

Club der  
LGB-Freunde  
Rhein/Sieg

# SPUR II

Heft 31  
2/2002

ISSN 0931-8798

SFr. 18,00

Euro 9,00

## Nachrichten



**RhB-Ellok Ge 2/4 Nr. 212 in grüner Lackierung  
Vorbild für das LGB-Sommer-Sonder-Modell**



## Frohe Weihnachten und alles Gute für das Jahr 2003



Und wieder geht ein Jahr dem Ende zu und wenn man den diversen Stimmungsbarometern Glauben schenken darf, dann war es kein gutes Jahr! Mit dem EURO hatte es ja schon angefangen. Rein optisch sah ja plötzlich alles so billig aus, und entsprechend viel Geld wurde in den ersten Monaten auch ausgegeben. Dass große Handelsketten, die bereits im alten Jahr Stück für Stück ihre Preise angehoben hatten, nunmehr plötzlich mit großen Preisnachlässen plakatierten, war schnell als reine Augenwischerei entlarvt. Als dann den Leuten richtig bewusst wurde, dass die Einnahmen exakt im Verhältnis 1 : 1.95583 umgerechnet waren, die Ausgabeseite und damit die Rotfärbung auf dem Bankkonto sich dagegen ungleich höher entwickelt hatte, wurde, bzw. musste erst einmal die Notbremse gezogen werden. Dem Einzelhandel geht es schlecht, – klar, wenn das Geld festgehalten wird. Der Gastronomie geht es besonders schlecht, – mit leichter Schadenfreude und erhobenem Zeigefinger wird auf so manche Umrechnung DM gleich EURO verwiesen! Und dann ist es ja auch nicht so, dass das bisher angesparte Geld vielleicht jetzt im Weihnachtsgeschäft ausgegeben wird. Nein, da kennen Sie der Deutschen Gründlichkeit aber schlecht! Ein Hang zum Masochismus scheint manches Mal in den Genen verankert zu sei. Jetzt ist sparen angesagt! Dazu kommt ja noch, dass es fast allen im Vergleich tatsächlich immer noch sehr gut geht und vielen bewusst wird, dass sie schon überreichlich alles haben. Modelleisenbahnmäßig natürlich auch, wenn wir ´mal ehrlich sind. Wer schon mehrere Jahre sein Hobby betreibt und

diverse Züge sein Eigen nennt, der braucht praktisch jahrelang nichts zu kaufen, wenn er nicht gerade sein Gleisnetz vergrößern will. Von 20 % Rückgang bei Modelleisenbahnen ist zu hören, wobei es sicher auch Händler gibt, bei denen es noch schlechter aussieht. Das kann schon die Existenz kosten, wie an dem Beispiel der Firma Markscheffel & Lennartz festzustellen ist, bei der am 05.11. eine Insolvenzversteigerung stattgefunden hat. Und dieses Geschäft galt als erste Adresse und Edelschmiede im vornehmen Hamburg! Na ja, man muss ja schon froh sein, wenn sich die neue (alte) Regierung nicht auch noch eine Luxussteuer für Modelleisenbahnen ausdenkt, nachdem die Besteuerung der Privatnutzung von betrieblichen Pkws schon erhöht werden soll. Apropos Regierung: Man kann ja politisch stehen, wo man will. Aber ein Wechsel hätte der Stimmungslage einfach gut getan, hätte wenigstens ein bisschen für eine Aufbruchstimmung gesorgt. Aber auch *der* Schuss ist daneben gegangen, – und wieder hat angeblich keiner Herrn Schröder gewählt. Vielleicht die Frauen, wegen seines männlichen Aussehens und den ungefärbten Haaren....

So fällt es dann auch den Gutwilligsten schwer, einen Optimismus zu bewahren. Sind die Geschäftsleute ihrer Hausbank gegenüber ehrlich, droht eine Kündigung der Kredite. Von neuen Darlehen zwecks Erweiterung traut sich schon gar keiner mehr zu sprechen. Und große Kapitalgesellschaften fühlen sich nach wie vor eher den Aktionären als ihren Mitarbeitern verpflichtet. Und wieder gehen ein paar Tausend

in die Arbeitslosigkeit. Und Arbeitslose konsumieren nun ´mal wenig, – auch wenn sie theoretisch dann mehr Zeit für ihr Hobby hätten: Was nutzt es, wenn das Geld fehlt. Da beißt sich dann die sprichwörtliche Katze in den Schwanz....

Also: Was sollen wir uns wünschen für 2003? Gesundheit natürlich! Denn das ist immer noch das Allerwichtigste! Dann wünschen wir uns politische Vorgaben, die von Wirtschaftsfachleuten gestaltet sind. Keine Interessenklüngelei und Versuche, mit Blick auf irgendwelche Wahlen keinem weh zu tun! Es gibt genug Möglichkeiten, sinnvoll zu sparen. Da braucht man nur ´mal im Schwarzbuch des Bundesrechnungshofes nachzulesen. Wir wünschen uns Frieden. Wenn das schon nicht in der ganzen Welt möglich ist, dann wenigstens in Europa. Wir wünschen uns und Ihnen eine schöne und besinnliche Weihnachtszeit. Friede in der Familie, Mitgefühl, Hilfsbereitschaft und andere, leider oftmals in Vergessenheit geratene Tugenden. Wir wünschen natürlich auch Freude mit unserem Hobby, wünschen uns, dass die daraus erwachsenen Freundschaften erhalten bleiben und gepflegt werden. Wir bedanken uns zum Ende des Jahres auch herzlich bei der Firma Ernst Paul Lehmann, bei der Familie Richter und allen Mitarbeitern, sowie allen Zubehörherstellern und Händlern der LGB. All´ unsere guten Wünsche für ein schönes Weihnachtsfest und ein gutes neues Jahr gehen auch an die Leser unserer »Spur II Nachrichten«.

**H.-Jürgen Neumann  
und das Redaktionsteam**



# Spur II Nachrichten

ISSN 0931-8798  
Ausgabe 31  
2/2002



Unabhängige Modellbahnzeitung  
für Freunde der Modelleisenbahn  
im Maßstab 1:22,5

Offizielles Organ des  
»Club der LGB-Freunde Rhein/Sieg«  
Geschäftsstelle: Heckhaus 76, 53804 Much

## IMPRESSUM

### Herausgeber und Vertrieb:

Club der LGB-Freunde Rhein/Sieg  
Heckhaus 76, 53804 Much  
Telefon 0 22 45 / 2224 oder: 07000 lgbclub  
Telefax 0 22 45 / 12 80  
E-Mail lgb-club-rhein-sieg@t-online.de  
Internet www.lgb-club.de

### Redaktion:

H.-Jürgen Neumann  
Heckhaus 76, 53804 Much  
Telefon 0 22 45 / 22 24

### Ständige Fachmitarbeiter:

Dr. Friedrich Baltzer, Aachen  
Peter Fien, Hamburg  
Rainer Fröhling, Herford  
Dipl. Ing. G. M. Joedecke, Dietmannsried  
Dieter Manhardt, Köln  
Dr. Markus Strässle, CH - St. Gallen

### Erscheinungsweise und Bezugsmöglichkeit:

Die Zeitschrift erscheint im Juni und Dezember.  
Sie ist sowohl im Zweier-Abonnement  
(€ 18,00 zuzgl. € 3,00 Versandkosten  
= € 21,00) als auch im Einzelbezug  
erhältlich. Ein Bestellformular wird gerne  
zugesandt und ist auch über das internet  
abrufbar. Die Bezahlung erfolgt im Bank-  
lastschriftverfahren. Die Bankverbindung für  
Überweisungen lautet: H.-Jürgen Neumann,  
Kreissparkasse Siegburg Nr. 007000060  
(BLZ 386 500 00).

### Copyright:

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit  
schriftlicher Genehmigung des Herausgebers.  
Für unverlangt eingesandte Bilder und  
Manuskripte keine Haftung. Leserzuschriften  
werden, wenn von allgemeinem Interesse,  
abgedruckt; stellen jedoch nicht in jedem Fall  
die Meinung der Redaktion dar. Die Redaktion  
behält sich vor, Leserzuschriften gekürzt  
wiedergeben.

### FERPRESS:

Die »Spur II Nachrichten« sind Mitglied in der  
Internationalen Eisenbahn-Presse-Vereinigung  
FERPRESS.

## INHALTSVERZEICHNIS

Impressum	3
Was uns wichtig ist ...	4 - 5
Neuheiten	6 - 11
Rund um die LGB	12 - 17
Modell- und Anlagenbau	18 - 25
Technik	26 - 28
Ausstellungen	29 - 31
Kurzberichte	32 - 49
Kolumne	50 - 51
Feldbahnseiten	52 - 55
Vom Vorbild berichtet	56 - 89
Sonstiges	90 - 94
Club der LGB - Freunde	95 - 107

### Titelbild:

RhB-Ellok Ge 2/4 Nr. 212 in grüner (Pseudo)Lackierung  
Foto: Bernd Backhaus (unter Protest)

---

# Was uns wichtig ist...

---

## Im Fahrplan: Verhältnismäßigkeit

Frust statt Lust geht um, wenn es um die Steuerung unserer Bahnen geht. Anhaltend werden immer neue Reinfälle erlebt und gegenseitiges Klagen gipfelt schon im Wetteifern, wer den tollsten, den unglaublichsten Flop zu berichten weiß. Niemand, so scheint es, kann wirklich helfen und alle, so scheint es auch, sitzen in der gleichen Falle. Jene, die betuern, die richtige Lösung nun oder endlich zu haben, werden ganz still, wenn deren Bumerang zurück kommt. Nicht nur Inkompatibilität ist das grausame Stichwort, sondern Verrat auf der ganzen Linie. Denn selbst der Biedere, der gar nicht fremd geht und sich statt dessen auf des Herstellers Zurüstung zum hauseigenen Produkt verlässt, sitzt auf, obwohl er glaubte, mit dem höheren Preis und der Treue gewissermaßen einen Anspruch auf Funktionssicherheit erworben zu haben. Doch bald folgt die bittere Erkenntnis: Abgezockt und stehen gelassen.

Elektronik und Elektroniker haben das im Strom bzw. im Blut. Unsere Szene wird da weder besser noch schlechter bedient. Aber an uns liegt es auch. Vertrauen und Leichtgläubigkeit zur falschen Zeit und an falscher Stelle kosten eben Geld. Einen kleinen Punkt halte ich unserer Seite zugute, wir haben kaum eine Chance auf Kompetenz zu stoßen, das haftet unserer Szene solange noch an, bis schlicht und einfach eine wirtschaftliche Rückkopplung stattfindet. Und diese ist bei der anhaltenden Kaufunlust derzeit nicht absehbar. Analysieren wir doch einmal, wie wir unsere Entscheidung finden und wir werden schnell erkennen, der schwarze Peter liegt

tatsächlich vorwiegend in unserer eigenen Hand.

Woran liegt das nun?

Hörensagen bringt vieles zum Tragen, ganz einfach, vom Hörensagen geht der Zauber des Geheimnisses aus, mitsamt der Wirkung des guten Tipps.

Gedrucktes ist ebenso gefährlich, denn gedrucktes ist seit Gutenberg mit dem Flair eines hohen Wahrheitsgehalts behaftet, völlig zu Unrecht, wie wir eigentlich alle wissen.

Übliches wirkt magisch. Man fragt gar nicht, ob es gut ist, weil es ja derzeit alle tun oder machen, wird es schon gut sein.

Anwendung, besonders anhaltend erfolgreiche, ist etwas ganz Verhextes. Denn meist erfolgt die Anwendung nur teilweise im Bereich des Zugesagten und hat somit eine weit aus größere Chance, soweit begrenzt, auch ganz gut zu funktionieren.

Das sind unsere Entscheidungsgrundlagen. Von Kompetenz keine Spur!

Außerdem: Hobbyartikel unterliegen keiner Disziplin. Würde die Waschmaschine oder das Automobil nicht erwartungsgemäß funktionieren oder Defekte zeigen, stünden wir am nächsten Tag auf der Matte des Lieferanten. Hobbyartikel dagegen wandern ins Regal oder in die Vitrine. Man könnte die Reihe fortsetzen. Letztlich kommt noch der Multiplikationseffekt dazu. Wird eine solche Fehlkette nicht irgendwann durch glasklare Analytik und Kompetenz durchbrochen und auf den Boden der Realitäten zurückgeholt, etabliert sie sich als Standard mit Aussicht, sogar Norm zu werden. Schauen Sie sich einfach jüngst erschienene Literatur an. Dabei haben sofortige Anwender noch eine

gute Chance, manchen Mist auch wieder auszumerzen, so dass lediglich das Bußgeld für die unüberlegte Tat übrig bleibt. Es gibt aber auch ganz andere, recht bedauernswerte, die präparieren alles für die Zukunft. Die Lok wird nach dem Kauf sofort digitalisiert und mit allerlei Funktionen aufgerüstet. Nach der erfolgreichen Testvorführung wandert sie in den Schrank, aufbewahrt für den Tag X der Anlagenfertigstellung, besser gesagt, für den Tag des bösen Erwachens. Doch dann ist nichts mehr übrig von der ehemals so betriebstüchtigen Funktion. Totales Versagen auf der ganzen Strecke. Verursacher und Investition vom Winde verweht. Man steht allein gelassen und frustriert in der Wüste und fragt sich nach dem Mut eines Neubeginns.

Was mich an dieser Entwicklung am meisten wundert, ist die Unverhältnismäßigkeit und die lockere Haltung dazu. Da kaufe ich eine Lok für DM/EURO/\$ 200,- und einen Zug dazu für 300,- und Gleise und Weichen für 400,-, nur um einmal ein paar Zahlen hinzuwerfen, für eine erste Funktion im Spiel. Wieso gibt es dann Leute, die noch einmal denselben Betrag, nämlich 900,-, für den Betrieb dieser Sache auszugeben bereit sind? Ich meine, mit 90,-, dem zehnten Teil, ist es angemessen und genug für die Bedeutung dieses Teils, nämlich der Steuerung, im Gesamtumfang der Bahn. Andernfalls müssen sich jene, die mir Lok und Zug und Gleise verkaufen wollen, eben ein bisschen mehr anstrengen, das Denken anfangen, den Stand der Technik nutzen, einfach sich aus dem Liegestuhl erheben und etwas tun.

---

# Was uns wichtig ist...

---

Natürlich sagen Sie vielleicht, der hat leicht reden mit seinem Dachschalter und seiner primitiven Spielerei. Selbst wenn Sie nicht zu jenen gehören, die diesen Betrieb vor Ort bei mir schon erlebt haben und insgeheim nach einem lustigen und gemeinschaftlichen Nachmittag anders darüber denken, so wissen Sie doch längst aus allerlei Bemerkungen: Der spielt wirklich schon, wenn wir noch löten und diskutieren. Der freut sich schon, während wir noch stinksauer sind. Und der gibt nicht einmal 90.- pro Einheit aus. Um 90.- lässt der sogar alle seine Loks fahren, die da herum stehen.

Das stimmt schon, selbst bei intensivem Spiel mit voller Besetzung aller Stationen zogen alle Loks zusammen meinen Trafo noch niemals herunter. Er hat nur 3 A und von dem Dutzend Loks fuhren wahrscheinlich noch niemals mehr als 8 Stück. Mir ist allerdings wichtiger, als dafür nur 90,- ausgegeben zu haben, dass ich Spaß mit Freunden hatte, denn diese sind alle gleichermaßen beteiligt. Das System zwingt zu einer phantastischen Mitspielerenschaft. Und über was ich mich noch freue ist, dass ich viele Stunden für Installation von Leerrohren und Kabelverlegung, viele Stunden der Verdrahtung und Fehlersuche gespart habe und sofort betriebsbereit bin und keine Störungen kenne, nicht einmal über solche Erscheinungen klagen muss, also diese Zeit auch noch spare und ... ich will nun nicht gemein werden und höre damit auf, doch eines noch nebenbei: Ich habe tausende gespart, wenn nicht zehntausende! Geld meine ich. Was Sie aber nicht wissen ist, dass ich vor rund 20 Jahren beruflich in diese Digitalisierung, in einer schwierigen Phase, beinahe erheblich und entscheidend involviert gewesen wäre und mich nur meine Unabhängigkeit davor bewahrte, den Auftrag zu übernehmen. Denn ich hatte ganz

klar erkannt, das wird nichts für die Modellbahn, die im perfektesten Stadium im Signalblocksystem fährt. Diese bahntypische Spielart wurde einfach von den digitalen Machern vergessen. Eben das Signalblocksystem beweist dies heute noch. Wird es nämlich konsequent installiert, so erübrigt sich zum Erstaunen des Erbauers das Digitalsystem völlig, es ist sogar sehr bald hinderlich. Das bezieht sich natürlich nur eingeschränkt auf den Garten, denn dort ist schon durch den Nebenbahncharakter zum Glück ein Betrieb ohne Signale möglich.

Überhaupt spielt die Betriebsart der Schmalspurbahn die entscheidende Rolle für die notwendigen Installationen. Mich störte zum Beispiel erheblich die Auswirkung der 5% Rampe auf einen 3 Stationen entfernt fahrenden Zug. An der Rampe zog der eine Zug soviel Strom, dass das Netz zusammenbrach und der andere langsamer wurde. Mogeln wollte ich nicht, der Schotterzug sollte ohne Styroporeinsätze massiv voll Schotter bleiben. Außerdem sind fast alle meine Loks durch Zusatz-Ballaste so beschwert, dass sie diese Rampe, ohne zu schleudern, hoch kommen. Schließlich sollen die elektrisch betriebenen Loks meinen Echt-Dampflok nicht nachstehen. Zum Beispiel durch besonders leichte Züge, die am Ende gar extra für diesen Zweck zusammen gestellt werden. Beides, Rampe wie Ballast, kostet natürlich schon etwas mehr Strom, um nicht zu sagen, erheblich mehr Strom. Das zu lösen war lohnenswert und zwar ohne Griff zum Jumbo oder einfach in die Ampère. Meine Konsequenz begann also beim Stromübergang in den Schienen, ging über die Kontaktnahme von den Schienen und endete beim Stromziehen ohne Spannungseinbruch. Aber welchen Elektroniker interessieren solche Themen? Den Gartenbahner interessiert solches schon leb-

hafter und darunter wieder jene, die starten wollen. Das, liebe Freunde, ist das Schlimmste, was ich da erlebe, nämlich die Gespräche mit Startern, die mich entsetzt fragten, ob in Sinsheim oder Much, muss ich auch damit leben, komme ich da nicht drum herum? Und tatsächlich, so ist es, wenn sich ein Neuer uns nähert, sieht er nichts anderes als Digital. Dieser Club erscheint nach außen wie gepolt. Es geht gar nicht um die Betriebsart, ob Zentrale oder Vorort oder Mobil, den spielentscheidenden Kriterien. Es geht immer nur um Digital. So, als ginge es um Kerosin oder Diesel auf dem Weg von München nach Köln und nicht um Flugzeug oder Auto.

Dabei suchen wir nicht nur Starter für Gartenbahnen, sondern Nachwuchs unter der Jugend und das sind ja nicht gleich Gartenbahnbauer. Erschwerend kommt dazu, dass es immer mehr uns obliegt, den Nachwuchs zu finden, zu begeistern. Denn Hersteller sehen eher in Design-Varianten ihr Geschäft als in der Spielbahn, englisch: Toytrain. Und das Schrifttum ist nicht gerade kompetent besetzt und soll wohl nicht ernsthaft betroffen sein bei der Frage nach demjenigen, der 's tut, nämlich den Nachwuchs zu finden. Diese Leute flunkern uns ja schon so manches vor, entweder firmentreu und kein Wort über Flops, verständlich, oder linientreu und lassen dann ganze Themen einfach außen vor, auch verständlich, denn nur wer inseriert ist im Gespräch, oder sie schreiben einfach zusammen, was zu finden ist, also Sekundärliteratur.

Es hängt an den Clubs und der Weg, diese Clubs zu fördern, ist daher ganz sinnvoll, wenn man es selbst nicht bringt. Aber wir müssen es dann auch tun. Ich finde, wir tun es auch und zwar gut. Wir ernten schließlich auch. Den Nachwuchs! Nämlich als Mitglieder. Legitim? Oh ja!!!

**Dipl.-Ing. Gottfried M. Joedecke**

## Ernst Paul Lehmann, »LGB«

Dieser Bericht wurde am 23.10. begonnen, – dem Tag, an dem der Sächsische Personenwagen 30350 erschien. Wir waren begeistert! Die Länge ist schon fantastisch, die feine Detaillierung ist fantastisch, es stimmt vom optischen Eindruck her einfach alles! Mit rd. 57 cm Länge wird für ca. 150 € ein tolles Modell angeboten. Auch zeitlich genau passend, um hinter der IV K Dampflokomotive zum Einsatz zu kommen! Jetzt braucht man sicher kein großer Hellseher zu sein, um auch einen passenden Gepäckwagen und auch den gleichen Wagen mit glatten Wänden im zukünftigen Programm zu sehen. Und dann wird es wohl auch nicht mehr lange dauern, bis ein Wunschtraum des Verfassers in Erfüllung geht: Ein Wagen der Fichtelberg-Bahn, – passend zu seinem Fünfkuppler!

Gleichfalls am 23.10. wurde der AVIA-Kesselwagen 45405 und damit die erste Neuheit aus dem Sommer-Paket 2002 ausgeliefert. Tankwagen werden ja immer gerne gekauft, wobei uns allerdings statt der »RhB«-Beschriftung »DR« oder einfach »AVIA« am Wagenchassis bzw. der darüber liegenden Beschriftungstafel besser gefallen hätte. Dann kam der RhB-Mohrenkopf in aktueller »Holcim« Beschriftung (LGB-Nr. 44250). Für die Sammler interessant waren die beiden »Mannesmann«-Güterwagen, der Containerwagen (LGB-Nr. 45030) und der Röhrenwagen (LGB-Nr. 41500). Wer in Köln war, der konnte auf dem Stand der Lotus-Lokstation den exklusiv für Österreich (und natürlich auch wieder Amerika) in kleiner Auflage erschienenen Tank-

wagen der »ÖMV« (LGB-Nr. 41407) erwerben.

Im November folgte erst einmal das Aster/LGB-Handarbeitsmodell einer Mikado Schlepptender-Dampflokomotive der »White Pass« Nr. 73, LGB-Nr. 21832. Das Handmuster hatte ja auf der Spielwarenmesse noch recht unscheinbar irgendwo zwischen ihren Kunststoff-Schwestern gestanden, jetzt, aus der wertvollen Holzkiste genommen, kommt ihre Schönheit und Größe erst einmal richtig zur Wirkung! Gott sei Dank ist der Eindruck der Größenverhältnisse auch gut, – anders, als bei der »Hudson« des vorigen Jahres. Zahlreiche Vorbildfotos im Anleitungsheft bestärken diesen Eindruck. Beim Vorbild handelt es sich dann auch um eine echte Schmalspurlokomotive, es wurde also keine Regelspurlok »vergewaltigt«! Unser Ratschlag für Interessenten lautet daher: empfehlenswert! Siehe auch die Abbildung auf Seite 51!

Kurz vor Redaktionsschluss kam dann auch noch die Straßenbahn Köln (LGB-Nr. 21360), die DR-Kastendampflok (LGB-Nr. 23500), der Teddy-Roosevelt-Personenwagen (LGB-Nr. 39073), der Speisewagen zum 950-Jahre-Zug (LGB-Nr. 34130) und aus dem Sommer-Special die RhB-Ellok Ge 2/4 in grün (siehe Titelbild!) (LGB-Nr. 22440), die beiden vierachsigen ÖBB-Güterwagen in ganz brauner Lackierung (LGB-Nr. 44620 und 44630) und der (zweite) HSB Cafewagen (LGB-Nr. 32733). Die schwarze IV K Dampflokomotive (LGB-Nr. 21842) wurde gerade im Werk montiert, wird also rechtzeitig zum Weih-

nachtsfest erhältlich sein. Auch die RhB-Diesellok Gm 4/4 241 ist fertiggestellt, wobei wir uns immer noch über die Nichtverfügbarkeit bei uns aufregen!

Was den RhB-Triebwagen (LGB-Nr. 20390) betrifft, da müssten wir jetzt Hellseher sein! Kurz vor Redaktionsschluss wurden die ersten Formteile gespritzt und die Auslieferung soll, zumindest in einer Teilmenge, noch vor Weihnachten erfolgen. Wenn nichts dazwischen kommt, wird gesagt. Also: Nachdem uns der strafende Blick von Johannes Richter noch in den Knochen steckt, den wir dafür kassiert haben, dass wir Anfang des Jahres, ganz unbedarft und gar nicht böse gemeint, die Vermutung geäußert haben, das gute Stück würde wohl erst in 2003 ausgeliefert, trauen wir uns jetzt in keiner Weise mehr zu einer diesbezüglichen Bemerkung. Aber im Ernst: Gehen wir als Optimisten ´mal davon aus, dass es klappt. Genau wie beim vierachsigen RhB-Tankwagen (LGB-Nr. 40830), der auf jeden Fall das gleiche Schicksal erleiden wird, – so, oder so. Übrigens, noch ein Hinweis zum Triebwagen: Auf vielfachen Wunsch und sanften Druck werden dem Fahrzeug verschiedene Nummern als Aufreibe-Ziffern beigelegt, weil die Nr. 34 ja inzwischen beim Original in gelb umlackiert ist und weil man dann die Möglichkeit hat, in Doppeltraktion, also z.B. mit den Nummern 30 und 32 zu fahren. Wir waren ursprünglich ja keine Freunde von Aufklebern, aber das genannte Verfahren, bei dem nur eine hauchdünne Farbschicht übertragen wird (von den RhB-Mohrenköpfen

und den US-Streamlinern bekannt) überzeugt und kommt dem vorbildgemäßen Einsatz sehr entgegen. Ein Wermutstropfen ist aber auch leider zu nennen: Der LGB-Kalender 2003 (LGB-Nr. 01003) ist nach

unserem Geschmack völlig daneben geraten. Was sollen z.B. Fotos von ehemaligen LGB-Jahreslokomotiven (aus dem Hause Christian Höhne) von vor über 25 Jahren, deren angebliche Wertsteigerung wegen

Überempfindlichkeit und abgefallener Teile für die damaligen Erwerber in gar keiner Weise eingetreten, ja, sich ins Gegenteil verkehrt hat? Da gibt es genug Fotos von schönen LGB-Anlagen!

## LGB-eXtra-Shop

Ab Spielwarenmesse 2003 wird es etwas Neues im LGB-Fachhandel geben: Den LGB-eXtra-Shop. Die Gründe hierfür sind vielfältig. Man will das neue Medium Internet nutzen, man will dem LGB-Kunden zu einem neuen, einem modernen und zeitgemäßen Einkaufserlebnis verhelfen und man will letztendlich auch dem Fachhandel eine Verkaufshilfe und eine Förderung an die Hand geben. So z.B. auch mit den sogenannten eXtra-Premium- bzw. eXtra-Programmen, die Artikel enthalten, die, vergleichbar mit den beiden Sommer-Specials der Vergangenheit, ausserhalb des regulären Programmes, und dann auch nur über den eXtra-Shop zu haben sein werden. Dazu gehören auch noch sogenannte LGB-eXtra-Events, anlässlich derer der Kunde bei seinem Händler bestimmte Sonderartikel in einer bestimmten Zeit am Terminal bestellen kann. Die jeweilige Aktion wird mit direktem Anschreiben an die Kunden bekanntgemacht und unterstützt.

Besonders ausgebaut wird auch die Information über das Internet. Im LGB-eXtra-Shop kann der Kunde 24 Stunden am Tag, 7 Tage in der Woche (wenn er denn will) surfen und sich informieren. Es gibt Mailings und Newsletter, die eXtra-Shop-Händler werden auf der LGB-Homepage vorgestellt. LGB-Freunde ohne Internetzugang können die

Anschrift des nächstgelegenen eXtra-Händlers auch telefonisch bei Lehmann erfragen und sich dort über dessen Terminal informieren.

Die Idee beruht auf einem Konzept, das schon im Hause Herpa Miniaturmodelle seit Jahren im Einsatz ist.

Wie soll das Ganze nun funktionieren? Von Lehmann werden erst einmal die Händler ausgesucht, die als LGB-eXtra-Partner in Frage kommen. Die können dann ein LGB-eXtra-Shop-Terminal nebst passendem Regalsystem bekommen; der Händler schließt das Terminal an die Steckdose und ans Internet an und schon kann es losgehen.

Die der Firma Lehmann bekannten Kunden, also z.B. die Abonnenten der LGB-Depesche, erhalten ein persönliches Anschreiben und können eine persönliche Identifikationsnummer (PIN) beantragen.

Zu unterscheiden sind dann folgende Möglichkeiten:

1. Der Kunde will reguläre Ware, die der Händler vorrätig hat. Hier ändert sich im Prinzip nichts, der Kunde verlangt, der Händler übergibt.

2. Der Kunde will reguläre Ware, die der Händler nicht auf Lager hat. Hier kann das Terminal zum Einsatz kommen, mittels dessen der Kunde direkt bei Lehmann bestellt und

auch von dort beliefert wird. Auch die Rechnung kommt aus Nürnberg. Der Händler erhält vom LGB-Werk eine Provision für seinen Aufwand. Als Voraussetzung für diese Bestellmöglichkeit muss der Kunde erst einmal bei Lehmann registriert sein und eine PIN-Nummer haben. Das gleiche ist auch die Voraussetzung für den nächsten Punkt.

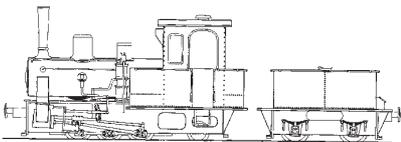
3. Anlässlich von Events und Sonderprogrammen kann der Kunde über das Terminal seines Händlers bestellen, wobei sich dann zum Beispiel auch eine feste Lieferzusage ergibt. Hier wird es aber Höchstmengen für diverse Artikel geben.

Was das Preisniveau betrifft, und diese Frage interessiert natürlich auch, liegen uns noch keine gesicherten Erkenntnisse vor. Es bleibt zu vermuten, dass in etwa die Preise eines in der Vergangenheit nach kaufmännischen Gesichtspunkten kalkulierenden Händlers angesetzt, die bisherigen unverbindlichen Preisempfehlungen mithin etwas reduziert werden.

Nähere Informationen können unter [www.extra-shop.net](http://www.extra-shop.net) im Internet abgerufen werden. Unser Tipp noch für diejenigen mit gegen LGB-Pakete-allergischen Ehefrauen: Sie können sich ja auch unter Ihrer Firmen-Anschrift registrieren lassen!

## KAWEBA Großbahnen

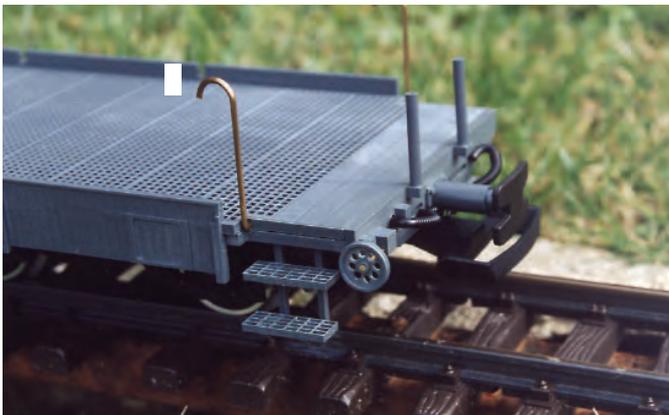
Nach verschiedenen Feldbahnwägelchen bietet Karsten Werninghaus (Weidmes 36, 95356 Grafengehaig, Telefon 09255/97123, Internet [www.werninghaus.de](http://www.werninghaus.de)) jetzt auch etwas Größeres an: Autotransporter Skl 8410 der RhB im LGB-Maßstab. Das Modell wird in einer Auflage von 300 Stück hergestellt, aus Kunststoff gefräst und mit serienmäßigen LGB-Drehgestellen einschließlich Metallradsätzen versehen. Der Wagen ist für den Transport von drei Autos vorgesehen, die mit den mitgelieferten Keilen gesichert werden können. Die Ladefläche weist eine Gitterimitation auf. An einem Ende sind Überfahrklappen vorhanden, da ja wie beim großen Vorbild sicher zwei oder drei Fahrzeuge im Verbund zum Einsatz kommen werden. Der Wagen mit der Artikel-Nr. 12001 ist für 299,00 im Direktvertrieb erhältlich.



Zur Demonstration: Beladung mit drei PKWs



Erstes Schmalspurmodell: RhB Autotransporter Skl 8410



Detailaufnahme.  
Gut zu erkennen, die Ladefläche mit Gitterimitation



Die Überfahrklappe dient hier auch zur Transportsicherung

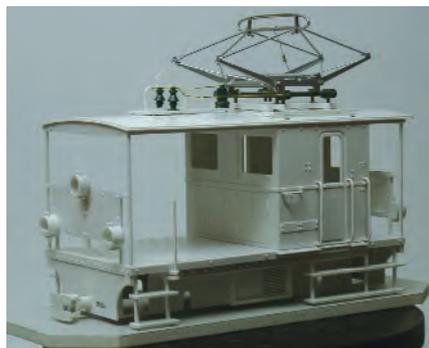
## Krafthöfer

Den Wunsch nach Bausätzen für Fahrzeugmodelle gibt es schon lange, wobei aber sicher klar ist, dass ein solcher nicht einfach mit dem eines POLA- oder PIKO-Gebäudes vergleichbar sein, also nicht aus fix und fertig vorgefertigten Teilen bestehen kann. Denn, angenommen, der Bausatz käme z.B. aus dem Hause Lehmann, der weggefallene Montageaufwand würde sicher vom Zeitaufwand her durch das Zusammenstellen und Verpacken der Einzelteile aufgezehrt, könnte somit nicht zu einem verbilligten Preis führen. Das ist sicher der Hauptgrund dafür, dass es bisher keine derartigen Bausätze gibt.

Die Firma **Harald Krafthöfer (Forsthof Hagen 20, 22926 Ahrensburg, Tel.: 04102/55478, E-Mail: harald\_krafthoefer@t-online.de)** hat nun ein interessantes Programm an vorgefertigten Bauteilen anzubieten.

Als Basismaterial wird weisses Polystyrol, PVC und Integral Schaumplatten verwendet. Mittels moderner CAD-Zeichentechnik und präziser CNC-Fertigung. Geliefert werden können Bauteile für Fahrzeuge oder Gebäude, die aufgrund einer Skizze des Kunden gefertigt werden (jeweils bis 100 x 50 cm Größe), Einzelbauteile oder als Kleinserienmodelle Bausätze und auf besonderen Wunsch sogar Fertigmodelle. An erster Stelle stehen derzeit Fahrzeuge der Schweizer Schmalspurbahnen. Die RhB-Triebwagen ABe 4/4 Nr. 48, ABFe 4/4 Nr. 487, ABFe 4/4 Nr. 486, ABFe 4/4 Nr. 485, ABFe 4/4 Nr. 481, die Triebwagen BCe Abe 4/4 I Nr. 1 – 15 und Fe 4/4 Nr. 471 sind im

Programm, wie auch der FO Benzoltriebwagen BChm 2/2 Nr. 21 – 22. An Lokomotiven wird die RhB Ge 2/2 Nr. 161 und 162, die Ge 4/4



**Rangiertraktor der RhB Te 2/2**



**RhB-Triebwagen ABFe 4/4**



**Personenwagen der Schöllenenbahn**



**RhB-Gepäckwagen D 4053**

81/181, die FO HGe 4/4 Nr. 37 und die Diesellokomotive FO HGm 4/4 Nr. 61 – 62 angeboten. Interessant ist auch der Rangiertraktor der RhB Te 2/2 Nr. 71 – 73 und der RhB Kranwagen Xmf 2/2 Nr. 9921. Gut gefallen auch die verschiedenen Wagen, wie der lange RhB Aussichtswagen B 2111, Autoverlade- und Rampenwagen, Rungen-, Kessel-, sonstige Güter- und verschiedene Personenwagen. Auch ein weiteres Programm an Fahrzeugen nach dem Vorbild von deutschen Schmalspurbahnen sind im Programm. Viele weitere Fahrzeuge befinden sich in der Planung und können einer umfangreichen Modellbau-Info entnommen werden. Viel vorgenommen hat man sich für das kommende Jahr auch mit verschiedenen Großprojekten, z.B. mit kompletten Triebzügen der Wengernalpbahn und der Jungfraubahnen.

Die Bausätze enthalten allerdings nur die weißen, unbehandelten Frästeile, also z.B. nicht die Antriebseinheiten. Diese können mitbestellt oder selbst als LGB-Teil besorgt werden. Handwerkliches Geschick sollte also schon vorhanden sein, denn das Zusammenkleben, spachteln, lackieren und beschriften erfordert schon einiges Können. Dazu kommt die elektrische und elektronische Ausrüstung. Als Preisbeispiel nennen wir einmal den RhB Triebwagen ABFe 4/4 Nr. 487, dessen Bauteile 580 €, jedes Triebgestell ca. 120 € und jede Führerstandseinrichtung noch einmal 30 € kosten, – macht 880 €.

Preiswerter und auch sehr interessant ist da die Inneneinrichtung für den HSB-Cafewagen von LGB, die für 49 € zu haben ist.

# Neuheiten

## Dietz Modellbahntechnik

Die Firma Dietz Modellbahntechnik (75339 Höfen, Hindenburgstraße 31, Tel.: 07081/6757) vermeldet Neuheiten aus ihrem Eigenprogramm an Zubehör für Großbahnen:



**Rollenprüfstand DRP 64**

### Weichendecoder DWD 06

6-fach DCC Weichendecoder mit Ausgängen für Doppelpul- und LGB-EPL Antriebe. Als Besonderheit kann jeder der Ausgänge auf eine eigene Weichenadresse programmiert werden, sowie zusätzlich auch über einen Taster per Reed-

kontakt angesteuert werden. Der Decoder hat zusätzlich 3 weitere Ausgänge (ebenfalls auf eigene Adresse programmierbar) für Beleuchtung etc. Als weitere Besonderheit können alle Ausgänge auch über eine Lokadresse angesteuert werden.

Der **Rollenprüfstand** DRP 64 ist jetzt auch für Fahrzeuge mit 64 mm Spurweite für die Spur II, also Regelspur lieferbar.

Gleichfalls für Regelspurfahrzeuge gibt es neue **Soundmodule**, unter anderem für die Baureihen 232, 091 sowie diverse Elloks. Die Soundmodule der X-clusive Serie wurden im Leistungsumfang nochmals erweitert. So ist jetzt auf allen Soundmodulen auch eine Bahnhofsansage enthalten, und an den Soundmodulen für Dampfloks kann ein passender Dampfzug direkt angeschlossen werden. Auch ist ein Feuer-An-

schluss für eine vorbildgerechte Beleuchtung der Feuerbüchse mit einem Feuerschein während der Heizer schaufelt vorhanden. Die Module beherrschen auch den LGB Lokmodus und sind uneingeschränkt auch für den neuen LGB-MZS II Decoder verwendbar. Ein passendes Kabel für die LGB MZS Decoder ist ebenfalls lieferbar.

Für Dampfloks, die bereits ab Werk einen Magneten auf der Achse besitzen, ist der **Taktgeber** RH-HS zur Ansteuerung von Geräuschmodulen lieferbar.

Der **DCC-Schaltempfänger** DSE 12 kann jetzt auch auf Tastfunktionen umprogrammiert werden und ist somit ebenfalls noch besser mit der LGB-MZS verwendbar.

Weitere Informationen sind im Internet unter [www.dietz-modellbahntechnik.de](http://www.dietz-modellbahntechnik.de) abrufbar.

## Bully Figuren in Sonderfarben



Seit kurzer Zeit gibt es vier der beliebtesten sitzenden Bully Figuren in Sonderfarben, die nur bei **Champex-Linden**, erhältlich sind.

Die Figuren werden als 4er Set (siehe Foto) geliefert. Die Bemalung ist wetterfest.

Die Figuren eignen sich bestens zur Bestückung aller LGB Personenwagen und/oder für die Bahnhofs-bänke auf der heimischen Anlage.

### Eigenschaften:

- für alle LGB Personenwagen und Bahnhofs-bänke geeignet
- wetterfeste Bemalung
- Preis: 11,40 zzgl. Versandkosten
- Artikel Nr. CL59000

### Bezugsquelle:

Champex-Linden, Modellspielwaren  
Salvatorstraße 4  
D 41542 Dormagen Nievenheim  
Telefon: 02133 – 929 877  
Telefax: 02133 – 929 878  
E-Mail: [info@champex-linden.de](mailto:info@champex-linden.de)  
Internet: [www.champex-linden.de](http://www.champex-linden.de)

## Elita-Modelle

20 Jahre Modellbahnzubehör: Die Firma Elita-Modelle Klaus Kutschka (Am Galgenbuck 6, 90613 Großhabersdorf, Tel.: 09105/990018) feiert in diesem Jahr ein Jubiläum. Flankierend gibt es einen neuen Katalog und neue Vertriebswege. Natürlich immer noch den bisherigen, nämlich über den gut sortierten Modellbahnhandel, dann aber auch per Internet über den »ELITA-SHOP« sowie im eigenen Ladengeschäft am Firmensitz im Direktverkauf. Genaueres ist über die Homepage [www.elita.de](http://www.elita.de) zu erfahren.

Neu ist auch ein höherwertiges Figuren-Programm, das unter »Collection« mit hoher Detaillierung angeboten wird. »...zum kleinen Preis« verkündet der Katalog, wobei 7,13 (rd. 14 DM) pro Figur so klein ja dann auch wieder nicht ist, – aber mit dem EURO sind ja so diverse Preise und Wertvorstellungen abgedruckt... Als erste Serie in hervorragender Ausführung wurden drei verschiedene Figuren, jeweils in zwei unterschiedlichen Bemalungen ausgeliefert:

- ◆ Nr. 10113  
Mann in brauner Jacke, sitzend
- ◆ Nr. 10114  
Nonne in schwarzer Tracht, sitzend
- ◆ Nr. 10115  
Herr mit Koffer, heller Anzug, sitzend
- ◆ Nr. 10116  
Mann in schwarzer Jacke, sitzend
- ◆ Nr. 10117  
Nonne in blauer Tracht, sitzend
- ◆ Nr. 10118  
Herr im blauen Anzug, sitzend, mit Koffer

Die Figuren (übrigens alle »made in China«) sind deutlich realistischer bemalt als die Vorserie, bestehend aus Pfarrer, Brautpaar und Hochzeitsgästen. Allerdings sollte man es mit den Schattierungen auch nicht so übertreiben, wie bei den Herren im hellem oder im blauen Anzug, bei denen jede Falte dunkeler abgesetzt ist und der helle Anzug daher eher schmutzig wirkt. Die Figuren erscheinen auf den ersten Blick

etwas kleiner als die von Preiser. Daneben gehalten stimmen die Proportionen gleichwohl. Die dargestellten Menschen sind halt etwas zierlicher, – wie im richtigen Leben ja manchmal auch.... Mit den vielen Details wie Koffer, Bücher, Cola-Dose, Obstkorbchen (oder sind das Grablichter?) und hochgeschobener Brille sind die Figuren schon fast zu schade, um als Reisende im LGB-Wagen zu verschwinden. Auf einer Bank im Bahnhofsbereich, auf der man sie gut betrachten kann, sind sie sicherlich besser aufgehoben. Bänke gibt es auch in der »Collection« von Elita, sogar welche aus Metall. Eine »Nostalgische Parkbank« nämlich, in braun mit der Nr. 10120 und in grün mit Nr. 10119. Der Preis beträgt jeweils 7,13 (das scheint ein Einheitspreis zu sein). Nur der neue Katalog kostet 5,00 , – die werden aber dann bei Kauf über 50 angerechnet.

Also auch von uns und von dieser Stelle Herrn Kutschka **Herzlichen Glückwunsch** zum Firmenjubiläum.



# Rund um die LGB

## Ehrungen

### – Wolfgang und Eberhard Richter in die »Hall of Fame« aufgenommen

#### 13. September 2002 - Chicago

Wolfgang Richter und sein verstorbener Bruder Eberhard wurden am 8. September durch die Aufnahme in die »Hall of Fame« der Model Railroad Industry Association (MRIA = Verband der nordamerikanischen Modellbahnindustrie) geehrt. Die MRIA gründete 1985 die »Hall of Fame«, um hervorragende Leistungen führender Persönlichkeiten der Modellbahnindustrie zu würdigen.

Die beiden Richter-Brüder gelten schlechthin als die Erfinder der Gartenbahn. 1968 stellten sie ihre

innovative LEHMANN-GROSS-BAHN (LGB) als erste Modellbahn der Baugröße G (G = viermal größer als Baugröße H0) für »drinnen und draussen« vor. Die Auszeichnung wurde für besondere Verdienste im Modellbahn-Hobby verliehen.

Bei der Überreichung der Auszeichnung würdigte Hal Carstens, Mitglied der MRIA, die LGB u.a. mit den Worten: »Mit Präzisionstechnologie sowie stabiler und haltbarer Bauweise sind die Bahnen im Freien ebenso geeignet wie für herkömmliche Innenanlagen. Die LGB war von Beginn an populär und leitete die »Gartenbahn-Revolution«

ein. Seither gibt es nun mehr als 50.000 Gartenbahnfreunde in den USA, mehrere Zeitschriften, die sich ausschließlich den Garten- und Großbahnen widmen und die Bahn hat eine bis dahin nicht bekannte Popularität unter Sammlern.«

Wolfgang Richter nahm die Ehrung dankend mit den Worten entgegen: »Diese Auszeichnung bedeutet sehr viel für mich. Doch diese Ehrung kann ich nur im Namen meines verstorbenen Bruders Eberhard, meiner Familie und aller unserer Mitarbeiter in Nürnberg, San Diego, Kalifornien und Freehold, New Jersey, entgegennehmen.«



## Klaus Baumann freut sich auf Spanien....

....nennen wir unseren kleinen Bericht, den wir dem Public-Relations-Manager der Firma Ernst Paul Lehmann, Klaus Baumann, zum (langsamem) Abschied widmen wollen. Irgendwie passten uns Redewendungen wie »wohlverdienter Ruhestand« und ähnliches einfach nicht, und so haben wir nach einer zutreffenderen Formulierung gesucht. Vor allem würde die Ankündigung eines konkreten Ruhestandes ohnehin nicht den Tatsachen entsprechen, denn ein Aufhören im üblichen Sinne, also ein festes Datum, gibt es derzeit noch nicht. Zuerst einmal soll ja ein Nachfolger gesucht und eingearbeitet werden; aber jemanden zu finden, der bereit ist, öfters im Jahr die Wochenenden statt gemütlich zu Hause auf Messen und Ausstellungen zu verbringen, der ist noch nicht in Sicht. Natürlich werden wir Klaus Baumann, den wir in vielen Jahren der Zusammenarbeit als kompetenten, sympathischen, nie schlecht gelaunten Partner kennen gelernt haben, sehr vermissen, – aber wir verstehen auch, dass er langsam den Rückzug in das Privatleben antreten will. Denn wir wissen um die wenige Freizeit, die ihm durch zahlreiche Auswärtstermine im Laufe jeden Jahres verbleibt. Natürlich ist sein Beruf auch sein Hobby, aber vielleicht sind andere Hobbys dann doch weniger anstrengend. Und, das gilt natürlich für jeden, man wird halt nicht jünger....

Wir sind uns aber sicher, dass aufgrund der im Laufe der Zeit entstandenen freundschaftlichen Kontakte zum LGB-Club und seiner Führungsmannschaft regelmäßige Besuche zu besonderen Anlässen auch weiterhin stattfinden werden!



Man bedankte sich herzlich...

Mit Klaus Baumann wird einmal eine Persönlichkeit das Lehmann-Patentwerk verlassen, die zur »alten Garde« gehört, zu den Mitstreitern der Anfangszeit, mit vielen Verdiensten um die Positionierung der LGB im Modellbahn-Markt und um ihren Siegeszug. Wie kein anderer verkörpert er nach Außen die besondere Philosophie des Hauses Lehmann, den Qualitätsanspruch und den Familiengedanken. Man sagt zwar, dass keiner unersetzlich ist, aber die Zeit *nach* Klaus Baumann wird eine andere sein.

Köln, d.h. die Modellbahnausstellung vom 07. bis 10. November 2002, sollte daher den Anfang machen bei der Verabschiedung von den LGB-Fans und von seinen persönlichen Freunden. »Sollte« muss man sagen, denn fast wäre die Absicht dem allgemeinen Messestress zum Opfer gefallen. Aber seitens des LGB-Clubs, der zum wiederholten Male gemeinsam mit der Firma Lehmann, was dann auch immer in der Praxis gemeinsam mit Klaus Baumann bedeutet, die Ausstellung bestritt, war man vorbereitet. So stand für Samstagmorgen der Sekt kalt und



... und stieß auf die Gesundheit an

eine kleine Abordnung des Clubs, nämlich Erich Hamacher und H.-Jürgen Neumann, waren mit einem Frühstückskorb als offizielles Abschiedsgeschenk angetreten. Sven Linden hatte sich der Aktion angeschlossen und den passenden Wein beige-steuert. Ein bisschen überrascht war Klaus Baumann schon, besonders, als er sich in der Standkabine umdrehte und die sich lautlos hinter ihm aufgebaute »Ehrenformation« erblickte. Auf jeden Fall hat er sich gefreut, wenn auch vielleicht mit etwas Wehmut im Herzen. H.-Jürgen Neumann wies bei der Übergabe des Geschenkes darauf hin, dass es natürlich einfacher für einen Schenkenden sei, wenn zu einem bestimmten Zeitpunkt die Aufwartung zu machen wäre, als einem sozusagen fließenden Ereignis gerecht zu werden. Man habe aber Köln für diesen Anlass gewählt, da man selbst hier zu Hause wäre und es viele angenehme Erinnerungen an Zusammenkünfte, gemeinsame Aktionen und Besuche gäbe.

**An dieser Stelle herzliche Grüße! Wir wünschen Ihnen, lieber Klaus Baumann, weiterhin gute Gesundheit, uns allen ein weiterhin angenehmes Miteinander und auch für die Zukunft die Pflege freundschaftlicher Kontakte. Und ganz besonders wünschen wir Ihnen, dass in Spanien immer die Sonne scheinen möge....**

# Rund um die LGB

## Sammler Editionen und andere Limitierungen

Die offizielle Definition der »Sammler Edition« lt. LGB-Katalog lautet: »Eine Nachfertigung für die Zukunft ist ausgeschlossen«, was wohl heißen mag, dass nur ein einziges Mal produziert wird, aber vorher die Stückzahl noch nicht feststeht und auch nicht veröffentlicht wird. Anders ist es bei der »Limited Edition«, bei der die Stückzahl feststeht und auch noch mit einem Zertifikat dokumentiert wird.

Die »Limited Edition« ist immer dann sinnvoll, wenn die Produktion seitens des Herstellers begrenzt ist. Typisches Beispiel ist das LGB/ Aster Sondermodell, dessen Formen und Werkzeuge nur eine bestimmte Stückzahl zulassen.

Eine »Limited Edition« als Farb- bzw. Beschriftungsvariante eines regulären Modells aus dem LGB-Programm soll sicher dem Kunden signalisieren, dass er hier die Möglichkeit hat, ein ganz besonderes, seltenes Stück zu erwerben, vielleicht sogar noch eine Wertsteigerung erwarten kann. Eine derartige »Limited Edition« kann für die Firma Lehmann aber aus zwei Gründen unerfreulich werden:

1. Die Nachfrage ist wesentlich höher als die produzierte Menge (geschehen bei einigen Artikeln des 120-Jahre-Paketes aus 2001)
2. Die Nachfrage ist wesentlich geringer als die produzierte Menge (ein Abverkauf zu einem Sonderpreis ist aus diversen Gründen ausgeschlossen)

Daraus folgt eigentlich, dass die »Sammler Edition« für alle, außer

den LGB/Aster Modellen (und eventuell weitere Repliken wie der »EPL-IKARUS«) sinnvoller ist, – für beide Seiten übrigens. So hätte auch die DR-Dampflok »Proletarier aller Länder...« (24801) besser in die Rubrik »Sammler Edition« statt »Limited Edition« gehört und man hätte so den Bestelleingang erst einmal abwarten können.

Aber auch die »Sammler Edition« birgt gewisse Tücken. Wird ein attraktives Modell in diese Rubrik geschoben, so ist in folgenden Jahren trotz einer eventuellen Nachfrage eine Neuproduktion nicht mehr möglich. Gleichwohl hat sie ihre Berechtigung, um auch die Nachfrage nach Modellvarianten, für die keine dauerhaft große Nachfrage besteht, zu befriedigen. Ganz abgesehen davon, dass eine ständige Erweiterung des Programms mit jährlich bis zu 50 Artikeln aus vielerlei Gründen gar nicht möglich wäre.

Es muss allerdings darauf geachtet werden, dass nicht eine Variante begrenzt wird, die sich starker Beliebtheit erfreut und über Jahre hinweg gut verkauft werden könnte. Der »DR« Personenwagen 31730 und der im folgenden Jahr erschienene kurze »DR«-Packwagen 41520 ist hierfür ein Beispiel, obwohl die Wagen seinerzeit als sogenannte »Vertreter-Initiative« anders benannt, aber im Ergebnis eine gleich gerichtete Aktion darstellten.

Etwas unglücklich ist auch die Situation, wenn eine »Limited Edition«, wie z.B. der HSB-Caféwagen LGB-Nr. 32730, im Folgejahr dann doch noch einmal aufgelegt wird (LGB-Nr. 32733), – mit anderer

Wagennummer und der Begründung, dass es beim Vorbild auch zwei Fahrzeuge geben würde. In welcher Form auch immer: Irgendwie wird da die erste, die »Limited Edition« nachträglich herabgesetzt und ein fader Geschmack bleibt auch...

Eine ganz neue Wortschöpfung gab es dann in diesem Jahr mit den beiden Mannesmann-Wagen (LGB-Nr. 45030 und 41500): »Sonder Special Edition«. »Sonder Edition« bedeutet ja »Sonderanfertigung für einen bestimmten Kunden«, was zutreffend gewesen wäre, wenn die Wagen an die Vedes gingen, was wohl angedacht war – passend zum Mannesmann-Starterset 70435. Als es dann doch anders kam und diese Artikel frei erhältlich waren, konnte man die einmal gewählte Bezeichnung wohl nicht mehr ändern. Und das »Special« in der Mitte ist dann wohl die englische Übersetzung.

Die Auflage eines Modells könnte auch (wie z.B. von Märklin praktiziert), von der Bestellmenge bis zu einem gewissen Datum abhängig gemacht werden. Der Handel muss zum Beispiel bis zum 31.05. eines Jahres ordern. Die dann bestellte Menge wird um einen Sicherheitszuschlag erhöht und geht so in die Produktion. Der LGB-Bahner bemüht sich also selbst bei seinem Händler um eine Vorbestellung. Zufriedene Kunden, zufriedene Händler (ob der Umsatzgeschwindigkeit) und natürlich auch ein zufriedener Hersteller, der zumindest den größten Teil einer Auflage sofort ausliefern kann, – was will man mehr?

## Big Train World

»Europas größtes Großbahncenter« nennt sich die Firma Jacob Groen im Norden Hollands (NL 8391 Noordwolde – Fr., Bovenstreek 25, Tel.: 0031/561431083, E-Mail: info@bigtrainworld.nl, Internet: www.bigtrainworld.nl. Die Bezeichnung »Europas größtes Großbahncenter« machte schon neugierig und als eine persönliche Einladung zur Besichtigung hinzukam, wurde für den 1. Sonntag im August, der wie alle anderen 1. Sonntage im Monat auch, ab 13 Uhr verkaufsoffen war, ein Besuch vereinbart. Rd. 2 1/2

Stunden braucht man aus der Gegend von Köln über Nijmegen, Arnheim, bis Zwolle und dann noch ca. 50 km nach Norden bis Noordwolde, – mitten auf dem Lande. Ursprünglich einmal wurden bei den Groens Rattan-Möbel hergestellt, in der vorherigen Generation bereits. Als irgendwann einmal das Rohmaterial nicht mehr zu bekommen war, weil die zuvor exportierenden asiatischen Länder selbst die Möbel herstellen wollten, wurde diese Fertigung aufgeben und fortan nur noch mit Rattan-Möbeln gehandelt. Bis in die heutige Zeit, allerdings mit fallender Intensität. Denn vor einigen Jahren bereits hatte Herr Groen sein Hobby zum Beruf gemacht: Die Großbahn. Aus einer privaten LGB-Sammlung ist heute ein Großbahngeschäft geworden, das mit über 500 m<sup>2</sup> sicher das größte Europas ist. Zumindest von der Verkaufsfläche und vom Angebot her (nach dem Umsatz kann man ja schlecht fragen....). Von LGB scheint alles da

zu sein, – mindestens 2 x hintereinanderstehend. Lt. Katalog ist auch noch das gesamte Programm der letzten fünf Jahre komplett, also auch die Artikel, die schon nicht mehr bei Lehmann zu haben sind. Und dann gibt es noch die vielen Sammlerstücke, Raritäten und antiquarische Stücke. Ob die französische Mallet (24852), ein Jahreswagen des amerikanischen LGB-Clubs oder der Cafégewagen des vorigen Jahres (32730), – alles ist vorhanden. Dass »Raritäten« auch ihren Preis haben, ist verständlich.



Aber wer ein besonderes Stück sucht, ist oftmals auch bereit, etwas mehr auszugeben. In der über 14 Seiten langen Preisliste sind dann auch viele Artikel mit »uit« bezeichnet, sind also »aus«, nicht mehr im regulären LGB-Programm.

Und neben der LGB gibt es dann ja auch noch alle anderen Großbahn- und Zubehörhersteller, Kleinserienhersteller, alles fein ausgestellt in nicht enden wollenden Regalreihen. Besondere Stücke hinter Glas im vordersten Kassenraum, in dem die Kundschaft auch mit Kaffee und sonstigen Getränken bewirtet wird.

Es gibt riesige Mengen an POLA und PIKO-Bausätzen, USA-Trains, Aristocraft und Bachmann Fahrzeuge. Irgendwo in einer der Hallen (in denen man sich fast verlaufen kann) ist eine schöne Anlage aufgebaut, auf der man sich viele der Gebäude in zusammengebautem Zustand anschauen kann. Und wenn man einen ganz besonderen und ausgefallenen Wunsch hat (und Herr Groen – wie bei unserem Besuch selbstverständlich – gut gelaunt ist), dann verschwindet er auch schon

mal in einen hinteren Raum und kommt nach kurzer Zeit mit dem gesuchten Teil zurück....

Magnus ist auch gut vertreten, wenn auch nicht in dem Umfang und der Stückzahl, wie gewünscht. Aber mit diesem »Magnus-Problem« kämpft Herr Groen ja nicht alleine! Immerhin sind auch einige von Herrn Höhne gealterte Modelle auf Lager.

Scheba, Kiss, Regner Live Steam, Wilesco, Märklin Spur I, es ist einfach alles da! Vollmer, Preiser, Elita, Bloxx, Emek-Lkw's, sonstiges Zubehör. Als wenn das alles noch nicht genug wäre, steht im Eingangsbereich noch eine Vitrine mit Märklin Spur Z! Spur 0 ist auch noch vertreten, hatten wir fast vergessen. Dieser tschechische Hersteller mit seinen Metallmodellen. Blechspielzeug gibt es auch noch. Was soll man sagen? Fahren Sie einfach mal hin, – ein Besuch lohnt sich! Vergleichbares werden Sie nur in den USA finden können....

## Lehmans Goldenes Zeitalter Oder: Die Geschichte vom güldenen Ringelein

Vor vielen, vielen Jahren haben zwei Brüder namens Wolfgang und Eberhard, die weitläufigen Nachkommen eines gewissen Kommerzienrates namens Lehmann, in der großen, alten, ehrwürdigen Stadt Nürnberg, im Süden des deutschen Landes gelegen, eine Spielzeugeisenbahn erfunden. Und weil sie größer war als alle, die man bis dahin erfunden hatte, nannte man sie »Lehmann Groß Bahn«, oder auch kurz »L.G.B.«. Trotz vieler Unken- und Kassandrarufe wurde diese Erfindung für die Brüder ein großer Erfolg, der viele gute Taler in ihre Kasse brachte. Gleichwohl wurden sie nicht übermütig ob dieses Glückes und steckten die meisten Taler wieder in ihre Werkstätten, und so wuchs und wuchs das Eisenbahn-Programm, der Ruf der Erfinder und – weit sichtbar – die Größe der Manufaktur.

Die erste Lokomotive, die Wolfgang und Eberhard gebaut hatten, war von einer guten Fee mit einem goldenen Zauberstab entworfen worden. Daher hatte sie darauf bestanden, dass die Lok eine goldene Pfeife und eine goldene Glocke als Erkennungszeichen bekam. Die Brüder haben die Anweisung der Fee befolgt und wähten, dieser Einhaltung auch ihren Erfolg zu verdanken. Und so geschah es, dass alle späteren Lokomotiven nun immer diesen Zierrat hatten: Goldene Pfeiflein und Glöckchen. Es war, als hätten die Brüder ein Gelübde getan. Mehr noch: Wie, um sich bei der guten Fee zu bedanken, bekamen eines Tages auch noch die Laternen der



Lokomotiven goldene Ringe, manche Wagen goldene Griffstangen. Doch plötzlich, wie bei goldbehangenen und zu grell geschminkten Diven: Die Wirkung war dahin! Das einstmals Hübsche wirkte überladen. Was tun, fragten sich die Brüder. Die Fee möglicherweise verärgern, den güldenen Zierrat verbannen? Was würden sie sagen, die Kindlein, wenn ihr Spielzeug schwarz und zierlos daher kommen würde? Und wer waren die, die von »Modellbahn« sprachen und alles Goldene als Freveltat bezeichneten? So war man ratlos und versuchte sich in Kompromissen. Die Dampflok aus dem Land des Harzes mit Numero 996001 kam schließlich ohne güldene Ringelein um die Augen daher, und siehe da, die Fee hat es verziehen. Kein Blitz schlug ein, keine Erdspalte tat sich auf. Noch nicht einmal die »Spuro 2 Postille« hatte etwas anzumerken und auszusetzen. Doch so, als wollte man beweisen, man wisse um die Anfänge und der Feen Glück, da wurde das

Gold-Opfer anderwärts fortgeführt, und zu den goldenen Pfeifen, Glocken und Ringen waren ganze goldene Züge gekommen. Auch goldene Lokomotiven für viele, viele Taler hat man geschaffen, und bot sie auf dem Markt als Glücksbringer an.

Da geschah es in einer stürmischen Herbstnacht Anno zweitausendundeins, dass Wolfgang, dem nach einem Schicksalsschlag allein verbliebene Bruder, punkt Mitternacht die Fee von damals erschien und ihn hieß: »Wolfgang, die goldenen Zeiten sind vorbei. Lass endlich die güldenen Ringe weg...!« Doch als der Wolfgang am nächsten Morgen erwachte, da hatte er den Traum fast vergessen. Er wusste nur noch, dass die goldenen Zeiten und die goldenen Ringe vorbei wären, und dass sich etwas ändern sollte. Und als er aus dem Fenster schaute und einen Silberstreif am Horizont sah, da fasste er zusammen mit seinen Nachkömmlingen einen Entschluss. Es sollten forthin die Laternenringe eine dezent silberne Farbe bekommen, – so, wie bei der neuen Malletlokomotive Numero 99201. Und alles grell Goldene soll matt silbern oder schwarz werden. Und alle, die von der Verkündung hörten, die waren's zufrieden und warten voller Ungeduld, dass auch das sonstige güldene Gedöns verschwindet und mit den eingesparten Talern viel wirklich Gutes getan werden kann.

Und wenn sie nicht gestorben sind, dann leben sie noch länger.... Was wir von Herzen wünschen!

## Ganz im Ernst...

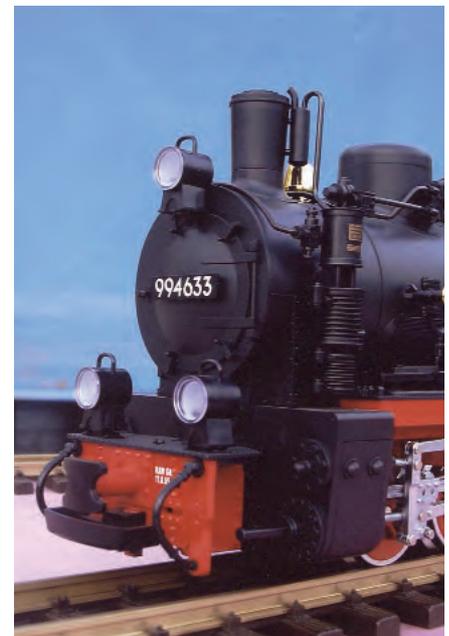
Man möge mir verzeihen, dies war nur ein Märchen. Was den verdienten Erfolg der Familie Richter anbelangt, sicher ein schönes Märchen – manchmal werden Märchen eben auch wahr. Man muss aber wohl auch bereit sein, viel Geld, sehr viel Geld und Mühe zu investieren. Aber noch einmal ernsthaft: Die Fotos der ja hochdetaillierten Rügenlok *mit* und *ohne* Ringe mögen deutlich machen, worum es mir geht. *Ohne* kann manchmal *mehr* sein! Die Anregung zu diesen Zeilen stammt übrigens von dem Digitalfreund Ulrich F., der ähnlich wie ich allen neuen Loks als erstes, wie er sagt, »die Scheinwerferringe abgewöhnt«. Wenn Sie Angst um Ihre Scheinwerfergläser haben sollten, lassen Sie einen winzigen Tropfen Klarlack zwischen Laternengehäuse und »Glas« laufen.

Die Metallisierung von (Kunststoff-) Pfeife, Glocke, Ventil und Griffstangen könnte werkseitig ohne Mehrkosten auch in Messing matt, Altmessing oder Alufarben erfolgen und täte den Modellen optisch sehr gut. Zweifellos hat sich unser Anspruch auch erhöht, was die Ausführung von Eisenbahnmodellen anbelangt, deren Preis bei Otto Normalverdiener und selbst bei besser verdienenden FDP-Wählern tüchtige Löcher in die Kassen reißen. *Aber*, wir brauchen sie nun 'mal, die Nürnberger. Wie hat Peter Fien zitiert: »Die LGB ist eine wunderbare Sache, um daraus eine Modellbahn zu machen.«

Vor mir liegt der LGB-Katalog 1981 »100 Jahre LGB«. Mein Eisenbahnfreund Heinz Simon aus Bad Salzflun hat ihn mir vor 4 Jahren ge-



Gold, oder Nicht-Gold...

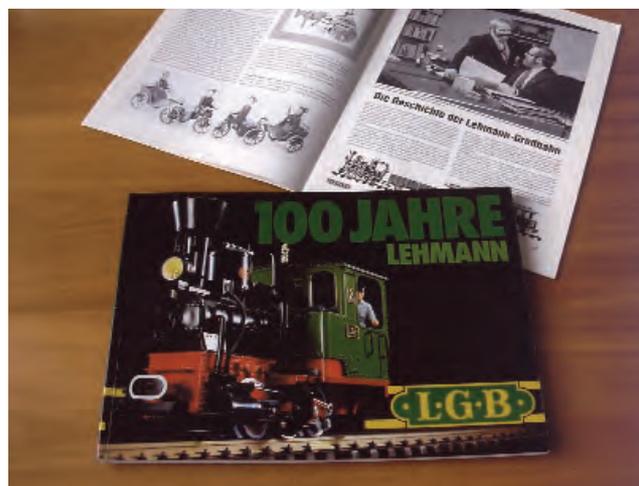


...das ist hier die Frage, oder nicht?

schenkt, als ich noch LGB-Neuling war. Damals (1981) waren die Dampfloks noch nicht so grell geschminkt. Die Mallet 2085D wurde für die Auslieferung in 1982 ohne Lampenringe angekündigt. Die 2080D und 2080S (996001) sahen aus wie immer, d.h. ohne goldfarbene Ringe »um die Augen«. Übrigens hatten

die Puffer bei diesen Loks damals auch keine weisse Umrandung. Es drängt sich mir auf: Weniger kann mehr sein! Und an die Richtersche Mannschaft gewandt: Lasst endlich die goldenen Ringe weg und: Wagt einfach mehr Modellbahn!

**Rainer Fröhling, Herford**



Weniger kann mehr sein: Vor 20 Jahren hatten die LGB-Loks noch keine goldenen Ringe »um die Augen«

# Modell- und Anlagenbau

## Bauanleitung für eine VW-Bus-Draisine

Die aus Kunststoff und Metall bestehenden VW-Bus-Modelle des französischen Herstellers Solido im Maßstab 1:19, die in vielen Varianten im Spielzeughandel erhältlich sind, eignen sich hervorragend als Ausgangsbasis für den Eigenbau einer Motordraisine für die Spur G.

Motordraisinen gab und gibt es bei zahlreichen Eisenbahngesellschaften, um Personen und Material in kleinen Mengen zu Einsatzstellen zu transportieren oder um Inspektionen durch die Bahnmeisterei durchzuführen (siehe z.B. LGB-Depesche Nr. 29/30). Neben eigenen Konstruktionen wurden häufig Straßenfahrzeuge (PKW und kleine LKW) auf Schienenbetrieb umgerüstet. So waren z.B. Draisinen auf VW-Bus-Basis bei der Deutschen Bundesbahn im Einsatz.

Für den Bau einer VW-Bus-Draisine benötigen wir i.w. folgende Materialien:

- 1 VW-Bus-Modell, Fa. Solido
  - 1 Bühler-Motor mit Kardankupplung, Ersatzteil Nr. LE62206 (LGB)
  - 1 Getriebe ohne Haken montiert, Ersatzteil-Nr. 2064B06 (LGB)
  - 1 Kugellagerachse, Bestell-Nr. 67403 (LGB)
  - 1 Radlager, Bestell-Nr. 67302 (LGB)
  - 1 5-Volt-Spannungskonstanthalter, CL60000 (Champex-Linden)
  - 4 5-Volt-Steckglühbirnen (Champex-Linden)
- Polystyrol-Plattenmaterial in 2 und 3 mm Stärke  
Polystyrol-Profile oder -Restematerial

Zuerst wird das Solido-Modell auseinander genommen und »entkernt«. Dabei müssen 3 Schrauben gelöst werden, um die obere Metallhälfte von der unteren Kunststoffhälfte (Chassis) zu trennen. Nach Ausbau der schwarzen Innenverkleidung, ist das Chassis anschließend wie folgt weiter zu bearbeiten (s. Abb.1):

- ◆ Entfernung der beiden Achsen, des schwarzen Mittelbodens (mit Typ-Bezeichnung) sowie der vorderen und hinteren Stoßstange (mit Auspuff)
- ◆ Raustrennen der Radausschnitte durch Abfräsen, so dass Radlager (vorne) und Getriebe (hinten) Platz haben. Randlich sollte noch ca. 1 cm des Radausschnittes stehen bleiben
- ◆ Einbau von 2 senkrechten, entsprechend angepassten Polystyrol-Streifen (Länge 78,5 mm, Breite 12 bzw. 16 mm) als Motorträger auf den beiden Querträgern der Bodengruppe. Bei dem vorderen Motorträger darf eine Bohrung zur Aufnahme eines Motorzapfens nicht vergessen werden (s. Abb. 1).
- ◆ Einkleben von Polystyrol-Teilen zur Abstützung bzw. Fixierung der Tragplatten für Getriebe und Radlager.

Die Tragplatten entstehen aus je 80 mm langen Polystyrol-Platten von 3 mm Stärke. Die Tragplatte für das Getriebe ist 70 mm breit; sie erhält mittig sowie 10 mm vom vorderen Rand eine Bohrung von 5 mm Durchmesser, durch die eine entsprechende Maschinenschraube zur Befestigung der Getriebeplatte gesteckt werden kann. Analog muss auch mittig in die 56 mm breite vor-

dere Tragplatte, 19 mm vom vorderen Rand entfernt, eine Bohrung zur Aufnahme einer Schraube (=Drehzapfen des Radlagers) angebracht werden.

Am Getriebe muss vor dem Einbau ein Kunststoffzapfen an der dem Motor abgewandten Seite entfernt werden, der zur Aufnahme einer Kupplung dient. Am Motor ist die Welle Richtung Getriebe auf 9 mm zu kürzen und die Welle auf der anderen Seite abzuschneiden.

Vorne wird ein Radlager mit einer Kugellagerachse, hinten der über eine Kardankupplung mit dem Motor verbundene Getriebeblock mit integrierter Stahlachse eingebaut. Die elektrische Verbindung der Fahrstrom-Abnahmen an Vorder- und Hinterachse mit dem Motor erfolgt über eine kleine Lochrasterplatte, die neben dem Motor fixiert wird (s. Abb. 2 und 3). Dabei ist auf gleiche Polung zu achten.

Zum Einbau einer elektrischen Beleuchtung werden an der Frontseite die Scheinwerfergläser und die silbernen Randeinfassungen, am Heck die roten Heck Rücklichter plus Randeinfassungen demontiert. Anschließend werden in der Mitte der Lampenpositionen Löcher von 4 mm Durchmesser in das Chassis gebohrt, in die von innen 5 Volt-Steckglühbirnen eingesetzt werden. An die 2 vorderen und an die 2 hinteren Glühbirnen werden jeweils ca. 10 cm lange Kabel angelötet (s. Abb. 1), die dann – nach Montage der beiden Tragplatten – mit dem Spannungskonstanthalter über eine 2-polige Schraubklemme verbunden

# Modell- und Anlagenbau

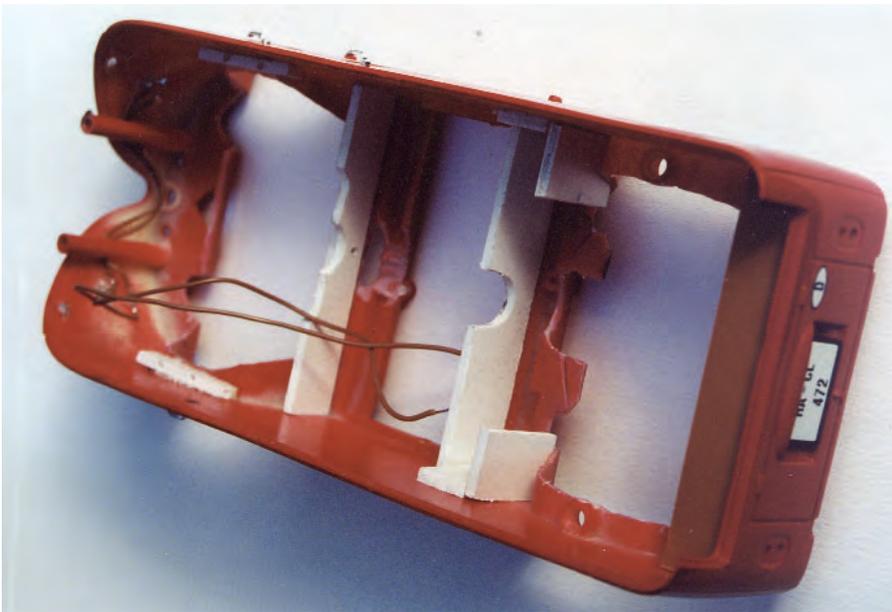


Abb. 1: Chassis mit eingeklebten Motorträgern (vorderer Träger mit Bohrung für Motorzapfen)

werden (s. Abb. 4). Über die zweite Schraubklemme wird eine 2-polige Kabelverbindung zwischen Spannungskonstanthalter und Lochrasterplatte (Fahrstrom) hergestellt.

Die vordere Tragplatte wird am Chassis mit 4 Maschinenschrauben von 2 mm Durchmesser und entsprechenden Muttern befestigt. Die hintere Tragplatte wird über 2 Maschinenschrauben von 3 mm Durchmesser und 12 mm Länge fixiert, die von unten in die Radkastenlöcher gesteckt werden und die in die Gewinde der Befestigungszapfen der oberen Metall-Gehäusehälfte eingreifen. Zuvor müssen die Befestigungszapfen der Metall-Gehäusehälfte so gekürzt werden, dass

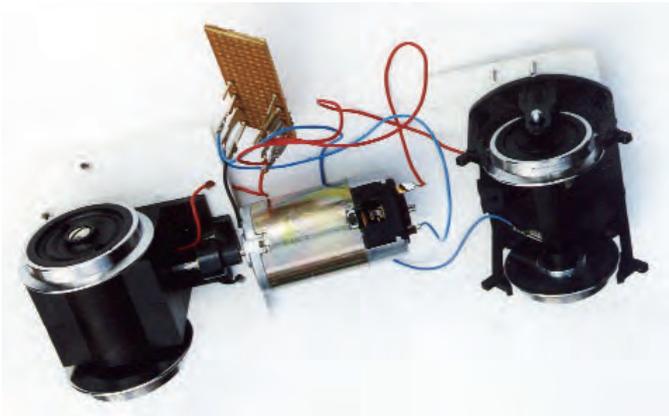


Abb. 2: Elektrische Verbindung von Getriebeblock, Vorderachse und Motor über Lochrasterplatte

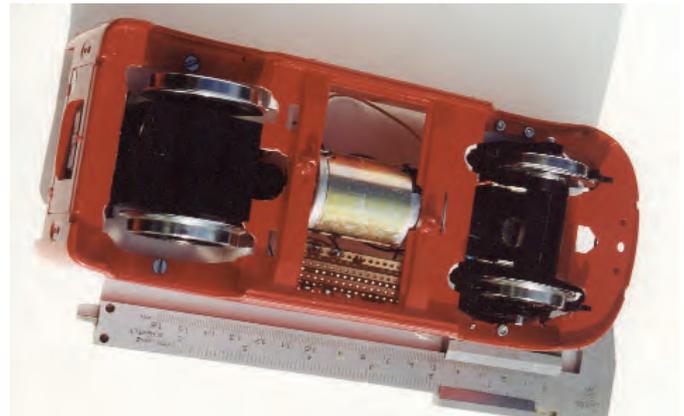


Abb. 3: Chassis von unten mit Einbauten

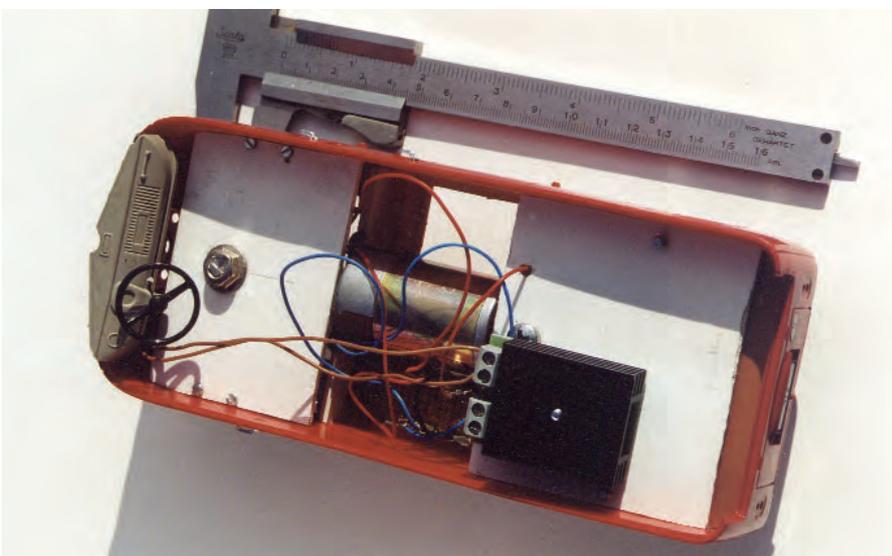


Abb. 4: Chassis von oben mit montiertem Spannungskonstanthalter (schwarze Box)

beide Gehäusehälften lückenlos aufeinander passen.

Vor der Verbindung der beiden Gehäuseteile sind noch das Armaturenbrett mit Lenkrad, die Sitzbank, eine Fahrerfigur und 2 Quertrennwände mit kleinen Fenstern einzubauen. Für die Trennwände kann schwarzes Kunststoffmaterial der ehemaligen Innenverkleidung zurechtgeschnitten werden. Vorne werden Chassis und Metalloberteil ebenfalls durch eine Maschinenschraube von 3 mm Stärke verbunden, die zudem noch die vordere Stoßstange fixiert. Bei der hinteren

# Modell- und Anlagenbau

Stoßstange müssen dagegen die Längsträger gekürzt werden; sie muss ebenso wie der Auspuff angeklebt werden. Am Unterboden wird der offen liegende E-Motor durch eine 2 mm starke Polystyrolplatte abgedeckt, die über die gesamte Fahrzeugbreite reicht und die auf die Querträger aufgeklebt wird (Platte im Knickpunkt der Querträger leicht einritzen, damit sie sich der Kontur der Träger leichter anpasst!)

Aus dünnen Polystyrol-Profilen und -Restematerial sind dann Achsblenden für alle 4 Räder herzustellen, die Radlager, Federn und Radaufhängung nachbilden sollen und vor der Montage mattschwarz lackiert werden. Für die Vorderachse (kleinerer Rad-Durchmesser) empfiehlt

sich ein filigraner Rahmen mit Blattfedern (aus dünnen Polystyrol-Streifen), der an das LGB-Radlager angeklebt wird. Für die Hinterachse sollte ein »stabilerer« Rahmen mit einer Schraubenfeder-Nachbildung über dem Radlager angefertigt werden, der bündig mit der Fahrzeugaußenseite in den Radausschnitten sitzt und der am Fahrzeugboden mit dünnen Blechschrauben befestigt wird (muss demontierbar sein, damit die Maschinenschrauben zur Abnahme der oberen Gehäusenhälfte erreichbar bleiben).

Auf dem Dach der Draisine ist noch ein Horn anzubringen (aus Schiffsmodellbau); anstelle des linken Außenspiegels kann noch ein Suchscheinwerfer angebracht werden

(Eigenbau oder aus Schiffsmodellbau; s. Abb. 5).

An der Fahrzeugfront sollte das überdimensionierte silberne VW-Emblem entfernt werden. Die Vertiefung kann zugespachtelt oder z. B. mit Kunststoffolie mit aufgedruckten Warnstreifen (Bezug: Champex-Linden) überklebt werden.

Schließlich sollte noch eine typgerechte Beschriftung auf beiden Seiten angebracht werden (z.B. Erstellung mittels PC, Kopie auf transparente Klebefolie, nach dem Aufkleben: Überstreichen mit farblosem Mattlack; s. Abb. 5).

Viel Spaß beim Basteln!

**Dr. H. Mertes, Overath**



Abb. 5: Das fertige Draisinen-Modell auf erster Probefahrt

## Dauerlicht

### Beleuchtete Prellböcke ohne Verdrahtung

Als Weiterentwicklung der Zugbeleuchtung (siehe Heft 26 Seite 56 – 67) befasste ich mich nun mit dem Einbau der im Prinzip gleichen Schaltung in einen beleuchteten Prellbock von LGB. Wieder dient als Lichtquelle eine Lichtemitterdiode (LED), diesmal mit gelber Lichtfarbe. Zur Streuung des hellen aber engen Lichtbündels klebte ich um den kleinen Plastikwürfel, welcher im Lampengehäuse steckt, hochglänzendes Alu-Klebeband. Ebenso von innen auf das kleine schwarze Lampendach. Das Band ist im Baumarkt als Dichtband für Dampfsperren beim Innenausbau, die Rolle mit 50 m für ca. 5,00 erhältlich.

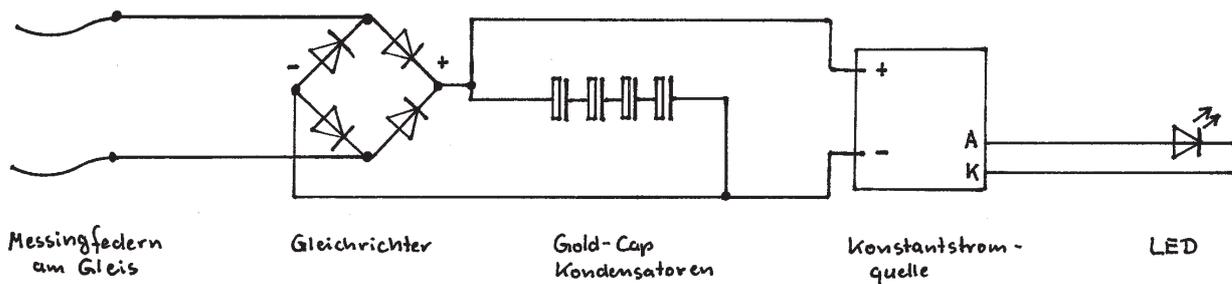
Gespeist wird die LED (ohne Vorwiderstand!) durch eine kleine Schaltung als Konstant-Stromquelle. Statt der beiden Lötstifte im Ein-

gang + und – wird gleich der Brückengleichrichter bestückt. An die nach oben abgewinkelten Anschlüsse für ~ werden die Verbindungen zu den aus Messingblech geschnittenen und entsprechend gebogenen Federn gelötet. Die Federn werden an den vorhandenen Stehbolzen festgeschraubt (sonst zur Befestigung der Pendelautomatik). Die »Dauerbeleuchtung« von ca. 15 Minuten nach Abschalten des Fahrstromes wird mittels einer »Kondensatoren-Batterie« aus Gold Cap Kondensatoren erreicht. Gold Caps nach neuester Technologie gefertigt haben eine enorme Kapazität gegenüber herkömmlichen Elektrolyt-Kondensatoren. Die Typen mit Spannungen um ca. 2 Volt lassen sich nach Herstellerangaben beliebig in Reihe schalten. Inzwischen habe ich erfolgreich Versuche mit

5,5 Volt Kondensatoren unternommen (4 Stück in Reihenschaltung). Bei Gebrauch von Typen mit 2,3 bzw. 2,5 Volt dann 10 Stück in Reihe schalten.

An der Lötstelle der kleinen Leiterplatte werden an die + und – Anschlüsse des Gleichrichters noch die beiden Anschlussleitungen für die »Kondensatoren-Batterie« aufgelötet. Die Kondensatoren werden nach der Verlötung (vorher beste Lageposition ausprobieren) mit Schmelzklebstoff im Prellbockgehäuse befestigt. Die auf der Leiterplatte vorgesehene Diode kann entfallen und durch eine Drahtbrücke ersetzt werden, was eine etwas längere Leuchtdauer zur Folge hat. Mit Gold Caps von 2,2 F; 5,5 Volt habe ich Nachleuchtzeiten von über 15 Minuten erreicht.

**Thomas Hasenwinkel, Döbeln**



Schaltung »Dauerlicht« im Prellbock



Blick in des elektronische »Innenleben« des Prellbocks

#### BAUELEMENTE TABELLE

Stück	Bezeichnung	Bestell Nr. Conrad-Electronic	ca. Preis in Euro
1	LED gelb 5 mm	187216-77	2,17; ab 10 St.: 2,02
1	LED Konstantstromquelle (Bausatz)	196010-77	2,49
1	Brückengleichrichter B40C1500	501433-77	0,77; ab 10 St.: 0,69
4	Gold Cap 1,0 F ; 5,5V	473120-77	6,11; ab 10 St.: 5,50

## Gartenbahn: Planung

Gartenbahnen mit 45 oder auch 32 mm Spurweite sind ein völlig anderes Erleben als Hausbahnen der Baugrößen HO, TT oder N. Jeder stimmt dieser Feststellung zu und trotzdem enthalten die meisten Gartenbahnen erstaunlich viel aus dem Hausbahnbereich übertragene Komponenten. So kommt es, dass viel zu viele Gartenbahnen irgendwann als Fehlschlag erkannt werden, an Interesse verlieren und veröden.

Außer der Liebe zur Modellbahn und der Lust zum Gestalten, zum Werken und zum Betrieb hat die Gartenbahn nichts gemeinsam mit einer Hausbahn.

Alle anderen Faktoren sind absolut gegensätzlich oder eigenartig. Das Umfeld, die Familie, erlaubt keinen jahrelang aufgewühlten Garten als Dauerbaustelle, wie sie im Keller oder Dachboden oder Modellbahnzimmer möglich ist. Die Gestaltung kann nicht in fein detailliert minutiös nachgebildete Szenen mit hoher Beständigkeit erstarren, denn Regen, Eis und Schnee, Bodenverwerfungen, Fauna und Flora mit ihren Aktivitäten und Abfällen verhindern das und fordern ständige Pflege. Der Aufbau kann in scheinbar solider Form mit frostsicher gegründeten Betonriegeln nicht nur viel Arbeit hervorrufen, sondern auch eine arge Last beim Umbau oder im Erbfall sein und ist somit keineswegs ein optimaler Weg. Der Betrieb greift weitreichend in den Aufbau ein: Ob Trennstellen im Gleisnetz, ob Leerrohre für Kabel, ob elektrischer Antrieb von Weichen, Signalen und anderen Funktionseinrichtungen und nicht zuletzt, ob eine zentrale

Steuerstelle einzurichten richtig oder falsch ist, sind Grundsatzfragen mit umfassenden Folgen.

Diese wenigen und markantesten Beispiele zeigen deutlich, dass eine Gartenbahn völlig anders angegangen werden muss, will man nicht ganz erheblichen Aufwand an Bauzeit und Kosten umsonst erbringen. Überlegungen der Verhältnismäßigkeit, der Notwendigkeit oder gar der Machbarkeit stehen am Anfang einer Planung.

Werden Familie und Freunde zu Zuschauern und Hilfswilligen bei Havarien eingesetzt und fühlen sich nach kurzer Vorführzeit gelangweilt oder können sie in das Spiel einbezogen werden und fühlen sich mit anhaltendem Spaß vollwertig dabei? Der Aufbau beinhaltet tatsächlich schon zwangsläufig das Spiel, nämlich eine beeindruckende, aber begrenzte Vorführung oder stattdessen ein gemeinsamer und unterhaltsamer Gartenbahnnachmittag.

Die Gartenbahn wird also in einem weitaus intensiveren Rahmen und in viel mehr Richtungen sorgfältig geplant. Mit einem üblichen Gleisplan ist es ganz sicher nicht getan. Die Visionen über die eigene Gartenbahn beschränken sich leider immer noch viel zu häufig auf Gleispläne und damit verbundene Szenerie wie Berge, Teiche, Schluchten und Brücken oder gar zivilisatorische Einrichtungen wie Gebäude, Siedlungen, Straßen. Die Funktion, so wähnt jeder am Anfang, ergibt sich dann von selbst, sozusagen mit dem Trafo. So läuft es jedoch garantiert nicht.

Ich möchte mit Ihnen diese Eckdaten wie Themenwahl, Integration in Garten und Familie, den Bauaufwand und die Stromversorgung und Steuerung beleuchten und diskutieren.

### Die Themenwahl

Ein Kilometer Vorbild ist im Maßstab 1:22,5 rund 44 m lang. Das ist in manchem Garten eine stolze Entfernung, aber auch nur gerade mal eine Bahnhofslänge einer Nebenbahn. Also geht die Mogelei der Hausbahntechnik im Garten lustig weiter, denn solche Bahnhöfe leisten wir uns nicht. Entgegen kommt uns dabei der Nebenbahncharakter, also kurze Bahnsteige für kurze Zügchen, enge Radien als typische Schmalspurbahntechnik und Raumtrenner, die Einblicke und Zusammenhänge verbergen, wie Felsgruppen, Koniferenwäldchen, Tunnel und Schluchten.

Doch müssen auch bestimmte Träume begraben werden, vorwiegend vierachsige Waggons und lange Züge mit großen Maschinen verderben die Szene. Wenn also Krokodile und rhätische oder Harzbahnen auserkoren wurden, so braucht das Platz, oder die Wirkung bleibt aus. Denn mehr als einen Bahnhof sollte man schon zur Verfügung haben und wenn es erst in einer späteren Ausbaustufe gelingt.

Eine kleine Nebenbahn mit Personenverkehr und Güterverkehr, auch mit Ganzzügen für Holz, Steine, Erz oder Kohle, mit gemischtem Personen- und Güterverkehr, auch einem Rollbockwagen und natürlich

mit Triebwagen ist doch schon ein rundes Konzept. Wird ein gebirgiger Teil elektrifiziert, so kann ein interessantes Spiel beim Traktionswechsel entstehen. Oberleitung auf höher liegende und geschütztere Anlagenpartien beschränkt, ist sinnvoll, alles zu elektrifizieren weniger.

Spezialthemen bieten sich zur Umsetzung ebenfalls an. Eine reine Waldbahn, Erzbahn, Schieferbahn oder ähnliches hat keineswegs einen zu eingeschränkten Wagenpark, eher schon Spezialloks. Zwar kann sich mehr Eigenbau auch an rollendem Material ergeben, doch ist die Gestaltungsfreiheit auch größer.

Zivilisatorisches Umfeld wie Dörfer, Städte, Werke, Häfen oder gar Straßen verderben die Szene. Sie machen die Anlage klein und erfordern viel Aufwand. Stattdessen bereichert eine pflegearme, aber schnell üppige Bepflanzung in Steingartenmanier das Gesamtbild harmonisch. Bahnhof, Bahnwerk und vielleicht eine Kapelle oder eine Burgruine sind als Ergänzung völlig ausreichend.

Zweigleisigkeit und Signaltechnik ist direkt unpassend. Außerdem ist schon der elektrische Signalantrieb ständiger Anlass für viel Arbeit, ebenso wie elektrische Schranken und dergleichen.

## Garten und Familie

Etappenbauweise im Gegensatz zu einer jahrelangen Großbaustelle ist aus mehreren Gründen angesagt. Zum einen belastet das den Garten weniger, denn er ist schließlich auch Lebensraum der Familie. Zum anderen wechselt Baulust mit Spielbetrieb ab. Schon einmal, wenn gleich anfänglich nur bescheiden, spielen zu können, ist wichtig, für den Modellbahner zur Erbauung, wie für die Familie zur Überzeugung.

Ganz geschickt ist es, die ersten Gleisbilder schon provisorisch zu bespielen. Da ergeben sich kleine und sinnvolle Änderungen, die man auf dem Papier oder Bildschirm nicht erahnen kann, die aber die Praxis ergeben.

Ob die Anlage flächenhaft oder am Zaun entlang verwirklicht wird, ist ebenfalls überlegenswert und hängt von der Abstimmung mit der Familie und dem übrigen Gartenbedarf für Kinder oder Wäsche oder dergleichen ab.

Unserer mitteleuropäischen Mentalität wird eine Kombination von Rundkurs und Stichstrecke am ehesten entsprechen. Natürlich wird der Rundkurs durch Tunnel und andere Raumtrenner kaschiert, aber er erlaubt einen unkontrollierten Dauerverkehr beim Kaffeetrinken und ist ideal ungefährlich für unsere Jüngsten.

Folgt dann das Intensivspiel, so braucht man eine lange Stichstrecke, verschlungen und mit Zwischenbahnhöfen. Zugkreuzung und Lok-

umsetzen beschäftigen einen dann sozusagen qualifiziert.

## Die Steuerung

Entscheidend für den umfassendsten Teil des Bauaufwands und der Installation der Technik ist der Spielbetrieb. Es muss sorgfältig voraus bedacht werden, ob man alleine spielen will oder gerne Mitspieler einbeziehen möchte oder sowohl als auch. Eine spätere Funktionsänderung ist stets mit außergewöhnlich hohen Kosten verbunden.

Dabei ergeben sich einige Grundsatzüberlegungen für den Aufbau der Steuerung aus der Betriebsart, nämlich Steuerung in einer Zentrale oder Vorort oder Mobil:

1. Die Steuerzentrale SZ mit festem Standort. Dort schaltet und waltet der Fahrdienstleiter. Havarien zwingen ihn, vor Ort zu gehen oder Zuschauer zu bemühen. Der Spielbetrieb ist Selbstzweck, für Familie oder Gäste meist nicht mehr als eine begrenzte Vorführung.



Beispiel: Gebäudewechsel und dann US Betrieb

# Modell- und Anlagenbau

2. Der Vorort-Betrieb VO. Stationen sind mit Fahrdienstleitern besetzt, es gibt keine Zentrale mehr. Mitspieler sind also voll beteiligt. Züge in deren Funktionsbereich werden durch sie gesteuert, Weichen bedient, Waggon ge- und entkuppelt. Unabhängig davon bewegen sich gemeldete Züge auf der Streckenanfahrt.

Unbesetzte Stationen werden einfach durchfahren.

3. Die mobile Zugbegleitung ZB. Mitspieler sind ebenfalls voll beteiligt und begleiten jeweils ihren Zug und manövrieren nach Belieben.

Die SZ funktioniert in althergebrachter Weise, oder wie die Elektroniker sagen, analog oder digital. Netzstromanschluss erfolgt unter Beachtung strenger Regeln im Freien. In den Schienen ist abschnittsweise regelbarer und polwendbarer Strom (analog) oder übergreifend konstanter Strom (digital). Stromfluss in Schienen und Kontaktnahme von der Schiene will wohl gepflegt sein. Regler und Schalter (analog) oder Zugriffstastatur und Programmier-elemente (digital) sind Hauptbestandteile des Bedienpults. Elektromagnetische Weichen, Entkupplungen usw. werden fernbedient.

Eine Untervariante in Richtung Vorort sind Auslagerung eines Teils dieser Elemente in Handys oder Walkarounds, sowohl am Kabel wie auch per Funk.

Die Anlage weist Trennstellen auf (analog) oder Netzbereiche mit Überbrückungen (digital).

Leerrohre und Kabel müssen in der Bauphase verlegt werden.

Fahrleitung kann einen zusätzlichen Stromkreis für überlagerten unabhängigen Spielbetrieb bilden (analog) oder ist strikt stromlos zu führen wegen Zerstörung der Systeme (digital).

Der VO funktioniert über eine konstante Netzspannung in den Schienen für eine konstante Geschwindigkeit der Züge. Gesteuert wird vor Ort über einen Schalter auf dem Dach der Lok VOR-HALT-ZURÜCK. Weichen werden von Hand umgelegt, Kupplungsvorgänge erfolgen von Hand mit einem Schraubenzieher. Bewegungen jeder Art im Bahnhof beeinflussen nicht den Streckenverkehr. Stromfluss in Schienen und Kontaktnahme von der Schiene will gepflegt sein. Es bestehen jedoch nur zwei Adern für die Stromzuführung ins gesamte Gleisnetz. Weitere Elektroinstallationen gibt es nicht, weder Trennstellen, noch Leerrohre noch Kabel. Strom im Freien zu haben ist reduziert, weil das Netzteil im Haus steht und sich im Freien keine Steuerelemente mehr befinden.

Die ZB funktioniert ohne Energieversorgung über die Schienen. Das Gleisnetz kann elektrisch verwahren. Im Garten fließt überhaupt kein Strom mehr. E-Loks führen schnellwechselbare Akkus mit sich, Dieselloks den Kraftstoff und

Dampflok Gas und Wasser. Alle werden gleichermaßen über Funk gesteuert. Das sind einfache Geräte der Auto- und Schiffsmodellbauszene, die über Sender und Empfänger entweder mechanische Servos oder elektrische Fahrschalter ansteuern.

Aus der Betriebsart ergeben sich also klar erkennbar die erforderlichen Baumaßnahmen, die Anschaffungen und die Kosten. Schon ein Trafo einer günstigen Anfangsgarnitur kann also eine nutzlose Investition sein, wenn zu früh gekauft wurde. Damit nicht genug. Es sind natürlich gewaltige Unterschiede im Aufwand, sowohl was das Einrichten der Fahrzeuge mit Steuerungsbauteilen angeht, wie auch der Anlageninstallation und nicht zuletzt der Bedienelemente.

Es lohnt sich, die drei Fälle einmal durchzurechnen. Für meine Anlage, und das sagt nicht viel, weil man sowohl den Aufbau, wie Zugbelegung wie auch die Größe einsortieren müsste, kostet der Versorgungs- und Steuerungsanteil pro Lok im



Beispiel: 60 cm Betriebsniveau

System SZ 864.-, VO 12.- und ZB 84.- Euro. Nicht zum Ausdruck gebracht werden kann dabei die Betriebszuverlässigkeit und wie erwähnt der bauliche Zeitaufwand, sowie die Pflege. Die Zuverlässigkeit sinkt rapide mit steigenden Kosten und zwar interessanterweise für alle drei Fälle, wobei der Fall SZ ja auch noch durch Digitalisierung eine Kostensteigerung erfährt und prompt unzuverlässiger wird. Das können Sie selbst auf jeder Ausstellung beobachten. Der Zeitaufwand verhält sich ebenso.

Allerdings ist das Spielvergnügen so nicht einsortierbar. Macht SZ noch erheblich Frust, so bringt ZB die höchste Lust. Daran ist natürlich der Komfort beteiligt. Wenn erst einmal die gesamte Schienenpflege entfällt, nimmt man gerne etwas höhere Pro-Lok-Kosten und Störungen des Funkbetriebs durch Funkshadowen, leere Batterien usw. in Kauf. Außerdem sind diese Störungen direkt harmlos im Vergleich zu denen einer digitalen SZ.

## Der Anlagenbau

Die Engländer bauen ihre Strecken hüfthoch auf Stelzen, was darunter krautet ist ihnen egal, sie wollen ihre Bahn erleben. Die Deutschen legen die Gleise ins Gras, beobachten die umherfahrenden Waggonmächer und hantieren ewig mit der Grasschere umher. Das ist übertrieben, aber tendenziell doch so.

Legen Sie Ihre Anlage wenigstens im Durchschnitt kniehoch, teilweise auch wadenhoch und zwischendurch hüfthoch und sie haben mehrfach Freude daran. Es lässt sich leichter bauen und spielen. Jede andere Höhe als der Boden bringt erst das Erleben der Bahn.

Das bedeutet, ein Gemäuer oder Palisaden errichten und dahinter



**Beispiel: Der Tunnel im Hügel zwischen den Felsen kaschiert den Kreisverkehr, der nur 1/2 Meter hinter dem Bahnhof wegläuft**

verfüllen, aber es lohnt sich. Das kann auch gelöst werden durch gegrabene Gänge und Verlagerung des Aushubs. Beneidenswert für den Gartenbahner sind Hanglagen, in die hineingebaut wird.

In einem zweiten Teil über Gartenbahnen möchte ich über den Garten-

bahnbau sprechen, also Bahntrassen, Schluchten und Tunnel, über Brücken und Rampen. Ein dritter Teil befasst sich mit der Ausgestaltung, also dem Umfeld der Bahn, den Raumtrennern und dem Bewuchs.

**Dipl.-Ing. Gottfried Joedecke**

## Lötstellen im Garten

Ganz sicher ist dies keine Anleitung, wie man Lötstellen für den Außenbetrieb herstellt. Ganz im Gegenteil. Immer wieder stoße ich auf überzeugte Lötter und staune manchmal über deren Logik: Bei mir halten die Lötstellen oder man muss nur heiß genug löten oder man darf eben am Lötzinn nicht sparen. Trotz dieser Zufallstreffer möchte ich hier erneut feststellen:

Lötstellen im Gartenbahnbetrieb sind Murks.

Doch als ich mich das letzte Mal weigerte, einem Einwand auf erfolgreiche Lötung nachzugehen, weil mir einfach die Zeit zu schade war, immer wieder Ursache und Wirkung zu erklären, sah ich in betroffene Gesichter. So tief sitzt teilweise die Überzeugung, mit Löten im Garten Gutes zu tun. Also tue ich Abbitte und erkläre einmal umfassend die Vorgänge, die sich an Lötungen abspielen, um endlich Ruhe zu bekommen.

Löten ist eine metallische Verbindung durch Verschmelzen von Metallen unterschiedlicher Eigenschaften. Im Gegensatz dazu ist Schweißen das Verschmelzen von Metallen gleicher Eigenschaften, sieht man von den Legierungsunterschieden zur Erleichterung des Verschmelzens einmal ab.

Man unterscheidet Weichlöten und Hartlöten.

Weichlöten nutzt als Lot Zinnlegierung, mit mehr Blei legiert, je fester die Lötung sein soll, aber auch mit abnehmender Lötbarkeit, je mehr

Blei zulegiert ist. Die Wärmezufuhr erfolgt über LötKolben oder Flamme. Das Lot geht dabei mit dem zu verlötenden Metall eine Schmelzverbindung ein, es diffundiert regelrecht in das Trägermetall und bildet eine Zone einer Legierung zwischen dem Lot und dem Trägermetall. Findet diese Übergangslagerung nicht statt, so taugt die Lötung nichts, es ist eine Kaltlötung, die irgendwann reißt, entweder unter Last oder durch die unterschiedlichen Temperaturdehnungen der verschiedenen Metalle. Eine gute Lötung hat letztlich keine reine Lötzone mehr, da diese die geringste Festigkeit aufweisen würde und eine Schwachstelle darstellt. Das spricht also schon deutlich gegen das Argument, man solle eben nicht am Lot sparen. Reichlich Lötzinn an der Lötstelle zeigt beweiskräftig den Murks auf. Lötstellen sind aber demzufolge auch möglich zwischen zwei verschiedenen Trägermaterialien, weil jede Legierungszone für sich gebildet wird. Es kann also ein Zinkteil auf ein Kupferteil gelötet werden, was allerdings aufgrund der unterschiedlichen Temperatur- und Schmelzabläufe auf der jeweiligen Seite hohe Fachkenntnis erfordert, sofern die Schmelzzonen sich berühren sollen und keine Lotschicht dazwischen verbleibt.

Hartlöten nutzt als Lot Kupferlegierungen mit vorwiegend Zinn und auch etwas Silber, das sogenannte Silberlot. Damit sind die Löttemperaturen mehr als doppelt so hoch wie beim Weichlöten und nur mit entsprechender Flamme oder im Muffelofen oder im Magnettunnel möglich. Dem Hartlöten sind da-

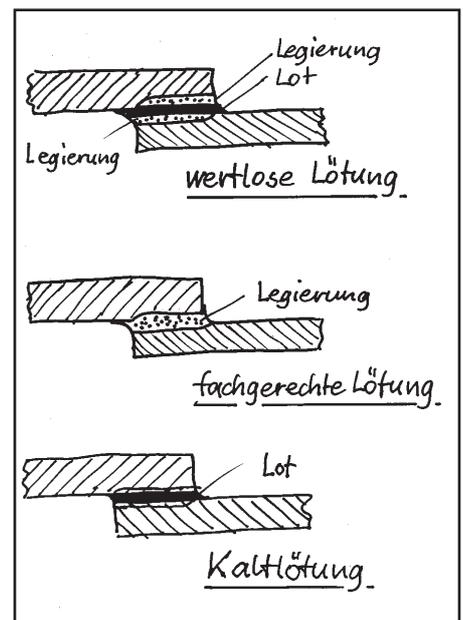
durch erheblich Grenzen gesetzt, weil das Werkstück freigelegt sein muss, um die Beschädigung der Nachbarbauteile zu verhindern. Hartlöten erfordert zwar höhere handwerkliche Kenntnisse, zeigt aber weniger Störfälle als das Weichlöten.

Im Nachfolgenden behandle ich nur das Weichlöten.

Die Qualität einer Lötung hängt ab von

- der handwerklichen Ausführung
- der Spannung im Bauwerk
- der Mechanik der Lötstelle und
- der Galvanik der Lötstelle.

Während die handwerkliche Ausführung erlernbar ist, wenngleich nicht so leicht, wie andere Metallverarbeitung, ist die Spannung im Bauwerk unvermeidbar, die Mechanik nur gering beeinflussbar und



Weichlöten; Qualitative Kriterien

die Galvanik fast nicht zu verhindern. Alle vier Faktoren sind Ursachen für die Zerstörung oder mindestens für die erhebliche Beeinträchtigung der Funktion der Lötung. Gerade aber diese Unzuverlässigkeit schließt die Lötung im Gartenbahnbetrieb praktisch aus.

Die handwerkliche Ausführung behandle ich hier nicht, weil sich die Lötung für den Gartenbahnbetrieb, wie eben dargestellt, selbst aus-schließt.

Die Spannung im Bauwerk tritt nicht immer zerstörend auf. Eine Lötung von Drähten, eine Lötung von Schienen, bewirkt Spannungen in nur einer Ebene, die wirkungslos bleibt und nicht zerstörend wirkt. Aber Lötungen an einer Fachwerkbrücke aus Metallprofilen bringt Wärmedehnungen der einzelnen Stäbe zustande, die andere Lötstellen wieder reißen lassen. Temperaturdehnungen bergen ungeheure Kräfte. Selbst wenn man diese Dehnungen überlistet, ist das gesamte Bauwerk zuletzt dermaßen voller Spannungen, daß es bei der geringsten Belastung doch irgendwo reißt. Das kann eine mechanische Last sein, eine Lok auf der Brücke, oder eine weitere Temperaturdehnung, zum Beispiel die kühleren Nacht, der heiße Sommertag oder der frostige Wintertag. Übrigens ist dieses Beispiel nicht mehr freilandabhängig, das passiert genauso im Wohnzimmer oder Keller. Natürlich kennt auch das Hartlöten oder die Schweißung solche Spannungsverhältnisse, doch übernehmen diese Techniken auch weitaus höhere Belastungen.

Die Mechanik der Lötung steht unter schlechten Voraussetzungen. Das Lot ist zu weich, selbst hochbleilegiert, und infolgedessen reicht es mit meist schlechteren Über-

gangszonen bei weitem nicht an die Festigkeitswerte des Trägermaterials heran. Es sind weniger die erkennbaren Belastungen, also z.B. eine Hebelwirkung, die die Lötstelle zerstören, sondern versteckte, aber enorme Kräfte, die das bewirken. Der Hebel wird einfach durch eine dermaßen großflächige Lötstelle ausgeglichen, dass das Lot infolge der Flächenverteilung die Kraft überträgt. Doch die Temperaturdehnung einer Schiene bringt Kräfte zustande, die Zinn einfach reißen lässt. Natürlich überträgt eine fachgerechte Lötung höhere Kräfte, weil die reine Zinnzone fehlt. Die Legierungszonen haben höhere Festigkeitswerte. Aber kaum eine Lötstelle ist dermaßen gut gestaltet und gefertigt, dass sich idealerweise beide Legierungszonen berühren.

Die Galvanik der Lötung wird häufig gar nicht erkannt. Die verschiedenen Metalle der Lötstelle unterliegen dem Effekt der elektrischen Spannungsreihe der Metalle, sobald ein Elektrolyt auftaucht. Feuchtigkeit, Regen, mit Kohlensäure angereicherter Regen oder letztlich Schmutzaufnahme aus dem Umfeld in den Feuchtigkeitsmantel um die Lötstelle, stellen in dieser Reihenfolge an Intensität zunehmende Elektrolyte dar. Das in der Spannungsreihe minderwertigere Metall hat dann die Tension, sich im Elektrolyt zu lösen und wird elektrisch negativ. Das edlere Metall wird positiv. Es fließt ein Strom und damit erfolgt ein Abbau des unedleren Metalls. Oft bauen sich sogar Voltasche Spannungssäulen auf, das sind hintereinander geschaltete Metalle steigender Wertigkeit in der Spannungsreihe. Damit entstehen Spannungsketten, also noch höhere Spannungen, und auch höhere Stromflüsse. Die Lötstelle wird also systematisch zersetzt, die Metalle abgebaut. Weißliche Oxydausblühungen am Lot oder grünliche Aze-

tatbildungen am Trägermaterial sind nur äußere Merkmale für die Metallzersetzung. Die Versprödung der Materialien sind weniger bemerkbare Folgen. Letztlich ist die Lötstelle jedoch keine dauerhafte und fachgerechte Verbindung mehr.

Man kann das Zersetzen der minderwertigeren Metalle übrigens auch sehr schön bei den Batterien beobachten, wo dieser Effekt optimal angesetzt wird, um die größtmögliche Spannung nutzen zu können, nämlich als Spannungsquelle. Zink-Kohle-Batterien haben letztlich hauchdünn abgebaute Zinkhüllen mit eingefressenen Löchern. NiCd-Batterien lassen das weniger deutlich erkennen, unterliegen aber denselben Effekten, sonst wären es wunderbare Perpetuum mobile und würden ewig Strom abgeben. Lötstellen im Garten sind nichts anderes, nur langlebiger, weil das Elektrolyt nicht so gut ist. Die Spannungen sind aber gar nicht so unerheblich, im obigen Beispiel bis zu 1,445 V. Da der Strom kurzgeschlossen fließt und nicht abgenommen wird, geht seine gesamte Energie in Zerstörungskräfte über.

Beobachten Sie einmal eine Lötstelle im Freien zwischen Bauteilen aus Messing. Legen Sie die Lötstelle frei durch behutsames Wegbürsten der weißen oder grünen Schichten. Sie erkennen um das Zinn herum rötliches Kupfer. Plötzlich sehen Sie also Messing, Kupfer und Zinn. Ein viertes sehen Sie nicht, es ist Tombak, nämlich die Legierung zwischen dem Messing und dem Zinn in der Diffusionszone. Eine perfekte Voltasche Spannungssäule. Sie hat zunächst das Zinn abgebaut, es blüht weiß aus und ist der negativste Teil in der Spannungs-kette. Dann hat sie das Zinn aus dem Messing herausgefressen, es lag an zweiter Stelle in

der Spannungsreihe. Übrig blieb unangetastet das Kupfer, das edelste Metall in dieser Spannungsreihe. Die Lupe zeigt Ihnen, dass die Lötung sich zurückbildet, sie wird kleiner und zwar leider an der Nahtstelle.

Ohne Elektrolyt keine Galvanik. Man kann also die Lötstelle auch davor schützen, zum Beispiel durch Lackieren. Allerdings darf der Schutz selbst kein Elektrolyt sein, der Film muss also einen absolut neutralen pH-Wert haben, und er muss umfassend und dauerhaft aufgetragen

werden. Der geringste Zutritt eines Elektrolyts hebt den Schutzfilm rasch ab und das aufgezeigte Spiel beginnt.

Ob es sich nun um Brückenbauwerke, um Schienenstöße oder elektrische Kabel handelt und demzufolge auch um jeweils anders bedeutsame Auswirkungen, das alles ist der Elektrolyse ziemlich gleichgültig, Ihnen als Gartenbahner aber wohl weniger.

Der Vollständigkeit halber möchte ich noch erwähnen, dass an der ne-

gativen Seite Wasserstoff und an der positiven Seite Sauerstoff aufsteigt, solange die Galvanik wirkt und das Metall zerfressen wird. Aber das ändert an der Misere, die Sie nun deutlicher erkennen können, auch nichts mehr.

Ich hoffe, dieses Thema ist bei uns nunmehr erschöpft und wir können es weiterhin, wie so manches, der »Fachpresse« und deren »Fachleuten« überlassen.

Dipl.-Ing. Gottfried M. Joedecke

## $E_0$ (in Volt) von verschiedenen Elektroden gegenüber der Normal-Wasserstoffelektrode<sup>1)</sup>

1. Li	→	Li <sup>+</sup>	=	- 2,96					
K	→	K <sup>+</sup>	=	- 2,92					
Ca	→	Ca <sup>++</sup>	=	- 2,87					
Ba	→	Ba <sup>++</sup>	=	- 2,80					
Na	→	Na <sup>+</sup>	=	- 2,71					
Sr	→	Sr <sup>++</sup>	=	- 2,50					
Mg	→	Mg <sup>++</sup>	=	- 1,55					
2. Mn	→	Mn <sup>++</sup>	=	- 1,10	3. H	→	H <sup>+</sup>	=	± 0,00
Zn	→	Zn <sup>++</sup>	=	- 0,76	Sn	→	Sn <sup>+++</sup>	=	+ 0,05
Fe	→	Fe <sup>++</sup>	=	- 0,44	Sb	→	Sb <sup>+++</sup>	=	+ 0,2
Cd	→	Cd <sup>++</sup>	=	- 0,40	Bi	→	Bi <sup>+++</sup>	=	+ 0,2
Ti	→	Ti <sup>+</sup>	=	- 0,34	As	→	As <sup>+++</sup>	=	+ 0,3
Co	→	Co <sup>++</sup>	=	- 0,29	Cu	→	Cu <sup>++</sup>	=	+ 0,345
Ni	→	Ni <sup>++</sup>	=	- 0,22	Ag	→	Ag <sup>+</sup>	=	+ 0,799
Sn	→	Sn <sup>++</sup>	=	- 0,14	Pb	→	Pb <sup>++++</sup>	=	+ 0,8
Pb	→	Pb <sup>++</sup>	=	- 0,12	Hg	→	Hg <sup>++</sup>	=	+ 0,854
Fe	→	Fe <sup>+++</sup>	=	- 0,04	Au	→	Au <sup>+++</sup>	=	+ 1,30
Anionen:		J	=	+ 0,520			OH	=	+ 1,68
		O	=	+ 1,23			SO <sub>4</sub>	=	+ 1,9
		Cl	=	+ 1,353					

<sup>1)</sup> Bei einigen Metallen können keine genauen Werte angegeben werden. So bei Al, das sich mit einer Schutzschicht von Al<sub>2</sub>O<sub>3</sub> überzieht, die das Aufkommen eines Potentials verhindert.

## Modellbahn in Köln

Vom 07. bis 10.11.2002 fand in Köln wieder einmal die Internationale Modelleisenbahnausstellung statt, dieses Mal in Kombination mit der Messe »Mein Steckenpferd« und – wie vor zwei Jahren bereits – »Kölner Echtdampf-Treffen« im Obergeschoss der Halle 14. Der LGB-Club war (natürlich) wieder dabei, »natürlich« deswegen, weil Köln nun einmal im Einzugsbereich der Club-Geschäftsstelle und den Wohnsitzen zahlreicher Aktiven liegt, und ein »Heimateinsatz« wesentlich leichter zu bewältigen (und auch kostengünstiger) ist, als eine Ausstellung in der Fremde. Nachdem in 2000 auf dem Stand der Firma Lehmann ein »LGB-Museum« aufgebaut und von den Besuchern (und dem Fernsehen) viel beachtet wurde, hatte man in diesem Jahr mit einer neuen Modulanlage – wieder als Gast bei Lehmann – für Aufsehen gesorgt. Wie teilweise bereits in Sinsheim und komplett erstmals



**Club »Ecke« mit Gästebetreuung und »Spur II Nachrichten« Verkauf**



**Anlage des LGB-Clubs auf dem Lehmann-Messestand. Bahnhof »Gatow«**

zum Jahrestreffen in Much aufgebaut, kamen die im letzten Jahr entstandenen diversen Handarbeits-Gebäude inmitten einer wunderschönen Landschafts-Gestaltung und Detaillierung zur Ausgestaltung der Gleisanlagen voll zur Geltung. Alles war mittlerweile digitalisiert und technisch auf dem neuesten Stand der Dinge.

Als »Untermieter« war man nur mit kleiner Mannschaft vertreten, gleichwohl gehörten Dinge wie Versorgung mit Speis´ und Trank (einschließlich des Lehmann-Teams und wichtiger Gäste) zum selbst gewählten Aufgabenbereich. Apropos Gäste: Wolfgang Richter gab sich die Ehre, Rudi Enners aus San Diego, der erste Leiter von LGB of America, den Club-Vorstand H.-Jürgen Neumann vor einigen Jahren dort schon einmal besucht hat, ebenfalls. Seit dem ist man übrigens via Spur II Nachrichten freundschaftlich verbunden, die Rudi

Enners stets in den höchsten Tönen zu loben pflegt (– das darf man hier vielleicht auch einmal sagen –). Viele Clubmitglieder kamen zu Besuch, die Anlage war an allen Tagen dicht umlagert. Viele Fragen wurden beantwortet, viele freundschaftliche Gespräche wurden geführt. Die Zusammenarbeit mit Sven Linden, der mit eigenem Stand in der Nähe positioniert war, klappte auch wieder hervorragend. Speziell Besucherfragen über Geräuschelektroniken und sonstige speziellen Sachen aus dem LGB-Programm wurden an ihn weitergeleitet.

Ansonsten waren auch die Firmen Axel Bretzler und Ralph Reppingen mit ihren Großbahn-Programmen vertreten.

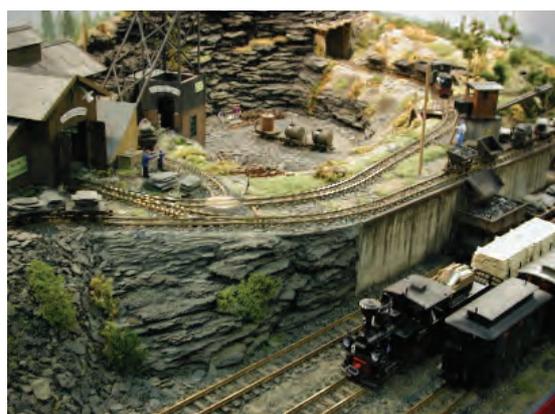
Die Firma Lehmann wurde von Klaus Baumann, Gerhard Bauer und Albrecht Biedenbacher repräsentiert. Verschiedene Herren des LGB-Außendienstes ergänzten an unterschiedlichen Tagen am Info-Stand. Es gab wieder eine spezielle Digi-

# Ausstellungen

tal-Beratung und -Vorführung sowie zwei Kinder-Spielflächen, – LGB und TOYTRAIN.

Das Club-Team bestand aus Klaus Friedrich, Erich Hamacher, Reinhard Schnabel, Herbert Tacke und H.-Jürgen Neumann. Mehrere Clubmitglieder halfen beim Auf- und Abbau oder auch während der Tage.

Mit-Aussteller im Großbahn-Bereich war die »IG Spur II« mit Gerhard Langheinrich, Helmut Schmidt, Martin Graf und anderen, die eine wunderschöne Modulanlage mit Regelspur und Schmalspur und gleichfalls wunderschöner Gestaltung präsentierten.



Rechts oben: Blick auf den Bahnhof »Habichtswald«.  
Links vorne das Verwaltungsgebäude der Lokomotiv-Reparaturwerkstatt, daneben ein Wasserhaus

Oben: Ende der Bahnhofstraße.  
Im Eckhaus Nr. 1 sind zahlreiche Geschäfte untergebracht

Rechts Mitte: Wunderschöne Detailaufnahme aus der Anlage der Coburger LGB-Freunde

Rechts: Lokomotiv-Reparaturwerkstatt mit detailgenauer Inneneinrichtung.  
Ein Schmuckstück für sich



# Ausstellungen



Die neuen POLA-Reliefhäuser auf der Anlage des LGB-Clubs Niederrhein

Weitere schöne Anlagen zeigten die LGB-Freunde aus Coburg, sowie der LGB-Club Niederrhein auf dem Stand der Firma Falter. Wir haben einen kleinen Rundgang für Sie (und für uns) gemacht und zeigen die Fotos, die dabei entstanden sind.

Die während der Messetage vernommene Absicht, den Veranstaltungsort der Modellbahn-Ausstellung in der Zukunft so zu wechseln, dass Köln erst in drei Jahren wieder an der Reihe wäre, hat sich erfreulicherweise doch nicht verwirklicht, – es bleibt also bei dem bisherigen zwei-Jahres-Rhythmus. Im kommenden Jahr findet die dann 21. Internationale Modellbahn-Ausstellung auf jeden Fall in Hannover statt, und zwar vom 15. bis 19. Oktober 2003.



Links und unten rechts:  
Anlage der »IG Spur II«:  
Das neuerbaute Sägewerk mit  
Feldbahn und funktionstüchtigem  
Verladekran. Ein Meisterwerk von  
Bernd Eisele

Links unten: Die V 29 wurde vor über  
20 Jahren von Peter Wanke gebaut  
und hat sogar einen authentischen  
Kettenantrieb



V 29, die letzte Lok der Strecke Nagold-Altenteig



Blick auf das Sägewerk aus anderer Richtung

## Die Lustige Grimm Bahn, »LGB«

– Fortsetzung

Im Juli 2000 war der erste Spatenstich erfolgt, und wer die Entstehung der LGB-Anlage von Rolf und Nelly Grimm in Burgthann bei Nürnberg einmal nachlesen möchte, der sei auf Heft 28 der »Spur II Nachrichten« (Seiten 88 bis 91) verwiesen. Damals war ein Grüppchen von befreundeten LGB-Bahnern aus dem Kreis des LGB-Clubs zu einem gemütlichen Kaffeetrinken eingeladen worden, und man hatte (natürlich) die Gelegenheit genutzt, den Grimms als Mitbringsel eine kleine, aber technisch durchaus schon interessante LGB-Anlage mitzubringen und provisorisch auf der Terrasse aufzubauen. Frau Grimm, sicher fast allen aus ihrer aktiven Zeit als gute Fee der LGB-Reparaturabteilung bekannt, und ihr Mann Rolf, als ehemaliger Meister der LGB-Montage-Abteilung auch ein Arbeitsleben mit der großen Modellbahn beschäftigt, hatten nämlich selbst gar keine LGB-Anlage zu Hause, – so, wie jemand, der in einer Schokoladenfabrik arbeitet, wohl meistens abends auch keine Schokolade mehr sehen kann....

Was aus dem Saatkorn, das der LGB-Club damals pflanzte, nach fast genau 2 Jahren geworden ist, darüber soll dieser Beitrag berichten. Er beginnt genau wie damals mit einer Einladung zu einem gemütlichen Beisammensein und fast alle des vorigen Jahres konnten kommen. Dass Herr Grimm Spaß an der Sache gefunden hatte, das war in der Zwischenzeit schon bekannt geworden. Das frühere Gemüsebeet im Garten war als Terrain für die geplante Anlage ausgesucht worden, die angrenzende Garage mit einem

wetterschutzten Freisitz versehen worden. Beton-Gleisbettungen wurden gegossen, der Gleisplan ausgetüftelt unter Einbeziehung eines Automatikbetriebes, die Landschaft wurde liebevoll gestaltet, Gebäude verschiedenster Art eingebaut, ein Berg für eine Zahnradbahn aufgeschüttet. Viele helfende Hände aus dem großen Bekanntenkreis waren beteiligt und irgendwann war sie fertig: Und jetzt sollte sie offiziell eingeweiht werden!

Wie schrieb jemand in einem Leserbrief so nett, warum man denn eigentlich immer vom LGB-»Bazillus« sprechen würde, – die LGB wäre doch keine Krankheit! Recht hat er, und darum haben wir zuvor auch den Begriff LGB-»Saatkorn« gewählt!

Die Anlage war sehr schön geworden! Und sie zeigte vor allen Dingen auch, dass man auf relativ kleinem Raum auch wunderschön gestalten und einen interessanten Fahrbetrieb abwickeln kann. Und mancher, der aufgrund von tollen Fotos riesengroßer LGB-Anlagen eher

mutlos kapitulierte hatte, dürfte nach dem Betrachten einer derartigen Anlage durchaus neue Überlegungen zum Bau von etwas Ähnlichem angestellt haben. Siehe hierzu auch den Bericht in der »LGB-Depesche« Nr. 110 Seiten 56 und 57.

Quartier war wieder im »Goldenen Hirschen« genommen worden und zur Mittagszeit trudelte man nach und nach bei Grimms ein, stärkte sich mit einer leckeren Suppe und begutachtete die entstandene LGB-Anlage (in umgekehrter Reihenfolge selbstverständlich). Sohn und Schwiegertochter Grimm sowie Herr und Frau Schmatz vom Regensburger LGB-Club kümmerten sich auch um die Gäste und so wurde es im Laufe des Nachmittags bis in den späten Abend sehr gemütlich, – so, wie bei einem Treffen von Freunden eben. Erwin Neuweiler und Pierette Winkler aus St. Gallen waren auch zu Besuch und als Überraschungsgast schaute LGB-Chef Rolf Richter nebst Söhnchen Konstantin noch vorbei.



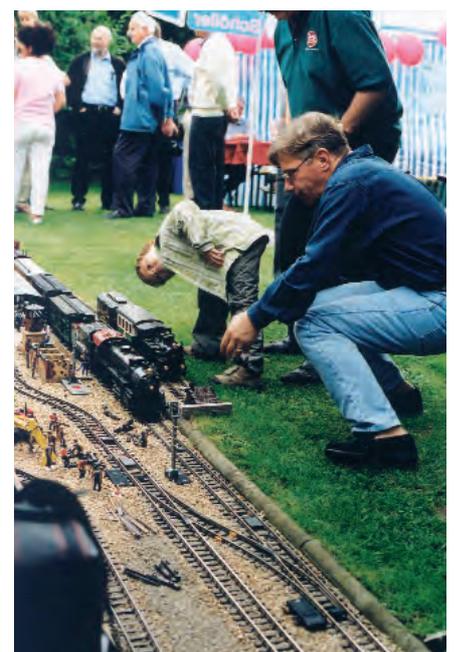
Gemütliche Sitzecke mit Blick auf die Anlage



Viele Details, viel Fahrbetrieb, und alles auf relativ kleinem Raum



Hauptbahnhof. Der neue ÖBB-Zug ist gerade eingelaufen



Wie beim Fotografieren:  
Konstantin verlagert den Blickwinkel

Nachmittags gab es ein großes Kuchen-Büffet und zum Abend wurde die »Mastkur« mit diversen Braten nebst »Zubehör« fortgesetzt.... Besonders interessant war auch ein Fässchen Bier, das sich mittels umgebender Spezial-Hülle selbst kühlte. Darauf können auch nur die Bayern kommen, aber immerhin: Respekt!

Während Rainer Linden den Grimm'schen Weinkeller leerte und die Damen die Pflirsich-Bowle genossen, wurde es langsam dunkel und man rückte im Garten-Pavillon enger zusammen. Schließlich ging es dann ins Bett, denn am nächsten Morgen musste man ja wieder frisch sein, um den als Schlusspunkt geplanten Frühschoppen genießen zu können. Nach Weisswürsten und Regensburgern wurde dann kurz nach Mittag die Heimreise angetreten. Vielen Dank für die Gastfreundschaft! Es hat allen gut gefallen und alle kommen auch gerne in zwei Jahren wieder. Herzliche Grüße nach Burgthann!

## eBay - Auktionshaus im Internet

Der Artikel »eBay – Auktionshaus im Internet« in Heft 30 der »Spur II Nachrichten« sollte nicht unkommentiert bleiben. Es werden eine Reihe von Fakten aufgezählt, die tatsächlich so zutreffen, aber auch einiges subjektiv dargestellt. Ich bin seit November 1998 auf eBay vertreten und habe bis heute in den verschiedensten Sparten gehandelt. Bis heute mögen so ca. 1500 Auktionen abgewickelt sein.

1) Es wird niemand gezwungen, auf eBay zu verkaufen. Jeder weiß im Vorhinein, welche Gebühren anfallen. Der Anstieg der Gebühren und Provisionen ist allen bekannt, die seit längerem dort verkaufen. Wer das nicht bezahlen will, kann auf andere Internet-Auktionshäuser ausweichen.

2) Ich bin noch nie von der »eBay-Sicherheit« wegen irgendwelcher Beschwerden verwarnt worden. Es gibt Anbieter, die immer noch versuchen, die Gebühren auf die Käufer direkt oder indirekt durch völlig überhöhte Portoforderungen/Verpackungskosten umzuwälzen.

Hier ist das Einschreiten der »eBay-Sicherheit« gerechtfertigt. Wenn man sich nicht an die bekannten Richtlinien hält, sollte man sich hinterher nicht beschweren.

3) Es wird niemand gezwungen, auf eBay zu kaufen. Die geschilderten negativen Fälle kommen vor und sie nehmen auch in den anderen Sparten zu. Hier hilft wirklich nur Vorsicht. Leider geben die Fotos nur selten eine verlässliche Aussage über den tatsächlichen Zustand. Im Zweifelsfall sollte man von der Möglichkeit »Frage an den Verkäufer« Gebrauch machen und nach-

fragen. Wer auf »gebraucht«, »Außenanlage«, »Spurensuchen«, »Kellerfund«, »Dachbodenfund«, um nur einiges zu nennen, wobei generell Vorsicht angebracht ist, ohne Nachfrage so viel bietet, dass man davon fast Neuware kaufen könnte oder glaubt, ein Superschnäppchen bei einem seltenen Stück zu machen, ist SELBER SCHULD. Sollte man auf seine Nachfrage keine Antwort bekommen, dürfte es klar sein, worum es sich handelt. Sollte man aber eine unzutreffende Zustandsbeschreibung bekommen haben, z.B. »an dem grauen ARAL Tankwagen ist nichts abgebrochen oder beschädigt«, und erhält dann ein »Wrack« zugeschickt, ist das ein Fall für die »eBay-Sicherheit« oder einen Rechtsanwalt, wenn man eine Rechtsschutzversicherung hat.

4) LGB auf eBay. Da es sich um Auktionen handelt, sind die erzielten Preise manchmal nicht nachvollziehbar. Bei vereinzelt festzustellenden Artikeln kann die Gefahr der Selbstbebietung nicht ausgeschlossen werden. Man kann über einen Dritten (oder über eine Alias-Identität) sich an ein vorher abgegebenes Höchstgebot heranbieten. Man sollte nach Möglichkeit erst ca. 6 - 8 Sekunden vor Auktionsschluss bieten, von Vorteil ist da eine Funkuhr!! Bei Neuware = Katalogware empfiehlt sich die aktuelle Preisliste eines seriösen Händlers als Vergleich. Vorsicht ist angebracht bei dem Begriff »Rarität« oder ähnlichen vollmundigen Anpreisungen, auch die Ankündigung »im Sammlerkatalog nicht bekannt«, o.ä., sollte zu einer Nachfrage beim Verkäufer führen. Da werden z.B. in Heimarbeit Beschriftungen für »10 Jahre

Schließung der Nebenstrecke von Kleinburg nach Großdorf« angefertigt, auf einen 2-achsigen Personewagen geklebt und fertig ist die »Rarität 3012 KG«.

5) Zum Schluss mein Rat an den Verkäufer: Informieren Sie sich vorher über anfallende Gebühren. Vielleicht finden Sie im Bekanntenkreis einen Käufer, Sie sparen sich dann eine Menge Arbeit, Kosten und eventuell auch Ärger. Beschreiben Sie Ihren Artikel korrekt. Verfolgen Sie Ihre Auktionen, stellen Sie fest, dass »Brillen = Neulinge auf eBay« oder »Nuller = Bieter ohne jede positive Bewertung« mitbieten, setzen Sie sich mit denen in Verbindung und fragen Sie nach Adresse/Festnetztelefonnummer. Sollten Sie keine oder ausweichende Antworten erhalten, streichen Sie deren Gebote. Bestehen Sie nach Ablauf der Auktion auf Vorauszahlung, kalkulieren Sie das Porto korrekt, nennen Sie aber ev. anfallende Verpackungskosten in Ihrer Auktionsbeschreibung. Und an den Käufer: Lesen Sie die Artikelbeschreibung, betrachten Sie das/die Foto(s). Sind dort Beschädigungen zu sehen, die nicht genannt werden – Finger weg, es gibt sicher noch mehr davon. Setzen Sie sich bei Unklarheiten jeder Form – Beschreibung, Portokosten, Verpackungskosten – vorher mit dem Verkäufer in Verbindung. Betrachten Sie das Bewertungsprofil des Verkäufers, das sagt allerdings nur etwas über abgelaufene und bewertete Auktionen aus. Überlegen Sie bei teureren Sachen, ob eine Abholung möglich oder sinnvoll ist.

**Michael Barnickel alias z3road  
bad.peon@lau-net.de**

## Die Eisenbahn im Internet

In der Rubrik »Meine Meinung...« hatte ich bereits kurz das Thema »Internet«, Pro und Kontra der Nutzung, und auch die Informationsfülle angesprochen.

Bevor wir das Auktionshaus »e-Bay« hinterfragen, und zum »Rail-Road-Chatten« animieren, hier ein paar Randnotizen zum Phänomen **Internet**.

Dieser Begriff ins Deutsche übersetzt lautet: »Internationales Computernetzwerk«.

Internetadressen begegnen uns auf Schritt und Tritt. Kein Unternehmen, das nicht mit eigenen Webseiten seine Produkte oder Dienstleistungen vorstellt. Aus dem Vorwort des Internet Adressbuches nur vier Zeilen: Bei der Lösung vieler kleiner und größerer Probleme kann das World Wide Web sehr hilfreich oder sogar die Lösung sein, denn es bietet eine unerschöpfliche Vielfalt an Informationen – man muss nur wissen, wo und wie diese zu finden sind!

Neben dem Adressbuch gibt es u.a. 27 Suchmaschinen. So klickt man z.B. »Google« an: [www.google.com](http://www.google.com). Nach Eingabe des Begriffes »Modellbahn«, werden im Zehnerschritt sogenannte Resultate angeboten. Ich bin nach kurzer Verweildauer aus dem Programm gegangen, da ich in der oberen Zeile zur Kenntnis nehmen durfte, dass es 32400 bzw. 52600 Ergebnisse geben soll!? Modellbahnhändler, Hersteller und Auktionshäuser finden wir hier.

Neuclubmitglied J.H.R. Künzlen und Co-Autorin B. Vladika hatten im letzten Spur II-Heft einen Artikel

dem Auktionator »e-Bay« gewidmet. Nach zwei Jahren vergeblicher Mühe, alle Clubwagen über »e-Bay« zu ergattern, blieb nur der Weg der Mitgliedschaft!!

Der Bericht schildert neben den Erfolgsmomenten auch die Risiken des Mitbietens. Danach ist es Glückssache, wenn Preis, Qualität und Zustellung stimmen. Unser Clubmitglied G.B. aus Schw. ist mit seinen Schnäppchen sehr zufrieden: fast alle der 31 Stainz, die zur LGB-Party präsentiert wurden, waren bei »e-Bay« ersteigert worden: Welch' eine Farbenpracht! Dagegen verblasste die Gästegarderobe.

Im Kölner Stadt-Anzeiger vom 20. Juli 2002 nahm sich der Redakteur Gerrit Reichel des aktuellen Themas an. Die Doppel-Headline lautete: »Wie Schrott im Netz zu Gold wird« – »André muss nicht arbeiten – er verkauft anderer Leute Müll bei »e-Bay««. Hier ein paar Zitate aus dem Artikel:

»Ein Heer neuzeitlicher Trödler, unter die sich aber auch zunehmend professionelle Händler mischen, sogenannte »Power Seller«.

Es gibt nichts, was nicht bei e-Bay liefe: »Wir hatten schon eine Ölraffinerie und eine Kirchturmspitze aus Görlitz«, so die Unternehmenssprecherin Maike Fuest von der Deutschen e-Bay-Zentrale in Dreilinden, Berlin.

Ist die Auktion beendet, verlangt auch der Internet-Handel Disziplin. Nach Auktionsablauf muss man sich am nächsten Tag beim Meistbietenden melden. Sobald er dann das Geld überwiesen hat, heisst es: ab zur Post! Sonst droht dem Verkäufer

eine negative Bewertung. Und nichts ist schlimmer, als bei e-Bay als Betrüger dazustehen!

Mittlerweile gibt es für e-Bay-Nutzer ein Handbuch von 64 Seiten, zum Preis von 4,95 €, Franzis' Verlag. »Clever kaufen & verkaufen mit e-Bay – weniger zahlen, mehr kassieren«.

Zum Schluss möchte ich das erwähnte »Internet-Adressbuch« empfehlen: 2002 Franzis' Verlag GmbH, 85586 Poing

ISBN 3-7723-0760-4, Preis 7,95 €.

Dieser Wegweiser hilft sicher durch den Dschungel des WWW: mit mehr als 2400 der besten Web-Adressen. Alle Adressen sind übersichtlich in 22 Rubriken geordnet: von A - wie Ausbildung, Karriere & Job bis W – wie Wohnen & Immobilien. Inhaltsverzeichnis sowie Stichwortverzeichnis geben auch Hinweise auf Eisenbahn-Web-Sites.

Und nun viel Vergnügen und Erfolg beim Surfen wünscht Ihnen

Dieter.Manhardt@t-online.de

P.S.: Nach vierstündigem Surfen habe ich in einer Tabelle auszugsweise ca. 60 Internet-Adressen aufgeführt. Diese stellen eine Auswahl von mehr als 100 angeklickten Websites dar. Subjektiv gesehen, sind diese interessant.

Nach folgenden Kriterien wurde nachfolgende Tabelle erstellt:

Hersteller für Spur G / Dampfmodellbau / Gartenbahnen / Clubadressen / Eisenbahnmuseen / Ausstellungen / Schmalspurbahnen / Videos / Bücher.

**Dieter Manhardt, Köln**

## Internet-Adressen

Firma	Angebot	Website
LGB, Ernst Paul Lehmann, Nbg.	Hersteller der »LGB«	<a href="http://www.lgb.de">www.lgb.de</a>
Magnus ,Chr. Höhne, Putzbrunn	Handarbeitsloks und Wagen für II und IIm	<a href="http://www.magnus-eisenbahn.de">www.magnus-eisenbahn.de</a>
SCHEBA-Modellbahn, Balingen	Schurer - Handarbeitsmodelle	<a href="http://scheba.schurer-online.de">scheba.schurer-online.de</a>
KISS, Viernheim	Spur I und IIm Handarbeitsmodelle	<a href="http://www.kiss-modellbahnen.de">www.kiss-modellbahnen.de</a>
Dingler, Meckenbeuren	Exklusive Handarbeitsmodelle, auch IIm	<a href="http://www.dingler.de">www.dingler.de</a>
Regner-Dampftechnik, Aurach	Livesteam-Lokomotiven	<a href="http://www.regner-dampftechnik.de">www.regner-dampftechnik.de</a>
Ralph Reppingen, Nörvenich	Livesteam-Spezialwerkstatt, Verkauf	<a href="http://www.reppingen.de">www.reppingen.de</a>
Lotus Lokstation, Ostermiething, A	Spur IIm-Zubehör, u.a. Drehscheibe	<a href="http://www.lotuslok.co.at">www.lotuslok.co.at</a>
Faller/ Pola, Gütenbach	Häuser, Bahnhöfe etc. für IIm	<a href="http://www.faller.de">www.faller.de</a>
Piko Modellspielwaren, Sonneberg	Gebäude für LGB	<a href="http://www.piko-g.com">www.piko-g.com</a>
Vollmer, Stuttgart	Gebäude für LGB	<a href="http://www.vollmer-kit.com">www.vollmer-kit.com</a>
Massoth, Seeheim-Malchem	Modellbauelektronik, Zubehör	<a href="http://www.massoth.de">www.massoth.de</a>
Lebu, Züriwerk, Zürich, CH	IIm-Flexgleise	<a href="http://www.lebu.ch">www.lebu.ch</a>
Bertram Heyn, Göttingen	Feld- und Waldbahngleise	<a href="http://www.modell-werkstatt.de">www.modell-werkstatt.de</a>
Albr. Hilbert, Neukirchen	Sächsische Schmalspurwagen für IIm	<a href="http://www.hilbert-modellbahn.de">www.hilbert-modellbahn.de</a>
Noch, Wangen	u.a. Liste aller Modellbahnhersteller, A - Z	<a href="http://www.noch.de">www.noch.de</a>
Preiser, Rothenburg	Preiserlein – auch für LGB	<a href="http://www.figuren.de">www.figuren.de</a>
Lokführer Lukas	wetterfestes Zubehör, interessante Links	<a href="http://www.lokfuehrer-lukas.de">www.lokfuehrer-lukas.de</a>
Baumann, Neustadt/ Aisch	LGB, Zubehör für IIm, Sondermodelle	<a href="http://www.baumann-modellspielwaren.de">www.baumann-modellspielwaren.de</a>
Gliffe, Weddingstedt	LGB-Zubehör, Digital-Steuerungen	<a href="http://www.gliffe.com">www.gliffe.com</a>
Schug, Modellbahnversand, Detzem	LGB-Aster Modelle, Accucraft	<a href="http://www.mbv-schug.de">www.mbv-schug.de</a>
MBV Schug, Accucraft	Danbury-Modell-Autos, Links	Dito
Champex-Linden, Dormagen	LGB, Zubehör, Sondermodelle, Literatur	<a href="http://www.champex-linden.de">www.champex-linden.de</a>
Hünerbein, Aachen	LGB und andere Hersteller für IIm	<a href="http://www.huenerbein.de">www.huenerbein.de</a>
Modellbahn, A-Z, Karlsruhe	Fachhandel/Versand, interessante Links	<a href="http://www.lokshop.de">www.lokshop.de</a>
Hobby-Center, Göttingen	LGB-Fachgeschäft	<a href="http://www.hobby-center-goettingen.de">www.hobby-center-goettingen.de</a>

LGB-Station, Braunschweig	Gartenbahnspezialist	<a href="http://www.lgb-station-braunschweig.de">www.lgb-station-braunschweig.de</a>
Kai Fertig, Mörlenbach	Modellbahnen, interessante Links	<a href="http://www.aristocraft.com">www.aristocraft.com</a>
Stöckheimer-Garten-Ct., Braunschw.	führt alle Hersteller für IIm, Fotos, Links	<a href="http://www.gartenbahn-center.de">www.gartenbahn-center.de</a>
Schweizer Original Plakate	8000 Plakate, u.a.: Rhätische-Bahn	<a href="http://www.poster-gallery.com">www.poster-gallery.com</a>
Plakat-Aukt.Wyss & Partner	108 Stck zum Downloaden für LGB	<a href="http://www.plakatwp.ch">www.plakatwp.ch</a>
Chicago Center for Prints	»Vintage Posters« zum Downloaden	<a href="http://www.prints-posters.com">www.prints-posters.com</a>
Portalseite »bahnsuche«	Loks, Waggonen, Modelleisenbahnen	<a href="http://www.bahnsuche.de">www.bahnsuche.de</a>
National Model Railroad Associations	4700 Links, Hersteller, Anlagen aller	<a href="http://www.cwrr.com/nmra">www.cwrr.com/nmra</a>
Directory of World Wide Rail Sites	Spuren, Clubs, Shops, Fotos	<a href="http://www.cwrr.com/nmra">www.cwrr.com/nmra</a>
LGB-Club Rhein/Sieg, Much	Modulanlage, Spur II-Nachrichten, Links	<a href="http://www.lgb-club.de">www.lgb-club.de</a>
Alba Publikation, Düsseldorf	»Eisenbahn-Magazin«, Bücher, Videos	<a href="http://www.alba-verlag.de">www.alba-verlag.de</a>
MIBA-Verlag	komplettes Programm, Preisliste	<a href="http://www.miba.de">www.miba.de</a>
Ek-Verlag, Freiburg	Videothek, umfangreiches Programm	<a href="http://www.eisenbahn-kurier.de">www.eisenbahn-kurier.de</a>
Verlag J. Otto Slezak, Wien	zu 90 % österreichische Literatur	<a href="http://www.web4you.at/slezak">www.web4you.at/slezak</a>
Harzer Schmalsp.Bahnen, Werniger.	u.a. Fahrpläne	<a href="http://www.hsb-wr.de">www.hsb-wr.de</a>
Gartenbahn »Madurodam«	in DEN HAAG, Holland	<a href="http://www.madurodam.nl">www.madurodam.nl</a>
Eisenbahn-Page	Gr. Eisenbahn-Bildersammlung - weltweit!	<a href="http://home.t-online.de/home/c.splittgerber/bahnpage.htm">home.t-online.de/home/c.splittgerber/bahnpage.htm</a>
Rhätische Bahn, Chur, Ch	Erlebniszüge und -wagen mit Abb. Virtuelles Netzwerk, Fahrpläne	<a href="http://www.rhb.ch">www.rhb.ch</a>
Furka-Oberwald-Bahn, Ch	Zusammenschluss von BVZ und FO Bilder, Links, Reisen	<a href="http://www.fo-bahn.ch">www.fo-bahn.ch</a>
Brig-Visp-Zermatt-Bahn, Ch	Schöne Fotos, Angebote, Shop, Links	<a href="http://www.bvz.ch">www.bvz.ch</a>
Glacier-Express, Ch	Bildergalerie, Angebote, Shop	<a href="http://www.glacierexpress.ch">www.glacierexpress.ch</a>
Dampfbahn-Furka-Bergstrecke, Ch	Fahrplan und Preise 2003 Fotos, Rollmaterial, Shop	<a href="http://www.furka-bergstrecke.ch">www.furka-bergstrecke.ch</a>
Zermatt-Bahn und Gornergrat	Monte-Rosa-Bahnen	<a href="http://www.bvz.ch">www.bvz.ch</a>
Schneebergbahn, Österreich	»Hausberg der Wiener«	<a href="http://www.schneebergbahn.at">www.schneebergbahn.at</a>
White Pass & Yukon Route, USA	Bildergalerie, Trainshoppe, Pläne, Links	<a href="http://www.whitepassrailroad.com">www.whitepassrailroad.com</a>
Museum Bruchhausen-Vilsen	Fahrzeugsammlung, LGB-Vorbilder	<a href="http://www.museumseisenbahn.de">www.museumseisenbahn.de</a>
KVB, Kölner Verkehrsbetriebe	Straßenbahn - Museum	<a href="http://www.kvb-koeln.de">www.kvb-koeln.de</a>
Bombardier u.a. in Aachen/Kassel	Loks für Deutschland und den Export	<a href="http://www.transportation.bombardier.com">www.transportation.bombardier.com</a>

## Das Diorama

Laut Duden: »plastisch wirkendes Schaubild«. Den Namen hätten wir. Aber was ist ein Diorama? Für uns LGB Freunde sicher ein kleiner Ausschnitt aus einer großen Anlage. Und wie groß soll oder darf er sein? Jetzt sind wir wieder da, wo die Platzfrage über alles entscheidet. Die erste Frage ist also: »Was will ich haben?« Ein Betriebswerk, einen Verladebahnhof usw.?

Zuvor, ein Diorama muss alles enthalten. Unordnung, umgekippter Mülleimer, kaputte Schubkarre, schmutzige Ecken mit Tisch, umgekippter Stuhl und Bierkasten etc. pp. Ein so ausgestattetes BW lässt sich nicht draußen errichten. Hier ist drinnen angesagt. Nun noch mal zurück zur Platzfrage. Ein dreistöndiger Lokschuppen mit Drehscheibe; dafür brauchen wir mindestens zwei normale Küchentische, und doch fehlt vieles. Könnte man nicht damit Platz gewinnen, wenn man entsprechende Hintergründe verwendet, auf denen schon vieles abgebildet ist? Sicher, wenn die Perspektive stimmt, bzw. beachtet wird. Da wird es schon schwieriger. Der Handel bietet viele Hintergrundkulissen an. Man muss schon suchen, um etwas zu finden, was seinen Vorstellungen in etwa nahe kommt. Ich habe mich bei meinen Hintergründen bei Norbert Endell, 40880 Ratingen, Forstthof 9, Tel. 02102/445197, <http://www.hintergrundkulissen.de/>, wissend gemacht und Passendes gefunden.

### 1. Beispiel

Viele LGB Freunde kennen meine Straßenbahnmodelle. Sie stehen in Vitrinen oder unsichtbar im Schrank.

Zum Fotografieren werden sie herausgeholt und auf der Aussenanlage vor die Hecke gestellt. Das sieht dann so aus, als führen sie auf einer im Wald liegenden Strecke. War nicht der wahre Jakob! Also ein Diorama? Ja, aber wie? Letztendlich rang ich mich zu einer zweigleisigen

Strecke auf einer »Hauptstraße« durch. Das Foto Nr. 1 zeigt einen Ausschnitt aus dem Diorama. Das Diorama selbst ist 4 m lang. Die Tiefe (Straßenbreite) beträgt 75 cm. Die Hintergrundhäuser sind auf der Zimmerwand aufgeklebt. LGB's Litfaßsäule wurde abfotografiert, entsprechend vergrößert und aufgeklebt. Die 75 cm Straßenbreite bietet genug Platz, um entsprechenden Verkehr darzustellen. Den rechten Abschluss bildet ein Foto (Nr. 2), das ich selbst aufgenommen habe, und das 1:22,5 vergrößert wurde. Foto Nr. 3: hier sieht der LGB-Mensch das Diorama. Übrigens der Verfasser fährt seine Straßenbahnmodelle auch selbst. Bis auf die Häuserreihe und die im Straßenniveau eingelassenen Gleise, ist das Diorama total abräumbar. Dadurch ist es möglich, ein zweites, jedoch anderes Diorama aufzubauen. Eine andere Häuserreihe, auf Hartfaserplatte aufgeklebt und vor die erste Häuserreihe hingestellt, ein angelegter Bahndamm ergeben ein vollkommen neues Diorama.

Die dritte Möglichkeit: ein Trümerkulisse. Hierüber wurde aus-



**Straßenbahn-Eigenbau vor passender Hintergrundkulisse**

fürlich in Heft 83 der Depesche auf Seiten 38 + 39 berichtet. Jetzt aber zum Dampfdiorama. Es stellt kein BW sondern den End-(Sack-) Bahnhof einer Nebenstrecke dar. Der Bahnhof enthält nur zwei kurze Stumpfgleise, die von der Strecke aus über eine Weichenverbindung befahrbar sind. Das Parallelgleis neben dem Streckengleis führt zur Güterabfertigung. Streckengleis und Güterabfertigung sind auf einem besonderen Teil des Dioramas enthalten, der rechtwinklig an das Bahnhofsdiorama anschließt.

Zum Schluss noch ein Hinweis für die LGB-Freunde, die ihren Hintergrund selbst fotografieren wollen. Die Kamera muss zum Objekt rechtwinklig ausgerichtet sein und am besten auf Kopfhöhe (1,70 - 2,00 m) stehen. Wer an das Grundfoto links und rechts weitere Bilder anschließt, muss die Fotos sich jeweils um 1/3 überlappen lassen; wegen der Perspektive. Für jede Aufnahme ist ein neuer Kamerastandpunkt bei gleicher Entfernung erforderlich.

**Theodor Pfeiffer, Kerpen-Horrem**



Bei den Straßenbahnmodellen handelt es sich um Eigenbaumodelle von Theodor Pfeiffer, die Hintergrundkulissen sind bei Norbert Endell zu haben (Anschrift im Bericht)



## LGB-Nachwuchs

Über die Heranführung der Jugendlichen und Kinder, des LGB-Nachwuchses eben, an die Modelleisenbahn ist schon viel nachgedacht und auch geschrieben wurden. Zuletzt in der Kolumne der »Spur II Nachrichten« Heft 30. Trotz mancher Skepsis: Die Verbreitung des LGB-Hobbys und die Gewinnung neuer LGB-Freunde ist und bleibt nun einmal eine der satzungsmäßigen Aufgaben des LGB-Clubs und dazu gehört dann auch eben die Nachwuchsförderung. Daher hatte man es sich in diesem Jahr vorgenommen, die Kleinsten, nämlich Kindergarten-Kinder an die LGB, genauer gesagt, an ihre TOYTRAIN-Schwester heranzuführen, und ihnen, im Zeitalter des Automobils, auch die gute alte Eisenbahn einmal näher zu bringen. Ein Sommerfest im Kindergarten war da ein willkommener Anlass, eine kleine Fertiganlage zur Verfügung zu stellen und ein einfaches Rangierspiel zu organisieren. Ein gewisses Umdenken war schon nötig, um von dem gewohnten Publikum (sprich: Gestandenen Mannsbildern) zu einer kindgerechten Vorführung zu kommen. Es durfte erst einmal nicht zu schwierig sein, nicht zu lange dauern und für jedes Kind sollte am Ende ein Erfolgserlebnis stehen. Also gab es einen kleinen Zug mit der Dampflok »Otto« und einen Güterwagen mit

Kühen auf dem Abstellgleis. Den musste »Otto« an den Haken nehmen, einmal im Kreis ans Ende seines Zuges schieben, sich dann wieder davor setzen und mit einer Ehrenrunde (oder auch ´mal zwei) war die Aufgabe gelöst. »Echt cool!« war der begeisterte Ausruf einer kleinen Lokführerin und ähnlich begeistert waren eigentlich alle Kinder. Vor allem dann, wenn es zum Abschluss des Spiels ein paar Geschenke gab, wie ein Malbuch, Stifte, eine TOYTRAIN-Mütze und natürlich – zum Anheften an den nächsten Weihnachts-Wunschzettel – einen Prospekt des Gesamtprogramms. Die Eltern (nicht nur die Väter) waren auch ganz angetan und so war die kleine Anlage den ganzen Tag über belegt und in Betrieb. Selbst bei den Kleinsten ließen sich

da Studien betreiben: Manche mit großen Augen, ganz vorsichtig den Regler betätigend, andere schon etwas forscher. Manche konnten sehr feinfühlig »Otto« vor dem Prellbock zum stehen bringen, die jüngsten Mitspieler hatten da manchmal noch ihre Schwierigkeiten, – wobei Otto auch kleine Remppler klaglos hingenommen hat. Kinder sind doch immer ein dankbares Publikum: Keine Beschwerden, kein Nietenzählen, einfach nur Freude und Begeisterung. Da könnte sich mancher aus der Erwachsenenwelt noch ein Beispiel nehmen! Zum Schluss waren alle zufrieden. Die Kinder sowieso, aber auch die Organisatorin und die Kindergärtnerinnen. Die TOYTRAIN-Bahn beim Kindergartenfest wird sicher allen in guter Erinnerung bleiben....



TOYTRAIN im Kindergarten. Die Kinder (und die Mütter) sind begeistert....

## Schöne Gartenbahnanlage von Peter Volk

Wie unter der Rubrik »Sonstiges« in Heft 29, Seite 113, bereits erwähnt, lud Herr Peter Volk am 09.09.2001 Freunde und Interessenten seiner Anlage zum »Tag der offenen Tür« zu sich ein. Hintergrund war desweiteren das 18jährige Bestehen seiner mit viel Liebe zum Detail gestalteten LGB-Anlage im eigenen Garten.

Im Dezember 2001 erreichte uns Post von Herrn Volk, zusammen mit einigen Fotos. Am offiziellen Besuchertag, sprich 09.09.2001, erfreute sich seine Anlage großen Interesses und Herr Volk konnte sich über regen Besucherandrang freuen; leider spielte der Wettergott nicht ganz mit, so dass bei feuchter Witterung keine »Schnappschüsse« entstanden sind. Einige sehr schöne Bilder konnten dann aber doch gemacht werden, als die 1. Klasse der ansässigen Grundschule bei Herrn Volk zu Besuch war. Ca. 20 Kinder kamen bei Betrachtung der Anlage aus dem Staunen und ehrlicher kindlicher Bewunderung nicht her-

aus. Der Reiterhof mit Pferdekoppel, der Feuerwehreinsatz in der brennenden Volksschule und viele andere »Highlights« der Anlage begeisterten die Kids, wie man den Fotos mit Freude entnehmen kann.

Sicherlich einige gelungene Stunden für alle Beteiligten und eine

prima Idee von Peter Volk, um auch dem Nachwuchs für zukünftige LGB-Freunde einen kleinen »Anschubs« zu geben.

**Adresse von Herrn Volk:  
Am Steinbach 8,  
72459 Albstadt-Laufen,  
Telefon: 07435/1495**



**Nachwuchsförderung: Die erste Klasse der ansässigen Grundschule ist bei Peter Volk zu Besuch**



**Das Thema »Bauernhof« ist immer dankbar.  
Liebevoll ausgeschmückter Anlagenteil**



**Der Blick über die Anlage lässt deren Größe gut erkennen**

## Wissen und Können im neuen Heim: Dampfmodellbau Ralph Reppingen in Nörvenich

Ralph Reppingen macht Live-Steam-Modell-Träume wahr. Für andere. Aber er verwirklicht auch Träume für sich selbst und seinen Lebenskreis: Ein wunderschönes neu renoviertes Riesen-Blockhaus im Gewerbegebiet von Nörvenich. Sein neuer Lebens-Mittelpunkt: Arbeit und Wohnen unter **einem** Dach.

Als der Berichterstatter mit dem Motorrad unter einem strahlend-blauen August-Himmel vor dem neuen stilistisch einem Western-Haus ähnelnden Domizil eintrifft, eilt der »Neu-Inhaber« persönlich vor die »Tür« seiner neuen Wirkungsstätte. Besser gesagt vor das kleine aber sehr freundlich wirkende Eingangs-Portal, mit angedeutetem kleinen klassizistischen Holzgiebel. Begrüßung in gegenseitiger Herzlichkeit. Man kennt sich seit Jahren aus der LGB- und Groß-Bahn-Welt. Ralph Reppingen ist für den Berichterstatter ein markanter und absolut vertrauenswürdiger Kompetenz-Fixpunkt der Dampf-Modell-Technologie. Wohlgehten und gern gesehen in allen »Lagern«.

Obgleich die offizielle schriftliche Eröffnungs-Einladung erst für den 31. August 2002 ausgesprochen war, reizte es den Reporter, bei dem schönen Motorrad-Wetter schon vor diesem Eröffnungs-Termin einen Erkundungs-Ausflug zu Ralph Reppingens neuer Adresse zu machen. Man fühlte sich »kosmo-politisch«: Als kleines Gast-Geschenk, das sich in der Motorrad-Satteltasche der in USA hergestellten japanischen HONDA transportieren lässt, wurde vom Autor (Mitglied im USA-LGB-Club) als Einwohner der westlich-

sten deutschen Großstadt, Aachen, aus Frankreich »Spirituelle Alkohol-Brennstoff« mitgebracht, wenn auch nicht für Lokomotiven. Internationale Symbolik; denn Nörvenich liegt im Zentrum einer wichtigen europäischen Autobahn-Drehscheibe: Auch im Weltreich der Live-Steamer geht die Sonne niemals unter....: Nur 10 Flugstunden bis Denver (Marc Horovitz/GARDEN-RAILWAYS).

Genüsslich trinkt der Berichterstatter aus dem von der »Frau des Hauses« freundlich angebotenen groß-volumigen Gast-Becher seinen Kaffee. Dankbar verspürt der Magen die Wärme. Trotz angeblich 27° C im Schatten in der »Kölner Bucht« war es doch ziemlich kalt auf der HONDA-«Black Widow«: Sollte auch eine Zeit-Testfahrt sein. Falls man demnächst vielleicht häufiger das neue Dampfmodellbau-Paradies ansteuert. Bei Tempo 120 km/h sind es 50 Minuten von Aachen nach Nörvenich.

Ebenfalls 50 min. Autofahrt benötigt man von Aachen zur bekannten Groß-Bahn-Firma Champex-Linden in Dormagen (Nievenheim). Die Geschäfts-Lokalitäten der beiden Mitglieder des LGB-Clubs-Rhein-Sieg, Linden und Reppingen, sind links-rheinisch nur ca. 35 km Luftlinie von einander entfernt: Ein guter Anreiz, am selben Tag beiden Unternehmen seine »Aufwartung« zu machen.

Wer dazu seiner Familie mit Kindern etwas rheinisches Ambiente bieten möchte, sollte eine Mittagspause im am Rhein gelegenen mit-

telalterlichen Fähr-Städtchen Zons machen. Nur ca. 5 km von Champex-Linden entfernt. Kinder haben immer Spaß daran, dort mit der Autofähre den Rhein zu überqueren. Aber Vorsicht: Dort beginnt am Ost-Ufer das Territorium der Düsseldorfer Altbier-Comancheros. Der vor Ur-Zeiten bei Düsseldorf wohnende Neandertaler soll angeblich wegen des auf Dauer gefährlichen Düsseldorfer Altbieres ausgestorben sein. Bei dem Dauer-Genuss von »Kölsch« wäre ihm das nicht passiert. Früher verlief dort am Rhein die militärische Grenze zwischen dem »Römischen« und dem »Germanischen« Germanien. Statt dem Klirren der Schwerter hört man heutzutage in Zons das Biergläser-Klirren der Bierkämpfer: Hier bewegt man sich auf der Hauptkampflinie zwischen den Anhängern des »Coellner« Kölsch und des Düsseldorfer Altbieres: ein nie enden wollender Bruderzwist in den Rheinlanden....

Navigation: Das neue Dampfmodellbau-Zentrum von Ralph Reppingen liegt direkt an der Autobahn von Nürnberg/Sinsheim/Mannheim-Koblenz nach Venlo/Utrecht/Amsterdam. Die unterstrichenen Städte sind historische »Heils-Stätten« der schwungvoll neuen deutschen Live-Steam-Bewegung... Und Köln liegt um die Ecke. Dort dampft es regelmäßig im November..

BAB-Ausfahrt GYMNICH: dann noch ca. 6 km nach Westen bis kurz vor Nörvenich, nach links Richtung ausgeschildertem Gewerbegebiet abbiegen. Dann wieder links. Vor dem rechts gelegenen Physio-Therapie-

Zentrum scharf nach rechts abbiegen. Weiter ca. 100 m.

\* \* \*

Äußerst beeindruckt gratuliert man Ralph Reppingen zu seinem Start in eine neue Phase seines (Berufs-) Lebens: Hobby, Beruf, Werkstatt, das »Office« und »Private Area« zusammen bilden einen ganzheitlichen Lebensbereich. Traumhaft-positive Harmonie. Größtenteils in offener Bauweise. Beneidenswert. Hinten in einiger Entfernung erblickt man durch eine der wenigen vorhandenen Türen in einem Nebenraum eine sich drehende Haushalts-Waschmaschine: Ach, ja, auch an das Reich der sympathischen, schon von den Advents-Einladungen in Much her bekannten Hausfrau wurde gedacht!

Direkt geradeaus vom Eingang her findet man in einer zentral aufgestellten groß-räumigen mehrgeschossigen Glasvitrine eine gut bestückte Auswahl von Live-Steam-Lokomotiven der bekannten deutschen und japanischen Marken. Sogar einen echten mit richtiger Kohle in der Feuerbuchse beheizbaren Rohbau-Dampfkessel kann man hinter Glas in Augenhöhe bewundern. Modell-Schaustück des Tages ist eine angeblich nur in 20 Exemplaren von ASTER in Japan gebaute UNION PACIFIC »Big Boy« mit Elektro-Antrieb. In Live-Steam soll es davon angeblich auch einige Maschinen geben.

Überall im Raum großzügige und arbeits-ökonomisch sinnvoll angeordnete Tisch-Arbeitsflächen. Dazwischen feinmechanische Präzisions-Maschinen. In einem kleinen Nebenraum, der demnächst noch schallmäßig optimiert wird, zieht eine Computer-gesteuerte surrende Zylinder-Fräse ihre Präzisions-Spuren



Ausstellungs-Vitrine mit Live-Steam-Modellen im Verkaufsraum



Blick in die Werkstatt. Hier entstehen Echtdampf-Lokomotiven

# Kurzberichte

durch das Messingblech: Bei näherem Hinsehen erkennt man in den ausgefrästen Teilen die bekannten ovalen Lokfenster mit beweglich-drehbarem Innen-Rahmen. Die meisten Kleinteile stellt Ralph Reppingen in seinem Betrieb selbst her.

An einer Groß-Wand im Innen-Bereich findet sich ein reich und sorgfältig bestücktes Bücher- und Zeitschriften-Regal, in dem alles vertreten ist, was der LGB-, Groß-, Garten- und Live-Steam-Bahner literatur-mäßig benötigt. Mit Wohlgefallen registriert der Berichterstatter, dass in der Auslage auch das neueste Heft Nr. 30 der Spur-II-Nachrichten mit dem darin enthaltenen von ihm verfassten Report über die TRANS-ALASKA-SIBIRIAN Railroad vertreten ist...

Man spürt Harmonie von Mensch, Maschinen und Gebäude. Es duftet nach gesundem Holz. Die durch großzügig geschnittene Fenster an drei Seiten in den Groß-Raum einstrahlende Sonnen-Wärme erweckt auch wieder Leben in den bewusst offen gelegten und »entkernten« tragenden Holz-Konstruktionen der Wände und des Daches. Mollig warm, ohne überheizt zu wirken. Ein Niedrig-Energie-Haus. Innenarchitektonisch ein gelungener Wurf. Stichwort: »Form & Function«. Baubiologisch gesund. »Good Vibrations« im ganzen Gebäude. Dem Reppingen-Paar kann man von ganzem Herzen zu dieser sympathischen Synthese von Leben und Arbeit in ihrem neuen Zentrum gratulieren!!

Während Ralph Reppingen die neue CAD-Fräs-Maschine erklärt, trifft schon ein neuer Kunde ein. Er war von Dortmund mit Mehdorn's Deutscher Bahn nach Düren und von dort mit dem Taxi nach Nörvenich gefahren. Sein Problem: Die Live-Steam-Lok eines bekannten

Herstellers aus Süddeutschland schafft niemals mehr als nur 1 bar Kesseldruck. Funktioniert also nicht. Der Mann ist verzweifelt. Hat alles Geld gekostet. Und nicht zu knapp. Binnen Sekunden hat Meister Reppingen die Maschine in ihre Hauptteile zerlegt. Nach weiteren 4 Minuten ist der Fehler behoben. Genial der Meister! Soweit man als Dampf-Laie das vorliegende Problem versteht, liegt hier ein Konstruktions- oder Montage-Fehler vor. Anscheinend hatte der Live-Steamer aus Dortmund die Lok selbst aus einem Bausatz montiert. Man fragt sich nur, warum der Hersteller Bauteile ausliefert, die schon von der Fabrik her falsch justiert sind... Das hat man schon immer gewusst: Ralph Reppingen ist der richtige Mann, wenn es um »Dampf« geht.

Zukunft-strategisch war beim Besuch besonders erfreulich zu hören, dass Ralph Reppingen jetzt auch offiziell in Deutschland die Produkte der Firma ASTER betreut. Wie bisher kümmert er sich auch weiterhin um die Dampfmodelle von REGNER, LGB und MÄRK-LIN.

Die eigentliche offizielle Einweihung der geschäftlichen Neueröffnung am 31. August 2002 war gut besucht. Ralph Reppingen und seine Familie boten ihren Gästen neben leichter Beköstigung ein eindrucksvolles Tages-Programm: Die Selfkantbahn war per Tieflader mit einer Dampflok vertreten, die IG-Rheinland hatte ihre Modul-Anlage auch für Gäste geöffnet, es gab einen kleinen Flohmarkt für Materialien und Zubehör, die Firma EsHa aus Düren stellte ihre Modellbausätze vor und auch die Firma Technolit und EMH Bude Eisenbahn-Souvenire waren präsent. Die Kinder der Modell-Dampfbahn-Freunde wurden in einem kleinen aus England importierten Miniatur-Live-Steam-Traktor mit Anhänger durch das neue Reppingen-Gelände gefahren.

Dem hohen Rang der prominenten Ralph-Reppingen-Geschäfts-Eröffnung entsprechend waren auch die VIPs unserer repräsentativen deutschen Groß-LGB- und Gartenbahn-Presse nach Nörvenich geeilt: Neben unserem Club-eigenen »Mr. President« und Herausgeber der Spur-II-Nachrichten, H.-J. Neumann,



Ein toller Blickfang zur Eröffnung: Eine Meterspur Dampflok der Selfkantbahn

sah man von der GartenBahn den Herausgeber und Chefredakteur Manfred R. Meliset.

Wir alle, die wir Ralph Reppingen aus vielfältigen Gruppierungen und schon seit Jahren kennen, wünschen ihm und seinem »persönlichen Umfeld« viel Glück und weiterhin grenzenlose Zuversicht. Eine Existenzgründung in den jetzigen wirtschaftlich schwierigen Zeiten ist nicht ohne Risiko. Aber Live-Steam ist groß im Kommen. Zumal sich die finanzielle Differenz zwischen den teuren Kunststoff-(LGB-)Großbahn-Modell-Loks und den Original-Metall-Live-Steam-Loks zusehends verringert. Der Reporter hat keinen Zweifel, dass Ralph Reppingen angesichts seiner schon beispielhaften Bescheidenheit, seiner allgemein anerkannten honorigen Geschäftspraktiken und seiner schon seit langem bewiesenen und bundesweit bekannten Fachkompetenz seinen Weg im Dampfmodellbau erfolgreich gehen wird.

## Friedrich Baltzer, Aachen



Der »Chef« (links) begutachtet den Dampftraktor



Auf der firmeneigenen Modulanlage (die in Teilen auch schon in Much im Einsatz war) konnten Live-Steam-Freunde den ganzen Tag über »dampfen«. Wie die Fotos zeigen, wurde von der Möglichkeit reichlich Gebrauch gemacht



Reges Zuschauerinteresse. Herr Hammel (rechts) gehört fest zur Szene

## Mädchenträume am Yukon

Als kleines Mädchen irritierte ich die Umwelt mit meinen Vorlieben, die einem Knaben zur Ehre gereicht hätten. Statt mich mit Puppen zu beschäftigen, kletterte ich auf Bäume und war das einzige Mädchen, das mit älteren Jungen Räuber und Gendarm spielte. Die verschiedenen Automarken erkannte ich schon von weitem. Bei Abenteuerromanen war ich so richtig in meinem Element. An den gefährlichsten Expeditionen konnte ich teilnehmen ohne den ständigen Ausspruch meiner Eltern zu hören: Das schickt sich nicht für ein Mädchen.

»Der Yukon-Trail« war ein Buch, das einen tiefen Eindruck hinterließ. Als ich die Reisevorschau von John Rodgers in der LGB Depesche las, kamen daher die Erinnerungen hoch und es war klar, dass mein Mann und ich dabei sein würden. Mit Feuereifer packte ich unsere Siebensachen und nun konnte es losgehen. Die Reise begann mit der Calgary Stampede, ein richtiges Country, Cowboys und -Girls Festival. Mit dem Bus fuhren wir nach Banff durch eine wunderschöne fast unberührte Natur. Von dort aus bestiegen wir den Rocky Mountaineer, der uns in 2 Tagen durch wildromantische Canyons nach Vancouver brachte. Diese Stadt gefällt mir mit jedem Besuch besser und ich habe noch lange nicht alles gesehen. Nur eine kleine Kostprobe, was einen alles erwartet: Ein Hafen mit großen Ozeanriesen, kleinen Schiffen und Fähren, eine pittoreske Altstadt mit Dampfuhr, 2 Türme mit Drehrestaurant, viele Einkaufsmöglichkeiten, jede Menge verschiedenster Restaurants und sehr nette Menschen.

Von Vancouver flogen wir nach White Horse, dem Höhepunkt unserer Reise: Die White Pass and Yukon Railroad. In Skagway, der alten Holz-siedlung, die der letzte zivilisierte Ort auf dem Trail nach Yukon war, verbrachten wir ein paar Tage. Die Häuser sind noch dieselben wie zur Zeit des Goldrausches. Vom Zugfenster aus konnte ich den schmalen steilen Pfad sehen und in meinen Gedanken bevölkerte er sich mit Goldgräbern und ihren schwer gepackten Mulis. Die Fahrt in der Caboose, eine alte Trestlebrücke und ein richtig lebendiger Bär an der Trasse, ließen meine kühnsten Träume wahr werden. Ich war restlos glücklich, aber es sollte noch besser

kommen. Unter den Personen, die frühzeitig gebucht hatten, wurde eine White Pass and Yukon Lokomotive mit Sound und den Unterschriften von Wolfgang, Rolf und Johannes Richter verlost. Ihr könnt Euch meine Freude über den Gewinn dieser für mich so symbolträchtigen Lok nicht vorstellen. Wenn ich heute mal mit meinem ganz alltäglichen Leben nicht zufrieden bin, dann fährt die grün gelbe Yukon Railroad mit Gebimmel und Dieselgeräusch durch unser Wohnzimmer und ich entschwinde ins Land der Träume, wo die größten Abenteuer nur auf mich warten.

**Heidi Möhrle, Adliswil, Schweiz**



**Squamish Heritage Park Museum.  
Heidi und Werner Möhrle machen »Schleichwerbung« für die LGB**



Canadian Pacific bei Lake Louise



White Pass Yukon



White Pass Yukon Railroad, die sich im Wasser spiegelt



White Pass Yukon

## Meine Meinung

Heiliges Elgebechen! Was soll man davon halten? Erregt hält man den Umschlag in der Hand und vermutet eine weitere aktuelle Spur II-Ausgabe. Richtig! Heft 30 mit dem Titelblatt des RhB-Triebwagens ABe 4/4 Nr. 34, das Vorbild für den ersten LGB-Triebwagen kommt ans Tageslicht.

Beim ersten Durchblättern, so nach Daumenkino-Manier, kann man vermuten, dass 100 Seiten – Umschlagseiten mitgerechnet – wieder viel Interessantes bieten werden. Beim Anlesen des für jeden individuell wichtigsten Artikels springt meistens der Funke über und man liest weiter. Doch dann fällt es auf. Nimmt man Umschlag und Werbung heraus, setzt die verbleibenden Seiten = 100 %, kommt man zu folgendem Ergebnis:

Zunächst sei angemerkt, dass immer dieselben Autoren mit Berichten glänzen! Nach meiner Analyse, z.B. des Heftes Nr. 29, wurden ca. 84 % der Beiträge von vier Autoren

bestritten. Sie sind allen Lesern bekannt und haben unbestritten das Talent zur formvollendeten Abfassung eisenbahn-relevanter Themen. Die Auswertung ergab, dass unser Chefredakteur 52 % beisteuerte, Herr G.M.J. 18 %, Herr F.B. 8 % und Herr M.S. 6 %. Bei der Analyse der letzten Ausgabe kommt man zu einem fast identischen Ergebnis. Es wurde nur Herr R.F. gegen Herrn M.S. getauscht.

Man mag dieses Autorenteam als »gottgewollt« hinnehmen. Es ist ja auch bequem, wenn man sich darauf verlassen kann, dass andere regelmäßig ihren Beitrag leisten. Im Widerspruch dazu stehen die Bemerkungen vieler Clubmitglieder, dass sich immer dieselben Schreiber in den »Spur II-Nachrichten« austoben dürften!

Die Kardinalfrage, die sich nun stellt: Wann werden Berichte anderer im Kompetenzteam unseres Clubs abgedruckt?! Die Antwort ist simpel und schlüssig: Unter den 250 Mit-

gliedern wird es wohl einige »Großspurige« geben, die bei der Planung und beim Bau ihrer Innen- oder Außenanlage Details, Tipps und Anregungen weitergeben könnten – die bisher nicht behandelt wurden. Sieht es besser mit der Anzahl der Zuschriften aus? Wohl kaum. Die Redaktion hat hierfür eine Seite, oder auch mehrere, für Leserbriefe reserviert! Ich vermisste bisher diese Art Leserpost! In diesem Heft 31 sieht es ja erfreulicherweise diesbezüglich besser aus. Hoffentlich als Trendwende und nicht als Eintagsfliege!

Sie behandeln kein neues Thema. Es wird vielleicht Kritik geübt – oder viel besser – ein für uns interessanter Bericht um weitere Daten und Fakten ergänzt.

Seien Sie mutig und machen der Redaktion eine Freude! Schreiben Sie!  
Bis dann...

**Dieter Manhardt, Köln**

## Anzeigen

**LGB/Aster Shay** Nr. 20821, Handarbeits-Sondermodell aus 1996, Metallausführung, Vitrinenmodell, gegen Gebot zu verkaufen.

**Dieter Manhardt, Köln, Tel.: 0221-5992375**

**Mail: Dieter.Manhardt@t-online.de**

Ich suche in **Kassel** und Umgebung (bis 100 km) LGB-Freunde mit Gartenanlage oder Innenanlage. Habe selbst viel LGB!

Wollen Sie keine Eisenbahnsendungen im Fernsehen verpassen? Dann schicken Sie mir einen Rückumschlag mit 1,12 Porto.

Suche private Videoaufnahmen von Modellbahnausstellungen, Gartenbahnanlagen usw. (Überwiegend LGB und Spur I).

**Manfred Liese, Postfach 102465, 34024 Kassel, Tel.: 0561-284430 oder 7209623 oder 0170-1265441. E-Mail: manfredliese@aol.com**

Sonderedition der »Spur II Nachrichten«, Hefte 23 bis 29, aufwendig als Buch gebunden, limitierte Auflage von lediglich 30 Exemplaren, für 88,00 einschließlich Versandkosten erhältlich.

Bestellung mit Verrechnungsscheck bitte an:

**LGB-Club Rhein/Sieg, Postfach 1147, 53804 Much**

## Entschuldigung! Behelfsstellwerk von PIKO

Was haben wir da in Heft 30 im Messebericht über die diesjährigen PIKO-Neuheiten geschrieben? Das »Behelfsstellwerk Sonneberg« (Nr 62045) soll eine »Schnapsidee« sein? Wer sich denn wohl so etwas ausgedacht habe, wurde an anderer Stelle zweideutig und hinterlistig gefragt? Und dann das: Erich Hamacher aus Köln legt uns doch frech ein aufgeschlagenes Heft der Zeitschrift »ModellEisenBahner« vor die Nase, die doch wahrhaftig genau so eine Gebäudlichkeit wie besagtes Stellwerk »in echt« abbildet. Also: Asche auf unser Haupt! Nur weil man etwas nicht kennt oder sich dessen Existenz nicht vorstellen kann, darf man das nun ja wirklich nicht einfach lästerhaft beschreiben oder eigentlich sollte man noch nicht einmal so etwas denken! Derartige Bemerkungen könnten ja vielleicht eventuell sogar geschäftsschädigend sein. Wenn zum Beispiel sämtliche Leser und dazu noch die »Trittbrettfahrer« (die dann auch in Leserbriefen noch schreiben, sie würden sich die »Spur II Nachrichten« immer bei Bekannten ausleihen...) genau unseren lästerlichen Kommentar derart verinnerlicht hätten, dass sie sich auch in der Zukunft ohne besagtes Behelfsstellwerk behelfen wollten, nun ja, das könnte schon bitter werden. Bei einer Auflage unseres »Blättchens« von 1.200 Stück (was hiermit so ganz nebenbei und versehentlich auch einmal »verraten« wird) und der von uns behaupteten Erfolgsstreuung von 100 %, macht das ja genau 1.200 weniger verkaufte Bausätze. Oder, sagen wir einmal, wenigstens 1.080, denn mit 10 % Kritikern oder sonst wie Aufmüpfigen

muss wohl sogar eine derartig hochgestochene Fachillustrierte wie die unsrige rechnen.... Aber, wenn wir ehrlich sind, richtig leid tut uns dieser Umsatzeinbruch bei PIKO dann auch wieder nicht. Natürlich soll man die ehemalige DDR unterstützen, aber wo man noch nicht einmal Anzeigen in unserer hochgeschätzten Publikation schalten tut.... Nein, das stimmt ja auch schon wieder nicht! Man möchte ja schon, aber dann immer ganz vorne, am liebsten auf der Titelseite. Aber das geht leider nicht, – genau wie beim Busfahren, da können auch nicht alle in der ersten Reihe sitzen, weil solche Busse dann so breit wären, dass sie nicht mehr auf die Straße passen.

Also an dieser Stelle: **Entschuldigung!** Nicht etwa, dass wir uns jetzt herauswinden würden, von wegen, dass das große Vorbild ja an einer Regelspurstrecke stehen und daher für unsere Lehmann Schmalspurbahn immer noch unpassend wäre. Nein, da sind wir hart gegen uns selber sozusagen! Eventuell bzw. vielleicht was die Trittstufen des aufgemauerten Wagenkastens betrifft, von denen wir in unserer blühenden Fantasie schon die Selbstmörder reihenweise in die Tiefe springen sahen, das könnte nicht so ganz vorbildgemäß sein.... Aber sonst? Alles wie in echt! Es gibt eben keine Verrücktheit, die nicht irgendjemand schon einmal verbochen hätte!



PIKO-Behelfsstellwerk »in echt«: Auch schrecklich....

## Zweispuriges von H.-Jürgen Neumann

Das Thema meiner Kolumne für Heft 1/2003 steht schon fest: LGB-eXtra-Shop. Um was es geht, können Sie aber schon einmal auf Seite 7 nachlesen. Ganz sachlich und ohne Emotionen. Es würde nichts bringen, sich jetzt schon große Gedanken darüber zu machen, das Für und Wider abzuwägen, Bedenken und Empfehlungen zu äußern. Welches Ziel man mit diesem neuen Konzept *auch* erreichen will, das wissen wir alle: Den Garagenhändlern, den Verschleuderern soll es an den Kragen gehen. Also denen, die meinen, einen besonderen Kundendienst über die Weitergabe der Ware zum quasi Einkaufspreis erbringen zu müssen. Was natürlich unbestritten die einfachste Methode ist. Denn Kundendienst, der aus einer guten Beratung, Sachkenntnis, einem Ersatzteil- und Reparaturservice, einhergehend mit Kulanzleistungen besteht, der ist auch arbeitsintensiv. Von Seiten des Händlers. Es gibt Gott sei Dank auch Kunden, die diese Art von Service weitaus höher schätzen, als nur dem sogenannten Schnäppchen hinterher zu jagen. Aber für viele besteht die Leistung eines Händlers ohnehin nur darin, die Preise per Gewinnaufschlag zu erhöhen. Mit Miete, Personalkosten, Lager- und Verwaltungskosten, sonstigen Kosten und Steuern haben die nichts am Hut. Na, ja.... Das Thema hatten wir bereits! Zur Spielwarenmesse Ende Januar wird der eXtra-Shop offiziell vorgestellt. Den in Frage kommenden Händlern wird das Konzept durch den LGB-Außendienst derzeit erläutert und nahe gebracht. In einem halben Jahr wissen wir mehr, dann liegen erste Erfahrungen vor. Warten wir's ab!

*Eine Voraussetzung der neuen Vertriebsstrategie wird auf jeden Fall erfüllt: Ein attraktives Neuheitenprogramm und interessante Artikel, die exklusiv über den LGB-eXtra-Shop angeboten werden. Nach dem nicht in allen Bereichen befriedigenden Sommerpaket 2002 wird es nach erster Inaugenscheinnahme in 2003 wieder ganz tolle Novitäten und die Erfüllung langgehegter Wünsche geben. Gerade in sogenannten schlechten Zeiten ist das ja besonders wichtig, ja, schon fast lebenswichtig!*

Wir sind einmal gespannt, was die Zubehörhersteller und Kleinserienanbieter auf der Spielwarenmesse Ende Januar 2003 vorstellen werden. Auf der Modellbahnmesse in Köln war in Sachen Präsenz schon eine starke Zurückhaltung zu verspüren. Die Firma Magnus war nicht mehr da, wobei deren Probleme sicher hausgemacht sind. Wenn eine Produktionsplanung so ist, dass nichts angeboten wird, dann braucht man natürlich auch nicht zu einer Ausstellung zu fahren. Auch wenn man in Putzbrunn irgendwie fast rund um die Uhr arbeitet, die Abhängigkeit von ein paar Großkunden kann sich einmal als sehr großer Nachteil erweisen. Schon heute ist vielen nachwachsenden Großbahnern die Firma Magnus unbekannt, – und zusammengebastelte Internet-Seiten ([www.magnus-eisenbahn.de](http://www.magnus-eisenbahn.de)) sind auch nicht gerade eine Empfehlung.

Richard Schurer und Ehefrau (Firma Scheba) fehlten in Köln. Kiss hätte eigentlich mit seinem neuen Programm da sein müssen. Allein die Firmen Bretzler, Champex-

Linden und Friedel Hapke hielten das Großbahn-Fähnchen aufrecht. An Gebäudeherstellern waren POLA und PIKO da. Während man nach außen Optimismus verbreitet, klagen unter vier Augen alle über einen Umsatzrückgang, und, was auch schlimm ist, sehen keinen Silberstreif am Horizont, – im Gegenteil!

Eine Menge Kaufkraft geht dem Handel heutzutage auch durch eBay verloren. Es ist ja schon fast ein Volkssport geworden, über dieses Auktionshaus im Internet zu kaufen und zu verkaufen. Klar, Neuheiten wird man nur in selteneren Fällen dort finden, aber z.B. das reguläre LGB-Programm ist dort sicher komplett zu haben. Und in der Regel kann man diese Dinge dank ihrer Qualität auch problemlos gebraucht erwerben. Und da man bekanntlich jeden EURO nur 1 x ausgeben kann, fehlen der Wirtschaft, fehlen dem Modellbahnhandel schon wieder sicher nennenswerte Summen. So kommt eines zum anderen.

Aber es nutzt auch nichts, immer nur auf schlechte Stimmungen, auf wirtschaftliche Schwierigkeiten und sonstige Katastrophen hinzuweisen. Vielmehr möge der Einzelne in sich gehen und überlegen, was er konkret zur stimmungsmäßigen Verbesserung bei sich und seiner Umgebung beitragen kann. Wir können ja allenthalben die Spirale des Niederganges erkennen: Es wird überall gespart, also fehlt das Geld im Wirtschaftskreislauf. Dazu kommt noch der Einfluss auf die Stimmungslage, die Freundlichkeit schwindet, die Aggressivität wird immer größer. Da hilft es auch nichts zu sagen, es



Schleppender-Dampflokomotive der White Pass Nr. 73, Handarbeits-Metallmodell aus dem Hause Aster/Japan

müsse wohl erst einmal ganz schlecht werden, bevor es dann wieder besser werden könne. Das gab es doch in der deutschen Geschichte schon einmal.... Also wollen wir, möge sich jeder Einzelne am sprichwörtlichen Riemen reißen und etwas tun, statt nur zu lamentieren und auf die anderen zu schauen. Seine Arbeit besonders gut zu machen versuchen, auch wenn die Firma vielleicht das Weihnachtsgeld kürzen musste. Dem Kunden höflich entgegenzutreten, obwohl der meint, sich gleich bei einem kleinen Fehler lautstark beschweren zu müssen. Gelassenheit zu bewahren, z.B. auch ruhig im Straßenverkehr. Und um noch einmal auf die Auswirkungen des allgemeinen Sparens auf die Gesamtwirtschaftslage zurück zu kommen. Bei allem Verständnis für einen »Notgroschen«, man kann sich auch totsparen! Es muss ja auch nicht alles für die LGB ausgegeben werden.... Aber vielleicht machen Sie Ihrer Frau oder Freundin in diesem Jahr einmal ein etwas größeres Weihnachtsgeschenk. Dann hätten Sie gleich die berühmten zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen. Wie gesagt, erstens die Wirtschaft angekurbelt (zumindest das Juweliergewerbe oder den Textilhandel),

und zweitens werden Sie schon die Auswirkung am eigenen Leibe erleben, wenn »Sie« dann glücklich ist....

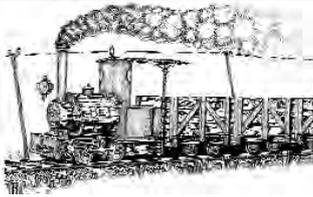
Zurück zu unserem LGB-Hobby: Was mich als Schreiber dieses Berichtes wirklich froh gestimmt hat, das war das neue LGB/Aster Handarbeitsmodell, die White Pass Schleppender-Dampflokomotive Nr. 73 (LGB-Nr. 21832). Das können Sie schon daran erkennen, dass erstmals ein Foto, nämlich des besagten Schmuckstückes, einen Platz auf der Kolumne-Seite bekommen hat. Ganz wichtig finde ich, dass mit der Auswahl des Modelles (auch wenn ich mir in diesem Jahr mehr eine deutsche Lok als Vorbild gewünscht hätte) wieder eine vom Vorbild her tatsächliche Schmalspurlokomotive gefertigt wurde. Hochpreisige Artikel gehen ja erstaunlicherweise auch in schlechteren Zeiten, was dann eigentlich auch wieder nicht erstaunlich ist. Denn die Kundschaft von 3.000 Modellen wird sich so eine Ausgabe in der Regel nicht vom Munde absparen müssen, sprich: Sie hat auch in allgemein schlechteren Zeiten genügend Geld für das Hobby und für eine Sammelleidenschaft zur Ver-

fügung. Lehmann wird also wohl ein 600-Stück-Modell immer an den Mann bringen können. Allein zur Pflege dieses besonderen Kundenkreises und aus eigenen Image-Gründen sollten »Patzer« wie der mit der viel zu klein geratenen (Spur I) Hudson vermieden werden. An dieser Stelle sei für alle Interessenten schon einmal verraten, dass es 2003 wieder ein schönes Dampflokmodell nach deutschem Vorbild geben wird. Ich könnte mir vorstellen, dass das ein ähnlich großer Erfolg wie damals der Fünfkuppler werden wird. Eine größere Schleppender-Dampflokomotive nach europäischem Vorbild steht ja auch noch auf der Wunschliste der LGB/Aster Freunde. Auch ein langer Triebwagen aus Deutschen Landen wäre denkbar. Und danach, von mir aus, ´mal wieder etwas Amerikanisches. Und um sich auf die Anschaffung eines teuren Handarbeitsmodells einzurichten, dürfen Sie natürlich sparen. Das ist ja etwas anderes....

**Mit herzlichen Grüßen!**

**Ihr**

*H.-Jürgen Lehmann*



# Feldbahnseiten

## Wie fing alles an?

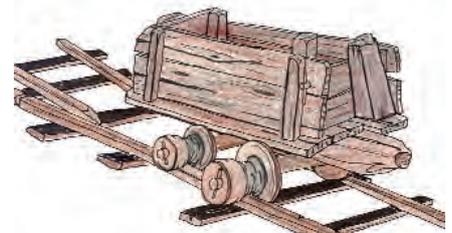


Alle Abbildungen und Foto,  
Sammlung Pastowski

Das Bergwerksbuch des G. Agricola aus dem Jahr 1556 beschreibt den »Hunt« als kleinen Förderkasten mit 3 oder 4 Rädern und einem Spurnagel. Somit entwickelte sich die »Eisenbahn« langsam in Form einer Grubenbahn, lange vor dem »ADLER« 1835. Der heute gebräuchliche Förderwagen in seiner ursprünglichen Form entstand im Jahr 1785 auf der Kobaltzeche »Gesellschaftszug« bei Schneeberg. Kurz darauf kamen auch in den englischen Kohlengruben in Sheffield ähnliche Förderwagen zur Anwendung. Der Spurnagel wurde fortgelassen, die Laufbohlen wurden mit seitlichen Führungsleisten versehen. Bei den schweren Bergbaugut (Erze, Kohle, usw.) wurde den Führungsschienen und Laufbohlen derart zugesetzt, so dass man diese wiederum verbesserte und mit Eisen beschlug. Der nächste Fortschritt waren gusseiserne Laufschienen mit Halbkreisprofil, wodurch sich die Radform änderte. Daraus wurden Räder mit

Führungsscheiben – man nennt es heute Spurkränze. Von den Laufschienen gab es eine Vielzahl verschiedenster Formen und Namen, z.B. Fischbauchschiene, Winkelschienen, Hammelpfote usw., siehe Abb. auf Seite 53. Sprach man vorher noch von Fahrstraßen, nun vom Spurgeleis.

Im Jahr 1775 soll Maschinendirektor Friedrich in Clausthal (Oberharz) Förderhunde mit Spurkränzrädern bereits für den Betrieb der Bahn von der Grube »Dorothea« bis hin zum Pochwerk, die mit gußeisernen Schienen (Typ Hammelpfote) ausgerüstet war, verwendet haben, so dass dieses Jahr als Geburtsjahr der eigentlichen Eisenbahn, der Grubenfeldbahn zu betrachten ist. So ist also die FELDBAHN viele Jahre älter als die Regelspurbahn. Die Entwicklung der Schiene, das Schienenprofil ging ab da zügig voran. Hier alle Entwicklungen zu nennen und zu zeigen, würde den Rahmen sprengen.



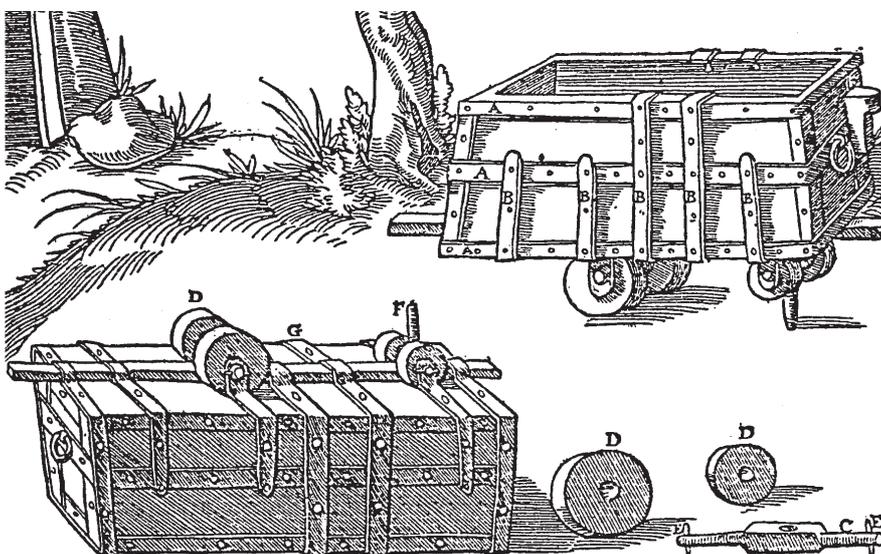
**Hölzerner Bergbauhunt mit hölzernen Rädern und Spurleisten**

Kurze Bahnen einfachster Herstellung sollen schon um 1820 in gewerblichen Betrieben Deutschlands und Österreichs verwendet worden sein.

Der westfälische Industrielle Fritz Harkort beschäftigte sich 1826 mit dem Gedanken, Schmalspurbahnen oder auch Feldbahnen zur Förderung von Kohle zu bauen. Bereits 1829 baute er die 6 km lange Muttentalbahn der Zeche Nachtigall bei Witten an der Ruhr (heute Museum). Die hölzernen Schienen mit Flacheisenbelag beförderten die gewonnenen Ruhrkohlen mit Pferdekraft zur Verladung der Straßenabfuhr und zur Schiffsverladung der Ruhr, um somit zu den Fabriken des bergischen Landes zu kommen. Die Spurweite war 610 mm (engl. Fuß).

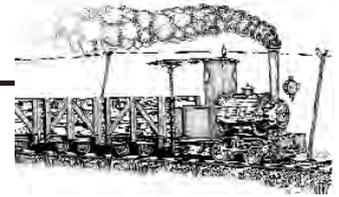
Ebenso wurden die Hunte (Förderwagen) weiterentwickelt. Aus hölzernen wurden stählerne, welche als Stiche aus diversen Herstellerkatalogen zu diesem Artikel abgedruckt sind.

Bereits 1868 lieferte die Münchner Lokfabrik Krauss und Co. die erste Schmalspurdampflok mit Spurweite 800 mm. Hanomag in Linden vor Hannover (so hieß es damals) baute 1870 eine 750 mm Dampflok für den Otfresener Hochofenbetrieb.



**Spurnagel-Förderwagen**

# Feldbahnseiten

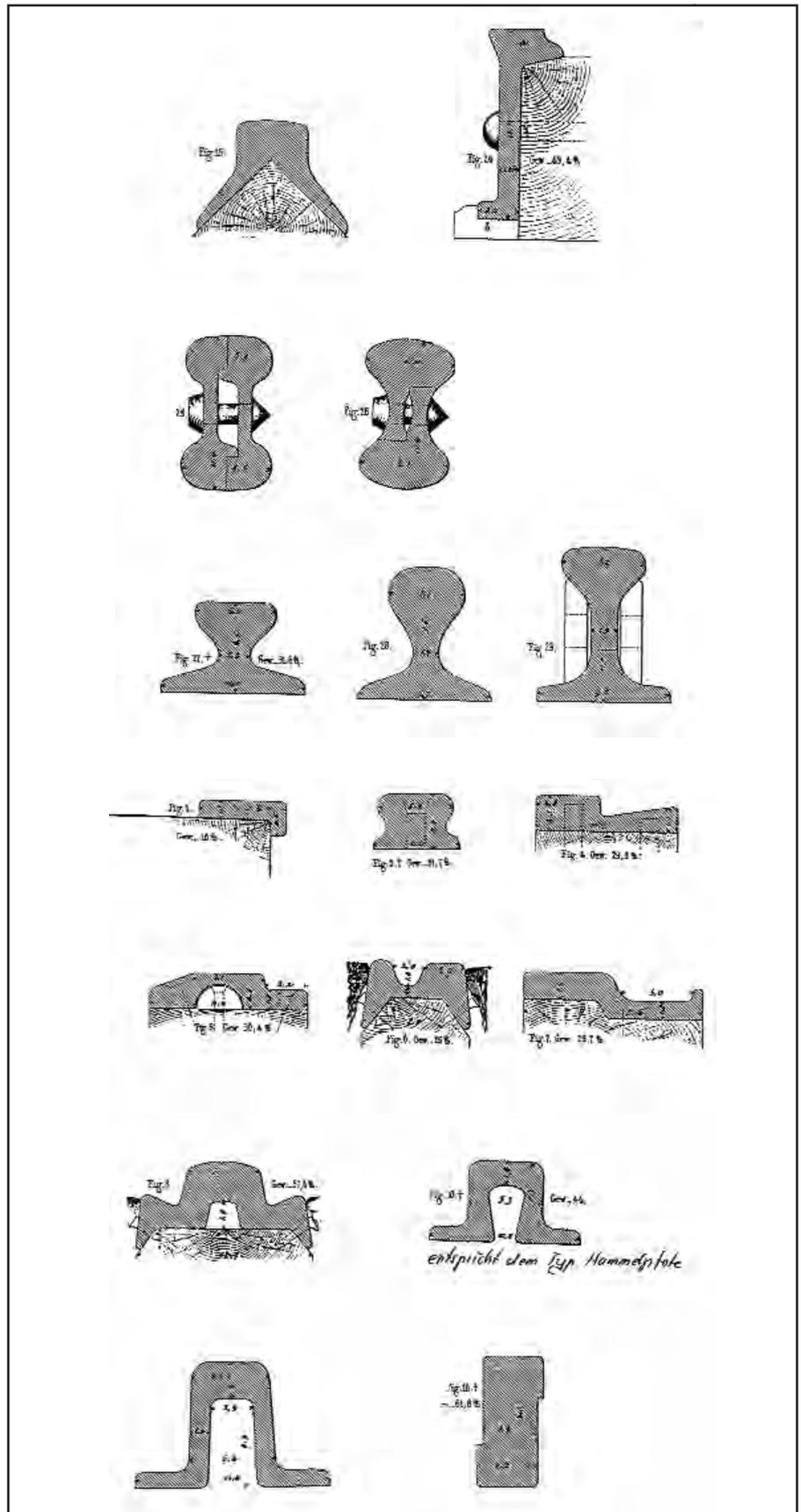


Hagens in Erfurt entwickelte 1872 eine 20 PS Baulok in 785 mm Spur. Und diese Entwicklung war nicht mehr zu bremsen, sei es auch in England, wo viele Feldbahnloks von 610 mm Spurweite in den Schiefer- und Kohlegruben von Wales ihren Dienst antraten. In Frankreich erkannte Decauville die Vorteile einer transportablen Feldbahn. Decauville war auch ab 1880 auf allen Weltausstellungen mit seinem Feldbahnprogramm präsent.

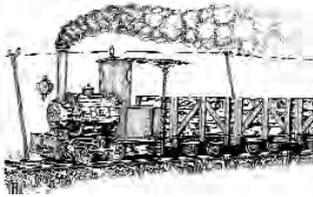
In Deutschland etablierten sich die Spezialisten wie Dolberg in Rostock, Koppel in Drewitz bei Berlin – später Orenstein + Koppel (O+K) um ein ganzes Feldbahnsystem.

Ja, die Vorteile der schmalspurigen Feldbahnen lagen auf der Hand. In den Werken maß man diesen Feldspurbahnanlagen große Bedeutung zu, da diese wenig Raum für sich und das rollende Material beanspruchen, kleine Radien zulassen und leichter und viel einfacher zu bedienen sind. In den Werkstattgebäuden wird allgemein die Anlage der Feldbahnspur trotz ausgedehnten Gebrauchs von Hebezeugen unumgänglich. Hieraus ergibt sich denn auch die Verbindung der einzelnen Werkstätten durch Feldspurgleise. Somit entstehen vielfach sehr ausgedehnte Anlagen, die einen Lokomotivbetrieb erfordern. Diese hilfreiche Transportmöglichkeit wurde auch in größeren Gutsbetrieben und Sägewerken angewendet. Beispiele folgen in Wort und Bild.

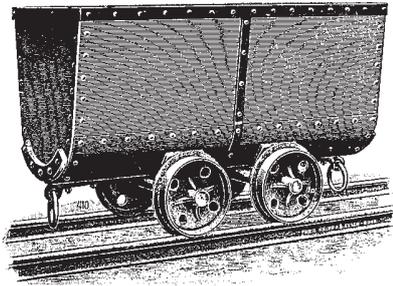
Ebenso eine Vielzahl von Wagenmaterial und Spezialwagen, um allen Anforderungen der verschiedensten Arbeitsbereiche gerecht zu werden. Die Bergwerks- oder Gruben- oder Zechenbahnen dienten dazu, sämtliches gewonnenes Material zu befördern. Dazu gehören alle Transporte wie nutzbares Gestein –



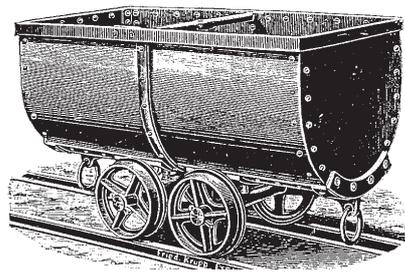
Das Beispiel zeigt 17 verschiedene Schienenprofilarten, aus einer Sammlung von über 80 Profilen, nur für FELDBAHNEN



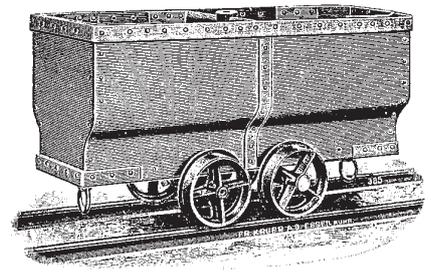
# Feldbahnseiten



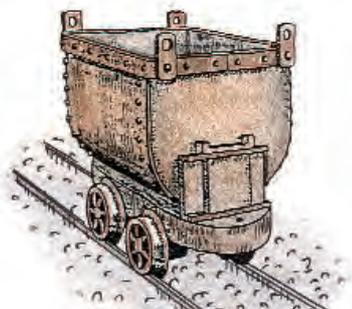
**Stahlgrubenwagen 600 mm  
von Friedrich Krupp/Essen**



**Stahlgrubenförderwagen 600 mm  
von Friedrich Krupp/Essen**



**Förderwagen für Kohle, Erze, Abraum  
600 mm von Friedrich Krupp/Essen**



**Stählerner Förderhunt mit  
abnehmbaren Fördererzbehälter**

also Erze, Kohlen, usw. – oder auch taubes Gestein (Haldengestein), Grubenhölzer, Gerätschaften aller Art, Maschinenteile, sowie die Bergleute selbst. Übliches Fahrzeug war der Grubenhunt, also der Förderwagen mit zweckgebundenen Abarten. Alle Grubenhunte sind einfach und sehr robust gebaut. Anfängen von hölzernen über eiserne genietete oder geschweißte. Die Abmessungen entsprachen denen des Herstellers oder wurden den Stollenmaßen der jeweiligen Grube oder Zeche angepasst.

Bewegt wurden die Grubenhunte durch Menschenkraft, Pferde, Seilförderung, Elektrolokomotiven, Akkulok, Druckluftloks, Dampfspeicherloks. Die Elektroloks sind die Zugmittel mit der größten Leistung, welche die Firma Siemens & Halske sehr früh für die Grubenbahnen entwickelten, stetig verbessert, ebenso die Akku- und Dieselloks (Ruhrtaler) sind außerdem Schlagwettergeschützt. Dampflokomotiven fan-

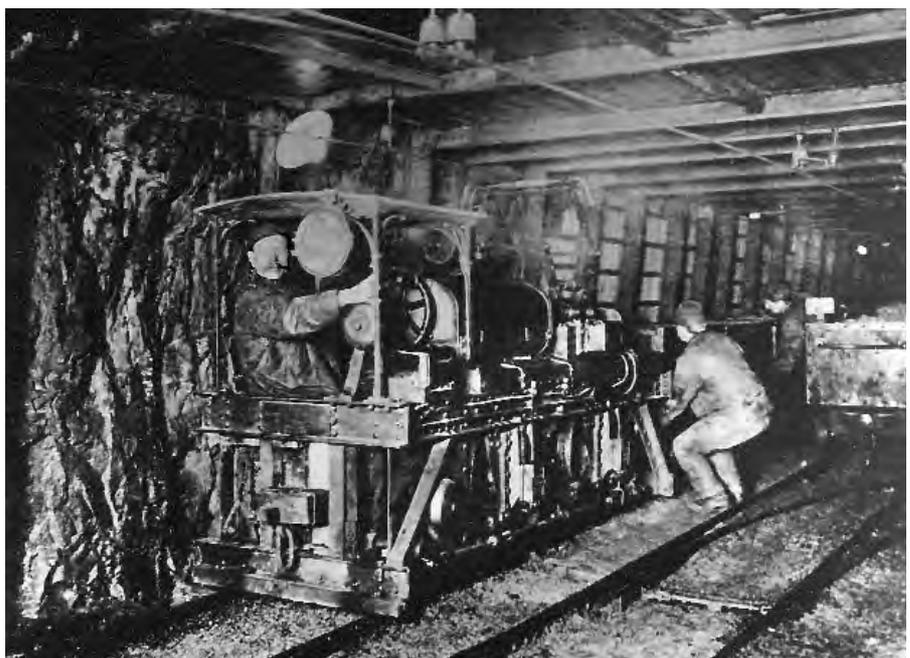
den nur übertage ihren Einsatz, ausser beim Tunnelbau.

Als Beispiel für Grubenbahnloks siehe das Foto unten. Es gab auch Über-tagegrubenbahnen mit freier und fester Gleisstrecke, die meist mehrere Zechen, Fördertürme verband. Beispiel in Clausthal-Zellerfeld die Erzbahn Tagesförderstrecke vom Wilhelmschacht zum Ottiliaschacht, Spurweite 750 mm, Streckenlänge 3,3 km, elektrisch betrieben und geliefert von Orenstein + Koppel / Drewitz bei Berlin.

Des weiteren gab es vom bekannten Erzbergwerk Rammelsberg in Goslar/ Harz eine kombinierte Unter-Über-

tage Grubenbahn z.T. elektrisch betriebenen. An dem übertägigen Über-gabebahnhof mit mehreren Ausweichen und Umfahrgleisanlagen wurden die Erze mit Dampfkraft bis hin nach Oker gezogen (Spurweite 600 mm, Streckenlänge 6,5 km). Im Volksmund nannte man diese Bahn die »Bollrichbahn«. Im eigentlichen Hüttenwerk in Oker selbst übernahmen Dampfspeicherloks in 600 mm + Regelspur (Dreischienengleisanlagen) die Verteilung der Förderwagen. Es gab hier sogar Personenverkehr der Bergleute in eigens gebauten vierachsigen Personenwagen. Ein Artikel von der »Bollrichbahn« folgt.

**Gerhard Pastowski, Einbeck**



**Silber- und Bleierzförderung in Clausthal-Zellerfeld, 1905**

## Feldbahnen im Modell

In Heft 29 (Seite 14) der »Spur II Nachrichten« hatten wir bereits kurz das neue Feldbahngleis (System 624) der Modellbau-Werkstatt Bertram Heyn (Königsallee 32, 37081 Göttingen, Telefon-Nr. 0551/631596, Internet [www.modell-werkstatt.de](http://www.modell-werkstatt.de)) vorgestellt. Waren wir zu Anfang noch etwas skeptisch, ob dieses Gleis gebraucht und von genügend Modellbahnern auch gekauft würde, so haben wir zwischenzeitlich durchaus auch positive Stellungnahmen vernommen. Man muss wohl ein besonderer Liebhaber sein, um den aufwandsbedingten, höheren Anschaffungspreis zu akzeptieren. Siehe hierzu auch den in Heft 30 (Seite 90) abgedruckten Leserbrief von Gerhard Pastowski.

Auf der »Faszination Modellbau« in Sinsheim in diesem Jahr war Herr Heyn erstmals mit einer kleinen, aber feinen Anlage vertreten und zeigte bei der Gelegenheit gleich weitere Neuheiten seines Programms. So gibt es den bei den Y-Weichen eingebauten Weichenhebel auch als Einzelhebel, um ihn statt der Handhebel an den LGB-Weichen anzubauen. Die Bodenplatte der Hebel passt genau in die vorhandenen Öffnungen in den Schwellen. Mit der Bestell-Nr. 624-2-22 gibt es



**Bertram Heyn zeigt in Sinsheim ein wunderschönes Feldbahn-Diorama**

die Bodenplatte als Rautenmuster, sowie mit der Bestell-Nr. 624-2-23 mit zwei Schwellen als Unterbau, jeweils für 19,50 €. Die Hebel sind aus Messingguss, der Haltefuß ist gefräst. Während sich die R 2 Weiche als Rechts- oder Links-Weiche in der Vorbereitung befindet, wurde die auf der Messe als Handmuster in vorgenannter Anlage gezeigte Einzungenweiche bereits fertig entwickelt. Sie ist unter der Bestell-Nr. 624-2-38 zum Preis von 79,00 € erhältlich. Es sieht natürlich besonders rustikal und feldbahnmäßig aus, wenn darauf eine Lok oder eine Kipplore so richtig um die

Ecke rumpelt. Die Weiche hat einen Öffnungswinkel von 15° und ist in der Technik gleich aufgebaut wie die anderen Gleise.

In Vorbereitung befinden sich außerdem zwei Drehscheiben, – eine »Wagendrehscheibe« und eine mit einem Drehteller von ca. 500 mm Durchmesser. Entwickelt werden nach wie vor auch gerade Weichen mit Abzweigwinkeln von 22,5° und 30°. Für den Bau von passender »Feldbahn-Umgebung«, und hier speziell Fabrikgelände, wurden Pflasterplatten, Industriezäune, Türen und Fenster für Gebäude in ein Selbstbauprogramm genommen. Besonders interessant sind hierbei auch die Pflasterstreifen für R 3 (Bestell-Nr. 624-2-55), die mittels Unterlegstücken (Bestell-Nr. 624-2-50) als Schwellenabdeckung zwischen die Gleise gelegt werden. So gestaltet kann dann die Feldbahn optisch schön den Fabrikhof überqueren. Weitere Ergänzungen sind geplant.



**Als Neuheit 2002 wurde eine Einzungenweiche gezeigt. Hier noch als Handmuster**

# Vom Vorbild berichtet

## Rhätische Raritäten

.... nannte sich eine viertägige Sonderfahrt vom 22. bis 25. August 2002, organisiert von dem Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn (Geschäftsstelle: Postfach, CH 7205 Zizers, Tel.: 0041/79/6104672, Internet: info@dampfvereinrh.ch, Geschäftsstellenleiter Marcello Haudenschild.

Am Donnerstagmorgen den 22.08. begann die Tour mit Abfahrt des ersten Sonderzuges um 10.25 Uhr im Bahnhof Reichenau. Von den knapp 100 Reiseteilnehmern hatten diejenigen, die von weit her angereist waren, vielfach von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, bereits eine Übernachtung von Mittwoch auf Donnerstag und nach dem Ende der Reise dann auch von Sonntag auf Montag zu buchen. So, wie z.B. die kleine Gruppe aus den Reihen des LGB-Clubs, Marlies und Dieter Dunkelberg, Anita und Klaus-Peter Kerwer, Helga und H.-Jürgen Neumann und Herbert Tacke. Man reiste also schon am Mittwoch an und war im ABC-Hotel in Chur – direkt am Bahnhof – einquartiert. Das erste Abenteuer war schon am ersten Abend zu bestehen, als eine Bedienung in einem Altstadt-Restaurant weder die Bestellung von 7 Portionen Felchen-Filet (von denen sie gerade verkündigt hatte, dass diese der Küche ausgegangen wären) noch die anson-



Ge 6/6 I Nr. 412 mit GmP am 22.08.02 zwischen Ilanz und Reichenau-Tamins

sten »üblichen« Scherze rheinischen Humors verkraften konnte. Dass (fast) jeder zum Schluss einzeln und per Karte bezahlen wollte, hatte ihr schließlich noch den Rest gegeben. Zurück nach Reichenau: Oben genannter Marcello begrüßte jeden Teilnehmer persönlich, darunter viele alte Bekannte aus früheren Touren. Zusammen mit Eugen Rohner fungierte er an den nächsten vier Tagen als Reiseleiter und, um es gleich zu sagen, die Herren haben ihre Sache sehr gut gemacht. Marcello war ein lustiger Typ, und wo er war, das hörte man stets an lautem und herzlichem Lachen.

Nach der Begrüßung wurde zuerst einmal das Gepäck in einem Güterwagen verstaut. Der war Teil des Museums-Dampfzuges, bestehend aus dem Krokodil Ge 6/6 I Nr. 412, den Personenwagen B2245, C2012, B2060, A1102, D4052, besagtem Gepäckwagen G5563, zwei geschlossenen und einem offenen Güterwagen. Um 10.25 Uhr ging es los Richtung Rheinschlucht. Es gab einen Fotohalt in Au bei Carrera, eine Scheinanfahrt auf dem Bahnhof Castrich und noch einmal für die Fotografen die Möglichkeit, vor dem Bahnhof Trin den Zug abzulichten. Zurück in Reichenau wurde die Krokodillok mit der Dampflok G 4/5 Nr. 107 ausgewechselt. Das Krokodil fuhr danach ab Thusis bis Tiefencastel mit einem speziellen Wassertankwagen mit Spritzvorrichtung als Löschzug hinterher und wurde ab Filisur bis Davos Platz zur Entlastung der Dampflok auf der Bergstrecke dem Extrazug vorgespannt. Nach einem Fotohalt vor



# Vom Vorbild berichtet



**Fotohalt mit der G 4/5 Nr. 107 am Streckenkilometer 57,3 kurz vor der Station Surava am 22.08.02**

Surava ging es mit reduzierter Geschwindigkeit über den Landwasser-viadukt, dem wohl berühmtesten Bauwerk der Albulalinie. In Filisur wurde die Dampflok auf der Drehscheibe gedreht und ihre Wasservorräte wurden aufgefüllt. Danach gab es einen Aufenthalt in Wiesen mit Fotohalt und der Möglichkeit, den Zug auf dem Wiesner-Viadukt zu fotografieren. Dazu war ein kurzer Spaziergang über den 86 m hohen Fussgängersteg erforderlich, wobei der Fotopunkt sogar noch eine historische Hipp'sche Wendscheibe zu bieten hatte. Kurz vor 17 Uhr wurde schließlich Davos Platz erreicht, wo Zimmer für die ganze Gesellschaft (von an die 90 Personen) im Morasoni Posthotel, einem 4-Sterne-Haus im Zentrum, gebucht

waren. Nachdem es mittags nur ein Lunchpaket gegeben hatte, wurde zum Abendessen ein fürstliches Menü geboten: Tiramisu von Geflügel-mousse und Wachtel mit Preisel-beerschaum; Spritziges Maienfelder Weissweinsüppchen; Tranche von Roastbeef, Sauce Bernaise, Ofenkartoffel; Kräutertomate und gedün-steter Blattspinat; geschmorte Zimt-zwetschgen mit cremigem Vanille-eis.... Na dann: En Gueta!

Der Freitag begann ab 7.15 Uhr mit dem Frühstücksbüffet und der Ver-teilung des Tagesprogramms. Um 8.55 Uhr ging es los nach einem Spaziergang zum Bahnhof mit dem »Heidi Express«, in dem 3 Wagen

für die Gruppe reserviert waren. Es ging über die Bernina-Strecke über Filisur, Bergün, Pontresina und einen Foto-Aufenthalt im Bahnhof Alp Grüm. Um 11.36 Uhr hatte man die Wahl, entweder in Poschiavo auszusteigen und einen Bummel durch die gemütliche Altstadt zu machen, oder weiter bis Le Prese zu fahren. Unsere Gruppe entschied sich für das erstere und nahm in einem der Restaurants im Ort noch einen kleinen Imbiss. Um 12.35 Uhr ging es dann weiter Richtung Mira-lago, wobei der Extrazug jetzt aus den beiden gelben Triebwagen Nr. 30 und 34, dem gleichfalls gelben Personenwagen C114 und aus vier grünen Personenwagen des Muse-



**Löschzug bestehend aus der Krokodillokomotive Nr. 412 und dem Löschwasserwagen 9049 vorgespannt vor der G 4/5 Nr. 107 im Bahnhof Thusis**



**Ab der Station Miralago ging es mit den beiden gelben ABe 4/4 Triebwagen Nr. 30 und 34 nach St. Moritz.. Hinter den Triebwagen erkennen wir noch die historischen Wagen C 114 und C 2012**



**Fotohalt auf der Bernina-Bahn mit den beiden gelben ABe 4/4, vier zweiachsigen Personenwagen und einem zweiachsigen Packwagen kurz vor der Station Cavaglia**

# Vom Vorbild berichtet

umszugs vom Vortag bestand. Ein herrlicher Anblick, der jedes Eisenbahner-Herz höher schlagen ließ! In Miralago wurden die beiden Triebwagen umgehängt und zurück ging die Fahrt, unterbrochen von zahlreichen Fotohalts und Scheinanfahrten, um schließlich um 17.40 Uhr in St. Moritz anzukommen. Zwanzig Minuten später ging es dann mit dem Schnellzug Richtung Davos, wobei ab Samedan in den mitgeführten Speisewagen (3 Gourminos) das Abendessen serviert wurde: Gemischter Salat; Kalbsbraten mit Rosmarin, Kartoffelpüree, Vichy Karotten; Caramelköppli oder Käse. Im Pöstli-Club des Hotels gab es abends dann noch einen Lichtbilder-Vortrag von Eugen Rohner über das Projekt Museumsbahn Davos – Bergün (ab Sommer 2005). Gleichzeitig wurde auch darauf hingewiesen, dass von dieser 4-Tages-Reise ein Videofilm gedreht würde, den man bestellen konnte. Spätestens jetzt wusste jeder, was es mit dem alten S-Klasse Mercedes auf sich hatte, der von Anfang an zusammen mit seinen filmenden Insassen die Reise auf parallelen Straßen zu verfolgen schien.



**Tunnelrettungszug bestehend aus den Wagen 9386, 9381 und 9383 auf der Nordseite des Vereinatunnel in Klosters-Selfranga**

Am Samstag sollte es eine Fahrt durch den Vereina-Tunnel geben. In zwei Bussen setzte sich die Reisegesellschaft in Bewegung, wobei der erste als »Fotobus« für Aufnahmen auf freier Strecke vorgesehen war. Per Bus ging es von Davos nach Klosters-Selfranga. Ca. 20 Minuten war danach Zeit, die Autoverladeranlage Vereina zu besichtigen, bevor die Busse selbst auf den Autozug verladen wurden. Mit flottem Tempo ging es dann durch den

Tunnel, während Herr Rohner etwas zu dessen Geschichte und Technik erzählte. In Zernez angekommen bestiegen die Insassen des 2. Busses den Sonderzug, während die Fotografen im 1. Bus blieben. Unser Sonderzug war erst einmal mit der Ge 4/6 Nr. 353 unterwegs und wurde vom Fotobus auf der Fahrt nach Scuol begleitet. Unterwegs gab es natürlich wieder diverse Fotohalte. Gemeinsam ging es dann im Zug weiter bis Ardez, wo auf dem Bahnsteig ein Mittagshalt mit Wurst vom Grill und Getränken geboten wurde. Auch hier herrschte übrigens wieder herrlich warmes Wetter mit blauem Himmel und Sonnenschein! Dann ging es zurück bis Susch, wo ein Umsteigen in den »Fliegenden Rhätier«, einem historischen Triebwagenzug erfolgte. Er bestand aus dem Triebwagen ABe 4/4 Nr. 501 (Baujahr 1939) und zwei Mitteleinstiegswagen (A1251 und B2301). Mit zahlreichen Fotohalten, z.B. auch noch einmal am Wiesner-Viadukt, ging es schließlich zurück nach Davos, wo eine Ruhepause im Hotel oder auch ein Spaziergang durch den Ort vorgesehen war. Für den Abend hatte man sich dann noch einmal etwas ganz Besonderes ausgedacht: Um 19 Uhr startete eine



**Zwischen Zernez und Scuol-Tarasp wurde die historische Personenzuggarnitur von der Ge 4/6 Nr. 353 geführt**

# Vom Vorbild berichtet



**Am 24.08.2002 war der letzte betriebsfähige Stammnetz - ABe 4/4 mit der Nr. 501 und zwei, aus der gleichen Epoche stammenden, leichten Mitteleinstiegswagen als Sonderzug für die Rhätischen Raritäten im Engadin unterwegs**



Extrafahrt mit der Luftseilbahn auf Jacobshorn, oberhalb von Davos auf 2.590 m ü.M. »Abendessen mit Sonnenuntergang« stand auf dem Programm, und trotz erstem Herbstnebel bei der Auffahrt konnte später dann auch tatsächlich noch etwas der Sonnenuntergang beobachtet werden. Allerdings nur von denjenigen, die nicht schon mit dem Essen bzw. Trinken beschäftigt waren: Gemisch-

ter Salat; Fleischfondue mit vielerlei Zutaten; Ananas-Mousse. Fondue in einem Restaurant für eine fast 100-köpfige Gruppe, das war schon etwas Aussergewöhnliches! Ob es in Deutschland überhaupt eine Gaststätte gibt, die so viele Fondue-Töpfe (ca. 20) hat? Gegen 22 Uhr ging es dann wieder nach unten, und wer wollte, konnte den Tag an der Hotelbar noch ausklingen lassen.

wo sie auch in dunkelblau-elfenbein im Einsatz waren. Im Jahr 1939 wurden sie an die RhB verkauft und erhielten erst einen grün-creme Anstrich und wurden nach einer gründlichen Renovierung in 1974 rot-creme umlackiert. Nachdem der Zahn der Zeit doch unaufhaltsam an den Wagenkasten genagt und sich der Zustand der Fahrzeuge deutlich verschlechtert hatte, gründete sich



**Die komplette Alpine Classic-Garnitur mit den Salonwagen As 1141 – 1144 und dem Packwagen D 4062 gezogen von der Krokodillokomotive Ge 6/6 Nr. 412 zwischen Davos-Wolfgang und Davos-Laret**



**Die gleiche Garnitur wie links bei Cavadiürli**

# Vom Vorbild berichtet

## Fahrzeuge



Ge 4/6 Nr. 353 in Scoul-Tarasp



Rangiertraktor Tm 2/2 Nr. 15 in Tiefencastel



Der bereits auf Rechteckscheinwerfer umgebaute Pendelzug-  
Steuerwagen ABt 1713 am 25.08.02 in Landquart



Ge 6/6 I Nr. 412 in Thusis



Die beiden vom Club 1889 vorbildlich restaurierten Wagen für den  
Langholztransport N 1513 und 1520 am 25.08.02 in Chur-Sand

# Vom Vorbild berichtet



Parade im Depot Landquart, die beiden letzten Ge 2/4 Lokomotiven Nr. 222 und 212 nebeneinander



Einer der neuen Skl-Tragwagen mit einem CALANDA-Container in Landquart



Vierachsiger Fad-Schüttgutwagen in Schiers



Mit der Krokodillokomotive auf dem Weg nach Ilanz



Spurpflug Xk 9143

# Vom Vorbild berichtet

## Züge



Die beiden gelben ABe 4/4 Triebwagen der Bernina Bahn am Lago Bianco nahe der Station Ospizio Bernina



Die historische Garnitur des »Fliegenden Rhätier« mit dem Triebwagen ABe 4/4 Nr. 501



Auf dem Weg nach Arosa wartet der Alpine-Classic-Pullman-Express mit Ge 4/4 I Nr. 604 und 609 in der Station Langwies auf eine Zugkreuzung



Der Bernina-Express mit den neuen Panoramawagen geführt von der Zweikraftlokomotive Gem 4/4 Nr. 801 und einem Triebwagen ABe 4/4 in der berühmten Kehre Alp Grüm



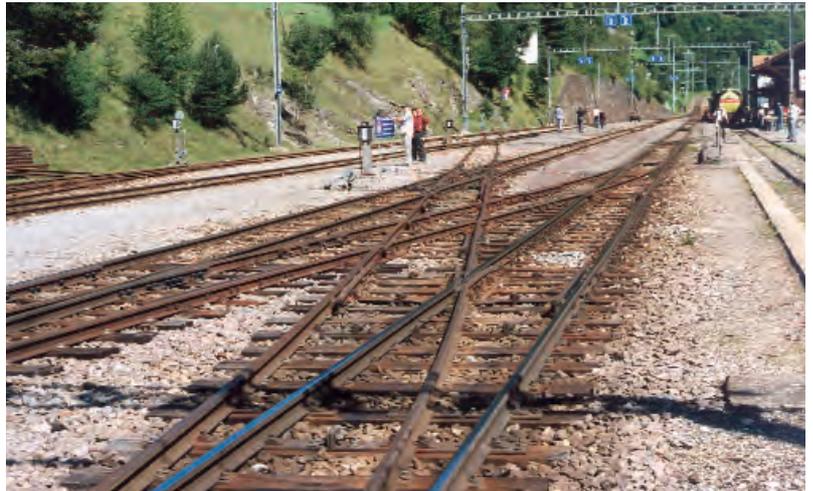
Blick in die Station Alp Grüm mit dem einfahrenden Bernina-Express

# Vom Vorbild berichtet

## Gleise



Die Station Untervaz verfügt über einige Werkanschlussgleise, die teilweise für eine Spurweite von 1000 mm und 1435 mm mit einem Dreischienengleis ausgestattet sind



Bahnhofseinfahrt Filsur aus Richtung Alveneu. Im kommenden Jahr wird hier mit dem Umbau der Bahn- und Gleisanlage begonnen. Die Station wird dann einen Mittelbahnsteig erhalten



Bahnhofseinfahrt Chur aus Richtung Landquart gesehen. Rechts befinden sich die meterspurigen Einfahrtsgleise der RhB, links die normalspurigen SBB-Gleise



# Vom Vorbild berichtet

1996 der Verein »Pro Salonwagen«, der es schaffte, viele Sponsoren zu einem Beitrag zur Erhaltung zu bewegen, da die RhB aus eigenen Mitteln die hohen Kosten der Aufarbeitung nicht hätte aufbringen können. Manch' spektakuläre Aktion ist uns bekannt, wie z.B. die Beschriftung »SOS« auf einem Fahrzeug, das es dann auch als LGB-Wagen gab. Übrigens, wie der Zufall es so wollte, saß die Rhein/Sieg-Gruppe genau in dem Abteil, in dem an einem Fenster die Firma Ernst Paul Lehmann als Sponsor auf einem gravierten Schild verewigt war...



**Da kamen doch direkt Heimatgefühle auf.... Sponsorenschild der Firma Ernst Paul Lehmann**

Im Hotel wurde an diesem Morgen ausgecheckt und das Gepäck mit dem Hotelbus zum Bahnhof gebracht und dort verladen. Um 9.15 Uhr ging es los, nach 2 x Fotohalt wurde Landquart erreicht. Dort bestand die Möglichkeit der Besichtigung des Lok-Depots, auf der Drehscheibe wurden verschiedene Loks zur Demonstration rangiert und gedreht. Aber es war ja Sonntag, insoweit war in der Werkstatt nicht viel los. Zur Stärkung gab es ein Lunch-Paket und um 12.40 Uhr ging es weiter. Als Zugmaschinen waren jetzt zwei Ge 4/4 I vorgepannt. In Chur wurde der gesamte Zug auf das Areal der Arosa-Bahn umgestellt (vor dem Bahnhof) und dann ging es die wunderschöne Strecke erst durch die Stadt und dann hoch nach Arosa. Knapp 1/2 Stunde Zeit, das reichte dort gerade, um ein Eis zu essen und um ein



**Gruppenbild am Bahnhof von Arosa.**

**Von rechts: Klaus Peter Kerwer, Anita Kerwer, Herbert T(r)acke, Dieter Dunkelberg, Marlies Dunkelberg, Helga Neumann und H.-Jürgen Neumann**



**Die beiden Ge 4/4 I Lokomotiven 609 und 604 mit dem Alpine Classic in der Station Langwies**

Gruppenfoto vor dem See am Bahnhof zu machen. Um hoch in den Ort, bis zum Arosa-Kulm-Hotel und seiner bekannten LGB-Anlage (gibt es die eigentlich noch?) zu gehen, war leider keine Zeit. Mit Fotohalten in Langwies und in Lügen ging es schließlich wieder bergab und gegen 16.30 Uhr war Chur erreicht. Vorher gingen die Reiseleiter Marcello

Haudenschild und Eugen Rohner sowie Herr Rufer von der RhB durch den Zug und verabschiedeten sich per Handschlag von jedem Teilnehmer.

In Chur angekommen, ging es erst einmal wieder zum Hotel, um das Gepäck abzuladen. Denn, wie zu Anfang gesagt, nach Hause sollte es



**Auf der Fahrt von Arosa nach Chur passiert der Alpine Classic-Pullman-Express mit den beiden Ge 4/4 I Lokomotiven Nr. 604 und 609 das Langwieser Viadukt**

ja erst am nächsten Morgen gehen. Dann folgte ein Bummel durch den Ort und ein gemütliches Abendessen im alten »Zollhaus«. Da wurde dann auch gleich ein erstes Resümee gezogen. Es hatte allen sehr gut gefallen! Die Tour war hervorragend organisiert und die Qualität war spitze! Das Wetter war an allen Tagen sehr gut! Nette Bekanntschaften wurden auch gemacht, z.B. mit Joachim Friedrich, der sich als Rhein/Sieg-Clubmitglied outete. Im Speisewagen saßen Herr und Frau Trautmann aus Köln mit am Tisch, wobei Frau Annette sich an den Tagen durch besonderes Laufpensum bei Fotohalten hervorgetan hatte. René Kissling aus der Westschweiz

wurde gar so etwas wie in die Gruppe adoptiert, zumal er mit Helga Neumann ein gemeinsames Gesprächs- und Ernährungsthema hatte: Vegetarisches! Die Namensliste, die jeder Teilnehmer erhielt, war bezüglich Kontaktaufnahme auch ganz nützlich, und zusätzlich gab sie noch die zugeteilten Sitzplätze im Speisewagen am 23. und im Pullman-Express am 25.08. bekannt. Sie machte zwar Herrn Tacke zu Herrn Tracke und ließ Kerwers statt aus Euskirchen aus Enskirchen kommen, aber wir wussten ja, wer gemeint war.... Als einziger Jungeselle der Rhein/Sieg-Gruppe wurde Herbert Tacke natürlich besonders betreut (musste beaufsich-

tigt werden) um nicht Schadensersatzprozesse aus der Schweizer Damenwelt zu riskieren.... In Poschiavo war er ja einmal für fast eine Stunde verschwunden, aber man hofft, dass da nichts nachkommt! Auf jeden Fall bewies er durch diverse Sprünge über Mauern und Zäune, dass seine Haare zwar grau, das »Innenleben« aber noch topfit ist. Klaus-Peter Kerwer war unser Video-Mann und hat alles digitalerweise festgehalten. H.-Jürgen Neumann hat so ca. 200 Fotos geschossen, um dann die schönsten für diesen Bericht verwenden zu können. Apropos Fotos: Unterwegs traf man auch hin und wieder auf Bernd Backhaus aus Wuppertal, der gleichfalls mit der Kamera auf der Lauer lag, um so schöne Aufnahmen einzufangen, wie die auf den letzten beiden Titelbildern der »Spur II Nachrichten«.

In 2003 wird die 4-Tages-Fahrt übrigens schon über Himmelfahrt (und damit leider zur gleichen Zeit wie das Club-Jahrestreffen) stattfinden, denn im Sommer feiert die Rhätische Bahn 100 Jahre Albula-Linie. Mit einem großen Bahnhof wird am 27./28./29. Juni 2003 der Jubiläumssommer eröffnet. An jedem Wochenende bis in den Herbst, genauer gesagt, bis zum 12. Oktober verkehren nostalgische Sonderzüge zwischen der Bündner Metropole und dem Engadin, zwischen Chur und Samedan. Zwei historische Extrazüge mit einem Krokodil (Ge 6/6 I) als Zugmaschine sind unterwegs und an Sonntagen verkehrt der Alpine Classic Pullman Express, – zusätzlich mit Gourmino-Barwagen. Am 12. Juli, 16. August und 27. September 2003 verkehrt ein historischen Güterzug mit Personenbeförderung (GmP). Aus unserer Erfahrung mit den »Rhätischen Raritäten« lautet die Beurteilung schon jetzt: Sehr empfehlenswert!

# Vom Vorbild berichtet

## Personen



Helga Neumann, Herbert Tacke, Klaus Peter Kerwer und Dieter Dunkelberg vor einem historischen Personenwagen des Museumszuges



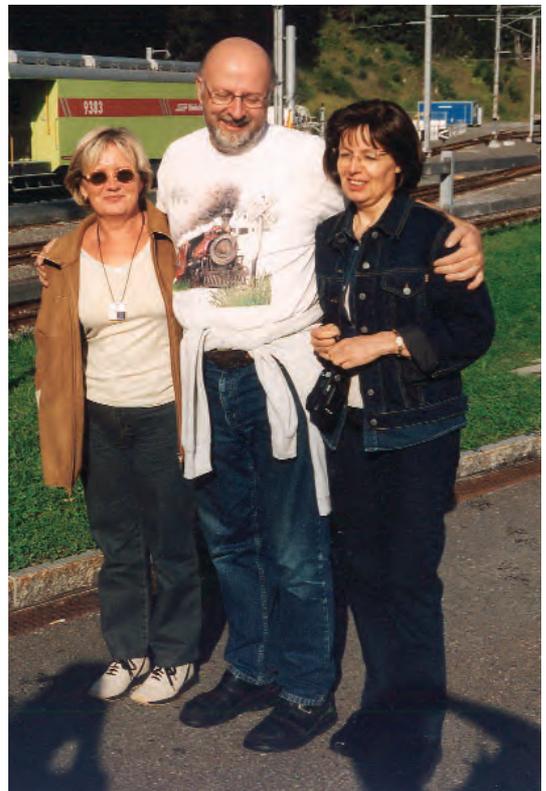
René Kissling geht auch schon einmal zu Boden, um ein gutes Foto zu schießen. Hinter ihm Marcello in sonntäglichem »Outfit«



Reiseleiter Eugen Rohner (rechts) hat seine Sache sehr gut gemacht....



... genau wie Marcello Haudenschild, den man immer da finden konnte, wo am lautesten gelacht wurde



Zwischen zwei netten Damen wirkt Klaus Peter Kerwer irgendwie besonders gut....

## 100 Jahre Albula-Linie der RhB

Im kommenden Jahr 2003 wird die Albulastrecke der Rhätischen Bahn 100 Jahre alt. Natürlich gibt es ältere Bahnstrecken; aber dieser Abschnitt hat etwas Besonderes. Welchen Stellenwert diese Bahnlinie hat, erkennt man daran, dass in der Reihe der Schweizerischen Kunstführer, die sich normalerweise mit Burgen, Schlössern und Kathedralen befassen, ein sehr interessantes Heft über die Albula-Bahn erschienen ist. So heißt es dort: »Das Zusammenspiel zwischen Landschaft, Ingenieurkunst und Architektur verleiht der Albula-Bahn den Charakter eines Gesamtkunstwerkes.« Und das kann man nur bestätigen. Die Albula-Linie verbindet die Kantonshauptstadt Chur mit St. Moritz im Engadin.

Jahrhundertlang lebte Graubünden vom Transitverkehr über seine Pässe. Der Bahnbau ersetzte das beschwerliche Reisen mit der Post-Kutsche. Wenn man sich klarmacht, wie denn der Transport von Menschen und Gütern vonstatten ging, begreift man, welche Umwälzung da erfolgte. Ein Besuch im äußerst informativen Museum in Bergün lässt das erah-

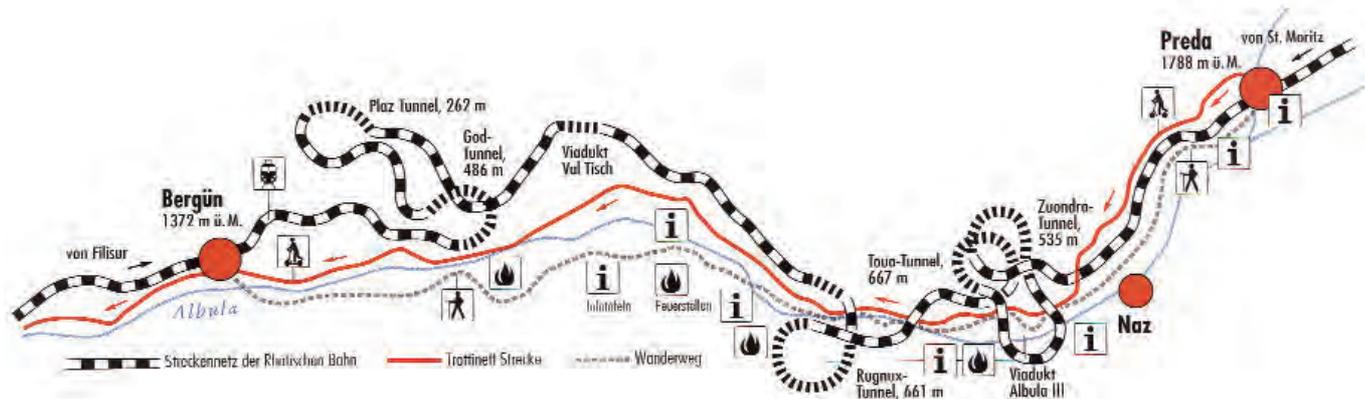
nen. (Hier findet man auch eine liebevoll gemachte Bemo-Modellbahnanlage, die den Streckenverlauf im Albula-Tal darstellt.) Die Verbindung ins Engadin sollte mit Anschlusslinien nach Landeck (Tirol) und Chiavenna (Italien) eine wichtige Transitverbindung über die Alpen sein. Beide Anschlüsse wurden nie verwirklicht; im Unterengadin endet die Bahn in Scuol, im Oberengadin in St. Moritz. Den Transit per Bahn ermöglichte später die Bernina-Linie bis nach Tirano in Italien. Aber der Bahnbau war die Initialzündung für den Fremdenverkehr im Engadin. Die Hotel-Kultur von St. Moritz, Pontresina usw. wäre ohne die Rhätische Bahn damals nicht entstanden.

Da die Fotografie schon erfunden war, ist der Bau der Albula-Bahn in verschiedenen Drucksachen Gott sei Dank gut dokumentiert. Die interessanteste Streckenführung verläuft dabei von Filisur über Bergün nach Preda (Station vor dem Albula-Tunnel). Auf dieser 18 km langen Strecke findet man 26 Tunnel und Galerien, davon 6 Kehrtunnel, sowie 17 Brücken und Viadukte. Das

aufregendste aber ist, dass man diesen Abschnitt im Sommer an den Wochenenden mit den offenen Aussichtswagen (Rail Raider) befahren kann, und andererseits von Preda nach Bergün durch das Albula-Tal (fast) an der Bahn entlang wandern kann (Bahnlehrpfad - Picknick nicht vergessen). Dabei hört und sieht man die Züge über sich und unter sich und schließlich vor sich vorbeifahren.

Der Höhepunkt der Albula-Bahn ist jedoch zweifellos der Landwasser-Viadukt, der die Bahn in 65 m Höhe über den gleichnamigen Fluß führt. Im eleganten Bogen spannt er sich von einer Talseite zur anderen, um in einer senkrechten Felswand direkt

### Vorbildliche Beschilderung auf Graubündens Wanderwegen

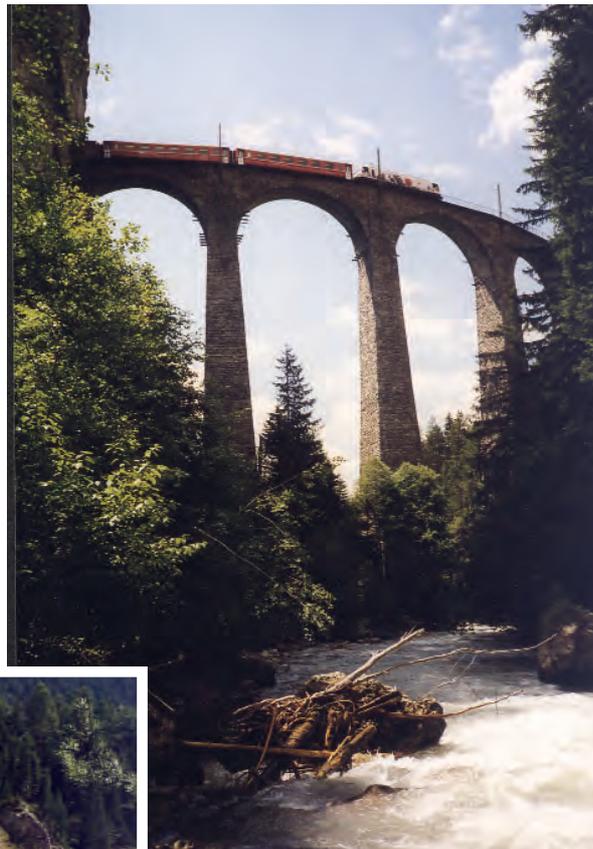


Bahnlehrpfad im Tal der Albula (Grafik RhB)

# Vom Vorbild berichtet



»Rail Raider«, offene Aussichtswagen auf der Albula-Linie der RhB



Oben: Landwasser-Viadukt bei Filisur



Links: Landwasser-Viadukt vom Aussichtspunkt

in einen Tunnel zu münden. Eine solche Konstruktion gibt es eigentlich nur auf der Modellanlage...

Man kann natürlich über einen Viadukt mit der Bahn fahren, das ist schon sehr aufregend. Es geht allerdings so schnell, dass man sich richtig auf die Lauer legen muss. Um dieses Bauwerk zu begreifen, sollte man sich einen Tag Zeit nehmen. Es gibt nämlich zwei Aussichtspunkte, die man zu Fuß mehr oder weniger leicht erreichen kann. Sie liegen

oberhalb des Viaduktes auf beiden Talseiten und sind beschildert. Das Erlebnis ist einmalig: die Modellbahn in groß!

Nun hat die Rhätische Bahn für das Jubiläumsjahr 2003 ein grandioses Bahnfest am 27./28./29. Juni angekündigt. Den ganzen Sommer über gibt es an den Wochenenden vom 28. Juni bis 12. Oktober 2003 (außer Samstag, 26. Juli) »Erlebnisreisen im historischen Extrazug«, wie es in der Vorankündigung heißt. An Samstagen verkehrt ein historischer Zug

mit restaurierten Personenwagen aus den 20er- und 30er-Jahren sowie dem neuen Filisurer Stübli B2138 (1903) und dem beliebten Rhaetia-Stübli D 4052 (1928), gezogen von einem RhB-Krokodil.

An Sonntagen verkehrt der Alpine Classic Pullman Express aus den 30er Jahren, der ja komplett renoviert wurde, mit Gepäckwagen D 4062, allen 4 Salonwagen AS 1141 - 1144 (vgl. LGB Katalog), dem umgebauten Abteilwagen AS 1161 sowie dem »Gourmino-Barwagen« WR-S-3814; ebenfalls gezogen von einer Krokodil-Lok Ge 6/6 I 414 oder 415. Für diese historischen Wochenendfahrten zwischen Chur und Samedan und umgekehrt bietet die RhB eine besondere Betreuung

# Vom Vorbild berichtet

im Zug, Fotohalte bei Naz und an der Station Stuls, sowie bei Talfahrten auf dem Landwasser-Viadukt. Es gibt einen Barbetrieb in den historischen Zügen mit kleinen Snacks und Getränken und außerdem eine kleine Reisedokumentation.

Das ist doch eine wunderbare Perspektive für die sommerlichen Reiseüberlegungen. Endlich kann man exakt planen, wann man einen historischen Personenzug oder den Alpine Classic Pullman Express vor die Linse bekommt. Der Fahrplan für diese historischen Züge an Samstagen und Sonntagen sieht folgendermaßen aus: Chur ab 10.00 Uhr – Samedan an 13.21 Uhr, und Samedan ab: 15.20 Uhr, Chur an: 18.00 Uhr. Man beachte die Fahrt-dauer: fast 1 1/2 Stunden zum Fotografieren. Außerdem verkehrt am 12. Juli, 16. August und 27. September 2003 ein historischer Güterzug mit Personenbeförderung (GmP). Wer mit den Zügen fahren will, sollte unbedingt vorher reservieren, da die Platzzahl begrenzt ist, und man so auch in den Genuss der Jubiläumspreise kommt. Weitere Infos unter [www.rhb.ch](http://www.rhb.ch).

Am Samstag, den 19. Oktober 2002 gab es ein wunderbares Bahnhofsfest in Filisur, bei dem das neue Filisurer Stübli B 2138 (1903) getauft wurde. Sogar Lok »Heidi« war dabei. Eine kleine Gemeinde hat das Geld gesammelt, um einen alten Wagen zu erhalten. Diese Einweihung wurde vorverlegt, weil ab Frühjahr 2003 der Bahnhof Filisur grundlegend umgebaut wird. Die Bauarbeiten sind auf zwei Jahre veranschlagt. Darüber wird aber noch zu einem späteren Zeitpunkt berichtet.

**Peter Fien, Hamburg**

**Alle Fotos: Peter Fien**



**Historischer Personenzug, wie er im Sommer 2003 auf der Albula-Strecke verkehren wird**



**Einweihung des »Filisurer Stübli« beim Bahnhofsfest am 19.10.2002 in Filisur**



**Tradition und Fortschritt. Zwischen beiden Verkehrsmitteln liegen 100 Jahre**

# Vom Vorbild berichtet

## Depesche Tour 2002

**Best of Canadas West & Yukon Route inklusive Calgary Stampede – das größte Rodeo der Welt – LGB Depesche Tour 2002 vom 02. Juli bis 17. Juli 2002**

Wer, wie ich, schon einige Depesche Touren mit John Rogers als Guide erlebt und durchlitten hat, weiß, dass diese in der Regel gut durchgeplant sind.

Vor Ort gibt es einigen Trouble beim Erklären des doch statischen Programms auf Grund zahlreicher Formulierungen in »Cockney-Deutsch«. Da ich in erster Linie als Individual-Reisender die Kontinente anfliege, gelten für Gruppenreisen andere Kriterien. Die Qualität ergibt sich z.B. aus der Anzahl der Teilnehmer. Erfahrungsgemäß bedeutet eine Teilnehmerzahl über 20 bereits Stress. Ein weiterer Faktor stellen die ausgewählten Hotels dar, die meistens am Rande der Peripherie liegen und Motelcharakter haben. Hinzu kommen die recht unterschiedlichen Angebote für die Nahrungsaufnahme! Sollten Sie die Chance gehabt haben, einen oder mehrere Bundesstaaten der USA zu bereisen, werden Sie alle bekannten Fast-Food-Ketten kennengelernt haben. Das Vorangesagte gilt, wie wir leider feststellen mussten, auch für den Westen Kanadas, mit beispielsweise den Provinzen **Alberta** und **British Columbia**. Ein gravierender Unterschied zu den USA besteht seit 1971, als die Regierung das »Metrische System« einführte!

Nun zur Tour »Travel by Train«. Der Hinflug beförderte uns von Mainhattan nonstop in zehn Flug-



Reisegruppe vor den Loks GP40-2, GM in Kamloops. Foto: John Rogers

stunden nach Calgary. Schienengebundene Highlights in dieser Retortenstadt waren die Fahrten mit der Überlandstrassenbahn »Light Railway Transit«. Die Bahnen können kostenlos im Downtown-Shopping-Bereich benutzt werden. Mit dieser Linie fuhren wir zum »Western Heritage National Park Calgary«, weit ausserhalb der City. Dieser National Park besteht aus einem künstlich angelegten Open-Air-Museum mit ca. 150 dort wieder aufgebauten Gebäuden aus dem 19. Jahrhundert. Auf einem Rundkurs, der das gesamte Gelände einschließt, werden zwei Dampflok-, C-Maschinen mit Tender eingesetzt:

- Alco 0-6-0, Baujahr 1942
- Lima 0-6-0, Baujahr 1994.

Am Haken sieht man sehr schöne restaurierte 4-achsige Personenwagen. An der Strecke kann ein Roundhouse mit Turntable besichtigt werden, sowie eine Remise mit Tradition-Pullmanwagen, ca. Ende des 19. Jahrhunderts.

Über Canmore, das zusammen mit Calgary Austragungsort der Olympischen Winterspiele 1988 war, fuhren wir per Bus über die Highways 1 und 1A nach Banff, vorbei am »Kananaskis Country«. Dort fand im Juni 2002 der G8-Gipfel statt. Im Banff National Park wechselten sich Gletscher und Gebirgsseen, Canyons und Klammern ab mit den verschneiten Gipfeln der Rocky-Mountains.

Dann sollte es wieder Eisenbahn pur geben: Der Bus steuerte ein Restaurant der besonderen Art an. Der Haltepunkt im N.P.: »Louis-Railway-Station« entpuppte sich als Eisenbahnmuseum mit eingebauter Küche. Das Essen wurde zur Nebensache, da alle Räume mit Bahnutensilien ausgestattet waren. Außer diversen Geräten, vielen Fotos und Gemälden, existierten befahrbare Trassen zur Bahnsteigseite. Auf Gleis 1 wartete ein Container-Zug auf die Weiterfahrt. An der Spitze konnten zwei »General-Elektrik-Dieselloks« bewundert werden, Kraft-

# Vom Vorbild berichtet

pakete mit je 4.250 PS. Die Containerwagen neuester Bauart waren, wie auch in den USA üblich, mit übereinandergestapelten 40-Fuss-Containern beladen.

Modellwagen im Maßstab 1:29 inklusive 20' und 40' Container hat USA-Trains im Programm.

In den »Spur II-Nachrichten«, Heft 27, Seite 59, war ein Wagen diesen Typs abgebildet.

Weltweit werden Strecken stillgelegt oder der Fahrplan ausgedünnt. So ist es nicht verwunderlich, dass auch die »Canadian-Pacific-Railway« den Passagierbetrieb einstellte. Da das Touristenaufkommen ungebrochen ist, wurde die »Rocky-Mountaineer-Railtours« aus der Taufe gehoben. Die Züge starten in Calgary oder Jasper, um sich in Kamloops zu treffen.

(Unsere Gruppe war in Banff zugezogen.) Dort werden die Reisenden beider Züge mit Bussen der eigenen Gesellschaft in die oberhalb des Bahnhofs gelegene Hotelstadt transportiert. Nach Übernachtung und kärglichem Frühstück brachte man die Passagiere zurück zur Station. Dort angekommen, bestieg man den aus zwei Zügen vereinten »Mountaineer«. Dieser hat jetzt eine passable Länge von 16 Wagen und statt 2 nunmehr 6 Panoramawagen der »Gold Leaf Class«. Die normalen Waggons zählen zur »Red Leaf Class«, ergo 1. und 2. Klasse! Diese Garnitur wurde von zwei dieselektrischen Loks gezogen, Typ GP40-2, Hersteller: General Motors. Die Fahrt ging weiter durch Bilderbuchlandschaften, die aus Fotobänden und Kalendern bekannt sind. Nach dem Durchfahren der berühmten Schlucht »Hell's Gate« und der Fahrt über die Cisco Brücke – einer

der größten einspannigen Brücken mit einem 128 m hohen Bogen – auf der Trasse der »Canadian-National-Railway«, durchreist man die »Pacific-Coast-Mountains«, um die berühmte Stadt Vancouver zu erreichen. Sightseeing in Vancouver und der benachbarten »Vancouver Island« bedarf viel Zeit und sorgfältiger Planung, denn Vancouver ist eine der schönsten Städte der Welt. Für Eisenbahnfans nicht als Eldorado anzusehen. Der ansehnliche Bahnhof der Canadian Pacific ist »out of order«.

Bei einer Stadttour gelangt man zu einem BW aus der Gründerzeit: Ringlokschuppen mit Drehscheibe, zur Straßenkreuzung eine Dampflok aus dem 19. Jahrhundert, Achsfolge 2'B mit Tender, nur durch Glas zu bewundern.

Das Programm an den Folgetagen sah u.a. eine Sonderfahrt mit der Dampflok »Royal Hudson« vor. Da die Lok defekt war, wurde kurzfristig umgeplant. Von Vancouver-West reisten wir mit einem 4-teiligen dieselektrischen Triebwagenzug »Caribou Prospektor« der BC-Rail an der Küste entlang nach Squamish. In Bahnhofsnähe befindet sich der »West Coast Railway Heritage Park«. Die 1961 gegründete »West Coast Railway Association« mit ca. 1500 Mitgliedern kümmert sich um die Eisenbahn-



Oben: »Caribou Prospektor« der BC-Rail



Rechts: »Caribou Prospektor« in Vancouver-West

# Vom Vorbild berichtet

geschichte der Provinz **British Columbia**. Neben Güterwagen, Personenwagen, gibt es F7-Fahrzeuge. Vor dem Club-Stationsgebäude dann die legendäre »Royal Hudson« Dampflokomotive mit der No. 2860, Achsfolge 2'C 2'. Dahinter ein langer Zug bekannter vierachsiger Personenwagen. Fast alle top restauriert.

Die Lok befand sich in gutem Zustand, wenn auch die Treibstangen demontiert neben der Maschine lagen. Die »Royal Hudson« ist eine Berühmtheit, zog sie doch – mit einem Luxus-Pullman-Zug am Haken – das englische Königspaar 1939 von Toronto nach Vancouver.

Am 11. Reisetag fand ein totaler Szenenwechsel statt: Von Vancouver erreichten wir nach einem kurzen Flug »Whitehorse«, Hauptstadt des Yukon Territory, Kanada, am Yukon River und am Alaska Highway. Hier hatten wir Gelegenheit, mit der musealen »Überlandstraßenbahn« zu fahren. Gebaut im Jahr 1925 von der Brill Company of Philadelphia, PA, USA, für die Lissaboner Straßenbahn (Companhia Carris de Ferro de Lisboa), war der Wagen mit der Nummer 531 bis 1976 in Betrieb. Das »Lake Superior Museum of Transportation« in Duluth, Minnesota, kaufte die Trolleys 530 und 531 im Jahr 1976 auf. 1999 wurde der Wagen 531 vom Government of Yukon übernommen. Am 6. Januar 2000 traf der Wagen in Whitehorse ein. Bei einer Temperatur von  $-20^{\circ}\text{C}$  wurde er von einem Tieflader gehievt. 75 Jahre alt, kam er pünktlich zum 100jährigen Bestehen der »White Pass & Yukon Route« und zum 50. Gründungstag der Stadt Whitehorse. Restauriert und in der Originalfarbe gelb lackiert, pendelt er als »The Whitehorse Waterfront Trolley Car # 531« zwischen White Pass Depot, Rotary



»Royal Hudson« vor dem Club Bahnhof in Squamish



»The Whitehorse Waterfront Trolley Car # 531«



Stahlbrücke von 1901, »Dead Horse Gulch« überspannend

# Vom Vorbild berichtet



»W.P. & Yukon Route Railway Depot and old Depot in Skagway.« Alter und neuer Bahnhof von 1899/1900 mit »The Train Shoppe«



0



Der Sonderzug am Lake Bennet



Alco 103, Vorbild der LGB-Lok Kat. Nr. 25 552

# Vom Vorbild berichtet

Park und Engine Shed. Nach diesem stopover brachte uns ein Bus der »Grayline« nach Fraser. Dieser fuhr mit unserem Gepäck weiter über den Highway nach Skagway. Unsere Reisegruppe bestieg kurz nach Highnoon den Zug der »White Pass & Yukon Railroad«, der uns in einer 2-stündigen Fahrt über die Landesgrenze Kanada-USA bergab nach Skagway brachte.

Die Uhren mußten um 1 Stunde zurückgestellt werden. Mittlerweile hatten wir eine Zeitverschiebung von 11 Stunden!

Der Programmpunkt für den folgenden Tag im Wortlaut: »Nach dem Frühstück wartet das wahre Highlight der Reise auf Sie, die 8,5-stündige Rundfahrt mit der W.P. & Y.R. zum Gipfel des White Pass und weiter nach »Lake Bennett«. Für unsere Gruppe wurde der Wagen No. 205 »Lake Chilkat« sowie die Bobber Caboose No. 909 reserviert. Gezogen wurde der Zug – 10 Wagen inklusive Caboose – von den Zwillingemaschinen # 93 und 98. Hersteller: General Electric, Baujahr 1956/1963, Achsfolge C-C, 900 PS, GEX 3341, Alco Z51 B. Zugkraft 24.000 lbs. Die gesamte Strecke hat eine Länge von 110,4 Miles: Skagway 0 bis Whitehorse 110,4. In einer Karte sind alle markanten Punkte mit Namen und Milestone (MS) eingezeichnet. Start und Ziel ist Skagway, Höhe= 0, MS = 0.

Hier die wichtigsten Streckenabschnitte, 0 Skagway: Mit altem und neuem Bahnhof und dem großen »The Train Shoppe«.

- 2.0 Shops: Ausbesserungswerk
- 2.5 Gold Rush Cementery: Friedhof aus der Zeit des Goldrausches
- 6.9 Rocky Point: Blick hinunter durch's Tal nach Skagway

- 11.5 Bridal Veil Falls: Wasserfall-Kaskaden 6.000 feet tief vom Gletscher
- 17.5 Dead Horse Gulch: Benannt nach den 3000 Packtieren, die Opfer einer fahrlässigen Überladung wurden, was ihr Ende bedeutete – bei dem verrückten Ansturm im Jahr 1898
- 18.5 Steel Bridge: Errichtet im Jahr 1901, war diese Brücke die höchste

- Auslegerbrücke der Welt
- 20.4 White Pass Summit: Der Gipfel, Höhe 2.865 feet = 873,8 m. Hier verläuft die Staatsgrenze zwischen **Alaska/USA** und **British Columbia/Kanada**.
- 27.7 Fraser B.C.: Grenzstation auf dem Klondike Highway und Station der W.P. & Y.R.
- 40.6 Bennet, B.C.: Am Lake Bennet war Endstation.



Der 10-Wagenzug am Lake Bennet mit 3 G.E.-Maschinen der 90er Serie



Ein Zug auf dem »Railroad Dock« mit Passagieren eines Kreuzfahrtschiffes



Ein 16-Wagenzug mit 3 Alcos auf dem 7 Meilen-Abschnitt

Früher fuhren die Züge weiter bis Carcross, Y.T., das heißt, bis ans Ende des Lake Bennet.

Den See erreichten die Gleisbautrupps am 6. Juli 1899.

Am Seeufer, hinter dem historischen Bahnhofgebäude, entdecken wir die rote White Pass-Caboose # 901, das LGB-Vorbild. Angekuppelt ein Kesselwagen und 6 Baufahrzeuge.

Während wir im Bahnhof zu Mittag aßen, wurden die Loks umgespannt. Eine weitere GE mit der Betriebsnummer 94 kam als Verstärkung hinzu. Mit nunmehr 3 x 900 PS = 2700 PS an der Zugspitz, begann die Rückfahrt nach Skagway, das wir gegen 4.30 pm erreichten.

Am vorletzten Tag gab es eine Gelegenheit, die Bahnstrecke der W.P. & Y.R. von der gegenüberliegenden Seite des Tales zu bestaunen.

Von »Skagway« startete der Bus in Richtung »Fraser«. Der »Klondike-Highway« schlängelt sich am Gebirge entlang bis »Summit«. An ausgebauten Kurven befinden sich Fotohalte, von denen man einen exzellenten Blick auf die verschiedenen Streckenabschnitte hat und wir die bergwärts fahrenden Züge beobachten konnten. So sahen wir drei Züge, mit den Maschinen 93, 94, 98 und den Alco's 101, 104, 106, mit Zuglängen von jeweils 14, 15, 16 Wagen! Der Nachmittag führte uns zu den Shops = Bahnbetriebswerk der »W.P. & Y.R.«. Die BW-Leitung übernahm die Führung. Danach durften wir uns frei bewegen, alles besichtigen, anfassen, besteigen und fotografieren. »LGB«-Cabooses wurden generalüberholt.

Eine Lok No. 95 war zu sehen neben einer Maschine gleichen Typs, die einen neuen grünen Anstrich erhalten hatte. Neben vielen Fahrmotoren und Radsätzen entdeckten wir die

einzigste Dampflok der »W.P. & Y.R.«. Die Nummer 73. Hersteller: The Baldwin Locomotive Works, Philadelphia, Pennsylvania, U.S.A. Shop No. 73 352, Class: 12-28 1/4 E 67, Baujahr: Built 1947.

Der Tender dieser Mikado-Maschine stand vor dem BW. Die Lok war zerlegt: Rauchkammertür, Führerhaus sowie die gesamte Verkleidung demontiert. Der Kessel erhielt neue Siederohre. Sie wird im Jahr 2003 wieder vor Sonderzügen eingesetzt werden können.

Am Abend dieses Tages arrangierte John Rogers im Namen von E.P. Lehmann ein Abschiedsessen im historischen »Golden North Hotel« mit Bar und Internetcafé. Danach hieß es die Koffer packen. Ein Bus der »Gray Line Yukon« brachte uns frühmorgens über den Highway zum Flughafen Whitehorse. Per stopover in Vancouver folgte der Rückflug nach Frankfurt.

# Vom Vorbild berichtet

Hinweise für den Weltenbummler und Modellbahner: Videos, Bücher, Modelle in 1 : 22,5.

## Videos

- 1) Rocky Mountaineer Railtours: »The Most Spectacular Train Trip in the World«, PAL, 30‘
- 2) »The Royal Hudson«, A Steam Excursion, PAL, 25‘
- 3) »White Pass & Yukon Route, The Railway Built of Gold«, VHS, 30‘
- 4) »Alaska’s White Pass & Yukon Route, Eine Eisenbahn – gebaut auf Gold«, Desti-Film, EV 138, 57‘

## Bücher

- 1) W.P. & Y.R.-Handbook: Your Mile-by-Mile Guide to the Scenic Attractions on the White Pass Narrow Gauge Railroad. Geschichte und Streckenbeschreibung, bebildert. Im Anhang komplette Auflistung des Rollmaterials.
- 2) »The White Pass and Yukon Route Railway«. In diesem Paperback wird der Goldrausch beschrieben sowie der Bau der W.P. & Y.R., illustriert mit 125 SW-Fotos.

## LGB-Modelle, z.T. noch lieferbar

- 1) W.P. & Y.R.-Steam Loco # 73, LGB/Aster, 2002, Katalog Nr. 21832
- 2) Packung mit 2 Stück Rungenwagen, 4-achsig, Katalog Nr. 44603, 2002
- 3) W.P. & Y.R.-Diesel Loco # 108, Katalog Nr. 25552, 2001/2002
- 4) W.P. & Y.R.-Caboose # 901, Katalog Nr. 46710
- 5) W.P. & Y.R.-Personenwagen »Lake Spirit«, Katalog Nr. 36800.

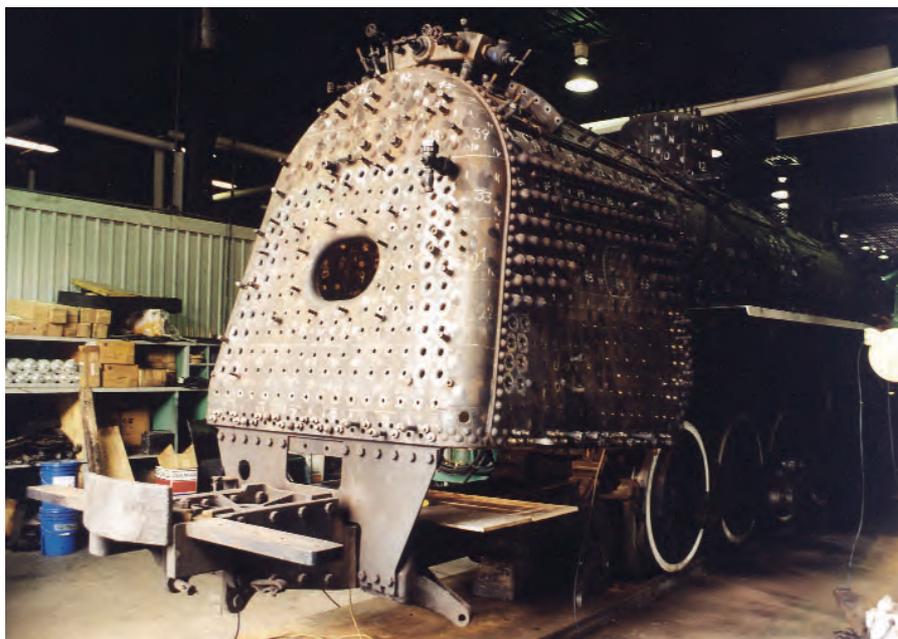
*Last but not least zwei Internet-Links:*

- 1) [www.whitepassrailroad.com](http://www.whitepassrailroad.com) Bildergalerie mit 19 Fotos, Train Shoppe, Sonderfahrten, Fahrpläne, Preise, Presse-Infos.
- 2) Website von Matthias Manhart. Reisebericht in Deutsch, von einer Tagestour am 28. Juli

1999 von Whitehorse nach Skagway. Viele Details, Fotos, Rollmaterial.

(Am besten zu erreichen über »W.P. & Y.R. – Railfan Railroad-Links«, jedoch zunächst Link 1 anklicken!)

**Bericht: Dieter Manhardt, Köln**  
**Fotos: Dieter Manhardt**



Der Kessel der Mikado # 73 im BW



Lok # 96, eine GE mit neuem Lack

## Sommerurlaub auf Rügen



**Dampflokom 99 784**

Die Insel Rügen macht im Sommer ihrem Ruf als eine der beliebtesten deutschen Ferieninseln wirklich alle Ehre. Zahlreiche Touristen sind mit ihrem Auto auf der Insel unterwegs. Dies hat zur Folge, dass man fast immer irgendwo im Stau steht. Besonders nervtötend ist die Situation am Rügendamm und zwischen den Seebädern. Da überlegt man es sich zweimal, ob man die zweifelsohne sehr sehenswerten Sehenswürdigkeiten der Insel besichtigt, oder doch »nur« einen Strandtag einlegt. Morgens brauchten wir z.B. von unserem Wohnort Thiessow bis zum ca. 10 km entfernten Baabe ungefähr eine Stunde Fahrtzeit. Um so angenehmer ist uns der Tag in Erinnerung, als wir, von Göhren ausgehend, eine Fahrt mit dem »Rasenden Roland« unternommen haben. Von dem indessen liebevoll restaurierten Bahnhof Göhren ließen wir uns mit der Rügenschon Kleinbahn bis zum Jagdschloss Granitz fahren. Der »Rasende Roland« machte seinem Namen wirklich alle Ehre, indem er an den endlosen Autoschlangen einfach vorbeifuhr. Ein wirklich erhebendes Gefühl! Wer möchte, kann während der Fahrt draußen stehen. Da kommt echte Eisenbahn-

romantik auf – Rußpartikel in den Augen inbegriffen!

Das Streckennetz auf der Insel Rügen ist seit 1899 in Betrieb. Seit 1996 wird der Betrieb der Bahn auf privatwirtschaftlicher Grundlage durch die Rügenschon Kleinbahn GmbH & Co. geführt. Eine Fahrt ist das ganze Jahr über möglich, es besteht die Möglichkeit das Fahrrad mitzunehmen, verschiedene Sonderfahrten werden angeboten und man kann sich zum Ehrenlokomführer und Ehrenzugführer ausbilden lassen.

Die Strecke von Rügenschon ältestem Seebad Putbus, das 1816 eröffnet wurde, über Binz bis Göhren ist die letzte von ehemals drei Strecken auf der Insel; Fahrzeit ca. 70 Minuten. Die anderen Streckenteile lebten vom Güterverkehr und wurden Ende der 60er Jahre stillgelegt. 1999 wurde die Strecke von Putbus bis zum 2,6 km entfernten Lauterbach erweitert. Von dort hat man Anschluss an Fähr- und Seeschiffe.

Auf keiner anderen Schmalspurbahn mit Dampflokombetrieb sind so viele unterschiedliche Dampflokombaureihen anzutreffen wie auf Rügen. Nachfolgend eine Liste der Loks, die dort u.a. in Betrieb sind und von denen einige Vorbild für LGB-Modelle sind:

*Dampflokom 52 Mh:*  
Hersteller Vulcan Stettin, Bj. 1914, kW/PSL 136/185

*Dampflokom 53 Mh:*  
Hersteller Vulcan Stettin, Bj. 1914, kW/PSL 136/185

*Dampflokom 99 4801:*  
Hersteller Henschel, Bj. 1938, kW/PSL 180/245

*Dampflokom 99 4802:*  
Hersteller Henschel, Baujahr 1938, kW/PSL 180/245

*Dampflokom 99782:*  
Hersteller LKM (Lokomotivbau Karl-Marx Bebelberg), Bj. 1953, kW/PSL 338/460

*Dampflokom 99783:*  
Hersteller LKM, Bj. 1953, kW/PSL 338/460

*Dampflokom 99784:*  
Hersteller LKM, Bj. 1953, kW/PSL 338/460

*Diesellokom Kö 6003:*  
Hersteller Gmeiner, Bj. 1974, 130 PS

*Diesellokom V51 901:*  
Hersteller Gmeiner, Bj. 1964, 2x240 PS

Fazit: Rügen ist auf jeden Fall eine Reise wert, aber nach Möglichkeit sollte man in der Nebensaison auf die Insel fahren. Eine Fahrt mit dem »Rasenden Roland« dagegen, lohnt sich immer!

### Cordula Abends



**Die Lokführerinnen und Florian genießen die Fahrt an frischer Luft**

## Ein argloser Besuch im Tal der Weißeritz

Fotos: Karl-Heinz Mletzko

Dresden und Umgebung sind immer einen Kurzurlaub wert, zumal sich eine Fahrt auf einer der dort noch im Betrieb befindlichen Schmalspurbahnstrecken bequem in die Reiseplanung einfügen lässt. So hatten wir in diesem Jahr die Weißeritztalbahn auserwählt, die unter der Regie der Bahn AG mit tatkräftiger Unterstützung der Interessengemeinschaft Weißeritztalbahn e.V. im täglichen Plandienst den Personennahverkehr im Weißeritztal bedient. Hätten wir geahnt, was sich nur wenige Wochen später in diesem Tal ereignete, wir hätten diese Zeit gewiss intensiver erlebt. Und die Anzahl der Fotos wäre natürlich auch größer gewesen. Nach dem katastrophalen Hochwasser im August wird es noch lange dauern, bis wieder Dampfzüge auf der Strecke verkehren werden, der Wiederaufbau der Strecke jedenfalls hat schon wieder begonnen und lässt auf die Wiederinbetriebnahme im Jahre 2003 hoffen.

Die Fahrt begann damit, dass wir den Bahnhof in Freital-Hainsberg nicht so »zügig« fanden, wie wir uns das so vorgestellt hatten und das mit dem Ergebnis, dass wir nur noch das Pfeifen der Lokomotive hören konnten. Drei Minuten können eine kleine Ewigkeit sein, einen ICE aber hätten wir bestimmt noch rechtzeitig erreicht.

So fuhren wir dem Zug durch den Rabenauer Grund hinterher; das Tal der Weißeritz mit seiner wilden Schönheit begeistert auch von der Landstraße, bis wir den Bahnhof von Dippoldiswalde erreichten und dort noch vor Ankunft des Zuges die Bahnanlagen betrachten konnten, einschließlich der wenigen dort



Dippoldiswalde. Einfahrt des Zuges

abgestellten Güterwagen, einem Schotterwagen und einem Schneepflug. Da Dippoldiswalde Kreuzungspunkt auf der eingleisigen Strecke ist, kann man immer gleich zwei Züge einlaufen sehen. Während bergab die VII K mit der Loknummer **99 1747-7** und seinen Personenwagen unter der hohen hölzernen Überdachung des Bahnsteiges hielt, traute ich meinen Augen kaum, als tatsächlich eine IV K, nämlich **99 1608-1** pfeifend und läutend den Bahnübergang überquerte, um in Gegenrichtung am Bahnsteig zu halten. Auch sie mit einer stilechten Garnitur sächsischer Reko-Wagen, nur an einem Wagen befand sich ein Bahn-Logo. Eigentlich müssten die Loks sogar ganz andere Nummern führen, nämlich **099 727-0** (VII K) bzw. **099 713-0** (IV K), doch nach vielen Protesten, auch des Personals, duldet die Bahn AG wohl die historische und gewachsene Nummerierung der Lokomotiven. Also eingestiegen, natürlich in den ersten

Reko-Wagen mit Traglastabteil und Blick auf die Lokomotive, die uns nach Kipsdorf bringen wird. Sie war am 25. August 2001 von der Hauptuntersuchung in Meiningen zurück und wird nur noch vor Sonderzügen eingesetzt bzw. beim Ausfall einer der VII K Lokomotiven.

Der Zustand der Lok ist tadellos, sie ist sehr gepflegt, man sieht ihr einfach an, dass sie nicht im Regeldienst steht, immerhin ist sie bereits 1921 unter der Fabriknummer 4521 bei der Sächsischen Maschinenfabrik Hartmann in Chemnitz gebaut worden. Pünktlich setzt sich auch hier der Zug Richtung Kipsdorf in Bewegung, kurz zuvor strebte bereits der Gegenzug in Richtung Freital, pfeifend und mit betätigter Glocke befinden wir uns inmitten purer Kleinbahnromantik.

Nach einigen hundert Metern Fahrt können wir beim Zugbegleiter unsere Fahrkarten für die Hin- und Rückfahrt lösen, 6,60 sind angemessen, auf der Rückfahrt nach Dippoldis-

# Vom Vorbild berichtet

walde hat er auch die Zeit für ein Gespräch. Natürlich ein alter Reichsbahner, mit diesem typischen Humor von Menschen, die schon fast alles erlebt und überstanden haben und sich mittlerweile auf die Rente freuen. Die Wagen sind für einen Wochentag gut gefüllt, das Gros der Fahrgäste aber Besucher (wie wir). Die Fahrt führt durch Ulberndorf, Obercarsdorf, Naundorf, Schmiedeberg, wo wir erst sehr spät die Fahrt über den eindrucksvollen gemauerten Viadukt bemerken, und Buschmühle nach Kurort Kipsdorf. In Schmiedeberg sind noch die alten Gebäude des Eisenwerkes und andere kleinere Fabrikanlagen zu sehen, nach der Wende wurde dieses Tal »total abgewickelt«, der schon zu Reichsbahnzeiten schwache Gütertransport auf der Schiene konnte daher ganz aufgegeben werden. Kipsdorf ist nach einer halben Stunde



Die Weißeritztalbahn im Bahnhof Kipsdorf



Kipsdorf. Wasserfassen bei der IV K

# Vom Vorbild berichtet

Fahrzeit fast erreicht, der Wald, der uns über weite Strecken begleitet hat, wird lichter und besiedelter, wir fahren in die Bahnanlagen von Kipsdorf ein und befinden uns im Erzgebirge auf 534 Meter Höhe. Vor uns der große, alte Bahnhof von Kipsdorf, der sich weitgehend über die Zeiten gerettet hat, sehenswert die Sperrenhäuschen in der oberen Bahnhofshalle. Für viel mehr reicht leider die Zeit nicht. Die Lok wird abgekuppelt, nimmt auf dem Parallelgleis Wasser und setzt sich am anderen Ende wieder vor den Zug; es sind noch 20 Minuten bis zur Abfahrt. Zeit genug jedoch, die dort abgestellten Wagen zu fotografieren, einschließlich eines »abgefackelten« geschlossenen Güterwagens, von dem nur die nackten Eisenprofile dem Feuer widerstanden haben und nur noch fast trotzig den Aufbau skizzieren. Die Rückreise bergab schont die Lok, es scheint fast, als würde der Dampfdruck bis Dippoldiswalde reichen und als wir dort aussteigen, ist dieses Erlebnis auch unserer Kleidung anzusehen, wie schon erwähnt, es ist Schmalspurromantik pur!

Es ist zu hoffen, dass diese wunderschöne und älteste Schmalspurstrecke Deutschlands baldmöglichst den Betrieb wieder aufnimmt.

Zum Abschluss noch ein kleiner Literaturhinweis. Wer sich eingehender mit der Schmalspurbahn Freital-Hainsberg – Kipsdorf beschäftigen möchte, dem sei das gleichnamige Buch von Hans-Christoph Thiel aus dem Verlag Kenning, ISBN 3-927587-67-2 sehr empfohlen. Weiterhin wird von der IG Weißeritztalbahn e.V., Postfach 1724, 01691 Freital eine Broschüre mit dem Titel »Mit der Weißeritztalbahn ins Osterzgebirge« herausgegeben, die den aktuellen Stand der Schmalspurbahn darstellt.

**Karl-Heinz Mletzko**



**Kipsdorf. Umsetzen der Lok**



**IV K 99 1608-1 bereit zur Rückfahrt**



**Kipsdorf. Abgebrannter GGW der Weißeritztalbahn**

## Schmalspurbahn-Begegnungen in Deutschland... (Teil 2)

### DDM Neuenmarkt-Wirsberg

Bei der Anreise über die Autobahn via Nürnberg in Richtung Ostdeutschland führte uns der Weg unweit des Deutschen Dampflokotiv-Museums in Neuenmarkt-Wirsberg vorbei, so dass spontan der Entschluss gefasst wurde, diesem Museum einen Besuch abzustatten. Man findet dort eine sehr beachtenswerte Sammlung an Original-Dampflokotiven der DB und DR, die in einem historischen Rundlokschuppen dem Publikum präsentiert werden. Dieser Lokschuppen beherbergte früher jene Dampfloks, die für den Vorspann- und Schiebedienst auf der sogenannten »Schiefen Ebene« benötigt wurden und hat also auch eine eisenbahn-historische Bedeutung.

Heute wird ein interessanter Überblick über die gebräuchlichsten Baureihen geboten: Vom bekannten, fast zierlichen »Glaskasten« oder »Bockerl« Ptl 2/2 bis hin zu den großen »Rennern« der Baureihen 01, 03 und 18 kann der Eisenbahnfreund viele bedeutende Maschinen in Natura bestaunen und sich mal neben die teilweise mehr als mannhohen Treibräder stellen... Aber auch einige Nebenbahn-Dampflokotiven und eine Schmalspurlok der Bauart »Meyer« (IV K, auf Transportwagen verladen) kann man sich ansehen.

Für Schmalspur- und Feldbahnfreunde interessant ist weiter die umfangreiche Feldbahn-Sammlung mit diversen Dampf- und Diesellokomotiven auf 600 mm-Spur. Eine dieser Dieselloks drehte gelegentlich mit einigen Wagen zur Freude



600 mm Feldbahn im DDM mit Gmeinder-Diesellok in Neuenmarkt-Wirsberg

der mitfahrenden Besucher ihre Runden im Museumsgelände. Zwar ist die Strecke nur kurz, vermittelt aber dennoch ein gewisses »Kleinbahn-Gefühl« und die diversen verschiedenen Personen- und Güterwagen vermitteln einen guten Überblick, was es auch auf Schmalspurbahnen der 600 mm-Spur so an Fahrzeugen gab.

An jenem Sonntag-Nachmittag unseres Besuches dampfte auf einem der ausserhalb des Museums gelegenen Normalspurgleise zudem eine Dampflok der Reihe 89 (T 3) hin und her und Interessenten konnten eine Führerstands-Mitfahrt buchen. Für LGB- bzw. Spur II-Freunde interessant war ein in einer Vitrine gezeigter Magnus-Güterzug mit Schmalspurwagen und Normalspurwagen auf Rollböcken. Ansonsten sind diverse Modellbahnanlagen und Vitrinen ausgestellt, wobei ein recht realistisches Modell der Schiefen Ebene besonders faszinierte.

Die Weiterreise führte uns anschließend bis zum idyllisch auf einer Fluss-Insel gelegenen Städtchen Werder an der Havel, wo wir übernachteten, bis die Reise am Folgetag in Richtung Norden weiterging.

### Besuch beim Pollo...

Was, Sie kennen den Pollo noch nicht? Den Namen »Pollo« hatte man im Volksmund in der Prignitz der dortigen Westprignitzer Kleinbahn verliehen, die bis zum Beginn der Siebzigerjahre als 750 mm-spurige Kleinbahn die Dörfer in der leicht hügeligen bis flachen Landschaft zwischen Pritzwalk, Kyritz, Glöwen und Perleberg verbunden hatte. Anschließend waren die Gleise abgebaut worden und kaum mehr etwas erinnerte an den »liebenswerten Entenmörder«, wie viele solcher Kleinbahnen auch genannt wurden.

# Vom Vorbild berichtet



**Dampflokomotive 99 4644 (ex DR) als Denkmal (und später eventuell einmal wieder aktive Maschine...) des »Pollo« in Lindenberg (Prignitz) 08.7.2002**



**»Pollo«-Diesellokomotive V10.101 auf der wieder in Aufbau befindlichen Prignitzer Kleinbahn im Bahnhof Mesendorf (750 mm-Spur)**

Zwar hatten Eisenbahnfreunde irgendwann begonnen, einige noch erhalten gebliebene Originalwagen der Bahn aus privaten Gärten bzw. von anderen Strecken zurückzukaufen und in Lindenberg zu einem Museumszug zu formieren. Auch eine originale Dampflokomotive mit der DR-Nummer 99 4644 (REKO-Ausführung) ergänzte irgendwann die Ausstellung. Nachdem die wieder aufgebaute ehemalige DR 750 mm-Strecke von Jöhstadt nach Steinbach

im Erzgebirge gewisse Signale setzte und Vorbild-Charakter hatte, wurde auch in der Prignitz beschlossen, eine Teilstrecke der früheren 750 mm-Schmalspurbahn wieder neu aufzubauen.

Beginnend in Mesendorf (ca. 9 Kilometer von Pritzwalk entfernt) wurde unter Mithilfe von ABM-Kräften wieder Gleise auf der originalen Trasse in Richtung Lindenberg verlegt. Der erste, rund vier Kilometer lange Abschnitt nach

Brünkendorf konnte im Frühjahr dieses Jahres feierlich in Betrieb genommen werden. Zu diesem Anlass weilte besuchsweise eine Dampflokomotive der Gattung IVK aus Jöhstadt in der Prignitz. Der an einigen Wochenenden im Sommerhalbjahr nun regulär durchgeführte Museumsbahnverkehr wird mit Diesellokomotiven der Reihe V 10-C, zwei vierachsigen Personenwagen und einem zweiachsigen Gepäckwagen abgewickelt. Die Aufarbeitung weiterer Personen- und Güterwagen ist geplant, evtl. soll dereinst auch die 99 4644 wieder durch die Prignitz dampfen können. Bis dahin ist allerdings noch viel Arbeit zu leisten und für die Aufarbeitung der Dampflokomotive werden zudem beträchtliche Geldmittel nötig sein. Derzeit wird der Strecken-Neubau zum nächsten Etappenziel beim früheren »Knotenpunkt« Lindenberg vorangetrieben. Da bisher keine Lokschuppen oder Werkstätten etc. zur Verfügung stehen, kann man die Fahrzeuge der Bahn aber auch ausserhalb der Betriebstage in Mesendorf und Lindenberg fotografieren.

## Urlaub auf Rügen

Neben diversen Radtouren, Wanderungen und Ausspannen im Strandkorb an der Ostsee wurde einmal auch die Schmalspurbahn »Rasender Roland« in die Routenplanung eines Wanderausflugs für die Rückreise als echtes Verkehrsmittel eingeplant. Aber auch sonst habe ich wieder einige Male »so nebenbei« kurze Foto-Ausflüge zur Rügenschon Kleinbahn unternommen und meine Bildersammlung um einige schöne Typenbilder und auch Streckenphotos ergänzen können.

Im regulären Einsatz standen vorzugsweise die drei großen Dampflokomotiven 99 782, 99 783 und 99 784 (alle

# Vom Vorbild berichtet

ex Sachsen) und gelegentlich auch die 53 Mh (Vorbild eines LGB-Modells). Ebenfalls regelmäßig zwischen Putbus und Lauterbach im Einsatz stand die Diesellok V 51 901 (ebenfalls Vorbild von LGB-Modell; ex Steiermärkische Landesbahnen VL 21). Diese Lok und einige andere waren bereits im Heft 29 der Spur II-Nachrichten gezeigt worden.



Interessant war u.a. ein Ausflug mit Radtour auf der Halbinsel Wittow, bei welcher auch Spuren der früheren Nordstrecke der Schmalspurbahn angetroffen wurden. So existiert bei der Wittower Fähre noch eines der beiden kleinen Fährschiffe, mit welchen früher die Schmalspur-Güterwagen (und fallweise auch Lokomotiven) trajektiert wurden. Die Fahrgäste mussten früher hier jeweils ein kurzes Stück mit der Fähre übersetzen und jeweils den Schmalspurzug am anderen Ufer für die Weiterfahrt wieder besteigen... Heute stehen an dieser Stelle auch noch zwei größere Fähren für den Auto- und Personentransport zur Verfügung. Bei einem Fotografieren in Wiek konnte ich zudem einige Fotos mit Zügen der Nordstrecke aus den Fünfziger- und Sechzigerjahren erwerben.

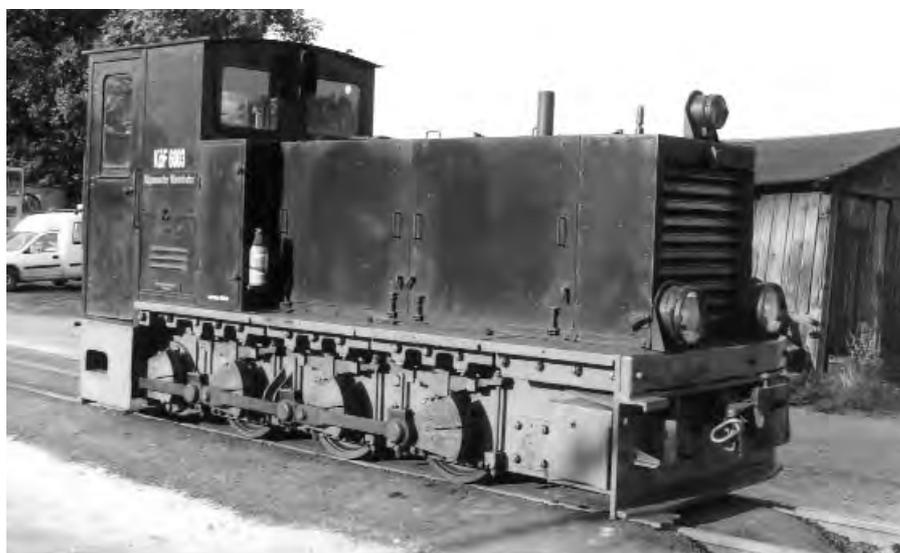
Nach dem Rügen-Urlaub führte uns die Reise weiter über Hannover zu Freunden nach Rehburg am Steinhuder Meer. Bei der Abreise dort machte ich noch einen Kurzbesuch...



RüKB 99 783 (ex DR) in Göhren, 13.07.2002



Dampflok 52 Mh der RüKB (ex DR 99 4632 in Putbus, 10.07.2002



Diesellok Köf 6003 (NF 130-C) in Putbus (für Verschub), 10.07.2002

# Vom Vorbild berichtet



Draisine der Torfbahn Neustadt am Rübenberge, 15.07.2002

## Torfbahn in Neustadt am Rübenberge

Leider hatte ich auch bei meinem zweiten Besuch bei dieser reinen Werkbahn zum Torftransport keinen Zug auf der Strecke angetroffen, obwohl die Schienen teilweise blank waren und demnach öfters befahren werden... Dafür habe ich unweit der Bundesstraße eine rote Draisine mit Deutz-Dieselmotor gesehen, die dort offenbar pausierte. Von Personal war weit und breit nichts zu sehen. Die Bahn, mit sehr ausgedehnten, langen Strecken in die einzelnen Torfstiche, hat eine Spurweite von 900 mm und wurde vor einigen Jahren auf dieses Maß umgespurt. Früher war das Streckennetz offenbar in 600 mm angelegt – davon zeugen noch an einigen Stellen einzelne Gleisreste. Neben der Draisine traf ich auch noch einige Flachwagen mit verladenen, ganzen Gleisjochen (für sogenannte fliegende Gleise) an. Diese fliegen natürlich nicht wirklich, sondern werden »fliegend verlegt«, d.h. werden je nach Arbeitsfortgang nachgerückt oder woanders wieder neu

verlegt. Es erinnert das ganze ein wenig an eine große, mobile »LGB«-Anlage... Vielleicht kann ich irgendwann einmal auch noch mit dem Bild eines richtigen Torfbahn-Zuges aufwarten...

## Kleinbahn Bad Orb

Auf der Rückfahrt wurde ebenfalls noch einem Freund in Bad Orb ein kurzer Besuch abgestattet, der beruflich (Stadtbauamt) mit für die dortige Kleinbahn zuständig ist. Die Bahn mit 600 mm-Spurweite wurde durch das Umspuren des größten Teils der früheren Kleinbahn Bad Orb – Wächtersbach auf Schmalspur erbaut.

Zum Einsatz kommen private Fahrzeuge des Eisenbahn-Spezialisten und Modellbahnhändlers Rolf Jirowetz aus Schlüchtern. Die Dampflok EMMA und vier Personenwagen standen zuvor bereits einmal in Bad Brückenau auf der dortigen König-Ludwig-Eisenbahn im Einsatz, ehe sie nach Bad Orb umbeheimatet wurden. Zwar fand bei meinem Besuch keine reguläre Zugfahrt mit der Dampflok statt, doch konnte ich immerhin eine Bauzugfahrt mit einer Diesellok und zwei Flach-Loren miterleben. Ein nochmaliger, späterer Besuch in einem anderen Jahr – dann verbunden mit Dampfzugfahrt – ist vorgesehen.



Bauzug beim Lokschuppen. Kleinbahn Bad Orb (600 mm), 15.07.2002

## Härtsfeld – Museumsbahn Neresheim – Sägmühle

Weil es sich auf der weiteren Rückfahrt gerade anbot und keinen großen Umweg bedeutete, stattete ich ebenfalls noch der Härtsfeld-Museumsbahn im Bereich der früheren »Centralstation« in Neresheim einen Besuch ab. Wie des Schicksal so spielt, waren an diesem Mittwoch zwei Sonderfahrten mit dem Triebwagen T 33 von Neresheim nach Sägmühle und zurück geplant, da es Schulklassen (auf Wanderausflug in der Gegend) in Sägmühle abzuholen galt. So kam ich dann zu einigen Streckenbildern mit dem neuwertig restaurierten Dieseltriebwagen T 33. Im Bahnhofgelände in Neresheim war neben den bekannten Fahrzeugen auch als Neuzugang der Doppelwagen TA 253/254 ex WN, ex Inselbahn Langeoog zu sehen. Er

soll zukünftig den Betriebswagenpark als Verstärkungs-Personenwagen (bei Großandrang) ergänzen.

Soweit einige Notizen zu Erlebnissen und Begegnungen in punkto »Schmalspurbahnen in Deutschland« aus diesen Sommerferien. Daneben

fanden wiederum diverse Besuche bei der Murthalbahn der STLB und der Taurachbahn des Club 760 statt, wobei auch das 100 Jahr-Jubiläum der Bregenzerwaldbahn in Bezaun am 03. und 04.8.2002 und das Bahnhoffest in Murau am 24.08.2002 herausragende Ereignisse waren.



Härtsfeldbahn T 33 am Bahnsteig in Bhf Neresheim, 17.07.2002



HMB Wagen 1 und Triebwagen T 33 in Neresheim, 17.07.2002

## 100 Jahre Bregenzerwaldbahn Bregenz – Bezaus



ÖBB 2095.01 mit BWB Personenzug auf der Sporeneggbrücke

Die Bregenzerwaldbahn von Bregenz nach Bezaus wurde nach rund zwei-jähriger Bauzeit am 15. September 1902 feierlich eröffnet. Als Spurweite wurden österreichische Normalspur für Schmalspurbahnen entsprechend 760mm (Bosnische Spur) gewählt. So unter anderem aus strategischen Gründen, um im Ernstfall auch Fahrzeuge zu anderen Strecken im Bereich der Monarchie überstellen zu können.

Schon während der Bauzeit war die Bregenzerwaldbahn 1901 von Unwettern betroffen, denn ein Hochwasser hatte damals zahlreiche Hochbauten im Achtal zerstört gehabt, so dass Teile der Bahn schon vor der Eröffnung zweimal gebaut werden mussten! Zur Bahneröffnung standen drei Dampfloks der berühmten Baureihe »U« mit den Nummern U 24, 25 und 26 zur Verfügung, zu denen schon 1903 eine weitere mit der Nummer U 27 als Reservelok dazukam. Für den täglichen Betrieb wurden in der Regel drei Loks benötigt (2 Umläufe für Personenzüge, 1 Lok für den Güterzug und Bauzüge, etc.), was bis zur Einstellung des Betriebs von Bregenz nach

Bezaus im Jahr 1980 gleich blieb. Immer wieder gab es der Zeit entsprechend Ergänzungen / Modernisierungen bei den Lokomotiven und Wagen. Neben weiteren Loks der Reihe U, die teilweise im Krieg an den Fronten in

Russland und in Bosnien verloren

gegangene Maschinen ersetzen mussten, kamen weitere Loks teilweise nur als vorübergehende Aushilfe nach Bregenz. So sind auch Lokomotiven der Reihen Uv und Bh auf der Wälderbahn gefahren, bis es durch die damals modernen Heissdampfloks Uh 2, 3, und später auch 4, ab Ende der 20er Jahre zu einem weiteren Modernisierungsschub kam.

In den Dreißigerjahren kamen dann mit den zuerst als Gepäcktriebwagen bezeichneten diesel-elektrischen Loks der Reihe 2041 (spätere Diesellokreihe 2091) wiederum damals sehr moderne Fahrzeuge zur Bahn. Allerdings waren diese relativ schwachen Maschinen nur für die Führung relativ leichter Züge geeignet und mussten bei schwereren Garnituren oft in Doppeltraktion verkehren. Dadurch blieben noch bis Anfang der Sechzigerjahre einige Dampfloks für Güterzüge und als Reserve bei der Wälderbahn stationiert. Erst die starken Diesellokomotiven der Reihe 2095 erlaubten ab 1961 die Ablösung der Dampfloks und der Dieselloks der Reihe 2091 zwischen Bregenz und Bezaus. Die Loks

2095.04 bis 07 bildeten zwischen 1962 und 1980 das Rückgrat der Bahn. Für Bauzüge und im Verschiebedienst im Betriebsbahnhof Vorkloster stand weiters eine ehemalige Heeresfeldbahn-Diesellok der Reihe 2092 zur Verfügung.

Besonders reizvoll war die Streckenführung der Bregenzerwaldbahn. Schon im Stadtgebiet von Bregenz wurde ein erster Tunnel durchfahren, später folgte die Bahn wildromantisch dem Flusslauf der Bregenzer-Ache und schlängelte sich zwischen Kennelbach und Egg über 19 Kilometer eine canyonartige Flusslandschaft langsam bergauf. Hier wurden in den Sommermonaten regelmäßig in offenen Güterwagen – die den Personenzügen beigegeben wurden – Faltboote und Kanus bergauf transportiert, um den Wildwassersportlern eine ideale Transportmöglichkeit entlang der Ache zu bieten. Anschließend wurde ab Egg eine Hochfläche erreicht und auf andere Weise, nicht minder abwechslungsreich, ging es über Andelsbuch und Schwarzenberg dem rund 35 Bahnkilometer von Bregenz entfernten Bezaus entgegen.

Von 1974 bis 1980 wurden durch die EUROVAPOR organisierte Dampfzugsfahrten mit den gemieteten Dampfloks »ZB 4« (von Zillertalbahn; ex SKGLB 22) und ab 1978 auch 699.01 (Von Club 760, ex ÖBB) angeboten, die sich einer großen Beliebtheit bei den Einheimischen und den zahlreichen Urlaubsgästen der Bodenseeregion erfreuten.

Erschwerend im Betrieb machte sich bemerkbar, dass sämtliche Güter in Bregenz-Vorkloster von Normal- auf Schmalspur (und umgekehrt) umgeladen werden muss-



U 25 (298.25), 2095.01 (ÖBB), Uh 102 (498.08) in Formation



Sonderzug mit U 25 und UH 102, Haltestelle Reuthe

bten – es also keinen Rollbock- oder Rollwagenbetrieb gab. Dafür hätte man die drei Tunnels und zahlreichen Brücken zuerst entsprechend anpassen/verstärken müssen. Weiter kam es in der gesamten Betriebszeit der öBB immer wieder zu Betriebsstörungen wegen Erdbeben, Vermurungen und teilweise größeren Beschädigungen der Strecke im Flusstal. Eine solche, größere Verschüttung des Gleiskörpers war 1980 dann auch von den öBB zum Anlass genommen worden, zuerst den Abschnitt Kennelbach – Egg, dann die Strecke bis Bezau stillzulegen. Zuerst war es noch zu einem Inselbetrieb Egg – Bezau gekommen, da sich eine Zuggarnitur in Bezau im hinteren Teil der Strecke befunden hatte, mit welcher dieser Verkehr bis zum Herbst 1980 angeboten werden konnte. Bis zum 9. Januar 1983 wurde noch zwischen Bregenz und Kennelbach ein Restbetrieb nach besonderem Fahrplan abgewickelt – zwischen Kennelbach und Bezau hatte damals bereits der Bahnbus den Verkehr übernommen.

Kanalbauarbeiten im Bereich des Bahnhofs Bregenz wurden von den öBB dann zum Anlass genommen, auch diesen Rest einzustellen und die noch verbliebenen Fahrzeuge ebenfalls auf andere Strecken zu überstellen oder auszumustern.

Damit war das Ende eigentlich besiegelt und es wurde schrittweise mit der Abtragung der Gleisanlagen begonnen. Glücklicherweise formierte sich Mitte der Achtzigerjahre der Verein Bregenzerwald-Museumsbahn, dem es in jahrelangen Bemühungen gelang, wenigstens den Teilabschnitt Bezau – Schwarzenberg – Bersbuch als Museumsbahn zu erhalten. Weil die meisten Fahrzeuge der alten Wälderbahn jedoch längst abtransportiert waren, mußte man sich zuerst mit allerlei Improvisationen zu helfen wissen. Nachdem man mit kleinen Dieselloks, geliehenen Dampfloks und umgespurten Meterspur-Personenwagen ex St. Gallenbahn begonnen hatte, kam es mit der Originallok U 25 und später mit den neu aufgebauten Personenwagen (nach alten Plänen) zu einer ersten, stilreinen Garnitur der BWB. Auch die von den öBB gekauften Dieselloks 2091.04 und 08 waren früher schon auf der Wälderbahn gefahren und zum 100. Jubiläum wurde am 3.8.2002 die (in Klausenburg in Rumänien aufgearbeitete) ehemalige öBB Dampflokomotive Uh 102 (ex 498.08) feierlich kirchlich geweiht und in Betrieb genommen. Die ebenfalls vorhandene, originale Uh 3 (ex 498.03) erwies sich als schlechter als die Uh 102 und wurde daher nur als Schaustück hergerichtet.

Zur Feier des 100. Geburtstages fand am Wochenende 3.8. und 4.8.2002 in Bezau ein vielbesuchtes Fest statt, bei welchem die meisten derzeit vorhandenen Fahrzeuge im Zweizugbetrieb abwechselnd zum Einsatz kamen. Als »Gast-Lokomotive« weilte die mit ziemlichem Aufwand von der Pinzgauer Lokalbahn extra überstellte Diesellokomotive 2095.01 im Bregenzerwald und führte zahlreiche Züge. Für den Eisenbahnfreund interessant waren u.a. an beiden Festtagen durchgeführte Fotofahrten mit dieser Lok. Somit war es wenigstens für ein Wochenende möglich, alle wichtigen Vertreter der BWB-Lokomotivgeschichte versammelt in Bezau anzutreffen! Neu im Bregenzerwald sind weiters eine wegen der Umgestaltung des Bahnhofgeländes notwendig gewordene Segmentdrehzscheibe und eine nach modernsten Baugrundsätzen erstellte Lokomotivhalle, die im Rohbau besichtigt werden konnte.

Dem Bregenzerwaldbahn-Verein sei für die gelungenen Jubiläumsfeiern herzlich gedankt und der Bregenzerwaldbahn-Museumsbahn sei auch für die kommenden Jahre stets gute Fahrt gewünscht! Vielleicht geht ja der Traum einer Verlängerung der Strecke auf der alten Trasse in Richtung Andelsbuch oder gar Egg doch noch einmal in Erfüllung...?

**Markus Strässle, St. Gallen**

---

# Vom Vorbild berichtet

---

## Wales - Gartenbahnausstellung und Schmalspurbahnen

Es war nicht die erste Tour dieser Art der Gartenbahnfreunde GBF, wohl aber waren aus dem Club Rhein/Sieg Mitglied wie Leser dabei und so soll ein kleiner Bericht einmal aus einer uns sonst weniger bekannten Welt erzählen.

Aus Berlin, Ratingen, Kempten und Dietmannsried im Allgäu kamen die Teilnehmer in insgesamt 3 Pkw hinter Lille an einem windigen, aber lauen Sommerabend erstmals zusammen. Ein Katamaran SEACAT der HOVERSPEED brachte uns am nächsten Morgen über den Kanal und dann stellten wir auf Links-fahren um, einschließlich logischerweise rechtsüberholen. Für die Tage in Wales hatten wir ein Standquartier in einem gepflegten Bauernhof bezogen.

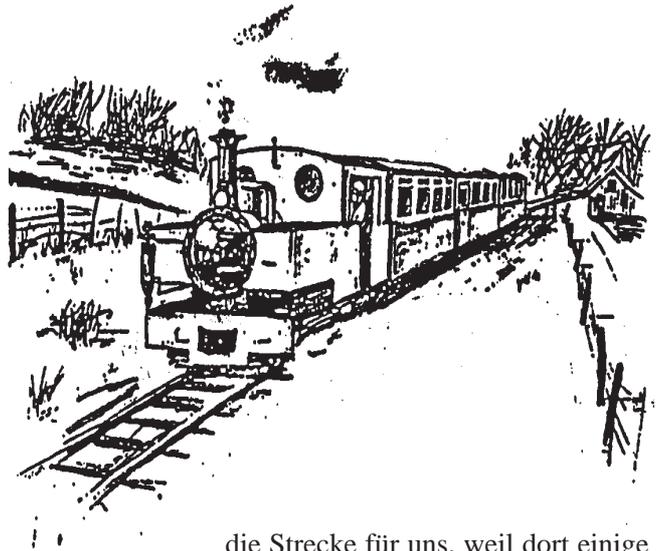
Die Schmalspurbahnen in Wales liegen wie an einer Perlenkette aufgereiht beieinander. Gut sieben davon lernten wir kennen. Es sind auch wahre Perlen der Eisenbahntechnik. Jede ist anders im Aufbau, Spurweite und vom Ursprung her betrachtet, aber alle sind bestens restauriert und erstklassig gepflegt. Inzwischen sind auch die Dieselloks nur noch zum Rangieren im Einsatz, die Strecken werden ausnahmslos mit Dampf bedient. Es gibt kaum zwei gleiche Loks und selten mehrere Wagentypen gleicher Bauart und so ist jede Linie und jeder Zug für den Eisenbahnfreund ein neues Erlebnis. Manchmal braucht man fast einen Schuhlöffel zum Einsteigen in die kleinen Zweiachser oder Vierachser. Lederriemen als Fenstergurte werden von innen herabgelassen, um den Türgriff von außen öffnen

zu können. Aber auch während der Fahrt von außen verschlossene Türen haben wir kennengelernt.

Meistens handelt es sich um alte Schieferbahnen, die dieses Baumaterial an die Küste brachten. Walisischer Schiefer kam als gesuchter Ballast der Segelschiffe in alle Welt. Das brachte erst den Schieferabbau auf beachtlichen Umfang, denn der landeseigene Bedarf war weitaus geringer. Von den alten Güterwagen sieht man nur selten noch Reste. Die ursprünglich gar nicht vorhandenen oder erst später eingeführten Personenwagen dagegen sind heute die Paradestücke.

Mit einem Wandererticket kann man verhältnismäßig günstig fast alle Linien befahren, was wir auch ausgiebig getan haben, sozusagen von morgens bis abends in des Wortes wahrer Bedeutung.

Besonders zu erwähnen ist die Welshpool & Llanfair Caereinion Light Railway. Sie bildet eine Ausnahme mit der großen Spurweite von 760 mm und transportierte weder Schiefer, noch führte sie zur Küste. Sie war eine Schafsbahn und hat auch noch einen wunderschönen Güterzug restauriert, der zwischen-durch fährt und den regen Personenverkehr stört, denn ohne Streckenschlüssel verlässt kein Zug einen Bahnhof. Besonders bedeutsam war



die Strecke für uns, weil dort einige Original Zillertalbahnenwagen verkehren, solche von 1901 mit Bretterwänden und von 1925 mit Stahlwänden, also dem Vorbild des berühmten LGB-Modells. Dort und nur dort finden Rhein/Sieg Leute zu den Wurzeln zurück, liebe Freunde. Erstklassig restauriert mit großem schwarzen Schild und weißer Schrift ZILLERTALBAHN verkehren diese Wagen jeweils paarweise mit einem Vierachser aus Sierra Leone zusammen den ganzen Tag. Dampflok gibt es inzwischen genug und so wechselt, wie auch auf anderen Linien, die Lok am Ende, statt umzusetzen, und kann auf diese Art in Ruhe Kohle und Wasser fassen und gewartet werden, während der Zug schon wieder auf Strecke ist, immerhin rund 16 km lang.

Die Linie veranstaltet jährlich zu dieser Zeit ein großes Fest und zeigte ihre Werkstatt und ihre Anlagen. Eine Riesendampfwalze war zu Gast, ein Melodium mit Lochfolien und Pressluftmaschine für die Pfeifen und ein Luxusdampftourenwagen, ein Straßenfahrzeug aus dem vorletzten Jahrhundert. In den

# Vom Vorbild berichtet

Hallen waren Modellbahnanlagen aufgebaut, alles an Spurweiten-durcheinander, was die Gartenbahn-szene dort bietet.

Daneben fand traditionsgemäß gleichzeitig die große Gartenbahn-ausstellung von Llanfair statt. In einem Schulgebäude mit zu engen Gängen zwischen den Ständen und ansonsten auch für unsere Ver-hältnisse ein ungewohnter, beschei-dener Anblick, wenn man die Be-deutung dieser jährlichen Aus-stellung berücksichtigt. Auch hier waren alle Baugrößen und Spur-weiten zu sehen, einschließlich der verrückten Bezeichnungen als Bruch oder Millimeter pro Fuß und was es da noch alles gibt. Neben Dampf-loks in Massen und wunderschönen Nachbauten der kuriosen Vorbilder in England und Wales gab es inzwi-schen auch reichlich LGB-Ange-bote. Man hat sich offenbar mit dem continentalen Stil befreundet. Im Gegensatz zu unserer Szene in die-sen Baugrößen spielt der US-Stil dort so gut wie keine Rolle.

Ein Erlebnis ganz eigener Art war diese Tour in Wales und reichlich mit Eindrücken und natürlich einer Reihe lustiger Randerlebnisse, die hier zu schildern zu weit führen würden, beladen kehrten wir per Katamaran wieder über den Kanal zurück und verteilten uns auf die verschiedenen Bundesländer, wie sich das gehört. Im Linksfahren sind wir nun fit und haben inzwischen weitaus mehr Verständnis für unsere Geisterfahrer, als die Polizei viel-leicht erlaubt.

Gartenbahnfreunde GBF Modellbahn  
87463 Probstried  
Info gegen Freiumschlag

**Dipl.-Ing. Gottfried M. Joedecke**



**Krauts on tour in Bishop's Castle**



**Bala Lake Railway, Restwärmepfung**



**Fairlie's Patent Locomotive**

## Ein etwas längerer Leserbrief...

Angeregt durch diverse Berichte und Leserbriefe und nicht zuletzt auch auf Grund der Aufforderung, seinen Lesersenf dazu zu geben, habe ich etliche Gedanken zu Papier gebracht.

Zunächst zur Aufklärung meiner Spur II-Geschichte:

Nach jahrzehntelanger H0- und N-Eisenbahnbeschäftigung hatte ich vor etwa 10 Jahren die Modellbahnerei aus verschiedenen Gründen an den Nagel gehängt, wohl aber, vor allem aus Begeisterung zum Objekt und zur Technik, das rollende Material behalten.

Als dann der Nachwuchs der übernächsten Generation in Form eines Enkels und zweier Enkelinnen beschäftigt werden wollten, stieß ich zufällig auf eine – wie sollte es anders sein -Stainz. Da ich meine alte Sammlung ganz gut losschlagen konnte, das meiste in Form von Kompensationsgeschäften, stand bald ein Zug samt Schienenkreis und Ausweichgleisen auf der Dachterrasse. So nach und nach mehrte sich das Material und während der Abwesenheit der Enkelkinder befasste ich mich häufiger mit der LGB. Inzwischen steht mir dank eines Umzugs mehr Fläche zur Verfügung, obwohl es nach meinem Dafürhalten immer noch zu wenig ist. Meine Frau sieht das allerdings anders...

Doch da die Besuche der Kleinen häufiger werden und auch erwachsene Gäste selten von der LGB lassen können, ist der Schienenkram aber schon zur ständigen Einrichtung geworden!

Da mich Technik nicht nur beruflich in Anspruch nimmt, sondern ich die

Dampfmaschine schlechthin als das Gerät sehe, welches auf anschaulichste Art die Umwandlung des einfachen Mediums Wasser in Energie zeigt, galt mein Zeitvertreib auch der einschlägigen Literatur. Und so habe ich zunächst die LGB-Depesche bis auf zwei Ausgaben gesammelt, so dass ich mich nun den »Spur II Nachrichten« zugewandt habe, um hier ebenfalls komplett zu werden (soweit es die Verfügbarkeit älterer Ausgaben zulässt).

Was mich am meisten beeindruckt, ist der Mut, mit dem Sie hier der Firma Lehmann manches Mal vor's Schienbein treten. Immerhin ist man sowohl als Herausgeber einer Zeitschrift als auch als Club vom Wohlwollen eines Herstellers abhängig. Erst recht, wenn dieser nicht nur quasi Monopolist sondern auch Anzeigenkunde ist. Also steht diese Publikation regelmäßig auf meiner Einkaufsliste. Natürlich habe ich mir auch schon überlegt, ob es einen Sinn macht, 9,00 in eine Zeitschrift zu investieren, die seitenweise einen Messebericht bringt, dessen Inhalt bei den meisten Lesern schon wieder in Vergessenheit geraten ist, da das Ereignis bereits Monate zurück liegt. Sicher wäre eine Produktbesprechung, respektive Test, sinnvoller. Ich kenne mit Ausnahme der Depesche, die ich bei diesem Thema aus sicherlich nachvollziehbaren Gründen nicht ganz ernst nehme, keine andere Fachzeitschrift, in der Erzeugnisse für die Spur II oder G entsprechend behandelt werden. Ich weiß ja, es ist alles eine Frage der erforderlichen Zeit; und wenn man als Hobbyredakteur... Trotzdem werde ich ein treuer

Käufer bleiben, steckt doch jedes Heft voller interessanter Beiträge der unterschiedlichsten Art.

Und hier möchte ich auf Themen kommen, die in der letzten Ausgabe (30) behandelt wurden.

Zunächst ist es die immer wiederkehrende »Krankengeschichte« des »LGB-Virus«. Ich habe mich oft gefragt, warum muss diese Ausrede als Alibi erhalten? Wieso kann man nicht schlicht und ergreifend sagen: »Ich finde LGB gut!« Warum hinter einer vermeintlichen Krankheit verstecken? Hypochonder waren mir schon immer suspekt, weil sie in erster Linie nur auf das Mitleid der Umwelt reflektieren. Ich denke, das Übel hat hier zwei Quellen. Zunächst ist es, wie schon mehrfach zu lesen war, die Größe und damit die inzwischen nahezu unerschöpfliche Umsetzbarkeit technischer Raffinessen. Eine Lok in dem Maßstab hat was. Und wenn ich, um nur ein Beispiel zu nennen, an die abwechselnd auf- bzw. abfahrenden Pantographen der Schweizer Elloks denke, kann ich mir lebhaft vorstellen, wie die Hersteller anderer Maßstäbe vor Neid nicht in den Schlaf finden. Der andere Grund scheint mir die Entstehungsgeschichte der LGB als Spielzeug zu sein. So ganz wird sie (die LGB) diesen Makel ohnehin nicht los, besteht doch eine hartnäckige Kompatibilität zum Spielzeug in Form von Playmobil, LEGO und auch ToyTrain. Von den diversen Ausstattungs- bzw. Zubehörteilen aus den Spielwarenläden ganz zu schweigen. Ich denke zum Beispiel an Straßenfahrzeuge. Die Auswahl ist zwar recht vielfältig, aber Modellcharakter haben die wenig-

sten, und die sind dann auch entsprechend teuer.

Ich erinnere mich an eine Fernsehsendung über Modelleisenbahner und hier insbesondere den Bericht über einen der wohl bekanntesten Modellbahner, Rolf Ertmer. Unvergessen bleibt mir dessen Begeisterung, wie er mit sich fast überschlagender Stimme dem Journalisten erzählte, dass man nicht spiele, sondern Fahrbetrieb mache und wie aufregend für ihn die Fahrgeräusche der Lok über eine Weichenstraße sind. Werdet also gesund, Ihr kranken Spieler, und bekennt Euch ohne Wenn und Aber zu Eurem Hobby. Die Freunde der Bobby-Car-Rennen und der Kuhfladenweitwerfer tun's doch auch. Und die halte ich jedoch tatsächlich für ein bisschen krank.

Dass auch Anlagen mit LGB vom Publikum angenommen werden, zeigen nicht zuletzt die zahlreichen öffentlichen Ausstellungsanlagen. Hier sei mir ein kurzer Abschweif zur Ausstellung in Wiehe/Thüringen erlaubt. Deren Betreiber wird in den »Spur II Nachrichten« mit dem Attribut »streitbar« versehen. Mir ist davon bereits vor längerer Zeit von Betroffenen berichtet worden, die sich zu Unrecht angegangen fühlten. Doch man sollte die Sache differenzierter sehen. Herr Stiegler hatte eine Idee, für deren Realisierung er nicht unerhebliche Risiken auf sich genommen hat. Denn eine 100 %ige Subventionierung wird er nicht bekommen haben. Also steckt auch Eigenkapital in unbekannter Höhe da drin. Zudem ist er seinen Mitarbeitern verpflichtet, und er selbst will und muss schließlich auch leben. Dass seine Idee Nachahmer findet, kann er nicht verhindern. Das wäre auch nicht gut. Wenn aber ein später dazu gekommener Mitbewerber ihm dadurch zahlende Zuschauer abzuwerben versucht, indem er massive,

mit Superlativen versehene Eigenwerbung betreibt, muss Herr Stiegler seine eigenen Interessen wahren.

Einen breiten Raum nahmen die Ausführungen zum Thema ebay-Auktionen ein. Auch ich habe die Beobachtungen machen können, dass hier ganz offensichtlich einige schwarze Schafe versuchen, den schnellen Euro zu machen. Schließlich kauft der Ersteigerer die Katze im Sack. Ich denke hier auch an die Warnung vor Betrügereien. Wie soll man als Käufer bei ebay, wo es meist um Gebrauchtware geht, Unzulänglichkeiten reklamieren, wenn schon ein Händler, der Neuware vertreibt, derart betrogen wird? Zwar lässt sich aus dem Bewertungsforum das eine oder andere entnehmen. Sobald sich aber die Negativurteilungen massieren, wird doch einfach die Adresse geändert und im alten Stil weiter gemacht. Hellhörig werde ich grundsätzlich bei reißerisch aufgemachten Beschreibungen. So viele LGB-Artikel haben niemals auf den Dachböden dieser Welt geschlummert, wie angeblich gefunden werden. Auch die vermeintlichen Raritäten, die tatsächlich alle paar Wochen angeboten werden, können so selten nicht sein. Und der Hinweis auf den Ladenpreis sehe ich als Verdummung. Jeder, der sich auch nur halbwegs intensiv mit einem Hobby, für das Anschaffungen zu tätigen sind, beschäftigt, kennt über kurz oder lang seinen Lieferanten, bei dem er günstiger als nach der UPE einkaufen kann. Wenn dann die gelb/weiße Zahnrad-Ellok mit 299,00 €, (»sofort kaufen = 315,00 €«) angeboten wird, hat das mit seriösem Geschäftsgebaren nichts mehr zu tun. Natürlich will jeder Geld verdienen, weil er es muss. Wenn dieselbe Ellok im Handel aber für 222,00 € erhältlich ist, handelt es sich hier um Bauernfängerei. Ich neige auch dann

zur Vorsicht, wenn die Anzeigen orthographische Fehler enthalten, die nicht durch einfaches Vertippen verursacht worden sein können. Als Beispiele nenne ich: »Stains«, »Krokodiel«, »Aussentravo«, »Runnenwagen« oder »Holzbänge«. Die falschen Buchstaben liegen zu weit von der richtigen Taste entfernt, als dass es sich um einen Tippfehler handeln könnte. Und es sind alles Namen, die auf der Verpackung oder im Katalog stehen. Toll fand ich auch die Beschreibung eines Personenanhängers mit »sehr hübsch aus A-Packung«. Aber es gibt auch positive Beispiele, denn ich habe schon einige ordentliche Abschlüsse gehabt, insbesondere bei den früheren Depeschen. Hier gab es in aller Regel eine zutreffende und ehrliche Beschreibung. Dass die Preisabschlüsse extrem differieren können, liegt in der Natur der Sache von Angebot und Nachfrage. Und eine Depesche Heft 1 ist nicht mehr so oft verfügbar, wie es Interessenten gibt. Ich selbst habe unter 50,00 € bezahlt, aber auch schon Abschlüsse von über 100,00 € beobachtet. Ein wenig ketzerisch möchte ich hier anfügen, dass die von mir monierten Artikelbeschreibungen bei ebay vielleicht auch nur von gelehrigen LGB-Freunden stammen. Denn bei Lehmann ist man, was die Wahrheitsliebe der Produktbeschreibung angeht, manches Mal recht großzügig. Die besten Beispiele sind hier der HSB-Caféwagen und die Salonwagen »Orient Express« und »Fleche d'Or«. Während es die beiden letztgenannten nie in der Schmalspurversion gegeben hat (ein Eisenbahnkenner liest dies zwischen den Zeilen aus der Katalogbeschreibung zur Streckenführung heraus), gibt es zwar beide Caféwagen bei der HSB, aber nicht mit nur sechs Fenstern pro Wagenseite. Die HSB betreiben 4-achsige Personenwagen mit sechs Seitenfens-

---

# Sonstiges

---

tern, wie es auch im Modell dargestellt wird. Zu Caféwagen umgebaut wurden aber zwei Acht-Fenster-Wagen. Diese müssten dann im Modell allerdings 658 mm lang sein.

Im 120-Jahre-Neuheitenprospekt findet sich ein »Vorbildfoto«, das im Ausschnitt einen Caféwagen zeigt. Nur dass es sich nicht um identische Ausführungen von Modell und Vorbild handelt, wird verschwiegen. Warum??? Andere Hersteller in kleineren Spurweiten weisen doch auch darauf hin, dass die von ihnen gelieferten Reisezugwagen aus technischen oder auch anderen Gründen verkürzt bzw. im Maßstab 1:100 gefertigt sind. Und dass es sich bei der SNCF-Dampflok 141R nicht um ein Schmalspurvorbild handeln kann, hat mein 5-jähriger Enkel sofort an den Doppelpuffern erkannt. Zumindest war ihm aufgefallen, dass da etwas unstimmig ist. Hält man uns bei Lehmann für dumm oder glaubt man, dass der Kunde gefälligst nur gebündeltes Bares in den Laden zu bringen hat? Ein Reiseveranstalter jedenfalls könnte sich eine derartige Prospekt-darstellung nicht ungestraft erlauben. Und bei Lehmann würde man sich keinen Zacken aus der Krone brechen, wenn, von mir aus auch ganz dezent, der Hinweis auf Abweichungen vom Vorbild angeführt wird. Wir wissen ja selbst, dass ein Reisezugwagen in maßstäblicher Länge in Kurven des kleinen Radius reichlich bescheuert aussehen muss. Nur zum Narren halten lassen wollen wir uns nicht! Womit wir auch bei einem anderen, sehr häufig behandelten Thema sind, der Modellsammlung.

Sicherlich macht es die Geschäftsstrategie der Firma Lehmann erforderlich, mit wenigen Komponenten eine breitmöglichste Vielfalt an

Modellen auf den Markt zu bringen. In der Pkw-Herstellung ist dies gang und gäbe und nennt sich dort »Plattformstrategie«. Für Lehmann ist es nur legitim, ähnlich zu verfahren, denn die Entwicklungskosten für ein neues Modell...

Ich will mich hier nicht wiederholen, was schon häufig angeführt wurde. Immerhin hat man bei Lehmann (konkret bei den Familien Richter) zunächst ein ureigenstes und legitimes Interesse des eigenen Wohlergehens. Und auch die Verantwortung gegenüber den Mitarbeitern liegt gleichsam einer Bürde auf den Schultern der Verantwortlichen eines Familienbetriebes, der die Belegschaft, und, wie man dem Tenor der zahlreichen Publikationen in Depesche und »Spur II Nachrichten« entnehmen kann, die Kunden mit einbezieht. Regelmäßig liest man vom Lob über die kulante und großzügige Behandlung von Reklamationen oder Sonderwünschen an die diversen Abteilungen des Hauses. Und das kostet. Also müssen Umsatzbringer her, die auch Gewinne abwerfen. Nur ist mir nicht ganz verständlich, warum jeder LGB-Fan jedes Modell in allen Ausführungsvarianten sein eigen nennen muss? Bei den Philatelisten ist es doch auch so, dass sich auf bestimmte Gebiete beschränkt wird. Klar, Briefmarken erscheinen weltweit vielfältiger und öfter, sind aber pro Stück auch billiger. Und unter dem Strich ist jedes Hobby kostenintensiv.

Um aber auf den Kern zurück zu kommen. Muss wirklich in jeder Vitrine alles stehen, was LGB heißt? Ich denke, auch hier lässt sich durchaus eine Beschränkung auf ein bestimmtes Thema vornehmen. Es können durchaus auch zwei oder mehr sein, aber alle? Nur ob es tatsächlich einen Sinn macht, Nachbildungen in unrealistischen Ausführungen (den Gag mit der gläser-

nen F7 lasse ich mal außen vor) auf den Markt zu bringen, wage ich zu bezweifeln. Beim blauen Krokodil heißt es in der Katalogbeschreibung: »...die Lok ist in den Farben der RhB Classic-Express Salonwagen lackiert.« Auf deutsch: Fantasielackierung! Diese Lackierung hat es beim Vorbild nie gegeben. Also als nächstes in der Ausführung der lila Kuh... Den passenden Güterwagen gibt es, er muss nur entsprechend angemalt werden.

Die vorstehenden Ausführungen sind nun tatsächlich länger geraten, als vorher geplant, doch stellt sich zwangsläufig eine »Redseligkeit« ein, wenn alle möglichen Gedanken nahezu gleichzeitig im Kopf umhergeistern. Aber das liegt letztendlich auch nur in der Tatsache begründet, dass durch das nachträgliche Vervollständigen der Zeitschriftensammlung von »LGB-Depesche« und »Spur II Nachrichten« die Ausgaben eines längeren Zeitraums sehr komprimiert gelesen wurden.

Damit dürfte dann sicherlich auch erkennbar sein, dass ich hier keineswegs den Querulanten oder Oberlehrer darstellen will. Aber Ihr seid es ja auch selbst schuld, immerhin gab es da die Aufforderung...

Und ich denke, dass es nach mir auch noch etliche LGB-Liebhaber geben wird, denen nach intensiver Fachlektüre die Gedanken nur so in die Tastatur sprudeln. Denn der Kreis der Liebhaber wird wachsen, dessen bin ich mir sicher. Bei der Abholung ebay-ersteigter Depeschen im Raum Köln habe ich LGB-Fahrer angetroffen, die zwar einen Materialbestand im satten fünfstelligen Euro-Bereich ihr Eigen nennen, aber vom »Club der LGB-Freunde Rhein/Sieg« oder den »Spur II Nachrichten« noch nie gehört haben. Und das muss und wird sich ändern!

**Dieter Schultes, Köln**

## Leserbriefe

Seit Jahren erhalte ich Ihre Zeitschrift, meist etwas verzögert, von einem lieben Freund im Rheinland. Sie bedeutet mir viel. Jüngst begeisterte mich der Gedanke an eine Regionalgruppe Süd (Heft 27). Verständlich, ich wohne 600 km von Ihnen weg. Dieses Jahr 2002 machte ich mich auf die Socken nach Much, ich wollte Mitglied werden. Ihre Veranstaltung fand ich toll, in fast allen Facetten. Ich blieb einen Tag länger. Nur Digital, das störte mich etwas. Ich sprach mit wohl allen Latzhosen. Ich beobachtete Herrn Aversch, immer freundlich, immer hilfsbereit. Zeitweise hatte ich aber dann den Eindruck, nicht auf einer Großbahnveranstaltung zu sein, sondern auf einem Digitalhappening. Wenngleich der Einsatz, pro Strecke ein Zug, und die Ausfälle bis zum völligen Stillstand, nicht gerade Reklame für Digital waren. Ich hörte auch manches unvorsichtig hingeworfene Wort, das tief blicken ließ. Ich addierte überschlägig und fand, das meiste Geld floss digital und nicht über Bahnmaterial. Der Gegenwert ist bei Digital jedoch mehr als fragwürdig.

Ich staunte, wie einfach und kritiklos Digital von Unbedarften akzeptiert wird. Kaum einer versteht, was ihm da offeriert wird. Aber alle hören, dass alle es tun, und tun es infolgedessen auch. Keiner möchte als der letzte Blöde gelten.

Beweis ist für mich, dass einer Ihrer Leute, durchaus ein aktiver Mensch in Ihren Reihen, den ich beruflich vor Jahrzehnten berührte, ein ausgezeichnete Fachmann auf diesem Gebiet ist. Und dieser Mann hält sich total zurück. Er weiß ganz genau, was da läuft. Besonders merkwürdig

ist, dass er selbst eindeutig sichtbar ganz das Gegenteil von Digital tut, aber das fällt in diesem Sinne nicht auf. Er steht nicht auf gegen diese digitalen Orgien, die sie alle feiern (Zitat eines Managers der Branche). Ich habe in Much mit ihm gesprochen und ihm das vorgehalten. Er will seinen Frieden. Ich meine, er handelt gegen besseres Wissen zum Schaden der Mehrheit. Man würde auf ihn hören.

**Hong Prell, München**

\*\*\*

Gerade noch rechtzeitig zum letzten Juli-Wochenende hat mich Ihr Heft Nr. 30 erreicht, welches hiermit mit einer Lobeserhebung bedacht sei: Das Titelbild, ein Blickfang der besonderen Art! Und der zugehörige Artikel voll interner Überraschungen («nach langem Zögern und sanftem Drängen» etc., siehe Seite 10); man darf gespannt sein, in welchem Umfang das »Handmuster« das auszuliefernde Modell vorwegnimmt. Ich war der Auffassung, das Vorbild verfüge über zwei Stromabnehmer! Ich stützte meine Ansicht auf Claude Jeanmaire. Seiten 103 ff., Seiten 142 f. (Archiv Nr. 219); dort – für mich jedenfalls – die einzige Stelle, der ein Hinweis auf die Triebwagen.-Nr. 34 zu entnehmen ist. Aber vielleicht nehmen Sie anlässlich der Vorstellung des Modells ja auch zur Sekundärliteratur Stellung und klären über Fundstellen von Abbildungen des Triebwagens auf (wo z.B. in der Band- bzw. Archiv-Nr. 020 dieser Buchreihe?). Klärungsbedürftig für Leute wie mich wären überdies Chiffren wie »ABe...«, »BCe...«, »Fze...«, »BCFe...«,

»BDZ...«, »Dze...« etc. und was es da sonst noch alles an Unverständlichem gibt; »e« wie »Elektrokultura«, das ist klar, aber dann?

Wenn das Triebwagen-Modell auch nur annähernd so viel hermachen sollte wie das von Ihnen abgebildete große Vorbild, dann werde ich wohl kaum umhin kommen, ein Exemplar der LGB-Nr. 20390 anzuschaffen, und sei es unter Opferung von »Brosius und Koch's Lokomotivführer, II Abt. 11 1906«, sowie der Diesellok 2095, welche ich mir eigentlich durch Anbau zweier Stromabnehmer sachdienlich »elektrifizieren« lassen wollte (Anlehnung an Mariazeller Erscheinungen)...

Zurück zu Ihrem Heft Nr. 30: In besonderem Maße musste mir, als ziemlich altem und sehr ausgeprägtem Freund von Elektrolokomotiven, der Artikel Ihres Autors Joedecke »Oberleitungen im Garten« (Seite 32 – 35) zusagen; auch wenn ich ausserstande bin, seinen elektrotechnischen Erwägungen und Argumenten nur halbwegs zu folgen, so ist ihm in »ganzheitlicher« Form dennoch zuzustimmen. Wenngleich er sich über »verheerende Oberleitungszustände«, über das mäßige Angebot von LGB-Elloks und dergleichen Sachverhalte mokiert. Kenntnisse zum (optisch überzeugenden) Hobbex-System sollten jedoch nicht deutschlandweit vorausgesetzt werden, und es sollte, gerade wegen der stiefmütterlichen Behandlung des Oberleitungs-Themas auf vielen Freiland-Anlagen durchaus (noch einmal) auf Bezugsquellen dieses Systems hingewiesen werden.

Ich freue mich schon auf Heft 31 und verbleibe mit herzlichen Grüßen!

**Hans-Joachim Beier, Kassel**

# Sonstiges

*Sehr geehrter Herr Prell,*

*wir freuen uns, dass Sie zu den regelmäßigen Lesern unserer Zeitschrift gehören, auch wenn Sie sie nur aus zweiter Hand beziehen. Auch darüber, dass Sie uns einmal in Much besucht haben, freuen wir uns natürlich. Allerdings weisen wir zu Ihrem besseren Verständnis darauf hin, dass es sich bei unserem Jahrestreffen in erster Linie um eine interne Veranstaltung handelt. Anders als bei der Teilnahme an Modellbahnausstellungen, wo wir und unsere Anlage voll für die Besucher*

*zur Verfügung stehen, kann es in Much auch 'mal sein, dass zum Beispiel alle »Digital-Experten« in der Cafeteria hocken und die Anlage steht. Das muss dann also nicht gegen Digital sprechen! Sie haben natürlich Recht, wenn Sie auf Probleme bei Digital hinweisen. Die MZS von LGB ist allerdings eher für die Heimanlage und weniger für Großanlagen in Modulform gedacht. Die Module, z.B. auch die mit komplizierten Weichenstraßen, müssen bei uns variabel zusammengebaut werden können. Das erfordert schon eine ganz spezielle technische*

*Problemlösung. Wir stellen aber grundsätzlich fest, dass manche »Kinderkrankheit« schon beseitigt werden konnte und sind daher im Grunde genommen zufrieden. Wenn man einmal von dem bisherigen »Kreisverkehr« wegkommen, also richtig rangieren will, dann ist Digital wirklich ideal, wie wir im vorigen Jahr als Jahres-Motto verkündet haben.*

*Vielleicht kommen Sie im nächsten Jahr noch einmal zu Besuch und sprechen mich persönlich an.*

**H.-Jürgen Neumann**

*Bemerkungen zum Bericht in Heft 30, Seite 32 ff.,  
»Oberleitung im Garten« von G.M. Joedecke*

Herr Joedecke hat sehr umfangreich und mit Fotos seiner Anlage illustriert, wie auch eine Gartenanlage mit Oberleitung wirken kann. »Modellbahner scheuen davor zurück, ELoks an den Draht zu legen« und weiter: »Aufgefallen ist, dass sich die Fachpresse darüber totschweigt, dass es neue Oberleitungskonzepte gibt.«

Es müsste bekannt sein, dass Herr Joedecke mit seiner Firma HOBEX alle Komponenten herstellt, die für die Nachrüstung einer Anlage mit Oberleitung erforderlich sind. Ich kritisiere wohl zu Recht, dass auf vielen Schauanlagen Elektrofahrzeuge abgebügelt ihre Runden drehen. Ein schlimmerer Fauxpas, wenn in der Literatur oder auf Kalenderblättern z.B. eine Zahnrad-

lok mit zwei Wagen den Gipfel erklimmen will, der Zug mit abgebügelter FO-Lok auf der Strecke **steht**, jedoch kein Haltepunkt in Sicht ist. Die Vorzüge einer Oberleitung, die alle im oben erwähnten Artikel aufgezeigt werden, kann ich nachvollziehen.

In dem »Resümee«, das Herr Joedecke zieht, wurden bis vor kurzem noch keine Schäden durch Schnee oder Wildwechsel festgestellt. Im Norden Deutschlands gehen die Uhren anders.

Viele Eingriffe in die Natur muss ich jetzt bereits, auch ohne Oberleitung, beheben. Fauna und Flora arbeiten Hand in Hand: Äste verschiedener Stärken landen auf Trasse, Nadeln und Blätter im Herbst. Es regnet Blüten und Knospen im Frühjahr. Streunende Katzen benutzen Gleise und Tunnel als Zugang zu ihren Jagdrevieren. Mehrere Eichhörnchen jagen über's Streckennetz.

Sie sammeln ab August unsere frühreifen Haselnüsse und bringen stattdessen Walnüsse aus Nachbar's Garten. Alles wird verbuddelt. (Was ist das Ergebnis: Studentenfutter?)

Die vorgenannten Eingriffe hielten uns bis heute davon ab, die Gebirgstrassen zu elektrifizieren. Auch wollten wir eine zusätzliche Stolpergefahr beim Bergen verunglückter Züge vermeiden. So fahren unsere schönen RhB-Lokomotiven weiterhin abgebügelt oder mit Hubbegrenzung, um beim Durchfahren einer LGB-Bogenbrücke nicht »oben ohne« weiterfahren zu müssen.

Hier noch eine Schlussbemerkung: Im MZS-Zeitalter können digitalisierte Loks keinen Strom aus der Oberleitung ziehen! Somit ist leider der Fahrdrat zur Attrappe verkommen. Sieht trotzdem gut aus!! Mit erfolgreichem Anbügeln...

**Dieter Manhardt, Köln**

## LGB - Club Nachrichten

Die Ziele und Aufgaben des Clubs sind:

1. Förderung von Kontakten zwischen engagierten LGB-Bahnern.
2. Organisation gemeinsamer Besichtigungen von in- und ausländischen LGB-Anlagen.
3. Spezialinformationen für den LGB-Sammler zu liefern sowie Tauschgelegenheiten zu vermitteln.
4. Hilfeleistung für den Aufbau von Innen- und Außenanlagen für Anfänger und fortgeschrittene LGB-Bahner.
5. Verbreitung des LGB-Hobbys und Gewinnung neuer LGB-Freunde.

Der Clubbeitrag wurde auf Euro 60,00 festgesetzt. Hierin ist der Bezug der Modellbahn-Zeitung »Spur II Nachrichten« enthalten, die als offizielles Organ des Clubs fungiert.

### **Clubvorstand:**

Horst-Jürgen Neumann, Heckhaus 76, 53804 Much (Tel. 02245/2224)  
Theodor Pfeiffer, Adenauerstr. 8, 50169 Kerpen-Horrem (Tel. 02273/1052)

### **Modulbau:**

Klaus Friedrich, Am Kornberg 66, 57076 Siegen (Tel. 0271/75418)

### **Digital-Technik:**

Klaus-Peter Kerwer, Im Mühlenfeld 1, 53881 Euskirchen (Tel. 02251/4444), E-Mail: sat-tv\_kerwer@t-online.de

### **Clubfinanzen:**

Volker Hahne, Heinrich-Kämpchen-Str. 26, 46242 Bottrop (Tel. 02041/569838), E-Mail: sachsenschmal-spur@t-online.de

Bankverbindung: Stadtparkasse Bottrop, Konto-Nr. 3575214, Bankleitzahl 42451220

## Nachruf

zum Tode von

### Herrn Gert Promeuschel



Herr Gert Promeuschel, Dipl. Ing. (FH) Maschinenbau, verstarb plötzlich und völlig unerwartet am 18.08.2002 im Alter von 57 Jahren.

Im Jahr 1979 erfüllte sich sein Traum von einer Modelleisenbahn, denn nach der Geburt seiner dritten Tochter schenkte ihm seine Frau die erste Grundausstattung der Lehmann Bahn. Im Laufe der vergangenen 23 Jahre hat sich die Sammlung nahezu jährlich vergrößert. Gerne stellte Herr Promeuschel seine Züge in seinen Büroräumen aus.

Herr Promeuschel wollte nie eine feste Anlage, es reizte ihn vielmehr, immer wieder neue »Parcours« anzulegen. Mehrmals jährlich beschlagnahmte daher die Lehmann Bahn ganze Stockwerke, so dass man sich wochenlang nur im Storchenschritt bewegen konnte. Im Sommer wurde der ganze Garten für immer wieder neue mobile Bahnanlagen genutzt.

Zusammen mit seinen vier Kindern verbrachte er viele Stunden beim Aufbau der Anlagen und beim Betrieb der Bahn.

Aber nicht nur die Modellbahn weckte sein Interesse, auch die großen Vorbilder begeisterten ihn. So nahm er jede Gelegenheit wahr, weltweit die Originalbahnen zu besuchen und mit ihnen zu fahren.

Mit großem Interesse verfolgte er die Aktivitäten des LGB-Club, dem er im Dezember 1985 als Mitglied Nr. 24 beigetreten war, in den »Spur-II-Nachrichten«. Leider erlaubten in den letzten Jahren sein berufliches Engagement und seine vielen Auslandsreisen nicht die Teilnahme an Clubtreffen oder Ausflugsfahrten.

Die Verbundenheit mit dem LGB Club war trotzdem sehr intensiv und unverändert.

Das Interesse an der Lehmann Bahn und die Liebe zu seinem schönen Hobby konnte Herr Promeuschel bei seinem Sohn und seinen beiden Enkeln wecken. Vielleicht treten sie ja in Zukunft mit ebenso viel Freude seine Nachfolge an. Unser Mitgefühl gilt seiner Ehefrau Ingrid, die wir anlässlich früherer Clubveranstaltungen kennengelernt haben.

Wir werden Gert Promeuschel in guter Erinnerung behalten.

**H.-Jürgen Neumann**

---

# Club der LGB-Freunde

---

## Seminare

Seminare werden also zu festen Einrichtungen unserer Veranstaltung in Much. Der rege Besuch und das große Interesse dieses Jahr zeigten das deutlich. Wie schon berichtet, war der Vortrag über Kontakt und Stromfluss in Schienen im Garten hoffnungslos überfüllt. Ganz offensichtlich ein Thema, das unter den Nägeln brennt. Und der Vortrag brachte schließlich auch eindeutig neue Erkenntnisse, es wurden nicht nur die Regeln der Technik oder der Stand der Technik, sondern insbesondere analytische Ergebnisse vorgetragen, die so manche alteingesessene gute alte Regel zum Erstaunen mancher schlicht und einfach ad absurdum führten. Es war aber auch Zeit dafür, siehe Seite 4 in diesem Heft.

Das zweite Seminar war ein Workshop über Landschaftsbau für Module, unterstützt durch ein Modell im Maßstab 1:4 für Baugröße IIm mit richtig alpiner Landschaft, die realistisch über die Höhe von Oberleitungsmasten hinausragte und sowohl die sommerliche Alpensüdseite, wie die winterliche Alpen-nordseite zeigte. Unterstützt aber auch von meiner weitaus bescheideneren Modulanlage mit Landschaft in gleicher Bauweise, die zu diesem Zweck erstmals in Much in der großen Halle gezeigt wurde. Ganz nebenbei konnte gleich die mühelose Bergfahrt über eine 5% Rampe demonstriert werden, sowohl von beschwerten LGB-Loks kleinster Bauart, wie auch von Livesteam. Die BAVARIA musste sogar (auf Wunsch) zwei Züge hoch schleppen, wobei der Oberleitungsbauzug mit 14 Stahlzylindern beschwerte

Achsen hatte, damit er die Rückfallweichen schlitzen kann. Diese außergewöhnliche Masse hinderte aber nicht, Anfahrten der BAVARIA auf der Rampe aus dem Stand ohne Schleudern mit Bravour zu bewältigen, schließlich sogar in der Kurve und zuletzt mit bewusst entgleisten Waggons. Ein Ingenieur aus alpinen Regionen wollte es wissen und da drückte der bekannte Spieltrieb der alten Herren durch, man möge mir den Unfug verzeihen, ihm auch, bitte. Es hat Spaß gemacht.

Zurück zum Thema: Freier Eintritt nur für Clubmitglieder nützte nicht viel, wir hatten in allen Veranstaltungen auch voll zahlende Gäste. Die Seminare müssen entweder in größere Räume verlegt, worunter die Vermittlung des Stoffs leiden wird, oder von der Teilnehmerzahl her begrenzt werden. Das muss ich aber mit dem Präsidenten klären. Jedenfalls sollte jeder Teilnehmer zu einem anständigen Sitzplatz kommen.

Auf der nächsten Veranstaltung in Much haben wir, wie schon durch Heft 30 bekannt geworden, einen weiteren Vortragenden, nämlich Herrn Horst Göhr aus Berlin mit dem Thema Alterung von Fahrzeugen, also einem Workshop. Mich freut das ganz besonders, wie Sie sich vorstellen können, nicht weil es mir alleine zuviel werden könnte, vielmehr weil es eine echte Bereicherung darstellt. Dazuhin kam dieses Thema als Wunsch aus den Reihen der Clubmitglieder! Ich werde ebenfalls mit neuen Themen das Angebot erweitern und hoffe auf regen Zuspruch. Mit dem Titel

Planung einer Gartenbahn möchte ich besonders der derzeitigen rasanten Zunahme solcher Bauvorhaben rechtzeitig entsprechen und in unmittelbarem Zusammenhang steht das Gebiet der Betriebssysteme im Garten. Hier wurden wohl die schmerzlichsten Erfahrungen und Enttäuschungen gemacht. Diese Themen werden auch allgemein vernachlässigt, ganz offensichtlich fehlen die analytischen Basisüberlegungen, um diesen Stoff abzuhandeln. Wer also noch das Vergnügen des Aufbaus einer Gartenbahn vor sich hat, darf zu Recht gespannt sein und jene ebenfalls, die inzwischen zuviel Frust statt Lust erlebten und an eine technische Umgestaltung denken, um jenen Spaß zu haben, den sie immer häufiger anderswo beobachten können.

Der Vortrag über Kontakt und Stromfluss im Garten ist eine Wiederholung des letztjährigen Seminars. Offensichtlich ist der Bedarf noch nicht gedeckt. Außerdem stießen die wohl bislang noch nicht publizierten Erkenntnisse auf erhebliches Interesse. Ich beabsichtige auch nicht, darüber einen Artikel zu schreiben, nachdem wir zunehmend beobachten, dass solches Tun eine Sekundärliteratur auslöst durch Schreiberlinge, die sich weder den Stoff erarbeitet, noch richtig verstanden haben. Es wird also eine absehbare Zeit lang so bleiben, dass unsere Seminare, wie oben erwähnt, auch Podium für die Information über den Stand der Technik hinaus sein werden.

Damit komme ich zum Thema Diskussionen. Wir hatten auch die-

---

# Club der LGB-Freunde

---

ses Jahr, also 2002, wiederum nach jeder Veranstaltung jeweils eine volle Stunde Frage- und Antwort, wie auch Diskussion unter den Teilnehmern, mit reger Beteiligung unter jenen, die nicht davongelaufen waren. Angesichts dessen bitte ich aber auch zu akzeptieren, dass Zwischenfragen, welcher Art und Qualität auch immer, auf diese Zeit der Diskussion konzentriert werden. Unterbrechungen der Veranstaltung mit Fragen und Einwürfen verlängern ansonsten die Vortragszeit zu sehr auf Kosten der Diskussionsrunde. Seine Frage bis dahin aufzu-notieren ist wohl zumutbar, nachdem sogar einige Teilnehmer regelrechte Manuskripte mitschreiben und mitzeichnen.

Hier nun die Veranstaltungen in Much 2003 zu Ihrer Information.

## **DONNERSTAG**

### **10 - 11 Uhr**

Diskussion über die  
Spur II Nachrichten  
Diskussion – Gottfried Joedecke

### **16 – 17 Uhr**

Planung einer Gartenbahn  
Vortrag – Gottfried Joedecke

## **FREITAG**

### **10 – 11 Uhr**

Betriebssysteme im Garten  
Vortrag – Gottfried Joedecke

### **14 – 15 Uhr**

Kontakt und Stromfluss in  
Schienen im Garten  
Vortrag – Gottfried Joedecke

## **SAMSTAG**

### **9 – 10 Uhr**

Akku und Funk im Garten  
Vortrag – Gottfried Joedecke

### **10 – 12 Uhr und 13 – 15 Uhr**

Alterung von Fahrzeugen und  
Gebäuden

Workshop – Horst Göhr

### **11 – 12 Uhr**

Kettenfahrleitung im Garten  
Workshop – Gottfried Joedecke

Die Veranstaltungen sind für Clubmitglieder grundsätzlich kostenlos. Allein beim Workshop »Alterung« wird ein Kostenbeitrag erhoben. Anmeldungen werden in der Reihenfolge des Eingangs angenommen. Nicht belegte Plätze werden vor Beginn weiter vergeben.

Noch eine Bitte: Sollten Sie Themenvorschläge benennen oder selbst Beiträge leisten können, so sind die-

se natürlich herzlich willkommen. Bis Much sind es noch Monate!

Übrigens werden wir die Seminare wie schon früher erläutert, stets auf dem Niveau der fachlichen Information halten, also keine Verkaufsveranstaltungen mit käuflichem Erwerb von Produkten der Vortragenden einführen.

**Dipl.-Ing. Gottfried M. Joedecke**

## **Wie sehe ich gut »Alt« aus ?**

Diese Frage wird sich so manche hochglanzlaktierte Lokomotive stellen, die durch eine ganz oder teilweise gealterte Modellumwelt fährt. Um wirklich gut »Alt« auszusehen bedarf es aber einiger Vorkenntnisse und Materialien, die, wenn man sie richtig einsetzt, unserer Lok ein wirklich gutes altes Aussehen verleiht. Daher möchte ich auf das Alterungs- und Patinierseminar hinweisen, das beim Jahrestreffen 2003 stattfinden soll, vorausgesetzt es finden sich genügend Interessenten. Für dieses Seminar sind folgende Themen geplant :

### **1. Fahrzeuge**

Theoretische Einführung über die Entstehung von Alterung bei Originalfahrzeugen, die zu verwendeten Farben und deren Anwendung, mehrere Alterungsverfahren und ihre Anwendung bei Fahrzeugen, Airbrushtechnik, praktische Übung am Modell, Beantwortung von Teilnehmerfragen

### **2. Gebäude**

Umsetzen eines Originalbauwerks in Modellgröße.  
Materialien für Gebäudemodelle im

Innen- und Außenanlagenbereich, Gestaltung von Wandflächen, die richtige Farbwahl bei Gebäuden, Airbrushtechnik, praktische Übung am Modell, Beantwortung von Teilnehmerfragen

Der zeitliche Rahmen wird voraussichtlich insgesamt ca. 4 Std. in Anspruch nehmen. Alle Materialien, die zum Einsatz kommen, werden gestellt und gehen nach dem Kurs in Teilnehmerbesitz über. Mitzubringen ist lediglich Schreibmaterial für Notizen, ein Wagen für die Alterungsübung, ein Paar Gummihandschuhe sowie Hose und Hemd, denen Farben nichts mehr anhaben können.

Die Anmeldung zum Seminar sollte bis zum 30.4.2003 erfolgen. Spätere Meldungen können nicht mehr berücksichtigt werden.

Kursgebühr inkl. aller Materialien incl. Airbrush beträgt 100,00 .  
Fragen im Vorfeld können unter Tel. 030/ 2365 71 81 ab 18 Uhr oder E-Mail: Horst.Goehr@t-online.de beantwortet werden.

**Horst Göhr**

# Club der LGB-Freunde

## Club-Domizil

Die Überschrift »Club-Domizil« ist nicht nur eine neue Rubrik auf der Internet-Seite ([www.lgb-club.de](http://www.lgb-club.de)), sondern auch eine lang ersehnte Realität: Am 19.10.2002 wurde im Industriegebiet von Meckenheim (bei Bonn) im Gebäude der Firma Josef Dunkelberg, Mühlgrabenstraße 27, eine rd. 450 qm große Ausstellungshalle eröffnet und den Clubmitgliedern und Gästen vorgestellt. Sämtliche Module, die nicht für derzeitige Messen und Ausstellungen benötigt werden, hatte die Modulgruppe dort in wochenlanger Arbeit aufgebaut. Dabei war auch gleich deutlich geworden, welche Vorteile mit so einer stationären Anlage doch verbunden sind. Während sonst die Module immer nur aus dem Lager entnommen und nach den wenigen Tagen einer Ausstellung wieder eingelagert werden, konnte nunmehr renoviert, erweitert, ausgeschmückt und auch technisch aufgerüstet werden. Das hat allen Beteiligten dann auch Spaß gemacht, was

deutlich zu erkennen war. Die neue Brauerei mit Gleisanschluss von Herbert Tacke war z.B. ein wahres Prunkstück geworden! Die Sägemühle mit echtem Wasserlauf von Manfred Hofmann war auch ein vielbewunderter Blickfang. Auf festem Boden konnten die Module jetzt auch einmal in Ruhe justiert werden,

damit das Wasser sich nicht eigene, ungewollte Wege sucht. Der Gleisplan war auch sehr interessant, man kann an einer Stelle in die Anlage hineingehen, die Dinge aus der Nähe betrachten, z.B. auch die Digital-Zentrale, das Steuerpult sich ansehen und natürlich auch die Technik erklären lassen. Gefahren wer-



**Rainer Fröhling staunt andächtig. Im Hintergrund die in der Entstehung befindliche US-Waldbahnanlage von Klaus-Peter Kerwer und Dieter Dunkelberg**



**Wunderschönes Mühlenmodul (mit echtem Wasser) von Manfred Hofmann**

den die Züge natürlich per Funk-Handy und so sind die »Lokführer« unterwegs, stehen außen an der Strecke oder rangieren einen Zug in einen Gleisabschnitt hinein.

Interessant für die Besucher waren sicher auch die im Bau befindlichen Module von Klaus-Peter Kerwer, aus denen eine amerikanische Waldbahn-Landschaft werden soll. Passend zur schon fertigen und bekannten Trestle-Wood-Brücke entstehen Berge und Schluchten, und als eisenbahntechnische Besonderheit ein Gleisdreieck. Das wird dann sicher einmal eine Anlage, die in der Zukunft auch auf Ausstellungen gezeigt werden kann.

# Club der LGB-Freunde



Überblick über das Geschehen. Im Vordergrund die Schiebebühne nebst Fahrzeug-Eigenbauten von Dieter Dunkelberg



Rechts: Werner Sonnenschein (links) zeigt Jürgen Wüst die funktionstüchtige Schotterumladung von der Feldbahn in die LGB-Wagen

# Club der LGB-Freunde



Gesuperte und gealterte Stainz (aus Putzbrunn)



Eigenbau Bernina-Triebwagen (Dieter Dunkelberg)



Regelspur Köf von Magnus



Oben: Wunderschöne Verladesezene auf einem Modul von Herbert Tacke

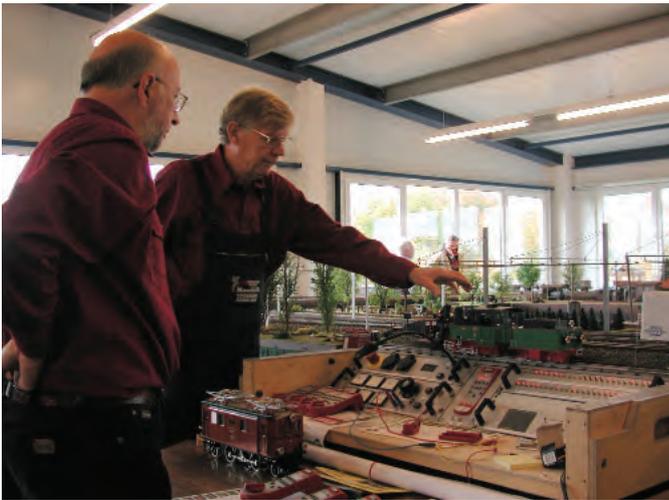


Wunderschön gestaltete Gärtnerei (mit echten Bäumen).  
Baumeister: Klaus Friedrich

Unten:  
Kleinbahnidylle zwischen den Gleisen.  
Man beachte die Dreischienenweiche



# Club der LGB-Freunde



Die Digitalexperten im Einsatz. Klaus-Peter Kerwer (links) und Dieter Dunkelberg programmieren einen Neuzugang



Offizielle Einweihung der Ausstellungshalle.  
Der Hausherr Josef Dunkelberg (2. von rechts) bekam eine »Frank S.« als Geschenk



Ute Blume im ersten Ausstellungseinsatz am Infostand



Ralph Reppingen und Lebensgefährtin hatten es nicht weit.  
Vielen Dank für den Besuch



Pfeiffers Straßenbahnen und Altherrenrunde



Rolf Richter bekommt von Klaus Friedrich eine Sonderführung  
Foto: Werner Offergeld  
Alle anderen Fotos: Dr. Wolfgang Neumann

# Club der LGB-Freunde

Die zahlreichen Besucher wurden am Eröffnungstag mit Kaffee und Kuchen bewirtet, wobei aus dem, von einigen Clubdamen dankenswerterweise zur Verfügung gestellten Kuchen, ein stattliches Sümmchen für weitere Anschaffungen in Meckenheim erwirtschaftet werden konnte. Aus der clubeigenen Bierbar gab es frischgezapftes Kölsch und im Hof wurde an einem Imbiss-Stand allerlei Gegrilltes angeboten. Das Wetter spielte auch noch mit, und so war eigentlich alles in Ordnung. An einem Club-Infostand stellte sich Ute Blume, die neue Club-Sekretärin den Besuchern vor und hatte diverse Boutique-Artikel im Angebot. Erstmals (und letztmals) auch ein paar Clubwagen aus früheren Jahren, die ja »normalerweise« immer nur im betreffenden Jahr und nur für Clubmitglieder und nur per 1 Stück erhältlich sind, und Restbestände anschließend wie das Gold von Fort Knox gehütet werden. Das LGB-Werk hatte noch den LGB-



Clubsekretärin Ute Blume stellte sich vor

Atlas und LGB-Schreibblocks gestiftet, die an diesem Tag verschenkt wurden.

Per besonderem Rundschreiben waren die Clubmitglieder eingeladen worden und viele nutzten die Gelegenheit einer ersten Besichtigung. LGB-Chef Rolf Richter gab sich die Ehre, genau wie Günther Kiss, der bei der Gelegenheit gleich den fast fertigen Mitteleinstiegswagen präsentierte. Als Eröffnungsgeschenk hatte

die Firma Lehmann zusätzlich eine stattliche Zahl an Gedecken vom LGB-Geschirr geschickt, so dass auch die Kaffeeküche in Meckenheim demnächst stilgerecht ausgerüstet werden kann. Denn so ein Herbstfest soll es auf jeden Fall auch weiterhin neben der Mucher Jahreshauptversammlung geben, wie auch öffentliche Fahrtage für das Publikum und vielleicht monatliche Treffen für Clubmitglieder. In 2002 hat es z.B. am 17.11. einen Vor-Advents-Fahrbetrieb und am 15.12. einen Weihnachts-Fahrtage gegeben. Hierbei hatten Kinder bis 14 Jahren freien Eintritt.

Bleibt zu hoffen, dass das neue Domizil wie geplant angenommen und natürlich auch möglichst langfristig zur Verfügung stehen wird. Die Aktion »Patenschaft« hat leider nicht zu dem erhofften Ergebnis geführt. Fahrtage sollen auch in 2003 einmal im Monat stattfinden, und können bei der Club-Geschäftsstelle erfragt werden.



Gemütlicher Teil der Veranstaltung. LGB-Chef Rolf Richter (2. Personenreihe rechts) kam zu Besuch

## Der LGB-Club und seine Männer

- das Interview, oder: 13 auf einen Streich -

Da ich von Herrn Neumann gebeten wurde, bei der Ausstellung in Sinsheim ein wenig für das leibliche Wohl der Clubmitglieder zu sorgen, fuhr ich mit. Aber ich dachte mir, dass ich ja nicht die ganze Zeit nur Kaffee kochen könnte. Also ließ ich mir 10 Fragen für eine Meinungsfrage unter den an der Ausstellung teilnehmenden Helfern einfallen, die die Herren mir dann beantworten sollten. Als ich mit meinem Notizblock anrückte, sah ich ein paar zweifelnde Gesichter, aber auch interessierte Mienen. Meine genauen Absichten waren nicht gleich allen klar. Für Einige war es vielleicht auch Unsinn. Aber bis auf wenige Ausnahmen standen die Herren mir netterweise Rede und Antwort und es wurde fleißig geschrieben. Ich hatte 10 Fragen vorgegeben und jeder sollte in ein paar ruhigen Minuten seine ganz persönliche Meinung dazu kundtun.

Ich glaube, für die Mehrzahl unserer Männer war das wohl eine gelungene Abwechslung. Für mich war es auch sehr angenehm, da ich mich dadurch mit vielen recht angeregt unterhalten durfte. So lernte ich insbesondere Herrn Dr. Michel und Herrn Pfeiffer mal etwas besser kennen. Und ich muss dazu sagen, es hat mir riesigen Spaß gemacht. Diese beiden nahmen sich besonders viel Zeit, mir einiges über ihr Leben, welches ja bekanntlich schon etwas länger währt, zu erzählen. So verging die Zeit schnell, was ich vorher bezweifelt hatte, und ich muss sagen, es war wirklich schön und sehr interessant.

Ich erhielt zu meinen Fragen Antworten von 13 Herren und wen es interessiert, der lese weiter...

Meine 1. Frage lautete: **Seit wann beschäftigen Sie sich mit dem Hobby »Modelleisenbahn?«**

Wie zu erwarten, hatten die meisten als Kinder den ersten Kontakt mit einer Eisenbahn. Ob nun Märklin H0 oder Fleischmann; oder Spur I. Bei Herrn Dr. Rick war es eine Dampflok, die direkt angrenzend am Garten vorbeifuhr und ihn so faszinierte, dass er sich unbedingt eine Märklin Eisenbahn Spur 0 wünschte und auch bekam. Das war im Jahre 1927, man stelle sich dies vor. Bei Herrn Pfeiffer war es 1924 die erste Eisenbahn in Spur I, ein paar Jahre später, 1928, gab es dann Spur 0 und aus Zigarrenkästchen wurden Häuser, Signale und Andreaskreuze gebastelt. Man war zu der Zeit sehr erfinderisch. Herr Friedrich begann als sechsjähriger Junge mit einem Stabil-Metallbaukasten-System. Danach mit einer H0-Modellbahn und 1971, dank seiner Tochter, mit LGB. Herr Dr. Baltzer bekam – man beachte – zu seinem ersten Hochzeitstag von seiner Frau die erste Modelleisenbahn geschenkt. Was für eine Frau! Bemerkenswert! Aber auch nachahmenswert? Zu LGB kamen die meisten Herren erst später, meist durch ihre Söhne, die ja auch Eisenbahner werden sollten.

Meine 2. Frage lautete: **»In welcher Form beschäftigen Sie sich mit der Eisenbahn?«**

Das Sammeln von LGB Modelleisenbahnen ist wohl eine der größten Leidenschaften unserer Männer. Aber viele machen auch In- und Auslandsreisen mit der Bahn. Meist dürfen die Frauen mit, wenn sie denn wollen. Es geht sogar bis hin nach Amerika. Sehr beliebt ist auch

die Schweiz. Einige Herren bauen auch ihre Modelle selbst, wie mein eigener Mann, Dieter Dunkelberg. Er baut die tollsten Loks, Wagen und was dazu gehört. Aber auch Herr Maihofer und Herr Pfeiffer basteln und bauen. So entstehen unter ihren Händen Weichen, Wagen, Loks und Straßenbahnen. Herr Kerwer hat sich der Durchführung diverser technischer Modifikationen der Clubanlage verschrieben. Herr Friedrich baute sehr viele Module für die Clubanlage. Davon nennt er mittlerweile 84 sein Eigen. So hat jeder was zu tun, was ja auch gut ist. Unsere Männer klagen nie über Langeweile und als Rentner oder Pensionäre nerven sie ihre Frauen nicht.

3. Frage: **»Wann sind Sie dem Club beigetreten und warum?«**

Herr Neumann, die 'Nr. 1' und deshalb auch der »Präsident« des Clubs, Herr Degens (Nr. 4) und zwei andere Herrn, Nr. 2 und Nr. 3, die ich nicht sprechen konnte, gründeten den Club im Jahre 1985. Nach und nach kamen dann immer mehr Leute dazu. So ist Herr Pfeiffer die Nr. 8, Herr Kerwer die Nr. 14 und Herr Aversch die Nr. 345. Alle anderen liegen dazwischen. Zu dem »WARUM« antwortete Herr Neumann: »Um Gleichgesinnte zu treffen«. Herr Tacke geht es um Antworten auf seine Fragen in Punkto Eisenbahn und um Erfahrungsaustausch. Herr Maihofer schätzt die Aktivitäten mit Gleichgesinnten, ebenso wie Herr Kerwer, der eigentlich nur mal ins LGB-Werk fahren wollte. Herrn Dr. Baltzer interessieren die netten Leute und Modellbahnen »querbeet« aus allen Kreisen. Herr Friedrich fand auf seiner

---

# Club der LGB-Freunde

---

Suche nach LGB Modellbahnern einen ganzen Haufen davon. Herr Dr. Michel spricht von Kompetenz zugunsten des Hobbys. Natürlich ist das Ziel des Eintretens in einen Club, wie Herr Degens ganz richtig erkennt, das Kennenlernen derer vom gleichen Virus Infizierten.

#### 4. Frage: »Wie fühlen Sie sich im Club?«

Die Antworten reichen von »gut aufgehoben«, »ausgesprochen wohl«, »good feelings« bis hin zu: »wie in einer Familie«. Herr Buerger spricht von Freunden, Bekannten und zuverlässigen Partnern. Ja, so ist es wohl auch, wenn ich meinen Interviewpartnern glauben kann. Manche Herren sprechen über zu wenig Zeit, da das Berufsleben sie noch voll einnimmt, und Herr Neumann wünscht sich, dass sich sein »aktiver Freundeskreis« vergrößern möge, aufgrund des gestiegenen Umfanges der Aktivitäten. Schön fand ich auch die Antwort von Herrn Pfeiffer. Er meinte, der Club halte ihn jung und ersetze ihm den Arzt. Und ich glaube, da hat er recht, wenn man ihn so betrachtet mit seinen 83 Jahren!

#### 5. Frage: »Sind Sie zufrieden, oder gibt es Dinge, die Sie nicht mögen?«

Die Antwort des »Präsidenten« ist hierzu sehr gut, finde ich. Herr Neumann meinte, er sei grundsätzlich zufrieden, aber Verbesserungen seien immer möglich. Am besten komme er mit den Clubmitgliedern zurecht, die selbst die Arbeit sehen und nicht erst groß fragen. Mehr Mitarbeit und mehr aktive Mitglieder sind immer im Gespräch, da es sich um einen kleinen Kreis handelt, der beim Auf- und Abbau der Clubanlage und bei Ausstellungen antritt und so weiter.

Herr Kerwer spricht, glaube ich, allen aus der Seele, wenn er sagt, dass er jene Leute nicht mag, die nur meckern, aber selbst keine besseren

Ideen und Vorschläge machen können. Ja, solche gibt's auch! Diplomatisch möchte ich dazu sagen, es treten hier und da schon mal ein paar kleine Reibereien auf. Herr Dr. Baltzer schätzt sehr die persönliche Freiheit, die im Club herrscht. Das »kleingeistige Vereinsmeiertum« mag er überhaupt nicht, genauso wenig wie die Angeberei, die er aus anderen Clubs kennt. Eigentlich waren alle 13 Mitglieder, die ich befragte, sehr zufrieden mit dem Clubleben. Aber, so muss ich anmerken, tragen alle 13 Herren auf entscheidene Weise zu dieser Harmonie bei.

#### 6. Frage: »Was würden Sie ändern?«

Zuerst kam immer die Antwort: nichts! Alles ist gut so, wie es ist! Aber dann, nach einigem Nachhaken, sprachen einige der Herren von dem Wunsch nach einem eigenen Clubheim. Dieses Vorhaben kann inzwischen als bereits auf den Weg gebracht beschrieben werden. In Meckenheim, in der Nähe von Bonn, wurde dem Club von Herrn Josef Dunkelberg ein großer Raum zur Verfügung gestellt. Hier wurde die Clubanlage zum größten Teil aufgebaut.

So wurde auch bemerkt, dass bei größeren Investitionen eine breitere Entscheidungsbasis gesucht werden sollte. Aber dies ist ja von Herrn Neumann bei der Jahreshauptversammlung in Much auch schon angesprochen worden.

#### 7. Frage: »Haben Sie eine Gartenbahn?«

Fast alle besitzen eine LGB-Anlage, ob im Haus oder im Garten. Und diese will entworfen, gebaut und gewartet werden. Es sind die unterschiedlichsten Anlagen zu betrachten. Anlagen im Garten oder Innen-Anlagen im Haus, bestückt mit Tunnel, Bergen oder Brücken; es ist eines jeden Erbauers Individualität, die sich hier widerspiegelt.

#### 8. Frage: »Wieviel Zeit nimmt Ihr Hobby in Anspruch? (Familie)«

Herr Neumann opfert ca. 80 % seiner Freizeit für den Club; für sonstiges und Familie bleiben daher nur noch 20 %. Bei Herrn Dr. Rick und Herrn Friedrich wird oft sogar die Nacht zum Tag, wenn etwas nicht klappt wie es sollte. Herr Dr. Baltzer beschreibt das Hobby auch als sehr zeitaufwendig. Bei Herrn Kerwer und meinem Mann umfasste das Hobby komplett die Freizeit der letzten Jahre; wegen Digitalisierung. Daher blieb für Familie so gut wie keine Zeit. Aber eigentlich liegt es an jedem selbst, wieviel Zeit er sich für sein Hobby nimmt. Man muss es ja nicht übertreiben und die Scheidungsrate im Club ist sehr niedrig. Am besten ist, die Frauen machen mit, was auch viele tun, z.B. bei den Gartenfesten. Kinder sind auch immer gern gesehene Gäste. Und die lieben es, mit der Eisenbahn zu spielen.

#### 9. Frage: »Empfinden Sie das Hobby als teuer?«

Es ist ohne Frage ein teures Hobby. Das wurde mir von fast allen erklärt. Herr Buerger schafft schon mal heimlich einen LGB-Karton ins Haus. Aber es muss nicht unbedingt teuer sein, wenn man z.B. seine Modelle oder Gebäude selbst baut. Herr Maihofer legt sich selbst Beschränkungen auf, damit er sein Budget nicht überschreitet. Nachahmung empfohlen! Herr Dr. Rick hat ein weiteres Argument gebracht: »Rauchen, saufen und eine anspruchsvolle Freundin kosten auch sehr viel. Was ist den Frauen hier lieber?«

Herr Dr. Baltzer argumentierte treffend: »Viel Geld für Hobbys investieren bedeutet nicht, auch viel Spaß zu haben!« Recht hat er!

#### 10. Frage: »Sind Sie im Club tätig? Wenn nein, würden Sie gerne tätig werden? Und in welcher Form?«

# Club der LGB-Freunde

Herr Neumann ist als Vorsitzender des Clubs für viele Aufgaben zuständig. Organisationen und das Verfassen von Berichten für die »Spur II Nachrichten« sind zwei seiner Aufgaben. Herr Dr. Baltzer beteiligt sich da ebenfalls, wie auch Herr Kerwer sich manchmal die Zeit dafür nimmt. Herr Tacke, Herr Dr. Rick, Herr Maihofer, Herr Dunkelberg, Herr Kerwer, Herr Pfeiffer und Herr Dr. Michel sind mit der Clubanlage beschäftigt. Genauso Herr Friedrich, der aber zusätzlich noch die Module baut. Herr Buerger steht mit seinem Ringlokschuppen bei Bedarf zur Verfügung. Herr Aversch genauso mit seiner Digitalwerkstatt. Herr Degens würde gerne tätig wer-



Marlies Dunkelberg: So sieht sie aus

den, aber es ist ihm wegen Zeitmangels im Moment nicht möglich. Leider konnte ich in Sinsheim nicht alle Mitglieder interviewen, da der Artikel sonst viel zu lang geworden wäre. Aber sicher werde ich noch einmal eine solche Umfrage starten. Sollte sich jemand von den Lesern angesprochen fühlen, im Club aktiv tätig zu werden, der muss sich nur bei einem von den hier genannten Herren melden.

**So, nun bleibt mir nur noch, Ihnen allen ein schönes Weihnachtsfest und ein glückliches und gesundes Neues Jahr zu wünschen.**

**Marlies Dunkelberg**

## Süßigkeiten....



Zu Weihnachten des vorigen Jahres hatte man sich im LGB-Club ´mal wieder etwas Neues ausgedacht. Angeregt durch die Abteilung »Satz und Design« der Spur II Nachrichten wurden im Schloß-Café Himperich im nahe gelegenen Bergisch Gladbach-Bensberg Pralinen mit einer Bedruckung des LGB-Logos in Form der Stainz mit L.G.B.-Beschriftung hergestellt. Ihr Innenleben nannte sich »Marc de Champagne-Trüffel«, und so edel wie der Name, war auch der Geschmack! »Herzliche Grüße vom LGB-Club Rhein/Sieg« lautete ein seitlicher

Schriftzug auf der Sechser-Packung, dazu die postalische Anschrift des Clubs und die des Cafés. Kurz vor Weihnachten gingen dann diverse kleine Päckchen an besonders verdiente Freunde des Clubs zur Post,

darin in Holzwolle eingebettet und mit einer Grußkarte versehen besagte Pralinen-Schachtel. Wir hoffen, dass unser kleiner Gruß allen Empfängern schmeckte, und dass man sich darüber gefreut hat!



## Reinheits-Gebot für Groß-Bahn-(LGB)-Lokomotiven?

**Anmerkungen zu Artikeln von H.-J. Neuman und von »R.F.« im letzten Heft Nr. 30 der Spur-II-Nachrichten**

Ähnlich wie beim Deutschen Bier, sollte auch für Groß-Bahn-Lokomotiv-Antriebe ein neues Reinheits-Gebot gefordert werden: Dementsprechend seien als Baumaterialien für Elektro-Motoren nur magnetisierbares Eisen (oder Perma-Magneten), Kupferdraht ( für Rotor und Feldmagneten) und Funk-Entstör-Elemente (mit Spule und Kondensator) zulässig. Darüber hinausgehende Bauteile wie Mikro-Prozessoren oder sonstige der Digitalen Steuerungstechnik dienende Bauelemente wären strikt abzulehnen.

Die von unserem Chefredakteur Herrn Neuman (»Zweispuriges«) und dem Autoren »R.F.« (»Digital-einfach ideal«) verfassten sehr lobenswerten Artikel in Heft #30 erfordern in Verbindung mit der praktisch bereits vollendeten Digitalisierung unserer Club-Anlage eine längst fällige Grundsatz-Diskussion: Wie soll es in unserem LGB-Club Rhein-Sieg mit der Digitalisierung allgemein und speziell mit unserem Multi-Modul-Layout-System weitergehen?!

Während H.-Jürgen Neumann sich darauf beschränkt, aus dem Blickwinkel eines potentiell besseren LGB-Marketings die verschiedenen Lebens-Jahrgangsstufen, die Bedeutung von Sammlerinteressen oder prominenten öffentlich-zugänglichen Gartenbahn-Standorten zu erörtern, befasst »R.F.« sich mit der Praxis der Digitalisierung. Für mich

ragen bei »R.F.« zwei Sätze heraus, die mich veranlassen, hier das Wort zu ergreifen. Zitat: **»..Da kann man nur noch den Netzstecker ziehen. Darum haben manche Digi-Club-Anlagen auch so große NOT-Aus-Tasten in die Fahrpulte integriert....«.**

Aus den klugen Gedanken dieser beiden Spur-II-Nachrichten-Autoren ergibt sich für mich eine 2-teilige Kombinations-Frage:

1.) In welchen Käufer-Jahrgangsstufen erwirtschaftet LGB den höchsten »Capital Return«? Also Gewinne?

Und 2.) In welchen Käufer-Jahrgangsstufen verkaufen sich die Digital-Loks am besten und in wie weit tragen sie prozentweise zum GESAMTERGEBNIS der Firma LGB bei?!

Was nützt es, wenn jetzt aus dem Hause Lehmann Digital-Material in den Markt der Anfangs-Packungen und des weiteren Anschlussgeschäftes gedrückt wird, jedoch der finanziell gut ausgestattete meist ältere digital-gefrustete Käufer keine Ergänzungs-Anschaffungen mehr macht? Oder sich ganz aus dem Groß-Bahn-Hobby zurückzieht? Digitalisierung als Kauf-Abschreckung? Diese Fragen werden in den USA im Hinblick auf die Nachwuchssorgen im populären Tin-Plate-Sektor und die stets älter werdenden Toy-Train-Aficionados, zunehmend erörtert.

Der offizielle Jubel über die Digitalisierung unserer LGB-Club-Rhein-Sieg-Modul-Anlage gehört nicht mehr zu meiner LGB-Gefühlswelt: Vieles erscheint mir dabei ungeklärt. Jenseits und trotz der rein

funktionalen Erfolgsmeldungen. Die wirklichen Entscheidungsgründe zugunsten der Digitalisierung sind im Für und Wider niemals club-öffentlich in den Gremien ausdiskutiert worden.

Weise Modellbahn-Fachleute in USA, wie z. B. Chefredakteur Neil Besouglouff vom amerikanischen Kalmbach-Verlag, veröffentlichten bereits in der Modellbahn-Fachpresse kritische Grundsatz-Gedanken. Demzufolge sei es in USA fraglich, ob es in 10 oder 20 oder 30 Jahren gelingen würde, einen elektronischen »Reparatur-Horror« bei den digitalisierten Sound-Platinen zu vermeiden. Wird es dann bei den Herstellern bzw. bei den Vertriebsfirmen der verschiedenen Groß-Bahn-Produkte noch genügend Ersatzteile und Reparatur-Fachleute geben? Können wir diese noch bezahlen? Oder werden die überhaupt machbaren Modellbahn-Reparaturen an dann technisch-elektronisch überholten Modellbahn-Material nur durch eine Art Sub-Kultur-Mini-Betriebe in Schwarz-Arbeit erbracht? Bei bekanntermaßen sinkenden Massen-Einkommen der Bevölkerung, insbesondere bei Rentnern und steuerlich auch weiterhin diskriminierten Familien mit Kindern? Zumal unklar ist, wo LGB seine Zukunft sieht. Bei den Jungen? Bei den Alten?

Oder stehen wir gerade deshalb bereits heute vor einer Re-Vitalisierung des Live-Steam-Sektors? Marc Horovits von den GARDEN-RAILWAYS hat es uns vor gemacht. Werden Herr Reppingen und Herr Regner die neuen »Mahatmas« der

---

# Club der LGB-Freunde

---

wachsenden Gemeinde der Echt-Dampf-Kompaneros? »Viceramos«? Wir werden siegen? Soll ich meinen alten Aster-Bausatz der berühmten 4-4-0 Western-Lok vom Typ »American« endlich Herrn Reppingen zur Fertigstellung übergeben?

Wer von den neuen Hohepriestern der Computer-, Weltraum- oder PKW-Steuerungs-Technik kennt nicht bei den Rechner-Gehirnen die geheimnisvollen, unerklärbaren zeitweiligen Funktions-Ausfälle? Die auch schon in Sinsheim eine 8500,-DM-Lok aus ca. 90 cm Höhe haben auf den Fußboden abstürzen lassen?

Wird es gelingen, uns auf Dauer diejenigen elektronischen Haupt-Elemente gefügig zu machen, die die Grundlage der neuen mit soviel Energie und Aufwand betriebenen Digitalisierung unser LGB-Club-Rhein-Sieg-Module sind: Die ELEKTRONEN?

Gibt es in unserem Club zu diesem Thema gar ein heimliches TABU? Denn in dem ausführlichen 6-einhalb-seitigen Bericht über die Digitalisierung unser Modul-Club-Anlage in Heft Nr. 27 der Spur-II-Nachrichten taucht die Bezeichnung »Elektronik« oder »elektronisch« kaum auf. Genau gesagt, nur drei mal!? Wie viele hauptamtliche Fach-Elektroniker oder gleichwertige Elektronik-Hiwis haben wir in unseren Reihen aufzuweisen, die uns auf Dauer zur Verfügung stehen?

Dazu kommt, dass ich bei mir selbst angesichts der mir unverständlichen monopol-artig durchgeführten Digitalisierung unserer Club-Modul-Anlage einen persönlichen Entsolidarisierungs-Effekt beobachte. Zwischenzeitlich habe ich erkannt, dass ich mit diesen technisch bedingten Entfremdungs-Gefühlen in unserem Club in guter Gesellschaft bin. Da-

her kann ich auch offen mit diesem Problem umgehen. Entsteht in unserem Club eine 2-Klassen-Gesellschaft? Die einen, die oben im Scheinwerferlicht der Digitalisierung leben und die anderen, die im dunklen Keller am einfachen Transformator-Fahrpult drehen? Werden alle Clubmitglieder bei dieser neuen Digital-Entwicklung mitgenommen?

Steigende äußere Mitgliederzahlen an der Peripherie unseres Clubs sagen nichts aus über die inneren spezifischen Co-Häsions-Quotienten des aktiven Club-Kerns. Auf welcher Basis sollen da in der Zukunft denkbare weitere zusätzliche technische und wirtschaftliche Belastungen emotionell ertragen werden?

Die Digital-Elektronik macht uns Modell-Bahner in bisher nie gekannter Weise verwundbar und abhängig. Sind wir uns darüber wirklich im Klaren!? Soll die Modul-Anlage des LGB-Clubs-Rhein-Sieg auf Gedeih- und- Verderb an die elektronische Digitalisierung Made by LGB gekoppelt werden!? Sollen wir mit unserer Club-Anlage die fabrik-frischen LGB-Digitalisierungssysteme »trocken wohnen«? Wie groß ist unsere Elektroniker-Personal-Reserve? Müssen wir schlimmsten Falles damit rechnen, dass LGB nur noch Digital-Loks liefert? Gibt es noch Lehren aus der früheren Digital-Pleite bei MÄRKLIN oder habe ich damals alles falsch verstanden?

Oder sieht LGB für sich in der störanfälligen Digitalisierung ein gewichtiges wirtschaftliches Instrument, um die Kunden auf Dauer an seine Service-Center in Nürnberg und San Diego zu binden?!

\*\*\*

Allgemein bestehen in der Bevölkerung erfreulicherweise noch erhebliche Vorbehalte gegenüber einer undifferenzierten Elektronik-Gläubigkeit. Zu recht wie ich meine. Es ist eine bei interessierten Flug-Passagieren bekannte Tatsache, dass z. B. bei BOEING und bei AIRBUS INDUSTRIES völlig unterschiedliche Philosophien über die Funktions- und Entscheidungs-Prioritäten bei elektronischen Ausrüstungen herrschen. Während die Amerikaner im Endergebnis immer dem Piloten die letzte Entscheidung einräumen, hatten die Unfälle des AIRBUS (Lauda-Air, Warschau, Straßburg, etc.) bisher mit der falschen Elektronik-Programmierung zu tun, die den Piloten mangelhaft unterstützten.

Darüber hat es bereits ausführliche Gerichts-Debatten und Fernseh-Diskussionen gegeben, die mich persönlich veranlasst haben, bei meinen Flügen nach USA nur BOEING Maschinen, möglichst noch mit Rolls Royce Turbinen ausgerüstet, zu benutzen...

\*\*\*

Ich halte die Forderung nach einer Art »Reinheits-Gebot für Groß-Bahn-Lokomotiven« angesichts ähnlicher Überlegungen in anderen Ländern und den USA für legitim und für »Zukunfts-Kompatibel«.

Die angeblich unausweichliche Digital-Zukunft jedenfalls findet auf meiner LGB-Anlage, ob innen oder außen, nicht statt. Das sei hier unmissverständlich festgestellt.

Ach, ja, wie war noch die Telefonnummer von Herrn Reppingen? Ich glaube, ich rufe ihn besser doch an, wegen der Montage meiner AMERICAN Live-Steam....

**Friedrich Baltzer, Aachen**

# Kiss®

Modellbahnen

top line

Spur G/IIIm 1:22,5

Hochwertige Messing-  
Modelleisenbahnen und  
Kunststoff-Wagenmodelle  
zu einem vernünftigen  
Preis.

## Mittleinstiegswagen der RhB

### Hochwertige Kunststoffmodelle

- LüP 780 mm
- Innenbeleuchtung schaltbar
- **Alle Achsen** kugelgelagert
- Stromabnahme über alle Achsen
- Radius 600 mm
- Vorbildgerechte Beschriftung



Ausführungen:

• C 2321, 3. Kl. creme/grün	33042
• B 2321, 2. Kl. creme/grün	221042
• A 1221, 1. Kl. creme/grün	222042
• 3-er Set C creme/grün, 3. Kl.	34042
• 3-er Set B creme/grün, 2. Kl.	223042
• 3-er Set A+B+C creme/grün, 1./2./3. Kl.	224042
• B 2321, 2. Kl. grün	25042
• A 1221, 1. Kl. grün	26042
• 3-er Set grün, 3 x 2. Kl.	27042
• 3-er Set grün 2 x 2. Kl + 1 x 1. Kl.	28042
• B 2321, 2. Kl. rot	29042
• A 1221, 1. Kl. rot	30042
• 3-er Set B rot, 3 x 2. Kl.	31042
• 3-er Set B + A rot, 2 x 2. Kl + 1 x 1. Kl.	32042

Kostenlosen Katalog anfordern!

Kiss & Erdt GmbH · Friedrichstrasse 12a · D-68519 Viernheim · Tel. +49 (0) 6204 - 91 28 44 · Fax +49 (0) 6204 - 91 28 45 · www.kiss-modellbahnen.de

# DIETZ MODELLBAHNTECHNIK

DCC-Digitalkomponenten / Entkupppler für LGB / Kehrschleifenelektronik  
Geräuschelektronik der absoluten Spitzenklasse / Rollenprüfstände u.v.m.



Geräuschelektronik X-clusive II mit Steuer-Ausgang  
für Dampferzeuger und Feuerbüchsen-Flackerlicht

ZSL CH



Unseren 24-seitigen Katalog  
erhalten Sie gegen Einsendung  
von € 5,-  
(Schein oder Briefmarken)

Rollenprüfstand DRP 45  
für Spur 1 und IIIm



Modelle und Zubehör für  
große Spurweiten



Weichen- und Universal  
Decoder DWD 01

RhB Traktor



[www.dietz-modellbahntechnik.de](http://www.dietz-modellbahntechnik.de)  
Hindenburgstraße 31 · 75339 Höfen · 07981/6757

# CHAMPEX - LINDEN® Modellspielwaren



- **Große Auswahl an LGB-Artikeln**
- **LGB Ersatzteilservice und Reparaturen**
- **Fachberatung**
- **Viel Zubehör zur LGB**
- **Beschriftungen, Ätzschilder und Elektronik passend zur LGB**

**Besuchen Sie unsere umfangreichen Internetseiten mit vielen Informationen zum Thema LGB. Sie finden uns unter ...**

<http://www.champeX-linden.de>

**oder besuchen Sie unser Ladengeschäft in Dormagen-Nievenheim.**

Unsere 80-seitige Gesamtpreisliste senden wir Ihnen auf Wunsch gerne kostenlos zu. Wenn Sie sich über unser aktuelles Zubehörprogramm informieren möchten, fordern Sie bitte unseren aktuellen Gesamtkatalog (gegen Gebühr) an.

CHAMPEX-LINDEN · Sven Linden · D-41542 Dormagen (Nievenheim) · Salvatorstr. 4  
Telefon 0 21 33 / 92 98 77 · Telefax 0 21 33 / 92 98 78  
E-Mail: [info@champeX-linden.de](mailto:info@champeX-linden.de)

Spur G (IIm)

Frank's Garten-Bahnen  
Karl-Marx-Str. 28  
14532 Kleinmachnow

# FRANK'S

[www.GARTEN-BAHNEN.de](http://www.GARTEN-BAHNEN.de)

1 : 22,5

Fon: 033 203 - 836 71  
Fax: 033 203 - 836 73  
[franks@garten-bahnen.de](mailto:franks@garten-bahnen.de)

**LGB - THIEL - KISS - LENZ - DIETZ - POLA G - PIKO - PREISER - u.a.**

Gesamtpreiskatalog + Sammlerliste 2,50 € plus 1,53 € Porto

ANKAUF - VERKAUF - NEUWARE - WERKSTATT \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ ERSATZTEIL - DIGITAL - REPARATUR - SERVICE

**Mo. - Fr. 10.00 - 19.00 Uhr • Sa. 10.00 - 13.00 Uhr**

# BIG TRAIN WORLD

**EUROPA'S GRÖSSTES GROSSBAHNCENTER**

**500 m<sup>2</sup> nur:**

**LGB-MAGNUS-KISS-USA TRAINS-ARISTO- WILESCO-REGNER  
POLA-PIKO -BACHMANN-MODEL POWER-PREISER-usw-usw.**

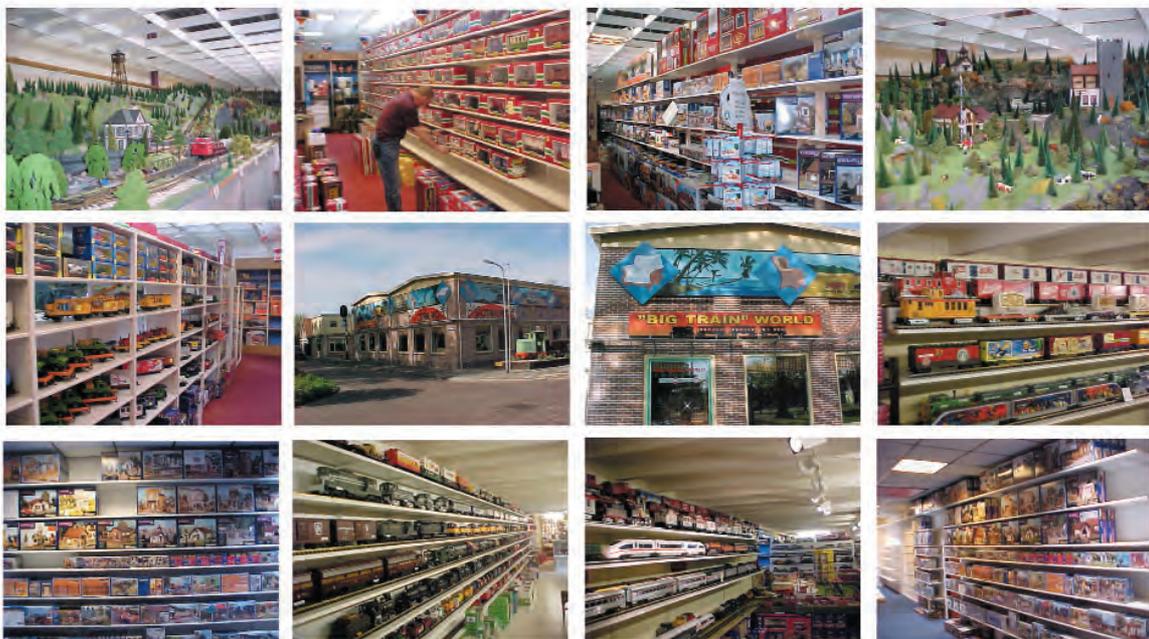
---

Jeden ersten Sonntag im Monat geöffnet von 13.00 -17.00 Uhr  
Immer am 2. Ostertag und 2. Weihnachtstag geöffnet von 11.00 - 17.00 Uhr

---

Die Reise zu weit?? Bleiben Sie doch ein oder mehrere Tage in der Umgebung.  
Hier gibt es viele Wälder, Seen, gute Hotels usw. Sie finden uns in der Provinz Friesland.  
Zusammen mit dem über 500 m<sup>2</sup> großen Großbahncenter lohnt sich ein schöner Ausflug für  
Sie und Ihre Familie zu unserem Laden, in Kombination mit einer reizvollen Landschaft.

---



**LGB fast immer komplett auf Lager. Auch viele  
Sammlerstücke. Ankauf-Verkauf**

**Bovenstreek 25 - 8391 HN Noordwolde -Fr-Niederlande**

Tel: 0031-561431083 Fax: 0031-561431169 Email: [info@bigtrainworld.nl](mailto:info@bigtrainworld.nl)

Internet: [www.bigtrainworld.nl](http://www.bigtrainworld.nl)