten für den zukünftigen Streckenverlauf verlegt werden. Der Winter richtete bei den verlegten Platten keinerlei Schaden an. Nach dem kurzen Winter konnte schon sehr bald im Frühjahr weitergearbeitet werden. Hier zeigte sich dann vor allem beim Bau der Bahnhofseinfahrten, wie wichtig es war mit den Betonelementen von »cm« zu arbeiten, die ohne große Veränderungen neu verlegt werden konnten. Die Bahnhofseinfahrt des Nordkopfes wurde nämlich vollkommen überarbeitet.

Die Schienen wurden nach dem Vorbild der Herren Backhaus und Dr. Vorsteher zu großen Teilen von unten verlötet und im Bahnhof und an den Trennstellen zwischen den 45 m langen verlöteten Abschnitten verschraubt. Es sieht zwar nicht so schön aus, ist aber sehr zweckmäßig.

Die Anlage hat auch einige Unzulänglichkeiten, die ich nicht verschweigen möchte. Es gibt leider keine richtigen Brücken, und es ist fast alles ebenerdig konzipiert. Weil direkt unter dem Garten die Tiefgarage beginnt und ein tiefer Aushub nicht möglich ist, konnte leider nur ein kleiner Teich gebaut werden.

Zu Baubeginn verfügte ich nur über die RhB-Lichtsignale 50950, die wunderschön sind und voll zum RhB-Betrieb passen, aber leider nur von einer Seite zu erkennen sind. Dies führte im Bereich des Hauptbahnhofes zu einigen Problemen, weil nicht genau erkennbar war, wie das Signal gestellt ist. Deshalb wurden für den Bahnhofsbereich und einige wichtige Blocksignale die 50920/50940 Flügelsignale eingesetzt.

Nachdem die Anlage die Ausbaustufe 1 erreicht hatte, wollte ich noch einige Abstellgleise für komplette Züge und eine Umfahrung zusätzlich realisieren, damit im Sommer weitere Weichen und Gleise verlegt werden konnten. Durch den Umbau der Bahnhofseinfahrt Süd sind nun drei voneinander unabhängige Strecken entstanden. Bei dieser letzten Ausbaustufe wurden auch noch die Einfahrten in die »Krokusschleife« neu gestaltet und ein neues Abstellgleis zum Sägewerk gebaut. Ebenso wurde im Bereich der Bahnhofseinfahrt Nord noch ein kleines zweigleisiges Bw gebaut.

Der Gleisplan der Anlage selber ermöglicht sowohl einen vollautomatischen Blockbetrieb auf drei von einander unabhängigen Strecken als auch einen Rangierbetrieb mit Lokwechsel.

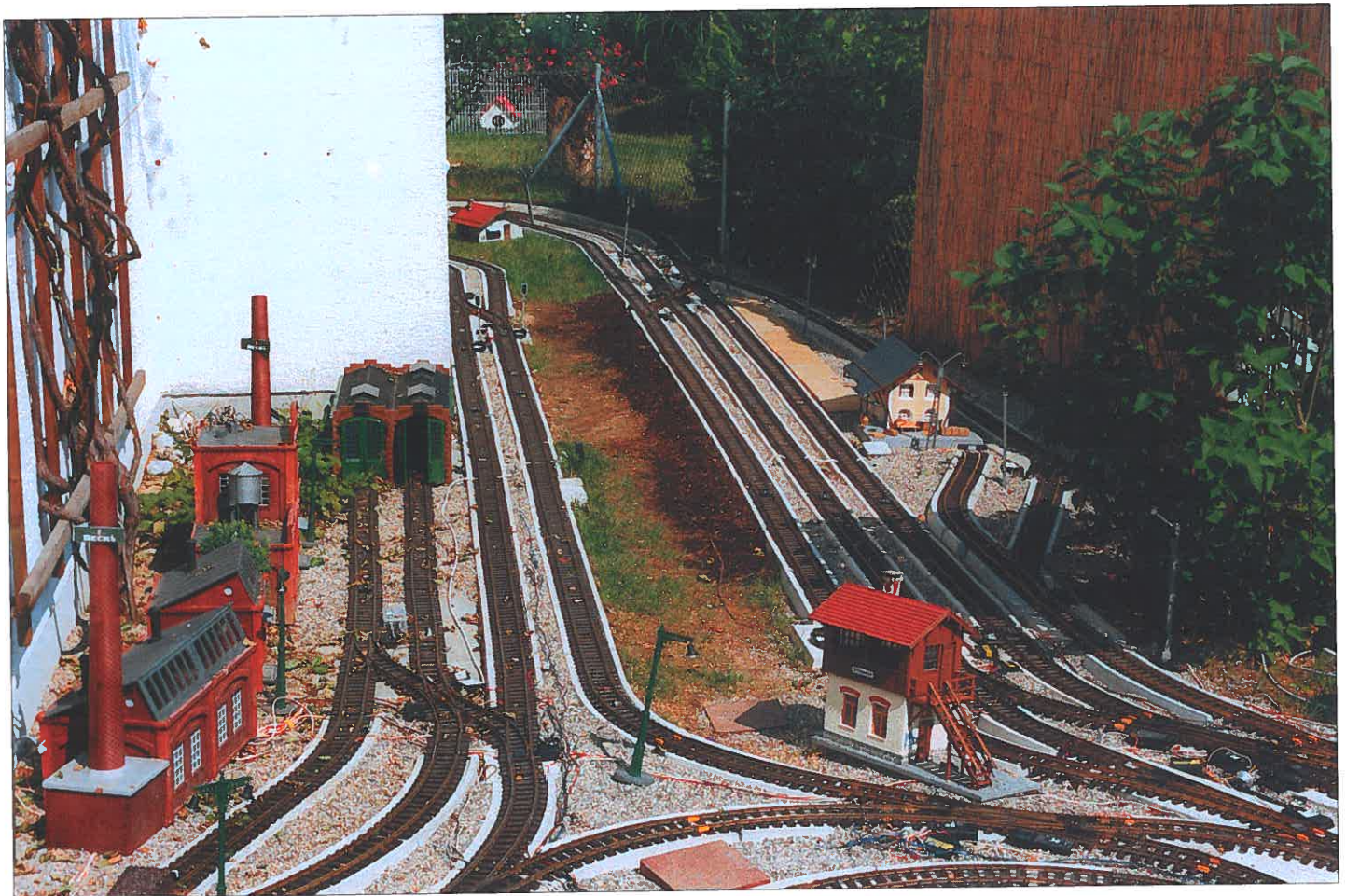
Zum größten Teil wird nach RhB-Vorbild gefahren. Die bisherigen RhB-Loks 612/615/622 werden mit maximal sechs Wagen behängt und stellen so eigentlich die längsten Züge auf der Anlage dar. Geplant ist natürlich der Einsatz der 1998 neu angekündigten modernen Ge 4/4 III der Rhätischen Bahn.

Für die Gleisreinigung der Anlage verfügte ich zuerst nur über eine Schienenreinigungslok 20670, die dann im Juli 1995 noch eine Schwester bekam und somit die Anlage wesentlich schneller gereinigt werden kann. Sämtliche Wagen sind auch zwischenzeitlich mit Metallachsen ausgestattet, um die Verschmutzung so gering wie möglich zu halten

#### Anlagendaten:

- Gleislänge: ca. 300 m
- Weichen: 57
- DKW: 8
- Signale: 31
- Lokomotiven: 26
- Straßenbahnen: 4
- Wagen: 150
- Entkuppler: 9

Im Juli 1994 hatte ich die gesamte Anlage für das Museumsfest in Augsburg aufgebaut. Es wurden ca. 220 m Gleis und 35 Weichen verbaut. Es wurde eine vollkommen automatische Blocksteuerung nach der herkömmlichen LGB-Methode aufgebaut. Hierfür wurden ca. 1600 m Kabel verlegt. Es entstand ein richtiger Kabelbaum zu den Schaltplätzen. Dieser Aufbau mit den vielen Kabeln erweckte den Wunsch in mir, die Kabel bei meiner zukünftigen Anlage zu mi-



Der auf dem Gleisplan obere Anlagenteil mit der PIKO-Fabrik und mehreren POLA-Gebäuden.

nimieren. Dies kann jedoch nur mit Digitaltechnik realisiert werden.

Im Frühjahr 1995 entschied ich mich nach dem Bekanntwerden der Neuheiten von der Spielwarenmesse für das Lenz Digital Plus-System, welches als Einziges mir den nötigen Ausbaustand liefert.

Im Mai 1995 hielt das Digital-Zeitalter mit den ersten Schaltempfängern des Typs LS 120 Einzug. Diese speziell für jeweils zwei LGB-EPL-Antriebe konstruierten Empfänger sind in einem 6x4x2 cm großen Kunststoffgehäuse wetterfest vergossen. Aus dem geschlossenen Gehäuse ragen lediglich zwei Drähte für die Stromversorgung und die beiden zweipoligen Anschlüsse für die Antriebe heraus. Die Programmierung dieser Bausteine erfolgt wie bei Digital plus üblich ohne Schalter direkt über den

Anschluß an den Programmierausgang der Zentrale.

Bis Ende Mai 1995 waren alle Weichen und Signale mit den zugehörigen Decodern ausgerüstet. Trotzdem führen nur 2 Drähte zur Schaltzentrale in das Gartenhaus. Bei einer konventionellen Verdrahtung wären es mindestens 226 geworden!

Es wurde dabei auch eine Datenleitung (X-Bus) vom Gartenhaus über den Bahnhof bis zur Terrasse hinauf verlegt, wo insgesamt 6x2 Einsteckmöglichkeiten für die Handregler vorhanden sind. Dieser X-Bus besteht aus einer bis zu 100 m langen vieradrigen Leitung, die über die ganze Anlage verlaufen kann.

Die daran angeschlossenen Handregler können auch während des Betriebs an- und abgesteckt werden, was einen echten walk-

around-Betrieb ermöglicht. Jeder Handregler bietet Zugriff auf alle Funktionen des Digital Plus-Systems. Mit einfachen Tastenfolgen können so Empfänger programmiert, Weichen geschaltet und Loks gefahren werden. Als Besonderheit ist die Doppeltraktionssteuerung zu erwähnen, die es erlaubt, je Handregler jeweils eine Doppeltraktion festzulegen.

Den komplizierten Bereich des Hauptbahnhofs mit Handreglern zu betreiben war wegen meiner sehr dichten Zugfolge sehr schwierig, so daß ich mich nach anderen Möglichkeiten umsaß, da auch das Lenz-Stellwerk noch nicht verfügbar ist.

Zusätzlich zu den Handreglern besteht jetzt noch die Möglichkeit, die Anlage per Computer mit dem Programm Mac Digital von Drs. Jan Abbink zu betreiben. Im Frühjahr 1996 sollte



Tunnel an der Hauswand, der geschickt als kleiner Steingarten genutzt wird.



Links im Bild sind deutlich die beiden Tunnelröhren zu sehen.



Der Burgberg liegt beim Gartenhaus. Er entstand aus dem Erdaushub, der beim Trassenbau anfiel.

die erweiterte Version auf den Markt kommen, die noch mehr Möglichkeiten für die Steuerung der Anlage bieten soll (Start-Ziel-Tasten, mehr einstellbare Fahrstraßen, Abfragen der X-Busleitung usw.).

Ich verfüge über zwei Apple Macintosh-Laptops, die ich an einigen Stellen der Anlage mit dem Interface an die Datenleitung anschließen kann. Das Schalten der einzelnen Magnetartikel mit der Maus geht teilweise nicht schnell genug, deshalb habe ich mir noch ein Magnetbrett zugelegt, das an einen Laptop angeschlossen wird. Nun braucht man auf dem Gleisplan des Magnetbrettes nur jede Stelle mit dem Stift anklicken.

Mit den Computern ist es auch möglich komplette Fahrstraßen einzugeben und somit den Bereich des Hauptbahnhofes schaltungstechnisch zu entlasten. Der Computer wird ebenfalls benötigt, um das automatische Blocksystem zu betreiben.

Bei den Lokdekodern wollte ich ursprünglich auf die neuen lastabhängigen Empfänger LE 230 warten, um so die beiden Steigungen auf der Anlage besser zu bewältigen. Nach ei-

nigen Tests mit den normalen Dekodern entschied ich mich dann jedoch dafür, die normalen Schalteempfänger LE 200 zu bestellen. Jeder dieser Lokdekoer kann bis zu 2,5 A Fahrstrom liefern. Sollte das bei großen Loks nicht ausreichen, kann zusätzlich eine Endstufe LP 200 mit weiteren 2,5 A eingebaut werden. Bei zweimotorigen Loks wird dann ein Motor vom Empfänger und der zweite von der Endstufe versorgt.

Zum Schalten von Funktionen wie Licht, Rauchgenerator, Stromabnehmer, Geräusch u.ä. ist für jeweils drei Funktionen ein Schaltmodul LF 200 vorzusehen. Die Funktionsausgänge dieser Module sind völlig von den Stromkreisen der Lok getrennt. Dadurch ist problemlos das Schalten von Geräuschelektroniken möglich.

Mit einfachen Tastenfolgen können so Empfänger programmiert, Weichen geschaltet und Loks gefahren werden. Als Besonderheit ist die Doppeltraktionssteuerung zu erwähnen, die es erlaubt je Handregler jeweils eine Doppeltraktion festzulegen.

Der Einbau erfolgte in den Monaten Juli/August

1995. So wurde auch die gesamte Stromversorgung der Anlage direkt auf Digitalspannung umgestellt. Seit Mitte Juli wird nur noch mit Digitalstrom gefahren. Damit wurde der Fahrkomfort erheblich gesteigert, weil alle Digitalloks sanft beschleunigen und abbremsen und jederzeit über die Nothalttaste am Handregler zum Stillstand gebracht werden können. Lediglich die Pendelautomatik der Bergbahn wird noch konventionell betrieben.

Für die drei Wendeschleifen wurden die DKS 02 Kehrschleifenschaltung von der Firma Dietz eingebaut. Jede Schaltung ist etwa so groß wie die LS 120 und ebenfalls wasserdicht vergossen. Sie enthält eine Elektronik, die ohne Schaltkontakte oder andere Anschlüsse eine eventuelle Falschpolung erkennt und in Sekundenbruchteilen umpolt. Die Stromversorgung erfolgt jeweils vom benachbarten Speiseabschnitt. Die Wendeschleifen können jeweils von einem Zug problemlos durchfahren werden.

Bei der Stromversorgung sind je zwei LV 100 Geräte parallel geschaltet und mit der zusätzlichen Kabelbrücke auf 21 V Ausgangsspannung getrimmt. Die Anlage ist somit in acht Spei-



Das Gartenhaus am Burgberg.



Zugausfahrt aus dem Gartenhaus.



Der Burgberg aus der Nähe mit Endstation der Zahnradbahn. Was stimmt hier nicht? Richtig, die Lok muß bei Zahnradbahnen immer am talseitigen Ende des Zuges laufen!

sebezirke unterteilt. Jeder LV 100 wird von je einem Titan 108 Transformator gespeist. Die Zentrale LZ 100 wird von einem gewöhnlichen Modellbahntrafo mit Wechselspannung versorgt. An dieses Gerät führen alle Anschlußleitungen zusammen:

- der vierpolige X-Bus
- der dreipolige Ausgang zu den LV 100
- der 2 polige Rückmeldebus
- der 2 polige Programmierschluß
- die erwähnte Spannungsversorgung

Im Frühjahr 1996 wurde das zukünftige Blocksystem auf der Strecke installiert, das einen vollautomatischen Betrieb mit bis zu 14 Zügen auf der Anlage ermöglicht.

Voraussetzung dafür war der Einbau eines Rückmeldebus mit daran angeschlossenen Rückmeldemodulen LR 100, die jeweils 16

Rückmeldeeingänge besitzen. Um damit besetzte Gleisabschnitte an die Zentrale und den Computer melden zu können waren noch Gleisbelegtmelder LB 100 nötig, die die Verbindung zwischen Gleis und Rückmeldemodul herstellen.

Die Kabelverlegung ist derzeit noch nicht optimal und soll wesentlich verbessert werden. Für den Betrieb der Anlage sind folgende Geräte vorhanden:

- 16x LV 100 Leistungsverstärker mit je 3 A = 48 A Gesamtleistung
- 8x LH 100 Handregler
- 1x LZ 100 Zentrale
- 2x Li 100 Interface
- 57x LS 120 Schaltempfänger
- 24x LE 200 Lokschaltempfänger

Die ersten Erfahrungen mit dem Lenz Digital

System im Freilandbetrieb sind absolut gut. Die vergessenen Decoder LS 120 (sehr gute Verarbeitung) als auch die Lokdecoder funktionieren ohne Störungen.

Für viele Nachbarn ist solch eine Anlage natürlich etwas vollkommen Neues, so daß wir sehr viele Zaungäste haben, die bisher sehr anständig waren, und auch den niedrigen Zaun respektieren.

Ein besonderer Anblick ist es, wenn man am Abend die Beleuchtung der Anlage mit über einhundert Lampen einschaltet. Hier ist vor allem im nächsten Jahr auf der Wagenseite noch viel zu tun, um alle Personenwagen mit einer Innenbeleuchtung zu versehen.

Für die Zukunft heißt es die gesamte Anlage weiter zu optimieren und die Details weiter auszugestalten.



Zwei Apple-Notebooks, Lenz-Handregler und Digitalisierungstablent bilden das Stellwerk.



Das Gartenhaus dient auch zur Lagerung des Fahrzeugparks.

# Bange machen gilt nicht

Gerd Voß

Meine erste LGB-Anfangsbox verkaufte ich einem Freund, der sie seinem Sohn zu Weihnachten schenkte. Der Modellbahn aber blieb ich über die Jahre weiter verbunden, weil ich eine N-Anlage baue.

Doch dann schenkte mir meine Frau die LGB-Circusbox, weil sie sie so niedlich fand. Damit ging es dann los. Zunächst wurden die Schnitzel zwischen Küche und Wohnzimmer auf der eigens dafür um zwei Weichen ergänzten Mobilanlage transportiert. Leider konnten unsere Katzen nicht zwischen unserem und ihrem Mittagessen unterscheiden, sodaß wir wieder zum Tablett zurückkehrten.

Geblichen war aber der Wunsch nach einer größeren, stationären Anlage im Garten, auf der die sich vermehrenden Fahrzeuge bewundert werden konnten. Das Problem war nicht der Platz, sondern die Angst vor den technischen und baulichen Konsequenzen. Als N-Bahner ist man ein gebranntes Kind, wenn es um Stromaufnahme geht. Wie würden die LGB-Gleise reagieren? Wie massiv muß der Unterbau aussehen? Was passiert, wenn wir aus

dem zunächst nur gemieteten Haus wieder ausziehen müßten? Ist die LGB wirklich wetterfest bei einem vertretbarem Pflegeaufwand, oder sind das alles nur umsatzsteigernde Werbeaussagen?

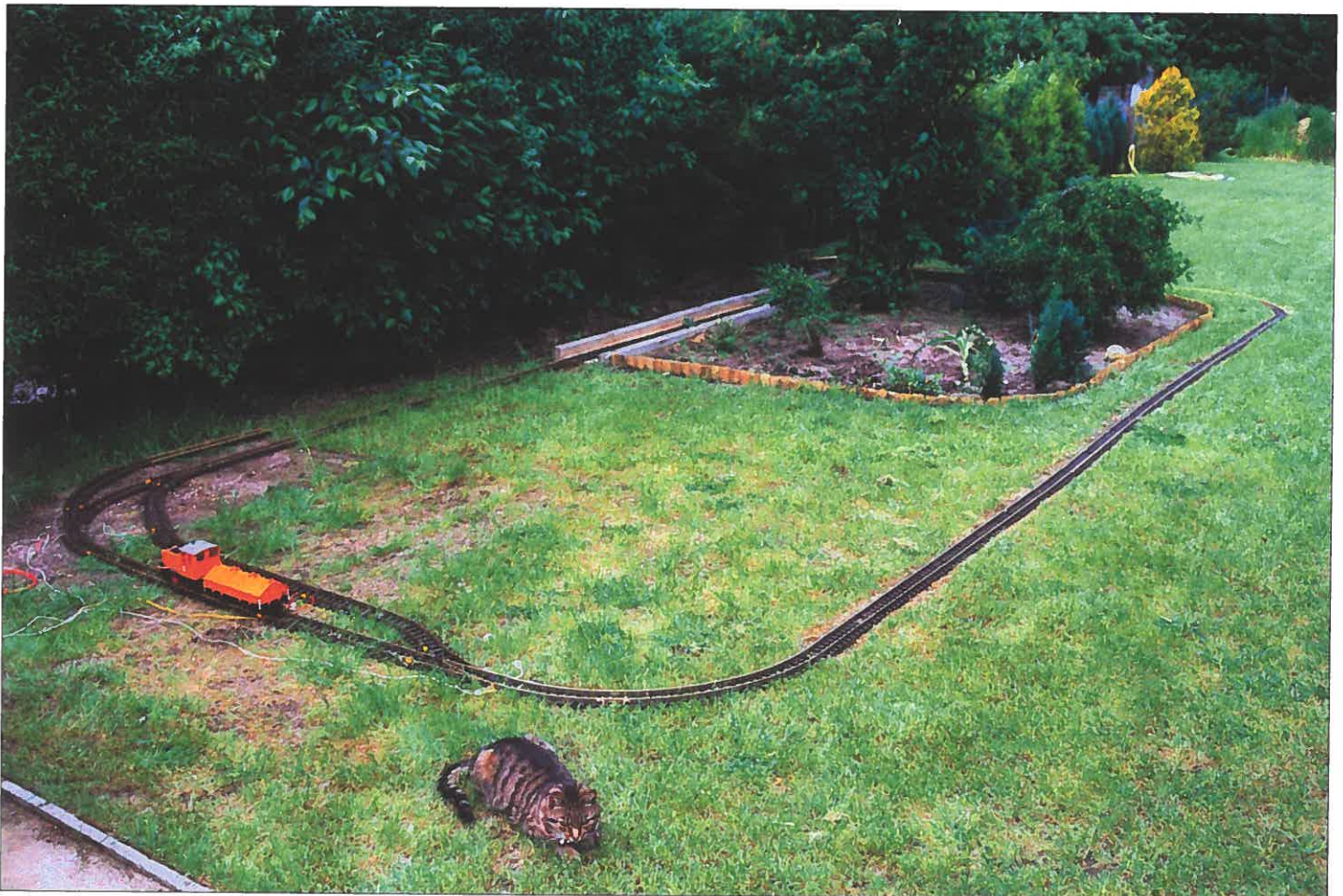
Zunächst habe ich die Gleise lose im Garten über Winter liegen lassen. Mit dem Schienenrubber von ROCO hatte ich im Frühjahr nach kurzer Zeit eine reibungslose Stromaufnahme hergestellt. Als angenehmer Nebeneffekt hatten die Gleise auch schon eine realistisch wirkende Patina angesetzt.

Also mutig voran, jetzt erst mal einen Bahnhof kaufen. Wie verhält sich der Kunststoff bei massiver Sonneneinstrahlung? Auch hier gab es keine Probleme. Der Bahnhof hat sogar zwei Jahrhundertssommer schadlos überstanden.

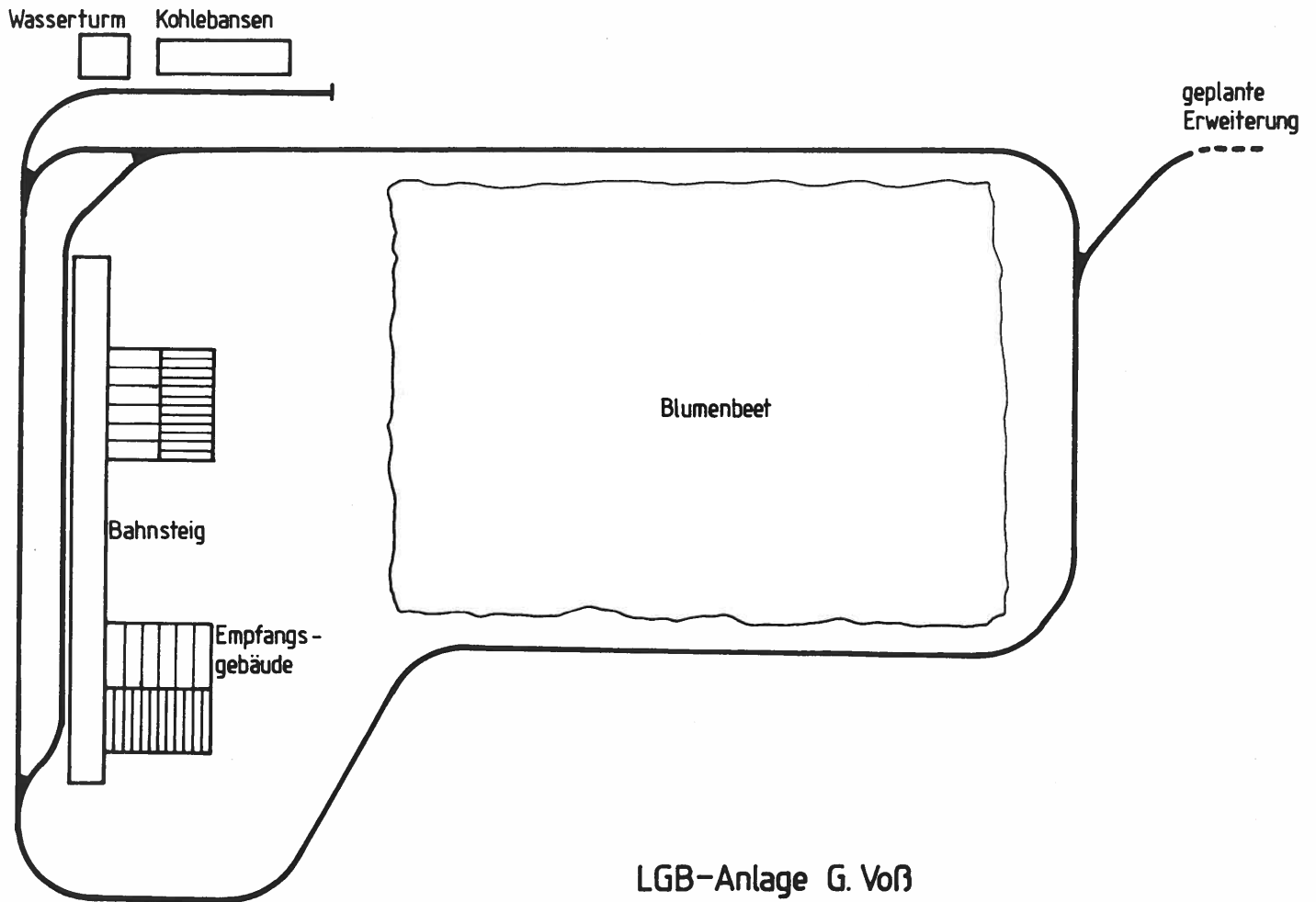
Das machte weiter Mut. In der Zwischenzeit habe ich aufmerksam die LGB DEPESCHE und hier besonders die Berichte über die VOBA-Bahn sowie über die Eigenbauten gelesen. Wenn ich auch nie die Qualität der VOBA-Bahn erreichen würde, so konnte ich aber doch mal testen, was bei mir mit meinen Möglichkeiten

herauskommen würde (von Beruf bin ich »Schreibtischhengst«).

Zunächst erfolgte ein Wohnortwechsel in die Lüneburger Heide. In dem nun eigenen Garten habe ich 1200 m<sup>2</sup> Fläche zur Verfügung. Erneut wurden die Gleise probenhalber lose ein Blumenbeet verlegt. Ich brauchte noch etwas Zeit, um mir Gedanken über den Unterbau zu machen. Nach intensiven Studien der unterschiedlichen Baumethoden war mir ein wichtiger Standortvorteil aufgefallen. In unserem sandigen Heideboden ist der Unterbau sicherlich nicht so aufwendig wie zum Beispiel im Mittelgebirge. Dies gab mir die Hoffnung auf intensive und technisch anspruchsvolle Baumethoden verzichten zu können. Schließlich wollte ich keine millimetergenaue N-Anlage bauen sondern eine robuste Gartenbahn. Ich verließ mich auf die beim landwirtschaftlichen Wegebau übliche Methode: Leichter Unterbau, der sich im Falle strengen Frostes insgesamt abhebt und nachher insgesamt wieder senkt. Eventuell zurückbleibende geringe Unebenheiten dürften in unserem leichten Boden



So fängt es meistens mit dem Bau von Gartenbahnen an. Die Erfahrungen, die man mit einem überschaubaren Anfang sammelt, sind Gold wert für den weiteren Ausbau der Gartenanlage.



schnell beseitigt sein. Also kaufte ich Waschbetonplatten (40 cm lang, 25 cm breit) und verlegte sie auf 10 cm Sand. Fertig war die Trasse. Durch die Oberflächenstruktur hat man bei etwas Phantasie sogar die Illusion von Schotter. Eine umfassende Einschotterung kann folgen, wenn ich mal Langeweile habe.

Dieser Bauweise hat zwar erst ein Jahr überstanden, bisher sind aber keine Schäden aufgetreten. Ich denke, daß ich eine für unsere Gegend ausreichende Bauweise gefunden habe. Sie erfüllt nicht die Maßstäbe eines Perfektionisten, aber ich will ja auch nur auf 40 m Strecke meine Fahrzeuge genießen. Wie sagt der Volksmund: »Wem's nicht gefällt, der kann ja wegbleiben.«

Es blieb noch das Problem, wie auf Dauer eine sichere Stromführung gewährleistet werden kann. In der LGB DEPESCHE wurde eine Lötverbindung vorgestellt. Diese habe ich in leicht abgewandelter Form übernommen. Die in der LGB DEPESCHE vorgestellte Methode hat den Nachteil, daß der Schwellenkörper in seiner



Bahnhofsgleise auf Gehwegplatten.

Stabilität beeinträchtigt wird. Ich habe die Kabel nicht durch Einkerbungen in den Schwellen, sondern durch 3 mm-Löcher geführt. Die Lötstellen habe ich seitlich am Schienenprofil zwischen der ersten und zweiten Schwelle angebracht. Dadurch sind die Kabelbrücken zwar sichtbar, sie verschmutzen aber mit der Zeit, so daß sie nicht mehr auffallen.

Während der Wintermonate hatte ich immer mehrere Gleise zu einem Stück von jeweils 1,20 m Länge verlötet. An den Enden dieser Stücke hatte ich auf der Seite des Gleisverbinders ein Kabel angelötet, so daß ich beim Zusammenbau im Garten die benötigten Kabelverbindungen zur Verfügung hatte. Die Gleise habe ich zusätzlich durch eingeklebte Kunststoffgleisverbinder gesichert.

Anfangs hatte ich die Sorge, ob ich das alles vernünftig hinbekomme und ob es reibungslos funktioniert. Nun plane ich bereits einen Kopfbahnhof auf rund 50 m<sup>2</sup>. Bange machen gilt eben nicht!

**LGB DEPESCHE im Internet: <http://www.lgb.de>**

# Die Dieter Schradi Büchelbergbahn

## Der Beginn

Vor sechzehn Jahren fing alles an. Unser Sohn bekam zu Weihnachten eine LGB-Tenderlok und ein paar Meter Gleis geschenkt. Fasziniert schauten wir zu, wie sich das Züglein zwischen Eßtisch- und Stuhlbeinen durchschlängelte und freuten uns schon auf das kommende Frühjahr.

Die Sonne schien, der Schnee schmolz, und schon fuhr die Lok auf einem mittelgroßen Oval durch den Garten. Das Glück, einen großen Garten zu haben, und das Glück, eine Ehefrau zu haben, die begeistert mitmacht, mein Sohn sowieso, beflügelte uns zu immer neuen Ideen. So wurden im Laufe der Jahre Bahnhof und Häuser von Frau und Sohn zusammengebaut, der Vater baute die Strecke. Bedingt durch unseren Hausneubau waren etliche Materialien übrig, so auch Knochensteine, die sogleich für den Gleisbau verwendet wurden. Flexgleise wurden gekauft und auf die Knochensteine verschraubt. In die Kurven wurden die Gleise hineingedrückt und verschraubt, was sich später als großer Fehler erwies, denn jedes

Frühjahr hatten sich die Spannungen Luft gemacht, die Verschraubungen platzen lassen und die Gleisverbindungen zerstört. Etliche Weichen wurden installiert, die aber immer wieder durch den damaligen Magnetantrieb den Geist wegen Verschmutzung zeitweilig aufgaben.

## Die Brücke

Ein Teich wurde ausgebuddelt. Aber was ist ein Teich ohne Brücke? Auf der S-Bahn-Fahrt zur Arbeit wurde ich fündig. Ich sah meine Brücke, zeichnete jeden Tag beim Vorbeifahren ein Stück ab, bis ich mit dem Bau beginnen konnte. Nach einem Vierteljahr war sie fertig. Auf der Grundlage eines Alu-Rechteckrohres war eine vier Meter lange Dreibogenbrücke aus Holz entstanden, die auch heute noch das Prunkstück unserer Anlage ist. Gestützt wird sie an den Bogenenden durch Eichenpfeiler, die durch das Wasser bis heute noch keinen Schaden genommen haben, denn die Brücke steht wie eine Eins. Allerdings müssen wir sie etwa alle zwei bis drei Jahre vom Teich abheben und mit Holzschutzfarbe streichen.

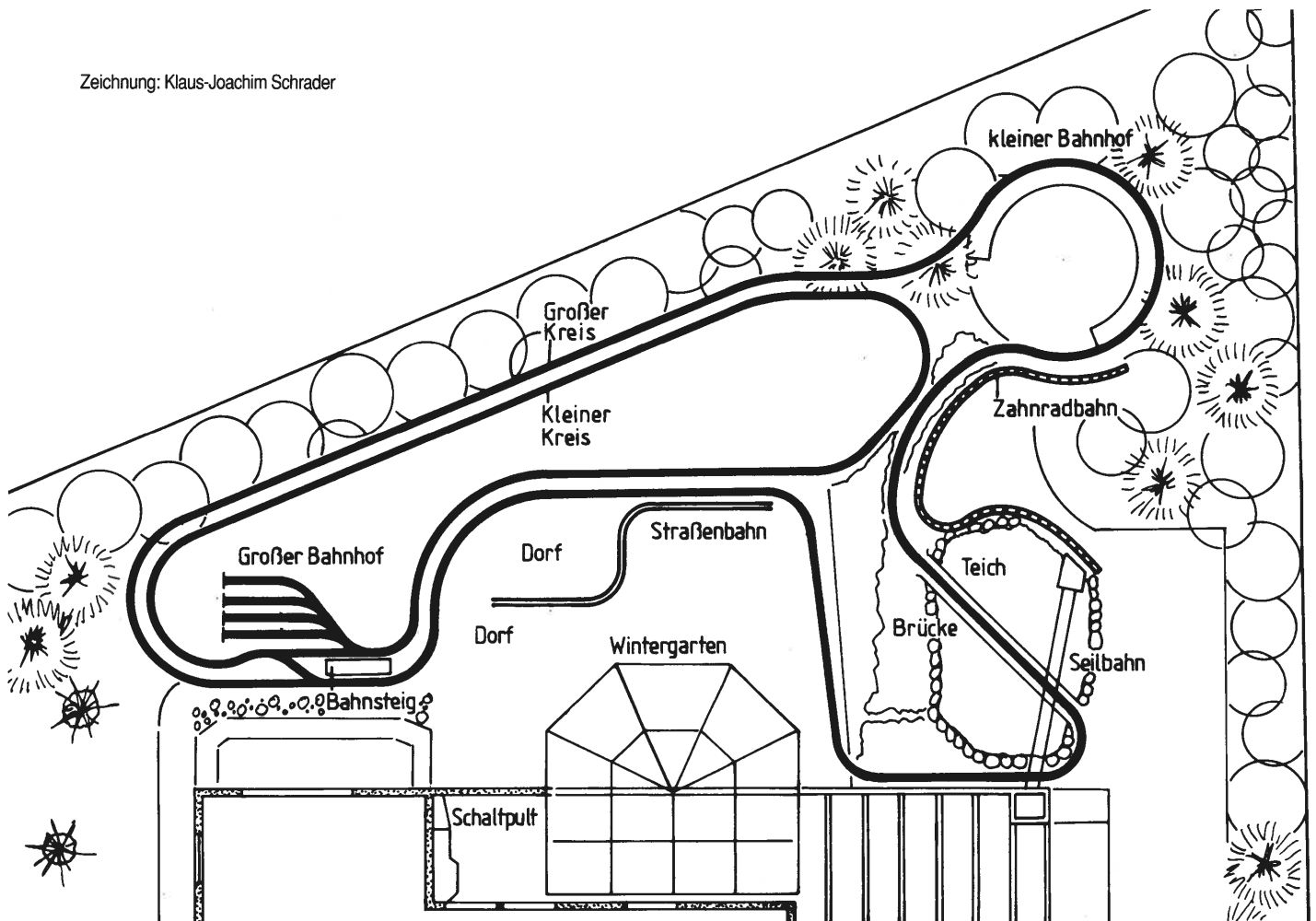
## Der Neubau

Wir machten uns selbständig, zunächst in Kellerräumen, später wurde ein Büro und ein Wintergarten angebaut. Die bestehende Anlage und der Teich waren den Bauarbeiten im Weg und wurden komplett abgebaut bzw. zugeschüttet. Durch gute und schlechte Erfahrungen, die wir beim ersten Anlagenbau gemacht hatten, ging es mit neuem Elan und mehr Erfahrung an die Arbeit der neuen Strecke. Die Knochensteine flogen alle raus, weil sie nicht stabil genug waren, und vor allem, weil wir die Strecke jetzt zweigleisig ausbauen wollten. Diesmal verlegten wir Waschbetonplatten mit feiner Kieseloberfläche, die einem Gleisbett nicht unähnlich sehen. Zuerst hoben wir die neue Strecke zwei Spaten tief aus, füllten mit Rieselsteinchen an, verdichteten und verlegten dann mit Hilfe der Wasserwaage die 40x60 cm (zweigleisige Trasse) und 25x50 cm (einspurige Trasse) großen Platten. Die Gleise wurden alle verdübelt und mit Massivmessingschrauben verschraubt. Diese Schrauben dunkeln nach und sind danach auf den Schwel-



Die große Bogenbrücke überspannt den Teich. Im Hintergrund die Gondeln der LEHMANN-Drahtseilbahn.





len kaum mehr auszumachen. Auch bei den Gleisbögen haben wir aus den früheren Fehlern gelernt und bogen die Flexgleise alle vor, über das Knie!. Die schmerzenden und wunden Knie sind längst vergessen, vor allem, wenn im Frühjahr nach dem Abschleifen sämtlicher Gleise mit dem Schwingschleifer fast alles unversehrt ist und sofort mit dem Fahren begonnen werden kann, abgesehen von vielleicht zwei oder drei defekten Gleisverbindungen, die nach wie vor auch das Jahr über, gerne ein bißchen Kummer bereiten. Zur Probe bestellte ich mir jetzt ein paar Gleisverbinder zum Verschrauben (sie stehen im Baumann-Katalog, Neustadt/Aisch). Mal sehen, ob's dann besser wird.

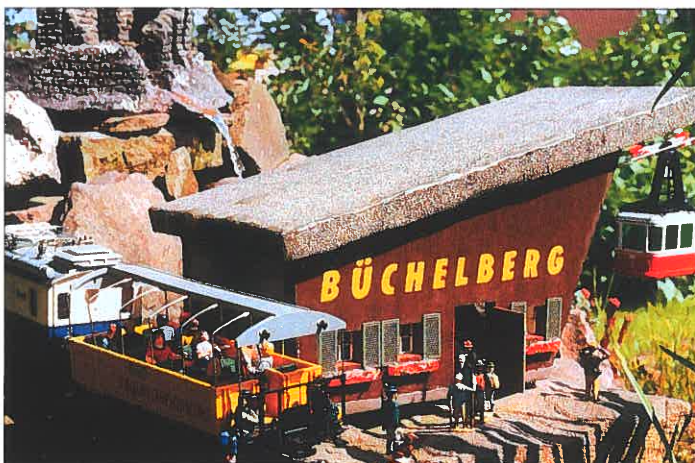
#### Die Elektrik

Die Technik sollte diesmal so einfach wie möglich sein, aber dennoch effektiv funktionieren. Durch die etlichen Kurzschlüsse, die bei der alten Anlage die Nerven kaputt machten und jetzt nicht mehr vorkommen sollten, und die darin gipfelten, daß mir mein Schwager (Elektrotechniker) beinahe allen Ernstes verbot, die Elektrik überhaupt noch einmal zu berühren, war guter Rat teuer.

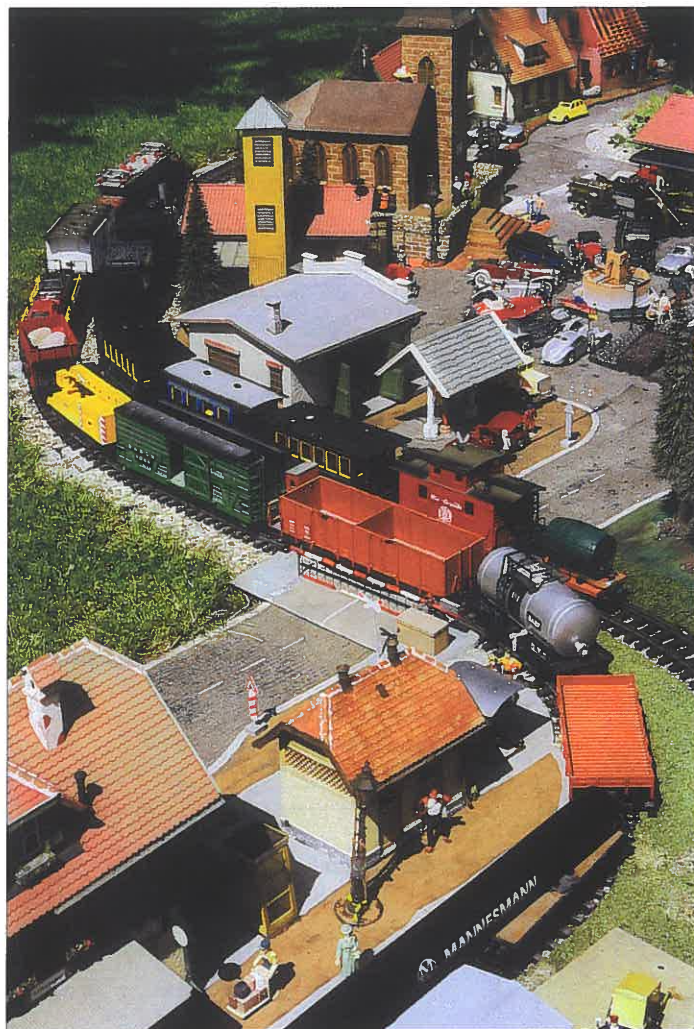
Die zündende Idee hatte ein guter Bekannter, der bei der Post als Telefon-Verdrahter arbeitet und mir anbot, die Elektrik zu übernehmen. Er verwendete Telefonkabel und Telefonverbindungsleisten. Das Hauptkabel ist ein daumendickes, wasserdichtes Ding, das 120 Adern

beherbergt. Dieses verlegten wir unter den Terrassenplatten und unter dem Dorf, und es führt vom Schaltkasten im Wintergarten bis zum Bauernhof. Hinter dessen Fassade verschraubten wir auf rostfreien Zelttheringen eine wasserfeste wachsigetränkte Bauholzplatte auf dieser wiederum Telefon-Verbindungsleisten, in die sämtliche Außenanschlüsse mit einem Spezialwerkzeug »reingeschossen« wurden. Das gleiche geschah im Schaltkasten, wo die Anschlüsse dann den Schaltern, Geräuschelektroniken, der Stereoanlage und den Fahrreglern zugeführt wurden.

Diesmal knauserten wir nicht mit Gleisstrom-einspeisungen, sondern verschraubten mindestens alle fünf Meter zwei Anschlüsse. Dies



Links: Talstation der »Büchelberg-Seilbahn«. Rechts: Das Innenleben der Talstation. Die Trageile sind an Metallwinkeln mit großen Lüsterklammern befestigt. Da das Antriebsseil der Seilbahn wohl wegen der größeren Spannweite auf unserer Anlage zunächst durchrutschte, klebten wir auf das große Antriebsrad ein Stück Autoreifenschlauch.



Das Dorf auf dieser Gartenbahn ist ganz besonders bemerkenswert. Der Bahnhof auf dem linken Bild liegt am Rande der Ortschaft, so wie es bei der richtigen Eisenbahn oft vorkommt. Das Dorf selbst auf der rechten Abbildung ist darüber hinaus, so wie es sich an die gewundene Dorfstraße anschmiegt, besonders gut der Wirklichkeit abgeguckt.

ist bei langen Strecken besonders wichtig, da die Gleisverbinder doch mit der Zeit ausleiern, und es deshalb kein Fehler ist, genügend »Dampf« auf Reserve zu haben.

Durch die nicht allzu guten Erfahrungen mit den alten Weichen der vorherigen Anlage reduzierten wir jetzt die Anzahl auf sechs, statteten diese mit EPL-Antrieben aus, und jetzt ist alles in Butter.

Womit die Loks antreiben? Der Trafo der alten Anlage brach manchmal schon zusammen, wenn wir nur die Beleuchtungen einschalteten. Also holte ich mir einen starken Lichttrafo, Leistung 3 A, 42 VA (Bühler). Die Zahnradbahn und die Straßenbahn werden vom »alten« LGB-Trafo angetrieben. Für den großen und kleinen Kreis, die elektrisch getrennt (Isolier-Gleisverbinder) aber durch eine Weiche miteinander verbunden sind, fand ich ein Kraftpaket (Voltcraft) mit einer Leistung von zweimal 2,5 A. Bei diesem Doppeltrafo kann die Voltzahl stufenlos von 0 bis 30 V reguliert werden, was vorteilhaft ist, wenn zum Beispiel Kinder spielen dürfen und man die Geschwindigkeit der Züge mittels Voltregler drosseln kann. Natürlich ist auch der LGB-Jumbo-Reglertrafo 50100 leistungsfähig, aber den gab es seinerzeit noch nicht.

Eigentlich wollten wir die Mehrzug-Digital-Technik einsetzen. Nachdem wir jedoch die Preise ausgerechnet hatten, fiel uns eine ungleich günstigere Lösung ein. Durch Gleisabschaltungen mittels Isolier-Gleisverbindern können wir die Züge an verschiedenen Stellen stromlos abstellen, dafür anderen »Saft« zufließen lassen.

So ist auf recht einfache Weise ein ordentlicher Rangierbetrieb möglich, der zudem viel Spaß macht vor allem dann, wenn man sich laufend verschaltet.

Für den Bahnhofsbereich installierten wir von Conrad-Electronic zwei Module, die die Züge verlangsamen lassen, anhalten und wieder langsam anfahren lassen sollen (ist noch nicht ganz fertig). Wir sind gespannt, wie es funktioniert. Uhlenbrock hat für die LGB ebenfalls ähnliche, leistungsfähige Elektronikbauteile im Programm.

#### Die Seilbahn

Dafür funktionieren jetzt endlich die Seilbahn von der Talstation »Büchelberg« bis zum »Haus«-Dach der Welt, angetrieben vom LGB-Schauenster-Motor, der durch die Holz-Eigenbau-Talstation geschützt ist. Zudem steht der Motor auf Messingschrauben-Stelzen, damit er auch von unten kein Wasser abkriegt. Den Winter über kommt die Seilbahn sowieso ins Haus. Leider hingen die Gondeln bei der Streckenlänge von sechs Metern sehr un schön durch. Also orientierten wir uns an Vorbildseilbahnen und installierten zusätzlich zum Zugseil ein Tragseil aus kunststoffummanteltem Stahlseil. Mit Fischer-Technik wurde eine einfache Lösung der Radaufhängung der Gondeln gefunden. Bis man bloß immer erst auf die einfachen Lösungen kommt! Nur schade, daß es bei Ankunft an Berg- oder Talstation nur einen kleinen Aufenthalt gibt. Die Leute haben so kaum Zeit zum Ein- und Aussteigen.

#### Die Zahnradbahn

Diese verkehrt per Pendelautomatik zwischen

der »Büchelberg«-Talstation, die sich auf einem aus Steinen aufgeschichteten Miniberg (Büchelberg, die höchste Erhebung unserer Ortschaft, 600 m) am Ufer des neu angelegten Teiches befindet, und dem »Bergstüberl Anna« (unsere Tochter heißt Anna). Die Stützen für die Bahn wurden aus Teilen der Trestlebrücke von POLA, die ein bißchen umgebaut werden mußten, gefertigt und erfüllen ihren Zweck wunderbar, wenn man während der Fahrt auch ziemlich schwindelfrei sein muß, da man durch die Schienenschwellen in den tiefen Abgrund schauen kann.

#### Das Dorf

Alle Häuser wurden von Ehefrau und Sohn zusammengebastelt. Die Kirche »St. Michael« (unser Sohn heißt Michael) ist sogar Stein auf Stein gemauert (geklebt). Die Gebäude sind mit rostfreien Winkeln mit dem Boden verschraubt, nachdem wir anfangs die von den Herbstwinden zerlegten Reste aus Hecken oder in der Nachbarschaft zusammensuchen mußten.

Die Straßen sind aus Teerpappe, zum Teil bemalt. Die Rasenflächen um die Häuser wurden aus wetterfestem Kunstrasen verlegt, die Wege und Gehsteige mit Dispersionsfarbe daraufgemalt. Auch beim Bauernhof- und Scheunenvorplatz wurde etwas »Dreck« aufgemalt. Auf dem Marktplatz steht ein Marienbrunnen von NOCH, der allerdings schon nach zweimaligem Einschalten das Plätschern aufgab. Von hier aus fährt die Straßenbahn im Pendelverkehr durch Dorf und Gelände.

Die Dorfwirtschaft heißt »Silvias Bierbeizle«



Auto-Oldtimer-Ausstellung rings um den Brunnen des Marktplatzes.

(unsere Tochter heißt Silvia), und auch meine kleine Firma ist als »Fotosatz Schradi GmbH & Co.KG« vorhanden. Gerade durch meinen Beruf ist es für mich kein Problem, entsprechende Beschriftungen und Schilder anzufertigen, die überall zu finden sind, zum Beispiel als Ortsschilder, Bahnhofs-, Kaufladen-, Gasthaus- oder Mühlenbeschriftungen.

Im Dorf geht's ganz schön rund. Vom Bauernhof her gackert es (Lautsprecher in der Scheune), von der Kirche her läutet es (Lautsprecher im Kirchenschiff), und Straßengeräusche tönen aus dem Lautsprecher in der Kfz-Werkstatt.

Damit die Hochzeit, die gerade vor der Kirche beginnt, auch die richtige Untermalung hat, erklingt zusätzlich zum Glockenläuten zum Beispiel der Hochzeitsmarsch von Mendelssohn-

Bartholdy oder die Toccata von Bach aus zwei zusätzlichen Lautsprechern (Kfz-Werkstatt und Bauernhof) in Stereo, gespeist vom Plattenspieler im Wintergarten. Natürlich kann über diese beiden Lautsprecher (ein beabsichtigter Zusatzeffekt) auch Radiomusik gehört werden. Eine elektrische Wassermühle und eine Windmühle, die sich bei Wind manchmal in schwindelerregender Tourenzahl dreht, sind auch vorhanden. Ebenso eine Schlucht, in der sich Cowboys und Indianer bekriegen. Aber kein Problem, gleich unten steht, nicht ganz originalgetreu, ein Streckentelefon, von dem man sofort den Krankenwagen rufen kann

**Auf dem Gipfelplateau des »Büchelbergs«** Die Talstation des »Büchelberglifts« überragend, erhebt sich die Burgruine »Hummelburg« von NOCH, die dahingehend umfunktioniert wur-

de, daß durch den Burggraben tatsächlich Wasser fließt und sich als kleiner Wasserfall in den Teich ergießt. Dazu wurde die Burgunterseite mit Teichfolie und Silikon abgedichtet und ein Gummirohr installiert, durch das das Wasser fließt, das von einer kleinen Unterwasserpumpe aus dem Teich hochgepumpt wird.

Alle Figuren, Motorräder, Mofas, Tiere und Bäume sind ebenfalls mit Silikon festgeklebt. Auch anfallende Reparaturen wie abfallende Dachrinnen, Fensterläden oder Blumenkästen werden mit der Silikonspritze ausgeführt.

#### Zum Schluß

Am wohlsten fühlen wir uns, wenn wir bei einem Gläschen Bier oder Wein, die Kinder natürlich bei etwas anderem, auf der Terrasse sitzen und uns die Züge, zum Teil mit Geräuschelektronik einfach so »um die Ohren



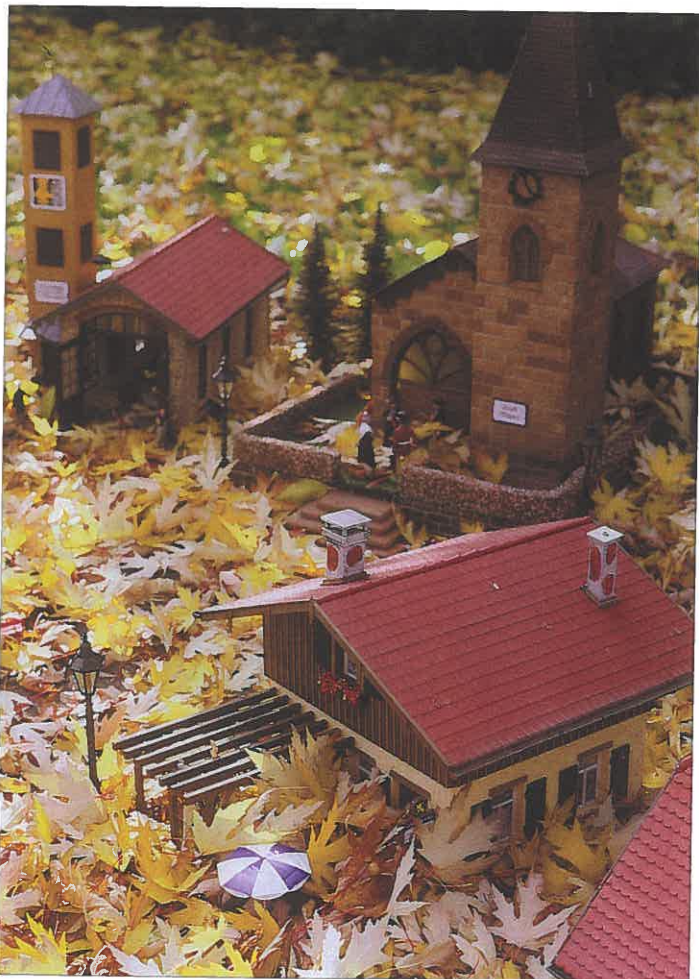
Die Töchter beim Aufbau der Oldtimerschau.



Die POLA-Tankstelle an der POLA-Bahnschranke.



Die Endstation der Zahnradbahn.



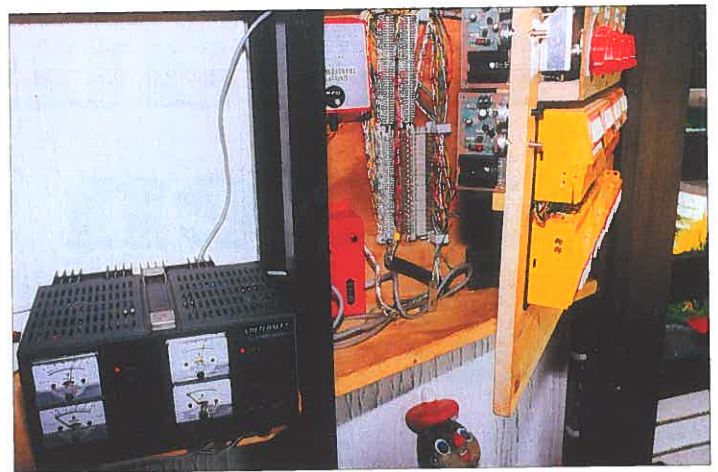
Herbststimmung auf der Anlage.



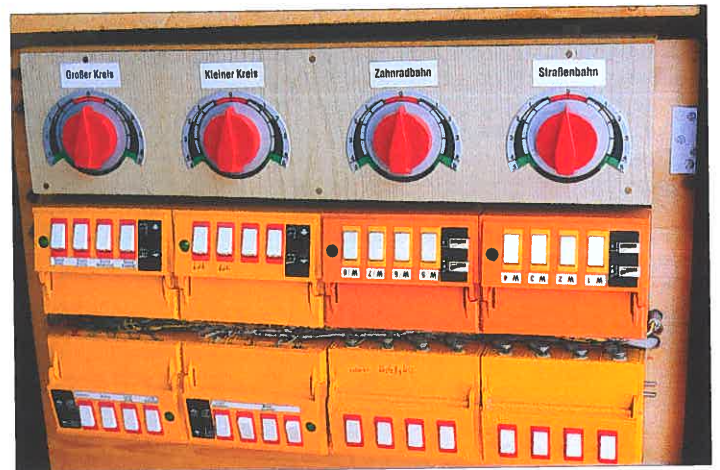
Im Winter war das Dorf tief verschneit.



Der Hausherr hebt das POLA-Bauerhaus hoch, unter dem die Außenverkabelung zusammenläuft.



Schaltkasten mit Conrad-Verzögerungsbausteinen, Geräuschmodulen und Trafos.



Das Fahr- und Stellpult mit LGB-Einbaufahrreglern und LGB-Schalt- und Stellpulten.

fahren lassen«. Am allerschönsten ist es nachts, wenn alles beleuchtet ist, sogar der kleine Bahnhof am entferntesten Eck der Anlage. Durch die großen Streckenlängen können auf dem großen und kleinen Kreis vier etwa gleich schnelle Züge gleichzeitig fahren. Nur etwa alle halbe Stunde müssen wir kurz eine Gleisabschaltung

betätigen, damit es keinen Auffahrnfall gibt. Die Umrundung des großen Kreises dauert bei normaler Fahrweise übrigens etwa zwei Minuten. Gleichzeitig fahren Straßenbahn, Zahnradbahn und Seilbahn. Streß, ade!  
Streckenlänge: Großer Kreis 72 m, kleiner Kreis 40 m, Straßenbahn 8 m, Zahnradbahn 9 m,

Rangiergleise 7 m, ergibt 136 m Gleise. Dazu noch 6 m Seilbahn.  
Im Hinterkopf baute ich bereits den Rummelplatz, den POLA im Programm hat. Das scheiterte allerdings am Veto meiner Frau die meinte, ein bißchen Garten müsse noch Garten bleiben. Sie hat ja auch recht.



Personenzug am kleinen Bahnhof.

# Neubaustrecke für den Herbert H. Weiss Glacier-Express

Für diejenigen, welche in der glücklichen Lage sind, eine größere Fläche für ihr Hobby nutzen zu können, ist die Herausforderung groß was die Benutzung etc. betrifft. Für einen Gartenbahner ist zum Beispiel eine Planung des Erdausbaus von großer Wichtigkeit, sofern er nicht dauernd mit dem Umbauen beschäftigt sein möchte.

So war es bei meiner Anlage nun an der Zeit, daß die ca. 10 m lange Gerade an der linken Grundstücksseite ihren Endausbau erhielt. Da ich ein Freund der roten schweizerischen Schmalspurbahnen bin und LGB dafür doch zwischenzeitlich ein großes Angebot an Loks, und Wagen anbietet, mußte einfach noch ein Abschnitt mit Zahnstange und den entsprechenden Steilstrecken her. Eine große Lok mit Zahnradantrieb und dementsprechender Zugkraft war ja schon in meinem Besitz, denn die eine blaue und die beiden roten kleinen LGB-Zahnradloks können einfach solche Anhängelasten, wie sie ein langer Zug mit acht Wagen hat bei Steigungen von 12,5 % und mehr, nicht hochbringen. Diese Loks verrichten nun den Lokalverkehr beispielsweise als Schöllenenbahn mit 3-4 kleinen blauen Vierachswagen oder als Autozug in roter Doppeltraktion. Bei der Trassenführung wurde darauf geachtet, daß die steilsten Rampen nur in den Geraden liegen, außerdem nur der größte Radius in den Kurven, denn nur so ist ein problemloser Zugverkehr möglich, ja für schwere und lange Züge ein absolutes Muß. Da das Grundstück keine natürlichen Berge aufweist, mußten künstliche Erhebungen angelegt werden. Gewässer sollten auch vorhanden sein, möglichst in Form eines Wasserfalls, eines fließenden Baches und den dazugehörenden Seen. Relativ schnell war auch die dazu notwendige Landschaftsgestaltung zu Papier gebracht. Es konnte also gebaut werden:

1. Schritt: Erdaushub und Erstellung der Fundamente für die Brückenpfeiler (1/4 Kreis) und für die Aufstiegsrampe, 13 Pfeiler von 2-55 cm Höhe, Schienenauflegeebene bereits auf 12,5 % Steigung ausgelegt.

2. Schritt: Aufstellen und Einbetonieren aller Pfeiler. So standen nun eine Brücke mit 1/4 Kreis ca. 55 cm hoch und die Steilrampe frei in der Landschaft.

3. Schritt: Um die doch gewaltige Höhe von bis zu 175 cm aufzufüllen, wurden für den Wassertank (notwendig für den Wasserfall), für die zwei Tunnel und für die Trassenführung ca. 50 U-Bausteine 50x50x50 cm mehr oder weniger vergraben. Bei den Tunneln liegen zwei U-Steine übereinander, somit herrscht auch im Gewölbe keine Einsturzgefahr. Mit den entsprechenden Portalen und anderen Umbauten ist dann von dem eigentlichen Skelett nichts zu sehen.

Nun ging es an den Erdaushub vom Auffangbecken des Wasserfalls, des Sees 1 (Sam-

...



Der Baubeginn mit dem Bogenviadukt und U-Steinen für Hochtrassen- und Tunnelbau.



Die Alpen wurden erbaut, und schon sind die Bruchsteine mit Erde aufgefüllt und verdecken den Tank des Wasserfalls, dessen Wasser sich rechts in das tiefe Loch ergießen werden.

melbecken vom Wasserfall 1 m<sup>3</sup>), des Bachlaufs und des großen Sees, in den der Bach mündet (ca. 6 m<sup>3</sup>). Der Wasserkreislauf wird wie folgt aufrecht erhalten: eine Tauchpumpe ca. 600 l/h im großen See fördert das Wasser in den Tank für den Wasserfall; natürliches Gefälle zum kleinen See (1 m<sup>3</sup>). Dort ist ebenfalls als Tauchpumpe eine sogenannte Bachlaufpumpe mit der gleichen Leistung installiert. Als

Feinregulierung des Ein- und Auslaufs ist noch ein 1 1/2" Absperrhahn angebracht. Für diese Pumpenleistung ist schon ein entsprechender Schlauchquerschnitt erforderlich, daher dieses Maß von 1 1/2". Die vom Aushub angefallene Erde wurde zum Auffüllen sowie noch weitere ca. 2 m<sup>3</sup> zum Gestalten der Bergrücken verwendet. Trotz des guten Unterbaus werden die Berge immer niedriger. Schuld daran sind

heftige Regengüsse. Die Erdgipfel sind auch noch mit kleineren echten Felsen drapiert, das gibt noch zusätzlichen Druck von oben. Fazit: Immer wieder auffüllen. Der parallel zur Anstiegsrampe verlaufende Bergrücken wurde gerade noch rechtzeitig vor dem ersten Frost mit ca. dreißig kleinen Koniferen (im Topf, damit der Wuchs in Grenzen bleibt) angepflanzt. Auch die Natur hat schon einiges dazu bei-



Noch sieht es chaotisch aus beim Blick aus der Ebene in Richtung neues Gebirge.



Schön wär's, aber noch ist der Zug nur Blickfang für das Rohbaustadiumfoto.



Neben den Rohbaualpen sind die Gruben für die beiden Seen ausgehoben. Man beachte den perfekt nach Art der Tiefbauingenieure abgesteckten späteren Flußlauf.



Zwischen den beiden zukünftigen Seen ist der spätere Verlauf der Gleistrasse ausgelegt. Die zweimalige Flußüberquerung erlaubt reizvolle Brückenbauten.





Panoramabild von der Anlage. Genau in Bildmitte liegt der Alpenrohbau.

getragen, spätestens im Sommer war alles grün, was nicht aus Stein ist. Zwei Jahre brauchte ich als Wochenend- und Urlaubsarbeiter schon, um auf ca. 50 m<sup>2</sup> ebener Fläche eine hochalpine Landschaft mit Bahn zu bauen. Wegen des geflossenen Schweißes und dem anschließend leeren Geldbeutel ganz zu schweigen fragt man sich am Schluß schon, ob man nun verrückt oder nur fanatisch oder beides zu-

sammen ist? Haben sich diese Mühen denn gelohnt? Verfolgt man jedoch einen Zug, bestehend z.B. aus acht schweren vierachsigen Reisezugwagen mit sieben angehängten vierachsigen Autotransportwagen, welche mit den teuersten und exotischsten Autos beladen sind, für etwa fünf Minuten Durchfahrtszeit auf diesem Streckenabschnitt, wohlgemerkt mit dem ganzen Drumherum, wird wohl kein Eisen-

bahnfan auf der ganzen Welt sagen, daß es sich nicht gelohnt hat!

Ein paar Anlagendaten zum Schluß:

Platzbedarf: ca. 40 m<sup>2</sup>

Größte Steigung: 12,5 % auf 4,5 m Länge.

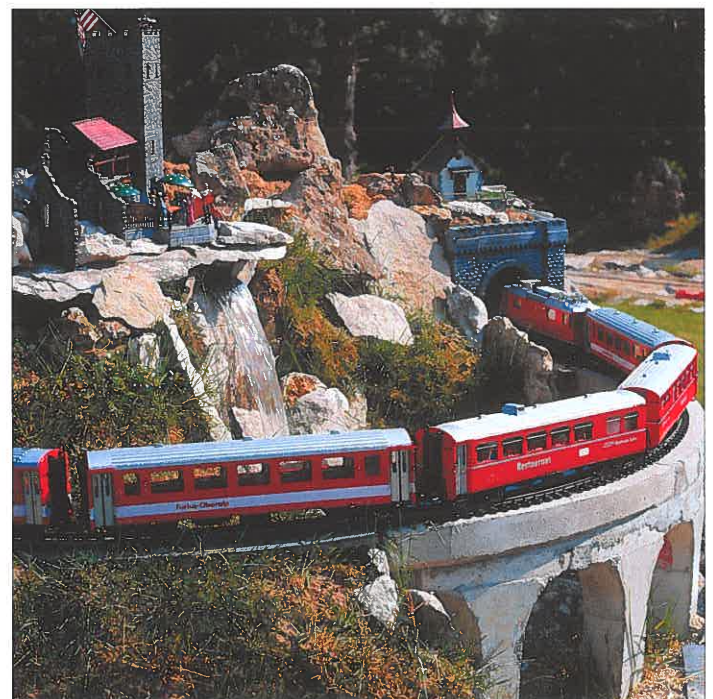
2 Seen: 1 x 1 m<sup>3</sup> und 1 x ca. 6 m<sup>3</sup> Wasserinhalt.

1 Hochwasserbehälter für Wasserfall.

2 Saugpumpen (1x für Bachlauf), Leistung jeweils ca. 6.000 l/h



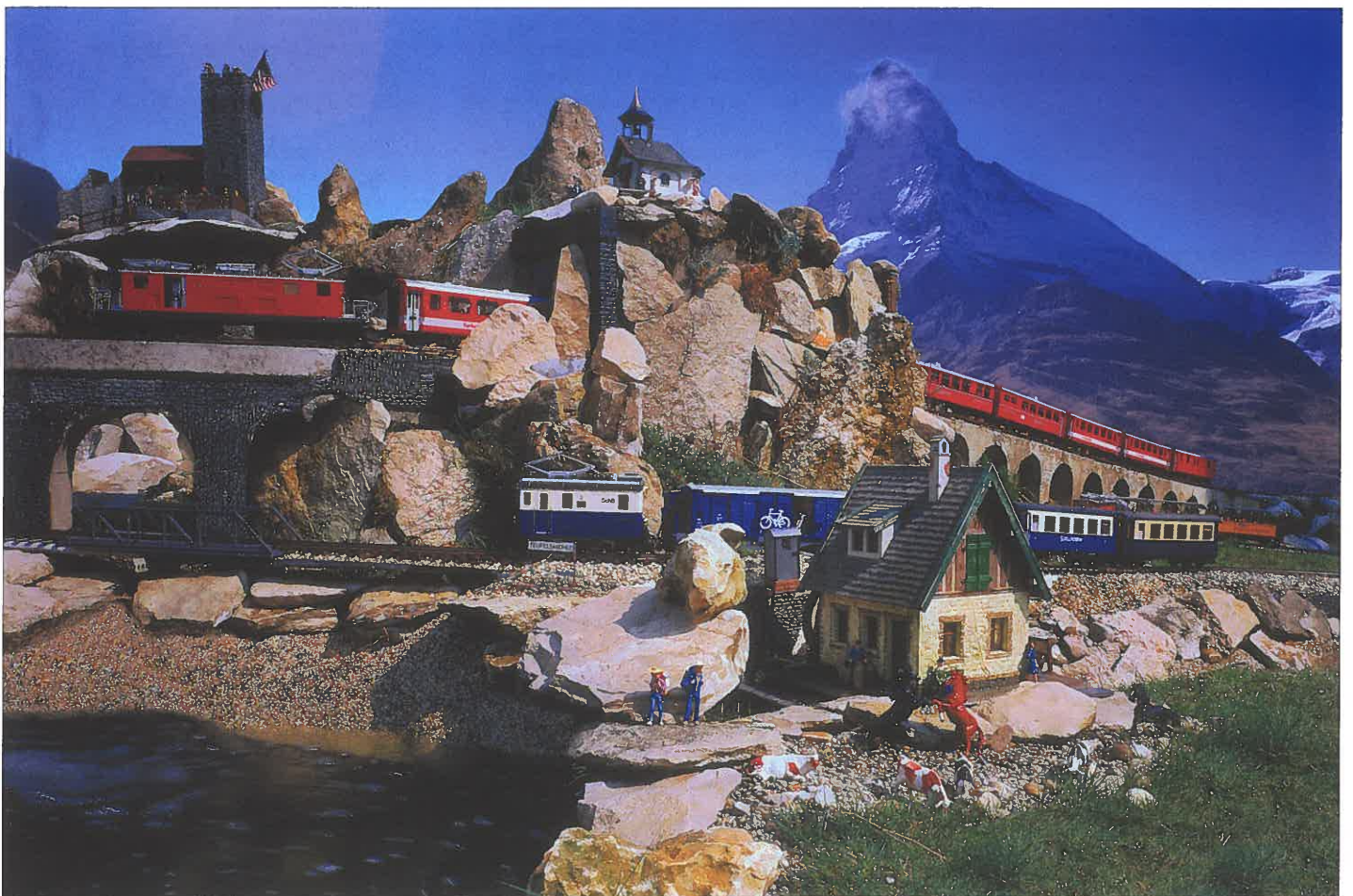
Wasserfall hinter dem Bogenviadukt auf dem noch nicht dekorierten Gelände.



Der »Glacier-Express« rollt am reich dekorierten Burgberg vorbei.



Anderdisina ist der größte Bahnhof der Anlage. Der Ortsname ist ein aus Andermatt + Disentis + Pontresina gebildetes Kunstwort.



Jetzt sehen die Alpen schon recht fertig aus. Natürlich stehen sie im Garten von Herrn Weiss, der als alter Laborspezialist mal eben das Matterhorn ins Bild kopiert hat.



Nachdem sich das Grün der Natur langsam auf den Kunstalpen ausbreitet sieht alles schon sehr viel freundlicher aus.



Echtes Wasser belebt jede Anlage und Brücken noch viel mehr. Die Bernina-Gletscher sind allerdings auch auf diesem Bild nur einkopiert.

# Garten- Museumsbahn Selketal

Matthias  
Bethke

Nachdem in der LGB DEPESCHE 71 über meine Museumsgartenbahnanlage Langenfelde berichtet wurde habe ich das Konzept der Anlage überarbeitet. Angeregt durch meine zahlreichen Besuche bei der Selketalbahn und natürlich auch bei der Harzquerbahn habe ich mich entschlossen, dieses Thema auf meiner Gartenbahnanlage umzusetzen.

Um eine große Fahrzeugvielfalt darstellen zu können habe ich mich für die Epoche der Deutschen Reichsbahn 1949-1993 entschieden. Zunächst wurde erst einmal umfangreich Literatur und Bildmaterial über die Harzer Schmalspurbahnen zusammengetragen. Danach entstanden zahlreiche Fahrzeugmodelle und natürlich Gebäudemodelle, wodurch erst der Reiz der Selketalbahn in den Garten umgesetzt werden konnte.

Betrieblicher Mittelpunkt der Anlage ist der Bahnhof Alexisbad mit seinem imposanten Bahnhofsgebäude. Hier kreuzen sich die Züge von Gernrode, Harzgerode und Straßberg

bzw. Hasselfelde, und hier werden Güterwagen rangiert und die Lokomotiven ergänzen ihre Vorräte.

Unweit von Alexisbad befindet sich der Bahnhof Straßberg, welcher bis 1984 der Endpunkt der Selketalbahn war. Auf der Museumsgartenbahn befindet sich natürlich auch dieser interessante Endbahnhof der Selketalbahn. Und genau zehn Jahre nach der Wiedereröffnung der Schmalspurbahnstrecke Straßberg-Stiege hatte mein Bahnhof Straßberg seine Funktion als Endbahnhof aufgegeben. Im Frühjahr 1995 begann ich die Museumsgartenbahn von Straßberg aus um 25 m zu verlängern. Die neue Strecke mündet verdeckt vor der Einfahrt in den Bahnhof Alexisbad ein. Die gesamte Länge der Gartenbahn beträgt jetzt 50 Meter.

Für den Fahrbetrieb auf der Anlage stehen 6 Dampflokomotiven (99 5804, 99 5904/NWE 11, 99 6102, 99 5001, 99 6001/NWE 21 und der Triebwagen GHE T 1 zur Verfügung. Der größte Teil der fünf Triebfahrzeuge entstand im

Eigenbau. Für die Gehäuse wurden Messingblech und Drehteile aus Messing oder PVC verwendet. Die Antriebe der Eigenbaumodelle mußten selbst gebaut werden, da die Antriebe von LGB im Achsstand nicht mit dem Vorbild übereinstimmten.

Der Wagenpark besteht aus 9 Personenwagen (7 Eigenbau und 2 Umbau), ein Gepäckwagen KDaai (Eigenbau), 14 Güterwagen (größtenteils Teil Eigenbau), einem Rollwagen mit normalspurigen O-Wagen und einem Rollbockzug (2 Zwischenwagen Ord, 1 Paar Rollböcke und ein normalspuriger Wagen).

Demnächst soll der Traditionszug noch durch zwei Wagen aufgestockt werden und der Triebwagen NWE T 3 soll noch gebaut werden.

Gefahren wird auf der Gartenbahnanlage nach dem Fahrplan der Selketalbahn von 1985 in zeitlicher Verkürzung.

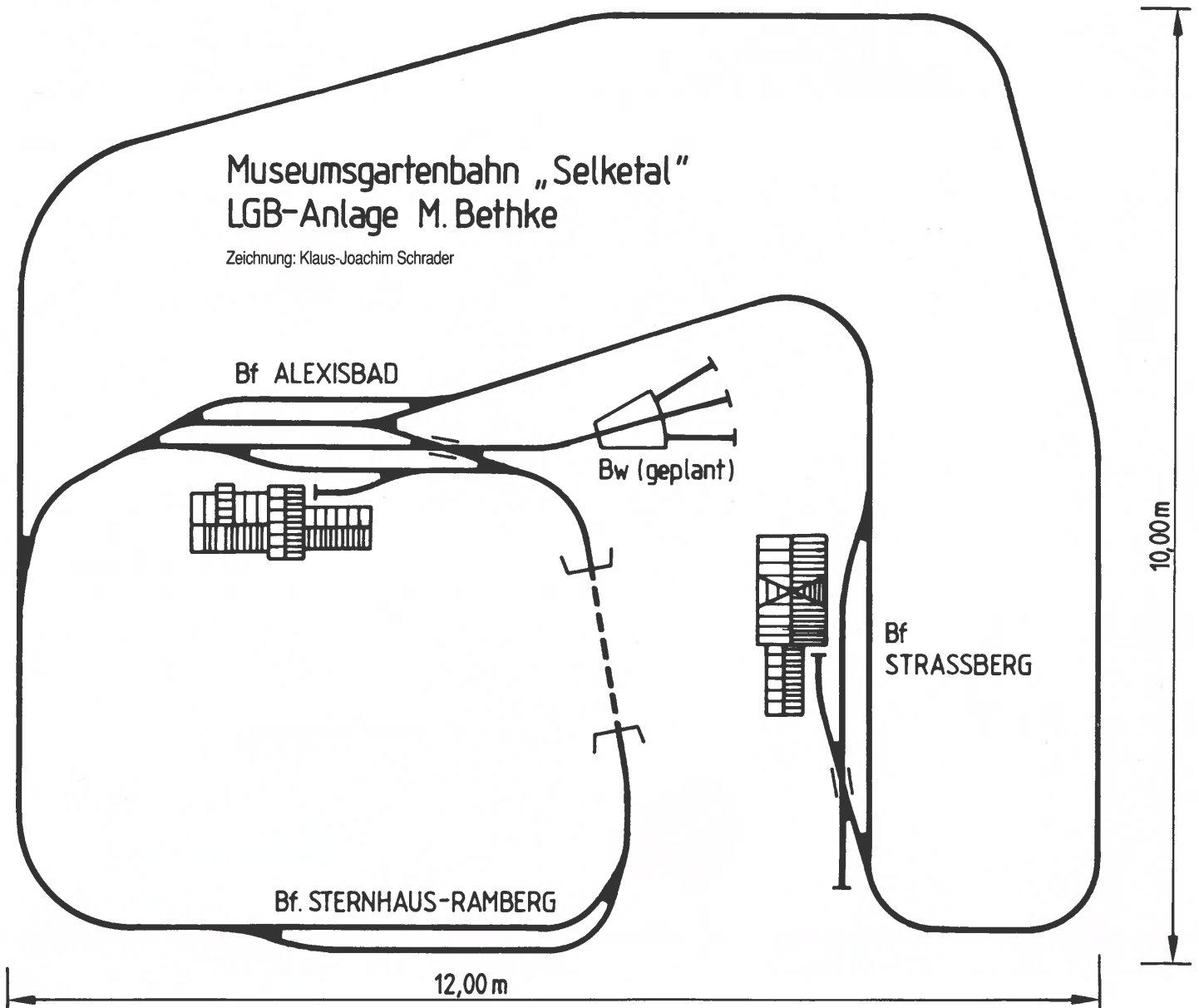
Im diesem Frühjahr soll das Umfeld der Gartenbahn nach harztypischen Gesichtspunkten ausgestaltet werden.



Das Bahnhofsgebäude in Alexisbad ist exakt nach dem Vorbild gebaut worden.



Der Triebwagen T 1 ist ein Eigenbau.





»Rollbocklokomotive« 99 6102 fährt aushilfsweise den Personenzug nach Strassberg.



Reges Verkehrsaufkommen im Bahnhof Alexisbad. Die Gleisanlage entspricht dem Vorbild.



Abfahrbereiter Personenzug im Bahnhof Strassberg.



Zwischenwagen, Rollböcke und der noch unfertige Normalspurwagen sind Eigenbau

# Fährbetrieb

Jörg Gruber  
Stefan Degenhardt **mit der LGB**

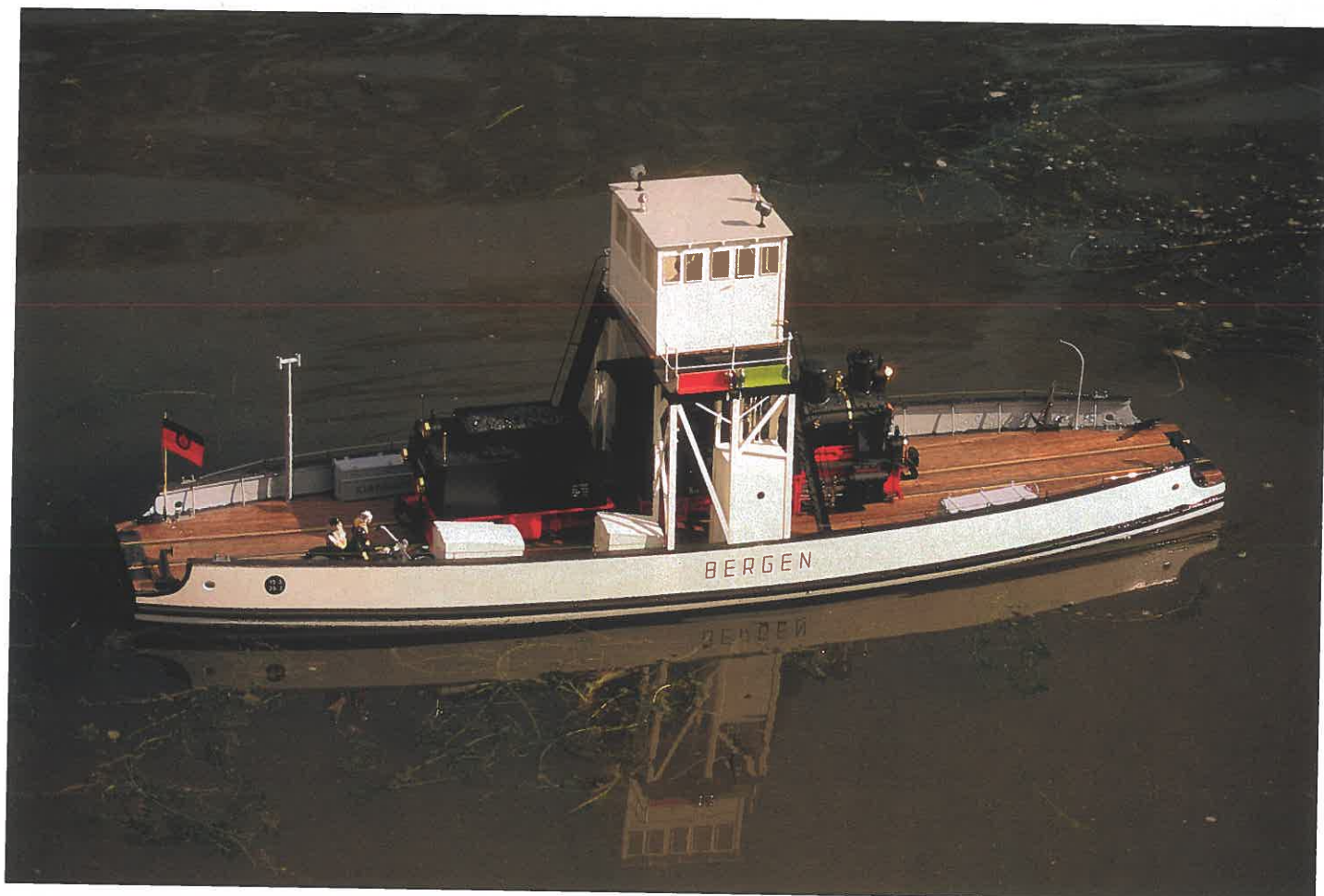
Nachdem wir schon zu unserer Ausstellung im Jahre 1994 die Verladung eines LGB-Zuges auf eine Fähre vorgeführt hatten und das bei unseren Besuchern sehr gut angekommen ist, haben wir beschlossen dieses Thema vorbildähnlich nachzubauen. Damals hatten wir schon auf die ehemalige Vorbildsituation auf der Insel Rügen verwiesen. Es gab nur das Problem mit Unterlagen vom Vorbild, da zur damaligen Zeit in der ehemaligen DDR das Fotografieren von Bahnanlagen streng verboten war und Originalpläne nicht mehr aufzutreiben waren. Wir mußten uns also an vorhandene »geheime« Fotos und Fachliteratur halten und haben diverse Unterlagen erstellt, die aber fast alle aus verschiedenen Jahren stammten. Zum Nachbauen hat es aber gereicht. Im Maßstab 1:22,5 mußten wir von größeren zu bauenden Teilen ausgehen und konnten somit nicht den ganzen Fährbetrieb nachbauen.

So beschränkten wir uns auf vier Fährschiffe, aber aus verschiedenen Epochen, und zwei Dioramen mit den Anlegerportalen Wittower Fähre und Fährhof. Die Bahnhöfe haben wir nicht nachgebaut, denn das hätte den Rahmen in Bezug auf die Größe gesprengt. Zudem sind wir ja Schiffsmodellbauer und nur vereinzelt auch Modellbahner.

Wir bauten also die JASMUND aus dem Jahre 1896, die WITTOW aus dem Jahre 1936, die WITTOW aus dem Jahre 1961 und die BERGEN aus dem Jahre 1968 nach. Alle Schiffe sind 1.100 mm lang und 220 mm breit und sind fernsteuerbar bis auf die WITTOW aus dem Jahre 1961. Der Rumpf hierfür war das Positiv für die Negativform, und da dieser Rumpf sowieso nur herumgelegen hätte, bauten wir daraus ein Standmodell und haben sie als kleines Dankeschön für vielfältige Unterstützung dem Seniorchef der Firma Lehmann geschenkt. Die

Firma Lehmann hat uns darüber hinaus wieder diverses Eisenbahnmateriale für unsere Ausstellung zur Verfügung gestellt.

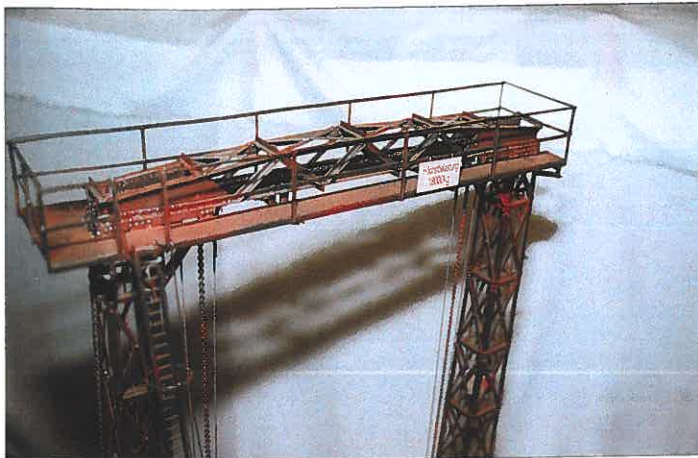
Die Dioramen um die Fähranleger sind 600 mm breit und ca. 800 mm lang und wurden schwimmend ausgeführt, damit man sie in verschiedenen Wassertiefen nutzen kann, ohne daß sie auf Grund gesetzt werden müssen. Wir wollen das Ganze natürlich auch an verschiedenen Weihern einsetzen und konnten uns dadurch nicht auf eine bestimmte Wassertiefe festlegen. Zu Zweit bauten wir an allen Einzelteilen ca. zweieinhalb Jahre und wurden dabei teilweise noch von zwei weiteren Mitgliedern unterstützt. Insgesamt wurde ca. 2500 Stunden gewerkelt. Als dann der Tag unserer Ausstellung kam wurde es für uns spannend, ob auch alles so wie erdacht funktionieren würde. Wir wurden nicht enttäuscht. Wenn der Kapitän des Fährschiffes erst einmal zwischen die beiden Spund-



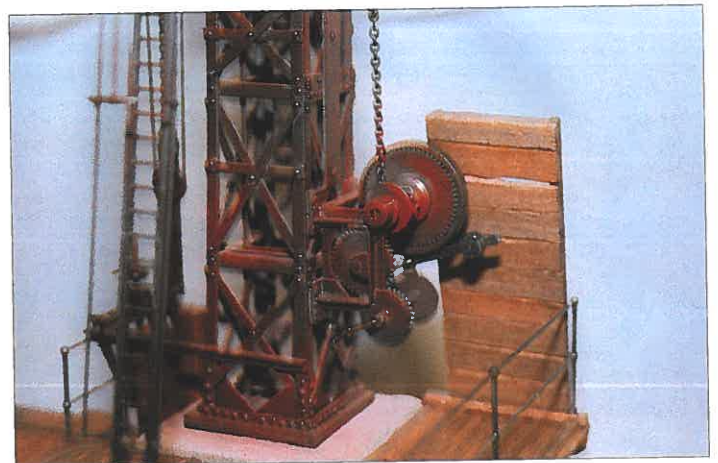
Modell der Schmalspurbahn- und Autofähre BERGEN.



Fähre BERGEN wird im Fähranleger beladen.



Fähranlegerbrücke: Traverse der Hebe-  
mechanik.



Fähranleger: Brückenmechanik.



Fähranleger: Die Brücke ist gelöst und die Fähre legt ab.



Szene am Anleger: Wann wird die nächste Fähre ablegen?





Modellschiffausstellung: Pendelverkehr zwischen den beiden Fähranlegern.

wände eingefahren war, dann funktionierte der Rest nahezu von selbst. In unsere Fährschiffe haben wir in den Kiel einen umlaufenden Zahnriemen eingebaut, der sich jeweils in Fahrtrichtung mitbewegt. Wenn das Schiff bis etwa 3 cm vor die Anlegerbrücke herangefahren war, dann setzt es mit dem Riemen auf einer Plexiglasplatte auf, auf welche ein passender Gegenriemen geklebt wurde, und zog sich dann mit dem Zahnriemen die restliche Distanz bis zur Anlegerbrücke hin. Auf diese Weise spielt auch die Beladung des Schiffes keine Rolle mehr, da der Abstand immer gleich groß ist. Es kommt noch hinzu, daß das Schiff mit dem eingerasteten Zahnriemen gleich mechanisch an der Brücke verankert werden konnte.

Während der ganzen Ausstellung gab es kei-

nen einzigen Unfall oder irgendwelche Fehlfunktionen. Wir haben natürlich so rangiert wie es im Original gemacht wurde. Die Lokomotive schob mit ein bis zwei Zwischenwagen die zu trajektierenden Wagen auf das Schiff und setzte dann wieder zurück. Das Entladen verlief in umgekehrter Reihenfolge. Als Lokomotiven benutzten wir die 99 4633 in doppelter Ausführung für den Anleger Wittower Fähre. Für den Anleger Fährhof fuhren wir mit der 99 4652 und eine germanisierte STAINZ, welche wir einfach als Lok 9m umzeichneten. Ein Fakultativwagen, ein offener Wagen und ein geschlossener Güterwagen à la RükB mußten jeweils die Reise über unseren Breetzer Bodden in miniatur antreten.

Die Fähranleger lagen ca. fünf Meter auseinander. Hätten wir alles maßstabsgetreu nach-

gebaut, dann hätten wir für den Bahnhof Wittower Fähre einen Platzbedarf von ca. 9 m einplanen müssen. Den gleichen Platz hätte auch der Bahnhof Fährhof benötigt, und die Fähranleger hätten ca. 22 m auseinander liegen müssen. Summa summarum wären das vierzig Meter Gesamtlänge geworden. Da wir auch noch andere Modellschiffe bei unsere Ausstellung zeigen wollten und unser Becken sowieso nicht so groß aufgebaut werden kann, haben wir uns für die verkürzte Version entschieden.

Aber im Endeffekt zählt doch immer noch der Gesamteindruck und die Idee und nicht die Tatsache, daß hier ein paar Meter fehlen. Unsere Besucher hat es jedenfalls beeindruckt, was uns auch LGB-Seniorchef Wolfgang Richter bestätigte.



Fähranleger: Personenwagen werden auf die Fähre BERGEN geschoben.



Offene Kommandobrücke und »Makkaronischornstein« der Oldtimerfähre JASMUND.

# Wichtige Bemerkungen zur neuen LGB-Pendelautomatik

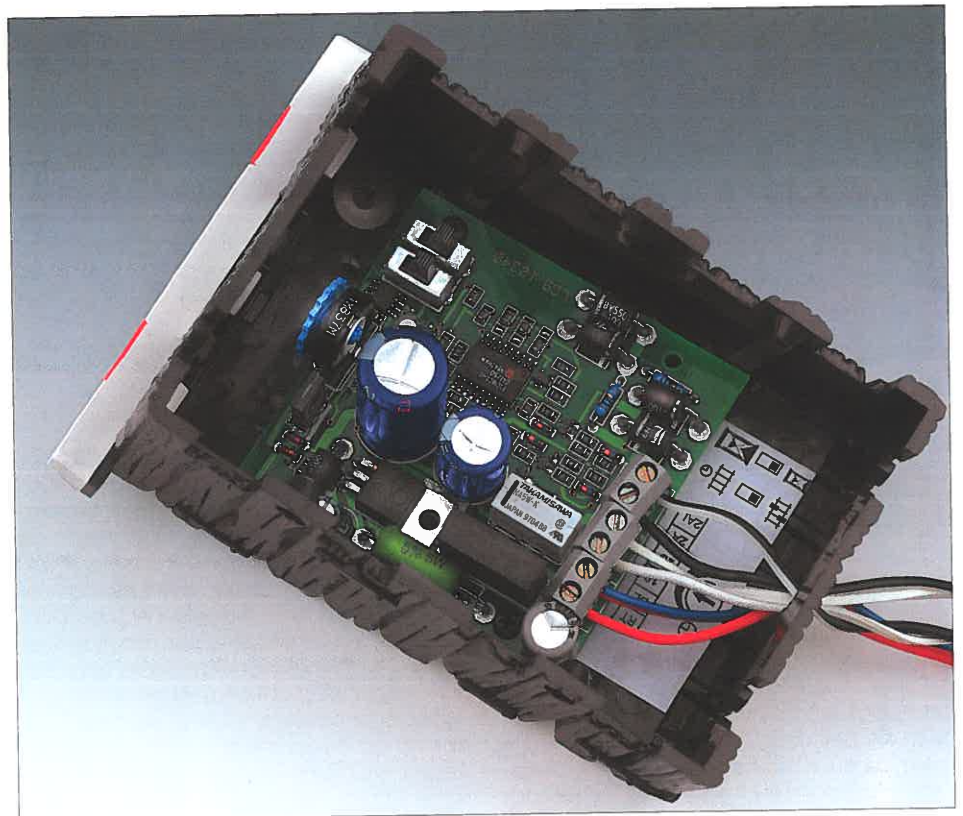
Dipl.-Ing. Heinz Koopmann

Im April 1999 kurz vor Beginn der Sommersaison lieferte Lehmann eine neue Pendelautomatik für die LGB aus. Wir stellen sie in der Rubrik »Neu im Handel erhältlich« ausführlich vor. Trotzdem soll an dieser Stelle auf einige Besonderheiten und vor allem auf die Unterschiede zur bislang ausgelieferten älteren Pendelautomatik eingegangen werden.

Die neue Pendelautomatik 10340 entspricht in ihrer Einfachheit der typischen LGB-Philosophie ohne im Detail darunter zu leiden. Bei der neuen Automatik wird, wie sollte es auch anders sein, neueste Prozessortechnologie angewandt. Dieses ermöglicht Features, die der alten Pendelautomatik 80090 fremd waren. Die 10340 bietet die Möglichkeit zwischen zwei Varianten des Pendelbetriebs zu wählen:

1) Der bislang übliche Betrieb, bei dem nach einer eingestellten Zeit die Lokomotive die Fahrtrichtung wechselt. An den Endpunkten wurde durch Dioden verhindert, daß sie auf den Prellbock auffuhr. Die Zeit, die zwischen den Fahrtrichtungswechseln lag, also die Zeit die auch eingestellt werden mußte, entsprach der Summe aus Fahrzeit plus Aufenthaltszeit an einem Ende. Zwei Änderungen in dieser Betriebsart gibt es dennoch. Eines der beiden mit Dioden versehenen Unterbrechergleise muß jetzt umgedreht werden. Die Unterbrechung ist also nicht mehr auf der gleichen Gleisseite. Die Lok beschleunigt nicht mehr in Bruchteilen von Sekunden sondern mit einer in der Elektronik vorgegebenen Zeit. Wenn man die einzustellende Zeit sehr knapp bemißt wird man feststellen, daß das auch für das Bremsverhalten gilt. Auf Pendelstrecken im Gefälle ergeben sich gegenüber der Bergfahrt bei der Talfahrt höhere Geschwindigkeiten und somit unterschiedliche Haltezeiten an den Endpunkten der Strecke. Diesen Effekt kennt die zweite Betriebsart nicht.

2) In der neuen zweiten Betriebsart beschleunigt und verzögert die Lokomotive die Fahrt ent-



Die neue LGB-Pendelautomatik 10340.

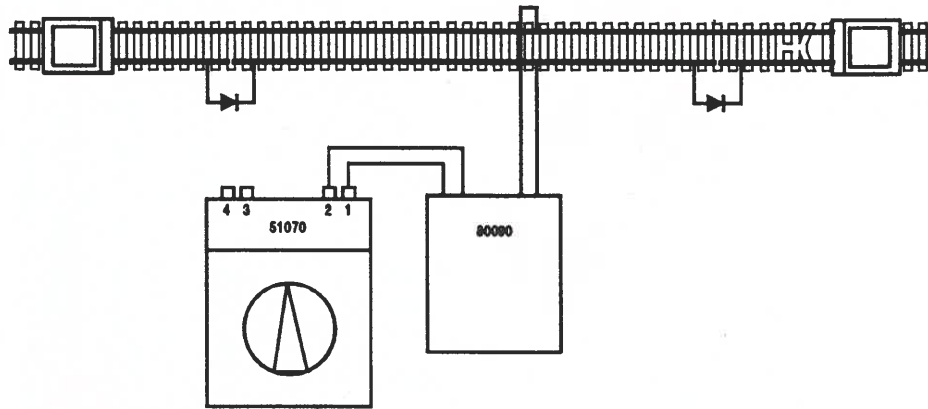
sprechend der eingepprägten Verzögerungen. Mit dem Potentiometer wird die tatsächliche Standzeit an beiden Streckenendpunkten eingestellt. Da hier die Abbremsphase bei Einfahrt in einen vor dem Prellbock mittels beiliegendem Unterbrechergleis abgetrennten Gleisabschnitt aktiviert wird, ist eine ausreichend große Länge der Gleise zwischen Prellbock und Unterbrechergleis vorzusehen. Man beachte bitte, daß die Lokomotiven je nach Betriebstemperatur und Last unterschiedliche Bremswege aufweisen. Um sicher zu sein, daß die Lok niemals auf den Prellbock auffährt, sollte man über einen Notbremsabschnitt nachdenken. Diesen kann man sich mittels eines mit einer Diode beschalteten Unterbrechergleis selbst einbauen. Verwendung findet hier die eine der beiliegenden Dioden und je Endpunkt ein zusätzliches zu erwerbendes Unterbrechergleis. Gegenüber der alten Pendelautomatik 80090 mit Potentiometer und Schalter zur Zeiteinstel-

lung hat die neue 10340 einen weiteren Schalter zur Betriebsartenselektion erhalten. Man beachte unbedingt, daß bei direktem Austausch der alten Pendelautomatik gegen eine neue unbedingt eines der beiden mit Dioden bestückten Unterbrechergleise umgedreht werden muß!

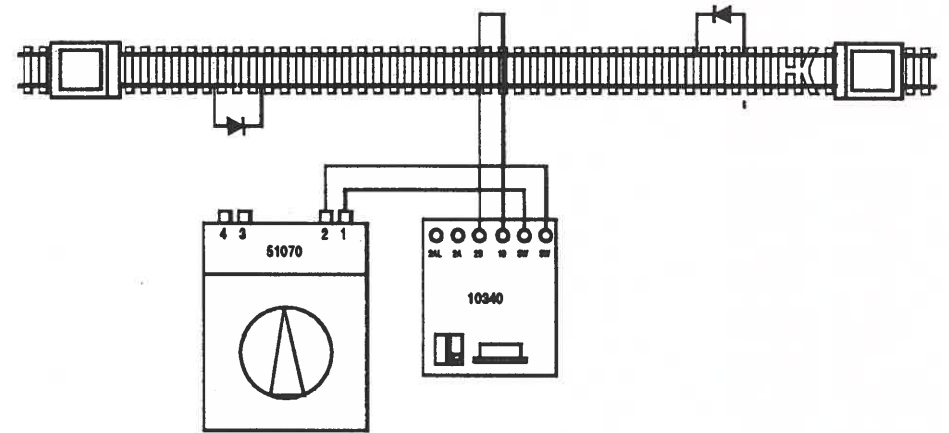
Betriebsart 1 eignet sich hervorragend im flachen Gelände und bei gleicher Streckenlänge für beide Fahrtrichtungen. Führt eine der Fahrtrichtungen über eine andere Strecke mit anderer Länge empfiehlt sich unbedingt die Betriebsart 2. Hier beginnt die eingestellte Pausenzeit erst zu wirken, wenn die Lok das jeweilige Unterbrechergleis überfahren hat. In dieser Betriebsart kommt das System auch nicht außer Takt wenn einmal der Zug von einem heruntergefallenem Apfel blockiert wird und dabei entgleist. Die Fahrtrichtung wird erst umgeschaltet, wenn der Zug einfahren ist.

# Anschluß von LGB Pendelautomatik 80090 und 10340

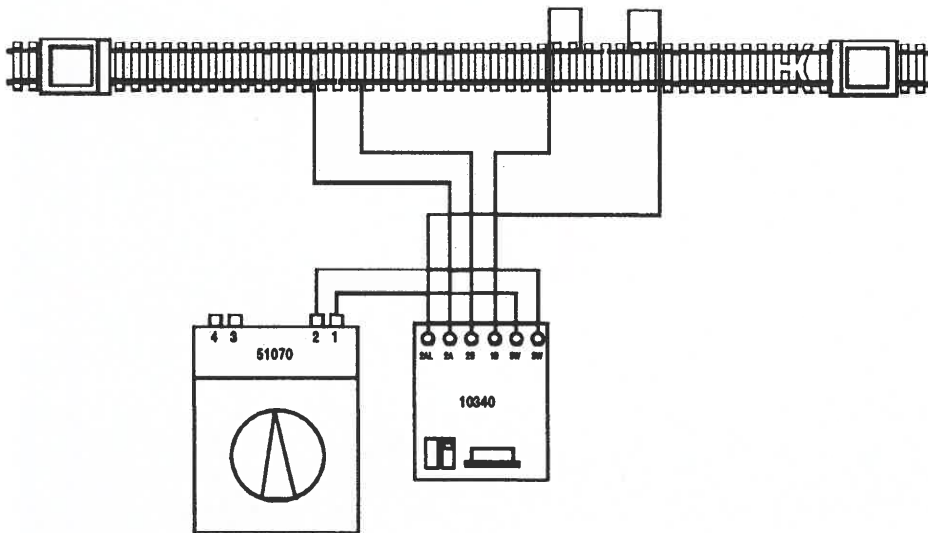
Pendelautomatik 80090



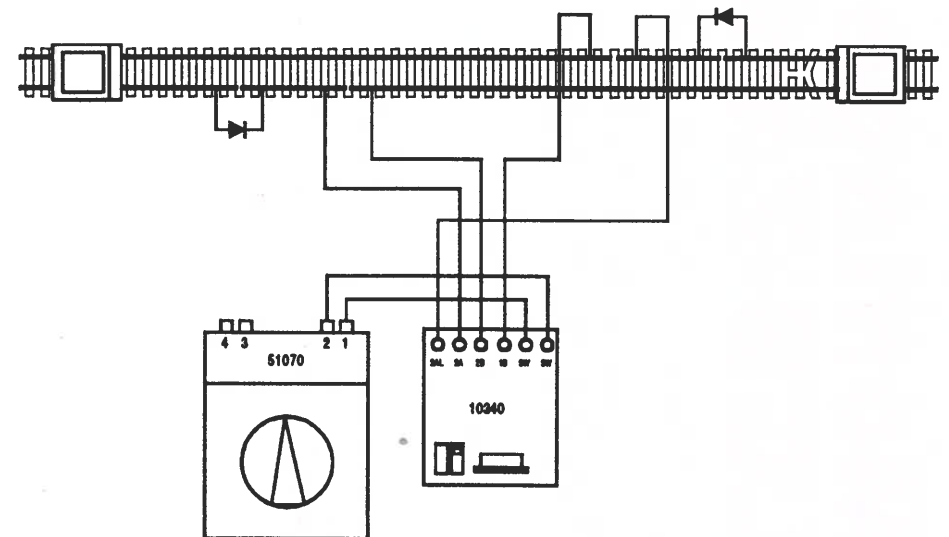
Pendelautomatik 10340  
Betriebsart 1



Pendelautomatik, 10340  
Betriebsart 2



Pendelautomatik, 10340  
Betriebsart 2 mit Nothalt



Dipl.-Ing. Markus Tepel

# Montagesystem für LGB-Zahnradtrassen

Ein wesentlicher Aspekt der LGB liegt für mich in der Verwendung als Spielzeug. Das sollte schnell und unkompliziert aufzubauen sein. Das normale LGB-Schienensystem erfüllt auch diesen Anspruch, nur der Aufbau einer Zahnradstrecke ist etwas komplizierter, da eine Trassenmodellierung sehr aufwendig ist.

Ich baue die LGB außer in der Wohnung als Teppichanlage auch zeitweise auf dem Campingplatz auf. In einer Schlosserei ließ ich mir nach meinem Entwurf fünfzehn verstellbare Stehstützen anfertigen (reicht für ca. 10 m Zahnradstrecke). Sie bestehen aus einem 600 mm langen Rohr mit 20 mm Durchmesser, welches am unteren Ende zusammengequetscht ist, damit es sich leicht in den Boden treiben läßt und nicht verstopft. Auf eine Bohrung wurde ein M8-Mutter geschweißt, um einen Knebel gleichen Gewindes aufzunehmen.

In dem Rohr steckt ein massiver Stab an dessen oberen Ende eine Gabel als Auflager ge-

schweißt wurde. Die Gabel ist mit zwei Bohrungen versehen um später das darüberliegende Brett von unten anschrauben zu können. Durch anziehen des Knebels läßt sich der Stab in jeder Höhe arretieren.

Mittels einer Richtschnur wird die Streckenführung festgelegt. Entlang der Schnur werden die Stäbe mit Hammer und Holzunterlage in den Boden getrieben. Eine zweite Ausrichtung mit der Schnur legt die Steigung fest. Die über die Stützen gespannte Schnur sorgt für eine kontinuierliche Steigung. Die Stützen werden bis unter die Schnur ausgefahren und mittels Knebel festgestellt.

Über die Auflager werden die Bretter zur Aufnahme der Schienen gelegt und angeschraubt. Mit einer Stichsäge lassen sich auch Viertel- oder Halbkreise herstellen.

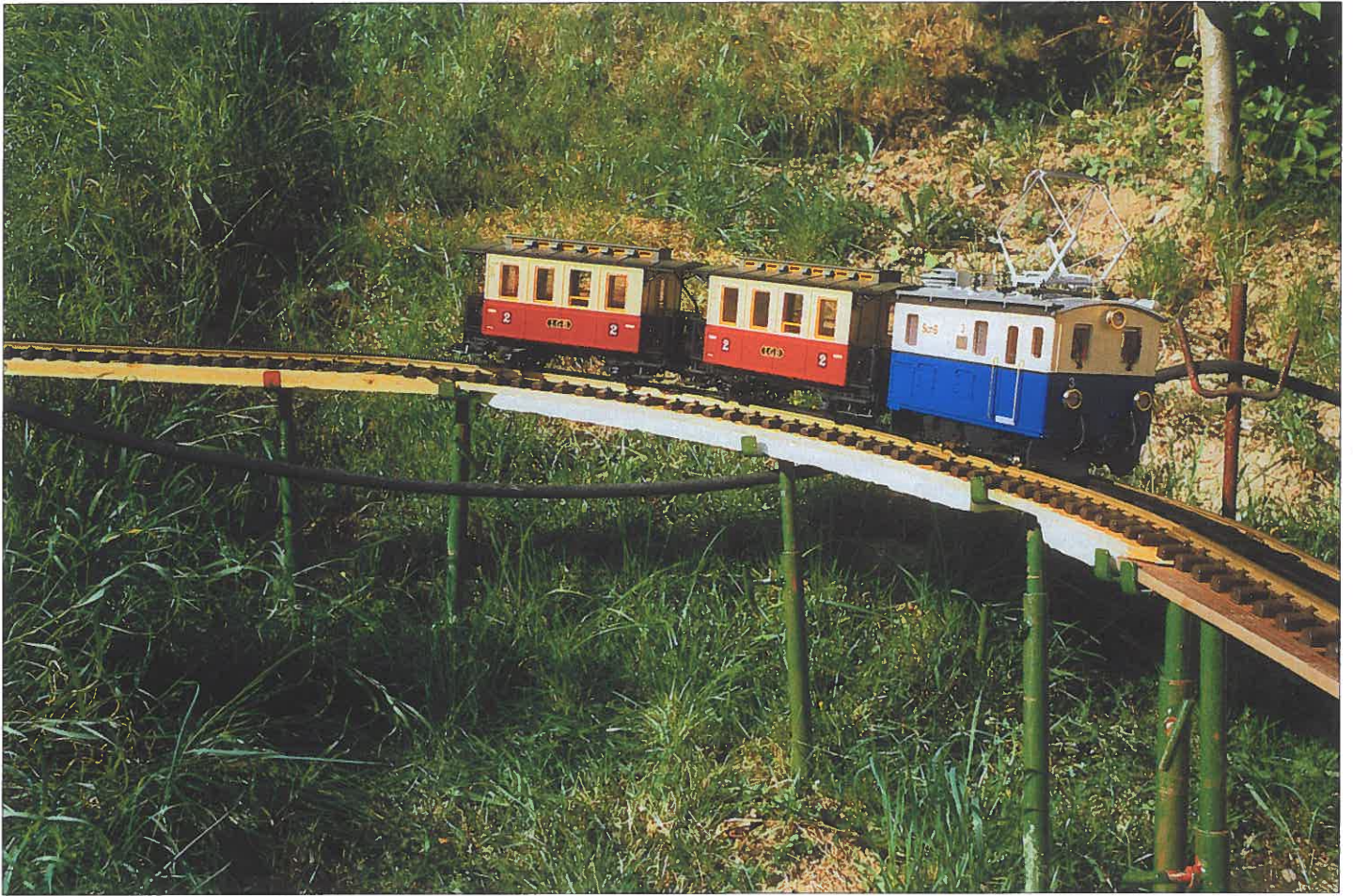
Die Schienen werden mit kleinen Nägeln auf der Unterlage angenagelt. Jetzt folgt nur noch die Montage der LGB-Zahnstange. Ich emp-

fehle die Verwendung des Gleisradius 2 (1500er), da die Fahreigenschaften und die Verwindung in den Kurven unter gleichzeitiger Steigung günstiger werden. Eine sinnvolle Ergänzung der Anlage ist es die Endpunkte mit einer Pendelautomatik sowie Trenngleisen und Prellböcken zu versehen, damit der Zug nicht über die Endpunkte hinausfährt.

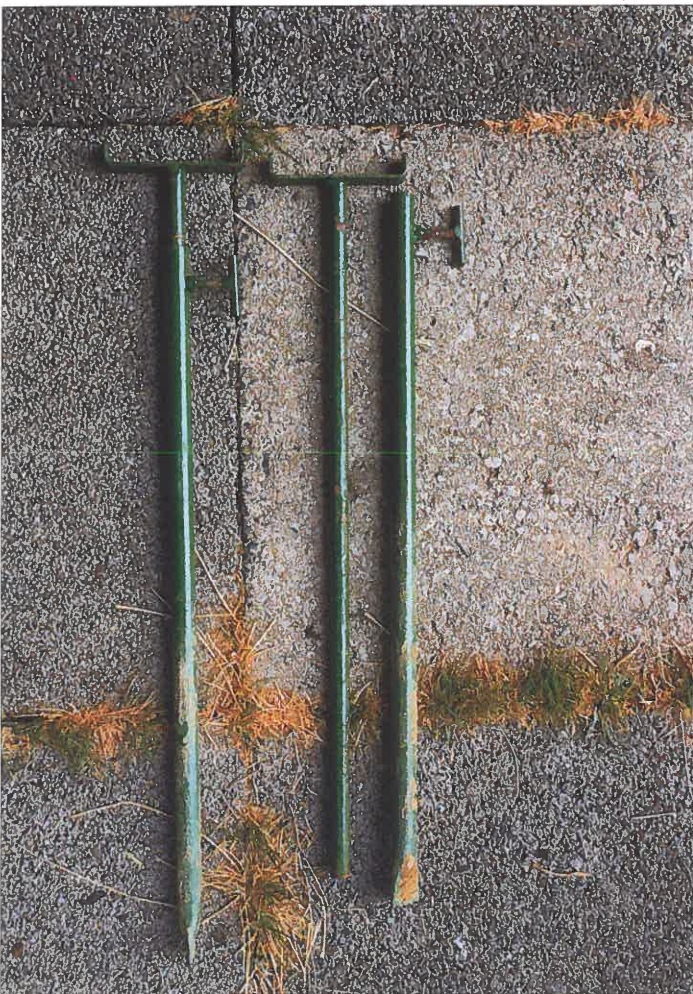
Sicher läßt sich die Anlage jetzt noch mit einer Fahrleitung ergänzen, über welche ich noch nicht verfüge. Andererseits würde das auch die Aufbauzeit von einer Stunde entsprechend verlängern. Besonders reizvoll könnte ich mir die Kulisse eines steigenden Viaduktes aus bemaltem Sperrholz vorstellen, welche man vor die Stelzen stellen könnte. Aus Zeitgründen bin ich zu dieser Arbeit aber noch nicht gekommen. Ich möchte aber mit der Vorstellung der verstellbaren Stützen nicht länger warten und hoffe den Lesern eine Anregung gegeben zu haben.



Übersichtsfoto von einer mobil aufgebauten Zahnradbahntrasse auf einem Hanggrundstück.



Nahaufnahme von der mobilen Zahnradbahntrasse.



Hohlstange mit Gabel und Feststellkegel sowie Steckstange zum Einschieben.



Gabelstangen mit Feststellkegel.



Auf den Gabelstangen liegende Holzblechtrasse mit darauf liegendem LGB-Gleis.

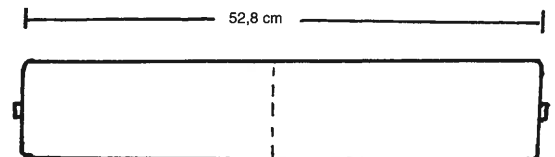
# Eigenbau Horst Seyfried Schlepptriebwagen

Meine Gartenbahn hat nach mehr als zwanzig Jahren inzwischen eine beträchtliche Größe mit über 50 Meter verlegten Gleisen, 15 Weichen, 2 Brücken, 1 Tunnel und 2 Bahnhöfen angenommen. Da ich in Ludwigsburg wohne, habe ich ihr den Namen »Ludwigsburger-Gartenmuseums-Bahn« (LGB) gegeben. Ich orientierte mich dabei an der ehemaligen Schmalspurstrecke der Württembergischen Nebenbahnen (WN) von Aalen über Neresheim nach Dillingen, welche sich derzeit in bescheidenem Umfang als Museumsbahn im Wiederaufbau befindet. Verschiedene Güterwagen dieser Bahn befanden sich auch im Sortiment von LGB, zum Beispiel der Niederbordwagen 4020 und der Kesselwagen 4040L. Leider vermisste ich bis jetzt einen leistungsfähigen Schlepptriebwagen, mit welchem auch gemischter Verkehr auf steigungsreichen Strecken durchgeführt werden kann. Von dieser Bauart gab es bei der WN vier verschiedene Ausführungen. Ein vierachsiger Triebwagen der

Firma MAN in Meterspur ist dabei besonders zu erwähnen. Er ist auch heute noch bei der Härtsfeld Museumsbahn vorhanden und war ehemals bei der Südhaz Eisenbahn in Braunlage stationiert. Ich bin überzeugt, daß ein Nachbau durch LGB sicher viele Käufer finden würde, zumal er in Normalspurausführung für zahlreiche Nebenbahnen gebaut wurde.

als T 32 bei der WN lief und ursprünglich für die Kleinbahn Bremen-Tarmstedt gebaut wurde. Für den Nachbau waren folgende Gründe entscheidend:

1) Der Nachbau sollte ohne großen Arbeitsaufwand möglich sein indem weitgehend auf Fahrzeugkomponenten aus dem LGB-Programm zurückgegriffen werden kann.



Die beiden verkürzten Wagengrundplatten werden unter Verwendung einer Hartholzplatte 6,6 x 11,0 cm verschraubt.

Diese Lücke in meinem Fahrzeugbestand wollte ich nun unbedingt schließen. Bei meinen Überlegungen stieß ich auf einen Triebwagen der Waggonfabrik Wismar, welcher ab 1956

2) Der Nachbau sollte dem Original bezüglich den Abmessungen als auch dem Aussehen möglichst nahe kommen. Da für den ehemals im LGB-Programm vor-



T 41 vor dem Lokschuppen. Nur am Dach ist ganz leicht erkennbar, daß der Triebwagen aus zwei kleineren Triebwagenkästen entstanden ist.



Triebwagen T 41 im Einsatz auf der Gartenbahn seines Erbauers.

handenen Wismarer Triebwagen der Bauart Friesland noch Ersatzteile lieferbar sind, waren die vorgenannten Bedingungen bestens erfüllt. Unter Verwendung von zwei Wagenkästen sowie nach Einbau von zwei motorisierten Drehgestellen des Lehmann Toytrain LCE läßt sich der Nachbau problemlos durchführen. Unter Zugrundelegung des Maßstabs 1:22,5 ergibt sich für das Original eine Länge von 58,6 cm über Puffer, wobei mein Nachbau auf 57,5 cm kommt. Auch bezüglich der Breite ergeben sich ebenfalls nur geringfügige Abweichungen. Durch die beiden angetriebenen Drehgestelle lassen auch die Fahreigenschaften sowie die Zugkraft nichts zu wünschen übrig. Der Zusammenbau der jeweils gekürzten Wagenkästen ist bei sorgfältiger Trennung unter Zuhilfenahme eines Winkels sowie eines Band-

schleifgeräts problemlos und nur geringfügig sichtbar. Da ich eine Neulackierung des neuen Wagenkastens aus Kostengründen vermeiden wollte, habe ich die Trennlinien zusätzlich durch Reklamefolien kaschiert. Das Anbringen von Kupplungen zur Mitnahme weiterer Wagen sowie von jeweils zwei Bremschläuchen vervollständigen das Modell und den guten optischen Eindruck. Die erforderlichen Ersatzteile sind in der nachfolgenden Auflistung zusammengefaßt. Die Kosten betragen etwa DM 750,00. Ich hoffe durch diesen Beitrag anderen LGBlern, gewisse Heimwerkererfahrung im Modellbereich vorausgesetzt, einen Anreiz zum Nachbau eines im LGB-Sortiment leider noch fehlenden Schlepptriebwagens gegeben zu haben.

#### Ersatzteilbedarf

Die Liste wurde nach einer schlecht lesbaren Fotokopie erstellt, sodaß Fehler enthalten sein können:

- 2x 90950B04
- 1x 990651/50
- 2x 9066V07
- 2x 9066V10
- 2x 9066V16
- 2x 966V06
- 4x 90651/25
- 4x 90651/16
- 2x 9066B02
- 2x 9066B03
- 2x 15000
- 1x 11000
- 1x 10150 und ferner 4x Bremschläuche



Den T 41 zeichnen gute Kurvengängigkeit auch auf LGB-Radius 1 aus.

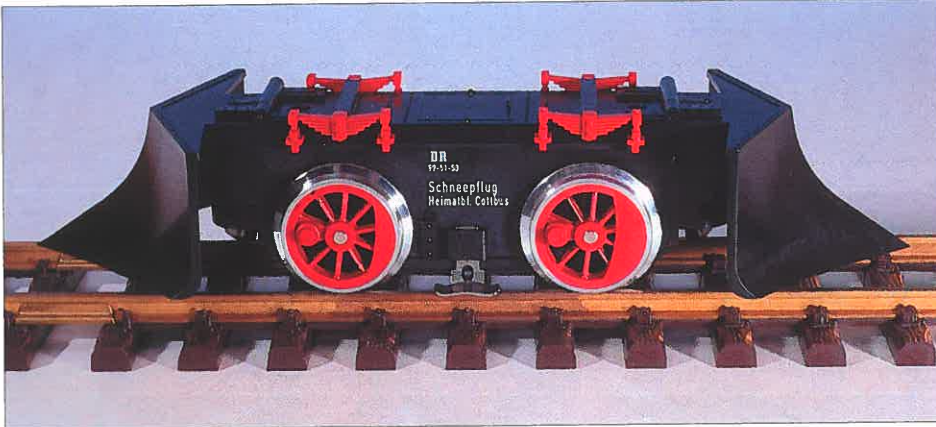


Seitenansicht des Eigenbau-Triebwagens T 41.

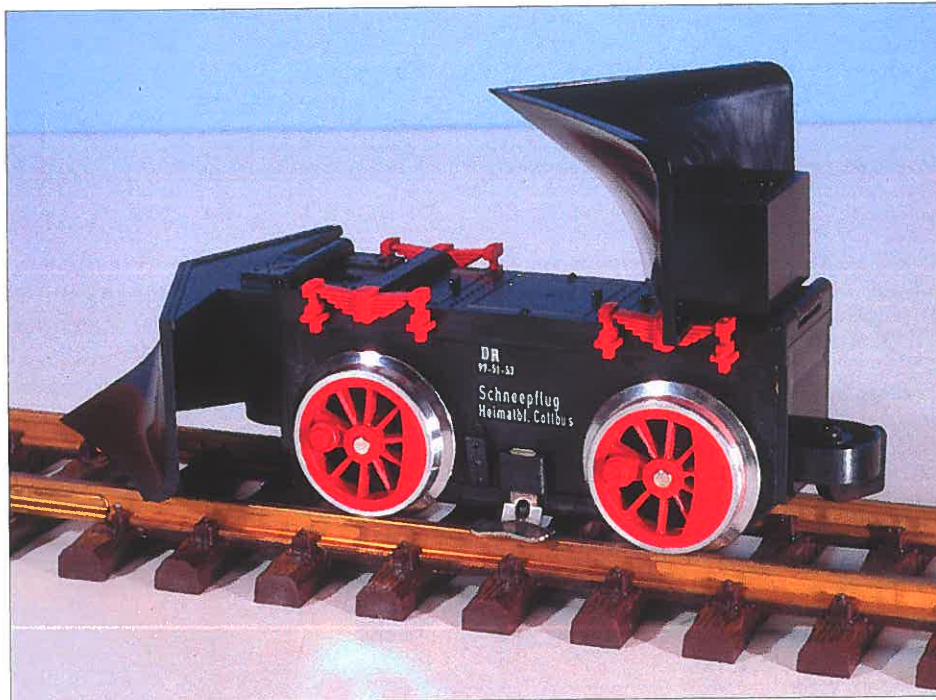
Ernst Paul Lehmann Patentwerk

Neuheitenberichte von Wolfgang Zeunert

DR-Schneepflug 99-51-53 (20040)



LGB 20040: Schneepflug der ehemaligen Spreewaldbahn als motorisiertes LGB-Modell.



LGB 20040: Um ein Triebfahrzeug ankuppeln zu können ist eine Pflugschar hochgeklappt worden.

Eisenbahner sind sparsame Leute und so wird nichts verschrottet, was noch sinnvoll weiter verwendet werden kann. Bei der ehemaligen Spreewaldbahn hat man das Fahrwerk einer ausgemusterten B-Tenderlok zum Bau eines Schneepflugs verwendet. Das bot sich schon deswegen an, weil die Dampflokfahrwerke sehr schwer waren und der daraus entstandene und im Einsatz geschobene Schneepflug deshalb nicht so leicht entgleiste. Ein derartiger Schneepflug ist noch im Original in Burg zwischen Byhlen und Cottbus zu sehen.

Der im Original antriebslose Schneepflug ist als LGB-Modell begrüßenswerter motorisiert worden, was beim Einsatz zusammen mit einer Lok die doppelte Schubkraft für die Schneeräumung ergibt. Für das LGB-Modell wurde ein zweiachsiges Damplokfahrwerk verwendet, auf das an beiden Enden hochklappbare Pflugschare angebracht worden sind. Wie beim Vorbild kann der Schneepflug deshalb in beiden Fahrrichtungen eingesetzt werden, ohne daß man ihn etwa auf einer Drehscheibe wenden muß. Unter den Pflugscharen sind Metallgewichte angebracht, welche die Pflugschare in abgesenkter Stellung halten.

Die Laufeigenschaften sind LGB-mäßig exzellent. Zugegebenermaßen kann jedoch ein Schneepflug auf einer Gartenbahn nur bedingt zum Schneeräumen verwendet werden. Man kann die Trasse allenfalls nur von sehr trockenem Pulverschnee räumen. Trotz alledem ist der Schneepflug ein Gefährt, daß zu jeder Schmalspurbahn gehört und schon deshalb auf keiner Anlage fehlen sollte.

DR-Personenwagen 901-204 (31065)

Oftmals sind es die kleinen Dinge die gerade noch auf einer Anlage fehlen und deshalb bei den LGB-ern besonders beliebt sind. Ganz ohne Frage gehört dazu dieser kleine Reichsbahn-Personenwagen, der auf geradezu klassische Art und Weise die Bahnromantik verkörpert. Dazu trägt der breiterbeplankte Wagenkasten



LGB 31065: Oldtimer-DR-Personenwagen mit geöffneter Abteiltür.



LGB 31065: Korrekte beschriftung am Oldtimer-DR-Personenwagen.





**SP-Diesellok F7-A 6432 (24570) und SP-Diesellok F7-B 6458 (24582):** Electro Motive Division (EMD), die Lokfabrikation von General Motors, baute zwischen 1949 und 1953 vierachsige dieselektrische Lokomotiven, die durch ihre »Bulldognasen« weltberühmt wurden. Die insgesamt 2.366 gelieferten Einheiten taten in farbenfrohen Lackierungen bei verschiedenen amerikanischen Bahngesellschaften Dienst. Lehmann brachte unlängst die A-Unit seines schon legendären Lokmodells in der eleganten »Schwarze-Witwe-Lackierung« der Southern Pacific Railroad heraus. Passend dazu gibt es auch die (antriebslose) B-Unit, die mit einer Geräuschelektronik der Spitzenklasse ausgestattet ist. Wer mit dem LGB/Lenz-Mehrzugsystem fährt kann damit der Lok noch zusätzliche Geräuscheffekte entlocken.

bei sowie seine offenen Einstiegsbühnen (an denen sich natürlich Gitter und Türen öffnen lassen), die Fenster mit Holzrahmen, die Inneneinrichtung und nicht zuletzt das urige Laternendach.

### RhB-Ellok Ge 2/4 212 (21440)

In den Jahren 1943/44 wurden bei SLM/BBC aus drei Kasteneloks die Rangierlokomotiven 211-213 mit Mittelführerhaus umgebaut. Sie ersparten dem Lokführer beim Rangierbetrieb ständig von einem zum anderen Führerstand laufen zu müssen. Die Loks wurden vorzugsweise in den RhB-Bahnhöfen Chur, Landquart und Ilanz eingesetzt. Das bereits bekannte Modell erschien jetzt mit brauner Lackierung, so wie die Loks ursprünglich lackiert worden waren. Ungeheuer reizvoll ist das »klassische« Lokfahrwerk mit zwei großen Speichenrädern, Blindwelle und den beiden als Bissel-Radialachsen ausgeführten Vor- und Nachläufer. Der Lokaufbau zeigt viele angespritzte und zusätzlich montierte Einzelteile. Das Führerhaus ist eingerichtet und besitzt zu öffnende Türen. Das aus Blendschutzgründen an beiden Seiten weit vorragende Führerhausdach trägt den funktionstüchtigen Dachstromabnehmer sowie Isolatoren, Leitungen und Laufbretter. Beidseitig sind je zwei Lampen an den Vorbauten und am Führerhaus angebracht. Ein Betriebsartenschalter erlaubt Lokstillstand mit und ohne Licht sowie Fahrt mit Beleuchtung. Die Ellok ist für den Einbau eines Lokdekoders vorbereitet. Das ist ein wirklich prachtvolles Modell, welches auch in dieser Variante mit Sicherheit den Beifall aller LGB-ler finden wird.

### Pendelautomatik (10340)

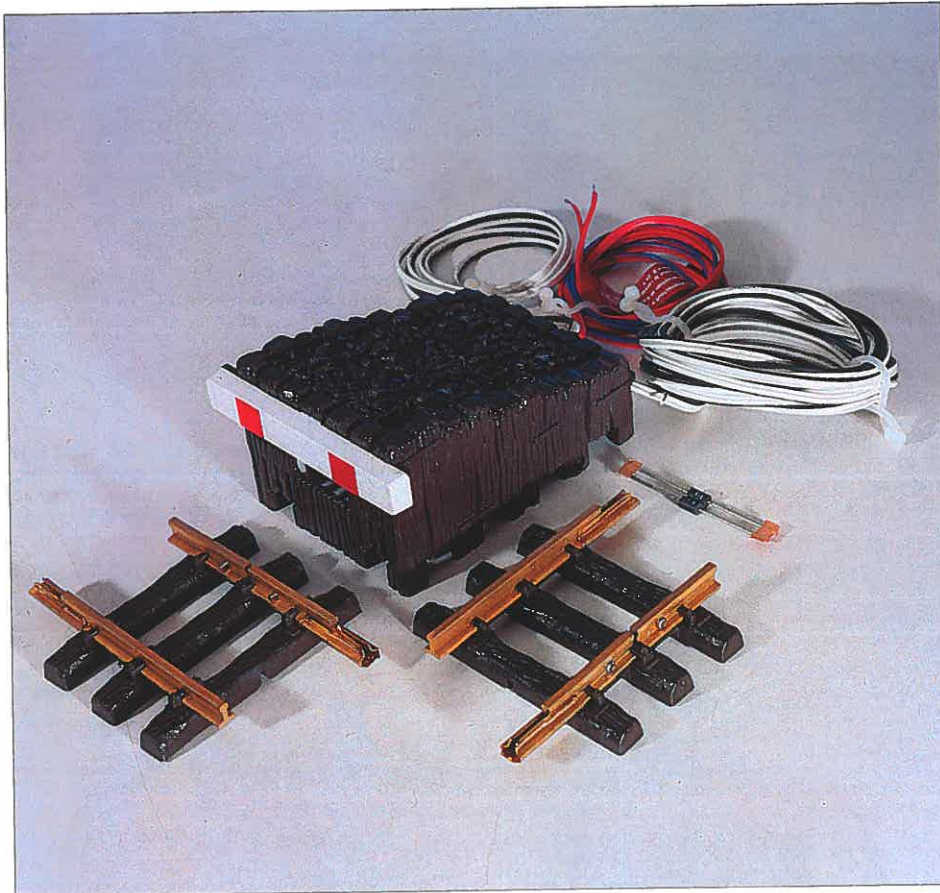
Automatisch betriebene Pendelstrecken können vielseitig eingerichtet werden. Sie beleben jede Anlage durch ständigen Betrieb, beispielsweise durch eine Straßenbahn vom Bahnhof in die Stadt. Der Gartenbahner wird darüber hinaus sicher gern ein wenig LGB nach drinnen holen und sich eine Pendelstrecke im Büro- oder im Wohnzimmerregal aufbauen, was nicht nur ein außergewöhnlicher Raum-



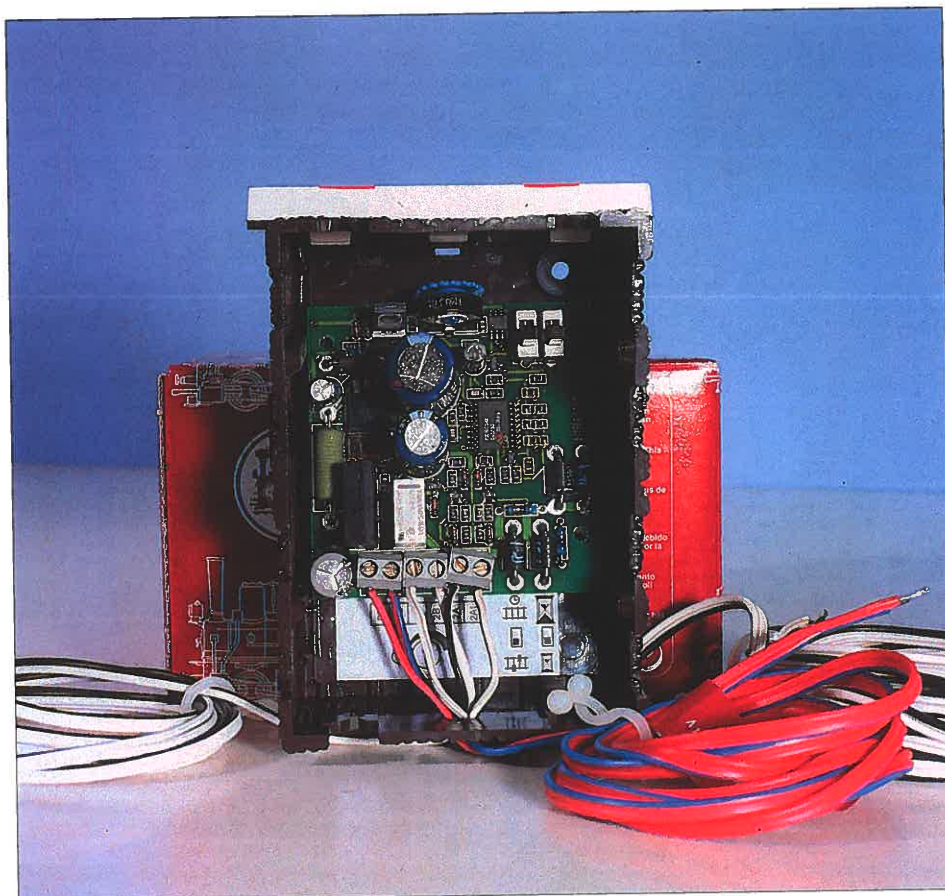
**RhB-Ellok Ge 4/4 III 641 »Heidiland-Bernina-Express« (22420):** In LGB DEPESCHE Heft 95 (S. 52 ff.) und in Heft 97 (S. 50 ff.) hatten wir bereits die LGB-Modelle der Neubaueloks Ge 4/4 III der Rhätischen Bahn sehr detailliert beschrieben, sodaß wir uns bei einer weiteren Beschriftungsvariante kurz fassen können. Als ständiger Katalogartikel wurde die Ellok 641 ausgeliefert, die beim Vorbild die erste Ellok mit Werbebeschriftung war. Als Eigenreklame für einen neuen Expresszug wurde sie mit »Heidiland-Bernina-Express« beschriftet. Die hohe Qualität des Modells und seine Besonderheiten sind in den o.a. Heften nachzulesen. Lackierung und Bedruckung auch dieser LGB-Lokomotive sind optimal.



**LGB 21440:** RhB-Rangierelok Ge 2/4 in brauner Ursprungslackierung.



**LGB 10340:** Die neue Pendelautomatik besteht aus Elektronikprellbock, zwei Unterbrechergleisen und zwei Dioden.



**LGB 10340:** Blick in das Innere des LGB-Pendelautomatikprellbocks.

schmuck sondern auch ein beliebter Blickfang für Besucher ist.

Die neue LGB-Pendelautomatik 10340 besteht aus der in einen Prellbock eingebauten Pendelelektronik mit den entsprechenden Anschlußkabeln, zwei Unterbrechergleisen und zwei Dioden. Dazu sollten zum Aufbau einer Pendelautomatikstrecke ein weiterer (funktionsloser) Prellbock (10310) sowie zwei Gleisanschlußklemmen (50161) zusätzlich gekauft werden bzw. vorhanden sein. Um auch längere Pendelstrecken aufbauen zu können sollte zusätzlich ausreichend schwarz/weiße Doppellitze (50140) greifbar sein.

Beim Aufbau der Pendelautomatik ist zu beachten, daß die weißen Kabel (ws) immer im Bereich der Fahrstrecke und die schwarzen Kabel (sw) immer im Bereich der Bremsstrecke angeschlossen werden (siehe Abbildungen 1 + 2).

Im unten offenen Prellbock mit der Elektronik sind zwei Schalter und ein Potentiometer (Regler) untergebracht. Der linke Schalter dient zum Einstellen der Betriebsarten:

**Betriebsart 1: Vorbildgerecht mit langsamer Beschleunigung und Abbremsung**

Die Gleise werden wie auf Abb. 1 gezeigt aufgebaut. Die Strecke zwischen den Bahnhöfen kann beliebig lang sein. Die beiden Unterbrechergleise sind zweckmäßigerweise an den jeweiligen Einfahrten der Endbahnhöfe einzubauen. Es sollte ein ausreichend langer Bremsweg vorhanden sein. Die unterbrochenen Schienen der beiden Unterbrechergleise dürfen nicht auf derselben Gleisseite liegen.

Die beiden schwarz/weißen Kabel dienen dazu um den Prellbock mit der Elektronik entsprechend dem Schaltplan (Abb. 1) an die Unterbrechergleise anzuschließen.

Das blau/rote Kabel dient zum Anschluß der Klemmen BL und RT am Prellbock an den Gleichstromanschluß (Fahrstrom) eines LGB-Reglertrafos oder Fahrreglers.

Die Bedienung der Pendelautomatik ist recht einfach. Man stellt eine Lok auf die freie Strecke zwischen den Bahnhöfen und dreht den Fahrregler auf eine mittlere Stellung. Nach einer kurzen Pause fährt die Lok los. Wenn die Lok einen der Bahnhöfe erreicht und über das Unterbrechergleis fährt, bremst sie ab und hält an. Nach dem Ablauf der eingestellten Wartezeit beschleunigt sie langsam in die entgegengesetzte Richtung und fährt zum anderen Bahnhof. Dort wiederholt sich der gleiche Vorgang. Der Zug pendelt zwischen den Bahnhöfen bis der Fahrregler auf Null gestellt wird.

Die Aufenthaltsdauer im Bahnhof wird über einen Schalter und ein Potentiometer (Regler) im Innern des Prellbocks mit der Elektronik eingestellt (Abb. 1). Am äußeren Schalter (am Platinenrand) stellt man den Bereich der Aufenthaltsdauer von 1 Sekunde bis 8 Minuten (die werkseitige Einstellung beträgt 2 Sekunden bis 1,5 Minuten) ein. Man dreht das Potentiometer im Uhrzeigersinn um die Aufenthaltsdauer zu verlängern (oder gegen den Uhrzeigersinn, um sie zu verkürzen). Die neue Einstellung wird erst nach erneutem Einschalten der Betriebsspannung wirksam. Bei Betriebsart 1 wird mit der Aufenthaltsdauer die reine Wartezeit im Bahnhof eingestellt. Bevor eine höhere Ge-

schwindigkeit eingestellt wird sollte man überprüfen, ob der Bremsweg lang genug ist. Schnelle und schwere (lange) Züge benötigen einen längeren Bremsweg. Die Werte für die Brems- und Anfahrverzögerung sind werkseitig eingestellt und lassen sich nicht verändern.

**Betriebsart 2: Abruptes Halten, jedoch mit vorbildgerecht langsamer Beschleunigung**  
Diese Betriebsart ist für spezielle Anwendungen gedacht. Sie funktioniert ähnlich wie die alte LGB-Pendelautomatik 80090 (0090) und kann als Ersatz für eine ältere Pendelautomatik verwendet werden.

Die Platzierung der Unterbrechergleise erfolgt wie bei Betriebsart 1, allerdings muß eines der Unterbrechergleise umgedreht werden, wenn man die neue Pendelautomatik anstelle der älteren Ausführungen 80090 bzw. 0090 verwendet.

Das schwarz/weiße Kabel schließt den Prellbock mit der Elektronik entsprechend dem Schaltplan (Abb. 2) an die Unterbrechergleise an. Die Trennstellen der Unterbrechergleise müssen mit den beiliegenden Dioden überbrückt werden indem man diese mit den Schrauben an den Schienen festklemmt. Der weiße Ring der Diode muß dabei vom Prellbock weg weisen.

Das blau/rote Kabel wird verwendet um die Klemmen BL und RT am Prellbock an den Gleichstromanschluß eines LGB-Reglertrafos oder Fahrreglers anzuschließen.

Die Veränderung der Aufenthaltsdauer erfolgt wie bei Betriebsart 1. Man stellt eine Lok auf die freie Strecke zwischen den Bahnhöfen auf und dreht den Fahrregler auf eine mittlere Stellung. Nach einer kurzen Pause fährt die Lok los. Wenn die Lok einen der Bahnhöfe erreicht und über das Unterbrechergleis fährt, hält sie bei Betriebsart 2 entgegen zu Betriebsart 1 abrupt an. Nach dem Ablauf der eingestellten Wartezeit fährt sie in der anderen Richtung wieder ab. Der Zug pendelt zwischen den Bahnhöfen, bis der Fahrregler auf Null gestellt wird. Bei Betriebsart 2 entspricht die eingestellte Zeit der Fahrzeit plus der Aufenthaltsdauer. Beispiel: Der Zug benötigt 30 Sekunden, um von einer Endstation zur anderen zu fahren. Wenn er jeweils 15 Sekunden im Bahnhof warten soll so stellt man die Zeit auf 45 Sekunden (Schalter auf kleine Sanduhr, Potentiometer auf mittlere Stellung) ein.

Die Pendelautomatik darf nur mit LGB-Trafos und LGB-Fahrreglern betrieben werden, um Sicherheit und Zuverlässigkeit zu gewährleisten. Bei Verwendung von anderen Trafos funktioniert die Überlastsicherung unter Umständen nicht. Weiterhin kann bei Verwendung von anderen als LGB-Trafos die Garantie erlöschen. Mit der Pendelautomatik können Züge mit einem Strombedarf von bis zu 3 A betrieben werden. Wenn Loks mit Geräuschelektronik in Doppeltraktion oder mit vielen beleuchteten Wagen eingesetzt werden kann der Strombedarf 3 A übersteigen.

Die Pendelautomatik funktioniert nur wenn die Betriebsspannung mindestens 10 Volt beträgt. Die Pendelautomatik ist mit einer Überlastsicherung ausgestattet die vor Schäden bei Kurzschluß und Überlastung schützt. Wenn ein Strom von mehr als 3 A fließt schaltet sich die

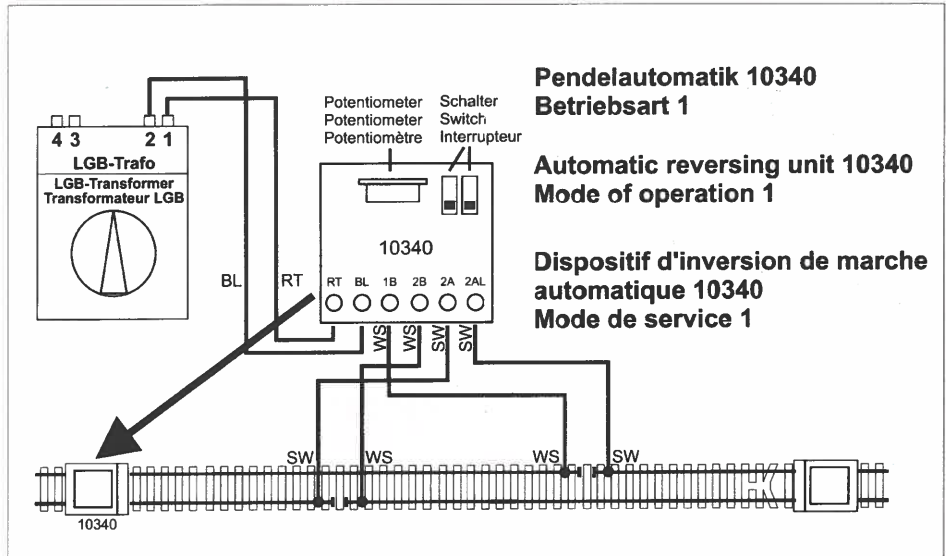


Abb. 1: Betriebsart 1 der LGB-Pendelautomatik.

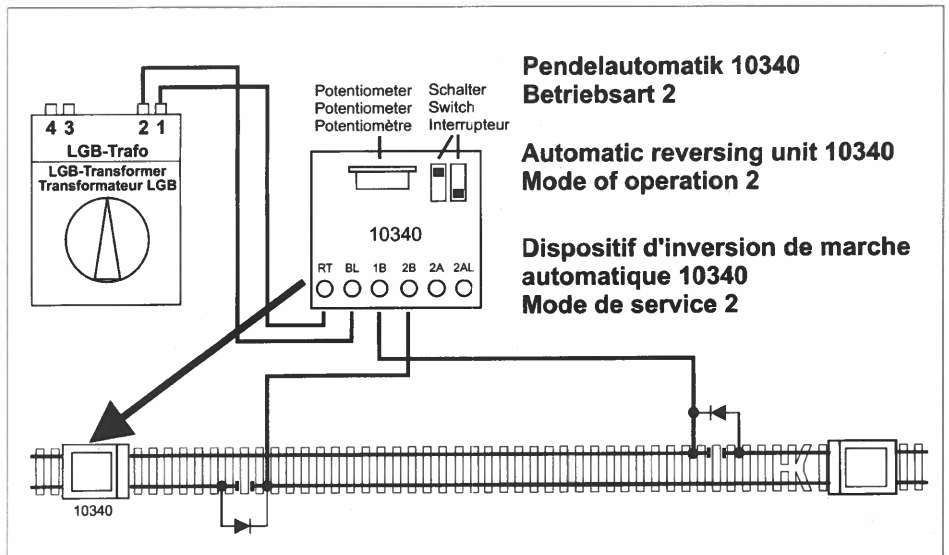


Abb. 2: Betriebsart 2 der LGB-Pendelautomatik.



**HALLO-Pritschenwagen (22680):** Solche Gleisfahrzeuge gab es bei Klein- und Schmalspurbahnen, wo sie für Bahndienstzwecke verwendet wurden. Das Modell ist eine feine Nachbildung mit großer Motorhaube und verziertem Kühlergrill, beleuchteten Scheinwerfern, eingerichtetem Fahrerhaus und offener Ladepritsche.



**Steiff-Bärenwagen (41220):** Im LGB-Bettgestellwagen sitzen zwei Original-Steiff-Teddybären und genießen die Fahrt. Lehmann brachte schon einmal einen Steiff-Bärenwagen heraus, der zum begehrten Sammlerstück wurde. Sicherlich wird sich dies beim neuen Bärenwagen wiederholen. Die beiden Teddys werden von der Firma Steiff in dieser Ausführung nur für die LGB hergestellt.



**Bierwagen »Brauhaus Tegernsee« (46260):** Dieser gedeckte Güterwagen mit hochliegendem Bremserhaus ist mit »Herzoglich Bayerisches Brauhaus Tegernsee« bedruckt. Die Ladetüren lassen sich ebenso öffnen wie die Türen des Bremserhauses. Der Waggon ist ein geeigneter Blickfang in jedem LGB-Güterzug und ein feines Sammlerstück noch dazu.

Pendelautomatik 10 Sekunden lang ab. Diese Überstromabschaltung funktioniert jedoch nur wenn die angeschlossene Trafo-Regler-Kombination mindestens 3 A Fahrstrom liefern kann. Nach 10 Sekunden schaltet sich die Pendel-

automatik wieder ein. Wenn der verwendete Trafo weniger als 3 A abgibt wird bei einem Kurzschluß die Überlastsicherung des LGB-Trafos ausgelöst. Die Pendelautomatik darf nicht an das digita-

le Mehrzugsystem (Central Unit) angeschlossen werden. Es können jedoch digital umgerüstete LGB-Lokomotiven eingesetzt werden, wenn die Gleisversorgungsspannung nur mit analogen Fahrreglern betrieben wird.

## POLA G

### Wohnhaus mit Terrasse (934)

Das ist ein typisches Einfamilienhaus, wie es überall in Deutschland zu finden ist. Dachgaube im Ziegeldach und ein Balkon mit fein gedrechseltem Geländer an der Giebelwand las-



**POLA G:** Seit einiger Zeit sind Edeltannen in zwei Größen lieferbar. Mit der Bestellnummer 1960 gibt es eine etwa 35 cm hohe Tanne und mit der Bestellnummer 1962 eine etwa 25 cm hohe Edeltanne. Reinhard Ott hat sie bereits auf seiner LGB-Anlage verwendet und sandte uns dieses Foto.



**POLA G (934):** Das Wohnhaus mit Terrasse ist ein ansprechendes Bauwerk, das jede Anlage zieren dürfte.

sen darauf schließen, daß auch das Dachgeschoß bewohnt ist. Die Fenster sind mit Fensterläden versehen. Zur großen Terrasse gehören ein Schaukelgerüst sowie Wäschepfähle mit Leine und Wäschestücken. Ein Holzzaun friedet diesen Bereich ein. Schon als Einzelbauwerk auf der Anlage ist das Haus ein echtes Schmuckstück. Zwei oder drei

solcher Häuser aber, geschart um eine Kirche, geben schon eine richtige Siedlung ab.

### Unimog MB mit Mähbalken (1892)

Neu bei POLA G ist eine weitere Unimog-Variante mit angeflanschem Mähwerk. Das Fahrzeug hat kein Führerhaus und eine kleine flache Pritsche ohne Bordwände, unter der das Reserverad montiert ist.

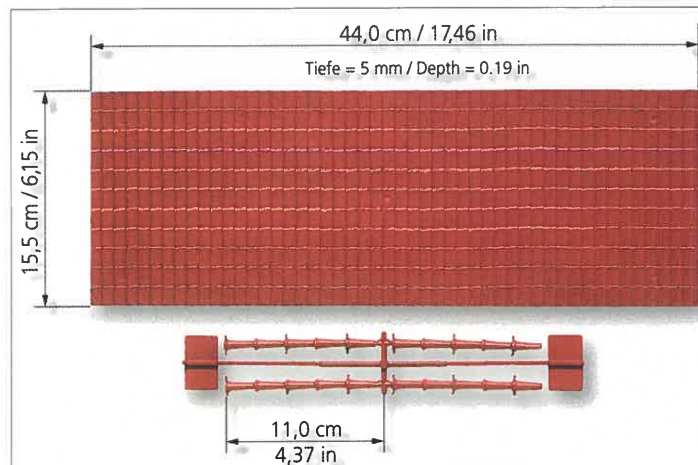
## POLA G - Bauteileprogramm

»Schaffa, schaffa, Häusle bau!« – eigentlich braucht man darüber nicht weiter zu reden, denn dafür sind ja POLA G und das Stamm-

haus Faller bekannt. Aber bei POLA G gibt es jetzt tatsächlich etwas zum »Schaffa«, denn speziell für die POLA G-Bahner wurde auf zig-



**POLA G (1892):** Unimog mit Mähbalken.

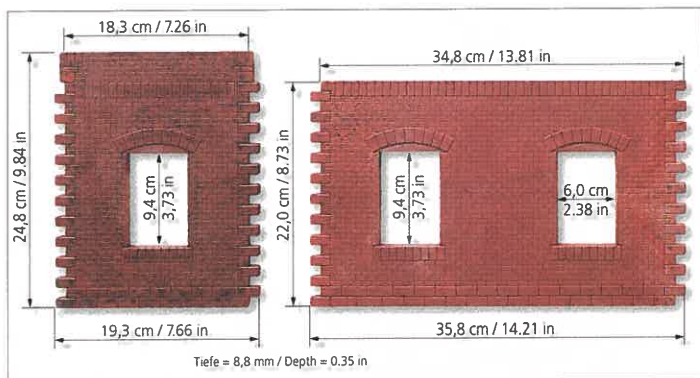


**POLA G (3101):** Bauteile Ziegeldach und Firstziegel.

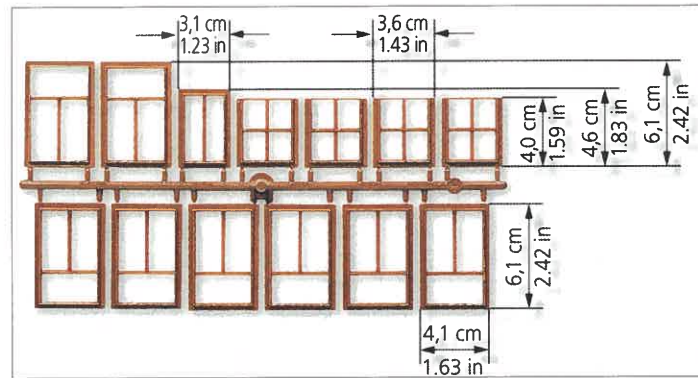
fachen Verbraucherwunsch hin ein Bauteile-Katalog mit den wichtigsten Bauteilen zum Selbstbau von G-Gebäuden erstellt, der nun bei den Händlern und auf Ausstellungen ver-

teilt wird. Nun kann endlich jeder nach Herzenslust basteln und kreativ sein. Wir stellen mit Abbildungen die Inhalte verschiedener Teilpackungen vor. Die einzelnen Artikel können

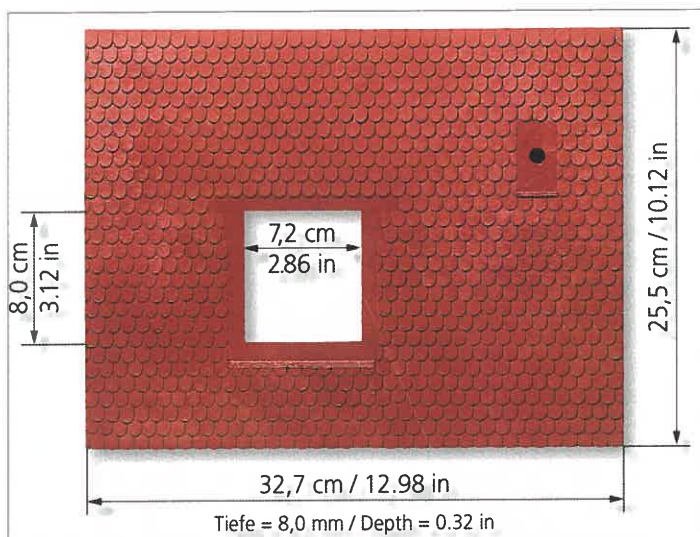
über den Fachhandel bzw. direkt über die Kundendienstabteilung (POLA-Vertrieb Gebr. Falter GmbH., Postfach 11 20, 78148 Gütenbach/Schwarzwald) bezogen werden.



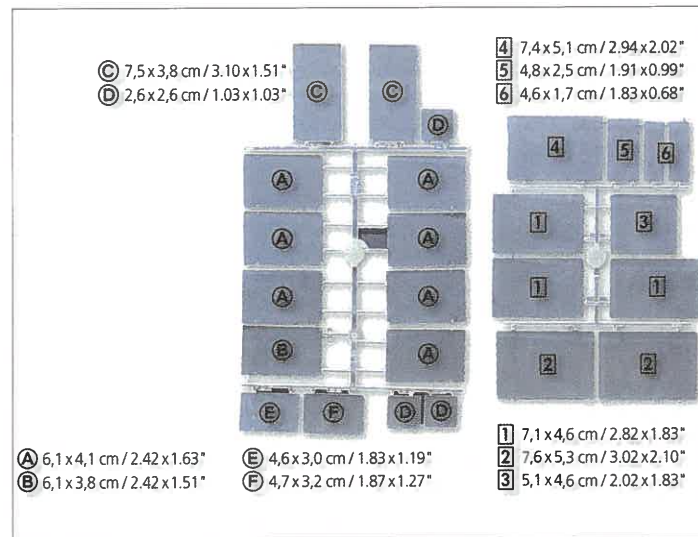
**POLA G (3107):** Backstein-Seiten- und -giebelwand.



**POLA G (3109):** Braune Fenster.



**POLA G (3104):** Biberschwanzdach.



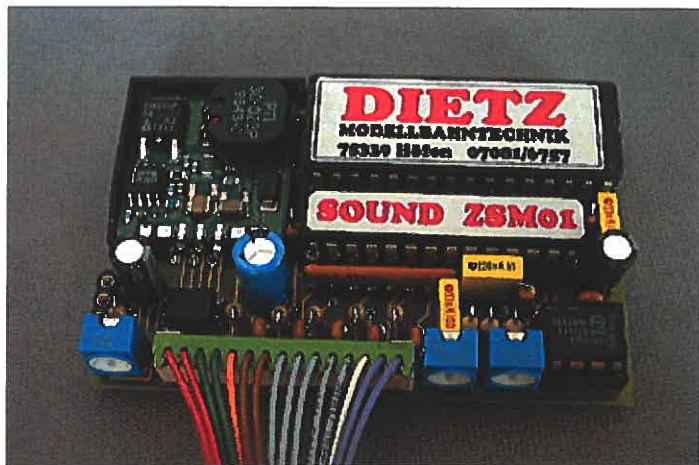
**POLA G (3119):** Fenstergläser.

## Dietz-Modellbahntechnik

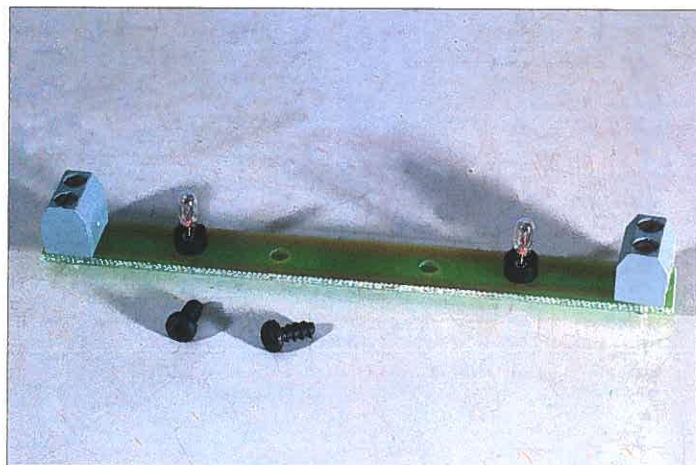
Von DIETZ Modellbahntechnik kommt eine neue Generation von Geräuschmodulen auf den Markt. Digital gespeicherte Originalgeräusche werden in nahezu CD-Qualität aus den Lokmodellen wiedergegeben. Ab sofort liefer-

bar sind die Geräusche für die großen Spurweiten (Platinenmaß 69x45x12 mm). Speziell für LGB-Fahrer interessant sind die Geräusche für die Harzquerbahnlok 99 7243 und die Maljetloks. Die Module zeichnen sich durch kom-

pakte Abmessungen, durch moderne PWM Stromversorgung keine Abwärmeprobleme beim Einbau, bestmögliche Tonqualität, service- und anschlussfreundlich durch Steckverbindung und farbige Adern sowie Stromver-



**Dietz-Modellbahntechnik:** Geräuschmodul



**Champex-Linden:** Wageninnenbeleuchtung CL60065.

sorgungsbereich von 7 bis 24 Volt Gleich- oder Wechselspannung besonders aus. Ab sofort lieferbar sind die Dampflokgeräusche und die Zusatzgeräuschmodule. Diesellok und Ellok sowie Straßenbahn kommen Ende 1999/Anfang 2000.

Das Zusatzmodul beinhaltet z.B. folgende Geräusche: Diesellokhupe, zwei verschiedene Pfeifen, Glocke, Schaffnerpfeiff und Bremsquietschen.

Das Dampflokmodul beinhaltet z.B. diese Geräusche: Standgeräusch, Fahrgeräusch, Pfeife, Glocke, Schaffnerpfeiff und Bremsquietschen.

Die gespeicherten Geräusche können bei allen Modulen gleichzeitig wiedergegeben werden. Es geht also z.B. nicht das Standgeräusch weg, wenn die Dampflok anfährt. Genauso ertönen Glocke und Pfeife auf Wunsch zusätzlich zu den anderen Geräuschen.

Waggoninnenbeleuchtung im Wagendach erfolgt mittels der beiden beiliegenden Schrauben. Zwei entsprechende Bohrlöcher sind in der Platine der Waggoninnenbeleuchtung vorhanden. Für einen zweiachsigen Wagen reicht eine Waggoninnenbeleuchtung aus. Bei vierachsigen Wagen empfehlen sich zwei Waggoninnenbeleuchtungen. Personen- und Gepäckwagen lassen sich innerhalb kürzester Zeit umrüsten. Das Ergebnis wird jeden Groß-

## Champex-Linden

Die 5 Volt-Spannungsstabilisierung **CL60015** für Lokomotiven mit getakteter Regelung, Lichtwechselfunktion, einstellbarer Motoranfahrverzögerung und Decoderschnittstelle paßt zur LGB und ist speziell für Eigenbautriebfahrzeuge und ältere noch mit 18 Volt Lichtanlagen betriebene Lokomotiven geeignet. Die CL60015 ermöglicht es eine selbstgebaute Lokomotive wie in der Großserie mit einer kompletten Beleuchtungsanlage auszustatten. Viele Selbstbauer kennen den Aufwand, eine Lokomotive mit einer gut funktionierenden Spannungsstabilisierung auszurüsten. Oftmals reichen die Kenntnisse im Elektronikbereich aber nicht aus, und so wird gerne zur einfachsten Lösung, einer mit 18 Volt Spannung betriebenen Beleuchtung gegriffen. Dabei ist es gerade für das optische Erscheinungsbild einer Lokomotive wichtig, daß die Beleuchtung bereits ab einer geringen Fahrspannung funktioniert.

Folgende Punkte hat Champex-Linden berücksichtigt:

- Möglichst geringer Platzverbrauch (L: 9,5 cm; B: 5 cm; H: 2,2 cm).

- Lichtwechselfunktion für Beleuchtung vorn und hinten (5 Volt) max. je drei Glühlampen.

- Ausgang für Führerstandsinnenbeleuchtung (5 Volt) max. drei Glühbirnen.

- Ausgang für einen Raucheinsatz (5 Volt).

- Decoder-Schnittstelle für LGB-Mehrzugempfänger.

- Auch für zweimotorige Lokomotiven im Analog- oder Digitalbetrieb (mit zwei LGB-Mehrzugempfängern) geeignet.

- Getaktete Lichtregelung = kein Kühlblech notwendig. Weniger Stromverbrauch, dadurch deutlich weniger Verlustwärme für mehr Leistung auf der Gleisanlage.

- Motoranfahrverzögerung stufenlos einstellbar (von ca. 4-10 Volt) bei unveränderter Endgeschwindigkeit (nur im Analogbetrieb mit zusätzlichem Kühlblech).

- Befestigungslöcher vorhanden.

- Anschlußmöglichkeit für Betriebsartenschalter CL60002.

- Zusätzliche Anschlußmöglichkeit für ein Soundmodul oder eine Sonderfunktion nach Wahl in Verbindung mit dem Betriebsartenschalter CL60002.

- Einfach im Anschluß. Alle Anschlüsse erfolgen über praktische Schraubklemmen.

Lieferbares Zubehör:

- 5 Volt-Glühlampen, wahlweise mit Steck- oder Schraubfassungen.

- Betriebsartenschalter (CL600002) mit Kabel.

Technische Daten: Eingangsspannung Motoranfang Licht vorn/hinten 0-24 Volt/0-22 Volt; 2x 0,8 A Ausgang 6,4 Volt, 0,1 A pro Ausgang.

Dampf 6,4 Volt/0,5 A; Sound 0-24 Volt/1 A

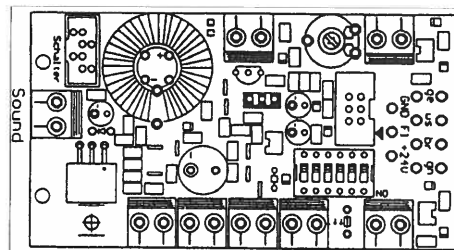
Geeignet ist der Baustein auch für den Betrieb mit dem LGB/Lenz-Mehrzugsystem und dem LGB-Jumbo-Trafo.

### CL60065/CL60066

Die stromsparende Lichtregelung (5 Volt; Art.Nr. CL60014) ermöglicht ein frühes Leuchten der Waggonbeleuchtung bei ca. 5 Volt Spannung.

Als Ergänzung zu diesem Artikel ist nun eine passende 5 Volt Waggoninnenbeleuchtung **CL60065** lieferbar. Sie besteht aus einer Platine (Länge 10,5 cm, Breite 1 cm, Höhe 1,2 cm).

Auf jeder Platine befinden sich zwei Micro Steckglühlampen, die eine schöne und gleichmäßige Beleuchtung der Wagen gewährleisten. Der Anschluß erfolgt über Schraubklemmen, die den Einbau erleichtern und eine sichere Stromverbindung ermöglichen. Die Befestigung der



Champex-Linden CL60015.

bahner erstaunen. Auch zur Beleuchtung von Bahnhofsüberdachungen und Bahnsteigen sind die neuen Waggoninnenbeleuchtungen bestens geeignet.

LGB-ler, die ein digitales Mehrzugsystem verwenden, haben die Möglichkeit die gleiche Waggoninnenbeleuchtung auch in einer 24 Volt Variante zu bestellen (CL60066).

Die Abmessungen sowie die technische Ausführung entsprechen bis auf die Micro-Steckglühlampen der 5 Volt-Variante. Hierbei entfällt allerdings die Verwendung der stromsparenden Lichtregelung CL60014.

### Champex-Linden zog um

Ab 9.9.99 findet man die Firma in neuen Räumlichkeiten in Dormagen-Nievenheim, nur acht Kilometer von den bisherigen Geschäftsräumen entfernt. Nachdem die alten Räumlichkeiten in Neuss-Gnadental im Laufe der Jahre nicht mehr den notwendigen Platz boten war absehbar, daß ein Umzug in neue und größere Räumlichkeiten notwendig würde. In den neuen Räumlichkeiten hat der Kunde die Möglichkeit noch mehr aus den Großbahnsortimenten von Lehmann, PIKO, POLA G, Preiser etc. zu finden. Neben den Standardartikeln der großen Anbieter werden auch viele eigene Zubehörprodukte gezeigt und verkauft, die man



Busch: Verkehrsschilder.

nicht in jedem Geschäft findet. Die neue Anschrift: Champex-Linden Modellspielwaren – LGB-Station, Salvatorstraße 4, 41542 Dormagen (Ortsteil Nievenheim). Telefon: 02133-929877; Telefax: 02133-929878.

### Busch Modellspielwaren

Freunde von Groß- und Gartenbahnen werden gern zu den neuen Verkehrsschildern greifen. Für die Epoche 1959-1966 gibt es 14 Schilder (8635) und für die Epoche ab 1966 sogar 16 Schilder (8636). Alle Schilder sind wetterfest und vorbildgetreu bedruckt. Die Montage

ist sehr einfach, denn der Mast wird nur in den Fuß gesteckt und danach das Verkehrsschild mit Plastikkleber am Mast befestigt. Eine Einkerbung auf der Rückseite der Schilder sorgt für einwandfreien Sitz am Mast.

Für Innenanlage ist außerdem von Busch ein selbstklebendes Asphaltband zum Bau von Straßen lieferbar.

### ALCLEAR-Reinigungsmittel

Herr Schreiber ist seit vielen Jahren ein großer LGB-Freund. Er besitzt eine Freilandanlage. Einmal im Jahr, nämlich zur Winterpause, wird das gesamte rollende Material einer Grundreinigung unterzogen. Die Reinigung der zum Teil stark verschmutzten Waggons und Loks soll natürlich intensiv, aber auch schonend erfolgen. Hierzu verwendete er bisher Wasser in Verbindung mit einer dünnen Seifenlauge. Danach standen die Loks und Wagen dann tagelang zum Trocknen in der Ecke, bis er sie wieder in die Vitriken einräumen konnte. Hinzu kam, daß noch immer Kalkspuren von den eingetrockneten Wassertropfen zu sehen waren. Also, Lappen raus und nachwischen. Das hat nun ein Ende. Vor einiger Zeit übernahm Herr Schreiber mit seiner Frau den Vertrieb von Reinigungsmitteln der Firma ALCLEAR. In der Produktpalette befindet sich u.a. ein Reinigungstuch aus Mikrofasern. Obwohl als Haushaltstuch gedacht verwendete er es nun zum Reinigen seiner LGB-Fahrzeuge. Er ist begeistert davon.



ALClear-Mikrofaser-Reinigungstuch.

Das Tuch kommt nur in Verbindung mit Wasser zur Anwendung. Es ist bis 95° waschbar und hat eine lange Haltbarkeit. Ein Nachpolieren entfällt. Die Reinigung von Glas, Chrom, Kunststoff sowie alle glatten Oberflächen erfolgt streifenfrei. Herr Schreiber kann alle seine LGB-Artikel jetzt mühelos, schonend und gründlich reinigen.

Das Tuch ist in den Größen 60x45 cm (DM 20,00) sowie 40x45 cm (DM 15,00) erhältlich und kann bei auf Rechnung (zzgl. DM 2,50 Versandkosten) bestellt werden.

Thomas Schreiber, Dorfstraße 23, 24806 Sophienhamm. Telefon: 04335-1421.

Nachbemerkung: Hausfrauen kennen Mikrofasertücher beispielsweise auch als »Blaues Wunder«. Derartige Tücher sind wirklich phantastisch. Redaktion

### LGB - 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.

**Suche** gut erhaltene LGB DEPESCHE Hefte 45-50 zu vernünftigem Preis. Christian Herold, Telefon 09131-791766 ab 17.30 Uhr.

**Abzugeben** LGB DEPESCHE und Kataloge von 1968-1998 sowie weitere LGB-Literatur auch einzeln. Paul Lesnik, Telefon/Telefax 0209-43263.

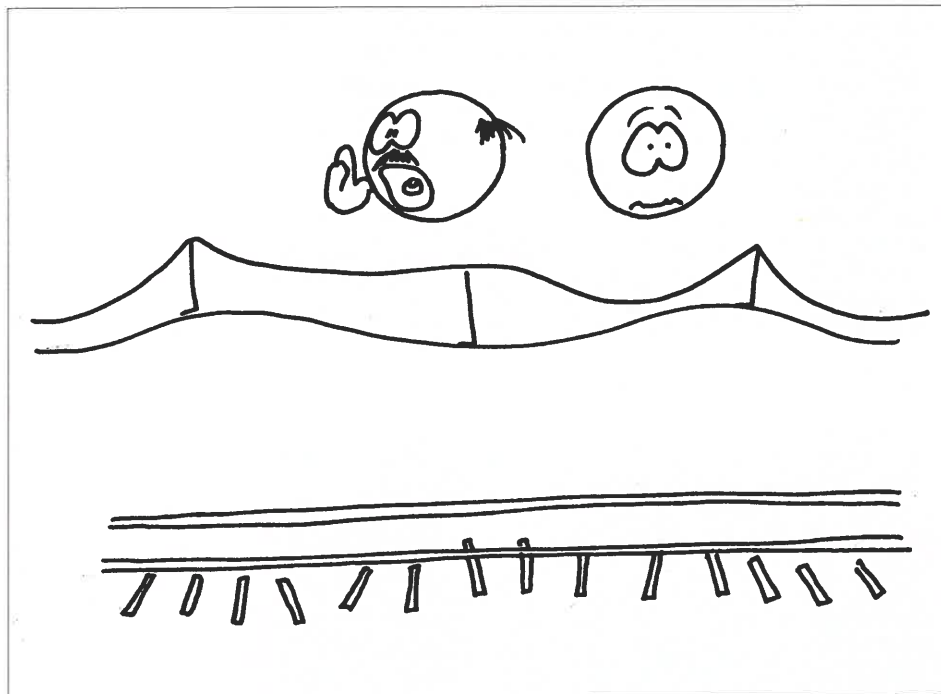
Ich will als Erstversuch eine STAINZ umbauen. Was mit fehlt sind **Aufkleber** und/oder fotogezäzte Folien (zum Beispiel 99 61 xx u.a.) um die Lok richtig beschriften zu können. Wo kann man derartiges beziehen? Jürgen Fulfs, Telefon 04221-56521.

**Gebe ab** aus Platzmangel diverse LGB-Originalverpackungen. Manfred Liese, Telefon 0561-7209623, Telefax 0561-7209624.

**Suche** mehrere alte 4001 (Flachwagen). François Oudin, 11A Route de Saint Aubin sur Mer, F 14610 Basly.

**Verkaufe** altersbedingt meine außer 1/3/5 fast komplette LGB DEPESCHE-Sammlung bis Heft 95. Dieter Est, Windmühlenstr. 23, 53859 Niederkassel.

**Suche** »REPA Lok-Aus« mit Empfängerbausteinen. Burkhard Koslowski, Siemensstr. 6, 32791 Lage. Telefon/Telefax 05232-8116.



»Heinrich!!! Fahre mit dem LCE gefälligst nicht so schnell!!«

Cartoon: Richard Stein

**LGB DEPESCHE im Internet:**  
<http://www.lgb.de>

## Frau Nelly Grimm im Ruhestand

Frau Nelly Grimm war seit dem 16. Mai 1971 bei der Firma Ernst Paul Lehmann beschäftigt. Nachdem sie in der Montage der Lehmann-Gross-Bahn die ersten Erfahrungen sammeln konnte, ihr Mann war damals Leiter dieser Abteilung, wurde sie bei der schnell wachsenden Zahl von LGB-Freunden sehr bald zur Ansprechpartnerin für alle Reparaturbelange. Es gab wohl kein Problem im Zusammenhang mit den hunderten von LGB-Artikeln, das Frau Grimm nicht lösen konnte. Unzählige LGBlern haben bei ihr fachkundige Beratung gefunden, wenn irgendwo der (Gross-Bahn-)Schuh drückte. Bei ihr erhielt man alle die begehrten Teile, die den Eigenbau von erträumten Modellen überhaupt erst



EPL-Seniorchef Wolfgang Richter (rechts) und sein Sohn Rolf Richter verabschieden Frau Grimm in den Ruhestand.



Johannes Richter und Herr Baumann, Neustadt/Aisch, im Gespräch mit Frau Grimm anlässlich ihrer Verabschiedung in den Ruhestand.



Das kalte Buffet war natürlich im Kundendienstlager angerichtet. Links an der Wand einige der zahllosen Grußkarten, die Frau Grimm von LGB-Freunden bekam.

möglich machte. Es gab wohl kein Ersatzteil, war es auch noch so ungenau beschrieben, das Frau Grimm nicht finden konnte. Auch für die Fachhändler und Fachwerkstätten war sie wegen ihrer Kompetenz eine hoch geschätzte Gesprächspartnerin.

Frau Nelly Grimm hatte am 30. Juni 1999 ihren letzten Arbeits-

tag bei der Firma Lehmann und wird nun zusammen mit ihrem Mann den wohlverdienten Ruhestand genießen. Auch die LGB DEPESCHE bedankt sich bei Frau Grimm im Namen aller LGB-Freunde sehr herzlich für oftmals erteilten Rat, aktiv gewährte Hilfe und prompte Lieferung aller Aufträge.

Wolfgang Zeunert

## Modell & Hobby 98 und die Donnerstagsrunde

Der Termin für die Ausstellung »Modellbau & Hobby 98« in Leipzig vom 15.-18.10.98 war lange in unseren Kalendern eingetragen. Wir wollten gern unsere Modulanlage ausstellen, aber es gab einige Probleme. Man wollte uns aber nur mit halber Besetzung und sonstigen Einschränkungen. Zum Glück klärte sich vieles auf und wir erhielten die Einladung. Darob herrschte Freude in Holzminden und Hadmersleben. Jetzt wurde wieder verstärkt gebaut, verfeinert, gestaltet. Mit Lötkolben und viel Elektronik, mit Farbtöpfchen und Pinseln wurden Besuche in Holzminden und Hadmersleben ergänzt. Der Inhalt für die »Modellküche« wurde beraten, die Geräte wie Kaffeemaschine, Würstchenwärmer und Mikrowelle wurden vorbereitet. Aber endlich war es soweit.

Dienstag, 13. Oktober 1998: Das große Packen begann in

Holzminden. Heinz und Holger trafen am Nachmittag in Hadmersleben ein, wenig später auch die »Anlagenfahrer« Peter und Horst mit dem 7,5 t-LKW. Den brauchen wir nun schon für unsere Ausstellungsanlage. Die Zuladung der Module von Erhardt und der Körbe mit der Marketenderware war bald erledigt.

Mittwoch, 14. Oktober: Früh um acht Uhr ging es gen Leipzig, wo wir trotz teilweise miserablen Wetters gegen elf Uhr eintrafen. Der Platz in der Messehalle III, Stand G 30, war schnell gefunden und sorgsam wurden die Module, Zubehör und rollendes Material entladen. Großes Chaos wie jedesmal vor dem Aufbau. Soll das unsere Anlage werden? Gestärkt mit einer Tasse Kaffee und den mitgebrachten Butterbrotten begann der Aufbau der Anlage, der so gegen 20 Uhr (fast) abgeschlossen war. Hol-



ger und Manfred hatten das Hotel gesucht und gefunden, eine nette Herberge in Böhlitz-Ehrenberg, Entfernung vom Messegelände vierzehn Kilometer, Fahrtzeit gute zwanzig Minuten. Gemütliches Abendessen, den Durst gestillt, und ab ging es zum Federball.

Trotz guter Kondition waren wir nach diesem anstrengenden Tag doch rechtschaffen müde. Donnerstag, 15. Oktober: Die »Modell & Hobby 98« begann nun auch für uns. Schnell noch einmal umgeschaut, wobei festgestellt wurde, daß wir große Nachbarn hatten – den Ausstellungsstand der Firma LGB im Rücken und den Stand von ROCO gegenüber. Viele alte Modellbahnfreunde trafen wir wieder auf dieser Ausstellung, wie z.B. LGB-ler Heinz Perseke mit seinem schönen Diorama einer Lokwerkstatt. Nach einer kurzen Überprüfung der gesamten Anlage konnten wir zufrieden feststellen, daß alles funktioniert. Also, Donnerstagsrunde, an die Stellpulte! Heinz und Holger an den zentralen Pulten, Manfred am Alikendorfer Pult und Erhardt weihte den Bahnhof Pesceckendorf ein. Horst war schöpferisch tätig und kleidete Preiserleins ein und half mit Peter überall. Die Besucher kamen, staunten, waren begeistert und wir freuten uns. Die LGB-Loks dampften, liefen einwandfrei und leisteten Schwerstarbeit, während die Geräuschmodule zischten, läuteten und die Raucherzeuger ganze Arbeit taten. Versorgt wurde nach Speiseplan. Auch das klappte bestens und alle wurden satt. Und die ersten planmäßigen Dienstfahrten mit »Kesselwasser« verliefen erfolgreich, die außerplanmäßigen selbstverständlich auch. Der Abend wurde gemeinsam mit den Magdeburger Eisenbahnfreunden zu einem lebhaften Erfahrungsaustausch genutzt.

Freitag, 16. Oktober: Rings um unsere Anlage waren Scheinwerfer aufgebaut. Der Mitteldeutsche Rundfunk wollte seine Sendung »Telethek live« von der »Modell & Hobby 98« übertragen, und er hatte sich unsere Anlage dazu als Hintergrund ausgewählt. Auch heute lief auf der Anlage alles ausgezeichnet. Planmäßiger Verkehr und Dienstfahrten



**Modell & Hobby 98:** Ob aus diesem Chaos jemals eine Anlage entsteht?



**Modell & Hobby 98:** Die »Donnerstagsrunde« nach erfolgreichem Anlagenaufbau.



**Modell & Hobby 98:** Die Firma Lehmann zu Besuch bei der »Donnerstagsrunde« mit Herrn Bauer, LGB-Vertreter für die neuen Bundesländer (2. v.l.), Herrn Biedenbacher, LGB-Kundendienstberater (4. v.l.), Herrn Wolfgang Richter, LGB-Seniorchef (5. v.l.) und Herrn Baumann, LGB-Vertriebsleiter (6. v.l.; verdeckt).

wurden akkurat abgewickelt. Gegen elf Uhr trafen dann Verstärkungen ein, Dette und Frank als Stellwerker und dazu ein gewaltiger Nachschub für unsere Küche, der Rosi und Margitta sei Dank. Anneliese natürlich auch, aber Dette hatte vergessen, die Kuchen auszuwickeln. Dank der Verstärkung durch die neuen Stellwerker konnten auch wir nun ausgedehnte Runden durch die Ausstellung unternehmen und uns manchen stillen Wunsch erfüllen. Dann am späten Nachmittag die Übertragung der Live-Sendung im Fernsehen. Unsere Anlage (und auch

wir im Hintergrund) haben sich ausgezeichnet bewährt. Herrliche Bilder der Anlage wurden im MDR-Fernsehen übertragen. Natürlich hatten wir uns vorgenommen, dem Leipziger Hauptbahnhof einen Besuch abzustatten und der großen Eisenbahn guten Abend zu sagen. Gesagt getan, nach dem alten Versen, die J.W. Goethe in Faust I, Szene im Auerbachskeller, seinen Figuren in den Mund legt:

»Die kommen eben vor der Reise,  
Man sieht's an ihrer wunderlichen Weise;  
Sie sind nicht eine Stunde hier.

Wahrhaftig, du hast recht!  
Mein Leipzig lob ich mir!  
Es ist ein klein Paris und bildet seine Leute.«

Sonnabend, 17. Oktober: Heute war Großkampftag. Wir konnten liebe Gäste aus Holzminden, Hadmersleben, Dresden, Berlin und Hamburg begrüßen. Dazu ein ungeahnter Besucherandrang. Was für ein Bild, zeitweise standen die Besucher in Viererreihen um die Anlage. Es war kaum möglich, Wasser für die Kaffeemaschine zu holen. Aber alle wurden versorgt und zufriedengestellt. Von neuen Stellwerkern arbeitete Dette bis zur Erschöpfung am Stellwerk im Bahnhof Alkikendorf und Frank leistete Schichten im Bahnhof Pesceckendorf. Inmitten der unzähligen Besucher konnten wir als besonderen Gast Herrn Wolfgang Richter, Seniorchef der Firma Lehmann, begrüßen. Interessiert betrachtete er das Geschehen auf unserer Anlage und wurde von Peter und Heinz durch unsere Modelllandschaft begleitet. Herr Richter nahm die Einladung zur Verkostung eines Gläschen Kesselwassers an. Mit großer Freude konnten wir ihn und seine Mitarbeiter vom Ausstellungsstand der LGB zu einem kleinen Erfahrungsaustausch begrüßen. Es war ein gelungener Tag.

Sonntag, 18. Oktober 1998: Der Sonntag brachte wieder einen sehr beachtlichen Besucherandrang. Alle standen ihren Mann. Besonders hatte Horst zu tun, der diesmal unzählige Fragen zur Schöpfungsgeschichte der Preiserleins beantwortet mußte. Das Aufläufergebäck von Rosi wurde zum Renner in den Kaffeepausen, und alle ließen sich dieses herrliche Gebäck munden. Aber auch am Sonntag wurde es 18 Uhr und damit Schluß der »Modell & Hobby 98« in Leipzig.

Wir, die Freunde der Hadmersleber-Holzmindener Donnerstagsrunde haben uns in Leipzig mit der vorgestellten Anlage viele Freunde gemacht und gezeigt, was für ein Leben mit Lehmanns Gartenbahn als Modulanlage dargestellt werden kann. Unsere Anlage lebte dank der vielen kleinen Extras, der technischen Raffinessen und der gestalteten Landschaft. Uns erfreute die Aner-



**Eisenbahnfreunde Königslutter:** Auf der LGB-Anlage in Wiehe/Thüringen fährt gerade ein Zug zum Brockengipfel hinauf.



**Eisenbahnfreunde Königslutter:** Der HSB-Bahnhof Wernigerode-Westerntor auf der LGB-Anlage in Wiehe/Thüringen.

kennung, die ausgesprochen wurde, die glänzenden Augen der Kleinen und der Muttis, Vatis und Großeltern, Hobbyei-

senbahner und der Experten. Wir haben es gern getan. Es war eine echte Werbung für die Modelleisenbahn.

## Eisenbahnfreunde Königslutter

Der Tradition entsprechend begannen die Eisenbahnfreunde Königslutter ihre Freilandsaison mit dem sogenannten Anpfiff. Dazu trafen sich auf Einladung von und beim Vereinsmitglied Hans Quast und seiner Ehefrau Roswitha viele Eisenbahnfreunde mit ihren Familienangehörigen. Dieses schon fast familiäre Treffen führt dann auch dazu, daß auch die weit ferner wohnenden Mitglieder, die »Nordlichter aus Hamburg«, mit dabei sind, zu Gast war auch ein Mitglied der Eisenbahnfreunde Wolfsburg. Doch bevor die Züge in Fahrt gesetzt werden konnten legten einige Mitglieder Hand beim Aufbau der Anlage mit an. Für die kulinarische Abteilung sorgten in bewährter Form die Frauen mit selbstgebackenem Kuchen. Das Grundstück von Hans Quest fordert Gartenbahner geradezu heraus lange Trassen zu verlegen. In dieser Ausdehnung kommen lange Züge vorzüglich zur Geltung. Es konnte nur ein kleiner Ausschnitt von Lehmanns reichhaltigem Programm präsentiert werden. Es sollte ja auch in erster Linie ein Nachmittag zum Klönen und Einfahren sein. In diesem Jahr wollen sich die Eisenbahnfreunde gründlich auf die geplante Freilandschau am Glockenkamp für das nächste Jahr vorbereiten. Ideen und Ziele gibt es genügend für die-

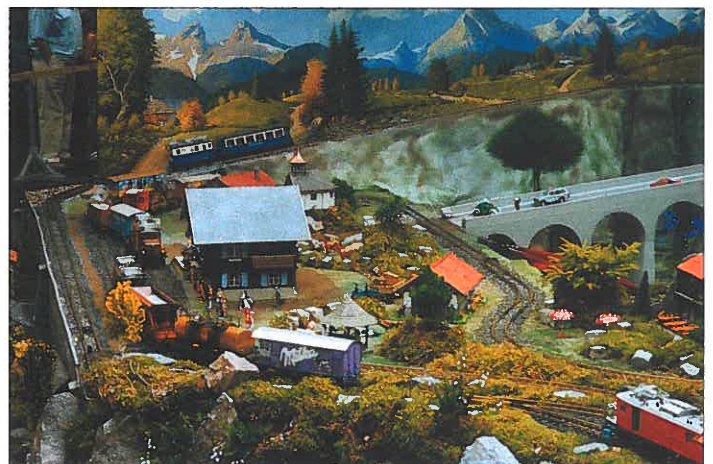
ses große Modellbahnereignis, aber es bleibt abzuwarten was letztlich alles möglich ist auch real umzusetzen. Daß in der Vielfalt vieles möglich ist haben die Veranstaltungen der Vergangenheit deutlich bewiesen.

Zum dritten Mal beteiligten sich die Eisenbahnfreunde Königslutter e.V. mit der LGB-Gartenbahn am Bromer Burgfest. Brome ist ein kleines Städtchen im Nordosten des Landkreises Gifhorn, dicht an der Grenze zu Sachsen-Anhalt. Sie unterstützen dort ihr Mitglied Joachim Friedrich, dessen Grundstück mitten im Geschehen des Burgfestes zu finden ist. Über 200 Meter Gleise und 20 Weichen wurden verlegt um eine Vielzahl von Schweizer Zügen fahren zu lassen. Die Aufbauarbeit von drei Tagen hatte sich gelohnt. Besucher äußerten sich begeistert über die naturgetreue Gestaltung der großen Freianlage. Zu überhören war das Eisenbahnspektakel schon gar nicht. Stilwidrig zum eigentlichen Thema Schweiz pendelte mit lautem Dampflokgeräusch die Harzquerbahngarnitur als Wegweiser zwischen der Bromer Straßenmeile und der Anlage.

Nach Ausflügen in den Ostharz, zur Museumseisenbahn Bruchhausen-Vilsen und zur Besichtigung eines neuen Hamburger Verschiebebahn-

hofs führte der diesjährige Ausflug die Eisenbahnfreunde nach Wiehe. Bisher war das ein unbedeutender Ort in Thüringen, seit dem 7. November 1997 aber verwandelte sich der Ort zum Anziehungspunkt für Eisenbahnfreunde.

Auf ca. 2.200 qm Ausstellungsfläche erlebt man das zauberhafte Thüringen von Eisenach bis Altenburg im HO-Maßstab 1:87. Alle großen Bahnhöfe sind nachgebildet, selbst das ehemalige Reichsbahn-Ausbesserungswerk Meiningen,



**Eisenbahnfreunde Königslutter:** Die mobile (!) LGB-Anlage nach RhB-Vorbild beim Burgfest in Brome/Landkreis Gifhorn.



**Eisenbahnfreunde Königslutter:** Beim Burgfest in Brome herrschte stets großer Andrang an der LGB-Mobilanlage im Hof der Apotheke.



Hildesheim: Ein Dynamo-Fahrrad ist stets publikumswirksam.



Hildesheim: Viel Betrieb auf der und rund um die Modulanlage.

die Wartburg und der Kyffhäuser finden sich auf der Anlage wieder. Die Zeitepoche der Anlage ist aus den siebziger Jahren, daher auch im Modell die unerschöpfliche Zonengrenze. Der Harz ist nachgebildet mit Harzquerbahn, Brockenbahn und Selketalbahn in LGB-Größe. Vorbildgetreu fehlt selbst das Rückdrückgleis am Goetheweg nicht. Details über Details faszinieren kleine und große Modellbahner. Eine Tauschbörse für Sammler und ein Modellbahnshop runden das Dargebotene ab. Nur schwer waren die Lutteraner Ausflügler zur Heimreise zu

bewegen. Ein kurzer Fotohalt erfolgt am Bahnhof Nordhausen. Dort stand ein Triebwagen ganz allein im Schmalspurbahnhof. Seine Fahrt führt lediglich nach Ilfeld bzw. Eislefder Talmühle. Nur noch zwei Dampfzüge täglich verlassen den Bahnhof Nordhausen Nord. In Blankenburg wird in geselliger Runde noch Kaffeezeit gemacht. Nicht nur die Eisenbahnfreunde, sondern auch die mitgereisten Gäste erlebten einen schönen Ausflug. Mit einer guten klaren Fernsicht zum Brocken ging es über Halberstadt wieder nach Königslutter. Dieter Hauschild



Modélisme '99, Lausanne: Viel Publikumsinteresse für die LGB.

### 3. Großbahnschau der LGB-Freunde Hildesheim

Am Wochenende 17./18. April 1999 veranstalteten die LGB-Freunde Hildesheim mit ihrer Modulanlage die 3. Großbahnschau im Hildesheimer Autopark Jahns. Die aus inzwischen auf über 75 Einzelmodulen angewachsene Anlage, beanspruchte in neuer Aufbauvariante eine Fläche von 9x17 m bei einer Gesamtfahrstrecke von 120 m. (Länge eines Moduls 1,2 m, in den Breiten 45/60 cm und 75 cm; in der Zusammenstellung frei kombinierbar). Erstmals kam der neugebaute viergleisige Abstellbahnhof zum Einsatz, welcher vom Hildesheimer Oberbürgermeister feierlich eingeweiht wurde. Dieser Abstellbahnhof (Länge 6 m bei einer Breite von 75 cm) ermöglicht ein fließendes Einfahren von Zuggarnituren in die Ringstrecke ohne Rangierarbeiten. An den beiden Fahrtagen wurde eine breite Palette an rollendem Material der Lehmann-

Gross-Bahn und anderer Hersteller vorgeführt. So fuhren originalgetreue Zuggarnituren der Schweizer, Amerikanischen und Deutschen Schmalspurbahnen. Viele Züge dampften und dieselten über die Anlage, weil die meisten der gezeigten Lokomotiven mit Geräuschelektroniken ausgerüstet sind. Auch der bei Kindern sehr beliebte LCE drehte in achteiliger Ausführung seine Runden. Die Besucher bewunderten die mit Gebäuden, Bäumen, Pflanzen, Figuren, Tieren, Lagegut und vielem mehr bis ins Kleinste gestaltete Module. Die Ausstattungsartikel wurden zu einem großen Teil selbst gefertigt oder von Zubehöherstellern erworben. An einem Stand wurde nicht nur das Fahren mit digitaler Steuerung vorgeführt sondern auch alles über die gesamte Angebotspalette, Technik, Zubehör und Lieferquellen in

### Modélisme '99, Lausanne



Jean Louis Rochaix, LGB-Freund der ersten Stunde, hat in beispielhafter Eigeninitiative in Lausanne am Genfersee eine Modellbahnausstellung organisiert. 22.000 zufriedene Besucher kamen zur »Modélisme '99« und belohnten damit alle seine Mühen. Für Kinder war es besonders interessant, daß sie eine digital gesteuerte LGB-Anlage selbst bedienen durften. Wegne des Erfolges wird der »Salon International« wiederholt.



Modélisme '99, Lausanne: Xavier, Quentin und Sarah halfen ihrem Großvater.



Idstein: LGB-Modulanlage des Modelleisenbahnclubs.

Schrift und Wort bereitgehalten um Neugierige zu informieren. Dafür danken wir den Firmen Lehmann, Faller/POLA, PIKO und anderen für die Überlassung von Werbematerial.

Eine weitere Attraktion war das von einem LGB-Freund gebaute Dynamofahrrad. Auf ihm brachten trampelnd alte und junge Besucher per Muskelkraft verschiedene Züge auf einem Gleisoval zum Fahren. In der Cafeteria des Autohauses konnten die Gäste bei Kaffee und Kuchen Videofilme von Schmalspurbahnen im Original und Modell betrachten.

Als großen Erfolg verbuchten die Hildesheimer LGB-Freunde

die über 2.000 interessierten Besucher, die trotz des schönen Frühlingwetters den Weg zur Ausstellung gefunden hatten.

Unter den Gästen befanden sich auch viele Eisenbahnfreunde und LGB-Clubs. Einige hatten nicht den weiten Weg aus anderen Bundesländern gescheut.

Die 4. Großbahnschau der LGB-Freunde findet im Frühjahr 2000 wieder in Hildesheim statt. Termin und Ort stehen aber noch nicht fest.

Kontaktadresse: LGB-Freunde-Hildesheim, Peter Lange, Friesenstieg 2, 31134 Hildesheim, Tel. 05121-34831.

## Fünfzehnjähriges Vereinsjubiläum des Modelleisenbahn Club Idsteins

Der Modelleisenbahn Club Idstein ist aus einem losen Zusammenschluß von Eisenbahnfreunden mit unterschiedlichen Interessen entstanden. Schnell fanden sich neun Eisenbahnfreunde zusammen, um die erforderlichen Formalitäten zur Vereinsgründung zu erledigen. So schlug am 27.6.1984 die Geburtsstunde des Vereins. Innerhalb der fünfzehn Jahre ist die Mitgliederzahl auf ca. zwanzig angestiegen, wobei erfreulicherweise nicht nur ältere sondern auch jüngere Eisenbahnfreunde dem Verein zur Verfügung stehen. Die hauptsächliche Vereinsarbeit beschäftigt sich mit dem Bau modular aufbaubarer Anlagen im HO-Maßstab 1:87 (Wuppermodule), die sich mit der Darstellung von Ausschnitten der DB AG-Strecke Frankfurt-Limburg mit Schwerpunkt Idsteiner Raum beschäftigt, so-

wie in der Baugröße II/IIm. Die Spur II/IIm-Modulanlage war schon auf mehreren Ausstellungen, darunter auch auf der »InterModellBau« in Dortmund, auf der »Faszination Modellbau« in Sinsheim und in Lana in Südtirol, der Partnergemeinde der Stadt Idstein. Ergänzt wird die IIm-Modulanlage durch einige im privaten Besitz befindlichen und mit der Vereinsanlage kompatiblen Module wie eine Westernanlage, ein Bahnbetriebswerk, ein Güterbahnhof, eine Rollbockanlage und mehreren Landschaftsmodule. Zudem kommt noch eine in modularer Bauweise aufgebaute Anlage in unserem Clubheim in der Spurweite IIm, die ein Ausmaß von 10,6x3,6 m besitzt. In privaten Besitz befindet eine weitere Spur II-Anlage, die ebenfalls aufgebaut und zu besichtigen ist. Bilder der Anlagen kann man auf un-

serer Homepage [www.mec-idstein.purespace.de](http://www.mec-idstein.purespace.de) anschauen.

Alljährlich organisiert der MEC auch eine eigene Modelleisenbahnausstellung in der Stadthalle in Idstein, wo die beiden Modulanlagen in den oben genannten Baugrößen der Öffentlichkeit präsentiert werden. Auch in diesem Jahr veranstaltet der MEC am 27./28.11.99 eine Modelleisenbahnausstel-

lung mit kleiner Tauschbörse.

Martin Ulrich

Kontaktadressen:

Heinz Hermann am Weg, Telefon: 06126/70300 (1. Vorsitzender)

Wolfgang Lenz, Telefon: 06126/1237 (2. Vorsitzender/Börsenbeauftragter)

Martin Ulrich, Telefon: 06126/590751 (Ausstellungsbeauftragter)

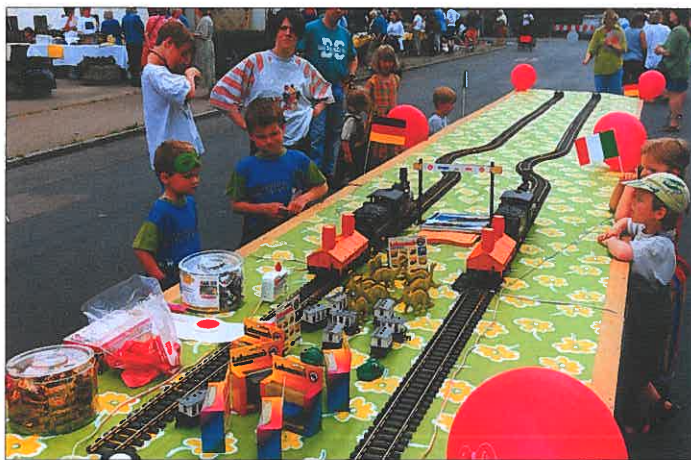
## Fahrradspiel in Aktion »Ein schöner Tag im Mai«

Am 30. Mai 1999 fand in Hannover-Herrenhausen das 31. Kirchweihfest der Zachäusgemeinde statt. Dieses traditionsreiche Stadtteilfest stand in diesem Jahr unter dem Motto »Gebt den Kindern eine Chance« und hatte wie immer einen regen Zulauf.

Eine besondere Attraktion in diesem Jahr war das von der Firma Ernst Paul Lehmann Patentwerk gesponserte Fahrradspiel, bei dem die Kinder durch

ihre eigene Muskelkraft mit je einem LGB-Zug um die Wette fahren. Allerdings führte zu schnelles Fahren zum Verlust der Ladung und des Sieges. Die Sieger erhielten kleine Präsente und alle hatten viel Spaß. Trotz geringer Spieleinsätze kam schließlich doch eine ansehnliche Spende für die Gemeinde zusammen. Nochmals herzlichen Dank der Firma Lehmann.

Jürgen Schwarz



Hannover-Herrenhausen: Kirchweihfest mit LGB-Fahrradspiel.

## 17. Internationale Modellbahn-Ausstellung in München

Die Weichen sind gestellt. Das weltweit größtes Modellbahnerereignis 1999 findet erstmals in München parallel zur »22. Heim+Handwerk« vom 27.11.-5.12.99 statt. Das neue Messegelände verwandelt sich neun Tage lang zum Paradies für Modellbahner aller Spurweiten und für Freunde echtdampfbetriebener Lokomotiven und Maschinen sowie für alle Fahrzeugminiaturen-Liebhaber und Sammler. Über 170 Aussteller aus neun Nationen (A, B, CH, D, F, GB, H, I, NL) bieten ein Riesensortiment an rollendem Material aller denkba-

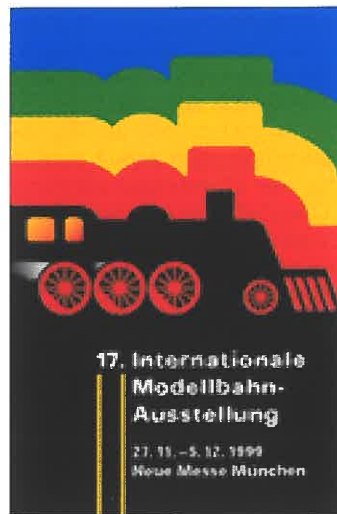
ren Nenngrößen und Epochen, einschließlich antiquarischen Sammlerstücke. Großes Interesse erfährt technisches Zubehör, wie zum Beispiel Gleis- und Oberleitungssysteme, digitale Geräuschmodule und moderne Steuer- und Regeltechnik. Spezialitäten, die eine Modellbahnlandschaft erst so richtig echt wirken lassen, gibt es in Hülle und Fülle. Besucher erhalten Gebäudeminiaturen aus der Epoche Kaiserzeit für die stilgerechte Ausgestaltung ihrer Anlage genauso selbstverständlich in München wie etwa effektvollen Kirmes-Mo-



Seit dem 9.10.98 die **Arbeitsgruppe Spur IIm** des »Kultur und Sport Verein der Wiener Verkehrsbetriebe, Sektion Modellbau« offiziell tätig. Anlässlich des zweitägigen Festes »50 Jahre Wiener Stadtwerke« war die Arbeitsgruppe in der Wiener Stadthalle mit einer LGB-Anlage präsent.

dellbau oder neue Streumaterialien und detailgetreue Tunnel- und Mauerportale für den perfekten Landschaftsbau. Wer seine Werkstatt aufrüsten oder gar neu einrichten will findet rechtzeitig vor Weihnachten alle nur denkbaren Werkzeuge und Maschinen. Alle namhaften Hersteller und Verlage beschenken die 17. Internationale Modellbahn-Ausstellung mit eigenen Messeständen. Besondere Modellbahn-Leckerbissen bieten die etwa 130 Kleinserienhersteller, deren Produkte teilweise ganz individuell handgefertigt und im Fachhandel meist gar nicht erhältlich sind. Vierzehn Modellbahn-Clubs aus sechs Nationen (A, CH, D, GB, I, NL) beteiligen sich mit ihren wunderschönen Schauanlagen und unterstreichen den internationalen Charakter dieser Ausstellung. Fasziniert von diesen extrem detaillierten Landschaftsrepliken ferner Länder erlebt der Besucher einen Querschnitt des gesamten Spektrums aller Nenngrößen von Spur IIm/G, I und 0 und weiter über H0, TT, N, bis Z. Ihren vollen Lichtezauber entfaltet die 17. Intern. Modellbahn-Ausstellung täglich ab 16.30 Uhr nämlich genau dann, wenn an allen Messetagen die Hallenbeleuchtung abschaltet und die vielen tausend Lämpchen der Anlagen und der beleuchteten Züge die Besucher faszinieren und in vorweihnachtliche Stimmung versetzen. Ein unvergeßliches Erlebnis, welches heute allerdings noch nicht verraten wird, erwartet die Freunde der mit echtem Dampf angetriebenen

Lokomotiven und Maschinen. Die 17. Intern. Modellbahn-Ausstellung findet im Rahmen der »22. Heim+Handwerk« vom 27.11.-5.12.99 in der »Neuen Messe München« statt. Eintrittskarten-Service zur 17. Internationalen Modellbahnausstellung in München vom 27.11.-5.12.1999



Eines sei gleich vorneweg verraten: Alle fünfzehn Modellbahn-Clubs und entgegen ersten Ankündigungen werden (fast) alle der bis heute gemeldeten 150 Aussteller (bis auf zehn Firmen) während der gesamten Messedauer, also alle neun Tage lang in München präsent sein. Zehn Firmen haben sich für die verkürzte Messedauer vom 1.-5.12.99 (fünf Tage) entschieden. Neben den bereits erwähnten Tagessonderflügen von Berlin, Hamburg und Düsseldorf zur 17. Internationalen Modellbahnausstellung nach München beeindruckt der Veran-

stalter, die GHM-Gesellschaft für Handwerksmessen mbH München, durch einen vorbildlichen Eintrittskartenservice. Die Eintrittskarte ermöglicht die kostenfreie Nutzung der öffentlichen Nahverkehrsmittel im gesamten MVV (Münchner Verkehrsverbund). Innerhalb des MVV-Gebietes können an allen Park & Ride-Plätzen und einhundert Kiosken die Eintrittskarten erworben werden. Die streßfreie Anreise im PKW und der bequeme Umstieg in die neu eröffnete U-Bahn, welche den Besucher direkt zum Eingang Ost und der Halle B5 bringt, ist also gewährleistet. Die Eintrittskarten können zusätzlich bei den ADAC-Geschäftsstellen in Südbayern, den DB-Verkaufsstellen im Großraum München und ABR-Verkaufsstellen (Amtliche Bayerische Reisebüros) erworben werden. Clubs, Vereine und Reisegruppen ab mindestens zehn Personen können die Karten auch direkt bei der GHM-Gesellschaft für Handwerksmessen mbH, Herrn Werner Stitzl, unter 089-94955189 per Fax bestellen. Die Karten werden dann automatisch vor der Ausstellung gegen Rechnung versandt. Es wird automatisch der ermäßigte Gruppentarif ab zehn Personen berechnet. Die Versandgebühr beträgt einmalig DM 5,00 pro Bestellung und ist unabhängig von der Anzahl

der bestellten Karten. Die Eintrittspreise betragen:  
 Tageskarte (einmaliger Eintritt): DM 18,00  
 Ermäßigte Tageskarte (einmaliger Eintritt): DM 15,00 für Gruppen ab zehn Personen, Abgabe gegen auf hier in der LGB DEPESCHE abgedruckten Ermäßigungsgutschein, Schüler, Studenten, Auszubildende, Wehrpflichtige, Zivildienstleistende, Rentner, Versorgungsempfänger und Schwerbeschädigte.  
 Ermäßigte Tageskarte (einmaliger Eintritt): DM 12,00 für Schülergruppen ab zehn Personen (begleitende Lehrkraft frei) nur an den Tageskassen erhältlich.  
 Halb-Tageskarte (einmaliger Eintritt): DM 12,00 nur Montag bis Freitag ab 13.00 Uhr  
 Kinder bis 12 Jahre haben freien Eintritt!  
 Ausführliche Besucherinformationen können ab sofort unter Fax 07261-9451250 angefordert werden.

Gegen Vortage dieses LGB DEPESCHE-Coupons erhalten Sie an den Tageskassen zur 17. Internationalen Modellbahn-Ausstellung von DM 15,- statt DM 18,-.

Name: \_\_\_\_\_ eine ermäßigte Eintrittskarte  
 Straße: \_\_\_\_\_  
 PLZ: \_\_\_\_\_  
 Ort: \_\_\_\_\_  
 Vorname: \_\_\_\_\_

Dieser Coupon kann beliebig oft kopiert werden.



100 Jahre Steinhuder Meer-Bahn und 20 Jahre LGB waren für das LGB-Fachgeschäft »Der Eisenbahn-Keller« in 31515 Wunstorf der Anlaß die LGB ganz groß im Schaufenster herauszustellen und die hauseigene LGB-Modulanlage wieder einmal dem interessierten Publikum zu zeigen.

## »Modellbahn Süd«, Stuttgart

Nach dem überwältigenden Erfolg, den die »Modellbahn Süd« 1998 verzeichnen konnte (92 % der Aussteller waren mit der Anzahl echter Kaufinteressenten am Stand zufrieden; 98 % der Besucher wollen dieses Jahr wiederkommen), steuert Süddeutschlands beliebte Ausstellung für passionierte Modellbahner und solche die es werden wollen mit Volldampf in das dritte Messejahr.

Denn eingedenk des Sinnspruchs »Wer rastet, der rostet« haben sich die Messemacher in Stuttgart für die diesjährige Veranstaltung (29. Oktober bis 1. November 1999) gleich mehrere neue Höhepunkte einfallen lassen.

So werden die Besucher zum einen einige der schönsten Schauanlagen Deutschlands bewundern können, deren Auswahl in enger Zusammenarbeit des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahnfreunde e.V. (BDEF) und der Messe Stuttgart erfolgt.

Zum anderen gestalten verschiedene Modellbahn-Clubs aus dem Großraum Stuttgart unter der Federführung von »moebac« Filderstadt an allen vier Messetagen einen großangelegten Workshop, auf dem Themen wie Bau und Umbau von Stadthäusern und Felsen, von Gleisen und Signalen ebenso behandelt werden wie originalgetreue Modellbahnbeschriftungen oder das Be- und Entladen von Güterwagen.

Als weitere Besonderheit konnte 1999 mit Österreich ein

Partnerland gewonnen werden, dessen Modellbahnclubs für ihre ausgesuchten Strecken- und Dioramenanlagen berühmt sind. Auf dem Programm stehen hier, so viel ist bereits sicher, so berühmte Anlagen wie die Semmering-, die Arlberg-, Karwendel- oder Tauernbahn.

## MODELL BAHN SÜD



Ausstellung für Modellbahner  
**MESSE STUTTGART**  
29.10. - 1.11.1999

Doch die »Modellbahn Süd« ist mehr als eine Schaumesse. Vielmehr zeichnet sie sich wenige Wochen vor Weihnachten auch als beliebte Verkaufsmesse aus.

Dank der gelungenen Mischung von Groß- und Kleinserienherstellern finden die Besucher hier alles, was das Herz eines Modellbahnfreundes höher schlagen läßt, angefangen bei Schienenfahrzeugen über Systeme für den Anlagen- und Landschaftsbau bis hin zu Steuerungs- und Regeltechnik für alle Nenngrößen und Maßstäbe.

Messe Stuttgart/pr. - Internet:  
<http://www.messe-stuttgart.de>

## 100 Jahre DB-Museum Nürnberg

Das Jahr 1999 steht für das DB Museum in Nürnberg ganz im Zeichen seines einhundertjährigen Bestehens. Ursprünglich als »Königlich bayerisches Eisenbahnmuseum« gegründet und seit 1996 das Firmemuseum der Deutschen Bahn AG, ist es eines der ältesten technikgeschichtlichen Museen im deutschsprachigen Raum. Das ist wahrlich ein Anlaß, den es ausgiebig zu feiern gilt.

Der Auftakt zu den Jubiläumsveranstaltungen wurde bereits mit der Sonderausstellung »Orient Express – König der Züge« gemacht. Zu dieser Ausstellung, der wichtigsten und bedeutendsten der letzten Jahre im DB Museum, konnten von November 1998 bis Mai 1999 ca. 95.000 Besucher verzeichnet werden.

Die Höhepunkte des Festjahres werden im Oktober 1999 gefeiert. Dann beginnt am 1. Oktober, dem Eröffnungstag des Museums vor 100 Jahren, eine Sonderausstellung zum Thema »Deutschlandreise 1899«. Diese Sonderausstellung veranschaulicht vier verschiedene Bahnreisen im Jahre 1899. Fiktiv wird die Anreise nach Nürnberg aus vier Himmelsrichtungen zur Museumseröffnung nachvollzogen. Die Ausstellung bleibt über die Feierlichkeiten hinaus bestehen und wird bis ins Frühjahr 2000 hinein im DB Museum zu sehen sein.

Einen besonderer Augenschmaus für Oldtimerfreunde wird vom 15.-17.10.1999 geboten. Die »Große Jubiläums-

und Fahrzeugparade« wird die Lokparade von 1998 weit übertreffen. Eine Auswahl an Fahrzeugen aller Traktionsarten präsentiert sich in den drei Tagen dem Besucher. Neben den Stars unter den deutschen Fahrzeugen, angeführt von den Dampflokomotiven ADLER und SAXONIA, werden auch Oldtimer aus dem benachbarten Ausland die Parade bereichern.

»Es werden ebenso moderne Fahrzeuge der Bahn zu bewundern sein,« erklärt Dr. Jürgen Franzke, der Direktor des DB Museums. »Mit dem THALYS, der ansonsten nur zwischen Paris-Brüssel-Köln-Amsterdam verkehrt und dem neuen ICE 3 und dem ICT bereichern gleich drei besondere hochmoderne Züge die Parade. Mit beiden Zügen werden am Sonntag, 17. Oktober, auch sogenannte Schnupperfahrten in die nähere Umgebung von Nürnberg durchgeführt.«

Für die Film- und Fotofreunde gibt es an allen drei Veranstaltungstagen ausreichend Gelegenheit auf Motivsuche zu gehen. Während der Fototermine finden keine anderen Veranstaltungen statt. Jeweils an den Vormittagen kann man zwischen den ausgestellten Fahrzeugen somit ungestört »auf Jagd gehen«.

Ein abwechslungsreiches Rahmenprogramm mit Live-Musik, Mitfahrten auf der Dampflok, Fahrten mit einer Draisine, dazu Infostände und Souvenirverkauf, Festbetrieb und kuli-



DB-Museum Nürnberg: Blick in die Fahrzeughalle.



Peter Klebsch: Mobil aufgebaute LGB-Anlage im Klassenzimmer.



DB-Museum Nürnberg: Die Eisenbahn als Erlebniswelt für Kinder.



Peter Klebsch: Die LGB auf dem Schulhof zeigt den Kindern, wie schön eine Gartenbahn sein kann.

narische Angebote lassen diese Tage zu einem Großereignis für die ganze Familie werden. Zum erweiterten Umfang der Veranstaltungstage trägt auch die Karstadt AG bei. Bereits am Freitagabend findet von

20.30 bis 24.00 Uhr ein Popkonzert mit Wolfgang Ambros, Ludwig Hirsch und Georg Danzer statt. Der Konzertbesuch freilich kostet Extra-Eintritt.  
DB Museum Nürnberg/pr.  
Internet:  
<http://www.dbmuseum.de>

Am Meer entlang und über die höchsten Gipfel Europas, ein Kuß auf dem Bahnsteig, ein Abschiedswinken auf einer idyllischen Bahnstation oder ein riskantes Abenteuer. Der Besuch ist ein einmaliges Spektakel! 70000 Watt Licht, 4000 Watt Sound und 600 qm

LGB-Fan (und der es werden möchte) ist ein Besuch in Barcelona unbedingt zu empfehlen. Vorführungen: Wochentags: 18.00 und 19.00 Uhr Wochenende/ Feiertage: 11.00, 12.00, 13.00, 18.00 und 19.00 Uhr. Selbstverständlich können Sie für eine Gruppe eine Sondervorstellung vereinba-

## Die LGB in der Grundschule

Seit der Wende habe ich mir nach und nach eine kleine LGB-Anlage (ca. 190 m<sup>2</sup>) im Garten aufgebaut. Viele Leute schauen bei ihren Spaziergängen durchs Dorf neugierig über den Zaun. Ich freue mich solch ein schönes Hobby zu haben und gebe gern Auskunft über die LGB. Ich bin ein sehr großer Fan dieser Gross-Bahn. Beruflich bin ich in einer Grundschule tätig und habe

dort zu vielen festlichen Gelegenheiten die LGB dampfen lassen. Viele Schüler interessieren sich dafür, und einige haben sich in einer Interessengemeinschaft unter meiner Anleitung zusammengefunden. Nun hat also auch die Schule seit ca. vier Jahren eine kleine LGB-Anlage. Sie wächst langsam aber stetig. Die Kinder freuen sich wenn es rollt und pfeift. Peter Klebsch

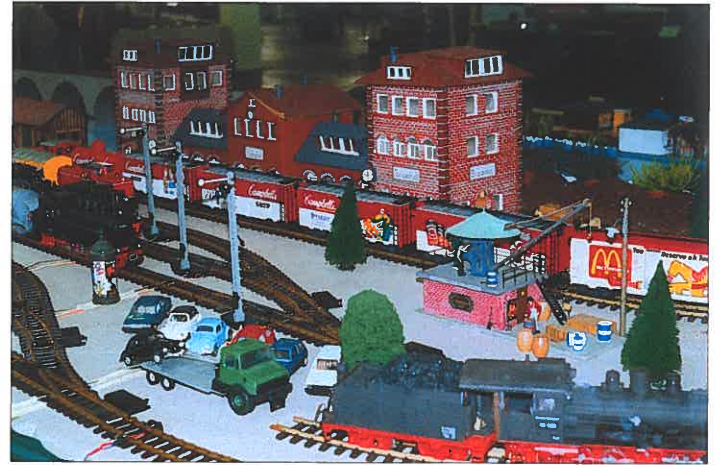
## MAGIC BCM BARCELONA offiziell eröffnet.

In Barcelona läuft die LGB auf Hochtouren. Den Besucher erwarten 40 Minuten LGB live.

Mehr als 40 Lokomotiven aller Epochen geben das Gefühl Reisen in aller Welt zu erleben.



Magic Barcelona – natürlich mit einer großen LGB-Anlage.



**Brigachtal:** Blick auf die Ausstellungsanlage.

**Brigachtal:** Das imposante Hauptbahnhofsgebäude.

ren: Telefon 0034-933002993.  
Postadresse: Passeig Lluis Companys 10-12, E - 08018 Barcelona. Die Messe ist er-

reichbar mit den Buslinien 39, 41, 51, 40, 42 und 141 sowie mit der U-Bahn-Linie L1.

Anneliese Aumer

## LGB-Freunde Brigachtal

Die LGB-Freunde Brigachtal nahmen gern die Einladung des Veranstalters der Bodensee-Modellbautage in Friedrichshafen an, über den 10.+ 11.1998 eine Anlage in einer der Messehallen aufzubauen. Was den Platzbedarf anbelangte war anfangs von unbegrenzter Ausdehnungsmöglichkeit die Rede, so daß eine vierzig Meter lange Anlage geplant und entsprechendes Schienenmaterial gerichtet wurde.

Mit drei Kombis und zwei Anhängern, vollbepackt mit Schienen und Rollmaterial, ca. 150 kg Felsen, 200 Liter Zierrinde, unserer neun Meter langen Brücke, Korkrinde, Sand, einem großen Eigenbaubahnhof, 27 POLA-Gebäuden und 40 Bäumen (von der Fa. Faller zur Verfügung gestellt), 25 Büffeln, einer Schafherde und unzähligen weiteren Tieren und Figuren machten wir uns auf den Weg in das 100 km entfernte Friedrichshafen. Unser zugewiesener Platz war schließlich »nur« 24 m lang, was natürlich die Fahrstrecken erheblich verkürzte und die Länge allein von den beiden hintereinanderliegenden Bahnhöfen, getrennt in einen europäischen und einen amerikanischen Teil, beansprucht wurde.

Aufgebaut wurde eine zweigleisige Ringstrecke mit jeweils ca. 75 m Länge und jeweils einem sechsgleisigen Bahnhof.

Gesteuert wurde wie immer mit Handbetrieb, wobei natürlich ein paar Chrashes nicht ausblieben. Dank den robusten LGB-Fahrzeugen gingen diese wie immer ohne Schaden ab.

Stars bei den Westernzügen waren ein Cola-Zug, die F7-Dreierkombi der Baltimore & Ohio RR, die lange Sumpter Valley RR-Gelenklok mit Schlepptender und selbst die wertvolle K 28-Ganzmetaldampflokomotive drehte zeitweilig ihre Runden. Beeindruckend auf dem europäischen Bahnhof war ein Orient-Express mit zwei blauen Mallet-Loks und der pfeilschnellen, siebengliedrigen LCE, der als einziger Zug in beängstigendem Tempo durch die Kurven rasen durfte. Auf der Anlage verkehrten 13 Züge mit insgesamt 128 Waggons,

zu deren Aufbau wir elf Stunden benötigten.

Inmitten der ebenfalls wunderbaren H0- und N-Anlagen fiel unsere Anlage sowohl durch ihre Größe als auch durch die Fahrzeugen und selbstverständlich durch den kräftigen Sound aus dem Rahmen. Die mit Materialien aus der Natur liebevoll gestaltete Landschaften bestachen durch ihre Natürlichkeit.

Alles in allem war es wieder eine gelungene und allseits bewunderte Anlage, die am Sonntagabend innerhalb drei

Stunden mit Wehmut in die Transportfahrzeuge verpackt war.

Außer bei diesen Modellbautagen wurden im letzten Vierteljahr bei einem Kindergartenfest in Brigachtal und bei einem Kirchenfest in Oberaldingen jeweils eine sonntägliche Rasenanlage betrieben. Mit einer quadratisch 10x10 m-Rundanlage wurde darüber hinaus die zweitägige Leistungsschau der Stadt Furtwangen/Schwarzwald im September 1998 bereichert.

Volkmar Breithut

## Guter Service

Ich benötigte einige Ersatzteile für Loks und Wagen. Die Bestellung erfolgte per Fax an LGB.

Nach nur drei Tagen erfolgte

die Lieferung per Post. Man kann nur sagen: »Spitze! Ein guter Service!« Andere Firmen sollten sich ein Beispiel daran nehmen. Günther Gehsat

## Als Gast beim Modellbahnclub »A Toute Vapeur«

Am 27.+ 28.3.99 war ich von dem 2. Modellclub »A TOUTE VAPEUR« zur Ausstellung in der Nähe von St-Dizier (Frank-

reich) eingeladen, aber diesmal mit meiner großen LGB-Modulanlage. Das bedeutete für mich nach einer Lösung des großen Transportproblems zu suchen. Ein Freund bei einer Spedition half mir die 25 km zweimal hin- und herzufahren.

Vier Stunden am Freitagabend und noch drei Stunden am Samstagmorgen waren nötig um die Anlage betriebsfähig herzurichten. Zwölf Züge waren im Einsatz. Mein Sohn Jean-Noel war sehr begeistert mithelfen zu dürfen. Auf der Anlage gab es drei unabhängige Stromkreise. Die Stromversorgung erfolgte durch zwei LGB-Trafos 50060 und drei LGB-Fahrregler 50070.

Rémi Souillot



**Rémi Souillot:** Meine beim Club »A Toute Vapeur« ausgestellte LGB-Anlage.



## LGB Service 1996

Loseblattsammlung DIN A 4. DM 47,00. Ernst Paul Lehmann Patentwerk, Nürnberg.

Es liegt die 4. Ergänzung (Bestellnummer 0298) der »LGB SERVICE«-Loseblattsammlung vor, die von LGB-Modellen des Jahrgangs 1996 Explosionszeichnungen und Teilelisten enthält. Auch diese Ergänzungslieferung ist wiederum unentbehrlich für alle Bastler und Reparaturwerkstätten.

## Schmalspurbahn Zittau-Oybin/Jonsdorf und Schmalspurbahn Zittau-Reichenau-Markersdorf

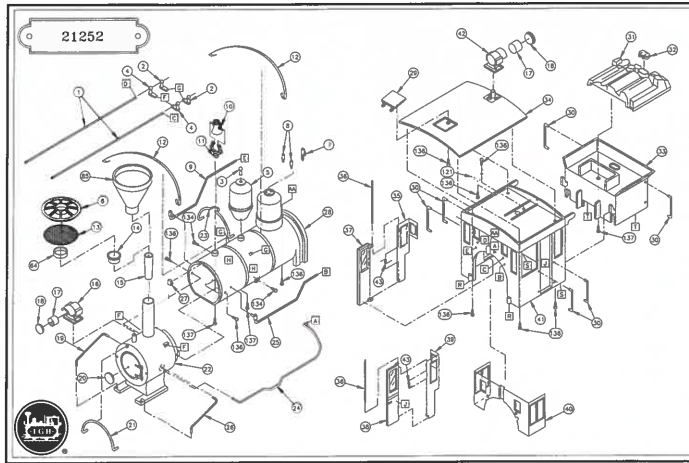
Von Thomas Knop. 128 S. 170x240 mm, 158 Farb- und 20 SW-Fotos, 9 Fahrzeugtypenzeichnungen, 5 Zeichnungen, 17 Bahnhofsgleispläne, DM 29,50. Verlag Ingrid Zeunert, Postfach 14 07, D 38504 Gifhorn.

Die 1890 eröffnete Schmalspurbahn Zittau-Oybin/Jonsdorf (Z.O.J.E.) war ursprünglich die einzige private Schmalspurbahn im Königreich Sachsen. 1906 ging die Bahn in Staatsbesitz über. Sie überlebte verschiedene Staatsformen und zwei Weltkriege. 1996 wurde die Bahn wiederum als Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft (SOEG) privatisiert. In diesem Buch werden ihre Entstehung, ihre wechselvolle Geschichte, die Verkehrsleistungen, die Strecke und die Fahrzeuge ausführlich beschrieben. Auch auf die mit der Bahn eng verbundene Schmalspurbahn Zittau-Reichenau-Markersdorf-Friedland wird mit Textbeiträgen eingegangen. Zahlreiche überwiegend farbige Fotos und Zeichnungen ergänzen die Beschreibungen und vermitteln einen lebendigen Eindruck von dieser auch heute noch unentbehrlichen Schmalspurbahn im äußersten Südosten vom Freistaat Sachsen. Das Buch ist auch eine echte Fundgrube für Modelleisenbahner, da die Fotos nicht nur Lokomotiven und Waggons sondern auch das »Zubehör« der schmalspurigen Bahn zeigen.

## Deutsche Klein- und Privatbahnen Band 5: Nordrhein-Westfalen nordwestlicher Teil

Von Gerd Wolf und Lothar Riedel. 304 S. 210x300 mm, 646 S/W-Abbildungen, viele Faksimiles, DM 78,00. EK-Verlag, Freiburg.

Die Vielzahl der Privatbahnen in Nordrhein-Westfalen macht es notwendig, die Dokumentation über diese Betriebe auf drei Bände aufzuteilen. Mit Band 4 wurden die im südlichen Landesteil vorzufindenden Bahnen behandelt. Der nun erschienene fünfte Band umfaßt die Bahnen im nordwestlichen Landesteil an Rhein, Ruhr und Wupper. Erfäßt und behandelt sind die Klein- und Privatbahnen des öffentlichen Verkehrs und auch die elektrischen Betriebe, die als nebenbahnähnliche Kleinbahnen konzessioniert waren. Die Abgrenzung zum Straßenbahnbetrieb ist unscharf. Der Güterverkehr wurde mit elektrischen Lokomotiven, der Personenverkehr mit Straßenbahnwagen durchgeführt. Die RWE-Bahnen stehen für solche Mischbetriebe, aber auch Strecken der Hager und Wuppertaler Straßenbahn. Die Autoren stellen insgesamt 19 Bahnbetriebe vor. Zu ihnen gehören u.a. die Kreis Altenaer Eisenbahn, die Plettenberger Kleinbahn, die Iserlohner Kreisbahn und die Hohenlimburger Kleinbahn, aber auch die Hespertalbahn, die Krefelder Eisenbahn und die Moerser Kreisbahn werden von den Autoren erschöpfend behandelt. Nur vier der in diesem Buch vorgestellten Bahnen be-



Beispielseite aus »LGB Service« 4. Ergänzung/1965.

stehen noch, ferner einige Unternehmen bzw. deren Nachfolger als reine Busbetriebe.

## Archiv deutscher Klein- und Privatbahnen: Sachsen-Anhalt

Herausgegeben von Dirk Endisch. Autoren: Wolfgang List, Hans Röper und Gerhard Zieglgänsberger. 272 S. 200x220 mm, 209 Fotos, 49 Karten, DM 59,00. Transpress, Stuttgart.

In Sachsen-Anhalt gab es 34 Klein- und Privatbahnen, welche die Magdeburger Börde, die Altmark, aber auch den Harz erschlossen. Dazu gehörten einerseits Kleinbetriebe wie die nur fünf Kilometer lange Kleinbahn Bergwitz-Kemberg, andererseits aber auch das bekannte Bürger Schmalspurnetz mit über einhundert Kilometern Streckenlänge oder die berühmte normalspurige Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn (HBE). So vielfältig wie die Bahnen waren auch die Fahrzeuge. Der Bogen spannt sich vom kleinen B-Kuppler über die Mallet-Loks der Harzer Schmalspurbahnen bis zu den legendären Gebirgslokomotiven der »Tierklasse«, mit denen die HBE den Zahnradbetrieb auf der Rübelandbahn ablöste. Nach der Verstaatlichung 1949 übernahm die DR die Betriebsführung der verbliebenen Bahnen. Dieser von Dirk Endisch gewohnt sachkundig redigierte Band beschreibt die Geschichte, die Fahrzeuge und die Bahnanlagen der normalspurigen Kleinbahnen und der Schmalspurbahnen. Der lesenswerte Text wird illustriert mit zahlreichen Fotos, Streckenplänen, Bahnhofsgleisplänen und Kursbuchauszügen, zu denen sich selbstverständlich auch Fahrzeuglisten gesellen. Ein großartiges Buch für alle Kleinbahn- und Schmalspurbahnfreunde.

## Deutsches Lok-Archiv Band 4 Dampflokotiven BR 99

Von Manfred Weisbrod, Hans Wiegand, Hans Müller und Wolfgang Petznick. 271 S. 200x220 mm, 232 Abb. (zu fast jeder Loktype SW-Foto + Typenskizze), DM 69,00. Transpress, Stuttgart.

Dieser Band der Reihe »Deutsches Lok-Archiv« behandelt die Schmalspurlokomotiven der Baureihe 99, die eine Betriebsnummer von DRG, DB oder DR getragen haben. Auch in diesem Band wird im Interesse einer einheitlichen und übersichtlichen Sprachregelung für die Zeit von 1920 bis Mai 1945 der Begriff Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) unabhängig von der jeweiligen Eigentumsform gebraucht. Ab Mai 1945 stehen die Bezeichnungen DB für Deutsche Bundesbahn und DR für Deutsche

Reichsbahn. Dieser Band ist zweigeteilt. Der erste Teil enthält die von der DRG auf Basis des Umzeichnungsplanes von 1925 übernommenen Lokomotiven und die Neubauten der Deutschen Reichsbahn (die DB hat keine Schmalspurdampflokotiven gebaut). Es sind dies die Schmalspurbauereihen, die bereits im ehemaligen Band 4 des »Dampflok-Archiv« (resp. in der Lizenzausgabe des alba Buchverlages unter dem Titel »Dampflokotiven deutscher Eisenbahnen, Baureihe 97-99) enthalten waren. Dieser Teil wurde überarbeitet und aktualisiert. Der zweite Teil behandelt die Lokomotivbauereihen, die zum 1. April 1949 und später von der Deutschen Reichsbahn von den bis dahin privaten Bahngesellschaften auf dem Gebiet der ehemaligen DDR übernommen worden sind. Für diese Lokomotiven hat die DR einen eigenen Umzeichnungsplan aufgestellt, dessen Grundzüge eingangs des zweiten Teils erläutert werden. War die Informationsgewinnung für die im ersten Teil behandelten Lokomotiven schon recht schwierig, so war sie von den 1949 von der DR übernommenen Privatbahnlokomotiven ungleich komplizierter. Diese Lokomotiven sind bisher nur in wenigen Publikationen oder gar nicht behandelt worden. Manche der in den vorliegenden Publikationen veröffentlichten Angaben sind zum Teil widersprüchlich. Die Autoren haben sich im Rahmen der ihnen verfügbaren Informationen bemüht Widersprüche zu klären. Auch das Merkbuch für Triebfahrzeuge (DV 939 Tr., Ausgaben 1962/1964) beinhaltet bei weitem nicht alle Baureihen. Der Vollständigkeit halber sind auch die Schmalspurdampflokotiven enthalten, die im Gefolge des Zweiten Weltkrieges zur DB gekommen sind. Besonderer Wert darf dem tabellarischen Anhang zugeschrieben werden, der sich um eine vollständige Darstellung aller Bauartunterschiede und Lieferserien bemüht und die Merkbücher an Vollständigkeit übertrifft. Eine Beurteilung dieses Buches ist ganz einfach: Ein Schmalspurbahnfreund muß es haben!

**Schmalspurbahn Hetzdorf-Eppendorf-Froßwaltersdorf**  
Von Mathias Hengst. 110 S. 215x285 mm, zahlreiche Farb- und S/W-Fotos sowie mehrere Zeichnungen. Bufe-Fachbuch-Verlag, 84385 Egglham.

Die Schmalspurbahn Hetzdorf-Eppendorf-Froßwaltersdorf gehörte weder zu den frühzeitig eröffneten noch zu den nach 1945 zuerst stillgelegten Strecken.

Auch eine Gebirgsbahn war sie nicht, obwohl der Höhenunterschied vom Spurwechselbahnhof Hetzdorf (knapp 292 m Seehöhe) bis zum 13,65 km entfernten Großwaltersdorf immerhin 173 m betrug. So reizte den Autor zu Beginn seiner intensiven Forschungen nur die Tatsache, daß es zu dieser Strecke bisher keine umfassende Publikation gab. Nach monatelangem Aktensstudium im Sächsischen Hauptstaatsarchiv und in der Sächsischen Landesbibliothek (Eppendorfer Tageszeitungen) eröffnete sich ihm ein ganz anderes Bild. Es gab doch kleine Besonderheiten. So ist es schon recht ungewöhnlich, daß beim Bau kein einziger Arbeiter verletzt oder getötet wurde. Auch während der gesamten Betriebszeit gab es keine spektakulären von Eisenbahnern verursachten Unfälle. Zudem erhielt Hetzdorf 1900 die einzige kombinierte Rollbock/Rollwagengrube auf Sachsens 750 mm-Schmalspurbahnen. Die Verlängerung bis Großwaltersdorf war die einzige während des Ersten Weltkrieges in Sachsen begonnene und auch in Betrieb genommene Neubaustrecke. Dieser Abschnitt war mit nur knapp fünfunddreißig Betriebsjahren nach Klotzsche-Königsbrück der kurzlebige Streckenteil auf Sachsens Schmalspurbahnen. Eppendorf soll bei der Aufzählung von Besonderheiten nicht fehlen. Nur Kirchberg besaß Anfang der vierziger Jahre ebenfalls fünf verschiedene Zweiggleisanschlüsse. Auch beim Lokinsatz brachten die Akten Erstaunliches zu Tage. Die nur in kleiner Stückzahl gebaute V K war hier mit zehn Jahren wesentlich länger im Einsatz, als bisher vermutet wurde. Leider verhinderte all dieses nicht die Betriebsstellung am 1. Januar 1968. Die einst der Industrialisierung im Löbnitztal und in Eppendorf dienende Bahn war in den sechziger Jahren nicht mehr zeitgemäß und technisch total überaltert. In der gewohnten Sorgfalt und Qualität hergestellt, wie die übrigen Veröffentlichungen des Bufe-Fachbuch-Verlages zur Eisenbahngeschichte, setzt dieses Buch der schon vor über dreißig Jahren stillgelegten Schmalspurbahn im Raum Freiberg/Chemnitz ein Denkmal. Die ostdeutschen Schmalspurbahnfreunde werden das zu schätzen wissen. Die westdeutschen Schmalspurbahnfreunde erfahren staunend von einer Bahn, deren Besuch durch widrige politische Umstände nicht möglich war, als sie noch fuhr. Ein tolles Buch!

## 100 Jahre Harzquer- und Brockenbahn

Von Jörg Bauer. 208 S. 200x300 mm, 59 Farb- und 157 S/W-Abbildungen, DM 58,00. EK-Verlag, Freiburg.

Das repräsentativ gestaltete Buch setzt der bekannten deutschen Meterspurbahn ein weiteres würdiges Denkmal. Jörg Bauer, Oberster Betriebsleiter der HSB und ausgewiesener Kenner der Harzbahnen, hat die wechselvolle Geschichte der populären Bahn (»Die Grösste unter den Kleinen«) in allen Epochen ausführlich beschrieben. Angesichts der Fülle von bereits vorhandener Literatur zu diesem Thema (der Verfasser führt in einer Literaturliste allein schon 26 Werke über die Harzbahnen an) dürfen als Pluspunkte dieses Bandes die Sach- und Ortskenntnis des Verfassers, der lesenswerte Textteil, die sehr beachtliche sechzehnjährige Fahrzeugliste und eine hervorragende Fülle von Fotos angeführt werden, die begrußenswerterweise vor allem die Dampflokotiven berücksichtigt.

## Die Wangerooger Inselbahn

Von Egbert Nolte. 120 S. 220x210 mm, zahlreiche SW- und einige Farbfotos, mehrere Fahrzeugtypenskizzen. Verlag Kenning, Nordhorn

Auf der Nordseeinsel Wangerooge verbindet seit über 100 Jahren eine Meterpurbahn den Schiffsanleger mit dem Dorf. Heute von der DB AG betrieben, war sie bis zur Wiedervereinigung die letzte Schmalspurbahn der Deutschen Bundesbahn. Während auf den anderen ostfriesischen Inseln private oder kommunale Träger die Bäderbahnen betrieben, war der Bahnverkehr auf der östlichsten, der einzigen zum Großherzogtum Oldenburg gehörenden ostfriesischen Insel, immer in staatlicher Hand. Über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, der Nachfolgerin der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn (GOE), kam die Inselbahn zur DB. Die Streckenlänge war früher, als der Ostanleger noch in Betrieb war und die Bahn zu militärischen Zwecken diente, viel umfangreicher. Der Traktionswechsel von Dampf- auf Diesellok fand erst in den fünfziger Jahren statt. Die Schmalspurbahn erfüllt auf 5,9 km Streckenlänge mit der Verbindung zwischen Anleger und Dorf sowie der Stichbahn zum Westen jegliche Transportaufgaben. Besonders im Sommer sind das täglich einige Tausend Feriengäste samt Gepäck, alle Lebensmittel und Baustoffe von der Apfelsine bis hin zum Ziegelstein. Auch der in Containern verladene Müll wird mit Flachwagen zum Anleger befördert. Bedingt durch das Verkehrsmonopol auf der autofreien Insel (der Flugverkehr spielt nur eine untergeordnete Rolle) schreibt man bei der SiW (Schiffahrt und Inselbahn Wangerooge) schwarze Zahlen. Mitte der neunziger Jahre wurden der Wagenpark und die Streckengleise völlig renoviert und neue Dieselloks beschafft, so daß der Betrieb der idyllischen Schmalspurbahn noch für Jahrzehnte gesichert zu sein scheint. Schon seit langem hat sich Dr. Egbert Nolte mit der Inselbahn intensiv beschäftigt und nun dieses informative Buch verfaßt, daß vom Verlag in bekannt guter Weise ausgestattet wurde.

## Münchens Torfbahn im Erdinger Moos

Von Alfred Baronner. 34 S. 170x240 mm, 22 Fotos, 7 Zeichnungen. Bufe-Fachbuch-Verlag, 84385 Eglham. Das ist eine der wertvollen Monographien, die sich den ganz kleinen Eisenbahnen widmet, im vorliegenden Fall der Torfbahn im Erdinger Moos. Herr von Poschinger, Besitzer des Grund und Bodens, sah weit vorausblickend die lukrative Möglichkeit, die Stadt München mit Torf zu versorgen und nahm die erste dampfgetriebene Torfpresse in Betrieb. 1894 konnte er das Schloß und Gut Ismaning/Karlshof mit ca. 400 ha. für 530.000 Mark erwerben und bekam damit genügend Platz, eine eigene große Torfverkaufsstelle in Ismaning zu errichten. Zum Transport des Zengermoos-Torfes nach Ismaning bot sich die Errichtung einer schmalspurigen Kleinbahn als die wirtschaftlichste Lösung an, zum einen, weil nur eine schmale und zugleich leichte Trasse auf weichem Untergrund rasch und billig zu verlegen war, und zum anderen, weil die leichten Schmalspurloks an Ort und Stelle praktisch unbegrenzt und somit billig beheizt werden konnten. Auf eigenem Grund konnte innerhalb eines Jahres eine eingeleiste 13 km lange Strecke in der Spurweite von 750 mm



Bei einem Besuch auf einem Bauernhof kaufte meine Frau ein Küken. Bald stellte sich heraus, daß unser Küken ein Hahn war. Wir nannten ihn Henry. Er wuchs schnell heran und entwickelte sich zu einem kräftigen Gockel. Henry durfte sich im Garten frei bewegen. Leider konnte er unsere gelbe LGB-Lok nicht leiden. Auf dieser hackte er wütend solange herum bis sie entgleiste.

zwischen dem Abbaugelände um Gut Zengermoos und dem Torfbahnhof in Ismaning errichtet und 1896 eröffnet werden. Mit Anbindungen zu den Landgütern Karlshof und Brennermühle, einem Ausweichladegleis auf halber Strecke, ferner mit den Zufahrten zu Lok- und Waggonremisen mit mehreren Rangiergleisen im Gut Zengermoos sowie mit den zahlreichen Verzweigungen in das eigentliche Torfabbaugebiet betragen die gesamten Gleisanlagen 25 Kilometer. Höchst lesenswerte Broschüre, die aber leider nur noch in wenigen Restexemplaren lieferbar ist.

## Oberurseler Locomotiven

44 S. 230x150 mm Querformat, 35 Fotos, DM 14,00. Bufe-Fachbuch-Verlag, 84385 Eglham. Das ist der Faksimile-Nachdruck einer Werbeschrift der Motorenfabrik Oberursel AG. Um 1910 wurden in Oberursel Grubenlokomotiven gebaut, die mit Benzin oder Benzol angetrieben und vor allem in Bergwerken und beim Tunnelbau eingesetzt wurden. Empfehlungsschreiben der Benutzer geben Aufschluß über die Einsatzbedingungen. Die Fotos zeigen das Umfeld, in dem die kleinen Lokomotiven mit den gewaltig großen Schwungrädern verwendet wurden. Ihre Verbreitung reichte von Ungarn bis Frankreich, von Schlesien bis Westfalen. Ein Schwerpunkt war offensichtlich der Bau der Alpentunnel in Österreich und der Schweiz. Die Motorenfabrik Oberursel, heute im Besitz von BMW und mit dem Bau von Triebwerken beschäftigt, baut schon lange keine Verbrennungsmotorlokomotiven mehr. Das leider inzwischen nur noch mit wenigen Exemplaren lieferbare Heft ist eine Fundgrube für den Feld- und Werksbahndienst.

## Verkehrsknoten Gera

Von Thomas Frister. 172 S., 295x210 mm Querformat, 171 S/W-Abbildungen, DM 39,90. EK-Verlag, Freiburg. Die bewegte Verkehrsgeschichte Geras, einst Endpunkt mehrerer Privatbahnen, später Schnittpunkt zwischen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn und der Preussischen Staatsbahn mit fünf regelspurigen Strecken und einer Schmalspurbahn, erfährt anlässlich des

ein- und vierhundertjährigen Bestehens des Anschlusses der Stadt an das Eisenbahnnetz im März 1999 mit diesem Buch eine ausführliche Würdigung. In diesem bildbetonten Band mit historischen Ansichten, Gleisplänen, Aufnahmen vom Leben auf den Bahnhöfen, dem Betrieb mit Dampfloks und der modernen Traktion bis zu seltenen Kriegs- und Luftbildern findet man nicht nur einen Abriss der Eisenbahngeschichte der ostthüringischen Stadt mit ihren interessanten Bahnanlagen, sondern auch die Bahnbetriebswerke, die Bahnhöfe, Brücken, die einst durch Gera führenden hochwertigen Schnellzugverbindungen, die Kriegszerstörungen und Unfälle werden durch Texte und vor allem durch eindrucksvolle Fotos dokumentiert. Selbstverständlich darf auch ein Exkurs zur Schmalspurbahn Gera-Pforten – Wuitz-Mummsdorf mit einem Abstecher zum Geraer Nahverkehr mit Straßenbahnen, Bussen und Obussen nicht fehlen. Das ist ein auf schwerem Papier gedrucktes und höchst bemerkenswertes Werk.

## Maschinenfabrik Esslingen

Autoren: Werner Willhaus und Jürgen Krantz. 114 S. 210x280 mm, 24 Farb- und 209 S/W-Abbildungen, DM 19,80. EK-VERLAG, Freiburg 1846 wurde die Maschinenfabrik Esslingen gegründet, die in ihrer langen Geschichte bedeutende Schienenfahrzeuge hervorbrachte: Die Schnellzugloks ADh und C, den Sechskuppler K, den Kettel-Dampftriebwagen, Zahnradfahrzeuge, Straßenbahnen, und natürlich auch Fahrzeuge für Schmalspurbahnen. Aber auch Elektromobile, Brücken, Kräne und sogar Kühlschränke stellte die ME her. Es wurden für dieses Paperback viele exzellente Werkaufnahmen der ME zusammengetragen und mit weiterem historischen Material ergänzt, so daß eine einzigartige Bildokumentation der vielseitigen Maschinenfabrik aus Esslingen entstanden ist.

## Eisenbahn-Kurier Special 52:

### Ostpreußen

Chefredakteur Thomas Frister. 114 S. 210x280 mm, 4 Farb- und 200 S/W-Abbildungen, DM 19,80. EK-Verlag, Freiburg.

Dieses Heft ist den Eisenbahnen Ostpreußens bis 1945 und der Zeit danach in einzigartigen und größtenteils unveröffentlichten Aufnahmen gewidmet. Mit besonderer Sorgfalt wurden auch alle ostpreußischen Kleinbahnen aufgelistet. Schienen verbinden, und eine Verbindung zu unseren Nachbarn im Osten soll diese Publikation über alle vergangenen Geschehnisse hinweg sein. Die Geschichte der Provinz findet ebenso Berücksichtigung wie die ihrer Schmalspurbahnen: Insterburger Kleinbahn (750 mm), Niederungsbahn (750 mm), Tilsit-Pogegen-Schmalleningken (1000 mm), Wehlau-Friedländer Klb. (750 mm), Königsberger Klb. (750 mm), Pillkaller Klb. (1000 mm), Treuburger Klb. (1000 mm), Lycker Klb. (1000 mm), Rastenburger Kleinbahnen (750 mm), Ortelsburger Klb. (600 mm), Memeler Klb. (1000 mm), Westpreußische Kleinbahnen (750 mm) sowie was aus ihnen geworden ist. Kaufempfehlung!

## Baureihe V 100

### der Deutschen Reichsbahn

Von Manfred Weisbrod. 128 S. 235x270 mm, 140 Farb- und 31 SW-Fotos, DM 69,00. Transpress, Stuttgart.

Eigentlich hätte die sowjetische Dieselloktype TGM 3 ihre Position im Lokpark der DR einnehmen sollen, doch die damalige sowjetische Lokindustrie konnten die gewünschten Diesellokomotiven nicht liefern, sodaß die »Hauptverwaltung der Maschinenwirtschaft« 1963 schließlich zur Selbsthilfe griff. In nur einem Jahr entwickelte der damalige »Lokomotivbau Karl Marx« in Babelsberg die V 100. Schon bald erwies sich diese Loktype als echtes Multitalent und verdrängte binnen weniger Jahre fast alle Länderbahndampfloks, zog Güter-, Eil- und Personenzüge, und selbst vor Schnellzügen war sie zu finden. In zahllosen Varianten fahren die Loks zwischen Ostsee und Erzgebirge. Das Buch beschreibt den Bau der V 100, stellt die Technik der Loks vor und schildert Versuchsfahrten ebenso wie die Betriebs- und Einsatzgeschichte. Ein umfangreicher Statistikeil und zahlreiche Illustrationen runden ein Werk ab, daß sogar für den Schmalspurbahnfreund von Interesse ist, denn bekanntlich wurden zehn V 100 mit Meterspurdrehgestellen für den Einsatz auf der Harzquerbahn umgerüstet, wo sie noch heute bei den HSB im Einsatz sind.

## Zauber der Kleinbahnzeit

Von Jürgen Krantz. 144 S. 225x270 mm, ca. 140 Farbfotos, DM 49,80. Transpress, Stuttgart.

Die Nebenbahnen waren einst für das flache Land das Tor zu großen weiten Welt. Unzählige Klein-, Privat- und Lokalbahnen schlossen die Dörfer und Gemeinden links und rechts der Magistralen an das Verkehrsnetz an und standen dabei stets im Schatten der Hauptlinien mit ihren großrädrigen Schnellzugloks. Die Sekundärbahnen hatten nie eine Lobby, und mancher Eisenbahnfreund interessierte sich erst für sie, als sie bereits auszustarten begannen. In diesem Buch lebt ihre letzte Blütezeit noch einmal auf. Stimmungsvolle Farbbilder von romantischen Inselbahnen, steigungsreichen Mittelgebirgsstrecken, mächtigen Dampfloks und uralten Elektro-Oldtimern laden den Leser zu einer Nebenbahnreise zwischen Küste und Alpenrand ein. Das ist ein Bildband zum Träumen und Erinnern, in dem man neben einfach herrlichen Bahnszenen auch manches heute schon als historisch anzusehende Bild aus früher Farbdiazeit findet.

## L'Encyclopedie des Chemins der Fer d'Alsace-Lorraine

### Die bewegte Geschichte der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen von ihren Anfängen bis zur Gegenwart

Von Jean-Marc Dupuy, Jean Buchmann und Bernard Mayer. 330 Seiten 210x280 mm, fast 500 Abbildungen (Fotos, Karten, Pläne), Text in französischer Sprache, Preis: 295 FRF. Ed. LO-CO REVUE, BP 104, F-56401 Auray Cédex (man spricht deutsch).

Die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen macht ihre deutsch-französische Vergangenheit besonders interessant. Die Autoren haben eine Fülle von zum großen Teil bisher unveröffentlichten Dokumenten zusammengetragen und berichten um über alle Aspekte der Eisenbahnen in den heute französischen Départements Haut-Rhin, Bas-Rhin und Moselle. Das Buch setzt wegen seiner umfangreichen Textbeiträge Kenntnisse der französischen Sprache voraus, aber es ist vor allem auch wegen der zahlreichen Abbildungen (auch von schmalspurigen Strecken) eine Fundgrube für Hobbyhistoriker und Modelleisenbahner.

### BDEF-Jahrbuch 1999

Redaktion: Wolf-Dietger Machel. 256 S. 150x210 mm, 65 SW- und 26 Farbfotos, DM 15,00. Uhle & Kleimann Verlag, 32295 Lübbecke.

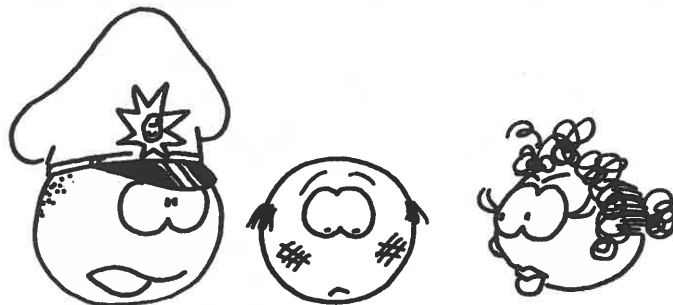
Die jährliche Hauptversammlung des »Bundesverbandes Deutscher Eisenbahn-Freunde« (BDEF) am Himmelfahrtswochenende ist auch wieder der Anlaß für die Herausgabe des Jahrbuches. 1999 war Karlsruhe Tagungsort. Seit 1839 ist die badische Residenzstadt Karlsruhe an das Bahnnetz angeschlossen und wurde später einer der wichtigsten Knotenbahnhöfe im Südwesten Deutschlands. Karlsruhe wurde verkehrsmäßig besonders bekannt, weil die aus der Straßenbahn hervorgegangene Stadtbahn direkt aus der Stadt heraus über normale Eisenbahnstrecken in die Region durch Zweistromfahrzeuge fahren kann. Im diesjährigen BDEF-Jahrbuch sind folgende Artikel veröffentlicht: Karlsruhe – von der Barockgründung zur modernen Großstadt; Die Entwicklung des Badischen Eisenbahnnetzes; Die Karlsruher Rheinbrücken; Das Karlsruher Modell; Der Karlsruher Verkehrsverbund (KVV); Die Karlsruher Lokalbahn; Die Albtalbahn; Die elektrische Straßenbahn in Karlsruhe und ihre Vorläufer; Die Turmbergbahn in Karlsruhe-Durlach; Die Karlsruher Trümmerschuttbahn; Die AEG-Elektrolokomotive 1037 zu Gast bei der AVG; Die Modellbahn- und Eisenbahnfreunde Karlsruhe e.V.; Die Ulmer Eisenbahnfreunde e.V.; Treffpunkt Schienennahverkehr Karlsruhe e.V.; Mitgliedsvereinigungen des BDEF.

### Reiseführer zu den

#### Schmalspurbahnen in Ungarn

Von Thomas Allgaier. 98 S. 150x210 mm, zahlreiche Farb- und SW-Fotos sowie die diverse Pläne, Skizzen und Zeichnungen, DM 24,80. Röhr-Verlag, 47809 Krefeld.

In Ungarn gibt es auch heute noch nicht weniger als 22 Schmalspurbahnen mit öffentlichem Verkehr, die noch in Betrieb stehen. Vier Strecken unterstehen der Staatlichen Eisenbahngesellschaft Magyar Államvasutak (MAV). Bei den anderen Strecken handelt es sich um Wald-, Forst und ehemalige Wirtschaft- oder Kindereisenbahnen. Diese haben heute fast ausschließlich touristischen Charakter. Lediglich auf vier Bahnen südlich und westlich des Balaton



»Wir haben Ihren Mann am Bahnhof aufgegriffen, wo er um Geld gebettelt hat um sich für seine LGB kaufen zu können!«  
Cartoon: Richard Stein

(Plattensee) wird noch Holz abgefahren. Nicht aufgenommen wurden eingestellte Strecken sowie Feld-, Werks- und Industriebahnen, von denen auch noch einige existieren. Die vorherrschende Spurweite ist 760 mm, lediglich eine Bahn hat 600 mm. Ziel des Reiseführers ist es, alle heute noch vorhandenen Schmalspurbahnen mit öffentlichem Verkehr vorzustellen sowie Hinweise und Tipps zum Besuch der Bahnen zu geben. Thomas Allgaier, Aktiver der ArGe Schmalspur, befaßt sich schon lange mit den Schmalspurbahnen in Ungarn und hat hier ein kleines Buch verfaßt, das geradezu vorbildlich ein Schmalspurbahnparadies vor unserer Tür beschreibt, das für viele Bahnfreunde noch völlig unentdeckt ist.

### Voie Libre

Redaktion Christian Fournerau und Jehann-Hubert Lavie. Jedes Heft 32 S. 210x280 mm, zahlreiche meist farbige Abbildungen, F 25,00 (etwa DM 7,50). Editions »Loco Revue«, BP 104, F-56401 Auray.

»Voie Libre« ist die Schmalspurreihe der französischen Modellbahnschrift »Loco Revue«. Frei übersetzt bedeutet der Titel in etwa »Unabhängige Schienenstränge«, mit anderen Worten also alles außer Staatsbahnen, vor allem natürlich Schmalspurbahnen. »Voie Libre« wird in französischer Sprache publiziert. Wer nicht der Sprache kundig ist kommt aber durch die Fülle der farbigen Abbildungen auf seine Kosten, außerdem ist jedem Heft eine Übersetzung aller Texte in englischer Sprache beigeheftet. Leider läßt der Platzmangel in dieser Rubrik nur kurze Hinweise auf den Inhalt der in letzter Zeit erschienenen Hefte zu. Tatsächlich aber ist dieser Reihe voll beispielhaften »Schmalspurcharmes«.

**Heft 3:** Modell-Armee-Feldbahn zur Versorgung der Festungswerke der Maginot-Linie; Vorbildbericht über die Meterspurbahnen des Départements Côtes du Nord; die »Mikro«-Anlage einer Grubenbahn in zwei Ebenen; Anlage nach Vorbild der Chemins de fer de la Provence; Bauberichte von Lokbausätzen.

**Heft 4:** Baupläne von Bahnbauten; eine Hafenszene als deutsches H0e-Modul; in der hinteren Ecke einer (Modell-) Lagerhalle wird eine (Modell-) Feldbahndiesellok restauriert; Bau einer O20 T von Decauville; Bau einer Wasserstation für eine Bahn »am Ende der Welt«; Umbau eines deutschen in einen französischen LGB-Güterwagen; Vorbildber-

icht über eine Museumsbahn im Département Haute-Somme.

**Heft 5:** Französische Modulanlage nach »englischer Art« in Oe, die eine perfekte Vorlage für Ähnliches in LGB-Größe ist; Eigenbau-Prellbock für die LGB; historische Pläne von Gebäuden auf reizvollen Kleinstbahnhöfen; Kleinzubehör selbst gemacht; Vorbildbericht über die Schmalspurbahn CFC auf Korsika; Feldbahnanlage eines Vierzehnjährigen.

**Heft 6:** Kleinanlage Torfwerk für große Modellspuren; Vorbildbericht über die Tramway Bellegarde-Chézery in Ostfrankreich; Mikroanlagen – brauchbar als Ideenvorlage für eine LGB-Keller-Klein-Innenanlage; französische Modelltriebwagen.

**Heft 7:** Eine Modell-Vizinalbahn nach belgischem Vorbild; die englische Snailbeach District Railways als Modell; Vorbildbericht über eine bretonischen Steinbruchbahn; Fortsetzung des Vorbildberichts über die Tramway Bellegarde-Chézery; Modifikationen an einem LGB-Güterwagen.

**Heft 8** hat 52 Seiten und kostet F 29,50 (etwa DM 8,80); Die (deutsche) Köstritzer Kleinbahn in Oe, was nach Realisierung in LGB geradezu schreit; Vorbildbericht über die normalspurigen Kleinbahnen in der Normandie; Vorbild und Modell CF du Vivarais; englische Kleinanlage; Vorbildbericht über 600 mm-Bahnen in der Bretagne; Vorbildbericht Teil 3 Bellegarde-Chézery mit Fahrzeug- und Gebäudeplänen;

### MIBA Spezial 38:

#### Brücken, Mauern und Portale

Redaktionsleitung Thomas Hilge. 102 S. 210x295 mm, zahlreiche Farb- und SW-Fotos sowie Zeichnungen, DM 19,80. MIBA-Verlag, Nürnberg.

Etwa halbe/halbe wird Vorbild und Modell vom dem geboten, was schon der Titel sagt. Die Umsetzung als Modell ist informativ und lehrreich. Auch wenn sich alles auf H0 bezieht, so zieht auch der LGB-ler beim Umdenken auf 1:22,5 den vollen Nutzen aus diesem interessanten MIBA Spezial.

### MIBA-Spezial 40:

#### Eisenbahn und Schiffe

Redaktionsleitung: Thomas Hilge. 102 S. 210x300 mm, zahlreiche Fotos und Zeichnungen, DM 19,80. MIBA-Verlag, Nürnberg.

Für die Gestaltung einer Modellbahn mit maritimen Themen gibt es reichlich Vorbilder. Naturgemäß kommen zum Nachbauen die kleinen Anlegestellen und

Fähren eher in Frage als die großen »Pötte« oder der Hamburger Hafen. Der Schwerpunkt dieses MIBA-Spezial liegt denn auch auf den modellbahnkompatiblen Bereichen, ohne die der Vollständigkeit halber aufgeführten Überseefähren zu vergessen. Denn bei den »unendlich weiten Wasserflächen« gilt noch mehr als sonst bei der Anlagegestaltung: »Weniger ist mehr«. Es lohnt sich aber, ein paar Quadratzentimeter der wertvollen Anlagenfläche dem »Wasser« zu überlassen, denn die gestiegene Attraktivität der Modellbahnanlage wird es dem Erbauer lohnen. Und wer tatsächlich wasserscheu ist, kann ja einfach Gießharz verwenden! Verschiedene Autoren haben sich erfolgreich mit dem Thema befaßt, und auch der LGB-Freund wird dem Gebotenen manche Anregung entnehmen können.

### Signale deutscher Eisenbahnen

Von Erich Preuß. 110 S. 165x230 mm, zahlreiche Farb- und SW-Fotos, DM 29,80. Transpress, Stuttgart.

Am 1. Januar 1994 entstand aus den beiden Staatsbahnen DB und DR die Deutsche Bahn AG. Diese Fusion veränderte nicht nur die deutsche Bahnlandschaft. Sie beschiede den Fachleuten bei den Bahnverwaltungen auch viel Arbeit, denn eine Fülle verschiedener Vorschriften mußte vereinheitlicht werden. Eine davon ist das Signalebuch, bei der DB als Drucksache 301, bei der DR als Dienstvorschrift 301 bezeichnet. Beide Verordnungen basierten auf den Vorschriften der Vorkriegs-Reichsbahn. Dieser Band berichtet über die Schwierigkeiten, die bei der sogenannten Harmonisierung des Signalwesens auftraten. Es werden aber auch die Lösungen vorgestellt, ebenso die neuen Kombinations-signale, mit denen ein völlig neues Signalsystem Einzug in das deutsche Eisenbahnwesen hält.

### Typenbuch deutsche Feldkolosse

#### Traktoren deutscher Herstellung von 1920 bis heute

Von Jürgen Hummel. 144 Seiten 125x300 mm, 138 Farbfotos und 136 Tabellen, DM 29,80. Kosmos, Stuttgart.

Lanz-Bulldogs mit ihrem unverwechselbaren »Sound«, Hanomags mit den kraftvollen Vierzylindermotoren und ansprechendem Äußeren, Stahlschlepper von Deutz oder bärenstarke Schlüter- »Feldkolosse« üben von je her eine große Faszination aus. Dieses Typenbuch deutscher Feldkolosse schildert die Geschichte der deutschen Traktorenhersteller von 1920 bis heute. Von Allgaier bis Zettelmeyer werden insgesamt 136 Ackergerätarten auch kleinerer Hersteller vorgestellt. Der Band zeigt sowohl berühmte Oldies, die als Sammlerstücke liebevoll gepflegt werden, als auch die modernen Schlepper, komfortabel ausgestattet mit Klimaanlage, 24 und mehr Gängen und luftgefederten Sitzen. Auch Sonderentwicklungen wie Unimogs, MB-Tracs, Knicklenker und Holzgasschlepper fehlen nicht. Zahlreiche Farbabbildungen und Tabellen mit den wichtigen technischen Daten sowie erklärende Bildtexte zeigen die faszinierende Vielfalt an Traktoren deutscher Hersteller, die einst und heute für unser täglich Brot sorgen. Das ist ein herrlicher Farbband mit brillanten Aufnahmen. Die ausführlichen Bilderläuterungen und technische Daten erfreuen nicht nur jeden Technikfreund und Landwirt, sondern auch den interessierten LGB-Freund, denn die meist ländlichen LGB-Anlagen erfordern auch eine gewisse Sachkenntnis bei den Vorbildern des Zubehörs.

LGB DEPESCHE im Internet:

<http://www.lgb.de>



Neinestück