

SPUR II (m)

1/2005 **36**
ISSN 0931-8798
SFr. 18,00 - € 9,00

Club der
LGB-Freunde Rhein/Sieg

NACHRICHTEN



75 Jahre
Glacier Express

GLACIER 
75 EXPRESS
St. Moritz / Davos - Zermatt
1930 - 2005

Spur II_(m) Nachrichten

ISSN 0931-8798
Ausgabe 36
1/2005

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

Offizielles Organ des
»Club der LGB-Freunde Rhein/Sieg«
Geschäftsstelle: Im Mühlenfeld 1a, 53881 Euskirchen

IMPRESSUM	INHALTSVERZEICHNIS	SEITE
Herausgeber und Vertrieb: Club der LGB-Freunde Rhein/Sieg Im Mühlenfeld 1a, 53881 Euskirchen Telefon 02251/6505867 Telefax 02251/6505868 E-Mail info@lgb-rheinsieg.de Internet www.lgb-rheinsieg.de	Impressum	3
Redaktion: H.-Jürgen Neumann, redaktion@lgb-rheinsieg.de Dr.-Wirtz-Str. 2, 53804 Much, Tel. 0 22 45 / 22 24 Cordula Abends, Tel. 022 47 / 97 1236 Alte Mucher Str. 3, 53819 Neunkirchen-Seelscheid	Was uns wichtig ist...	4 - 5
Ständige Fachmitarbeiter: Dr. Friedrich Baltzer, Aachen Rainer Fröhling, Herford Dipl. Ing. G. M. Joedecke, Dietmannsried Dieter Manhardt, Köln Gerhard Pastowski, Einbeck Dr. Markus Strässle, CH - St. Gallen	Neuheiten	6 - 15
Erscheinungsweise und Bezugsmöglichkeit: Die Zeitschrift erscheint im Juli 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 Banklastschriftverfahren. Die Bankverbindung für Überweisungen lautet: H.-Jürgen Neumann, Kreissparkasse Köln Nr. 0007000060 (BLZ 386 500 00). IBAN: DE 34 3865 0000 0007 0000 60	Aus der Szene	16 - 23
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 wiederzugeben.	Feldbahnseiten	24 - 35
FERPRESS: Die »Spur II Nachrichten« sind Mitglied in der Internationalen Eisenbahn-Presse-Vereinigung FERPRESS.	Lokomotiv-Geschichte	36 - 41
	Ausstellungen	42 - 47
	Reiseberichte	48 - 56
	Letzte Nachrichten	57
	Kolumne	58 - 59
	Vom Vorbild berichtet	60 - 67
	Autorenportrait	68 - 72
	Kurzberichte	73 - 77
	Dies und Das	78
	Club der LGB - Freunde	79 - 110

Titelbild: 75 Jahre Glacier Express

Sonderfahrt mit Sonderlok in Sonderfarbe! Sonderbar?

Siehe hierzu auch den Bericht auf Seite 66

Foto: Bernd Backhaus



Im Fahrplan: Patinieren oder Linieren

Kommt das Gespräch auf das Altern von Fahrzeugen, so entsteht meist eine heftige Diskussion. Meinungen prallen aufeinander, es sei denn, gleiche Couleur sitzt beisammen, um eben gleiches zu vertreten.

Das Altern mache schließlich erst die wirkliche Realität aus, meinen die Fans. Vorbilder fahren auch nicht in jenem Neuzustand umher, mit dem sie einst nach Verlassen des Herstellerwerks glänzten. Und man muss schon sagen, so eine mühsam herum kriechende Waldbahnlok aus den Karpaten, mit unzähligen primitiven Reparaturstellen und behelfsmäßigen Anhängseln, der man anhand der Tropfspuren jede undichte Stelle ansieht, hat schon etwas für sich, wenn sie auf ausgeleierten Gleisen so gerade noch die Spur hält, stets bereit, beinahe umzukippen. Natürlich müssen die angehängten Wagen gleiches Niveau aufweisen und dem Zustand und der Funktion nach keinen Deut besser sein, als die Lok selbst.

Aber auch eine im Braunkohletagebau kaum sauber zu haltende total verdreckte Maschine mit Waggonen, die vom ständigen Schüttnbetrieb vor Staub strotzen, wirken in ihrer Art wieder völlig anders, denn technisch sind sie in sehr gutem Zustand, ebenso, wie das Gleissystem. Das müssen sie wohl einwandfreier Funktion wegen auch sein.

Es ist sicher auch eine hohe Kunst, solchen Alterungszustand oder Nutzungverschmutzungen gut nachzubilden. Meistens gelingt das nicht und man sieht dem Bemühen den mangelnden Erfolg an. Ob sichtbare Pinselstriche oder unechte Tropfspuren, ob einfach graubraun

darüber gewischt wurde oder der Sprayschwall flächenhaft unwirklich noch erkennbar ist: Man nimmt den Versuch wahr, aber auch zu deutlich die angewandte Technik, die vordergründig auffallend sichtbar ist, als der doch eigentlich viel schwächere Effekt selbst sein müsste, wenn er den realistischen Eindruck erwecken sollte.

So ist letzten Endes zwar der Hochglanz verschwunden, was herauskam wirkte aber eher als Murks und der Erzeuger ist sich wohl dessen auch deutlich bewusst. Je schlimmer das Ergebnis, desto größer der erklärende Redeschwall. Der Betrachter nickt wohlwollend und denkt sich sein Teil.

Eine andere Gruppe nimmt das Altern als kaschierenden Vorwand für Bastelmurks. Was nicht gelingt, wo Klebespuren sichtbar sind, wo Oberflächen mißlingen, da wird patiniert, was das Zeug hält.

So sieht es leider in den meisten Fällen aus.

Und so sind die nachfolgenden Zugarnituren im Bestand eines Alterungsfans in aller Regel wieder fabrikneu blank und glänzend und werden es auch bleiben mit der Erläuterung, dass man für diese Objekte noch keine Zeit zum Altern gefunden habe. So fahren gemischte Zugarnituren umher, was auch wieder etwas stillos in dem anfänglich so stilvoll aufgebauten Umfeld kurios wirkt.

Alternative ist das machen lassen und das kostet natürlich Geld, viel mehr Geld, als der Rohling selbst. Die

richtig Großen in der Szene schätzen ihren Gesprächspartner denn auch gleich richtig ein und zwar dahingehend, dass sie ihm solches Tun überhaupt nicht erst zutrauen, mit der Frage: »Wo lassen Sie altern?« Gemeint sind natürlich Modellbahnfahrzeuge.

Dann gibt es noch andere, die haben nicht die geringste Lust, ihre Fahrzeuge zu bemalen. Die finden es richtig schön, wenn originalfarbig rollendes Material in sauberem Zustand seine Runden dreht. Im Gegenteil, hat der Regen und Gartenschmutz zu sichtbarer Verdreckung geführt, so werden die Fahrzeuge liebevoll gewaschen und gepflegt. Das heißt nicht, dass jene nicht realistische Szenen gerne betrachten und bewundern.

Nicht zu vergessen ist eine weitere Gruppe, die nicht nur Fabrikfrische schätzt, sondern noch den Originalglanz dazu. Es sind die Sammler und jedermann wird akzeptieren, dass deren Vehikel nicht bemalt werden dürfen.

Zu bedauern sind jene mit zwei Herzen in ihrer Brust. Sie erzählten mir freudestrahlend, dass es nun Farben gäbe, die man abwaschen könne. Ich bezweifle jedoch, ob mit solchen Farben patinierte Loks nach dem Abwaschen in Sammlerkreisen noch akzeptabel sein werden.

Inzwischen lohnt sich ein Blick auf die Vorbilder. Natürlich kann man bei uns jede Menge Gammelbahnen besuchen und befahren, auch in Frankreich wie im Osten Europas allerorten. Doch schon in Holland oder Dänemark findet man Kontraste dazu. Die größte Szene im Bereich

Was uns wichtig ist...

Schmalspurbahnen finden wir ja nicht gerade bei uns, eher in Wales oder im Vollbahnbereich Rhätien. Und siehe da, dort fahren stets saubere Fahrzeuge umher. Manche Gesellschaften waschen selbst bei trockenem Wetter den gesamten Zug vor jeder Fahrt, um in bestem Zustand zu glänzen. In den Betriebspausen fummeln die Lokpersonale mit Putzlappen an ihren Maschinen herum. Da gibt es glanzpoliertes Messing und Kupfer, und glänzenden Lack, Namensschilder mit erhabenen messingblanken Lettern und schwarz oder rot ausgelegtem Grund, der sauber ist und keineswegs durch das Fummeln in Form einer Schmutzschicht grundie-

rend wirkt. Von Tropffahnen keine Spur, denn solche werden nicht nur weg poliert, sie sind gar nicht vorhanden, denn die Technik präsentiert sich ebenfalls stets in erstklassig gepflegtem Zustand. Auch das ist eine wahre Freude anzuschauen.

In manchen Zonen werden die Fahrzeuge sogar liniert und es versteht sich von selbst, dass solchermaßen verzierte Loks und Waggons nun wirklich keine Patina mehr vertragen. In diesen Regionen werden, man höre und staune, Linienbausätze für Modellbahner angeboten um die notwendige Präzision zu erreichen.

Es erübrigt sich die Feststellung, dass jene Modellbahner, die linieren, nichts von patinieren wissen wollen. In diesen Gebieten gibt es auch Modellbahnliteratur für unsere Szene. Und zwar nicht zu knapp. Man muss aber schon einen ganzen Jahrgang durchblättern, um einmal eine gealterte Lok zu finden.

Das ist die Kehrseite der Medaille mit dem Kult über das Outfit unserer Modellbahnfahrzeuge. Bei einer solchen Bandbreite wäre eigentlich etwas mehr Toleranz untereinander ganz sinnvoll.

Dipl.-Ing. Gottfried M. Joedecke



Schönes Beispiel für das Linieren: Accucraft liefert die »Mona« der Isle of Man Steam Railway.
Siehe hierzu auch unseren Bericht auf Seite 61

Ernst Paul Lehmann »LGB«

Wer im Januar auf der Lehmann-Internetseite über »Produkte« den Weg zu »Neue Artikel« beschritt, der hatte sie urplötzlich schon vor sich: Die LGB-Neuheiten des Jahrganges 2005! Allerdings nur bis zum 25., da hatte man nach der Anfrage eines Händlers die ungewollte Veröffentlichung schnell gelöscht. – Same procedure like every year....

Zur Spielwarenmesse in Nürnberg wurde dann aber ohnehin das Geheimnis der Jahres-Neuheiten gelüftet, fast wenigstens, denn zwei Artikel, nämlich ein Rhätisches Krokodil und ein Panoramawagen mussten (in offensichtlich neutral weißer Farbgebung) noch unter einem Tuch verharren. Das wurde dann im vorigen Monat weggezogen, und hervor kam zum Anlass des Jubiläums »75 Jahre Glacier Express« ein Krokodil in blauer Lackierung (LGB-Nr. 27402), sowie eine neue Variante des Panoramawagens »Matterhorn-Gotthard-Bahn« (LGB-Nr. 32660). Wer 2001 die seinerzeit schon angebotene blaue Farbvariante der Lok nicht gekauft hatte, der wird das vielleicht jetzt nachholen, – die Sammler, die

in diesem Jahr »blind« bestellt hatten, waren dann aber oft enttäuscht. Dass die Serie schnell ausverkauft war, muss also nicht auf allseitige Begeisterung schließen lassen.... Ob die als Zusatzneuheit angekündigten Salonwagen mit Jubiläumslogo der große Renner werden, sei dahingestellt. Wer das Viererset komplett hat, braucht sie nicht, – und das Logo ist nächstes Jahr schon wieder Schnee von gestern.

Der MGB-Panoramawagen soll im September erscheinen. Immerhin weist er zur Unterscheidung nicht nur das »Glacier Express«-Logo auf, sondern trägt die neue, durch Fusion der Bahngesellschaften entstandene Bezeichnung »Matterhorn Gotthard-Bahn« und das typische Streifen-Design.

Das komplette LGB-Neuheitenangebot wollen wir hier nicht aufzählen, – das dürfte unseren Lesern in der Zwischenzeit bekannt sein. Wir haben 82 neue Fahrzeuge und diverse andere Artikel gezählt. Das würde nicht nur den Platz in unserer Zeitschrift sprengen, sondern überfordert auch die LGB-Freunde und deren

Geldbörsen. Weniger ist oft mehr, – aber diesem oft geäußerten Vorschlag konnte man sich bisher in Nürnberg (noch) nicht anschließen.

Sehr gut gefällt uns ja der neue RhB-Bernina-Triebwagen in gelber Lackierung. Es gibt ihn gleich in 3 verschiedenen technischen Ausführungen: Ohne Decoder, nur mit Schnittstelle (LGB-Nr. 21390), digital mit Sound (LGB-Nr. 21392) und digital ohne Sound (LGB-Nr. 21393). Die Kundschaft, die sich gerade daran gewöhnt hatte, dass sämtliche LGB-Triebfahrzeuge mit Decoder ausgerüstet wurden, wird wohl überwiegend die digitalen Ausführungen gekauft haben bzw. noch kaufen. Ende des Jahres soll als passender gelber RhB-Personenwagen der »La Bucunada« C 114 (LGB-Nr. 30550) ausgeliefert werden.

Eine echte Formneuheit stellt das Modell der RhB-Dampflok G 3/4 Nr. 11 »Heidi« (LGB-Nr. 20271) dar. Passend hierzu kommt der Museums-Personenwagen C 2012 (LGB-Nr. 30340), der zur allseitigen Überraschung auf der Messe vorgestellt wurde.



Etwas für Bierwagen-Sammler: Stiegl Brauerei



Gute Idee: Zillertalbahn-Personenwagen B 13



Diesellok 399 101-5 (LGB-Nr. 21590), wurde als Sonderserie über »Idee + Spiel« angekündigt.

»Außer der Reihe« wurde zwischenzeitlich der Personenwagen B 13 der Zillertalbahn (LGB-Nr. 33200) ausgeliefert, der auf der Basis des »Spreewaldwagens« gefertigt wurde. Ein Wagen der Salzburger »Stiegl Bier«-Brauerei (LGB-Nr. 41263) ergänzt die Serie von Bierwagen mit Bremserhaus.

Die Fotos auf dieser Seite vermitteln einen kleinen Eindruck vom LGB-Messestand in Nürnberg



**Übersicht über den Messestand.
Vitrinen mit Neuheiten im Hintergrund**



Demoanlage für das neue LGB-Gleisbett für die Innenanlage

Interessant auch für den Schweizer Fuhrpark sind ab Herbst die drei RhB- bzw. RhB-Bernina-Personenwagen EW IV in den Ausführungen 2. und 1. Klasse (LGB-Nr. 30510, 31510 und 34510). Auch die RhB-Containerwagen in den Varianten »CALANDA BRÄU« (LGB-Nr. 40890) und »ENGADIN« (LGB-Nr. 44890) sollen nach den Werksferien erscheinen.

Die bereits im Vorjahr gezeigte kleine Diesellok HF 130 C der Rü.KB. (LGB-Nr. 20590) soll jetzt im September lieferbar sein. Ein Schwestermodell nach einem Vorbild der DB Wangerooge Inselbahn, die



So könnte die Verwendung des LGB-Gleisbettes im Freien aussehen

Brawa

Es war die Sensation: Die Firma BRAWA Artur Braun Modellspielwaren GmbH + Co. ist zur Spielwarenmesse 2005 in den Bereich der Fertigung von Gartenbahnen eingestiegen! Als Erstlingswerk wurde die RhB-Dampflok G 4/5 gezeigt. Dazu wurden gleich drei verschiedene Personenwagen und ein Gepäckwagen angekündigt. Im Herbst soll bereits die Auslieferung erfolgen, was angesichts von bereits gezeigten Spritzteilen auch nicht als unwahrscheinlich erscheint.

Respekt einmal für den gezeigten Mut, in der heutigen Zeit ein derartiges Wagnis zu starten, Respekt aber auch dafür, dass die Geheimhaltung dieses Überraschungs-Coups so gut gelungen ist!

»Die Liebe zum Detail« nennt BRAWA als Firmenphilosophie, und mit den bisherigen Aktivitäten im H0-Bereich hat man bewiesen, dass man diese Aussage auch in die Praxis umsetzen kann. Was die Aktivitäten im Maßstab 1 : 22,5 betrifft, da wird man erst einmal seitens der Kundschaft abwarten wollen. Auch andere sind schon vollmundig gestartet und dann doch an östlicher Qualität gescheitert. Der Bestelleingang bei BRAWA soll daher auch trotz befristetem Einführungspreis hinter den Erwartungen zurückgeblieben sein. Eine Forderung von 1.299,00 € für die Lok (ab dem 16.05. 1.369,99 €) und jeweils 254,90 € für jeden Wagen sind natürlich auch kein Pappentstiel.

Im Verkaufsprospekt spricht man davon, dass die Modelle maßstabsgerecht und bis ins kleinste Detail den Originalen nachgebildet sein werden. Hier

sollte man aber nicht die Zielgruppe aus den Augen verlieren, die ja sicher überwiegend aus LGBlern bestehen wird. Wir erinnern uns noch gut an einen Gepäcktriebwagen von Lemaco, der seinerzeit auch für sich gesehen wunderschön filigran gearbeitet war, der aber dadurch optisch

nicht gut zur robusteren, weil eben für den rauen Fahrbetrieb geeigneten LGB passte. Denn ein eigenes, neues Großbahn-Segment wird BRAWA ja wohl kaum schaffen wollen bzw. können. Und für die Vitrine kauft sich die anspruchsvolle Kundschaft dann wieder eher ein Metallmodell.



Die Überraschung 2005: BRAWAs RhB-Dampflok G 4/5

Regner



Als Duplizität der Ereignisse bringt die Firma Regner Dampf- und Eisenbahntechnik gleichfalls die RhB-Dampflok G 4/5, – natürlich als Live-Steam-Maschine. Als Vorbild dient die Nr. 104; der Bausatz kostet 2.985,00 Euro. Neu ist auch ein

LANZ Dampftraktor im Maßstab 1 : 16, sowie die kleinen Echtdampflokomotiven »Konrad« und »Willi«. Im Rahmen einer »Easy Line« und zum Preis von 480,00 Euro sollen sie den Start in die Live-Steam-Szene erleichtern.



POLA



Drei auf einen Streich – die wichtigsten Neuheiten auf dem POLA-Messestand

Die allgemeine Kaufzurückhaltung der Kundschaft bleibt auch im Neuheitenangebot von POLA nicht ohne Folgen. Als »richtige« Neuheiten sind eigentlich nur 3 Positionen zu nennen, die leicht auf unserem Foto vom diesjährigen POLA-Messestand wieder zu finden sind: Das »Altstadthaus« (POLA-Nr. 331072) dient der Verlängerung der bereits angebotenen Häuserzeile. Eine »Litfaßsäule« (POLA-Nr. 331028) gibt es zwar schon im LGB-Programm, aber irgend etwas wird man sich ja in Gütenbach auch dabei gedacht haben.... Schließlich wird auch noch ein »Stadtbrunnen« (POLA-Nr. 331029) angekündigt. Der ist leider ohne Funktion. Aber mit wäre er dann wohl unbezahlbar geworden.

Aus bereits vorhandenen Bausätzen hat man ferner Ausschmückungsteile zusammen gestellt: »Kanonenofen mit Zubehör« (POLA-Nr. 331035), »Schreibtisch mit Zubehör« (POLA-Nr. 331036) und »Werkbank mit Zubehör« (POLA-Nr. 331037).

Aus der Preiser-Figurenfertigung kommen »16 Hühner + Küken« (POLA-Nr. 331938), »Obstbauer, Winzer, Bauer Holz hackend« (POLA-Nr. 331940), »5 Reisende« (POLA-Nr. 331941) und »2 Waldarbeiter« (POLA-Nr. 331942).



Kleine Bekohlungsanlage für das Bahnbetriebswerk

PIKO

Aus Sonneberg kommen in 2005 auch keine großartigen Neuheiten. Ein »Wohnhaus mit Gerüst« (PIKO-Nr. 62072), ein »Forstamt Heide-Süd« (PIKO-Nr. 62073), ein Gartenhäuschen (PIKO-Nr. 62261), ein »Haltepunkt Streitberg« (PIKO-Nr. 62261) und eine »Fischerhütte« (PIKO-Nr. 62262). Eine frühere US-Tankstelle feiert als »Getränkemarkt Jo-Jo« (PIKO-Nr. 62071) Wiederauferstehung und aus der bekannten Winzighäuser-Serie kommen als Ergänzung »Hundesalon« (PIKO-Nr. 62069) und »Schneiderei E. Müller« (PIKO-Nr. 62070). Ein »Hotel California« (PIKO-Nr. 62260) ist für die US-Kleinstadt gedacht.

Dann gibt es auch noch eine »Dieseltankstelle« (PIKO-Nr. 62075), zu der wir uns allerdings jeglichen Kommentar verkneifen.

Recht nett dagegen ist die »Bekohlungsanlage« (PIKO-Nr. 62076), obwohl ein ähnliches Modell auf dem Zubehörmarkt bereits erhältlich ist. Aber dieses »Phänomen« der Doppelentwicklungen haben wir ja schon des Öfteren beobachten können.

Lotus Lokstation

Die Lotus Lokstation meldet auch für dieses Jahr wieder ein LGB-Treffen am Mondsee/Österreich. Für das Wochenende 10. bis 11. September werden folgende Aussteller erwartet: Regner, Reppingen, Pischewsky, Esser, Pfiffikus, Scheba, Höhne-Magnus, Baumann, Bloxxs, Dietz. Folgende Clubs werden gleichfalls vertreten sein: Heizhaus Strasshof, Schwechater Eisenbahnfreunde, Modellbahnfreunde Salzburg, Eisenbahnclub Mariazell Mh6, Dampfreunde Nürnberg, Small Scale Live Steam Group Schweiz.

Folgende Aktivitäten sind geplant: Live-Steam-Vorfürungen und Selbstfahrmöglichkeiten für mitgebrachte Maschinen, Dampfschiffe auf dem Mondsee, Dampfmaschinen aller Art, Schnupper-Workshops, Live-Steam-Werkstatt, 5 und 7 1/4 Zoll Anlage zum Mitfahren, Minitrucker und LGB-Anlage in gemeinsamer Aktion, Selbst- und Umbauten in II m, historische Feuerwehr als Essenswagen aus dem Jahre 1952, Ausflugsfahrten mit der MS Schafberg über den Mondsee, Eisenbahnercountry Musik am Abend, Fahrten mit dem Traktorzug »der Mondseer« der alten Trasse der Salzkammergut Lokalbahn entlang. Ganz wichtig auch, eine Verlosung unter allen vorangemeldeten Besuchern, z.B. eine Reise 2006 nach Nürnberg zum 125-jährigen, einen Workshop-Platz nach Wahl, sowie eine Anfangspackung und diverse kleine Preise, die in jede Gartenbahn passen.

Rückfragen bei:

Marion Hötzel, Lotus Lokstation,
Herzog-Odilo Str. 3, A-5310 Mondsee,
Tel./Fax.: 0043 6232 27255,
E-Mail: office@lotuslok.at
Internet: www: lotuslok.at

Als **Neuheiten** im Großbahnprogramm werden verschiedene Zurüstsets für LGB-Lokomotiven angeboten. Die ÖBB-Diesellok 2095, die Schienenreinigungslok und insbesondere die Stainz können mit diversen Zurüstteilen gesupert werden.

Zum österreichischen SKGLB-Oldtimer-Triebwagen des Vorjahres ist demnächst der passende Post/Packwagen Ds 765 der SKGLB erhält-

lich. Auf Kundenwunsch ist er auch mit der Beschriftung anderer Bahngesellschaften lieferbar, zumal dieser Wagentyp seinerzeit, genauer gesagt, während der 30er Jahre, auf nahezu allen österreichischen Strecken im Einsatz war.

Gut gefällt auch eine Edelstahl-Gitterbrücke, die für den Radius R 3 für LGB gedacht ist. Auf diese Idee war noch kein Hersteller gekommen.



DIETZ

Die Firma DIETZ Modellbahntechnik war in Nürnberg in einem Gemeinschaftsstand mit der Lotus Lokstation vertreten. Nachdem sich die RhB-Diesellok Gmf 4/4 Nr. 243 (Neuheit 2004) seit einiger Zeit bereits in der Auslieferung befindet, wurden in diesem Jahr zwei RhB-Güterwagen vorgestellt. Es handelt sich hierbei um den Schüttgutwagen Fau (Nr. K12005) und den Universal-Rungenwagen R-w (Nr. K12003).

Aus dem technischen Zubehörbereich wurden folgende Neuheiten angekündigt:

Stellpult zum Schalten von Weichen und Signalen (am X-PressNet)
DSE X8 – Universaldecoder für DCC, SUSI, Servos, Weichen, Lampen, Signale u.v.m.

SPK BS – preiswerter Speicherkondensator zum Überfahren stromloser bzw. verschmutzter Gleisabschnitte

Sehr gut gefallen haben auch die kleinen Schlusslaternen, die aufgesetzt werden und dann mittels eigenen Kondensators eine ganze Weile leuchten. Das Foto zeigt die entsprechende »Ladestation«.



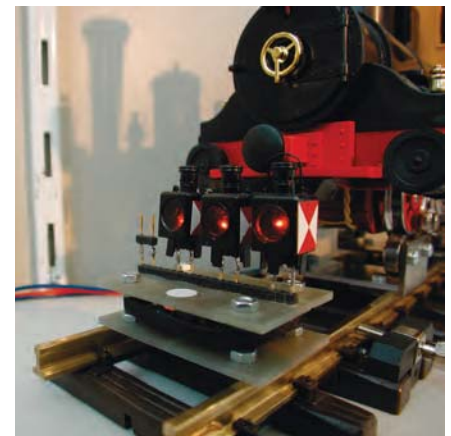
Gemeinschaftsstand der Firmen DIETZ und Lotus Lokstation, Messe 2005



RhB Schüttgutwagen Fau in feinsten Kunststoffbauweise



RhB Universal-Rungenwagen R-w, Metallradsätze, klappbare Rungen



Schlusslaternen in ihrer Ladestation

A & A Bretzler

Das Gn15-Programm (Feldbahn auf 16,5 mm Spurweite im Maßstab 1:22,5 - nach neuer Definition Spurweite IIp) baut A & A Bretzler konsequent aus. Neu erscheinen: Schienenkuli »Hugo« Mit nur 70 mm Länge ist er die kürzeste Lok im Gn15- Programm und für die Antriebseinheit mit 24,5 mm Achsstand vorgesehen. Damit fährt sie auch durch engste Kurven. Preis (ohne Antrieb): 49,00 Euro Lastendraisine »Egon«: Modell der von der niederländischen Firma Hawe Systems hergestellten, batterieelektrisch angetriebenen Lastendraisine, wie sie vorwiegend im landwirtschaftlichen Bereich eingesetzt wurde. Preis: 29,00 Euro (ohne Antrieb) Neuheiten Rollmaterial: Pritschenwagen SL201 (14,00 Euro) Niederbordwagen SL202 (13,00 Euro) Stahllore SL300 (14,00 Euro) Flachlore mit Schürze

SL301 (13,00 Euro) Rungenlore mit Schürze SL302 (14,00 Euro) Flachwagen SL500 (14,00 Euro) Gedeckter Güterwagen SL501 (29,00 Euro) Sämtliche Gn15-Produkte werden als Bausätze geliefert.

Neu ist auch ein Faltenbalg für Spur-G-Schnellzugwagen Dieser Faltenbalg ist aus einem robusten, gummiähnlichen Kunststoff gespritzt und läßt sich an fast jedem Spur-G-Schnellzugwagen problemlos ankleben. Es ist bei den meisten Wagen nur ein Faltenbalg erforderlich, der Balg kann auch mit einem scharfen Messer beliebig gekürzt werden. Preis 18,00 Euro.

Interessant ist auch das »Fleximount« Gleisbefestigungssystem für Spur G Ein neuartiges und revolutionäres Gleisbefestigungssystem für Außenanlagen stellt A & A Bretzler mit »Fleximount« vor. Auf einfachs-

te Weise entsteht eine sichere Gleisbefestigung, die das Gleis nicht im, sondern auf dem Schotter aufliegen lässt. Das Gleis wird auf einem Gleisanker verschraubt, der wiederum z. B. auf einen Ziegel- oder Pflasterstein geschraubt wird. Dieser wird im Boden versenkt und das Gleis braucht nur noch unterschottert zu werden. Es liegt auf dem Gleisanker auf, der über ein Federsystem kardanisch gelagert ist. Das Gleis kann somit »arbeiten«, wird aber immer wieder in seine Ursprungsposition zurück gezogen. Gleisverwerfungen gehören damit der Vergangenheit an. Außerdem lässt sich so bis 90% (!) Schotter einsparen, auch Betonrassen gehören damit der Vergangenheit an. Bis zu 2 Meter kann der Abstand zwischen den Fleximount Gleisankern betragen. Ein Fleximount-Gleisanker kostet 9,00 Euro.

Preiser

Wie nicht anders erwartet (!) bringt die Firma Paul M. Preiser GmbH wieder schöne Figuren-Sets für die LGB. Erfreulicherweise gleich 3 verschiedene sitzende Reisende (Nr. 45121, 45122 und 45123). Im Foto zeigen wir »Plakattafel, Plakatkleber, Zubehör« (Nr. 45126) und »Baden verboten« (Nr. 45128). Neu ist das »Stellwerkspersonal« (Nr. 45124), ein »Paar in Jeans« (Nr. 45127) und ein Paar bei der stürmischen Begrüßung auf dem Bahnsteig »Gut ange-

kommen« (Nr. 45120). Dann gibt es noch »Personen in der Telefonzelle« (Nr. 45129), »Reisende Damen«

(Nr. 45130), einen (Eisenbahn-) »Wagenwäscher« (Nr. 45505) und ein Set mit 6 Stühlen (Nr. 45219).



Bertram Heyn

Semaphore

Für die Drehscheiben aus der Modellbauwerkstatt Bertram Heyn gibt es jetzt eine Ansteuerschaltung! Über die Elektronik und die eingebauten Reed-Kontakte hält die Drehscheibe automatisch an jedem Gleisabgang an. Für Kunden, die ihre elektrische Drehscheibe aufrüsten wollen, bietet Bertram Heyn an, die erforderlichen Magnete in der Drehscheibe kostenlos einzubauen, lediglich die Portokosten müssen bezahlt werden. Die bisherigen Gleisadapter können für den Aufpreis von 5 Euro gegen die Gleisadapter mit Reed-Kontakten ausgetauscht werden.

Ab sofort sind auch Signale und Schilder aus Emaille im Maßstab 1:22,5 und für die Gartenbahn im Programm. Ebenso sind die »Original«-Eisenbahn-Schilder aus Emaille sind jetzt verfügbar als Repliken. Auch die Anstecknadeln von Eisenbahn-Emaille-Schwerin sind mit dabei.

Neu ist auch der Bereich Figuren für die Modellbahn. Verschiedene Figuren von Bully sind schon aufgenommen; dieser Bereich wird bei Gelegenheit erweitert.

Die Messeneuheit Güterwagen GM+ ist verfügbar. Der ehemalige Bausatz des GM ist erheblich aufgewertet worden durch die Möglichkeit, sich seinen eigenen Wunschgüterwagen zu bauen. Ob mit oder ohne Perron, mit versetzter oder mittiger Schiebetür – hier stecken viele Möglichkeiten drin.

Weitere Informationen unter:
Modellbau-Werkstatt Bertram Heyn,
Königsallee 32, D-37081 Göttingen,
Tel.: 0551-631596
www.modellbau-heyn.de



Messing-Sondermodell Gmf 4/4 Nr. 242 +243 der RhB

Großbahnspezialist Semaphore bietet als Messing-Sondermodell eine Gmf 4/4 Diesellok der RhB. Das Modell besitzt eine Diesel-Abgasimulation und einen sichtbaren, stirnseitigen Ventilator. Von der Stückzahl, der sorgfältigen Bearbeitung und der Detailtreue her ist es als Handarbeitsmodell einzustufen. Zum Beispiel wegen der gefederten Puffer. Die Vorbildgerechte Beleuchtung ist selbstverständlich, nicht aber das Vorhandensein von Abblend- und Scheinwerferlicht. Das Modell hat auch keine Starrachsen, sondern gefederte Einzelachs-Aufhängungen (!) wie das Vorbild. Soweit die analoge Standard-Ausführung. Optionen gegen Aufpreis sind:

- Digitalisierung und Fern-Entkopplung (Hakenkopplung)
- Sound
- Funkfernsteuerung und Akku
- edler Holzkoffer



Gefertigt wird die Maschine bei Detmuser/Schweiz.

Der Preis für die Standard-Ausführung beträgt 2399,00 Euro. Eine Lieferung ist kurzfristig möglich.

Die Schneeschleuder Xrotmt 9217 – häufiger Partner der Gmf-Loks – vom gleichen Hersteller soll ebenfalls in Kürze lieferbar sein.

Der Vertrieb erfolgt über:

Semaphore GmbH
Grossbahn-Portal, CH-4450 Sissach
Tel. 061 971 66 15
Fax 061 971 66 22
Email: Info@semaphore.ch
www.semaphore.ch

F·G·B - Frank's Gartenbahnen

Neu bei Frank's Gartenbahnen ist die Henschel Diesellok 92490 für den Akku-Funk-Betrieb. Da die Lok unabhängig vom Stromnetz ist, ist sie sofort betriebsbereit. Die Diesellok kann auch auf ungereinigten Schienen betrieben werden und ist deshalb ideal für den Reinigungseinsatz.

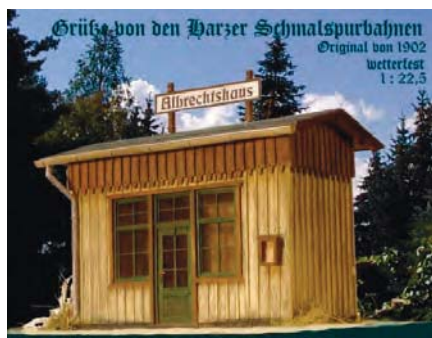
Erhältlich ist sie im Set, bestehend aus :

- LGB Toy Train 92490 mit NiMH Fahrakku 12 V/2,7 Ah, Ein/Aus Schalter und Ladebuchsen
- HiTEC Ranger II mit NiMH Akku 9,6 V / 2,3 Ah
- Lokladekabel
- Senderladekabel

Der Preis beträgt 399 Euro.

Im Bereich Modellbau gibt es bei Frank's Gartenbahn diverse Gebäude der Firma Modellbau Kotsch. Das kleinste ist der Haltepunkt »Albrechtshaus« und dem Original der Harzer Schmalspurbahnen von 1922 nachempfunden.

Bahnhof »Benneckenstein« ist 105 cm lang und 44 cm hoch. Der Haltepunkt »Steinerne Renne« hat eine Länge von 120 cm und eine Höhe von 22 cm. Die Modelle sind als Bausatz oder komplett fertig montiert, jedoch ohne Grundplatte erhältlich.



Haltepunkt »Albrechtshaus« an der Selketalbahn



Foto links: Henschel-Diesellok 92490 Akku-Funk-Betrieb

- Unabhängigkeit vom Stromnetz
- Betrieb auch auf ungereinigten Schienen
- Ideal für den Reinigungsbetrieb

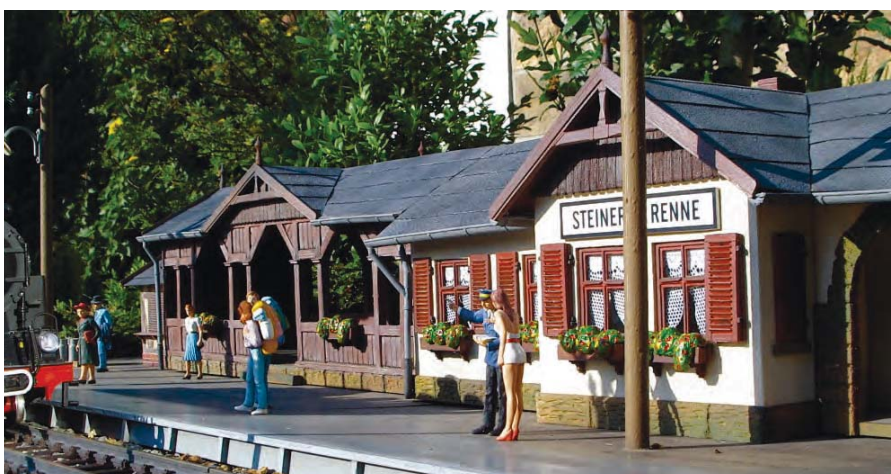
Foto rechts: Ein lang gehegter Wunsch geht jetzt wenigstens im Kleinserienbereich in Erfüllung. Das Thema Rollwagen und der Transport von Regelspurfahrzeugen auf der Schmalspurbahn wurde (außer seinerzeit von Magnus) vernachlässigt. Hier liegt jedoch nach unserer Meinung ein echter Bedarf vor



Regelspurwagen auf Rollwagen



Bahnhof »Benneckenstein«, komplett montiert 635 Euro, als Bausatz 335 Euro



Haltepunkt »Steinerne Renne«, komplett montiert 490 Euro, als Bausatz 260 Euro

Massoth

Die Firma MASSOTH ELEKTRONIK GmbH präsentiert zur Ergänzung ihres Digital-Eigenprogrammes in 2005 einen neuen exklusiven Handregler, genannt »DiMAX Navigator«.

Das Gerät bietet mit dem neuen MASSOTH Busprotokoll DiMAX Digitalzentralen innovative Digitalfunktionen. Das Protokoll bietet zum Beispiel:

- 10239 Lokadressen
- 14, 28 sowie 128 Fahrstufen

- 16 Funktionen plus Licht
- ein Lokbild (LGB-Loks sind bereits als Bild enthalten)
- einen frei zu definierenden Namen der Lok

Die Funktionen können parallel oder seriell ausgelöst werden.

2048 Weichenadressen und 2048 Rückmeldeadressen werden unterstützt. Zudem können bis zu 32 Loks gleichzeitig gesteuert werden. Bis zu 128 aktive Lokkonfigurationen stehen immer auf Abruf. Alle Komponenten

bieten »Plug and Play« komfortable Programmierung, Menügesteuerte Lokkonfiguration und Lokerkennung runden das Protokoll ab. Mit dem DiMAX Navigator können zwei Funktionen gleichzeitig gesteuert werden. Dazu gehören: Lok- oder Traktionsbetrieb sowie Schalten von Weichen und Fahrstraßen.



Champex-Linden

Großbahnhändler Champex-Linden kündigt für die Sommersaison 2005 wieder ein paar Neuheiten an. Es erscheint eine Serie mit diversen Wandlampen aus Messing zur Bestückung der POLA und PIKO Gebäudemodelle. Die Lampen sind aus stabilem Messing gefertigt und verfügen über Lampenschirme aus Kunststoff. Eine matte 19 Volt Kugelbirne gibt den Lampen eine gute optische Wirkung. Laut CHAMPEX-LINDEN befinden sich die neuen Wandlampen gerade in der Produktion und werden bereits in den nächsten Wochen lieferbar sein. Ein Prospekt mit farbigen Abbildungen ist auf Anfrage ab August 2005 erhältlich. Nachfolgend können wir unseren Lesern schon einmal Fotos der Handmuster zeigen.

Bereits erhältlich ist ein 3 Ampere Decoder, der exklusiv (made by Massoth) gefertigt wird, und der 59,90 Euro kostet.



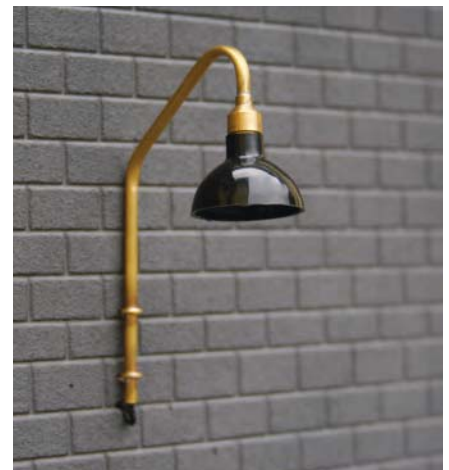
CL66000 Wandlampe gebogen



CL66011 Hängelampe mit flachem Schirm



CL66005 Peitschen-Wandlampe



CL66009 Wandlampe 2-fach gebogen

Meine Meinung: LGB-Sammlung

• Anlagenbau • Fahrbetrieb • Bewertung • Vererbung

Mit den beiden letzten Begriffen sind wir dem »The End of the Line« nahe gekommen. Nachdem sich die Herren Dr. Baltzer, Joedecke und Wüst inhaltlich sehr unterschiedlich zum Thema »Modellbahn-Hinterlassenschaft« geäußert haben, war an für sich ein Leserbrief fällig. Da es mittlerweile out ist, sich (Leser-) Briefe zu schreiben, man stattdessen SMS's verschickt oder eine E-Mail-Adresse zumüllt, wird man ebenfalls in Club-Zeitschriften nicht mehr fündig. Deshalb dieser Bericht.

Wer sich in der Hobby-Szene auskennt, weiß wovon ich rede: es wird fast alles gesammelt, was zwischen 2 Deckel passt, in Regalen gestapelt ist oder Garagen füllt. Ich will hier keine Dissertation schreiben über alle Artikel, die in ein Sammelsurium münden. Ich könnte es, da ich seit Jahrzehnten diversen Hobbies fröhne, und sammle! Ich will beim Thema Eisenbahn und der Modellbahn bleiben. Übrigens ein recht komplexes Feld. Zitat: **»Eine Fahrt in die Vergangenheit hat Zukunft.«**

Die Presse im In- und Ausland berichtet sehr oft über unser Hobby: In der »Neue Zürcher Zeitung« vom 11. März 2005 war ein interessanter 2-spaltiger Bericht aus Luzern abgedruckt. Es ging um eine Märklin-Sammlung in Spur 0.

Der Sammler, und bis vor kurzem Konservator im Verkehrshaus der Schweiz/Luzern, hat die Formel »Zukunft braucht Herkunft« auf seine Weise angewandt. Er lud alle Interessenten zu einer exzentrischen Reise in die erste Hälfte des vergangenen Jahrhunderts ein.



Dieter Manhardt mit seinem Enkel im LGB-Shop »Champex-Linden«

An Weihnachten 1936 hatte er sein Herz an Bahnen aus verzinntem Weißblech verloren, für die sich der englische Begriff »Tinplate« eingebürgert hat. Ein Kreis, bestehend aus einem Gleis mit 32 mm Spurweite um den Christbaum herum, das um 2 Triebachsen verknappte Modell eine E-Lok, SBB Ae 4/7 und 2 Güterwagen vermochten eine Leiden-

schaft zu wecken, die schließlich in eine große Eisenbahnanlage mit Dutzenden von Lokomotiven und Wagen mündete.

So oder so ähnlich könnte unsere eigene Biografie als Eisenbahnenthusiast oder heutigem »LGB-Afficionado« (Baltzer – Terminus = Lehmann – Liebhaber!) in die Literatur eingehen.

Interessant für Wüst & Co., die Preise definieren, um die Erbmasse zu ermitteln. »Die teuerste, exakt am Vorbild mit 3 Triebachsen, 3 Laufachsen und einem vierachsigen Tender orientierte Variante hatte im Jahr 1937 stolze 130 Franken gekostet. Gemessen an den 80 Rappen, die damals ein Mechaniker in der Stunde verdiente, war das ein Vermögen.« Anmerkung: zum Vergleich Daten aus Deutschland 1938: Mittlerer Wochenlohn betrug 81,5 RM bei einer Arbeitszeit von 48 Std. ergo, ergibt einen Stundenlohn von 1,70 RM. Monatslohn etwa 345,- RM, jeweils brutto.

»Die damaligen Modelleisenbahnen waren primär Spielzeuge für Kinder, wobei die Detailtreue eine geringere Rolle als heute spielte. Ungeachtet dieser Tatsache beginnen sich wirtschaftlich gebeutelte Hersteller kleiner Bahnen in unsren Tagen auf die Modellpaletten von damals zurückzubesinnen, damit diese zu Beginn des 21. Jahrhunderts nicht länger bloß Väter und Großväter beschäftigen, sondern auch wieder den Nachwuchs.«

Soweit die Stimme aus der Schweiz mit »SBB« und »RhB« auf den uns bekannten Schienennetzen.

Ja richtig. Es begann, wie allgemein bekannt, gänzlich harmlos. Es könnte zum Beispiel eine Startpackung sein aus dem LGB Journal 2004, Diesel-Starter Set # 70420 zum Listenpreis von ca. 219,00 €.

Dabei bleibt es nicht! Wer da nicht aufpasst, der ist schnell ein anderer Mensch. Ich fing mit **einem** Wagen an, dem 2-achs Packwagen 3019!

Die Umgebung war tolerant und fing mich auf, wenn der Stauraum im Keller knapp und Klaustrophobie konstatiert wurde.

Sechs Millionen Deutsche können sich nicht irren, sie lieben die Mo-

dellbahn. Das sind round about 8% der Bevölkerung in diesem unserem Lande. Und diese interessante Bevölkerungsgruppe hat 462 Millionen EURO 2003 in ihre »Liebe« investiert und dieses Segment stabilisiert. Wir, die Modellbahner, sind somit keine Minderheit. Politisch gesehen, wäre es kein Problem die 5% -Hürde zu überwinden!

Jeder Erdenbürger sollte ein Steckenpferd haben, ein Hobby, eine Freizeitbeschäftigung, um sich nach dem Feierabend zu regenerieren, abzuschalten, damit man dem Stress des nachfolgenden Tages gewappnet ist.

Erst pensioniert, fällt man in ein tiefes Loch, wenn man als Rentner keine kreative Beschäftigung hat. Wie heißt es schon bei Goethe oder Schiller: **»Freizeit nennt man die Zeit, die man mit Arbeiten zubringt, für die man nicht bezahlt wird.«**

Wenn diese Arbeiten in der freien Zeit Spaß machen, und wie in unserem Fall, eine Innen- oder Gartenbahnanlage geschaffen wird, zudem eine Fahrzeugsammlung zu bestaunen ist, zahlen wir gern für dieses Erlebnis.

Es wird in letzter Zeit die Frage erörtert, wie unsere Sammelleidenschaft zu bewerten ist.

- Was ist mit dem Rollmaterial, das wir vermarkten wollen, da wir uns einem anderen Vorbild –Thema zugewandt haben?

- Müssen wir die Modellbahn versichern, wie muss diese einbruchhemmend eingelagert sein?

- Was, wenn wir »Z«-gestellt sind? Wie sollen unsere »Erben« mit dem wertvollen Nachlass verfahren?

Fragen über Fragen, die die oben genannten Herren zu beantworten den löblichen Versuch unternommen haben.

Zunächst einmal muss festgestellt werden, dass wir uns nach Spielen und anderen Spurweiten wie z.B. N, H0 oder 0 der Spur IIm verschrieben haben, und Themen bezogenes Lok- und Wagenmaterial anschafften. Und es machte einen Riesenspaß!!!

Plötzlich wird man seitens der Assekuranz mit der Frage konfrontiert, ob die Angaben der Hausratversicherung in den letzten 5 Jahren einmal überprüft wurden, Modellbahn incl. Zuvor tauchte der Begriff »dynamische Anpassung« auf. – »Hiermit erhalten Sie ein Bewertungsformular (vier DIN A4-Seiten!), das sehr sorgfältig auszufüllen ist!«

Herr Wüst hat vorgeschlagen, wie man zu einem Ergebnis kommen könnte, was Auflistung und Wertermittlung betrifft.

Sammler-Tipps, Sammler-Kataloge und ähnliche Printprodukte gibt es seit einiger Zeit. Hier ein paar Beispiele, dass auch schon früher darüber nachgedacht wurde: »Was ist des Sammelns wert, und wie sind die Notierungen?«

1.) Big Train Operator:

Official Publication of the LGB Model - Railroad Club, Inc., USA

1.1) In der No. 98, 2001, Seite 22 »Rare and Unusual 4040 Tankers«.

Auf 2 Seiten werden 8 Tankwagen vorgestellt. Es sind Sammlertipps. Vier Tankwagen sind Katalogartikel. Etwas modifiziert. Die anderen stellen Sondermodelle dar: Coca-Cola, Remy Martin und der Tankwagen unseres Clubs von 1994.

Letzte Zeile: »In the meanwhile, Happy Collecting!« Keine Preise.

1.2) No. 106, 2003, Seite 22 »LGB – The Early Years«

We will have a look at the 3020 Postal wagon.

Vier grüne Packwagen werden hier abgebildet, beginnend im gelben

Karton (= Schuhkarton!) 3020 A, B, C, 3019 A und Wagen 4030 A. Hergestellt in den Jahren 1968 bis 1974, keine Preise.

1.3) No. 112, 2004, Seite 34

»LGB 3010 – The Early Years«:

Zehn Wagen der Salzkammergut-Bahn wurden hier in den verschiedensten Grüntönen abgelichtet und für sammlerwürdig erachtet. Ebenfalls ohne Preisangaben.

1.4) No. 114, 2004, Seite 16

»LGB's Early Growlers«:

(Übersetzung etwa: Ein früher LGB-Brummender!)

Larry Cromwell schreibt dazu: »What are Growlers and how did they get their name?«

Alfred Lentz, der Gründer des USA-LGB-Clubs verließ eine NMRA-Fête, als ihn ein Dealer ansprach, ob er eines der ersten LGB-Produkte erwerben wolle. Eine Maschine in einem grauen Karton **brummte** vielsagend, Al Lentz verliebte sich und erwarb sie. – Ein Nickname war geboren. Al Lentz wunderte sich, wie viele andere Leute sammelten und sich der LGB erfreuten. Das war der Zeitpunkt, als er sich entschied, den Club zu gründen!!!

In diesem Artikel, der Al Lentz gewidmet ist, werden 2 Tramloks No. 2050 gezeigt, 3 verschiedene Stainz-2010, 2020 und die schwarze 2040. Daneben noch vier Dieselloks der Reihe 2060 in rot, grün und gelb. Alle Loks und Wagen aus der Gründerzeit der LGB werden zwar als Raritäten und collectible deklariert, jedoch nicht quotiert.

2.) Telegram, Vol. 13, No. 4, 2002

Seite 28: LGB Collector..... Closet Collections: Follow the Paper Trail by Jack Barton – Die versteckten Sammlungen: Folge der Spur aus Papier!

In diesem Artikel werden LGB-Ka-

talogue vorgestellt, in Französisch, Englisch und Deutsch der Jahre 1979 – 80 in drei verschiedenen Farbebänden. Desweiteren ein sehr seltener Katalog für Japan sowie ein außergewöhnlicher Katalog für Frankreich der siebziger Jahre. Abgebildet sind ferner Versionen in verschiedenen Sprachen als Themenexemplare. Dazu gibt es vier Seiten Text. Es beginnt mit dem Satz: »What's the best part of collecting Lehmann/ LGB paper? It's the look on the average person's face when you tell him of your interest!« »Was ist das Beste beim Sammeln von Lehmann/ LGB Dokumenten? Es ist der Gesichtsausdruck eines Durchschnittsmenschen, wenn du ihm **von deinem** Hobby erzählst.«

Wie Jack Barton erging es auch dem Verfasser dieser Zeilen. Es ist kaum zu glauben, was im Namen der Lehmann alles gedruckt wurde. »Ich bin nicht sicher, was in welchen Jahren in welcher Sprache produziert wurde.« In den Jahren 1972 – 73 erschien ein Katalog in Deutsch in zwei Ausführungen. Eine Ausgabe war mit Preisen in DM ausgezeichnet, die andere wies Preise in Schweizer Franken aus. Es gab auch Kataloge in Englisch, die Preise in »Pound Sterling« aufwiesen. Daneben gibt es noch weitere sammelwerte Objekte. Mitte der Achtziger wurde eine Form eines Kataloges kreiert: abgekürzte Texte, nur ein Foto-Überblick, in Englisch. Die meisten Exemplare wurden durch »Reeves International« verteilt. – Reeves war ein LGB-Importeur für viele Jahre. – Und es gab Kataloge mit Spiral-Bindung. Und last but not least CD's.

3.) LGB-Depesche, No. 120,

01/ 2005, Seite 66:

Ihnen wird auch diese »Batterie-Lorenbahn« unbekannt sein. Es war ein Zug mit einem B-Kuppler, grün/ rot und zwei Loren, Katalog Nr. 444.

Wie Jack Barton ausführt, hat er diese unbekannt Variante weltweit gesucht. Auf der Verpackung stand nirgends LGB oder Lehmann. Auf der Oberseite des Kartons war nur die Zeile »Batterie - Lorenbahn • Train de Wagonets a Batterie« zu lesen. Des Rätsels Lösung: Das Haus Lehmann produzierte für die Schweizer »Migros-Lebensmittelkette« diese Packung. Sie musste neutral sein, da »Migros« und andere große Warenhäuser zu der Zeit keine Markenzeichen auf Produkten erlaubten, die sie verkauften. Jack Barton, – dieser LGB-Sammler mit der Attitüde eines undercoveragent im Namen aller LGB-Collectors – kündigte an, dass er diesen Fund nicht behalten will. »Ich habe erste Vorkehrungen dafür getroffen, dass mein Batteriezug zu Lehmann zurückkehrt, wo er als Dauerleihgabe im Nürnberger Spielzeugmuseum ausgestellt wird.« Na so was! Ist das ein Tipp, seine Raritäten an das Mutterhaus zu vererben?

4.) Im Club der LGB-Freunde Rhein/Sieg konnten wir in den Anfangsjahren des Clubgeschehens bei den Jahrestreffen in Much-Herrenteich ein Mitglied namens Friedrich Biggeleben begrüßen. Ein Gymnasiallehrer aus Castrop-Rauxel-Henrichenburg, der Sprachen und Literatur unterrichtete. Technisches Englisch gehörte zu seinen Hobbies. Aber die beste Entspannung fand er in der LGB. Er wurde zum passionierten LGB-Sammler und fand eine Vorliebe für ältere »Semester«.

Die Begegnung mit »Greenberg's Guide to LGB Trains«, etwa Mitte der achtziger Jahre erschienen, bewirkte die Herausgabe des deutschen »LGB-Almanach« im März 1989. Friedrich Biggeleben war nicht nur für die Übersetzung ins Deutsche verantwortlich. Es ging ihm auch darum, den deutschen Text verständ-

lich zu machen, Transparenz und Lesbarkeit zu erbringen. (Greenberg Publishing Co., Inc. verlegt die umfassendste Kollektion von Druckerzeugnissen in englischer Sprache über Lionel, American Flyer, LGB, Ives und andere Fabrikate.)

In 12 Kapiteln wird das komplette LGB-Programm vorgestellt: von den Loks über Wagen bis zur LGB-Boutique. Hierzu gehören Farbtöne, Beschriftungen, Dachtypen, Radtypen, Gehäuse, und Geländerformen.

Kapitel 11 ist den Katalogen und Druckschriften gewidmet.

Bei dieser Ausgabe handelt es sich um ein Kompendium par excellence: Format 22,5 x 28,5 cm, 142 Seiten stark, bestes Kunstdruckpapier. In den USA gedruckt! Viele Farbfotos dokumentieren die LGB-Produktion. Wobei auch auf z.B. Farb- und Beschriftungsvarianten hingewiesen wird. »Sinn und Zweck dieses Buches bestehen darin, dem Leser eine Übersicht über jedweden jemals von der Firma Lehmann hergestellten Artikel des LGB-Sortiments zu verschaffen.« Daneben besteht die Absicht, Sammler bezüglich Identität und Preise von Kollektiblen zu informieren. Folgerichtig werden hier erstmalig Preise genannt für Zugpackungen und für das gesamte Rollmaterial.

– Ein für uns nunmehr thematisiertes Kriterium gilt der Preisfindung. – Im Nachwort des deutschen Herausgebers heißt es, dass die Auspreisung der Sammelartikel auf breitester Basis unter Einbeziehung möglichst vieler LGB'ler nicht zu realisieren war.

Es gibt erläuternde Ausführungen zur Quotierung, die – laut Herausgeber – nicht ohne Probelesen und den Sachverstand der Herren H.-Jürgen Neumann und Michael Barnickel zustande kamen.

Hier die Kriterien zur Preisermittlung:

1.) Die angegebenen Preise stellen Erfahrungswerte dar plus subjektiver Einschätzung. Sie gelten für Artikel im Neuzustand und im Originalkarton.

2.) Eine Preisstaffelung entsprechend den Erhaltungszuständen (wie beispielsweise für Briefmarken und Münzen) findet nicht statt.

3.) Ausgangspunkt für den Preis eines Sammelartikels ist der ursprüngliche Ladenpreis. Jeder Wertzuwachs ist von diesem Sockel aus zu rechnen.

4.) Wichtig für den Sammelpreis ist seine Rarität. Er ist nicht unbedingt identisch mit der Auflagenhöhe heutiger Sonderartikel bei der Stückzahl von ca. 1000. Hier geht es um Oldtimer aus den Anfangsjahren mit relativ hohen Stückzahlen, die jedoch kaum zu beschaffen sind.

5.) Stückzahlen sind ein wesentlicher Faktor, begründen jedoch noch keine Wertsteigerung. Außerdem sind sie schwer kontrollierbar.

6.) Wertsteigerung eines Artikels ergibt sich z.B. aufgrund einer Sonderauflage, eines Jubiläumsartikels.

Einige Beispiele sollen genannt sein:

»150 Jahre Deutsche Eisenbahnen«,
»100 Jahre Lehmann«,
»20 Jahre LGB«

»10 Jahre LGB-Club Rhein/Sieg«.
- Diese Sets und Wagen werden in den USA unter »Aftermarket Productions« geführt. -

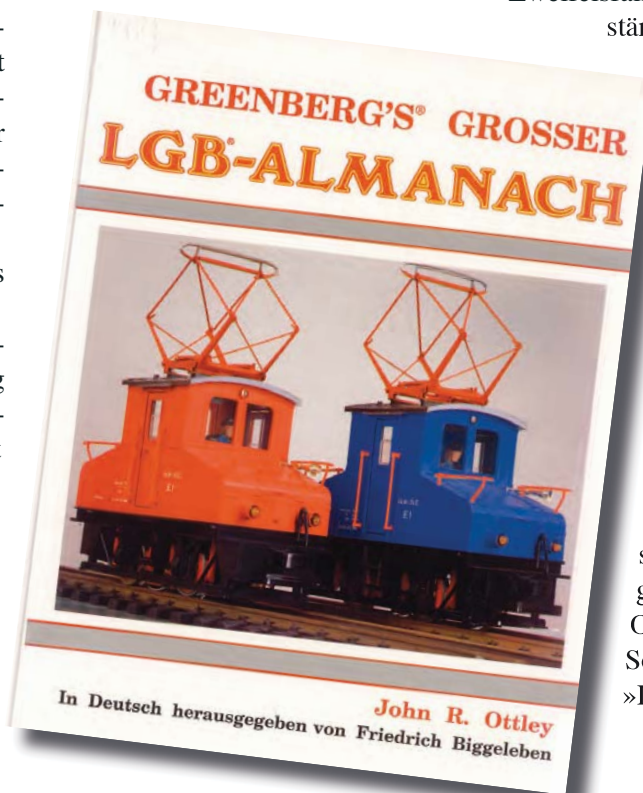
7.) Im Kapitel 12 werden »Nicht werkseitige Eigengestaltungen auf LGB-Basis« besprochen. Hierbei handelt es sich um Loks oder Wagen, ohne Katalognachweis die z.B. bei »BTO« als Gewinn ausgelobt oder in geringer Stückzahl für den »LGB Model R.R.Club« editiert wurden. Sie sind zwar kollektibel, nicht jedoch als »LGB-kompatibel« angesehen, weshalb hier keine Preisangabe erfolgt.

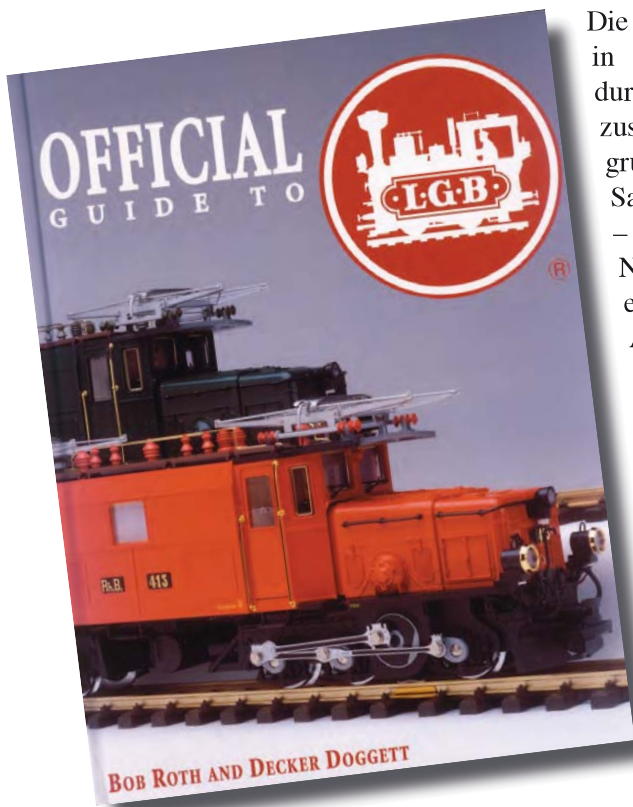
8.) Ist ein LGB-Artikel nach Maßgabe der Punkte 4-7 Sammelobjekt, spielt auch das Design eine große Rolle. Im Zweifelsfall ist der Zwang zur Vollständigkeit der Sammlung zweitrangig.

9.) Replikat schmäleren nicht den Wert eines Originals, da sie immer als solche erkennbar sind. Sie sind meistens nur Ersatz und stellen eine Fehlinvestition dar!?

10.) Der Aufbau einer Komplettsammlung tangiert auch den Wert eines Einzelstückes. Replikat sind mit einem erheblich geringeren Wert als die Originale anzusetzen.

Soweit Auszüge aus dem »LGB-Almanach«.





5.) Der Vollständigkeit halber muss das folgende Buch vorgestellt werden: »Official Guide to LGB«, von Bob Roth und Decker Doggett. Es erschien 1998 im Verlag Kalmbach Publishing Co., Woukeshia, USA in Englisch.

Das Buch ähnelt dem »Greenbergs Almanach« - dasselbe Format. Auf 220 Seiten werden alle Aspekte der breiten LGB-Palette in 15 Kapiteln abgehandelt. Von »Factory Train Sets« bis »Factory Catalogs, Publications and Videos« wird kein Gebiet ausgelassen. Neben exzellenten Fotos auch hier Preisangaben.

»Werte und gute Ratschläge«. Unter dieser Überschrift wird der Versuch unternommen, die Artikelpreisfindung zu beleuchten. Die Wertangaben in diesem LGB-Führer dienen nur als Anhaltspunkt. Sie reflektieren die Preise, die wir beim Kauf und Verkauf der Artikel ermittelten, die wir quer durchs Land bei einer Vielzahl von Absatzmärkten erzielten.

Die aufgeführten Werte in diesem Führer wurden durch Kalmbach Publ. Co. zusammengetragen, aufgrund von Recherchen bei Sammlern und Händlern – von Küste zu Küste.

Nachfolgend die Kriterien für die Quotierungen. Als Hauptregel gilt, dass nur Preise genannt werden für fabrikneue Ware im Originalkarton. Für die Wertermittlung der Artikel in weniger gutem Zustand gelten folgende Faustregeln (Abzug von 5% für fehlenden oder falschen Karton):

• **100 % = Fabrikneu im OK** (Originalkarton), nagelneu, absolut intakt und ungebraucht.

• **90 % = Exzellent im OK**, neuwertig mit minimalen Gebrauchsspuren; geringe Abnutzung an den Rändern.

• **80 % = Sehr gute Erhaltung im OK**, zeigt geringe Spuren einer Benutzung auf Innenanlagen; winzige Kratzer oder Kerben, unverblasste Farben, kein Rost, Dellen oder Verformung.

• **70 % = Gute Erhaltung im OK**, weist einige Kratzer auf und vielleicht abgebrochene oder fehlende Teile; kein Rost, Dellen oder Verformungen; kleinere/geringe/wenige Abänderungen von Bremsschläuchen, Wagentüren/Wagengitter oder Aufkleber.

• **60 % = ganz gut mit OK**, verkratzt, angeschlagene Stellen, gesprungen, rissig, verbeult, angerostet oder verformt, Spuren einer Nutzung auf Außenanlagen, vielleicht verblasste Farben oder stark abgenutzte Räder.

• **50 % = Fair**, zeigt deutliche Spuren einer Benutzung auf Außenanlagen, verblasste Farben, Dellen, Kratzer, Rost, Verformungen, fehlende Teile, fehlende oder falsche Aufschriften.

Falls Sie einen Zug an einen Interessenten verkaufen wollen, der plant, diesen weiter zu verkaufen, z.B. ein Einzelhändler, werden Sie nicht den Wert erzielen, den Sie in diesem Buch finden. Vielmehr sieht es so aus, dass Sie in etwa 50 % dieser Preise erzielen. Der Artikel, für den sich solch ein Käufer interessiert, wird unter einem beträchtlichen Nachlass eingestuft als der hier aufgelistete Preis. Soweit die Kalmbach-Bewertungsskala.

6.) Es ist meine Pflicht als Chronist und Rechercheur der wahren Preisfindung für kollektibles LGB-Material, nicht zuletzt den deutschen Herausgeber eines ähnlichen wie die oben beschriebenen Bücher vorzustellen:

»Christmann 1. Sammlerkatalog. Für Liebhaber und Sammler der Lehmann-Groß-Bahn«

Im Din A 5-Format - hoch, mit gelbem Einband, Ausgabe 1985. Es gibt hier auf 71 Seiten Abbildungen in S/W und Texte in Schreibmaschinenschrift, zum Stand vor 20 Jahren.



Die angegebenen Preise basieren auf der Marktlage in der BRD. »Die Preise betreffen Modelle im einwandfreien Originalzustand. Hierunter sind auch Modelle zu verstehen, die probebefahren oder leicht gespielt wurden, in keinem Fall aber beschädigt sind.« Im Vorspann sind auf 8 Seiten Modellübersichten gelistet für alle Loks und Wagen. In der ersten Zeile findet man die Jahreszahlen, beginnend mit dem Jahr 1968 und endend mit dem Fertigungsjahr 83/84. Darunter jeweils die chronologisch aufgeführten Artikelnummern. Durch die Zeichen ⊕ und ⊖ wird vermerkt, ob dieses Modell sich noch im Programm befindet oder nicht!

Im Jahr 2002 erschien die 6. Auflage. Dasselbe Format, fester LGB-farbender Einband, über 400 Seiten mit über 300 farbigen Abbildungen. Das Konzept wurde beibehalten, da es sich bewährt hatte. Die Modell- bzw. Produktionsübersicht spannt sich jetzt über den Zeitraum von 1968 bis 91/94.

Außer den katalogspezifischen Artikeln sind auch Sondermodelle abgebildet, betextet und quotiert. Dazu zählen auch 11 Wagen und 2 Loks mit dem Aufdruck »Club der LGB-Freunde Rhein/Sieg«. Weitere Angaben: Bauzeit und Auflage, jedoch in diesem Fall ohne Preisangaben.

Ein Tipp für die Erbmassenermittlung! In dieser Ausgabe finden Sie auf den Seiten 290 – 307 eine Inventar-Liste von der Modell-Nr. 2010 bis 38800. Wenn Sie diese aktualisieren und leicht abändern, besitzen Sie eine komplette Auflistung ihrer Schätze, jedoch noch keine Preise.

Schlussbemerkungen

Ich habe bereits mein Problem mit der Assekuranz erwähnt. Unsere Hausratsversicherung wurde aktualisiert. Dafür war es erforderlich,

neben dem normalen Inventar auch Wertgegenstände, so auch die LGB-Sammlung zu quantifizieren und ein-fachhalber einen Gesamtpreis zu ermitteln. Alle Angaben, die Sie gegenüber der Versicherung machen, sind **Wiederbeschaffungspreise!** Also nicht unbedingt geeignet, um im Testament Berücksichtigung zu finden?! Es ist jedoch ratsam die Sammlung zu versichern!

Herr Wüst hat, wie aus der Literatur ersichtlich, ebenfalls Kriterien zur Wertermittlung aufgestellt. In Spur II, 33, Seiten 111/112 finden wir die gleiche Ausgangslage zur prozentualen Bewertung wie im »Kalmbach«. Bei der Diskussion der Tabelle auf Seite 112 werden die Meinungen auseinander gehen. Ein 50%-iger Zuschlag für eine Höhne-Alterung werden nicht viele nachvollziehen können! Herr Wüst betrachtet seine Bewertungsmodelle als diskussionswürdig. Dem kann man zustimmen und vielleicht eine Findungskommission ins Leben rufen, die eine allgemein anerkannte Tabelle erstellt. Basismaterial ist vorhanden. Als Fortsetzung zu seinem 1. Artikel, s.o., hat Herr Wüst in Spur II, 35, Seiten 105-107, weitere Vorschläge gebracht. Die abgebildete Tabelle sieht gut aus, ist jedoch mit einem enormen Aufwand zu erstellen. Das gilt für die Menschen, deren Arbeitsgerät nicht in erster Linie der Computer ist oder war.

In derselben Spur II-Ausgabe hat unser USA-Experte Dr. Baltzer wieder einen fulminanten Beitrag zum gleichen Thema abgeliefert. Ich will diesen Bericht nicht kommentieren. Hervorragende Formulierungen, die auch einem politischen Kabarettisten zugeschrieben werden könnten. Die angeführten Punkte sprechen für sich. Man konnte bisher davon ausgehen, dass LGB-Bahner **stressresistent**

seien. Liest man die medizinischen Analysen über eine Gruppe irrationaler Psychopathen, die **Sammel-Eifer, -Gier, -Wut** und **-Sucht** mit dem Modellbahn-Spielen verwechseln, müsste diese Klientel vom »burn out syndrom« befallen werden.

Was wir wollen

- uns mit einem technischen Spielzeug beschäftigen,
- sammeln, d.h. zum Beispiel Ganzzüge, Personen- oder Güterzüge peu á peu zu erstehen,
- mit Gleichgesinnten – u. a. im Club sich auszutauschen.

In Zeiten der herbei geredeten Krisen und Klagen auf höchstem Niveau, könnten wir auch auf »second hand« Ware zurückgreifen. Ist das Low Cost Segment in?

Bleiben Sie testierfähig.

Bis die Tage...

Ihr Dieter Manhardt

Literaturhinweise

1. Greenberg's Großer LGB-Almanach, John R. Ottly, deutsch von F. Biggeleben, Copyright 1989, deutsch. Greenberg Publishing Co., Inc., 7566 Main Street, Sykesville, MD 21784, USA. ISBN: 0-89778-086-8

2. Official Guide to LGB by Bob Roth and Decker Doggett, 1998, englisch. Kalmbach Publishing Co., 21027 Crossroads Circle, Waukesha, WI 53187, USA. ISBN: 0-89778-302-6

3. Christmann Sammler-Katalog. Für Liebhaber und Sammler der Lehmann-Großbahn. 6. Auflage 2002, deutsch. Verlag und Vertrieb Dipl. Ing. Wulf Christmann, 76288 Karlsruhe. ISBN: 3-925105-09-3.

Über den »G-Punkt«

Wenn Sie jetzt meinen, wir würden ausgerechnet in unserem Jubiläumsjahr anfangen, irgendwelchen »Schweinkram« in unserer hochgeschätzten Großbahnzeitung zu veröffentlichen, dann haben Sie sich (leider) geirrt. Aber wir freuen uns immerhin, dass Sie spontan diesen Artikel als ersten zum Lesen ausgesucht haben!

Also, wir meinen natürlich nicht den Punkt, an den Sie jetzt in Ihrer blühenden Phantasie gedacht haben, und der sich vielleicht auch zufälligerweise so ca. 45 mm von einer gewissen Mess- Aus-, bzw. Eingangssituation befindet, sondern wir wollen von einer Novität im LGB-Land berichten, die mit ihrer punktgenauen Platzierung und dem schon von weitem erkennbaren »G« und dem kleinen »45 mm«-Zusatz erkennen lässt, wo etwas für uns Großbahnfreunde zu haben ist.

Also, an erster Stelle sind natürlich die Kartonagen der LGB-Fahrzeuge demnächst alle mit besagtem Punkt versehen, um das wohlgefällige Auge des Suchenden daran zu ge-

wöhnen. Dann ist angedacht, dass auch die Zubehörhersteller besagtes Erkennungszeichen verwenden, und sogar andere Hersteller von »rollendem Material« sind angesprochen.

Der letztgenannte Hinweis ist eigentlich erstaunlich, da man im Hause Lehmann in der Vergangenheit vor Konkurrenz-Produkten eigentlich eher fies war, – wie wir im Rheinland zu sagen pflegen. Und demnächst alles unter einem Hut? Was mag das wohl bedeuten? Unser global-denkender Autor Dr. Baltzer wird jetzt

sicher den Zusammenschluss aller Großbahnhersteller wittern, – unter chinesischer Führung?

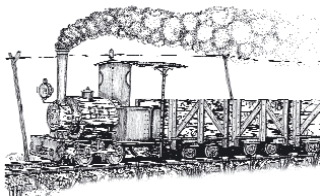
Grundsätzlich wird mit besagten Hinweis-Punkt natürlich fast automatisch das Problem auftreten, dass ein passender Maßstab, eben die oft zitierten 1 : 22,5, eben nicht in jedem Falle von dem neuen Erkennungszeichen abgeleitet werden kann. Winzig-Gebäude von PIKO werden plötzlich sanktioniert, »Problemkinder« in Sachen Qualität werden möglicherweise aufgewertet? Was ist mit Produkten wie der Regnerfeldbahn und den Regelspurfahrzeugen von Magnus, die gemeinsam haben, dass sie mit »45 mm« nichts am Hut haben? Sie merken schon, Fragen über Fragen.... Und daher hiermit die letzte Frage: Was soll die Aktion denn eigentlich? Fast an zwei Händen kann der Großbahnfreund schließlich die Artikel abzählen, die für sein Hobby in Frage kommen. Nach kürzester Zeit wird er die Hersteller kennen, – Anfänger können zur Not im Fachgeschäft einfach fragen.



Zu unserem Bericht auf Seite 66 sehen Sie hier das »LGB-Gegenstück«



Das Spur II Nachrichten Redaktionsteam,
bestehend aus Cordula Abends und H.-Jürgen Neumann
vor dem zum Clubjahrestreffen 2005 dekorierten
Mucher Kreisverkehr



Feldbahnseiten

Die MPSB – Mecklenburg Pommersche Schmalspur Bahn

Stellen sie sich einmal vor, sie stehen an einem unbeschränkten ländlichen Bahnübergang, hören von weitem eine Schiffssirene oder Dampfschiffpfeife und erwarten nach diesem Achtungssignalton eine riesige Lok herandampfen, weit gefehlt. Um die winzigen Dampfloks der MPSB überhaupt wahrzunehmen, rüstete man diese Lokomotiven mit derartigen Dampfsirenen aus. Und noch etwas stellen sie sich vor, 600 mm Feldbahnspur, darauf richtige kleine Schleppender-Dampflokomotiven und vierachsige Pullman-Wagen, ja das war die MPSB, die Mecklenburg Pommersche Schmalspur Bahn.

Die Entstehungsgeschichte der MPSB geht zurück auf das Jahr 1884.

Ausgangspunkt und Keimzelle für diese Kleinbahn war die große Friedländer Wiese bei Ferdinandshof, ein Mooregebiet von über 25000 Hektar Größe. Einige ansässige Gutsbesitzer äußerten den Wunsch Teile oder gar

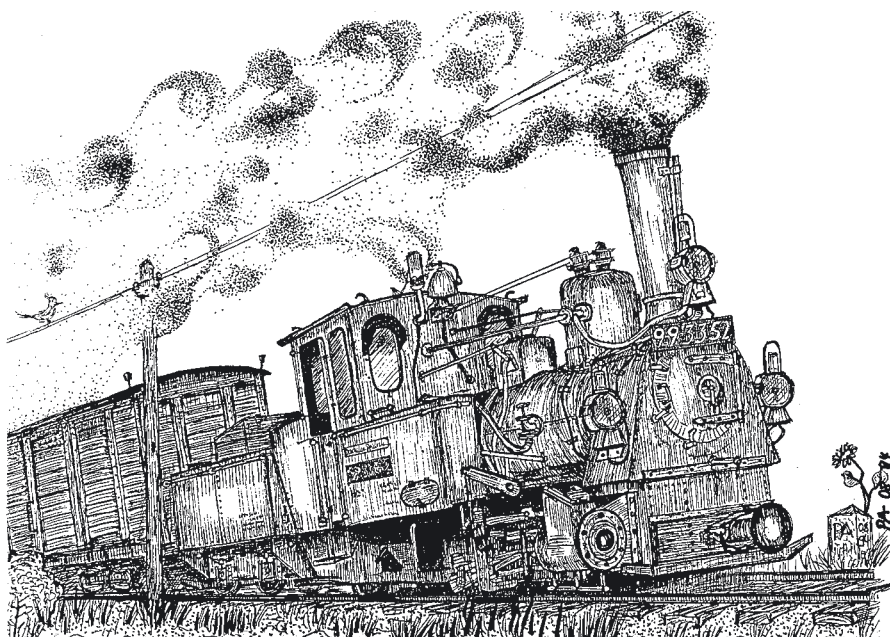


Bahnhofsdylle der MPSB am Bahnhof Friedland (Mecklenburg) Nord

Fotourheber: Rähr – Sammlung Pastowski, August 1966

die ganze Friedländer Wiese zu entwässern. Dazu wurde das »Culturtechnische Bureau von Schweder« verpflichtet. In Auftrag der »Moor-Cultur-Gesellschaft« entwickelte

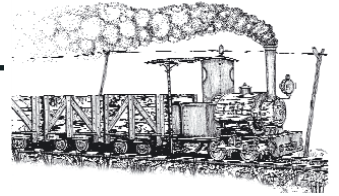
Schweder ein hierfür konzipiertes Entwässerungsverfahren, die »Moor-Dammkulturmethode nach Rimpau«. Ein Teil der Moorflächen reicherte man mit Chilesalpeter und Thomaschlackenmehl an, danach folgte das Aufbringen einer 15 cm dicken Kies-schicht. Nun konnte man auf diesem »Boden« Hackfrüchte anbauen. Der oder die Auftraggeber verlangten eine reibungslose Anfuhr der erforderlichen Baumaterialien. Um diese gewaltige Aufgabe zu meistern, entschloss sich die Firma Schweder eine Feldbahn anzulegen.



MPSB Lok 99 3352 als Grafik unterwegs zwischen Friedland (Mecklenburg) und Wegezin-Dennin, von G. Pastowski, August 1994

Ende Dezember 1887 wurde ein Vertrag über die Nutzung von Geländestreifen für den Bau und den Betrieb »einer eingleisigen Feldbahn mit Pferde- oder Dampflokbetrieb« geschlossen. Schweder bot an, den Bau und Betrieb der Feldbahn(en) ebenfalls zu übernehmen. Auf leichten Feldbahngleisen, die auf einer

Feldbahnseiten



30 cm dicken Sandaufschüttung (Bahndamm) lagen, wurden alle erforderlichen Güter mit Hilfe von Pferden transportiert. Bereits nach zwei Jahren wurde der Gleisoberbau so verstärkt, dass man jetzt kleine, leichte zweiachsige Dampflok einsetzen konnte. Somit ließen sich nun die Feldfrüchte des teilweise urbar gemachten Bodens abfahren.

Im Jahr 1890 wurde in Friedland (Mecklenburg) eine Zuckerfabrik gegründet, welche ihre Feldfrüchte nun über eine feldspurige Wirtschaftsbahn erhielt. 1891 wurde dann der durchgehende Güterverkehr zwischen Ferdinandshof und Friedland feierlich eröffnet. Die Betriebsführung unterstand dem Bureau Schweder, eingetragen im Handelsregister als »Friedland-Schwichtenberg-Ferdinandshofer Bahn«. An beiden Endpunkten Friedland und Ferdinandshof bestand auch ein Anschluss an die Regelspurbahn. Im Jahr 1892 gründeten Großgrundbesitzer aus dem Raum Mecklenburg und Vorpommern eine Aktiengesellschaft »Mecklenburg-Vorpommersche Schmalspur-Bahn AG« mit Sitz in Friedland, das Stammkapital betrug 1.000.000 RM. Die AG kaufte die Strecke Ferdinandshof-Uhlenhorst-Friedland auf, veranlasste einen weiteren Ausbau von Friedland nach Jarmen, die Schweder auch baute.

Man wandelte die Feldbahn in eine Kleinbahn als MPSB um, diese Bahn gehörte den Gutsbesitzern, die der MPSB das benötigte Gelände unentgeltlich zur Verfügung stellten. Jedes Gut oder Domäne erhielt natürlich einen Privatanschluss an die MPSB. Jeder Bahnkilometer betrug 17.000 RM Anlagekosten, welcher sehr niedrig war. Am 20. Februar 1892 erteilte man die Konzession für den Bahnbetrieb, somit stand einer Eröffnung offiziell nichts mehr im Weg. Die MPSB hatte nun eine Stre-

ckenlänge (1892) von 87 km erreicht. Ein weiterer Ausbau des 600 mm Gleisnetzes erfolgte bis zum Sommer 1895. Alle danach entstandenen Streckenäste dienten zur Vervollständigung des Netzes, oder es waren nur Stichstrecken mit Güterverkehr.

Eine Besonderheit der MPSB waren die durch die extrem leichte Gleisbauweise bedingten Radsätze. Es sind Doppelflanschräder, also Räder mit zwei Spurkränzen, somit konnte ein seitliches Ausweichen der Schienen vermieden werden. Natürlich



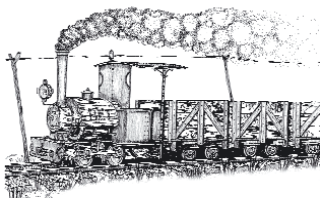
Kleine Lok ganz groß, links das Bahnhofsgebäude Friedland (Mecklenburg) Nord, 99 3361 mit abfahrtsfertigem Personenzug, rechts Gleisanlagen und Getreidespeicher

Fotourheber: Rähr – Sammlung Pastowski, August 1966



Aus- bzw. Einfahrgleise des Bahnhofs Friedland mit Personenzug in Richtung Wegezin-Dennin, rechts die ausgedehnten Gleisanlagen mit OOw's und GGw's

Fotourheber: Rähr – Sammlung Pastowski, August 1966



Feldbahnseiten

erforderte dieses System eigene Weichen etc. Diese Radform wurde erst nach dem Ersten Weltkrieg endgültig beseitigt, nachdem durch Verschleiß sämtliche Weichen und Kreuzungen erneuert wurden.

Ab 1893 nahm die MPSB ihren Reiseverkehr auf. Schweder baute die Güterwagen in seiner Berliner Werkstatt, nun wurden von ihm auch die ersten Reisezugwagen erstellt. Eine 1892 geplante Stichbahn von Dishley über Schwanebeck, Siedenbollenthin nach Treptow an der Tollense wurde nicht realisiert. Im Juli 1895 wurde der Streckenteil Schmurow-Gellendin fertiggestellt. Alle anderen Abschnitte sind nach und nach fertiggestellt worden. Wobei viele Stichstrecken und die reinen Gutsanschlüsse nur noch dem Güterverkehr dienten. Ab 1920 bis 1926 wurden weitere Äste in Betrieb genommen, so zum Beispiel die erst 1926 eröffnete Strecke von Brom nach Groß Daberkow, die Gleise legte man auf der bereits 1917 stillgelegten Trasse der ehemaligen Woldegker Kleinbahn (750 mm Spur). Die größte



Wagenreparaturwerkstatt in Friedland, hier existierten bis zur Betriebseinstellung noch 600 mm Schleppweichen

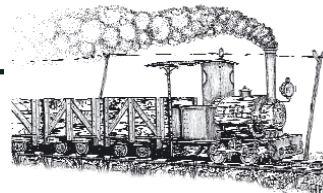
Fotourheber: Rähr – Sammlung Pastowski, August 1966

Streckenlänge der MPSB von ca. 220 Kilometer wurde ca. 1930 erreicht. Wobei die über 70 Stück Gutsbahnanschlüsse (!) nicht mitgerechnet wurden. Man stelle sich diese gewaltige Einheit auf 600 mm Spur einmal plastisch vor! Hafenananschluss gab es in Anklam und Jarmen an der Peene.

Bis zum Jahr 1945 blieb die MPSB eine AG. Als Reparationsleistung wurde der größte Teil der MPSB-Strecke und ein Großteil der Fahrzeuge wie Lokomotiven und Wagen an die ehemalige Sowjetunion abgegeben. Nur 36 Streckenkilometer und zwar das Streckenstück von Anklam nach



Ringlokschuppen von Friedland (für eine 600 mm Bahn). Fotourheber: Rähr – Sammlung Pastowski, August 1966



Kreuzungsbahnhof Wegezin – Dennin, linkes Gleis führt nach Friedland, rechtes Gleis mit PmG' führt nach Anklam

Fotourheber: Rähr – Sammlung Pastowski, August 1966

Friedland blieb erhalten. Bis zum November 1947 wurden vom Major Jakowlew der Sowjetarmee weitere Streckenäste aufgebaut. Und zwar: Friedland-Ferdinandshof, Friedland-Groß Daberkow, Anklam-Uhlenhorst mit 72 km Streckengesamtlänge. Im Oktober 1947 erfolgte die Löschung der MPSB aus dem Handelsregister, am 1.04.1949 übernahm die DDR-Reichsbahn das ebenbeschriebene Reststreckennetz.

Das traurige Ende der ehemaligen MPSB trat am 01. Juni 1969 in Kraft. Der Güterverkehr fuhr aber noch bis September 1969, schade.

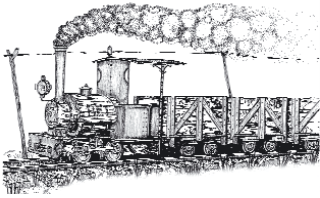
In Jarmen und Anklam gab es ebenfalls wie Friedland Anschlüsse zu den örtlichen Zuckerfabriken. Außerdem gab es in Jarmen Anschlüsse an weitere Kleinbahnen, allerdings hatten diese Bahnen eine Spurweite von 750 mm. Es waren die Greifs-

wald-Jarmener Kleinbahn, eine 1897 eröffnete Lenz-Bahn und die im gleichen Jahr eröffnete Demminer Kleinbahn (Demmin-Treptow an der Tollense, mit Abzweig Schmarsow-Jarmen, der nach Abriss der Bahn im Jahr 1945 mit brauchbarem Material der MPSB als 600 mm Bahn im Inselbetrieb wieder errichtet wurde und bis 1958 mit Personenverkehr im Einsatz war). Alle diese Kleinbahnen hatten einen Hafenanchluss im Ort Jarmen. Zur Vollständigkeit muss noch gesagt werden, dass in Anklam ebenfalls eine weitere 600 mm Bahn, nämlich die Anklam Lassarner Anschluss an die MPSB hatte. Auch diese Bahn wurde 1945 abgebaut und ist seitdem Geschichte.

Der Gleisoberbau der MPSB Strecken wurde Anfangs auf 30 cm dickem Kies- und Sand verlegt. Da auch bei der MPSB die Lenz-Klein-

bahn Normalien zur Anwendung kamen, hatte das Planum eine Breite von 2,30 Meter. Als Schwellen kam grundsätzlich Holz zur Anwendung, man nahm wie für Tärtierbahnen üblich Kiefernholz einer Länge von 1,20 Meter mit Querschnitt von 8 x 16 cm. Der Schwellenabstand betrug in der Regel von Mitte zu Mitte Schwelle 60 cm. Die Vignolschienen hatten in der Anfangszeit eine Metermasse von 7,8 kg, später nachdem kräftigere Dampflokomotiven zum Einsatz kamen, wurde die Metermasse auf über 10 – 15 kg erhöht. Zudem wurde der Schwellenquerschnitt ebenso angepasst. Die größte Steigung betrug 1:80. Der kleinste Bogenhalbmesser war 80 Meter. Nur bei den Güterbahnanschlussgleisen – Pferdebetrieb – war der Halbmesser nur 15 Meter.

Das ehemalige Streckennetz der MPSB hatte rund 85 Bahnhöfe. Der



Feldbahnseiten

Bahnhof Friedland (Mecklenburg) –Nord war der größte und wichtigste Bahnhof der MPSB. Dieser Bahnhof ist schon vom Umfang der Gleisanlagen her als einmalig für eine Bahn von 600 mm Spurweite anzusehen. Hier befinden sich die Zentralwerkstätten der MPSB. Die Anlage umfasste eine Schmiede, Dreherei, Stellmacherei und vieles mehr. Das Empfangsgebäude des Bahnhofs Friedland Nord war in Backstein und zweigeschossig ausgeführt. Dem Bahnhofsgebäude gegenüber befand sich ein großer Speicher mit Güterschuppen, eine große Umladeanlage, das heißt die auf einer entsprechend erhöhten Rampe verlegten Schmalspurgleise, von denen aus regelspu-



**Unterwegsbahnhof Wegezín – Dennín mit abfahrerbereitem Personenzug nach Friedland
Fotourheber: Rähr – Sammlung Pastowski, August 1966**

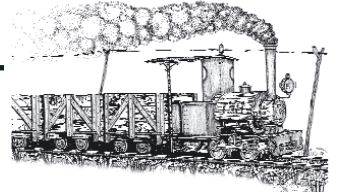


rige Güterwagen be- und entladen werden konnten. Auf nördlicher Bahnhofsseite ca. 100 Meter weiter befand sich ein großer stattlicher Ringlokschuppen, der 15 Stände aufwies. Davor eine große Drehscheibe mit allen Lokbehandlungsanlagen. Dieses Areal, liebe Leser, ist schon alleine für eine derartige Feld-Kleinbahn ein Kuriosum. Die Hauptgleise des Bahnhofes Friedland Nord führen hier in weitem Bogen um die Lokschuppenanlage fast rechtwinklig von den in Ost-West-Richtung liegenden Bahnhofsanlagen abzweigend und mündeten somit in der Streckengleise in Richtung Anklam. Auf der westlichen Seite gab es einen Anschluss zu einer Zementfabrik.

Oben: Pfingstzug mit Blumenschmuck im Bahnhof Wegezín – Dennín im Mai 1969, Sammlung Pastowski

**Rechts: 600 mm Güterzug mit Doppelbespannung zweier Schlepptenderloks im Bahnhof Wegezín – Dennín
Fotourheber: Klaus Kieper**





An der östlichen Bahnhofsausfahrt –in Richtung Uhlenhorst- lag die Zuckerfabrik von Friedland. Hier gab es ein Kuriosum. Bis zu Stilllegung der Strecke Friedland Nord – Uhlenhorst (1965) wurden die Bahnhofs-einfahrten durch Hauptsignale –mit durchbrochenen Flügeln- gesichert. Diese Signale befanden sich auch vor Anklam, wo sie in Verbindung mit Gleissperren in Form vertikal schwenkbare Balken die schienen- gleiche Kreuzung der Hauptbahn Berlin – Stralsund sicherten. Diese Kreuzung war erforderlich für die MPSB-Strecke nach Leopoldshagen sowie den Gleisanschluss zur Zuckerfabrik in Anklam. Das schönste an dieser Gleiskreuzung war zudem noch, dass sie sich im Schrankenbe- reich eines bewachten Bahnübergan- ges befand und somit auch ein Zug gegebenenfalls vor »geschlossener Schranke warten musste«. In Anklam gab es ebenfalls einen Ringlokschup- pen mit 8 Ständen und einer grossen Drehscheibe. Weitere Drehscheiben gab es in den Bahnhöfen Ferdiands- hof, Jarmen, Groß Daberkow. Außer- dem gab es zahlreiche Gleisdreiecke, die sich in Friedland, Uhlenhorst und Dennin befanden. Knotenbahnhöfe waren Uhlenhorst, Dennin oder auch



**GmP auf der Strecke nach Anklam – was für lange Züge auf 600 mm Spurweite
Mai 1967, Urheber: Klaus Kieper**

Wegezin-Dennin genannt. Bei der MPSB gab es über 600 Stück niveau- gleiche Bahnübergänge. Viele Brü- cken führten über Gräben, Durchläs- se, die Peene und Datze.

Der Lokomotivpark der MPSB war sehr vielschichtig und umfangreich. Abgesehen von einer 1934 für eine Kiesgrube bei Friedland beschafften zweiachsigen Diesellokomotive wurden bei der MPSB nur ausschließ- lich Dampflokomotiven eingesetzt. So waren einmal 44 Stück Loks im

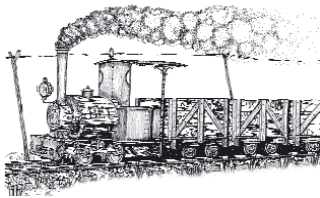
Einsatz, maximal zur gleichen Zeit, jedoch 24 Stück.

Die ersten 8 Lokomotiven waren Zweikuppler, die fast ausschließlich noch von vor 1892, also aus der An- fangszeit stammten. Bis zum Jahr 1895 wurden stärkere Dreikuppler beschafft und zwar 7 Stück. 6 Stück davon wurden in den zwanziger Jah- ren mit einer Nachlaufachse verse- hen und erhielten einen zweiachsigen Zusatztender. Der Tender wurde dringend erforderlich, weil die zu befahrenen Gesamtumläufe der ge- wachsenen MPSB-Strecken angestie- gen waren. Im Jahr 1896 beschaffte man von der sächsischen Lokfabrik HAGANS noch vier Zweikuppler. Ein Teil der erstbeschafften Dampf- loks wurde ausgemustert, zu diesem Zeitpunkt kam man mit den noch vorhandenen Dampfloks aus.

In den Jahren 1906 bis 1914 kamen 8 Stück weitere Dreikuppler Dampf- loks mit Nachlaufachse und Wasser- tender von der Lokfabrik Jung / Jun- genthal dazu. Die 8te Lok war bereits eine Heißdampflok und somit wurde das Heißdampfalter auf Feldbahn- spur eröffnet. Diese C 1h2 Lok er-

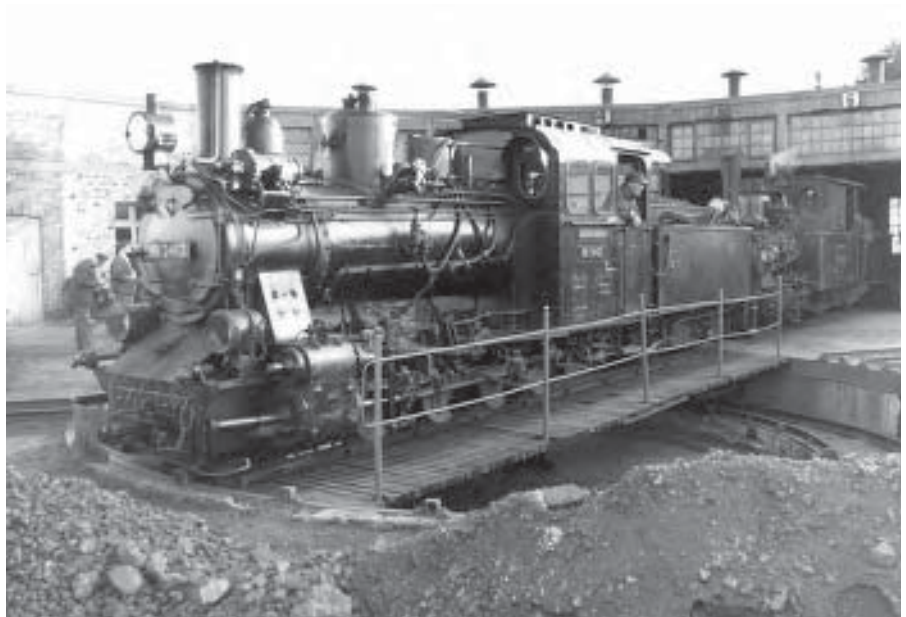


**Abendpersonenzug ist in Anklam eingetroffen, Mai 1969, Romantik pur!
Urheber: Klaus Kieper**



Feldbahnseiten

hielt später die Nr. 99 3451 und war bis 1962 im Einsatz, sie entsprach den Anforderungen des damaligen Betriebseinsatzes. Alle Neulieferungen für die MPSB ab 1925 waren ausschließlich Heißdampfloks. 1925 lieferte die Stettiner Lokfabrik VULCAN die formschöne vierachsige No. 9- später 99 3461 Sie hatte eine Leistung von ca. 160 PS. In den Jahren 1930 bis 1934 folgten drei Dampf-Schleppenderloks, dieses mal von Orenstein + Koppel / Berlin. Angegeben sind diese vierachsigen Dampfloks mit 200 PS-Leistung. Im Jahr 1937 und 1938 lieferte ebenfalls Fa. Orenstein + Koppel zwei weitere etwa 180 PS starke Vierkuppeler mit modernem Design. Eine 200 PS-



Lok 99 3462 auf der Drehscheibe des Ringlokschuppens in Anklam

Fotourheber: Rähr – Sammlung Pastowski, August 1966



Vorkriegsaufnahme der Lok 11 der MPSB, Lok 12 existiert heute als Lok »Mecklenburg« bei der Dampf-Kleinbahn-Mühlenstroth (DKBM), vormals DR 99 3462

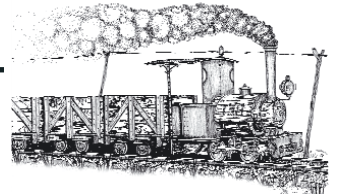
Lok ist erhalten geblieben unter der Nr. 99 3462, ist im Jahr 2003-06 betriebsfähig, gehört zum Lokomotivpark des Bekleidungsunternehmers W. Seidensticker. Neben diesen Neubeschaffungen kaufte die MPSB einige Heeresfeldbahnlokomotiven mit Vier- und Fünftreibachsen gebraucht für ihre Bahn dazu. Bei der Übernahme durch die DDR-Reichsbahn im Jahr 1949 waren insgesamt 10 Dampfloks vorhanden. Davon waren aber drei Loks ehemalige Zweikuppeler Feldbahn-Bauloks. Um diese Ma-

schinen wirkungsvoll einzusetzen, erhielten alle drei auch zweiachsige Wassertender. Die letzte Lok hatte die Nr. 99 3001, wurde erst spät abgestellt und 1966 verschrottet.

Die MPSB mit ihrer 600 mm Feldbahnspur verfügte über sehr viele Personen- und Güterwagen. Durch die geringe Spurweite ergeben sich auch entsprechende Wagenkastenbreiten. Waren diese etwa 1,80 – 2,20 Meter breit, was aber wiederum das drei – vierfache der Spurweite

ausmacht. Natürlich ist das optisch gesehen eine recht kippelige Angelegenheit, die zu der Festlegung der Höchstgeschwindigkeit von nur 20 km/h führte. Das »Ministerium für öffentliche Arbeiten« Preußens verpflichtete die MPSB zu einer Aufstellung dreier Winddruckmesser und zwar in Uhlenhorst, Friedland und Dennin. Beim Erreichen einer bestimmten Windgeschwindigkeit musste der Reiseverkehr ganz eingestellt werden. Doch die Betriebsleiter der MPSB ließen sich etwas einfallen. Zur Verbesserung der Schwerpunktage wurden daraufhin alle Personenwagen mit einem doppelten Boden, der zudem eine Füllung aus Bahnschrott und Materialabfällen aus der Bahnwerkstatt erhielt, ausgerüstet.

Bis auf einige Anfangswagen, die zweiachsig waren, sind die meisten Personenwagen vierachsig, also Drehgestellwagen, zum Teil mit Handbremsen vorgesehen. Die gedeckten vierachsigen Güterwagen haben eine Bremserbühne. Die offenen Wagen mit Bremsrichtung haben eine Art »Kutschersitz« an



einem Wagenkastenstirnende. Die Raddurchmesser aller Wagen liegen zwischen 400 bis 480 mm, der Radstand der Drehgestelle von 900 bis 1400 mm.

Die Entwicklung der Reisezugwagen oder Personenwagen der MPSB lässt sich heute an einigen Wagentypen gut darstellen. Bei der Einführung des Personenbetriebes im Jahr 1894 kam als erster ein Wagen, der in eigener Werkstatt durch den Umbau eines gedeckten Güterwagens entstand. Er war 4 Meter lang und bot 16 Personen auf Längsbänken Platz. Der Fahrgastraum war nur 1,20 Meter breit und 1,90 Meter hoch. Zwei weitere Wagen hatten Längen von 7 bzw. 12 Meter. Letzterer war ein so genannter Pullmanwagen, der aber später zerlegt wurde. Aus ihm entstanden zwei kurze Wagen mit nur einer Endbühne. Alle diese Wagen hatten zu dieser Zeit übliche senkrechte Brettverschalung. Es gab wohl auch einen mit Stahlblechverkleidung mit je 4 Fenstern pro Wagenseite und Ofenheizung und Ölbeleuchtung. Darüber hinaus gab es schon einen Salonwagen für die Herren Großgrundbesitzer. Die um 1900 gebaute nächste Reisezugwagengeneration waren Abteilwagen mit 2ter und 3ter Klasse und 5 Abteilen. Es



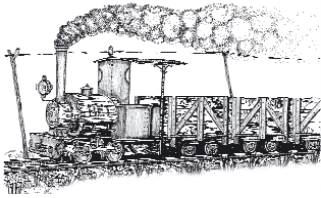
MPSB 99 3352 und 99 3353 waren kleine Cn1 Lokomotiven von Jung, die sehr früh passende Wassertender erhielten.

Beide Fotos: Sammlung Pastowski



DKBM – Pfingsten 1990, Urheber: G. Pastowski

gab nicht allzu viele Abteilwagen auf deutschen Schmalspurbahnen, schon gar nicht Abteilwagen auf 600 mm Spurweite. Diese MPSB-Abteilwagen hatten Niederdruckumlaufheizungen und Gasbeleuchtung, keine Bremse. Die Fenster waren in den jeweiligen Abteiltüren eingebaut. Später wurden alle Innenausstattungen umgebaut, somit erhielten die Wagen Längssitze und Abort. Im Jahr 1913 lieferte die Waggonfabrik Wismar in Wismar eine Serie 12 Meter lange und vierachsige Reisezugwagen. Es sind die modernsten aller 600 mm Wagen.



Feldbahnseiten



Pullmanwagen der MPSB – Waggonfabrik Wismar, Anklam 1966, Fotourheber: Rähr – Sammlung Pastowski

12 Stück wurden angeschafft. Alle Wagen dieses Typs hatten pro Seite zwei Einstiegstüren und somit gliederte sich dieser Wagentyp schon in drei Teile. Der 2,3 Meter breite Mittelteil enthält Quersitze, die Endteile waren einschließlich der Einstiege nur 1,80 Meter breit und waren mit Längssitzen ausgestattet. Die Außenwände sind wie die Abteilwagen auch unten eingewölbt. Alle diese Wismarer Wagen hatten Niederdruckumlaufheizungen und Gasbeleuchtung. Ebenfalls wie die Abteilwagen keine Bremse. Es gab auch erste Klasse-Abteile und Aborte.

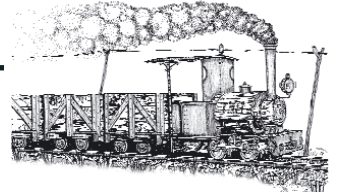
Neben diesen aufgeführten reinen Reisezugwagen gab es noch eine Vielzahl weitere Arten, nämlich die Fakultativwagen. Diese Wagen konnten je nach Verkehrsaufkommen wahlweise als Personenwagen oder als gedeckter Güterwagen eingesetzt werden. Alle Wagen besaßen eine überdachte Endbühne mit Handspindelbremse und nur drei Fenstern pro Längsseite und einer Lade-Schiebetüre. Die Fenster konnten im Fall eines Gütertransportes von außen mittels Klappen verschlossen werden. Die Wagen waren mit in Längsrichtung aufgestellten Klappsitzen



Gedeckter Güterwagen der MPSB, G'G'w 96-01-24 – Fotosammlung Pastowski



**Gedeckter Güterwagen der MPSB mit Bühne, G'G'w 96-01-29
Fotosammlung Pastowski**



ausgestattet, die bei Bedarf schnell entfernt werden konnten. Speziell für die MPSB Strecke Friedland – Jatzke wurde 1911 ein kombinierter Personen-Postwagen beschafft, dessen Personenabteil auf jeder Seite vier kleine Fenster besaß. Auch hatte dieser Wagen die Niederdruckumlaufheizung und Gasbeleuchtung. Er trug den Spitznamen »Milchwagen«.

Alle Gepäckwagen der MPSB sind vierachsig und haben Handspindelbremsen. Es gab vor dem Ersten Weltkrieg sogar einen Postwagen, eigens für die MPSB Strecke zwischen Anklam und Krien, Abzweig an der Strecke nach Jarmen.

Der Güterwagenpark der MPSB setzt sich aus einer Vielzahl offener und gedeckter Vierachsern zusammen. Wobei die offenen Typen in der Überzahl sind. Die Tagkraft der 5 bis 6 Meter langen Wagen ist ca. 5 – 7 Tonnen. Der Güterwagenpark weist auch wie der Personenwagenpark viele Altersklassen auf. Es gab zum Beispiel verschiedene Drehgestelltypen, die unterschiedliche Radstände aufwiesen. Viele GGW und OOW wurden in der eigenen Hauptwerkstatt in Friedland gebaut. Andere sind von Wismar oder Glässing – Schollwer (Berlin) gebaut worden. Da die MPSB noch ältere Zweiachser aus der Anfangszeit der Bahn hatten, mussten diese erst aufgebraucht oder an die Anschlussbetriebe abgegeben werden, einige auch umgebaut. Nach Ende des Ersten Weltkriegs waren fast nur noch Vierachser im Betriebseinsatz. Es gab auch bei der MPSB Wagenkuriositäten. Um nach der Rübensaison nicht zu viele überschüssige OOW's zu haben, da man im Winter mehr gedeckte Wagen benötigte, gab es die so genannten Aufsatzwagenkästen. Somit ließen sich OOW's in GGW's verwandeln. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden diese Konstruktionen nur noch wenig ein-



Ausgedehnte Gleisanlagen in Friedland (Mecklenburg Nord) mit Pullmannwagen, Packwagen, 2-achsiger offener Wagen und Runnenwagen der MPSB,

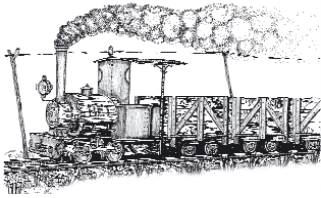
Sammlung Pastowski

gesetzt und die Aufsatzwagenkästen fanden als Rottenbuden, Gartenlauben usw. eine weitere Verwendung. Trotz der bescheidenen Ausmaße der Güterwagen, gab es doch in der Bahnzeit der MPSB immer wieder aufregende Transportleistungen. Ein Beispiel war der »Elefantentransport« in offenen Vierachser. Dabei gab es natürlich eine Entgleisung, aber ohne großen Schaden an Rollmaterial und Tier. Der Zirkus Hagenbeck gastierte im Jahr 1930 für mehrere Tage in Anklam.

Manchmal, meistens dann, wenn die Transportleistungen der Rübenkampagne zu bewältigen waren, musste die MPSB sich Lokomotiven von der Eisenbahnbrigade der Heeresfeldbahn ausleihen. Durch dieses sehr hohe Verkehrsaufkommen wurde auf »Sicht2 gefahren. Ansonsten beförderte die MPSB Kohle, Kalksteine, Sand und Kies, Feldfrüchte, Findlinge zum Hafenaufbau im Swinemünde, Dünger, Möbel, Holz und weiteres mehr. Es gab mehrere Schneepflüge, es sind Vorsatzpflüge, die an den älteren Zweiachsern montiert wurden. Um einem Entgleisen vorzubeugen, wurden die OOW's mit Feldsteinen beladen. Für größere und lange Transportleistungen standen Run-

genwagen in Stahlausführung zur Verfügung. Auch da hatte die MPSB besonderes zu bieten. Es gab 8-achsige Wagen mit 15 Tonnen und mehr Traggewicht. Um auch kurvengängig zu sein, wurden jeweils zwei Drehgestelle mittels Tragbalkenkonstruktion zu einem Drehgestell zusammengefasst, davon zwei Stück, ergibt einen achtachsigen schweren Drehgestellwagen. Davon besaß die MPSB 4 Stück. Es gab Drehschemelwagen, einen Gaskesselwagen, der für die Gasbeleuchtung der Personenwagen angeschafft wurde. Unkrautbekämpfungswagen, das waren ältere vierachsige OOW-Wagen mit Tanks- oder Kesselbehälter versehene Wagen. Draisinen und kleine Flachloren zum Erhalt der Streckenarbeiten runden den Wagenpark ab. Natürlich hatten die einzelnen Domänen und Güter, sowie die weiteren Anschlusswerke an der MPSB Strecke eigene weitere Güterwagen. Viele sind aber nicht lokzugtauglich gewesen und somit nur innerhalb der Gutsanlagen im Einsatz gewesen.

Triebwagen hatte die MPSB im direkten Bestand keine(n), aber ein von HAWA (Hannoversche – Waggonbau AG) gelieferter vierachsiger



Feldbahnseiten

Drehgestelltriebwagen hatte über einen längeren Zeitraum Probefahrten unternommen, zu einer Übernahme der MPSB kam es nicht.

Hauslieferant Orenstein + Koppel testete in den Vorkriegsjahren einige Auslandslokomotivlieferungen auch u. a. eine mit zwei dreiachsigen Antriebsdrehgestellen und je 2 Zylinder angetriebene Dampflok vom Typ »Kitson-Meyer«. Diese Bauart wurde nach Chile verkauft. Ebenso wurden Lokomotiven und Wagen der Heeresfeldbahnen gerne auf der MPSB getestet.

Des weiteren gibt es noch eine Besonderheit zur MPSB zu erwähnen. Die Fa. Henschel in Kassel machte im Februar 1950 der damaligen DDR-Reichsbahn ein Angebot; weil der Lokpark 1949 der MPSB nicht ausreichte, holte das zuständige Reichsbahnamt Neustrelitz 1949 verschiedene Angebote ein, wobei auch westdeutsche Lokhersteller berücksichtigt worden waren.

Das Lokangebot von Henschel sah eine Vierkuppler-Schleppenderdampflok vor, aber mit Innenrahmen. Auch soll der Entwurf kräftiger als die 99 3462 ausgefallen sein. Bekannt ist nicht, warum eine Beschaffung unterblieb, vermuten kann man durch das damalige deutsch – deutsche Verhältnis im Jahr 1950, machte eine Beschaffung aus dem »Westen« unmöglich.

Damit endet ein Artikel über die MPSB, eine Bahn, die doch gerade wegen ihrer Spurweite (600 mm) und den tollen kleinen aber großartigen Schleppender-Dampflokomotiven, den interessantesten Bahnbetrieb, eine Bahn der Superlative war.

Gerhard Pastowski



**Mehrere offene Wagen (OOw's) in Dennin in der Ausweiche, Düngertransport
Fotosammlung Pastowski, 1966**

Kleinbahngeschichten

Rund um die ehemalige Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn (MPSB) gibt es viele Geschichten. Nachfolgend die Erinnerungen eines ehemalige Schmuggerowers:

Unsere Kleinbahn hieß »Sanfte Frieda« und fuhr von Anklam nach Uhlenhorst. Täglich ratterte und schnaubte sie ihre Strecke entlang und hatte Mühe, die kleinen Steigungen zu meistern. Ihr Rhythmus klang wie »ik schaff dat nich, ik schaff dat nich, ik schaff dat doch!« Wenn das Bähnchen nach der Haltestelle Luisenau im Wald verschwand, wurde vom Lokführer fleißig geläutet. Stand doch am Überweg, etwa 600 m weiter, das Schild mit der schönen Aufschrift »Halt! Wenn Läuten der Glocke ertönt oder sonst ein Zug sich nähert«.

Die Bahn ging täglich, aber nur dreimal in der Woche, am Montag, Mittwoch und Sonnabend gab es Personenverkehr. Von Schmuggerow aus konnte man an diesen Tagen morgens um 7 Uhr und nachmittags um 17 Uhr nach Anklam fahren. Um 15 Uhr kam der Gegenzug an. Während des Krieges fuhren wir mit der Kleinbahn zur Schule. An den anderen Tagen mit dem Postauto. Es waren meist vergnügliche Fahrten. Wir liefen aus dem Haus, wenn der Zugführer an der Kälberkoppel ein Signal gab. Wenn wir uns verspäteten, dann wartete der Zug. Aber nicht nur wir Schulkinder bekamen diesen Sonderser-

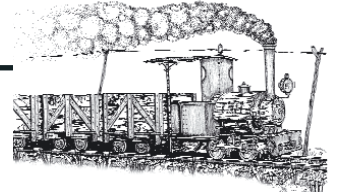
vice. Auch wenn z. B Gröbning Heiden mit wollte und noch im Anmarsch war, dann wurde durch den nächsten Anwohner Flaggenzeichen mit einem Küchenhandtuch gegeben und gerufen »Dor kümmt noch ein«. Die Rückfahrten von Anklam sind in meiner Erinnerung mit endlosem Rangieren in Dargibell und Charlottenhof verbunden. Überall wurden Güterwagen abgestellt und wieder eingesammelt. So natürlich auch in Schmuggerow. Die Güterwagen bekamen an der Weiche nochmal einen kräftigen Stoß und rollten bis in die Nähe des Hofes.

Es gab auch ein Nebengleis für Kipploren, das bis auf den Hof reichte. Wir Kinder hatten ein schönes, wenn auch gefährliches Spiel, das natürlich streng verboten war. Wir setzten uns in die Loren, die anderen Kinder schoben kräftig an und dann sausten wir mit Geschrei und Getöse die leicht abschüssige Strecke bis zu den Puffern entlang und freuten uns grausend auf den Aufprall.

Die Erinnerungen an die Winterfahrten sind nicht so erfreulich. Die Wagen waren natürlich ungeheizt und die Bahn hatte oft Verspätung, weil eine Weiche eingefroren war, oder Schneewehen auf der Strecke lagen. Da hieß es warten und Hände und Füße wurden zu Eisklumpen.

Aber diese Dinge sind blass geworden in der Erinnerung. Das Freundliche hat kräftigere Farben.

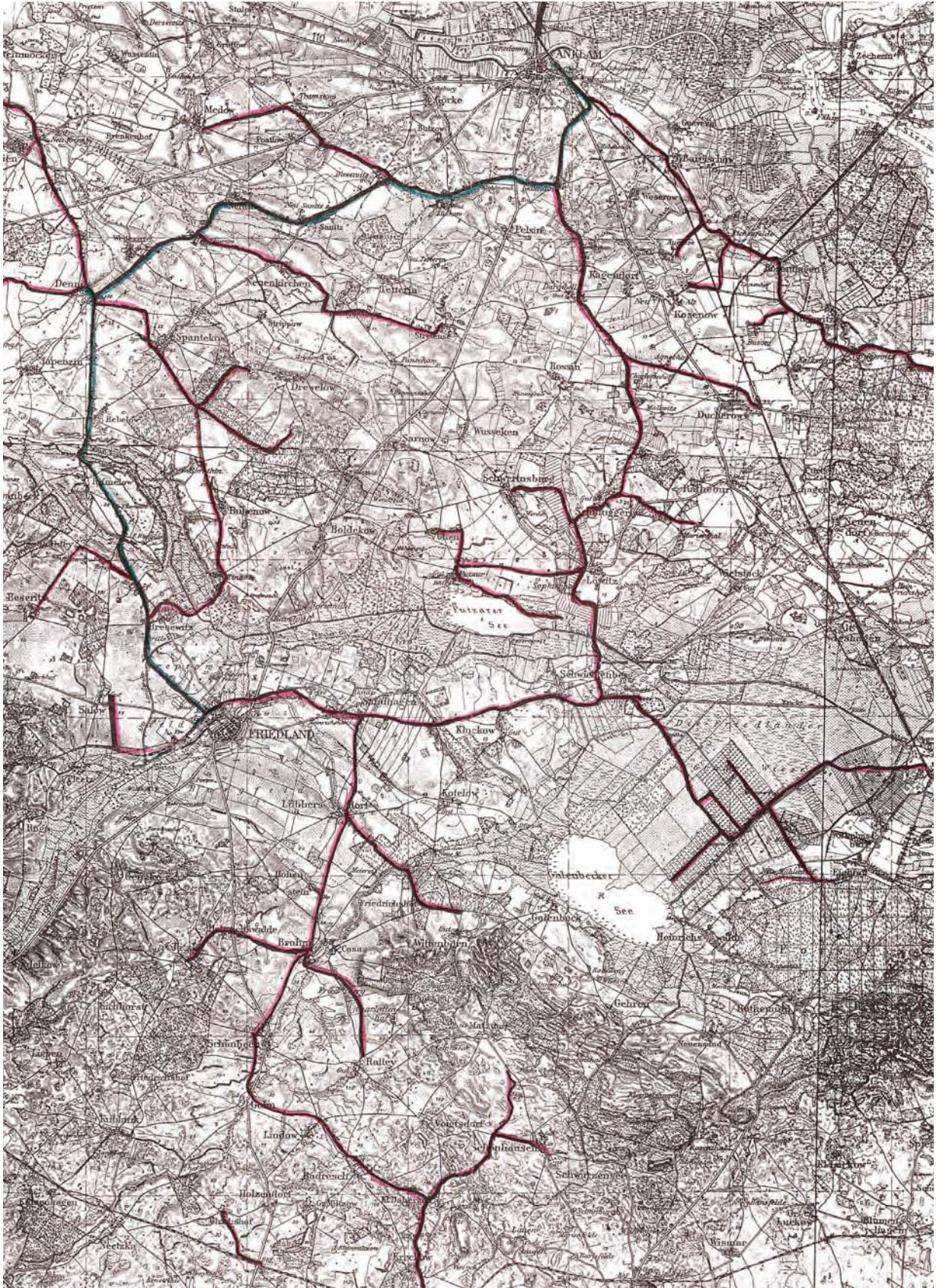
Feldbahnseiten



Streckennetz der MPSB

Jarmen

Janow



Leopoldshagen

Ferdinandshof

Die Geschichte der Diesellok V 51 901 der Rügenschon Kleinbahn

Die Diesellokomotive V 51 901 der Rügenschon Kleinbahn hat bereits eine recht interessante und wechselvolle Lebensgeschichte bei mehreren verschiedenen Schmalspurbahnen hinter sich, so dass ich diese Vorbildmaschine hier kurz vorstellen möchte. Dafür beginnen wir bei den Gründen, die zum Bau der Diesellok im Jahr 1964 führten:

Die DB-Schmalspurstrecken in Baden-Württemberg zu Beginn der 60er-Jahre

Die Deutsche Bundesbahn hatte in den frühen Sechzigerjahren in Baden-Württemberg noch insgesamt sechs Dampf-Schmalspurbahnen in Betrieb, die damals eine gewisse Modernisierung und Rationalisierung erfahren sollten. Im einzelnen gab es 1963/64 noch folgende DB-Schmalspurbahnen in Süd-Deutschland:

- **Nagold – Altensteig (1000 mm)** »Altensteigerle«; Dampf- und Diesel; seit 1962 nur noch GV mit Rollböcken (Stilllegung 1967).
- **Mosbach – Mudau (1000 mm)** »Odenwald-Express«; Dampftrieb; PV und GV mit Rollwagen (Stilllegung 1973).
- **Marbach – Beilstein – Heilbronn (750 mm)** »Bottwartalbahn«; Dampftrieb; PV und GV mit Rollböcken (Stilllegung 1966 PV und 1968 GV).
- **Lauffen – Güglingen – Leonbronn (750 mm)** »Zabergäubahn«; Dampftrieb; PV und GV mit Rollböcken (Umspurung auf Normalspur 1964).
- **Bad Buchau - Schussenried (750 mm)** »Federseebahn«; Dampftrieb; PV und GV mit Rollböcken (Stilllegung 1964 PV und 1969 GV)

- **Biberach – Ochsenhausen (750 mm)** »Oechsle«; Dampftrieb; PV und GV mit Rollböcken (Stilllegung 1964 PV und Abschnitt Biberach - Warthausen; 1982 GV)

Von diesen Strecken war einzig die seit 1962 nur noch von Güterzügen befahrene Strecke Nagold Altensteig bereits durch die DB V 29 952 teilweise »verdieselt«, alle anderen Strecken wurden damals im Regelbetrieb ausschließlich mit Dampflokomotiven befahren. Man hatte damals beschlossen, im Sommer 1964 den Personenverkehr auf den Strecken Schussenried – Bad Buchau und Biberach – Ochsenhausen einzustellen und jenen auf der Strecke Heilbronn – Marbach auf ein Minimum zu reduzieren. Für die Strecke Lauffen – Leonbronn hatte man die Umspurung von 750 mm auf 1435 mm-Normalspur beschlossen, worauf diese Bahn in der Folge mit Schienenbussen der Baureihe VT 98 bzw. 798 bedient wurde.

Gleichzeitig wollte man den verbleibenden Schmalspur-Güterverkehr auf den drei 750 mm-Strecken nach Bad Buchau, Ochsenhausen und zwischen Heilbronn und Marbach durch die Beschaffung von Diesellokomotiven rationalisieren. Ebenso wurde eine Modernisierung der Meterspurbahn Mosbach – Mudau geplant, weshalb man den einer einheitlichen »Klein-Serie« von Schmalspur-Diesellokomotiven nach einem Baumuster von MAK (Kiel) in Lizenz bei der einheimischen Firma Gmeinder in Mosbach (Baden) in Auftrag gab. Diese fünf Lokomotiven V 51 901 - 903 (750 mm) und V 52 901 - 902 (1000 mm) wurden im Spätsommer/Herbst 1964 geliefert und folgenden

Strecken zugeteilt:

- V 51 901 Schussenried – Bad Buchau (Federseebahn)
- V 51 902 Warthausen – Ochsenhausen (Oechsle)
- V 51 903 Marbach – Beilstein – Heilbronn (Bottwartalbahn)
- V 52 901 Mosbach – Mudau (Odenwald-Bahn)
- V 52 902 Mosbach – Mudau (Odenwald-Bahn)

Für die Odenwald-Bahn Mosbach – Mudau bedeutete die Lieferung der beiden Diesellokomotiven V 52 901 und 902 zugleich die Voll-Verdieselung und die vier bisher dort eingesetzten Dampflok 99 7201 - 7204 konnten in der Folge abgestellt und ausgemustert werden.

Bei den drei verbliebenen 750 mm-Strecken mussten aber weiterhin einzelne Dampflok als »Betriebs-Reserve« vorgehalten werden, um bei einem Ausfall der jeweils einzigen Diesellok den Güterverkehr trotzdem weiterführen zu können.

Die Diesellok V 51 901 wurde am 28.08.1964 per DB-Transportwagen »Stuttgart 4000« von Mosbach nach Warthausen speditiert. Am 02.09.1964 fand auf der DB Schmalspurbahn Warthausen - Ochsenhausen die amtliche Abnahme und erste Inbetriebsetzung statt. Nach der ersten Erprobung wurde die Lok am 13.09.1964 von Warthausen nach Bad Buchau überstellt, wo sie fortan bis zum April 1969 den Güterverkehr der Federseebahn abwickelte.

Am 01.01.1968 erfolgte die Umzeichnung der V 51 901 auf die Computer-Nummer »DB 251 901-5«.

Als Betriebsreserve stand in Bad Buchau übrigens bis Ende 1968 noch die Dampflokomotive 99 633 zur Verfügung, welche man heute u.a. auch als »Titel-Lok« der populären Fernsehserie Eisenbahnromantik kennt. Am 10.04.1969 wurde die Diesellokomotive 251 901-5 dann von Schussenried nach Heilbronn-Südbahnhof transportiert, wo sie gemeinsam mit der dortigen Diesellokomotive 251 903-1 der Bottwartalbahn bis zum Juli 1969 im Streckenabbau vor Materialzügen zum Einsatz kam. Während dieser Zeit war sie auf der Federseebahn von der nach Bad Buchau überstellten Dampflokomotive 099 651-2 vertreten wor-



**DB Diesellokomotive V 51 903 der Bottwartalbahn mit Güterzug
im Bahnhof Heilbronn Süd, Juni 1965**

Foto: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler, Sammlung Dr. Markus Strässle



**STLB VL 21 ex DB 251 901 (bzw. V 51 901), in Kapfenberg-Landesbahn,
18.08.1972**

Foto: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler, Sammlung Dr. Markus Strässle

den, die ihrerseits damals die letzte betriebsfähige DB-Schmalspur-Dampflokomotive und zugleich die einzige mit Computer-Nummer war... Vermutlich kam die 251 901-5 nach Abschluss der Abbrucharbeiten im Bottwartal nochmals nach Bad Buchau zurück, bis dort dann auch der letzte Schmalspur-Güterzug mit Rollböcken abgefahren war. Anschließend wurde die Lokomotive gemeinsam mit den beiden Schwesterlokomotiven 251 902-3 und 903-1 in Ochsenhausen stationiert. Da man dort aber in der Regel mit einer Diesellokomotive für den werktäglichen Güter-

zug gut das Auslangen fand, waren keine zwei zusätzlichen Reservelokomotiven notwendig.

Also entschied man sich, die 251 901-5 im Jahr 1970 international zum Verkauf auszuschreiben.

Die beiden anderen Schwesterlokomotiven 251 902-3 und 251 903-1 wickelten in der Folge bis ins Jahr 1983 wechselweise den verbliebenen Güterverkehr auf dem »Oechsle« zwischen Warthausen und Ochsenhausen ab, ehe die 251 902-3 nach der Bahneinstellung durch die DB an einen

Bauunternehmer und Verleger nach Bad Waldsee- und die 251 903-1 an eine Gleisbau-Firma nach Spanien verkauft wurden.

Verkauf der DB Diesellokomotive 251 901-5 an die Steiermärkischen Landesbahnen 1971

Die Steiermärkischen Landesbahnen STL B hatten Mitte der Sechzigerjahre damit begonnen, ihre drei größeren Schmalspurstrecken (Murtalbahnhof, Feistritztalbahnhof und Thörlerbahn) auf Dieselbetrieb umzustellen. Dabei wurde - ähnlich wie bei der DB - relativ sparsam und knapp kalkuliert, d.h. die Murtalbahnhof erhielt damals drei Streckendiesellokomotiven (VL 12, 13 und 16), die Feistritztalbahnhof deren zwei (VL 14 und 15) und die Thörlerbahn nur eine (VL 11) fest zugeteilt. Letztere Diesellokomotive VL 11 wurde ab 1968, als sie von Murau nach Kapfenberg umstationiert worden war, praktisch ausschließlich im Streckendienst eingesetzt, im Verschub im Bahnhof Kapfenberg wurde sie von einer mit Baujahr 1942 bereits etwas betagten Heeresfeldbahn-Diesellokomotive (HF 200-D) mit der Nummer VL 01 unterstützt. Bei Ausfall einer dieser beiden Diesellokomotiven auf der Thörlerbahn

Lokomotivgeschichte

bahn musste jeweils eine der noch als Reserve vorgehaltenen Dampflokomotiven eingesetzt werden.

Um für die Strecke Kapfenberg – Seebach Turnau eine zugstarke zweite Streckendiesellok zu bekommen, machte man sich zu Beginn der Siebzigerjahre auf dem »Markt« kundig. Dabei stieß man auf eine Anzeige, in welcher die Diesellok 251 901-5 der DB zum Verkauf angeboten wurde. Nach einigen Vorabklärungen reiste Anfang Februar 1971 der Leiter des Maschinendienstes der Steiermärkischen Landesbahnen, Herr Dipl.-Ing. Gerhard Mayr nach Ochsenhausen, wo es am 4. Februar 1971 zu einer Besichtigung und Probefahrt mit der Diesellok 251 901-5 kam. Offensichtlich war Dipl.-Ing. Mayr von der Diesellok und ihrem relativ guten technischen Zustand beeindruckt, denn er setzte nach seiner Rückkehr alle Hebel in Bewegung, dass die Lok auf seinen Antrag hin von den Steiermärkischen Landesbahnen zu einem verhältnismäßig günstigen Preis angekauft werden konnte. Der Verkauf wurde übrigens damals von Seiten der DB über das BZA in München abgewickelt - weswegen offenbar der Umstand, dass die Lok seinerzeit mit Landesmitteln von Baden-Württemberg mit-finanziert wurde, nicht allzu große Beachtung fand...

Am 01.07.1971 wurde die DB 251 901-5 von den Steiermärkischen Landesbahnen gekauft und traf am 14.09.1971 im Landesbahnhof in Kapfenberg ein. Dort wurde sie abgeladen und als VL 21 der STLB in den Fuhrpark des Bahnunternehmens aufgenommen.

Von Seiten der Steiermärkischen Landesbahnen mussten mit der Beschaffung dieser Lok noch einige Probleme gelöst bzw. Fragen geklärt werden, ehe sie dann auf der STLB-Strecke Kapfenberg – Seebach/Turnau zum Einsatz kommen konnte.



Thörlerbahn: STLB VL 21 mit Güterzug in Margarethenhütte, 26.07.1982
Foto: Dr. Markus Strässle



STLB-Diesellok VL 21 ex DB V 51 901 mit Güterzug im Bahnhof Thörl,
26.07.1982 – Foto: Dr. Markus Strässle

So musste man zuerst einmal bei der Lokomotiv- und Maschinenfabrik Gmeinder in Mosbach abklären lassen, ob die Maschine auch einen Minimal-Radius von 50 Metern durchfahren könnte, da sie bei den DB nicht durch solch enge Bögen hatte fahren müssen... Auch bereitete ihr Dienstgewicht von rund 40 Tonnen in der Steiermark einiges Kopfzerbrechen, da man zuerst die gesamte Strecke Kapfenberg – Seebach/Turnau auf schwereres Schienenprofil umbauen musste, ehe man eine Achslast von 10 Tonnen zulassen konnte... Auf-

grund des damals starken Güterverkehrs und der geplanten Beschaffung neuer Schmalspur-Güterwagen mit höherer Tragfähigkeit war allerdings eine schrittweise Verstärkung des Oberbaus bereits geplant, so dass dieser Umbau durch die Beschaffung dieser (für STLB-760 mm-Verhältnisse relativ schweren) Lok lediglich ein wenig beschleunigt wurde.

Auch musste man die Lok noch von 750 auf 760 mm-Spurweite umspuren, um auch die Weichen-Herzstücke ohne »Zitterpartie« und größere Verschleiß-Erscheinungen gut



Frühere DB-Diesellok 251 902-3 im Bahnhof Ochsenhausen der Oechsle-Museumsbahn, 30.08.1985 – Foto: Dr. Markus Strässle

durchfahren zu können. Weiteres musste die Puffer-Höhe den österreichischen Normalien angepasst werden und auch die Druckluftbremse für den Wagenzug verlor damals ihre Funktion. Da in Österreich auf Schmalspurbahnen die Vakuum- oder Saugluftbremse das übliche Bremsystem darstellt, musste man zuerst eine entsprechende Ausrüstung (mit Vakuum-Pumpe etc.) für die VL 21 beschaffen. Bis zum Einbau dieser Vakuum-Bremse in die Lok sollten allerdings mehr als anderthalb Jahrzehnte vergehen... Bis dahin mussten die von der VL 21 geführten Güterzüge übrigens von Hand-Bremsern begleitet werden!

Die VL 21 fand zuerst im Verschub im Landesbahnhof in Kapfenberg Verwendung. Mit dem Ausbau der Strecke bis Thörl konnte sie fallweise auch im Streckendienst mit den schweren Zügen zu den Stahlwerken der Firma Johann Pengg zum Einsatz kommen, doch blieb sie während ihrer ganzen Einsatzzeit in Kapfenberg eine eher unbeliebte Reservelok - um nicht zu sagen eine Art »Stiefkind« der dortigen Landesbahner. Sie wurde eigentlich nur dann im Streckendienst verwendet, wenn die vor allem eingesetzte VL 11 eine Ausbesserung oder Fristun-

tersuchung hatte und damit vorübergehend keine andere große Diesellok zur Verfügung stand. Dabei spielten wohl verschiedene Faktoren eine Rolle - ein wichtiger Grund war aber auch die vergleichsweise schlechtere Wirtschaftlichkeit der Lok, die einen offenbar relativ großen »Diesel-Durst« aufwies und deutlich mehr Kraftstoff verbrauchte als die ähnlich starke, aber dieselektrische VL 11. Dazu kamen whs. die etwas personal-freundlicheren Arbeitsbedingungen auf der etwas ruhigeren und mit zwei Führertischen (je einer

in jeder Fahrtrichtung) ausgerüsteten VL 11. Von Seiten des Bahnmeisters dürfte die VL 21 zumindest in den ersten Jahren wegen ihres Gewichts auf der Strecke auch eher gefürchtet worden sein... Tatsache ist, dass die VL 21 bei den STLB bis zur Einstellung des Güterverkehr auf der Strecke nach Seebach/Turnau Mitte der 90er-Jahre ein relativ ruhiges Leben fristete und bis zum Schluss ihren »altroten« DB-Lack aus dem Jahr 1964 behalten hatte! Man hatte nach dem Ankauf bei den STLB lediglich zwei rechteckige, weinrote Farbfelder im Bereich des früheren DB-Emblems und der aufgemalten Nummer übermalt, um darüber dann die aktuelle Beschriftung »StLB VL 21« anzubringen (vgl. entsprechende Photos).

Immerhin hatte ich das Glück, die Lok einige Male in Kapfenberg im Betrieb zu erleben – wobei ich heute erwähnen darf, dass die VL 21 einige Male dank des sehr liebenswürdigen Betriebsleiters auf meinen Wunsch hin statt der eigentlich vorgesehenen Diesellokomotive (VL 11 – oder später auch VL 22 und VL 23) vor dem Güterzug auf der Thörlerbahn zum Einsatz kam...



**Oechsle-Diesellok V 51 902 ex DB 251 902 im Bahnhof Ochsenhausen, 16.09.1990
Foto: Dr. Markus Strässle**

Lokomotivgeschichte



Da man nach der Einstellung des Güterverkehrs auf der von Kapfenberg ausgehenden Thörlerbahn bei den Steiermärkischen Landesbahnen auf die - wie erwähnt - relativ schwere und unwirtschaftliche Diesellok VL 21 verzichten konnte und diese auch nicht auf eine andere STLB-Strecke umstationieren wollte, wurde sie international zum Verkauf ausgeschrieben.

Dabei interessierten sich u.a. einige Bahn-Betreiber aus den »neuen Bundesländern« für diese ehemalige DB-Schmalspur-Diesellok. So haben u.a. auch Vertreter der Museumsbahn Steinbach – Jöhstadt die Lok in Kapfenberg besichtigt, ehe dann die Lok schließlich (zu einem respektablen Preis) über die Firma WBB (Westdeutscher Bahn- und Baudarf, Hattingen) als Zwischenhändler zur RüKB (Rügenschke Kleinbahn) nach Putbus gelangte.

Thörlerbahn: STLB-Diesellok VL 21 ex DB 251 901-5 auf der Brücke bei Winkel, 15.05.1997 – Foto: Dr. Markus Strässle



STLB-VL 21 beim Vershub in Kopfenberg-Landesbahn (Normalspur-Wagen auf 3-Schienengleis), 21.10.1997 – Foto: Dr. Markus Strässle

Einsatz als Diesellok V 51 901 der Rügensch Kleinbahn

Die STLB VL 21 wurde nach dem am 3.12.1998 erfolgten Verkauf nach Deutschland einer Revision unterzogen (über den Umfang dieser Revision existieren unterschiedliche Angaben – doch das soll hier nicht das Thema sein) und erstmals seit 1964 wurde sie neu lackiert. In etwas hellerem Rot präsentiert sich die Lok nun - wieder mit ihrer ersten Nummer V 51 901 beschriftet – als Strecken-Diesellok bei der Rügensch Kleinbahn.

Sie wurde im Schmalspur-Bw in Putbus beheimatet und leistet von Putbus aus hauptsächlich Dienst als Zuglok vor den Zügen nach Lauterbach-Mole, wobei auf dem dortigen Dreischiengleis im Endbahnhof Lauterbach nun keine Umsetzungsmöglichkeit mehr besteht und daher die Züge von Putbus mit je einer Lok an beiden Enden des Zuges verkehren. Die Dampflok wird bei der Talfahrt nach Lauterbach-Mole am Schluss des von der Diesellok gezogenen Zuges mitgeführt; auf der Rückfahrt »bergauf« nach Putbus übernimmt dann die an der Zugspitze stehende Dampflok die Haupt-Arbeit am Zug. Eine weitere Aufgabe der V 51 901 besteht darin, jederzeit und auch kurzfristig als Reservelok bei Ausfall einer Dampflok auf der Stammstrecke der Rügensch Kleinbahn zwischen Putbus und Göhren zum Einsatz kommen zu können. Offenbar hat sich die »Exil-Steirerin« mit »badischen Wurzeln« und »württembergischer Jugendzeit« bereits recht gut auf der schönen Ostsee-Insel eingelebt und ist zu einer wertvollen Stütze im Betriebsablauf des bei Einheimischen und Urlaubsgästen gleichermaßen beliebten »Rasenden Roland« auf Rügen geworden. Immerhin ist sie nun nicht mehr nur



Rügensch Kleinbahn: RüKb V 21 901 ex STLB VL 21 ex DB 251 901/V 51 901, Lauterbach Mole, 05.08.2001 – Foto: Dr. Markus Strässle



Diesellok V 51 901 ex STLB VL 21 ex DB 251 901, ex V 51 901 im Bahnhof Putbus, 07.08.2001 – Foto: Dr. Markus Strässle

»Reservelok«, sondern kommt nun regelmäßig als »Planlok« auch vor Personenzügen zum Einsatz...

Von meiner Seite wünsche ich der Diesellok »V 51 901« noch viele aktive und schöne Jahre ohne Entgleisung oder Unfall bei der Rügen-

schen Kleinbahn und denke selber relativ oft und gerne an die verschiedenen, interessanten Erlebnisse mit der – mir bei der Thörlerbahn irgendwie ans Herz gewachsenen – »StLB VL 21« zurück!

Dr. Markus Strässle

»Faszination Modellbau« in Sinsheim

Empfang

Am Samstag den 19. März 2005 wurde mit einem kleinen Sektempfang auf dem Messestand des LGB-Clubs Rhein/Sieg das diesjährige Jubiläumsjahr eröffnet. Und aus diesem Anlass war man auch, zum 10. Mal übrigens, auf der »Faszination Modellbau« in Sinsheim vom 17. bis 20. März ganz groß vertreten. Und, wie gesagt, um 12 Uhr am Samstag gab es Sekt. 20 Jahre LGB-Club Rhein/Sieg, 1985 - 2005, das ist schon eine lange Zeit. Angestoßen wurde aber auch mit Frau Claudia Matthies, die als Projektleiterin in all' den Jahren der Teilnahme in Sinsheim zuständig war. Man bedankte sich mit einem Geschenk für die gute Zusammenarbeit, die sich auch in der Zukunft sicher fortsetzen wird.

Foto rechts:
Geschenk des Clubs an Claudia Matthies als kleines Dankeschön



Sektempfang zum zwanzigsten Geburtstag auf dem Club-Infostand



Sven Linden ist für den Sekt zuständig



Claudia Matthies, langjährige Projektleiterin der »Faszination Modellbau« und H.-Jürgen Neumann stoßen auf gute Zusammenarbeit und auf das Clubjubiläum an



Im Vordergrund das neue Schaustück auf dem Club-Infostand, dahinter die US-Waldbahnanlage. Besonders die (vorbildgemäß) hohen Bäume sind gut zu erkennen



Info-Stand-(Tages-)Chef Erich Hamacher hat die Ehre die Geburtstags-Clubtorte anzuschneiden. Sabine Girbig assistiert, während Brigitte Degens und Reinhard Schnabel interessiert zuschauen

Schaustück Sägewerk

Auch mit einem Infostand nebst Schaustück war der Club wieder vertreten, - gleich nebenan. Erich Hamacher hatte auf ca. 5 x 1,20 m ein (europäisches) Sägewerk aufgebaut und gleichfalls mit Gleisanschluss und (Regner-) Feldbahn versehen. Hier waren nicht nur die Lokomotiven und Wagen, sondern auch die Gebäude (in Putzbrunn) gealtert worden. Viele, viele Details waren hier zu bewundern. Viele Fotos wurden geschossen. Sowohl von den Besuchern, als auch von den Profis der Fachverlage. Mal sehen, was davon in den nächsten Monaten zu sehen sein wird. Die Fotos dieses Berichtes stammen übrigens von unserem Internet-Spezialisten Dr. Wolfgang Neumann.

Ausstellungen



Bild links: Blick in das US-Amerikanische Waldbahn-geschehen um die Jahr-hundertwende. Viel Muskelkraft (von Mensch und Tier) war erforderlich, bis aus einem der riesigen Mammutbäume Bal-ken für den Hausbau entstan-den waren.

Bilder Mitte:
Zahlreiche typische Fahrzeuge der damaligen Zeit waren auf der Anlage im Einsatz.
Z. B. Galopping Goose, Hysler Climax und Shay



Bild oben: Zahlreiche Details, wie zum Beispiel dieser Schwarzbär, trugen zur fantastischen Wirkung dieser Anlage bei





Auf einer Waldlichtung werden die zu Balken geschnittenen Bäume umgeladen

(Gießharz-) Fluss zum Weitertransport übergeben. Die Anlage war an allen Tagen stets dicht umlagert, und man konnte sich an der Ausgestaltung gar nicht satt sehen. Ein Bär im Wald, ein Adlerhorst oben im Baum, wunderschöne (selbstgebaute) Gebäude, - einfach toll! Selbst gebaut waren übrigens sogar die Gleise und Weichen. Die Schienen wurden auf echten Holzschwellen einzeln aufgenagelt. Dass dafür die Mannschaft der Modulgruppe viele Monate gebraucht hatte, war vermutlich jedem Betrachter offensichtlich.



Alle Fahrzeuge, wie hier gut zu sehen, waren wunderschön gealtert

Hier werden Stämme zum Weitertransport dem Flusslauf übergeben



US Waldbahn

Als »Premiere« wurde die neue US-Waldbahn-Modulanlage von Klaus Peter Kerwer und seinen Helfern gezeigt. Auf einer Fläche von ca. 16 x 4 m gab es Modellbau aufs Feinste! Zuerst einmal fielen die riesigen Bäume ins Auge, Mammutbäume im Original, fast maßstäblich groß dargestellt. In perfekter Detaillierung wurden alle Schritte der Holzabfuhr in Amerika um die (vorletzte) Jahrhundertwende gezeigt. Vom Fällen per Axt, Seil-Hebeanlagen, um die Bäume aus dem Wald zu bekommen, der Weitertransport per Ochsengespann, und natürlich die Verladung und der Transport per Eisenbahn. Im Sägewerk wurden die Stämme in Bretter geschnitten und über Rutschen dem



Blick in den inneren Bereich der Waldbahnanlage. Auch hier gibt es viele Details

Ausstellungen

Der Club-Infostand war personell mit Erich Hamacher und H.-Jürgen Neumann, und ausstellungsmäßig mit dem Schaustück eines Sägewerkes bestückt. Gealterte Gebäude und Fahrzeuge, auch hier viele Details (eine wunderschöne Schafherde) ließen viele Besucher stunden- und tagelang davorstehen.



Die Anlagenerbauer und Standbetreuer



Sonderführung für Claudia Matthies

Oben: Zuerst hinauf...

rechts: Claudia Matthies lächelt, sie scheint viel Vertrauen in die Handwerkskunst der Brückenbauer zu setzen...

unten: Trotzdem wird sie froh gewesen zu sein, wieder festen Boden unter den Füßen zu haben



Sonderführung mit Belastungstest

Am Sonntag vor Öffnung der Messehallen bekam die Projektleiterin der »Faszination Modellbau«, Frau Claudia Matthies, noch eine Sonderführung entlang der US-Waldbahnanlage. Bei der Gelegenheit wurde von den Herren Klaus-Peter Kerwer und Herbert Tacke die Tragfähigkeit der Trestle-Brücke (Holzbauweise) demonstriert. Erst alleine, und dann, als sich Frau Matthies (mutig) nicht lange bitten ließ, und weil sie vom Clubchef H.-Jürgen Neumann persönlich mittels Stuhl als Leitersatz hinauf befördert wurde, gemeinsam mit ihr. Aber trotz des sichtbaren Lächelns war sie schon froh, wenig später wieder sicheren Boden unter den Füßen zu haben....



Weitere Aussteller

Ansonsten war die Großbahn auch wieder durch diverse Hersteller und Zubehörlieferanten vertreten. Die Firmen E.P.Lehmann und Scheba waren gleich in der Nähe, Regner nicht weit entfernt. Modellbau Heyn, DIETZ, Bretzler, Nitschmann, Bloxx, Gartenbahn-Team, Elita, Seliger, POLA, PIKO, BRAWA (mit der neuen RhB-Lok), Massoth und andere.

Thailändische Impressionen

Wir hatten uns monatelang auf unseren Thailand-Urlaub Mitte Januar 2005 gefreut. Wir, das sind ein befreundetes Ehepaar, meine Frau und ich. Es sollte unser dritter Aufenthalt auf Phuket in Patong Beach werden, für unsere Freunde sogar der zwölfte Aufenthalt. Dann kam die Flutkatastrophe. Noch kurz vor Weihnachten hatten wir vom Hotel Holiday Inn ein Schreiben erhalten, dass die neue Strandpromenade fertiggestellt sei. Und nun diese Bilder. Nach Tagen war das Hotel per Fax wieder erreichbar, teilte aber sogleich auch mit, dass das gesamte Erdgeschoss mit allen wesentlichen, für den Betrieb erforderlichen Einrichtungen überflutet gewesen sei (Küche, Rezeption, Elektro-Hauptverteilung, Wasseraufbereitung, Telefonzentrale, Personalräume usw.). Geschätzte Zeit bis zur Wiedereröffnung: ca. 2 Monate.

Der Reiseveranstalter bot uns als Ersatz ein luxuriöses Hotel in Pattaya an, wo wir sonst wohl nie hingefahren wären. So fanden wir uns am 12. Januar am »sicheren« Golf von Siam wieder und trafen im Hotel einige ehemalige Phuket-Urlauber.

Durch die Nähe zu Bangkok ergaben sich nun aber auch Möglichkeiten (»in jedem Schlechten steckt auch was Gutes«), etwas von den thailändischen Eisenbahnen zu sehen. Wohl gemerkt, einige wenige, fast zufällige, die mit den angebotenen Ausflügen und Kurztrips zu tun hatten, über die hier berichtet werden soll.

Die Geschichte der SRT (State Railways of Thailand) reicht übrigens bis in das Jahr 1892 zurück, als der bis heute hoch verehrte König Rama V.

die erste Eisenbahnlinie erbauen ließ. Ein aufgeklärter Herrscher, der durch seine Machtfülle eine »Revolution von oben« durchsetzen konnte, die Sklaverei und Leibeigenschaft abschaffte, Schulen, Krankenhäuser, Straßen und, wie gesagt, die erste Eisenbahn bauen ließ. Es gelang ihm, die Unabhängigkeit Thailands zu bewahren (Thailand hat keine koloniale Vergangenheit), alle Nachbarstaaten standen unter ausländischer Vorherrschaft (Birma, Kambodscha, Laos, Malaysia).

Thailand blieb das Land der Freien. Längst hat sich das rein landwirtschaftlich geprägte Land zu einem der erfolgreichen Tiger-Staaten entwickelt, ist aber gleichzeitig immer noch größter Reis-Exporteur des gesamten asiatischen Raums bei gleichzeitigem enormen industriellen Wachstum.

Aufgrund unserer Umbuchung sind wir in diesem Jahr erstmals über

RhB Dampfloks in Thailand

G 4/5 Dampfloks der RhB wurden wegen der fortschreitenden Elektrifizierung verkauft. In den Jahren 1927 und 1928 erwarb die thailändische Eisenbahn (SRT) 18 Maschinen dieser Baureihe, von denen leider nur eine überlebt hat und derzeit in Aufarbeitung sein soll.

Bangkok eingereist. Eine auf mittlerweile 10 Mio. Einwohner geschätzte Metropole, die einem den Atem verschlägt – übrigens an smogreichen Tagen wortwörtlich. Der Begriff *stehender oder ruhender Verkehr* bekommt hier eine neue Dimension. Hochstraßen entstehen über alten, sozusagen ebenerdigen Trassen, der Verkehr geht in die dritte Dimension (Ihr lieben Kölner: stellt Euch vor, wie viele Autos ihr mehr unterbringen könntet, wenn ihr über dem gesamten Ring noch eine Hochstraße bauen würdet!).

Wir haben es gern etwas kleiner und sind froh, endlich in Pattaya anzukommen, ein »beschaulicher« Badeort mit 380.000 Einwohnern. Die Strände, das Wasser, die vorgelagerten Inseln entschädigen uns jedoch.



Mehklong-Station



Manchmal sieht man die Schienen ganz deutlich



Auch die Dächer werden bei Durchfahrt der Züge entfernt

Wie schon angedeutet, die eisenbahnerischen Berührungspunkte ergeben sich bei unseren geführten Exkursionen. Erster Anlaufpunkt: die Eisenbahnstation Meklong Station. Die eingleisige Schmalspurstrecke verläuft durch den Ort bis zum Kopfbahnhof kurz vor den Ufern des Meklong (nicht Mekong, das ist ein anderer Fluss), der zweimal am Tag angefahren wird.

Das Gleis jedoch ist kilometerlang der schmale Pfad zwischen Marktständen, wo alles Erdenkliche angeboten wird, manchmal ist das Gleis kaum zu erkennen. Zu den relativ pünktlichen Ankunftszeiten der Züge werden die Gleise freigeräumt, und in Abständen von wenigen Zentimetern »jagt« mit 25 kmh der Zug zum Bahnhof. Übrigens soll es in Malaysia ähnliche Märkte geben.

Auf einer nächsten, mehrtägigen Exkursion besichtigten wir die alte thailändische Hauptstadt Ayutthaya, nördlich von Bangkok. Diese Stadt

war um 1600 eine der reichsten Städte Asiens, mit über einer Million Einwohnern vielleicht die damals größte Stadt weltweit, z.B. wesentlich grö-



Neben dem »Schienenmarkt« gibt es auch schwimmende Märkte

ßer als das damalige London. Engländer, Holländer, Franzosen haben über diese Stadt damals berichtet. 1767 fielen birmanische Truppen in die Handelsmetropole ein und zerstörten sie so nachhaltig, dass nach der Rückeroberung an einen Wiederaufbau nicht zu denken war – es kam langfristig zur Gründung von Bangkok (85 km stromabwärts). Eigentlich besucht man heute nur eine Ruinenstadt, die überaus beeindruckend ahnen lässt, wie diese Stadt mit ihren über 2000 vergoldeten Türmen ausgesehen haben mag.

Bei dieser Fahrt besteht aber auch ganz konkret Möglichkeit zum Bahnfahren: wir besichtigten die Brücke am Kwai und lernen bei dieser Gelegenheit, dass der weltberühmte Roman von Pierre Boulle und die noch berühmtere Verfilmung mit Alec Guinness in der Hauptrolle und mit der genialen weltweit bekannten Titelmelodie die wirklichen Leiden der zum Bau eingesetzten Gefangenen nicht wiedergegeben haben – ein Roman eben. Die Holzbrücke für den Film wurde übrigens in Sri Lanka errichtet und ist dort heute noch eine touristische Attraktion. Die echte Brücke am Kwai ist heute eine sehr kommerzialisierte Institution, ziemlich enttäuschend für den erwartungsvollen Besucher. Der Bau der dazugehörigen Bahnstrecke wurde 1942 von den Japanern begonnen, die das verbündete, befreundete Thailand okkupiert hatten. Die Strecke sollte die Versorgungslinie zwischen Japan und Birma abkürzen und war als Vorbereitung zum Angriff auf das damals britische Indien zu verstehen. Die Japaner setzten über 60.000 alliierte Kriegsgefangene und 250.000 asiatische Zwangsarbeiter ein. Durch Hunger, Krankheit, Malaria, Erschöpfung, Misshandlungen, gezielte Unterversorgung starben über 100.000 Asiaten und 16.000 alliierte



Die Brücke am KWAI. Diese Stahlkonstruktion ersetzte schon Anfang der 40er Jahre die filmbekannte Holzkonstruktion



Fluss und Schienen liegen nah zusammen

Gefangene. Endlose Gräberreihen erinnern heute an die Opfer unter den Alliierten. Der größte Friedhof liegt in Kanchanaburi, gegenüber dem Bahnhof. Man muss sich die damalige koloniale Situation ins Gedächtnis zurückrufen, wenn man erfährt, dass hier auch holländische, australische, dänische, neuseeländische und britische Kriegsgefangene beerdigt sind. Die US-amerikanischen Toten wurden auf den Arlingtoner Militärfriedhof überführt, an sie erinnert

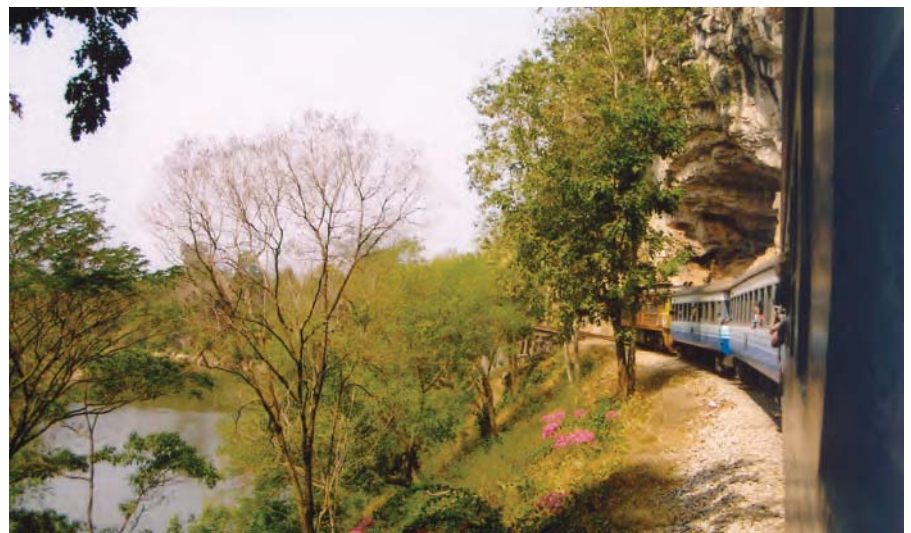
eine Tafel in der Nähe der Brücke am Kwai.

Die ursprünglich hölzerne Konstruktion der Brücke wurde noch im Krieg durch eine Stahlbrücke ersetzt. Die von alliierten Fliegern gegen Ende des Krieges zerstörten zwei mittleren Segmente mussten von den Japanern nach dem Krieg als Reparationsleistung ersetzt werden. Sie taten dies mit einer kastenförmigen transportablen Stahlkonstruktion, die das heutige etwas eigenartige Gesamtbild ergibt.

Wir aber fahren von Kanchanaburi auf 3-Fuß-Spurweite in Richtung River Kwai und passieren dabei die so genannte Todeskurve, bis heute wird hier die Holzkonstruktion, partiell erneuert, aus den 40er Jahren befahren. Es ist eine Abfolge von Trestle-Brücke, heute auf betonierten Fundamenten, der Zug fährt Schrittgeschwindigkeit, die Brücke »spricht«, ächzt und stöhnt, aber sie hält. Landschaftlich ist die Region sehr reizvoll. In den Wagen (2. Klasse) sind Deckenventilatoren installiert, sämtliche Fenster offen, was bei ca. 25 kmh und 35 Grad draußen überhaupt nicht stört und von uns als angenehmer empfunden wird als die klimatisierten, zu weit heruntergekühlten 1. Klasse Abteile. Die Fahrt endet für uns an der Kwai-Brücke, die Strecke geht auch nach der Brücke nur bis zu einem touristischen Zielpunkt Nam Tok (Wasserfall). Der restliche Streckenteil in Richtung Drei-Pagoden-Pass an der Grenze zu Birma (Myanmar) ist kurz nach Ende des zweiten Weltkriegs abgebaut worden.



Im Schritt-Tempo über die Holzbrücken



Trassenführung der asiatischen Kanonenbahn entlang des River KWAI



Manche Balken sehen »verdächtig« aus



Zumindest die Schwellen sind erneuert worden!

Reisebericht



Unser Zug beim Zwischenhalt



ALSTOM 4146, gelb geschminkt



Unser schwimmendes Hotel auf dem KWAI.
Danach beginnt die »Todeskurve«



Trotz Schritt-Tempo.... die Brücke knarrt, ächst, stöhnt



Über solche Konstruktionen verläuft ein
erheblicher Teil der »Todesbahn«

An der Kwai-Brücke erinnern drei Denkmal-Loks an die Dampf-Vergangenheit. Mir hat jedoch ein uriges Gefährt aus der Bauphase besonders gefallen, Walter Ess würde sagen »ein eisenbahntechnisches Gefährt«: eine dreiachsige Zugmaschine auf Scheibenrädern. Vom Aussehen her ein »Mini-Kälble«. Eine Zwei-Wege-Zugmaschine, die Hinterachskonstruktion beinhaltete gleichzeitig die zum Schienenfahren erforderlichen Scheibenräder, die Straßenräder wurden einfach nur demontiert, die vordere Führung erfolgte durch eine klappbare Zwillingsachse; bei dem Denkmal-Fahrzeug fehlt leider die (Straßen-)Vorderachse neben vielen anderen Kleinigkeiten, die vorhandenen Motorreste erinnern stark an einen Sechszylinder Deutz, luftgekühlt. Ein echtes Zwei-Wege-Fahrzeug aus der Entstehungszeit dieser Bahn, angekuppelt vierachsige Wagen, die eine erstaunliche Ähnlichkeit mit Wagen der deutschen Heeresfeldbahn Typ Brigadewagen hatten.

Dies ist kein »Bericht vom Vorbild«, sondern eine eher impressionistische Beschreibung einer bahntechnischen Begegnung. Für mich aber der Anlass, im nächsten Jahr »wirklich« in Thailand Bahn zu fahren, denn es gibt eine Menge lohnender Ziele.

Rainer Fröhling



Denkmal-Lok am River KWAI – soll als Reparationsleistung 1947 aus Japan gekommen sein



Heeres-Feldbahn auf japanisch oder stark geplündertes »eisenbahntechnisches Gefährt«



Unsere Zuglok, ALSTOM, 6-achsig



»Zwei-Wege-Fahrzeug« aus der Entstehungszeit der Bahn

Eine kleine Bahn in einer großen Landschaft Der Trenino Verde auf Sardinien

I. Teil

Dieser Bericht über die Sardische Schmalspureisenbahn sollte ursprünglich nur den Besuch des Eisenbahnmuseums Monserrat zum Inhalt haben, welches seit 1996 in der Nähe der sardischen Hauptstadt Cagliari entstanden ist, würde aber der historischen Bedeutung dieser Bahn nicht gerecht werden.

Daher möchte ich Ihnen den Trenino Verde in einem 3-teiligen Bericht vorstellen. Nach einem kurzen historischen Überblick auf die Entwicklung der sardischen Schmalspurbahnen im 19. und 20. Jahrhundert folgt die Schilderung einer Fahrt mit einem Triebwagen der Ferroe della Sardegna (FdS). Im nächsten Beitrag schenken wir den vielen Relikten der sardischen Kleinbahn entlang der Gleise unsere Aufmerksamkeit, um dann im dritten Teil dem Schmalspurmuseum in Monserrat, einem Vorort der Inselhauptstadt Cagliari, einen Besuch abzustatten.

Doch zurück in die Vergangenheit:

Ende des 19. Jahrhunderts entstanden überall in der Welt die Schmalspurbahnen in den verschiedensten Spurweiten, um der Landbevölkerung eine Anbindung an die Strecken der regelspurigen Staatsbahnen zu ermöglichen und Erzeugnisse zu transportieren. So auch auf Sardinien, wobei die Topographie dieser Insel mit ihren schroffen Bergen und tiefen Tälern eine ganz besondere Anforderung an die Erbauer der Eisenbahnstrecken stellten. Dementsprechend langwierig zogen sich die Trassie-



Der verträumte Bahnhof in Bosa Marina

rungen und Bauten von Viadukten hin.

Vergleiche mit den Bauzeiten Schweizer Bahnlinien sind daher nicht anmaßend.

Mit Verabschiedung zum Bau der Eisenbahn durch die Regierung Cavour und das Gesetz Depretis im Jahre 1879 wurde die Grundlage geschaffen, die erste Konzessionsvergabe zum Betrieb einer Schmalspurbahn erfolgte 1885 und im Jahre 1888 konnte die erste Strecke (von Cagliari nach Isili) eingeweiht werden, der bis zum Jahre 1932 als letzte Teilstrecke (Luras-Palau) noch viele folgen sollten.

Zum Ende der Ära der Schmalspurbahnen existierten zwar viele Strecken, ein zusammen hängendes Streckennetz war jedoch nicht entstanden. Die Spurbreite dieser Bahn beträgt interessante 950 mm, eine Spurweite, die nur selten zu finden sein wird!

Mit den Veränderungen der Transportgewohnheiten von der Schiene auf die Straße erfolgte die erste Streckenstilllegung 1956 (Isili-Villacidro), zum Ende des schmalspurigen Schienenverkehrs auf Sardinien wurde die letzte Strecke (Tresnuraghes-Bosa) im Jahre 1981 aufgelassen.

Danach ruhte der schmalspurige Schienenverkehr.

Erst nach Gründung der Regionalen Tourismuskammer Sardinien 1995 und des Mitte der 90er Jahre ins Leben gerufenen Projekts »trenino verde« wurden die Strecken teilweise reaktiviert, denn das touristische Potential von Schmalspureisenbahnen war erkannt worden. Parallel hierzu erfolgte der Bau und 1996 die Eröffnung eines kleinen Schmalspurmuseums in Monserrat im Süden der Insel, von dem noch gesondert zu berichten sein wird und mit dem ein würdiger Ort geschaffen wurde, um Gewesenes zu erhalten und angemessen darzustellen. Diese Maßnahmen wurden durch EU-Mittel gefördert, Hinweise darüber in Form von Tafeln finden sich an vielen Bahnbauten, Investitionen also, über die sich jeder Steuer zahlende Hobbyeisenbahner freut. So existiert z. B. seit kurzem im Aw. Macomer eine Fahrzeug-Lackiererei neuester Technologie, die ebenfalls aus EU-



Kurz vor Abfahrt des Triebwagens

Mitteln gefördert wurde. Mit Hilfe der EU werden die FdS weiterhin existieren und den historischen Fahrzeugpark erhalten können. Heute betreiben die FdS ein Schienennetz mit 210 km für den öffentlichen Personennahverkehr auf Sardinien, dazu kommen weitere 404 (!) km für den touristischen Bereich.

Hier beginnt die Gegenwart:

1 September 2004, 11.05 h, 28°C, strahlend blauer Himmel, das kleine Bahnhofsgebäude in Bosa Marina, welches direkt am Mittelmeer liegt, erwartet den Dieseltriebwagen nach Tresnuraghes, der sich fast geräuschlos dem Bahnsteig nähert. Fahrgäste steigen aus, wir ein. Pünktlich um 11.22 h (Fahrplan: 11.20 h) setzt sich der aus den 60er Jahren stammende Triebwagen in Bewegung, das Fahrzeug ist gepflegt, die 3 (!) Männer des ausgesprochen freundlichen Personals gestatten, im Führerstand die Strecke zu beobachten, kleine Bambini sitzen auf dem Schoß des Triebwagenführers, eines nach dem anderen! (Oh bella Italia!); alle paar Sekunden ertönt das Signalhorn. Die

Bahnübergänge sind durch Warnposten mit roter Flagge gesichert, die den Tw. mit einem Kombi der FdS begleiten. In vielen Schleifen windet sich die Trassenführung anfangs entlang der Küstenlinie des Mittelmeeres in die bergige und Jahrtausende alte Kulturlandschaft auf dem Weg nach Tresnuraghes, daran erinnernd, dass beim Bau dieser Bahn die Baukosten der meist englischen Erbauer nach Kilometern abzurechnen waren (ein Schelm, der Böses dabei denkt). Im Schmalspurtempo erklimmen wir die Berge, sogar ein längerer Tunnel

wird dabei durchfahren. Die Gleislage der Strecke ist bis auf wenige Meter tadellos, die Trasse weitestgehend gepflegt. Nach 45 Minuten durch die landschaftliche Schönheit Sardiniens erreichen wir mit dem Triebwagen die Kleinstadt Tresnuraghes und nach einem 10minütigen Aufenthalt geht es wieder zurück nach Bosa Marina an die Gestade des Mittelmeeres, welches wir während der Fahrt immer wieder tief unter uns betrachten können, mal links und mal rechts der Strecke. Es ist schon ein Erlebnis, das einem für 11 Euro (Hin- und Rückfahrt) geboten wird. Und natürlich begleitet uns auch der FdS-Kombi mit dem Sicherungsposten wieder entlang der Gleise, wenn wir einen der vielen Bahnübergänge passieren, denn jeder Bahnübergang eines Weges oder einer Landstraße war früher mit einem Schrankenwärter besetzt, welcher mit seiner Familie in einem bahneigenen Haus direkt an den Schranken wohnte und im Obergeschoss in einer kleinen Wohnung lebte. (Leider sind diese Häuser wie so vieles der Kleinbahn dem Verfall preisgegeben, aber vielleicht sind ja auch hier bereits EU-Fördermittel für die Sanierung dieser historischen Wegmarken beantragt, wer weiß es schon zu behaupten?)



Führerstandsansicht



Bergwärts auf 950 mm Gleisen

Das Meer ist nach einem eingelegten Fotohalt an einer Stelle mit einem besonders schönen Ausblick auf die Bucht von Bosa Marina erreicht, noch ein Stück Schiene entlang des Meeres, dann kommt der kleine Bahnhof der Hafenstadt und das Erlebnis einer nostalgische Reise mit dem »Trenino Verde« ist zu Ende.

Der nächste Teil dieses Reiseberichts über die sardischen Schmalspurbahnen hat die entlang der Schiene zu findenden Relikte zum Inhalt, die ich Ihnen nicht vorenthalten möchte. Zum Abschluss dieser kleinen Serie wird das Schmalspur-Museum im Mittelpunkt stehen.

Karl-Heinz Mletzko

Kostenlose Informationsbroschüren durch Ferrovie della Sardegna (FdS)

Italienische Ausgabe:
Catalogo di viaggi con IL TRENINO VERDE,
Direzione Generale Servizio Commerciale e Marketing, Via Cugia 1 09129 Cagliari Fon.: (Italien) 070 343112, Fax: (Italien) 070 345169 Inet:<http://www.treninoverde.com>

Englische Ausgabe:
The Trenino Verde of Sardinia, Catalogue of Trips, Sardinian Railways General Management, Commercial and Marketing Service, Kontakte: wie unter ital. Ausgabe



Zielbahnhof Tresnouraghes erreicht

Sonderpreise

POLA hat auch in diesem Jahr die schon fast traditionelle Sonderverkaufs-Aktion gestartet. Unter der Überschrift »Modelle in einmaliger Auflage zu supergünstigen Preisen« sind verschiedene Bausätze aus den Themenbereichen »Fahrzeuge« und »Kirmes« im Angebot: Unimog mit Schneepflug (Nr. 331891), LANZ Raupenschlepper (Nr. 331954), Goli Kastendreirad (Nr. 331955), Borgward LKW (Nr. 331956), Schiffschaukel (Nr. 331986), Schießhalle (Nr. 331987), Losbude (Nr. 31988) und Eiswagen (Nr. 331989). Siehe hierzu auch die Abbildungen in der POLA-Anzeige auf Seite 2!

Die Firma **Lehmann** meldet mit ihrem Telegram 03/2005, dass verschiedene Auslaufartikel an den Handel ausgeliefert wurden und dort zu Sonderpreisen erhältlich sind. Genannt werden:

20970 Post Cargo-Sprinter
22910 Feldbahn-Diesellok JONNY
25214 Steiff-Lok Set mit einem Wagen
34620 ÖBB-Personenwagen
32733 HSB-Cafe-Wagen
38670 RhB-Personenwagen
40330 Ballenberg-Postwagen
41560 Guss-Stahlwagen
43170 Feldbahnwagenset (2 Stück)
Weitere Artikel, von denen nur noch wenige Exemplare vorhanden sind, können Sie bei Ihrem Händler erfragen. Als Sonderserie zu einem Sonderpreis wurde gerade die große US-Schleptenderlok »Sumpter Valley« (LGB-Nr. 22892) wieder einmal gefertigt. Da nur relativ wenige Loks in den deutschen Handel kommen, sollte man sich bei Interesse mit einer Bestellung beeilen. Passend dazu gibt es übrigens auch als Sonderserie einen »Sumpter Valley«-Caboose (LGB-Nr. 46659).

Bestellfrist verlängert

Die Firma Lehmann meldet, dass die für eine Produktion der Sonderserie »Metropolitan« der Regelspurlok BR 101 erforderliche Mindestbestellmenge von 500 Stück bis zum gesetzten Datum vom 31. Mai nicht zustande gekommen ist und verlängert die Bestellfrist bis zum 31. Juli. Unsere Meinung zu diesem Thema ist bekannt....



Auslieferungen verschoben

Die Auslieferung verschiedener Lokomotiven bei **Kiss** wurde ein weiteres Mal verschoben. Wegen bisheriger Qualitätsprobleme, wie es heißt. Made im Ausland eben....

Im Dezember soll die Ge 4/4 in Kunststoffbauweise, die RhB-Mallet »Scaletta« und die amerikanische »K 36« erscheinen. Für September ist die Dampflok G 3/4 »Rhätia« und für das Frühjahr 2006 die Kunststoffversionen der Ge 6/6 II angekündigt. Ob man auch daran denkt, dass der Geldbeutel desjenigen, der alle Modelle bestellt hat, im Dezember dann mehr als überstrapaziert wird? Natürlich nur, wenn dann tatsächlich eine komplette Auslieferung erfolgt....

Gleisbetten ausgeliefert

Eine durchaus interessante Sache sind die in diesem Jahr vorgestellten und gerade ausgelieferten LGB-Gleisbetten aus stabilem und natürlich wetterfestem Kautschukmaterial. Besonders positiv ist zu vermerken, dass direkt das komplette Programm zur Verfügung steht. Wir haben noch nicht herausbekommen können, ob der Einsatz vermehrt auf Innen-, oder auf Außenanlagen erfolgt. Sehr gut ist auf jeden Fall die Verwendung für Repräsentationszwecke. In der Vitrine oder auf Ausstellungen sieht ein Gleis immer vorbildgerechter und schöner mit einem derartigen Gleisbett aus. Ein Wunsch, der bleibt, ist der, dass noch ein gerades 60 cm Stück in's Programm genommen wird, und dass die Preise für die Weichen reduziert werden. Denn ganz billig ist das »Vergnügen« nämlich nicht. Volker Pispers würde sagen: »gefühlte, ziemlich teuer!«.

LGB-Sonderprospekt

Die Firma **Lehmann** kündigt einen Sonderprospekt an, der alle bisher bekannten Herbstneuheiten und weitere Modelle als Zusatzneuheiten enthalten wird.

Bereits erschienen ist übrigens bereits der König Pilsener Bierwagen (LGB-Nr. 43265) als eXtra-Modell mit Metallachsen

Zweispuriges von H.-Jürgen Neumann

Am 15.03.2005 kam im WDR-Fernsehen ein Bericht darüber, dass die Firma Busch-Jäger, bekannt unter anderem durch die Herstellung von Elektro-Elementen, ihre Produktion wieder aus China zurück ins heimische Lüdenscheid geholt habe. Natürlich wurde der Inhaber interviewt und der gab unumwunden die Gründe hierzu bekannt: Qualitätsmängel in Fernost, zu lange Wege, zu lange Lieferzeiten und so ganz nebenbei auch noch die Schaffung neuer Arbeitsplätze im Stammwerk. Vielleicht hatte zum letztgenannten Punkt die Diskussion in den Medien über die Verantwortung der Manager in sozialer Hinsicht auch ihre Wirkung getan. Natürlich hatte zuvor die Belegschaft in Lüdenscheid Zugeständnisse in Sachen Arbeitszeit und Vergütungen machen müssen, aber trotzdem waren alle zufrieden. Und die Endkunden werden auch zufrieden sein, wenn die Qualität wieder steigt und Lieferzeiten sich verkürzen. Und der eine oder andere der älteren Semester wird sich auch noch daran erinnern, dass das »made in Germany« einst ein in aller Welt gern gesehener Ursprungsnachweis war!

Ein anderer Bericht, den ich einige Zeit später im Radio hörte, hatte das Zusammenarbeiten mit den Chinesen zum Inhalt. Die Deutschen wären denen zu sachlich, wurde darin gesagt. Ein chinesischer Partner wolle auch in einer Geschäftsverbindung eine persönliche Beziehung aufbauen, wolle im Idealfall eine Freundschaft. Also scheint es doch so, dass beim Aufeinandertreffen so unterschiedlicher Charaktere möglicherweise kaum etwas allseits Zufriedenstellen-

des heraus kommen kann. Ich weiß, das ist jetzt ein verwegener Gedankengang, aber ist er so abwegig?

Was uns das alles sagt? Das sagt uns, dass eine Entscheidung, die sich als Fehlentscheidung herausstellt, korrigiert werden muss. Und dass nach einem Rückbesinnen im nachhinein alle zufrieden sein könnten, neu motiviert, das beste zu geben. Im konkreten Fall beweisen zu können, dass auch in Deutschland wirtschaftlich gearbeitet und produziert werden kann. Die Schienenproduktion hat Lehmann ja auch aus Tschechien zurück geholt. Mit den konkreten Gründen hierfür geht man nicht an die Öffentlichkeit, aber es gibt eben die Unterschiede zwischen Theorie und Praxis! Wenn in besagter Praxis Räder eiern, Lackierungen unsauber und Materialien nicht elastisch genug sind, wenn zu stramm montiert und zu lasch geprüft wird, dann passt das alles nicht zu den Nürnberger Qualitätsansprüchen, – und zu den Qualitätsansprüchen an die LGB seitens der europäischen Kundschaft schon ´mal gar nicht. Großserien amerikanischer Boxcars und seinen, im Herstellungsprozess nicht so anspruchsvollen Brüdern kann man ja ruhig (wie die Mitbewerber) in China fertigen lassen. Aber, um nur ´mal ein Beispiel zu nennen, Gepäckwagen zum Alpin Classic Express gehören einfach in Nürnberg auf ´s Band!

Neues Thema: Der LGB-Club. Ich meine, den neuen, sich im Hause Lehmann in der Planung befindlichen. Den, der quasi unter der Überschrift »Der heiße Draht« in der LGB-Depesche Nr. 120 schon angekündigt wurde. Man spricht da zwar nur von

einem »Verbraucher-Programm« und dessen Mitgliedern, aber auch von einer jährlichen Gebühr, von Sondermodellen und von Preisnachlässen ist die Rede. Und der Zeitpunkt Ende 2005 bzw. Anfang 2006 wird genannt.

Das alles gibt es seit vielen Jahren schon z.B. bei Märklin und bei Steiff. Dort sind die Clubs in die Firmenphilosophie eingebunden und gut organisiert. Sie wurden übrigens in »fetten« Jahren gegründet, zu Zeiten, als der Sammlergedanke noch auf fruchtbaren Boden, sprich, in weit geöffnete Geldbörsen fiel. Und hoffentlich ist man in Nürnberg nicht der Meinung, so ein Club ließe sich ´mal eben so nebenbei gründen, verwalten und mit Leben erfüllen. Dass »Sondermodelle« in der heutigen Zeit auch nicht mehr der große Reißer sind, das kann man spätestens in diesem Jahr an den Messewagen sehen. Und jede Form von restriktiver Verteilung erinnert die eXtra-Shop-Geschädigten nur all zu gut an die Ereignisse aus dem Jahr 2002. Wie das mit den »Preisnachlässen« funktionieren soll, darauf bin ich dann ´mal gespannt. Das haben die anderen Clubs nicht. Und falls jemand meine Meinung hören will, das sollte man auch besser lassen. Denn zu einem Club, mit dem man ja sicher den alten Familiengedanken wieder etwas aufleben lassen will, passen Leute nicht, die nur des eigenen Vorteils wegen Mitglied werden. Und genau die werden mit besagtem Stichwort angezogen, und mit denen hätte man gleich die zukünftigen Beschwerdeführer mit an Bord genommen. Ein Clubleben und offene Geschäftemacherei, das passt nicht zusammen. Dass weder Märklin noch Steiff noch andere Firmen

ihre Clubs aus Liebhaberei betreiben und eingerichtet haben, ist klar. Aber der geschäftliche Hintergrund sollte bei derartigen Einrichtungen nur fein dezent in Erscheinung treten. Und eines ist auch klar: Andere LGB-Clubs werden es schwer haben, neben dem »echten« LGB-Club zu existieren. Vielleicht besonders auch der LGB-Club Rhein/Sieg als überregionale Institution. Problem erkannt, Problem gebannt! Man wird da reagieren müssen. Dass Lehmann selbst gleich vom Start aus einen Riesenvorsprung mit einem eigenen Club hat, ist klar. Andere Clubs werden sich so ausrichten müssen, dass die Mitglieder einen triftigen Grund sehen, doppelgleisig zu fahren. Insoweit gestatten Sie mir an dieser Stelle in eigener Sache die Bitte an alle bisherigen Mitglieder, uns, d.h. dem LGB-Club Rhein/Sieg die Treue zu halten. Auch wenn gerade mit einem Wechsel im Clubvorstand eine andere Zeit beginnt. Vielleicht ist diese Veränderung gerade gut, um den Erfordernissen der Zukunft Rechnung tragen zu können. Wir, und alle anderen Clubs, haben ja einen Riesenvorteil gegenüber den, nennen wir sie ´mal »Firmen-Clubs«: Die Club-Satzungen sind mit Herzblut geschrieben und unterliegen nicht wirtschaftlichen Betrachtungsweisen. Wenn einzelne Felder in der Zukunft vom »offiziellen« LGB-Club bestellt werden, dann müssen eben andere Flächen gerodet werden. Wir alle können da ganz flexibel sein....

Neues Thema. Null Ahnung. In der Mai-Ausgabe einer namhaften Eisenbahn-Zeitung wurde im Rahmen einer Berichterstattung über die »Faszination Modellbau« in Sinsheim ein Triebwagen nach einem Vorbild bei der einstigen Südhärzer-Eisenbahn-Gesellschaft als Neuheit der Firma MZZ aus Schaffhausen vorgestellt und abgebildet. Originaltext hierzu:

»In derselben (LGB) Baugröße überraschte MZZ mit einer Nachbildung des vierachsigen Triebwagens T 02 der einstigen Südhärzeisenbahn.« In diesem Fall hat wohl der Berichterstatte uns mehr überrascht, als die Firma MZZ! Denn besagter Triebwagen wurde bereits im Jahr 1997 als Neuheit vorgestellt, war aber mit so vielen Fehlern behaftet, wie Entgleisungen in Weichen, Kurzschluss und Getriebeproblemen, dass er jetzt zum Sonderpreis in Sinsheim angeboten wurde. Mit sehr deutlichem Hinweis auf vorgenannte Probleme übrigens, – insoweit nämlich, dass an der Ausstellungsvitrine eine Beschreibung der Mängel prangte, und zwei Preisgruppen, gestaffelt nach dem Umfang der vorhandenen Defekte gebildet worden waren. Das Angebot war also an Bastler gerichtet, an diejenigen, die zu einer kompletten Überarbeitung des Fahrzeuges sich in der Lage sahen.

Die »Spur II Nachrichten« hatten im tatsächlichen Jahr der Neuvorstellung über den Triebwagen berichtet: In Heft 22 aus 1997 (Seite 25), – vor 8 Jahren also!

Natürlich ist das vorgenannte ein besonders krasses Beispiel dafür, dass Berichterstatte oft selber nicht wissen, was sie da schreiben, und sich dann auch noch zu oft und zu gerne auf die Presseberichte der Herstellerfirmen verlassen. Wie oft muss man feststellen, dass verschiedene Modellbahn-Zeitschriften in ihren Messeberichten wortwörtlich gleiche Produktbeschreibungen abdrucken. Nur wenige (wie die »Spur II Nachrichten«) machen sich die Mühe, zu hinterfragen und eine eigene Meinung zu äußern. Da werden neue LGB-Fahrzeuge als »mit beweglichen Türen« oder »mit Bremsschläuchen versehen« vorgestellt. Als ob das nicht eine Selbstverständlichkeit wäre! Da wird das (verständliche)

Eigenlob der Hersteller auch dann übernommen, wenn es durchaus Kritikpunkte zu nennen gäbe.

Es ist ja auch nicht so, als ob man den vorgenannten Triebwagen-Schreiberling damit entschuldigen könnte, dass er sich nicht zwingend an die Vorstellung eines Modelles vor rd. 8 Jahren erinnern können müsste. Er hätte ja in Sinsheim nur seine Augen aufmachen und den Zettel lesen können, der überdeutlich an der Ausstellungsvitrine befestigt war! Oder er hätte ´mal die Standbetreuer einfach nach dem Modell etwas fragen können! Spätestens bei dem geforderten Preis von 800,00 Euro (für die Version mit geringeren Mängeln) hätte man merken können, dass mit dem Modell etwas nicht stimmen kann. Auch wenn man nicht wusste, dass seinerzeit eine Preisvorstellung von 7.500,00 bis 8.000,00 DM im Raume stand.

Zum Schluss wünsche ich Ihnen einen schönen Sommer, bleiben Sie schön gesund und erfreuen Sie sich an einem der schönsten Hobbys der Welt, – der LGB! Und allen, die sich sorgen, dass ich nach meinem Rücktritt als Vorstand des LGB-Clubs vielleicht die »Spur II Nachrichten« nicht mehr herausgeben würde, hier meine klare Antwort: Das ist nicht geplant. So lange der Club die Zeitschrift wünscht, wird das Redaktionsteam gerne und mit Freude weiter machen. Und wenn dann vermehrt Clubmitglieder den Aufrufen zum Mitmachen folgen, um so sicherer und besser!

**In diesem Sinne
und mit herzlichen Grüßen!**

Ihr



»Isle of Man Steam Railway«



Die Bahn

Für eine kleine Insel von 220 square miles (570 km²), ist die »Isle of Man« gesegnet mit erhalten gebliebenen Eisenbahnen, und kein Besucher der Insel sollte sie verlassen, ohne mindestens eine Tour gemacht zu haben. Bei der Suche nach Dampfbetrieb auf einer Spur von 3 ft (900 mm) wird man fündig: die »Isle of Man Steam Railway« fährt von Douglas zum Seebad Port Erin.

Die Strecke von 15 ³/₈ mile (24,5 km) ist das letzte Teilstück. Einst wurden die Orte Peel, Foxdale und Ramsey bedient.

In den sechziger, erst recht in den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts sollte auch dieses letzte Stück aufgegeben werden. Aber die weitblickenden Mitglieder von Tynwald, des Parlaments der Insel, waren für die Erhaltung. Im Jahr 1976 war die Regierung einverstanden, diese zu kaufen.

Falls man den Zug nimmt von Douglas nach Port Erin, wird dieser von einer der original kleinen Tenderloks gezogen. Einst waren es 15 Loks. Die erste erreichte die Insel, um die neue Strecke nach Peel im Jahre 1873 zu eröffnen.

Das Rollmaterial stammt ebenfalls aus dem Originalbestand der Isle of Man. Viele wurden rekonstruiert, andere neu gepolstert.

Einst wurden 100 Züge täglich abgefertigt. Die 65-minütige Fahrt ist genauso reizend wie einst.

Im Bahnhof des Ortes Port Erin befindet sich ein Museum.

Zugbetrieb: täglich von April bis September. Auskünfte unter Telefon: 0 1624-673623.

Das Vorbild

Zur Entwicklung dieses Maschinentyps hier einige Bemerkungen.

In den siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts wurden Loks mit der Achsfolge 2-4-0 (1'B) entwickelt, um auf Schmalspurstrecken mit engen Radien eingesetzt zu werden.

Die englische Lokomotivindustrie lieferte diese 2-4-0 Maschinen an Norwegen, Queensland. Japan erhielt Tenderloks 2-4-0T von VULCAN, andere von SHARP, STEWART & ROBERT STEPHENSON & CO.

Weitere Maschinen wurden nach Indien und Neuseeland geliefert. Mittlerweile wurde dieser Loktyp – wenn auch verspätet – an die eigenen Bahnen geliefert, in erster Linie durch Beyer-Peacock im Jahr 1873. Man experimentierte mit dem Achsstand, speziell für Schmalspurbahnen mit engen Kurven.



Tenderlok No. 1 »Sutherland« vor Abfahrt aus Castletown

Zwei MANX NORTHERN-Loks erhielten Vorlaufachsen in Speichenradlagern.

Beyer-Peacock konstruierte und realisierte als erster die charakteristische Kombination eines »Bissel-Gestells« mit schräg angeordneten Zylindern für die Typenreihe 2-4-0s, geliefert 1862 für die Breitspur »TUDELA & BILBAO Railway«, die 1863 eröffnet wurde. Die ersten zwei für die 3 ft 6-Spur wurden 1866 als 2-4-0T nach Norwegen geliefert.

Das waren die Prototypen für die Loks der Isle of Man.

Das »Bissel-Gestell« ...

ist ein durch eine Deichsel geführter Laufradsatz, der im Jahr 1857 dem Amerikaner Levi Bissel patentiert wurde. Diese »Lenkgestell-Deichselachse« dient als radial einstellbarer, mit Federrückstellung ausgestatteter Radsatz zur Verbesserung des Gleisbogenlaufs.

Diese Konstruktion fand auch Eingang in deutsche Dampf- und E-Lokomotiven: z.B.: BR 23, E 1801, E 2101, E 32 und E 75!

Die wichtigsten Daten der Isle of Man Version:

Spurweite	3 ft 0 in (914 mm)
Lok No. 1	»Sutherland«
Auslieferung	1873
Zylinder	11 in x 18 in (279,4 x 457,2 mm)
∅ Vorlaufachse	2 ft (610 mm)
∅ Antriebsachse	3 ft 9 in (1.220 mm)
Gewicht	19 tons (19,3 t)
Wasservorrat	385 gal (1.750 l)

Auszugsweise recherchiert und aus dem Englischen übersetzt aus folgenden Büchern:

1. Narrow Gauge Steam
P.J.G. Ransom 1996,
ISBN 0-86093-533-7,
Oxford Publishing Co.,
Sparkford, Somerset

2. Steam Railways
by Anthony Lambert
The Automobile Association 1995,
BCA London, Reg. No 1878835.

Das Modell

Der Kleinserienhersteller »Accucraft UK, Church Stretton, GB«, hat das Modell der oben beschriebenen Loktype editiert. Gefertigt in der »Peoples Republic of China« kommt sie von dort in seemäßiger Verpackung ins Haus per »DPD«.

Für das Auspacken der Beauty benötigen Sie mindestens 30 Minuten, doppelt so lange, wie ein Striptease-Girl für das Entblättern braucht. Die Lok 5 mit Namen MONA – an die »Isle of Man Railway« 1874 geliefert – steht im Modell vor Ihnen.

Auf Seite 6 im »Gartenbahnprofi« 3/2005 und auf Seite 60 des »eisenbahn magazin« 7/2005 wurde das Modell in Schrift und Bild vorgestellt.

Aus Chromnickelstahl und Messing hergestellt, kommt die Ganzmetallmaschine dem Vorbild sehr nah.

Neben der exzellenten Blechverarbeitung, den diversen Zurüstteilen aus MS – Schleuderguss, ist die Lackierung mit den richtig angebrachten Zierlinien ein Hingucker.

Ich habe die Lok im Haus auf der Teststrecke einige Runden – ohne Last – drehen lassen. Dieser Test ist nicht aussagekräftig, was Streckentauglichkeit etc. betrifft. – Der eigentliche Testbetrieb findet in Kürze im Garten statt.

Und hier die Daten des Modells:

Spurweite	45 mm
Maßstab	1:20,3
LüP	360 mm
Breite	100 mm
Höhe	150 mm
Gewicht	3.500 g
Zur Lok sind passende 2-achsige Personenwagen in Vorbereitung!	
Maschine	Lok 5 »Mona«
Hersteller	Accucraft Uk, Church Stretton, GB
Artikel-Nr.	ME 00 11
Preis	1.318,95 Euro
Bezugsquelle in	mbv schug, Neustr. 18, 54340 Detzem
Deutschland	Tel: 06 50 7 - 80 23 26

Ein Foto der Modell-Lokomotive finden Sie auf Seite 5 in diesem Heft.

»And now get the feeling passionately about British Steamers«!

Bis die Tage...

Ihr Dieter Manhardt

**Lok »Alf«, Beyer, Peacock 2-4-OT-3,
NBS type III, geliefert an die
»Drammen-Randsfjord-Linie«
in Norwegen 1870**



»Sutherland«, Beyer, Peacock, 2-4-OT-2, wartet im Bahnhof St. Johns mit einem 4-Wagen-Zug, 1954. Die 4-achsigen Personenwagen, mit je 6 Abteilen, weisen die gleiche Lackierung auf wie die Lok

Vor 25 Jahren war's aktuell: Ausflug mit der »Wälderbahn« am 9. April 1980 von Bregenz nach Bezaun.

Am 9. April 1980 hatte ich gemeinsam mit meinem Bruder, einem Cousin (Vetter) und zwei weiteren Freunden von unserem damaligen Wohnort Wittenbach (CH) aus einen Ausflug nach Bregenz zur - damals noch fahrplanmäßig verkehrenden - Bregenzerwaldbahn unternommen. Standesgemäß erfolgte die Anreise per Bahn via St. Gallen und St. Margrethen nach Bregenz.

Bei der Hinfahrt wurde bis St. Margrethen ein SBB- und von dort nach den Zoll-Formalitäten ein ÖBB-Personenzug nach Bregenz benutzt. Dies war zu jener Zeit meist ein nur zweiteiliger Triebwagen der Reihe 4030.

In Bregenz stiegen wir dann am Hauptbahnhof in den am Hausbahnsteig wartenden Schmalspurzug der Bregenzerwaldbahn um, der an jenem Vormittag mit der Diesellok 2095.04 bespannt war. Das Wetter war zwar bereits in Bregenz regnerisch trüb, doch tat dies unserer Stimmung keinen Abbruch und gut gelaunt fuhren wir mit dem aus der erwähnten Diesellok und vier Spanten-Vierachsern (1x BD4ip/s, 3x B4ips/s) bestehenden Personenzug los in Richtung Bregenzerwald. Nach dem Verlassen des Gleisvorfelds des Hauptbahnhofs wurde - inzwischen auf einem Dreischienengleis - der Betriebsbahnhof in Bregenz-Vorkloster erreicht. Neben diversen weiteren Fahrzeugen sahen wir dort auch die beiden abgestellten Dampfloks »ZB 4« und »699.01« in der »Winterpause« vor dem Heizhaus stehen. Nach dem mit Schranken gesicherten Bahnübergang mit der Bundesstrasse und der Ausfädelung der normalspurigen Anschlussbahn zur Firma Hämmerle



ÖBB-Bregenzerwaldbahn Dampflokomotiven 699.01 (Club 760) und ZB 4 (Zillertalbahn) vor dem Heizhaus in Bregenz-Vorkloster, 09.04.1980

führte die Strecke über eine Rampe hoch zum Riedenburg-Tunnel. Nach Kennelbach wurde die Szenerie zunehmend winterlich und der Regen ging immer mehr in Schnee über. Dennoch war die Fahrt entlang der Bregenzer Ache mit ihren unzähligen Fluss-Windungen ein unvergessliches Erlebnis! Draussen schneite es und im Wageninnern (mit den hellgrün überzogenen Polster-Sitzen) war es durch die Webasto-Heizung wohlrig warm. Unterwegs - ich glaube es war in Doren-Sulzberg - kreuzten wir mit dem talwärts fahrenden Güterzug und vor Langenegg schoss ich beim in den Siebzigerjahren dort neu errichteten Kraftwerk ein Erinnerungsbild aus dem fahrenden Zug. Im in einer Linkskurve angelegten Bahnhof Langenegg-Krumbach entstand dann eine weitere Aufnahme aus dem Zug - genau in dem Moment, als der Zugbegleiter dem Lokführer der 2095.04 mit seiner kleinen

Hand-Kelle den Abfahrtsbefehl erteilte. Soweit ich mich erinnere, stieg bei dieser Station damals niemand aus (und »ein« bergwärts schon gar nicht...). Auch in Lingenau gab es keinen Fahrgastwechsel. Erst in Egg, dem Hauptort des Vorderwaldes, stiegen einige Fahrgäste aus dem Zug. Durch die winterliche Landschaft führte unsere Reise danach weiter über Andelsbuch, dann vorbei am kleinen Stausee mit dem reizvollen kleinen Kraftwerks-Gebäude neben dem Bahngleis und durch die enge Passage neben der Bundesstrasse im Bersbucher-Wald hinauf nach Schwarzenberg. Anschließend ging es in leichtem Gefälle hinunter zur Sporenegg-Brücke und danach wieder leicht bergan über Reuthe die letzten Kilometer nach Bezaun.

Dort schneite es inzwischen recht stark, was mich aber (glücklicherweise) nicht hinderte, zwei Dias des



ÖBB-Bregenzerwaldbahn: Diesellok 2092.01 (ex Heeresfeldbahn HF 130-C) beim Verschub im Bahnhof Bregenz-Vorkloster, 09.04.1980



ÖBB-Bregenzerwaldbahn Diesellok 2095.04 mit Personenzug im Bahnhof Langenegg-Krumbach. Der Zugführer erteilt soeben den Abfahrtraum vom BD4 aus! 09.04.1980



Die Diesellok 2095.04 ist soeben mit einem Personenzug aus Bregenz durch den Schnee im Bahnhof Bezau angekommen, 09.04.1980

Zuges »im Schneegestöber« nach der Ankunft im Bahnhof und nach dem Umsetzen der Diesellok 2095.04 zu machen.

Vermutlich sind wir damals mit dem gleichen Zug wieder zurück in Richtung Bregenz gefahren, da wir sonst in Bezau mehrere Stunden hätten in einem Gasthof verbringen müssen. Für ausgedehnte Spaziergänge war es wohl zu kalt...

In Bregenz wurde aber dann auf der Rückfahrt noch im Betriebsbahnhof Vorkloster ein Zwischenhalt eingelegt, wo wir die dort befindlichen Fahrzeuge besichtigten und einige davon auch photographierten. So stand bei der Diesel-Tankstelle nun die 2095.05, die am Vormittag den Güterzug bespannt hatte. Die ehemalige Heeresfeldbahn-Diesellok 2092.01 (eine HF 130-C von Gmeinder) stand mit einigen Schmalspur-Güterwagen am Rampengleis. Auffallend war übrigens bei der Bregenzerwaldbahn immer, dass sich praktisch alle Güterwagen in hervorragend gepflegtem Zustand befanden, d.h. sie waren stets sehr sauber und farblich dunkelbraun mit – für die BWB charakteristischerweise – schwarzen Eisenprofilen lackiert. Die beiden Dampflok »ZB 4« und »699.01« hatte ich bereits erwähnt – sie standen übers Jahr jeweils in Bregenz-Vorkloster im Freien – ein Umstand den ich damals nicht ganz verstand, denn es schien, als hätte man für diese beiden interessanten HF-Schleppender-Dampflok vielleicht doch einen Platz im alten Heizhaus finden können? Aber offenbar waren die »Standplätze« schon vergeben, denn von den fünf ÖBB-Diesellok übernachteten damals jeweils vier in Bregenz und eine (mit ihrem Zug) in Bezau. Auch wurde das eine Gleis des »ursprünglichen« Heizhauses als Reparaturstand genutzt, auf welchem meist irgend ein Wagen oder Unter-

Vom Vorbild berichtet

meist irgend ein Wagen oder Unterstell ausgebessert wurde. Im »neueren« Anbau neben dem Heizhaus hatten von der Länge her exakt zwei Dieselloks der Reihe 2095 hintereinander Platz, wobei dort im hinteren Hallenteil die jeweilige Reservelok stand. Bei unserem Besuch war dies die 2095.06, denn die 2095.07 war mit dem zweiten Personen-Wagenatz ebenfalls fahrplanmäßig unterwegs.

Diese Lok haben wir dann auch noch im Bregenzer Hauptbahnhof mit ihrem Zug fotografiert, eine Aufnahme entstand auch noch von der damals die Bahnhofsgleise überspannenden Gulasch-Brücke hinunter auf die Dachpartie der soeben mit dem Umsetzen des Zuges beschäftigte 2095.07 hinunter...

Am 9. April 1980 standen also die sieben Loks der BWB wie folgt in Verwendung:

2092.01	Verschub Bregenz-Vorkloster
2095.04	Plandienst Personenzug
2095.05	Plandienst Güterzug
2095.06	Reservelok
2095.07	Plandienst Personenzug
699.01	abgestellt vor dem Heizhaus
ZB 4	abgestellt vor dem Heizhaus

So nebenbei entstanden damals auch ein paar Normalspur-Aufnahmen mit den vor Personenzügen noch allgegenwärtigen Loks der Reihe 1670 und im Bregenzer-Verschub kurbelte eine 1180 im Bahnhof auf und ab.

Die Rückfahrt in die Schweiz erfolgte dann am Nachmittag mit einem aus München kommenden Schnellzug mit SBB-Wagenmaterial.

Neben vielen schönen Erinnerungen von verschiedenen Besuchen in den Jahren ab 1975 bei der leider dann im

Sommer 1980 unterbrochenen- und auf der Achtal-Strecke eingestellten Bregenzerwaldbahn sind mir einige Photos und Dias und ein kurzer S-8 Film geblieben.

Die Aufnahmen dieses »Winter-Ausflugs« im April waren mit einer ein-

fachsten Kodak-Instamatic Kamera auf einem 126er Dia-Film entstanden. Dieses Film-Format ist heute – wie der Kamera-Typ - längst nicht mehr erhältlich...

**Bericht und Fotos:
Dr. Markus Strässle**



ÖBB-Bregenzerwaldbahn Diesellok 2095.05 bei der Dieseltankstelle in Bregenz-Vorkloster/Betriebsbahnhof, 09.04.1980



Bregenzerwaldbahn ÖBB-Diesellok 2095.07 beim Umsetzen in Bregenz-Hauptbahnhof, 09.04.1980

Märkische Museumsbahn

Der Verein Märkische Museums-Eisenbahn e.V. hat es sich zur Aufgabe gemacht, die typischen Besonderheiten Sauerländer Schmalspurbahnen (u.a. Kreis Altenaer Eisenbahn, Plettenberger Kleinbahn, Hohenlimburger Kleinbahn) aufzuzeigen und Fahrzeuge dieser Bahnen der Nachwelt zu erhalten.

Mit dem Museumszug »Sauerländer Kleinbahn« fährt der Verein jeden 1. Sonntag im Monat zwischen Mai und Oktober auf der 2,5 km langen Strecke zwischen Herscheid-Hüinghausen und Plettenberg Köbbinghauser Hammer (Spurweite 1000mm). Gezogen wird der Zug von der Dampflok »Bieberlies« der ehemaligen Kleinbahn Gießen-Bieber. Der Erste Zug fährt ab 11:40 Uhr vom Bahnhof Hüinghausen ab, danach stündlich bis 16:40 Uhr.

An jedem Fahrtag kann am Bahnhof das Freigelände und die Wagenhalle besichtigt werden. Im Bahnhofs-Cafe gibt es Kaffee und Kuchen und im Biergarten wird mit Würstchen vom Grill für das Leibliche wohl gesorgt. Der Info-Shop bietet Souvenirs und Literatur der Eisenbahnen aus der Region und anderen Schmalspurbahnen an.

Die nächsten Fahrtage sind am:
Sonntag, 07. August Fahrtag, Historische Feuerwehren
Sonntag, 04. September, Kartoffelfest mit Bauernmarkt
Samstag und Sonntag, 10. und 11. September, Modellbahntag
Sonntag, 02. Oktober, Oktoberfest
Desweiteren finden Laternenfahrten zu St. Martin im November und Nikolausfahrten im Dezember nach besonderem Fahrplan statt.



Fast wäre dieses schöne Foto auf das Titelblatt dieser Ausgabe gekommen. Aber dann musste es doch dem ganz aktuellen blauen Krokodil weichen

Nach Hüinghausen kommt man am besten über die Autobahn A 45 Abfahrt »Lüdenscheid-Süd« und von dort aus weiter Richtung Plettenberg/Herscheid. Im Ort Hüinghausen

ist der Weg zum Bahnhof ausgeschildert. Weitere Informationen unter www.sauerlaender-kleinbahn.de.

Michael Koopmann

75 Jahre Glacier Express – eine Fahrt mit dem blauen Krokodil

Als die Firma Lehmann im Jahr 2001 das Rhätische Krokodil in blauer Lackierung (LGB-Nr. 24402) herausbrachte (übrigens als »Sammler Edition – Nachfertigung für die Zukunft ausgeschlossen«), gab es natürlich auch Stimmen, die diese Idee, sagen wir einmal vorsichtig, nicht für sehr gelungen hielten. Auch die »Spur II Nachrichten« hatten unter der Überschrift »Das blaue Wunder« ein wenig gelästert, gleichwohl aber auch darauf hingewiesen, dass schließlich keiner gezwungen wäre, etwas zu kaufen, was ihm nicht gefiele. Und zweitens, dass der Gesamteindruck dieser Farbvariante, insbesondere vor den blauen Salonwagen, durchaus gut wäre. Damals schon wurde gemunkelt, dass man bei Lehmann versuchen würde, die RhB zu veranlassen, eine Originallok in besagtes Blau umzulackieren, und damit im Nachhinein aus einer verkaufsfördernden Phantasie Realität werden würde. Als dann auf der Spielwarenmesse in diesem Jahr unter einem Tuch versteckt ein »Krokodil-Geheimnis« präsentiert wurde, war es zumindest den Insidern klar, was da kommen würde. Die RhB spielte parallel dazu in Sachen Geheimniskrämerei mit und fast zeitgleich, genauer gesagt am 05. Juni 2005 war »Roll Out« für beide Fahrzeuge, – sowohl in Disentis als auch in Nürnberg.

Anlass für die Aktion in der Schweiz war der 75. Geburtstag des »Glacier Express«. Im Laufe des Jahres gehen hierzu weiterhin diverse Extrazüge auf die Strecke zwischen St. Moritz und Zermatt, wobei der »Alpine Classic Pullman Express« mit Salon- und Gepäckwagen sowie einem »Gourmino«-Speisewagen sicher



Das blaue Krokodil – gewöhnungsbedürftig aber trotzdem irgendwie schön



Besonders vor dem Alpine Classic Pullman Express wirkt die Lokomotive richtig elegant

der schönste ist. Das blaue Krokodil Nr. 412 wird ihn dabei von St. Moritz aus bis Disentis führen, denn dort beginnt die Zahnradstrecke, die schließlich in Zermatt endet. Eine Oldtimer-Lok HGe 4/4 I der Matterhorn-Gotthard-Bahn hat dann das

Vergnügen, den Sonderzug das letzte Stück ziehen zu dürfen.

In den allermeisten Fällen dürften die Fahrgäste, nach einem Abstecher mit der Gornergratbahn auf den gleichnamigen Berg mit Blick auf das Matterhorn, zumindest eine Nacht



Lokwechsel: Das Krokodil wird durch die Zahnrad-Oldtimerlok HGe 4/4 1 ersetzt

in Zermatt verbringen, bevor sie sich dann am nächsten Morgen auf den Rückweg machen. Denn insgesamt beträgt die Reisezeit für eine Strecke rund 8 Stunden.

Ein besonderes Erlebnis für den Berichterstatter war es übrigens, einige Stationen im Führerstand des Krokodils mitfahren zu dürfen. Lokführer »Bernhard« erklärte bereitwillig die Technik der Maschine und die Besonderheiten der Strecke. Mit rd. 50 km/h wurden die Geraden bewältigt, wobei doch deutliche Rüttel- und Schüttelbewegungen festzustellen waren. Die armen Lokführer der damaligen Zeit, die einen vollen Arbeitstag derart verbringen mussten....

Beinahe hätten wir vergessen, es zu erwähnen: Die blaue Umlackierung

wurde als Gemeinschafts-Sponsoring der Firmen Lehmann und BEMO bezahlt. Und so prangten dann auch von Beiden die entsprechenden Logos auf den Seitenwänden. Ganz unumstritten ist die Sache vor Ort übrigens nicht. Es gibt derzeit sowohl Eisenbahnfreunde, denen die Phantasie-Farbe und insbesondere die Firmenschilder nicht gefallen, als auch Lokführer der RhB, die mit Kollegen den Dienst tauschen, wenn sie eigentlich im Fahreinsatz wären. Aber, wie schon gesagt, über Geschmack lässt sich streiten.... Und in ein paar Monaten wird die Diskussion versiegt sein, und ein eleganter, blauer Zug einen der Höhepunkte des Glacier Express Geburtstages bilden.

Unser Urteil für die Reise: Sehr empfehlenswert!



Wunderschöne Stoffe und Dekorationen in den Alpine Classic Salonwagen

Dieter Manhardt - Vom Liftboy zum Unternehmer

»Sage mir, Göttin, die Taten des vielgereisten Mannes« Homer, Odyssee

Die Autoren der SPUR II Nachrichten etwas ‚greifbarer‘ zu machen, soll in der ersten Folge dieser neuen Rubrik versucht werden.

Nun, vielgereist ist er, der Dieter Manhardt – aber eine Odyssee? Eigentlich nicht, es sei denn, man betrachtet die Verpflanzung des Ruhrpott-Gewächses als eine solche. Jedenfalls brachte er nach Köln einen Schuss Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Pflichtbewusstsein mit in die Metropole der *Rheinischen Leichtigkeit des Seins*. Doch vorher gab es zumindest Ansätze von Odyssee, aber wir wollen nicht vorgreifen.

Er wird 1934 in Essen geboren, im Krankenhaus der Huyssens-Stiftung in unmittelbarer Nähe zum neu errichteten Essener Hauptbahnhof. Der Weg in den Kreißaal war nicht weit, denn die Eltern wohnten im Ärzteflügel des Krankenhauses, der Vater betreute die Technik des Hauses – wie das damals so verlangt wurde »rund um die Uhr«. Der Blick vom Krankenhaus ging in Richtung Bahnsteighalle auf die durchfahrenden Züge besser konnte man als zukünftiger Eisenbahnfreak nicht wohnen. Dieter Manhardt: »Der Blick auf (ehemals) königlich preußische Eisenbahngleise hatte Folgen: Weihnachten 1937 bewegte sich ein Märklin-Zug, Spur 1, um den Weihnachtsbaum«.

Halten wir einen Moment inne, um zu rechnen: der Knabe war keine 4 Jahre alt, dem Vater dürfen wir deshalb, ohne Häme, ein gewisses eisenbahntechnisches Interesse unterstellen. Diesen Genen konnte D.M. nicht ausweichen.

Wegen Platzbedarfs sollte Weihnachten 1939 »umgespurt« werden auf

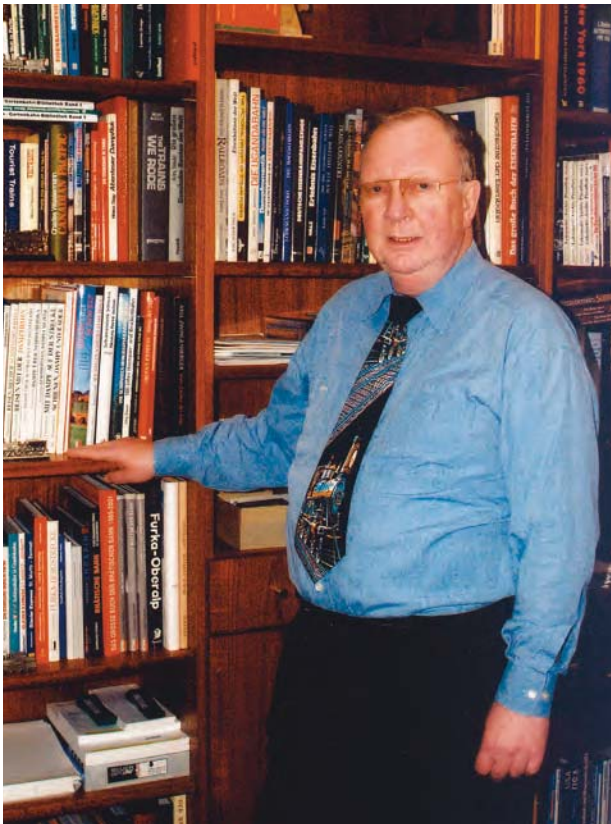


Diese Karrikatur von Dieter Manhardt gab seine Tochter in Auftrag

Halbnull. Der Krieg war inzwischen ausgebrochen (worden). Bei dem Essener Traditionshaus Roskothen wurde noch der letzte H0-Bahnhof in Blech von Märklin erworben. Die Modellbahn-Industrie musste bereits Kriegsmaterial produzieren.

1939 wird **D.M.** mit 5 Jahren eingeschult, jedoch wird dieser furiose

Frühstart schon nach eineinhalb Jahren durch die Einstellung des regulären Schulbetriebs beendet. Die starken und gesunden Schüler gingen mit der KLV (Kinderlandverschickung) nach Böhmen und Mähren, oder Südtirol. **D.M.:** »Da zu dieser Zeit noch keine Fernreisen angesagt waren, blieb ich in Essen«.

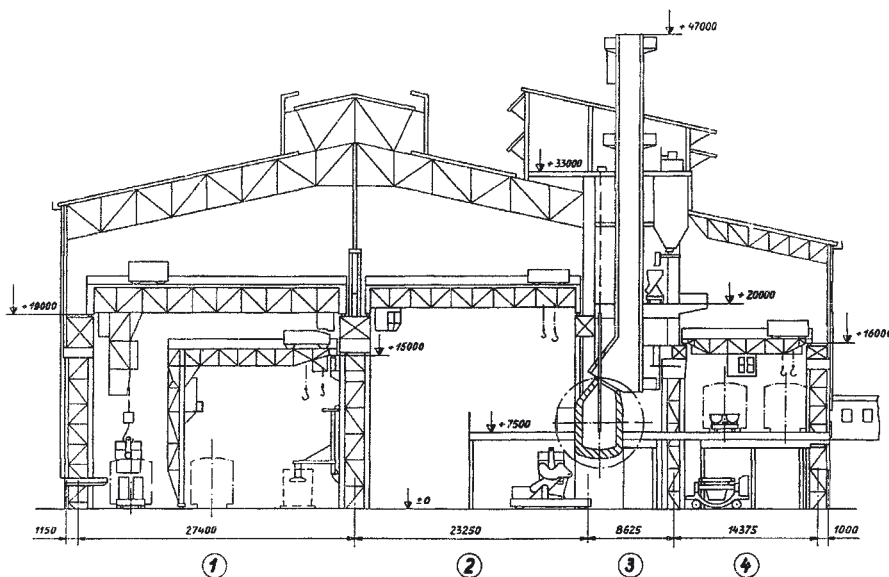


Fachbücher, Schwerpunkt Schmalspur, füllen bei D.M. viele Regalmeter

Die »Waffenschmiede des Reichs« wurde in immer kürzeren Abständen bombardiert. Er entging dem Tod durch wundersame Fügung. Er wurde mit Scharlach und anderen Beschwerden ins Kinderkrankenhaus des Huyssenstiftes eingeliefert. Zwei Wochen nach seiner Entlassung, bei einem weiteren schweren Fliegerangriff auf Essens Wohngebiete, erhielt eben dieses Krankenhaus einen Volltreffer. Die Manhardts hatten zwischenzeitlich ihr Haus auf der Margarethenhöhe bezogen, das bei einem weiteren Fliegerangriff 1943 durch Stabbrandbomben und Phosphorkanister in Flammen aufgeht. Die Familie kann nichts retten, auch die kleine Eisenbahnsammlung wird Raub der Flammen. Heute kommt uns die Wortschöpfung ausgebombt fast seltsam vor. Die Lage wird immer bedrohlicher. Am 1. Dezember 1944 wurde vom Gauleiter ein Zug zusammengestellt, der Frauen, Grei-

se und Kinder in noch »feindfliegerfreie« Gebiete befördern sollte. Mit vielen anderen ist auch Dieter Manhardt mit seiner Mutter und seiner Großmutter in diesem Zug, Ziel: Breslau! Die Russen waren schneller, die Frontlinie lag jetzt unmittelbar vor Breslau. Das neue Ziel sollte Berlin sein, doch auch die Hauptstadt wird von der russischen Armee schneller erreicht. So kommt es, dass nach nächtlichem Stopp in Magdeburg am frühen Morgen die Evakuierten auf dutzenden von Pferdefuhrwerken nach Groß-Ottersleben transportiert werden. Kurze Zeit später sind die Amerikaner vor Ottersleben und setzen sich fest – die Dörfer Groß- und Klein-Ottersleben sind praktisch Bestandteile der Haupt-Kampflinie geworden. Die Bevölkerung, Frauen, Kinder, Alte, Kranke, Flüchtlinge, ducken sich, gehen in die Keller, verkriechen sich. D.M. erzählt: »Ein Sherman-Panzer hatte sich vor unser Kellerfenster gestellt, so dicht, dass man in die Ketten langen konnte«. Das muß für einen Jungen, gelinde gesagt, schon ein sehr intensives Erlebnis gewesen sein. Magdeburg ist zur Festung erklärt worden. Die amerikanische Artillerie schießt nach Magdeburg hinein. Den Deutschen ist schon die Munition ausgegangen, so dass das Feuer nicht erwidert werden kann. Der Endsieg-Spuk ist schnell vorbei, sonst hätte es für die in den Dörfern untergebrachten evakuierten Frauen und Kinder böse enden können. Der Krieg geht

zu Ende. Dieter Manhardt ist 11 Jahre alt. Zum Glück erweist sich seine Mutter in dieser Zeit als großes Talent im Organisieren und Kompensieren. Die Sieger »begradigen« die Front, die Amerikaner ziehen sich zurück bis nach Helmstedt. Ende Juli 1945 bildet die Rote Armee die sowjetische Besatzungszone. Die Evakuierten sitzen in der Falle. Es gelingt, Fahrkarten zu organisieren – vorsichtig – jeden Tag eine für eine Gruppe von 16 Evakuierten aus Essen. Die Odyssee geht weiter und endet schließlich vorübergehend im später so berühmten Lager Friedland, das bis in die späten 90er Jahre als Auffanglager in Betrieb bleiben sollte. Irgendwann geht es weiter, über Duisburg nach Essen. Der Vater, inzwischen techn. Leiter des Krankenhauses, organisiert eine 1-Zimmer-Notwohnung in eben diesem Krankenhaus. Der elfjährige Dieter wird Fahrstuhlführer. Sie erinnern sich: damals durfte nur ausgebildetes Personal dieses technische Gefährt bedienen. »Morgens fuhr ich das Frühstück auf die Stationen und später am Tag auch die Verstorbenen in den Keller«, berichtet er. Er hatte bis zu diesem Zeitpunkt mehr Zeit in Luftschutzkellern als auf Schulbänken verbracht. Der Vater beendet mit einem Machtwort die Liftboy-Karriere, und er muss auf das halb zerfallene Gymnasium. Später gelingt der Übergang zum Volontariat/Lehre in die LKW-Fertigung von Krupp, speziell in der Fertigung der Führerhäuser des »Titan« und des MUSTANG war er beschäftigt. Über die Abteilungen Maschinenbau/Waggonbau wo er eine Woche ohne entsprechende Ausbildung den riesigen Hallen-Portalkran fährt, weil der entsprechende Kollege ausgefallen war, kommt er in der Abteilung Lokomotivbau an, wo damals noch Dampf- aber auch schon Diesel- und E-Loks gebaut wurden. Probefahrten



Schnitt durch das LD-Stahlwerk in Rourkela (Indien)

darf er nicht durchführen, weil dazu eine spezielle Ausbildung erforderlich ist. Als aber der Führer der Traktorlok, mit der die im Bau befindlichen Loks versetzt werden, ausfällt, ist er natürlich zur Stelle – bis auch hier der Werksleitung auffällt, dass der junge Mann dafür keine Ausbildung hat. Dazu **D.M.**: »Interessant wurde es, wenn die fast fertige Lok in der Endmontage und vor dem Rollout auf den Radsatz bugsiert wurde. Nach dem Öffnen des Rolltors wurde die jeweilige Lok entweder zum Anheizschuppen geschleppt oder kam als E- oder Diesellok direkt in die Lackierhalle. Für diese Aufgabe stand eine Diesellok, 2-achsig, ca. 300 PS (ähnlich der LGB-Lok 2060) zur Verfügung. Der Lokführer fiel plötzlich aus, den Schlüssel zum Starten des Motors besaß ich seit längerer Zeit. Was kommen musste, geschah. Das Endmontage-Team war einverstanden, dass **D.M.** die Lok bestieg, um sie startklar zu machen. Kontrolle von Sandkästen, Überprüfung der Bremse, das Ankuppeln der Neubaurok erfolgte. Dann die reibungslose Jungfernfahrt. Nach fast zwei

Wochen endete dieser Traumjob, da mich der Chef des Lokbaus entdeckt hatte. Es gab keinen Verweis, da man sich bereits kannte, dem Unternehmen einen Dienst erwiesen hatte!! Man suspendierte mich bis zum Erreichen der Volljährigkeit und Erlangung des Lokführerscheins«. Er geht zur Ingenieurschule und danach zurück zu Krupp in die Hauptverwaltung, Stabsabteilung Blasstahlwerke, Siemensstahlwerk. Krupp wickelt in diesen Jahren zusammen mit Voest eines der größten Exportvorhaben ab, die Errichtung des damals modernsten Stahlwerks in Rurkela/Orissa, im Südosten Indiens. Dieter Manhardt schreibt das »Betriebshandbuch« für das gesamte Werk, 12 Bände, 14 Bände in Englisch, eine Arbeit, die ihn und sein Team für ein Jahr beschäftigt. Er ist etabliert.

Da geschieht etwas, das sein Leben völlig verändert: 1962, er ist 28 Jahre alt, eine Tante in Köln vermacht ihm 50 Prozent der Anteile an einer Metallgießerei und Armaturenfabrik mit 240 Beschäftigten. Ich vermute mal,

dass er nicht ganz leichten Herzens seine Position bei Krupp kündigt. Er selbst erzählt von seinem Vorgesetzten Dr. Günter Drath, der die Kündigung entgegenzunehmen hat und in feinstem Direktoriums-Slang sagt: »Junge, willst Du dich das wirklich antun?« Er fährt mit seiner Borgward Isabella nach Köln, zieht in eine Wohnung im Verwaltungsgebäude der Firma und ist damit immer im Dienst. Dieter Manhardt ist Unternehmer geworden. Er heiratet, drei Töchter kommen, er sucht ein Haus, um aus der Firmenwohnung herauszukommen, »der Immobilienmarkt in Köln war damals schon verrückt«. 1972 findet er durch Maklerhilfe ein Haus, das er in den nächsten 25 Jahren zur Freude seiner Frau immer wieder umbaut. **D.M.**: »Eine ewige Baustelle, wie der Kölner Dom«. Abgesehen vom bemerkenswerten persönlichen Engagement, ohne das sein beruflicher Erfolg kaum denkbar ist, ist das breite Spektrum als Sammler beachtlich: Münzen, Briefmarken, Bücher. Gewiss, einen Teil der Bücher trägt man schon als engagierter Sammler zusammen. Doch der Horizont weitet sich auch, je tiefer man in die Wissensgebiete eindringt und immer neue Facetten entdeckt, was mit immer mehr Fachliteratur verbunden ist. Die Bibliothek weitet sich aus, besonders wenn man bedenkt, dass Reiseliteratur und Belletristik auch noch lesenswert sind. Das Hobby Studien-Reisen mit Schwerpunkt Bahn sollte auch nicht unerwähnt bleiben.

Uns interessiert besonders natürlich der Eisenbahnfan. Er sammelt bescheiden, beginnend 1949 mit 15 Jahren (Anfangspackungen gab es damals noch nicht) Trix Express. Im Kaufhaus Theodor Althoff, heute Karstadt, am Limbecker Platz, konnte er den aus lithographiertem Blech hergestellten Güterwagen KASSEL



**Oben: »Jetzt baust du eine Gartenbahn!«
Wer würde einer solchen Frau widersprechen?**



**Rechts:
D. Manhardt mit einem Teil
seiner RhB-Schätze**

erwerben. Zwei Jahre später kommt als besonderes Highlight die von Trix editierte E94 hinzu. In einer mit blauem Samt ausgeschlagenen Holzschatulle eine erste Sammel-Kostbarkeit, in »bequemen« Raten abgestottert. Er hat nie eine »Anlage«, sammelt aber auch damals schon Kataloge, Eisenbahnliteratur und Lok-Schilder, die er viele Jahre später verkauft und damit für seine Frau und sich eine erste Japan-Reise finanziert. Aus bis heute unerklärlichen Gründen hat er einen LGB-Katalog nicht mitverkauft, blättert ihn durch und bleibt an der Abbildung des Kombi-Packwagens hängen. LGB-Katalog-Nr. 3019. Gemäß Kassenbeleg kauft er diesen Wagen kurz vor Weihnachten am 22. Dezember 1981. Als am 16. Januar 1982 die erste Diesellok (2060H) erworben wurde, war ihm noch nicht klar, dass er bereits LGB-infiziert war. Eine bis heute unheilbare Virus-Erkrankung. Er sammelt noch weitere acht Jahre, bis 1990. Nur LGB-ler können ermessen, dass eine solche Sammel-

tätigkeit zu einem echten Platzproblem führen kann. Hier kommt ein besonderer Umstand zum Tragen: hinter jedem Sammler steht zumeist auch eine Frau. Dieter Manhardt hat eine schöne, tolerante und, wie sich zeigt, auch kluge Frau, die ihm sagt »entweder du baust jetzt endlich die Gartenbahn, oder es kommen keine neuen gelben und roten Kartons mehr ins Haus!«

Kurze Zeit später beginnt er mit seiner Gartenanlage.... Auch hier zeigt sich sein Talent, Menschen für sich zu gewinnen: er überzeugt seine Grundstücksnachbarn, dass eine Gartenbahn viel Auslauf braucht und legt die Gartenbahngleise über nachbarliche Gefilde.... Sicher ein Novum in deutschen Gärten. Die Gleisanlage beträgt heute 250 Meter. Ein Zug, auf die Reise geschickt, braucht für eine Durchfahrt etwa 10 Minuten. Als erstes knackt er den Widerstand einer als besonders hartleibig geltenden Nachbarin, indem er einen Tausch anbietet: 50 m Überfahrstrecke für das Fällen eine Trauer-Birke, deren »Dreck« die Nachbarn schon lange geärgert hatte. Es gelingt. Soviel in aller Kürze zur Gartenbahn Manhardt.

Der Autor, der hier vorgestellt werden sollte, zeichnet sich bei seinen Beiträgen für die SPUR II Nachrichten durch seine Treffsicherheit und pointierten Berichte aus, was mir besonders auffällt, wenn ich in alten Heften der SPUR II Nachrichten blättere und dann wiederholt bei Beiträgen von Dieter Manhardt »hängen bleibe«. Kann sich ein Autor mehr wünschen?

Rainer Fröhling



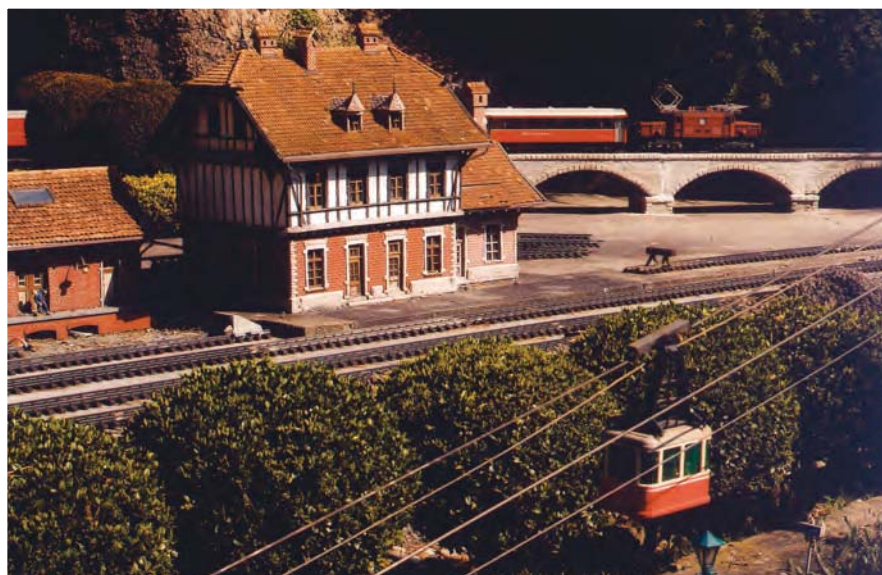
Damit fing alles an...

Autorenportrait



Bewuchs im Bonsai-Format

Ein besonderes Kapitel im Leben des Eisenbahnfreaks Dieter Manhardt ist seine frühe Bekanntschaft mit dem später so berühmten Carl Bellingrodt in Wuppertal, dem Begründer des berühmten Lokomotivbild-Archivs. Die Bekanntschaft geht zurück in die Zeit, als er bei Krupp in der Lok-Montage tätig war. Hier lernte er Rolf Ostendorf und Manfred van Kampen kennen, die ihn für den 1954 durch Carl Bellingrodt gegründeten VdEF (Verein der Eisenbahnfreunde) begeisterten, aus dem übrigens 1958 der BDEF hervorging. Dieter Manhardt hat zugesagt, hier in den SPUR II Nachrichten über diesen besonderen Abschnitt zu berichten.



Blick auf die Longericher Gartenbahn mit Gondeln an echten Tragseilen



Täuschend echt wirkt der Blick über die Dächer der Anlage. Echttonziegeln im Format 1:22,5, einzeln aufgeklebt - eine echt »fisselige« Arbeit - machen dies möglich

Schweiz-Termine

Falls Sie sich für eine Fahrt mit dem Glacier-Express im Rahmen des 75. Jubiläumsfestes interessieren (siehe auch den Bericht auf den Seiten 66-67) geben wir nachfolgend einige Termine bekannt:

1. Panorama Glacier Express

Mit Panoramawagen und dem Jumbo-Speisewagen (längster Speisewagen der Welt) bis nach Zermatt, jedes Wochenende vom 25. Juni bis 9. Oktober 2005

- Samstag: St. Moritz ab 9.21h
– Zermatt an 17.38h
- Sonntag: Zermatt ab 9.40h
– St. Moritz an 17.14h

Reise im Panoramazug 1. Kl., Aperitif am Sitzplatz, Mittagessen im Speisewagen und verschiedene Überraschungen während der Fahrt.

Jubiläumspreis:

- Erwachsene ganz 117,00 SFR
- Erwachsene mit Halbtax, Swiss-Pass 97,00 SFR

2. Alpin Classic Glacier Express

Reise im »Orient Express der Alpen« mit den historischen Pullman- und Gourminowagen an den Wochenenden 6./7. August, 17./18. September, 8./9. Oktober 2005

- Samstag: St. Moritz ab 10.09h
– Zermatt an 19.45h
- Sonntag: Zermatt ab 10.45h
– St. Moritz an 19.39h

Reise im Salonwagen, Aperitif am Sitzplatz, Mittagessen im nostalgischen »Gourmino-Speisewagen«, versierte Reiseleitung, historischer Reiseführer.

Jubiläumspreis:

- Erwachsene ganz 175,00 SFR
- Erwachsene mit Halbtax, Swiss-Pass 149,00 SFR

3. Nostalgie Glacier Express

Zweitägige Entdeckungsfahrt über die Originalstrecke des Glacier Express mit nostalgischem Rollmaterial der Matterhorn Gotthard Bahn (MGB), der Furka Bergstrecke (DFB) und der Rhätischen Bahn (RhB)

An den Wochenenden 13./15. August, 27./28. August und 3./4. September 2005.

Am Samstag verkehren die Züge von St. Moritz bzw. Zermatt nach Andermatt/Gletsch/Oberwald, Sonntag in der Gegenrichtung. Fahrt in drei verschiedenen Nostalgiezügen, 1 Übernachtung im Raum Andermatt/Gletsch/Oberwald, versierte Reiseleitung, historischer Reiseführer.

Reise Zermatt – St. Moritz

- Samstag: Zermatt ab 10.45h
– Andermatt an 17.15h
- Sonntag: Andermatt ab 9.30h
– St. Moritz an 15.28h

Reise St. Moritz – Zermatt

- Samstag: St. Moritz ab 10.09h
– Oberwald an 19.10h
- Sonntag: Oberwald ab 9.15h
– Zermatt an 13.15h



Jubiläumspreis:

- Erwachsene ganz 175,00 SFR
- Erwachsene mit Halbtax, Swiss-Pass 149,00 SFR

4. Glacier Express Fest Andermatt

Am Wochenende 3./4. September 2005 findet in Andermatt das große Glacier-Express Fest statt.

Nähere Informationen und Buchungsmöglichkeiten unter:
www.Glacierexpress.ch
www.mgbahn.ch oder www.rhb.ch



RhB 4/4 III mit neuer Werbebeschriftung zum Jubiläum
»75 Jahre Glacier Express« Fotos: Sven Linden

Die Kirche im Dorf lassen?

Oder: Das Auge sieht, was es sucht

Einmal im Jahr lädt das Ehepaar Pfeiffer in Kerpen-Horrem zum Treff auf der Pfeifferschen Eisenbahn ein. Abgesehen davon, dass es den beiden scheinbar gelingt, mit Petrus in bezug auf gutes Wetter Absprachen zu treffen – das hillige Köln ist eben nicht weit – ist aber die Begegnung mit LGB-lern wortwörtlich inmitten der Gartenbahn immer wieder ein Erlebnis. Nicht unerwähnt sei, dass die Bewirtung der Gäste unter Einbeziehung der Söhne, Schwiegertöchter und Enkel geradezu professionell zu nennen ist. Denn, machen wir uns nichts vor, Gäste zu haben macht Freude, aber es ist auch eine Menge Arbeit damit verbunden.



Zu solch einer Szene lassen sich viele Geschichten erfinden

Modellbahnerisch gesehen gab es in 2004 zwei Dinge, die es wert sind, hervorgehoben zu werden. Er hat seine Kirche nicht im Dorf gelassen. Die Wirkung war verblüffend. Die Idee stammte übrigens nicht von ihm selber, sondern von seiner Familie, und wurde – vermutlich gegen seinen milden Widerstand – durchgesetzt wie er freimütig zugibt, weil das Ergebnis auch ihn überzeugte.



Theodor Pfeiffer 2005 in Sinsheim, still going strong, links H. P. Engelhardt

Die Kirche, die vom Stil her betrachtet, auf dem südlichen italienischen Teil der Bernina-Strecke stehen könnte, hat einen besonderen Platz unterhalb der Paradestrecke erhalten und entfaltet hier, betont durch einen »riesigen« Kirchplatz mit Freitreppe, Stützmauern mit Geländer, Wasserdurchlass usw. eine ganz verblüffende

Wirkung, was besonders augenfällig wird, wenn man das mit der früheren Situation vergleicht, als eben diese Kirche noch »im Dorf« stand.

In diesem Zusammenhang fällt mir ein Wort ein, das dem Maler Max Slevogt zugeschrieben wird: Das Auge sieht, was es sucht. Damit zum zweiten für mich bemerkenswerten Punkt: in den Nachmittagsstunden tauchte auf der Anlage ein Schienen-

bus auf, der mich, weil er so stimmig wirkte, irgendwie faszinierte. Abgesehen von der auffälligen postgelben Lackierung deutete die altertümliche Karosserieform auf die frühen Jahre der Bahn hin. Ich glaubte zunächst an ein Phantasieprodukt, wurde aber von Theodor Pfeiffer eines besseren belehrt. Es handelte sich um ein Modell eines frühen sächsischen Schienenbusses, gebaut von dem 1998 verstorbenen Wilhelm Schmülling aus Recklinghausen, den man wohl als begnadeten Modellbauer bezeichnen darf. Wir wissen nicht, welche Unterlagen er für den Bau dieses Modells hatte, das Modell jedenfalls ist »knuffig«.

Dieter Manhardt hat auf meine Bitte hin recherchiert und ist fündig geworden in dem Buch TRIEBWAGEN von Obermayer (S. 33). Bei entsprechendem Interesse ist daran gedacht, dieses Modell in einer Klein-Serie wieder erstehen zu lassen.



2003 war die Kirche noch »im Dorf«



Ich erkläre euch jetzt zum letzten Mal, wie man diese Stützmauer baut



Vermutlich der erste Schienenbus in Deutschland – genauer KISSt. Ein Schmüling-Modell

So könnte es sein, dass der Straßenbahn-Spezialist Theodor Pfeiffer nicht nur ein bemerkenswertes Regionaltreffen organisiert, sondern auch die Wiedererweckung eines Schmüling-Modells verursacht hat.

Rainer Fröhling



Blick auf den Bahnhofsvorplatz

Zum Tode von Franz Weinert

Keine Todesnachricht aus den letzten Jahren hat mich so bewegt und betroffen gemacht wie diese. Franz Weinert ist im Alter von 82 Jahren einem Krebsleiden erlegen. Die Zusammenarbeit mit den »SPUR II Nachrichten« hatte gerade erst begonnen.

Meine persönliche Begegnung mit Franz Weinert habe ich im vorigen Jahr geschildert. Der Sammler Walter Seidensticker, der mit Franz Weinert durch eine bahnsinnige Freundschaft verbunden war, hatte auf meine Bitte hin diesen Atelierbesuch vermittelt. So ging vielleicht alles etwas leichter bei dieser

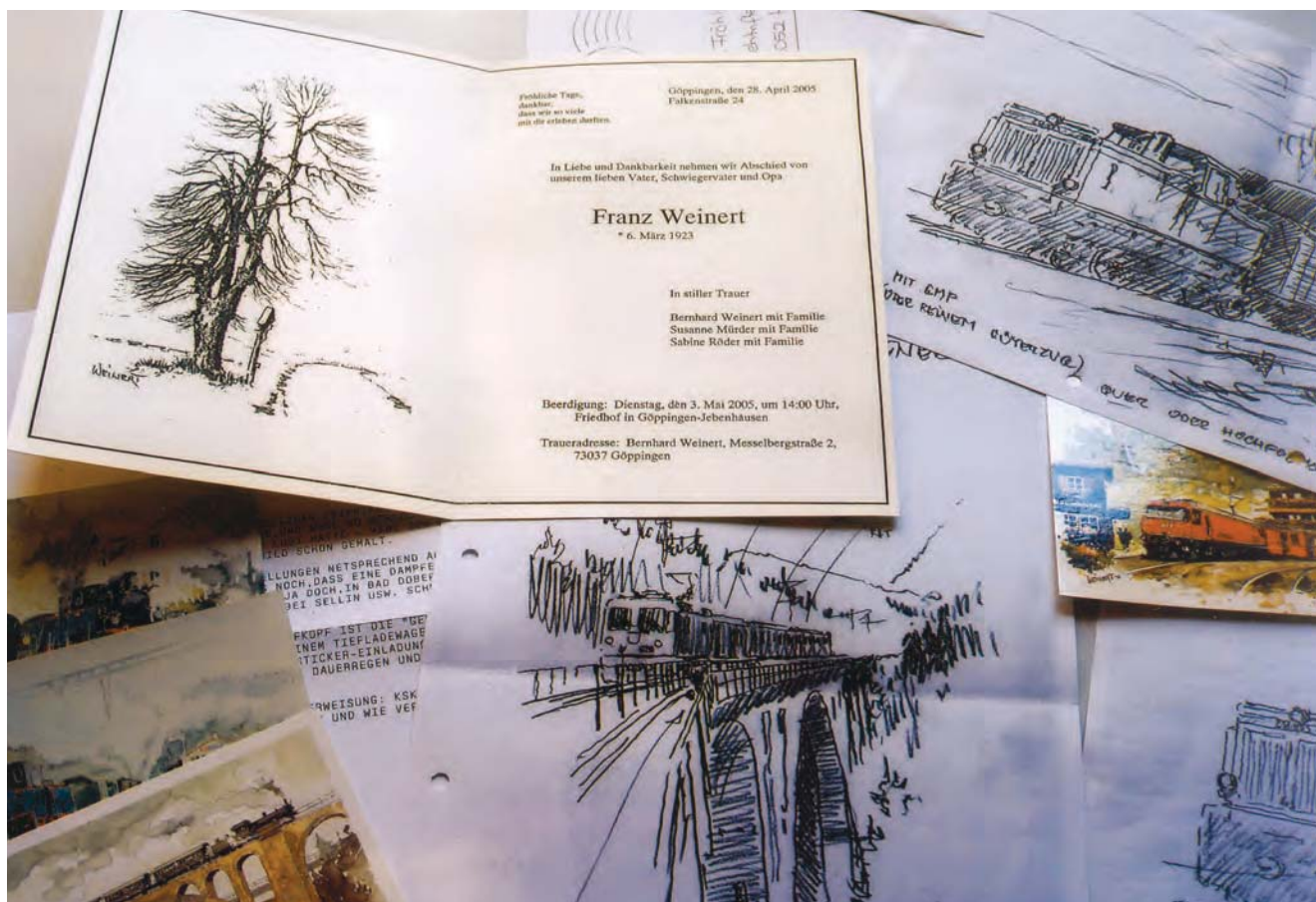


ersten Begegnung mit dem jugendlich wirkenden Eisenbahn-Künstler. Als wir uns nach zweieinhalb Stunden verabschiedeten, war eine für mich ganz ungewöhnliche Vertrautheit entstanden.

Wir ahnten nicht, dass diese erste Begegnung zugleich unsere letzte sein sollte. Zwar schloss sich noch ein lebhafter Briefwechsel an, es war auch klar, dass wir uns erneut treffen würden. Anfang dieses Jahres schrieb er mir von seiner Erkrankung, nachdem er aus dem Krankenhaus wieder zu Hause war: »Wieder daheim, geht relativ gut, denke wieder ans Malen (Auftrag BMW München). Das Leben und die Züge gehen weiter.«

Es kam anders, am 28. April d.J. ist Franz Weinert gestorben. Er ist uns nur vorausgegangen. In seinen Bildern bleibt er bei uns.

Rainer Fröhling





Blick über den Wiesener Viadukt mit Pendelzug Davos-Filisur.
Das letzte Weinert Aquarell.
Sammlung G. Fröhling

ANZEIGE

Verkaufe

2075DC »Little Billy« aus der US-Sonderzugpackung »DODGE CITY & GREAT WESTERN RAILROAD«, Schmidt Nürnberg Lebkuchen-Express, div. 2achs. Personen- und Güterwagen, LCE-Mittelwagen, Kupplungen, Achsen, Kabel. Außerdem: Sammlungsauflösung H0 2LG alle Fabrikate + H0e Egger + Jouef Schmalspur-Loks + -Wagen; Kataloge, Neuheitenblätter und Anleitungen fast aller H0-Fahrzeug- und Zubehörhersteller, z.T. ab den 60er Jahren. Listen gegen Freiumschlag an Götz Schaudé, Postfach 58, D-76471 Iffezheim oder kostenlos per Fax oder eMail. Tel/AB/Fax 0033 388 539604, schaudé@wanadoo.fr

Suche

im Tausch gegen meine überzähligen Artikel: LGB 4175 D&RGW m aufgesetzter Zugführerkabine, 35800 Durango & Silverton, US-Tankwagen schwarz (auch andere Fabrikate), DEV-Personenwagen; LGB Hand-Weichen mit großem Radius, DB-Formsignale. LGB-Karton für 3080. Schaudé, Postfach 58, D-76471 Iffezheim, Tel/AB/Fax 0033 388 539604, schaudé@wanadoo.fr

Eisenbahnen am Niederrhein

In Wesel findet ab dem 9. Oktober bis zum 29. Januar 2006 im Preußen Museum und im Städtischen Museum Galerie im Zentrum eine Ausstellung von Eisenbahnen statt.

LGB-Nachwuchs



Im Rahmen der LGB-Nachwuchsförderung erblickte am 18. März 2005 der kleine Markus das Licht der Welt. Und hiermit sei ihm kundgetan (zum späteren Nachlesen...), dass er von seinem Groß-Onkel H.-Jürgen zum 4. Geburtstag, also am 18. März 2009 (leider gibt es von dem Jahr noch keinen Terminkalender...) eine LGB-Anfangspackung geschenkt bekommen wird. Und wie wir das gute Herz seines Opas Wolfgang kennen, wird der sich dann auch nicht lumpen lassen, eine schöne Gleispackung beizusteuern! Auf jeden Fall wird das LGB-Werk in Nürnberg gebeten, für das Neuheiten-Programm jenen Jahres einen besonders schönen Zug einzuplanen.

**Und dann gratulieren wir auch noch den stolzen Eltern,
Dr. Julia Neumann und Dr. Thomas Neumann!**

Jubiläums-Club-Lok 2005 noch erhältlich



Zum 20. Geburtstag des LGB-Clubs ist die abgebildete Dampflok erschienen. Die letzten Exemplare, die sicher für Clubmitglieder oder Sammler interessant sind, können für 320,00 Euro bei H.-Jürgen Neumann, Dr.-Wirtz-Straße 2, 53804 Much, bestellt werden. Bei Überweisung auf das Konto Nr. 007000060 bei der Kreissparkasse Köln (BLZ 38650000) erfolgt der Versand portofrei.

LGB - Club Nachrichten

Die Ziele und Aufgaben des Clubs

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.

Das Club-Führungsteam

Klaus-Peter Kerwer
Im Mühlenfeld 1a, 53881 Euskirchen

Dieter Dunkelberg
Hilberather Straße 12
53359 Rheinbach

Klaus Friedrich
Am Kornberg 66, 57076 Siegen

Erich Hamacher
Altenhofer Weg 9, 50767 Köln

Horst-Jürgen Neumann
Dr.-Wirtz-Straße 2, 53804 Much

Reinhard Schnabel
Horster Straße 105 a, 41238 Mönchengladbach

Werner Sonnenschein
Uckermarkstraße 22, 51107 Köln

Herbert Tacke
Kalthofweg 10, 45277 Essen

Clubfinanzen

Stefan Kühnlein,
Postfach 100702, 95407 Bayreuth,
(Tel. 09 21 / 2 84 23 64)
Sparkasse Bayreuth,
Kto.-Nr. 900 2221, BLZ 773 501 10
Für Überweisungen aus den EU-Ländern: IBAN-Nummer:
DE02 7735 0110 0009 0022 21
BIC-/SWIFT-Code: BYLA DE M1 SBT

Neue Internet-Adresse:

www.lgb-rheinsieg.de
info@lgb-rheinsieg.de

Clubdomizil Meckenheim

Fraueninitiative Anita Kerwer
Telefon 022 51 - 6 50 58 67
Fax 022 51- 6 50 58 68
E-Mail: a.kerwer@lgb-rheinsieg.de

Anlässlich der Jahreshauptversammlung 5. - 7. Mai 2005 konnte von den Clubmitgliedern und allen anderen Interessenten unter anderem auch das Clubdomizil am Donnerstag den 5. Mai 2005 aufgesucht werden. An diesem Donnerstag hatte das Clubdomizil in Meckenheim »TAG DER OFFENEN TÜR«. Alle Besucher konnten ohne Eintritt die große Modulanlage besichtigen. Es war ein Riesenerfolg, weit über 200 Besucher und mehr als 40 Kinder haben die Gelegenheit genutzt, unser schönes Domizil zu besuchen und die dort vorhandenen Modulanlagen zu bewundern. Es wurden viele lobende Worte an die Erbauer und

Betreiber der Anlagen ausgesprochen! Auch hatten wir viele Gäste aus dem Ausland. John Rogers war mit einer kleinen Delegation aus den USA angereist, um unser Domizil zu besuchen. Es fand auch bei den ausländischen Gästen sehr großen Anklang. Natürlich war der Höhepunkt im Domizil die neue »amerikanische Waldbahnanlage«, sie war umzingelt von vielen Neugierigen und Fotografen. Die Anlage stand immer wieder im Blitzlichtagel. Hunderte von Fotos wurden geschossen und viele Videoaufnahmen gemacht! Für das leibliche Wohl wurde natürlich auch wieder von der »Fraueninitiative« bestens gesorgt. Sie versorgten die Besucher mit leckeren selbst gemachten Salaten und gebackenen Kuchen und Torten. Die Nachfrage nach den Leckereien war so groß,



dass gegen 15.00 Uhr kein Krümel mehr übrig war. Auch möchte ich mich im Namen der »Fraueninitiative« recht herzlich für die an diesem Tage in Meckenheim, sowie anlässlich der JHV in Much überreichte namhafte Spende bedanken.

In Anbetracht des Umbaus der Toilettenanlagen im Clubdomizil für die Jahreshauptversammlung 2006 sind wir noch auf weitere Spendengelder angewiesen. Über weitere Spenden auf unser Konto 106 565 430 bei der Volksbank Euskirchen BLZ 382 600 82 wären wir Ihnen sehr dankbar. Wir freuen uns schon auf das nächste Treffen! Allen Spendern, Gönnern und Besuchern ein herzliches Dankeschön.

Für die Fraueninitiative
Anita Kerwer

Club der LGB-Freunde

Clubjahrestreffen 2005

Unter dem Motto »20 Jahre LGB-Club Rhein/Sieg« hat vom 05. bis 07. Mai 2005 das Jahrestreffen 2005 in Much stattgefunden. Ort der Veranstaltung war wiederum das Schulzentrum, erweitert um die angrenzende Sporthalle.

Zum besonderen Anlass hatte man auch andere Clubs eingeladen. Der LGB-Club der Wuppertaler Stadtwerke war mit seiner großen Anlage vertreten, der Spur II Club Holland zeigte eine lang gestreckte Modulanlage, und der Schiffsmodellbauclub Neumarkt den Nachbau der Wittower Eisenbahnfähre der Insel Rügen, - mit großem Wasserbecken.

Dazu kamen natürlich die Anlagen des eigenen Clubs. Die Kleinstadt-Anlage von Klaus Friedrich in jetzt fast fertigem Bauzustand, eine große Anlage mit Sägewerk und Betonbrücken-Elementen von den Herren Hofmann und Perski, und schließlich der große Lokschuppen von Gerd Buerger.



Die Schauanlage vom Messe-Infostand Sinheim, gebaut von Erich Hamacher, wird den Besuchern des Jahrestreffens vorgestellt



Die LGB-Chefs Wolfgang und Johannes Richter werden von H.-Jürgen Neumann herzlich begrüßt

Unten: Blick aus der Vogelperspektive über den Ausstellungsteil in der Aula. Unten ein Zipfel der Kleinstadtanlage von Klaus Friedrich, mittig die Anlage von Manfred Hofmann und hinten auf der Empore der Bereich der Grimm'schen Reparaturwerkstatt, des Eigenbauwettbewerbes und diverser Kleinserienhersteller und Händler



Helga Neumann am Infostand, noch sind Clubwagen zu haben...



Club der LGB-Freunde



Der Gilbert Verlag (Gartenbahn Profi) hatte auf seinem Stand ein schönes Schaustück mit Häuserzeile am Berg



Erich Hamacher (links) assistiert dem Fotografen bei der Ablichtung besonders schöner Szenen auf seiner Sägewerk-Anlage



Wie immer war auch die Digital-Werkstatt von Martin Aversch dabei. Herbert Tacke hat sich zum Club-Jubiläum (mit Krawatte) besonders fein gemacht



Im Freigelände hatte Herbert Haaf eine große Live-Steam-Vorführung organisiert



Noch eine Vogelperspektive, dieses Mal aus anderem Blickwinkel. Rechts die Kleinstadtanlage von Klaus Friedrich, links hinter der Litfaßsäule das Schaustück von Erich Hamacher, in der Mitte die Anlage von Manfred Hofmann



Eine 1:22,5-Neuheit der Firma MO-Miniatur auf der Anlage: Links gerade noch zu sehen, Fuchs-Bagger 301 mit hohem Führerhaus, und rechts ein Mercedes LKW 3500

Club der LGB-Freunde

Josef Hakes zeigte erstmals eine Modulanlage, die mit seinen speziellen, aus Naturmaterialien entstandenen Bäumen bestückt war, und auf der die Kinder per Fahrrad und (Bein-)Muskelkraft Strom zum Betrieb eines Zuges erzeugen konnten. Gleichfalls für die Kinder gab es ein von Volker Lapp organisiertes Flyer-Rennen, das von seiner Klasse der Albert-Schweitzer-Realschule aus Köln betrieben wurde. Georg Pütz (aus Much) hatte seine 5-Zoll-Dampflok zur Personenbeförderung (nicht nur Kinder) im Freigelände in Betrieb. Gleichfalls Live-Steam, jetzt aber im LGB-Maßstab, zeigte Herbert Haaf und seine Helfer auf großem Oval. So ganz nebenbei gab es dort auch noch eine kleine Ausstellung von allen bisherigen LGB/Aster-Modellen zu sehen.

Am Dienstag vor dem Jahrestreffen ging es los: Die Firma Lehmann brachte den LGB-Ausstellungscontainer, und der wurde bei (leider) strömendem Regen auf das Gelände des Schulzentrums manövriert. Es war ein wahrer Segen, dass Clubmitglied Bernd Gerkens (aus Cuxhaven) bereits am Wochenende zuvor angereist war, um bei den letzten Vorbereitungen zu helfen. Montags hatte er bereits alle Hinweise für die Straßen frisch gestrichen und diverses Material zusammengestellt. Jetzt konnte er in die Technik des Containers eingeweiht werden, und sollte den dann auch über die Tage betreuen.

Mittwochmorgen ging es los. In der Sporthalle begann der Wuppertaler Club mit dem Aufbau, und nach und nach kamen die Anderen auch. In der Aula der Schule konnte erst ab 13 Uhr begonnen werden, da zuvor noch Schulbetrieb war. Zum Jubiläum hatten auch diverse Händler ihr Erscheinen zugesagt. Wie immer kam Herr Nahrgang (Firma E.M.E.K.) und Herr Seliger (Spur II Piffikus). Herr Mletzko stellte seine Ätzschilder aus. Erstmals dabei waren die Firmen Wolfgang Esser (Holzmodellbausätze), Michael Neidhardt (Easy Gleis), Jacob Groen (BIG TRAIN WORLD), Marion Hötzel (Lotus Lokstation) und Joachim Dietz (DIETZ MODELLBAHN-TECHNIK). Wieder teilgenommen hat Jürgen Baumann mit seinem Zubehörstand und Christian Höhne (Magnus) mit seinem Ausstellungs-Lkw. Der Gilbert Verlag (Gartenbahn Profi) zeigte ein schönes Schaustück mit (POLA-)Stadthauszeile am Berg, und stellte natürlich seine Zeitschrift vor. Klein, aber fein war der Stand von Walter Heinz, auf dem hölzerne

Fahrleitungsmasten der Schweizer Schmalspurbahnen gezeigt und angeboten wurde.

Am Donnerstag, dem ersten Tag der Veranstaltung, war viel Betrieb. Schließlich war ja auch Feiertag (Christi Himmelfahrt), und viele nutzten die Gelegenheit zu einem ersten Besuch. Die Hotels in Much waren an den Tagen gut ausgebucht, weil die aus der Entfernung angereisten Clubmitglieder zumeist bis Sonntag bleiben wollten. Das Wetter war am Eröffnungstag auch sehr schön, - nicht besonders warm, aber sonnig. Darüber waren dann natürlich die im Freigelände Platzierten besonders froh, aber für die allgemeine Stimmung ist ein blauer Himmel natürlich auch immer positiv. Georg Pütz drehte in seiner 5-Zoll-Spur die ersten, kohlegefeuerten Runden über den Schulhof, und Herbert Haaf und sein Team fuhr gasgefeuert im Maßstab 1 : 22,5. Auch die Realschulklassse mit ihrem Flyer-Rennen profitierte vom schönen Wetter, auch wenn ihr Standort geschützt unter einem großen Vordach lag. Die verschiedenen



Oben: Clara-Maria (Abends) braucht noch etwas manuelle Unterstützung von Josef Hakes, um den Zug per Dynamo in Bewegung zu setzen



Links: Als Landschaftsgärtner ist Josef Hakes für die Bäume auf der Clubanlage zuständig. In Much könnten diverse Arten bewundert und gekauft werden

Club der LGB-Freunde



Die riesengroße Anlage des LGB-Clubs der Wuppertaler Stadtwerke war ein besonderes Highlight in der angrenzenden Sporthalle

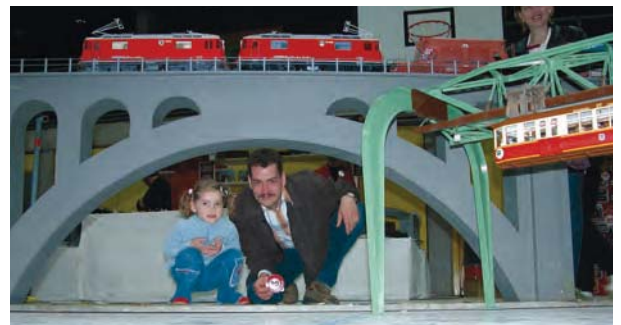


Die Wuppertaler Schwebebahn im LGB-Maßstab, – eine Augenweide

Über den Besuch von Stephan Böhm (von der Chemnitzer Parkeisenbahn) nebst Ehefrau und Töchterlein Vanessa haben wir uns besonders gefreut



Bei den Wuppertalern war immer Betrieb: Lange Züge auf langen Strecken. Und die Jodellokom jodelte....



Die Anlage des Spur II Clubs Holland war wunderschön und mit zahllosen Details ausgerüstet. Von der Windmühle über Gemüseanbau bis zur Kleinstadt und selbstgebauten Straßenbahnmodellen



Club der LGB-Freunde



Drei Fotos der Ausstellungsanlage des Schiffsmodellbauclubs Neumarkt. Dargestellt wurde die Überfahrt der Wittower Eisenbahnfähre zur Insel Rügen. Eine Meisterleistung



Die Herren der Firma Semaphore aus Weil am Rhein hatten einige »Schmankerl« dabei



Goldfisch »Waldemar« war leider etwas fotoscheu. Aber so wie hier auf der Zeichnung hat er sicher gelächelt....

Gerd Buerger hatte seinen riesigen Lokschuppen aufgebaut, zu Ehren »seines Präsidenten«, wie er meinte

Anlagen der Clubs waren in Betrieb und stets von den Besuchern gut besucht. Der Wuppertaler LGB-Club hatte als besonderes Bonbon das Schaustück der Wuppertaler Schwebebahn mitgebracht. Super! Ansonsten beeindruckte diese Anlage auch durch ihre Größe und Gestaltung. Sogar einen echten Wald gab es in einem Mittelteil. Interessant waren auch die zahlreichen und langen im Einsatz sich befindlichen Züge. Wenn die »Jodellok« jodelnd in der Tiefe der Sporthalle verschwand, das war schon beeindruckend. Die Bediennemannschaft war auf jeden Fall permanent damit beschäftigt, für einen abwechslungsreichen Zugverkehr zu sorgen. Ganz toll war auch die Anlage des Neumarkter Schiffsmo- dellbauclubs, auf der mittels großem Wasserbecken die Überfahrt eines Zuges per Eisenbahnfähre gezeigt wurde, wobei die Fähre selbst per Funkfernsteuerung exakt an die An- legestelle heran manövriert werden musste. Die Freiwillige Feuerwehr Much hatte am Mittwochabend das Becken gefüllt, in dem sich ab Frei- tag übrigens plötzlich ein Goldfisch wiederfand.... Heimlich und nach Ablenkung des Bedienpersonals zu Wasser gelassen, - ein bisschen Spaß muss sein! Und bevor jetzt ein Tier- schützer aufschreit: Er, der übrigens dem Hausmeister zu Ehren auf den Namen Waldemar getauft wurde, befindet sich heute in einem Much- er Gartenteich, - ordnungsgemäß am Ende der Veranstaltung per Kescher wieder eingefangen.

Der Spur II Club Holland zeigte auch viel Landestypisches. Natürlich gab es eine Windmühle und eine Gärtnerei mit Gemüseanbau. Eine Kleinstadt war wunderschön beleuchtet und mit vielen Details liebevoll ausgestattet. Als kleine Sonderausstellung wurden selbstgebaute Modelle holländischer Straßenbahnen gezeigt. Dann gab es

auch noch einen Spaß-Zug in Form von motorisierten Holzschuhen,- das sah auch prima aus!

Imponierend war auch wieder der riesige Loksuppen von Gerd Buerger, der oft dicht von den Besuchern umlagert war. Töchterlein Sabri- na half beim Auf- und später beim Abbau, und durfte zur Belohnung Samstag am Festabend teilnehmen. Ehefrau Rosi, die bei unserem ehe- maligen Club-Präsidenten durch ihre ausgezeichneten Kochkünste viele Pluspunkte gesammelt hat, war lei- der krank und wurde sehr vermisst! Gleich vorne im Eingangsbereich war auch das neue Schaustück aufge- baut, das Erich Hamacher in diesem Jahr für den Info-Stand in Sinsheim gebaut hatte. Darauf wurde ein Sä- gewerk mit Holzverladung und klei- ner Feldbahn gezeigt. Eine IVK von LGB nebst vierachsigen Sachsenwa- gen stand als Blickfang auf der Stre- cke, während ein Güterzug rangierte. Alle Fahrzeuge und auch alle Gebäu- de waren in Putzbrunn gesupert und gealtert worden. Für jedes gemachte Foto hätte man wieder 1 Euro verlan- gen sollen.

Um 10 und um 13.45 Uhr fuhr ein Shuttle-Bus an diesem Tag nach Me- ckenheim zum Besuch des Clubdo- mizils. Leider machten nur wenige Besucher von dieser Möglichkeit Ge- brauch. Da dort aber gleichwohl ein guter bis sehr guter Betrieb herrsch- te, war man wohl überwiegend mit eigenem Auto gefahren. Jon Rogers mit seiner »Depesche Tour«, der das Mucher Jubiläums- Jahrestreffen als Programmpunkt in seine »Bahnfahrt am Rhein« integriert hatte, fuhr auf jeden Fall mit, und man war in Me- ckenheim natürlich besonders von der neuen US-Waldbahnanlage be- geistert. Die Clubmitglieder wurden bei ihrem Eintreffen von Helga Neu- mann in Empfang genommen und registriert. Es gab zur Begrüßung ein Gnomy-Straßenbähnchen aus dem

Hause Lehmann und ein Los für die samstägliche Tombola. Wer wollte, konnte den diesjährigen Clubwagen und/oder die zum Anlass des beson- deren Jubiläums gefertigten Dampf- lokomotive erwerben. Besonders der Wagen, der auf dem dreiachsi- gen Personenwagen der Brüningbahn basierte, war mit seinen grafischen Elementen wunderschön geraten. Die Grundfarbe war natürlich wieder silbern, die Fensterrahmen grün und die aufgedruckten Zierlinien gleich- falls rot und grün. Auf den Seiten prangte das offizielle Jubiläumslogo und ein passendes Zuglaufschild. Mit der Lok wurde die Serie jetzt be- endet. 1995 gab es eine Ellok, 2000 eine Diesellok, und jetzt in 2005 eine Dampflok. Die Auflage beider Son- derfahrzeuge in diesem Jahr war üb- rigens 120 Stück, was bei den Wagen übrigens ganz knapp reichte. Von der Lokomotive sind per heute noch einige zu haben (Anruf genügt, wir schicken zu!).

Auf der anderen Seite im Eingangs- bereich gab es eine umfangreiche Boutique, in der allerlei angeboten wurde. Die Clubwagen der beiden letzten Jahre in Restbeständen zum Beispiel, Gnomy-Fahrzeuge usw. Interessant (und sehr lecker) waren LGB-Pralinen, die vom Schlosscafé Himperich in Bergisch Gladbach angefertigt und mit einer LGB-Stainz bedruckt worden war. Abends traf man sich zur gemütlichen Runde im Restaurant des Golf-Clubs Burg Overbach in Much und ließ den Tag ausklingen. Freitag war es, wie im- mer, etwas ruhiger, da mancher doch an diesem Tag wieder arbeiten muss- te. Gleichwohl war mehr Betrieb als in den Vorjahren. Die angrenzende Realschule hatte Schulbetrieb, und mancher Lehrer führte seine Klasse durch die Ausstellung. Auch in den Pausen wurde z.B. der LGB-Schau- container auf dem Schulhof dicht

Club der LGB-Freunde



Gisela Haaf hatte einen Jubiläums-Kuchen gebacken.



Die Herren vom Activotel in Much, Hoteldirektor Schacke und Küchenchef Schiffbauer brachten als tolle Überraschung einen essbaren Zug zum Clubjubiläum!



»Depesche-Tour«-Gruppe auf der Gartenbahnanlage Kerwer in Euskirchen



»Depesche-Tour«-Gruppe auf der Gartenbahnanlage Manhardt in Köln

umlagert. So viele Kinder auf einmal hatte der sicher noch nie gesehen, und das war dann bestimmt eine gute Werbung für die LGB! Das Wetter war nicht so gut, wie am Vortag, der Himmel bedeckt. Aber immerhin hat es nicht geregnet! John Rogers und seine Depesche Tour waren heute auf Reisen. Zuerst wurde das Schokoladenmuseum in Köln, dann die Privatanlage von Dieter Manhardt, Großbahnhändler Champex-Linden, und schließlich die Anlage von Klaus-Peter Kerwer besucht. Abends traf man sich im Balkan-Restaurant »Zur Schweiz« oder wieder im Golf-Club Restaurant. Dort wurde dann gegen 19 Uhr, schon mit Blick auf den Festabend des kommenden Tages, ein riesiges Mobilé, bestehend aus einem großen LGB- und vielen kleineren Jubiläumsschildern, unter die Decke gehängt. Da der Balken im First rd. 8 Meter hoch war, musste extra eine Dachdeckerfirma mit langer Leiter zur Befestigung anrücken. Kein Problem, auf dem Land kennt man sich ja. Da kann man solche Freundschaftsdienste auch noch für eine Runde Kölsch bekommen!

Club der LGB-Freunde

Beim Stichwort »Freundschaftsdienst« fällt mir dann auch noch die wunderschöne Werbung im Mucher Kreisverkehr (in der Nähe der Burg Overbach) ein, bei der sich ca. 2 Wochen auf einem Drehteller eine große Holzlokomotive präsentierte und ein Banner rings herum auf das besondere Ereignis hinwies. Die »Depesche Tour« hatte am Abend ihr Festdinner im Activotel. Da die Herren Richter erst am Samstag eintreffen würden, nahmen vom LGB-Werk die Herren Günter Kopp und Albrecht Biedenbacher daran teil. Vom LGB-Club stieß etwas später H.-Jürgen Neumann zur illustren Runde dazu und hatte für jeden Teilnehmer als Souvenir von Much einen (historischen) Eva-Funkenkäfer dabei. Immerhin war er früh genug gekommen, um noch am Dessert teilnehmen zu können! Samstag war dann wie immer der Höhepunkt des Geschehens. Leider spielte in diesem Jahr das Wetter nicht wie gewohnt mit. Vielleicht weinte der Himmel auch ein paar Tränen, weil die Veranstaltung letztmalig in Much sein würde, da Vorstandsmitglied H.-Jürgen Neumann nach genau 20 Jahren die Führung des Clubs abgegeben hatte, und das Jahrestreffen in 2006 im Clubdomizil Meckenheim sein soll. Zumindest die Mucher werden die Ausstellung vermissen, und Bürgermeister Alfred Haas, der als Ehrenpreisrichter am Nachmittag dem Preisgericht des Eigenbauwettbewerbes angehörte, bedauerte diesen Umstand sehr. Als kleines, persönliches Dankeschön, das auch den Dank an die Gemeinde Much für alle offiziellen und inoffiziellen Unterstützungen in den vergangenen Jahren ausdrücken sollte, bekam er eine LGB-Zugpackung zur Erinnerung überreicht. Ansonsten begann der Samstag, wohl des schlechten Wetters wegen, etwas zögerlich.



Der LGB-Container auf dem Schulhof war sicher auch eine gute Werbung. Am Aufbau-tag war er in den Pausen besonders dicht von den Kindern umlagert



Die Kinder der Albert-Schweitzer-Realschule aus Köln und ihr Lehrer Volker Lapp hatten ein Flyer-Rennen durch eine Wüstenlandschaft organisiert. Toll!



Im Außengelände gab es dann auch noch eine 5 Zoll Live-Steam Bahn für Personenbeförderung. Die Bediennemannschaft Doris und Georg Pütz (aus Much) hatten nur leider etwas Pech mit dem Wetter

Club der LGB-Freunde



Zum Jubiläumsjahr war auch die Firma Magnus aus Putzbrunn mit ihrem Ausstellungs-LKW wieder vertreten. Das angekündigte Handmuster des letzten Museumswagen war aber leider nicht dabei



Die Firma Easygleis (Neidhardt) zeigte ihre neuen Gleisunterbauten aus Kunststoff



Lotus Lokstation und DIETZ im bekannt-gewohnten Doppelpack! Marion Hötzel erwiderte damit den Besuch ihres Mondsee-Großbahntreffens, und Joachim Dietz ist sicher auch gerne 'mal nach Much gekommen. Immerhin konnte er bei der Gelegenheit einige seiner Kleinserien RhB-Dieselloks ausliefern



Rechts: Wolfgang Esser fand mit seinen Holzmodell-Bausätzen reges Interesse



Dieter Seliger »Spur II Piffikus« ließ es sich natürlich nicht nehmen, auch im letzten Jahr des Mucher-Treffens teilzunehmen. Von seiner »Plettenberg« war immerhin das erste Gehäuse zu sehen



Die Grimm'sche Reparaturwerkstatt in voller Aktion: Gerd Buerger scheint offensichtlich wieder 'mal einen Umbau zu planen

Club der LGB-Freunde



Ex-Clubpräsident H.-Jürgen Neumann kann schon wieder lachen, – der Stress der Vorbereitungszeit scheint überstanden. Auch wenn er hier, z.B. im (Größen-)Vergleich zu Sven Linden, etwas niedergedrückt wirkt



Das Preisgericht tagt: Christian Höhne (Firma Magnus), Erwin Neuweiler (NEULE Grossbahnen), Hans Koslowski (auf diesem Foto nicht zu sehen) und Alfred Haas (»Laienpreisrichter« als Mucher Bürgermeister) besprechen die ausgestellten Eigenbauten. H.-Jürgen Neumann notiert die zu verteilenden Pluspunkte



Die Qual der Wahl! Immerhin gab es für jeden Teilnehmer zumindest einen Feldbahnwagen von LGB als Trostpreis



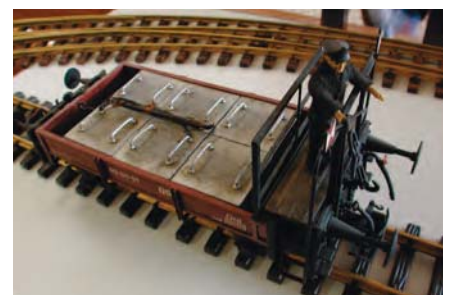
Alfred Haas bekam als »Laien-Preisrichter« einen LGB-Zug überreicht. Spätestens, wenn er als Bürgermeister einmal in den Ruhestand geht, wird er sich dem LGB-Hobby widmen können



Preisträger:
Diesellok von Wolf Ruppert



Preisträger:
Kranlok von Gerd Buerger



Preisträger:
Pufferwagen von Karl-Heinz Mletzko

Club der LGB-Freunde

Rechts: »Offizieller Teil« der Jahreshauptversammlung. Die Mitgliederversammlung wird vom Clubvorstand informiert und stimmt ab

Unten: H.-Jürgen Neumann berichtet über die Aktivitäten des vergangenen Jahres und verabschiedet sich offiziell nach 20 Jahren Vorstandstätigkeit. Anschließend hat der neue Vorstandssprecher Klaus-Peter Kerwer (Mitte) über die weiteren Planungen informiert, und der Clubkassierer Stefan Kühnlein (links) erläutert die Finanzlage



Der Ausstellungs-Lkw der Firma Höhne war am Vorabend eingetroffen und stand zur Besichtigung bereit. Als ersten Programmpunkt des Tages gab es erstmals eine Auktion von LGB-Fahrzeugen. Man hatte versucht, eine interessante Mischung aus historischen und besonderen Fahrzeugen zusammen zu stellen, und Sven Linden war als Auktionator dienstverpflichtet worden. Vom „Goldenen Zug“ bis zum guten, alten Bananenwagen reichte das Spektrum. Ab 9.00 Uhr konnte besichtigt werden, und um 9.30 Uhr ging es los. Um es gleich zu sagen: Es war ein Erfolg! Es gab genügend Interessenten an der Sache und die meisten Artikel fanden einen Liebhaber. Sven Linden machte seine Sache auch sehr gut, und daher an dieser Stelle an ihn auch ein herzliches Dankeschön! Am gewohnten Platz konnten die Fahrzeuge für den Eigenbau-Wettbewerb aufgebaut werden. Ab Mittag wurde von der Club-Sekretärin Sigrid Lautner der Festsaal im Golf-Club für den Abend geschmückt. An jedem

Platz wurde eine der neuen Clubtassen, eine besondere Litfaßsäule und ein Flaschenöffner, und für die Damen zusätzlich eine Packung der neuen LGB-Pralinen, alles natürlich mit dem Jubiläums-Logo bedruckt, zur späteren Mitnahme aufgestellt. Auf jeden Tisch kam ein LGB-Gußstahlwagen, dessen Behälter mit einer roten Nelke bepflanzt war. Auf drei langen Tischen wurde jeweils ein LGB-Zug mit Lok und Wagen dieses Jahres zur Dekoration aufgestellt. LGB-Luftballons, Schilder und Fahnen sollten den Raum insgesamt verschönern. Gegen Mittag kamen auch die »Honoratioren« aus dem »Mutterhaus« in Nürnberg an. Wolfgang Richter und Johannes Richter waren mit dem Zug angereist und wurden in Köln abgeholt. Leider herrschte am Nachmittag dann ein so großer Trubel, dass H.-Jürgen Neumann sich gar nicht richtig um sie kümmern konnte, - was er schon bedauert hat. Aber, wie Wolfgang Richter ein paar Tage später schrieb, hat es den Herren gut gefallen: „Ich

möchte Ihnen nachträglich noch einmal danken für die großartige Veranstaltung zu Ihrem 20-jährigen Jubiläum! Ich habe nur frohe und zufriedene Gesichter gesehen. Aber ich kann nur ahnen, wie viel Arbeit im Hintergrund zu diesem wahrlich europäischen Treffen hinter Ihnen liegt. Das war wieder perfekte Organisation Neumann´scher Art! Danke! Ihr Wolfgang Richter“

Für Speis´ und Trank wurde an allen Tagen, besonders natürlich am Samstag aufs Beste gesorgt. Schon traditionell hatte Manfred Wichmann und seine Helfer nämlich zusätzlich zum Angebot des Club Cafés seine Riesenfanne aufgebaut und sorgte für Liebhaber von Bratkartoffeln und sonstigem Deftigen für ein tolles Angebot. Ihm, und auch allen anderen Helfern und Helferinnen im Catering-Bereich an dieser Stelle herzlichen Dank! Besonders auch an Simone und Uschi, die wieder wie gewohnt das Café betreuten.

Um 15 Uhr trat dann die Jury des Eigenbauwettbewerbes zusammen. Sie setzte sich in diesem Jahr aus Christian Höhne, Hans Koslowski, Erwin Neuweiler, und, wie schon gesagt, als Ehrenmitglied Alfred Haas, dem Mucher Bürgermeister zusammen. Wie immer war es schwer, aus den zahlreichen Arbeiten nur 3 Preisträger zu ermitteln. Obwohl es auch in diesem Jahr für alle Teilnehmer wieder einen Trostpreis in Form eines

Club der LGB-Freunde

LGB-Feldbahnwägelchens gab. Bei den 3 Hauptpreisen handelte es sich um 3 Dampflokomotiven der Spremberger Stadtbahn, - der »kleinen Dicken«. Sicher eine schöne Anerkennung für die Preisträger. Nämlich für Karl-Heinz Mletzko für seinen Pufferwagen, Gerd Buerger für seine Kran-Lokomotive, und Wolf Ruppert für eine zwar noch nicht fertige, aber sehr sauber gearbeitete Messing-Lokomotive. Herzlichen Glückwunsch auch noch einmal an dieser Stelle!

Um 16 Uhr begann dann der offizielle Teil des Jahrestreffens. H.-Jürgen Neumann gab letztmalig einen Überblick über die Aktivitäten des Clubs im vergangenen Jahr und übergab dann das Wort an Klaus-Peter Kerwer, der als neuer Vorstandssprecher des Clubs diesen in der Zukunft nach außen hin vertritt und repräsentiert. Er gab einen Überblick über die geplanten Aktivitäten des Clubs und über die vorgesehenen Änderungen. Das Team des Clubvorstandes, das bereits im Vorjahr gewählt worden war, wurde noch einmal vorgestellt, und H.-Jürgen Neumann in seiner Funktion als 1. Vorsitzender verabschiedet. Das Jahrestreffen 2006 wird im Clubdomizil Meckenheim veranstaltet, voraussichtlich aber nicht mehr über Himmelfahrt, sondern dann über Fronleichnam, also vom 15. bis 17. Juni.



Der Festsaal im Restaurant der »Burg Overbach« in Much war festlich geschmückt....



....und bis auf den letzten Platz gefüllt. 150 Clubmitglieder und Ehrengäste hatten sich zusammen gefunden, um den Club-Geburtstag zu feiern.

Zur Tischdekoration gehörten natürlich auch wieder Clubfahrzeuge und verschiedene Geschenke für die Besucher



Club der LGB-Freunde

Stefan Kühnlein trug den Kassenbericht 2004 vor, und die Kassenprüfer bescheinigten eine ordnungsgemäße Kassenführung, - einschließlich des Sonderkontos für Spenden für das Clubdomizil Meckenheim. Danach hieß es wieder »Tombola« und an dieser Stelle sei der Firma Lehmann, die wieder sehr großzügig Preise zur Verfügung gestellt hatte, den anderen Zubehörfirmen und auch den Clubmitgliedern, die sehr schöne Dinge gestiftet hatten, herzlich gedankt.

Ab 18.30 Uhr begann die Schlussveranstaltung im Restaurant des Golf-Clubs Burg Overbach in Much. Leider hatten zuletzt nicht alle Anmeldungen berücksichtigt werden können, denn mit 150 Plätzen war jeder Stuhl besetzt. Die Tische waren festlich gedeckt und die einzelnen Plätze mit Namensschildern versehen. Der Raum war, wie zuvor beschrieben, LGB-mäßig dekoriert. Gegen 19.30 Uhr begann das Programm mit der Eröffnung des Buffets, nachdem zuvor eine Suppe serviert worden war. Wolle Opolka und sein Keyboarder sorgten für schöne Hintergrundmusik. Das Essen war übrigens ganz fantastisch und es hat wohl allen sehr gut geschmeckt. Ein Kompliment also an Kai Hollenstein und sein Team! Anschließend gab es einen weiteren Höhepunkt des Abends namens Nicolai Friedrich, einem Zauberkünstler. Und was da präsentiert wurde, das war wirklich „Kunst“! Ein Geldschein, von einer Zuschauerin mit ihrem Namen unterschrieben, fand sich in einer verschlossenen Erdnussdose wieder, das fehlende Teil eines Puzzles (das Lächeln der Mona Lisa) wurde aus einem kompletten Beutel mit den Teilen herausgefischt, ein Seil hatte ´mal 4 Enden oder war plötzlich rund, ein Tisch schwebte und so weiter, und so weiter... Nur, als sich plötzlich das große LGB-Schild über dem Zauberer aus dem Mobile löste,

und um haaresbreite neben ihm zu Boden ging, da hatte das weniger mit Zauberei zu tun! Nur gut, dass nichts passiert ist!

Anschließend hielt H.-Jürgen Neumann seine Schlussansprache und ehrte diejenigen »alten« Mitglieder, die bereits vor 20 Jahren Mitglied waren, und zwar die mit den Mitgliedsnummern bis 20, die am Festabend auch teilnahmen. Das waren erst einmal die Gründungsmitglieder Karl-Herrmann Horstmann und Horst Degens, dann Eduard Kurbjuhn, Theodor Pfeiffer und Dr. Friedrich Baltzer. Sie alle bekamen eine diesjährige Clublokomotive in goldener Sonderfarbe sowie eine entsprechende Ehrenurkunde. Für ihre Verdienste um die LGB und den Club erhielten anschließend gleichfalls eine Lok und eine Urkunde Wolfgang Richter, Johannes Richter, Nelly und Rolf Grimm sowie Klaus Baumann. Auch an dieser Stelle noch einmal herzlichen Dank für alles und herzliche Grüße!

Danach sprach Wolfgang Richter, der ja auch den Club und seine Aktivitäten seit vielen Jahren kennt, und überreichte zum Schluss, zusammen mit Johannes Richter ein Geburtstags- und Abschiedsgeschenk an H.-Jürgen Neumann, in Form einer Zahnrad-Dampflokomotive in silberner Sonderlackierung mit aufgedrucktem Jubiläums-Logo. Ganz herzlichen Dank dafür, - sie wird immer einen Ehrenplatz bei mir haben! Die Firma Champex-Linden hatte sich übrigens auch noch etwas Besonderes ausgedacht, und hatte passend zum Club-Personenwagen den passenden Gepäckwagen fertigen lassen, und überreichte diesen gleichfalls zum Abschied. Auch dafür ganz herzlichen Dank! Dann war »Wolle« noch einmal an der Reihe und sang live einige schöne alte Schlagermelodien. Auch ihm ein herzliches Dankeschön, auch wenn er selbst

vielleicht durch das umfangreiche Programm etwas zu kurz gekommen ist. Hoffentlich hat auch ihm der Abend trotzdem gefallen.

Danach trat der Zauberkünstler noch einmal an den einzelnen Tischen auf und verblüffte mit allerlei Tricks. 10 Karten unter der Hand eines Gastes vermehrten sich plötzlich auf Zuruf aus dem Publikum erst in 13 und dann in 18 Karten. Unbegreiflich! In der Litfaßsäule, die jeder auf seinem Platz vorgefunden hatte, steckte jeweils ein Los, und daraus wurden anschließend 3 Zugpackungen »120 Jahre Lehmann« und 3 Packungen mit dem »Ikarus« gezogen. Johannes Richter, der erst eine Zugpackung gewann, erklärte, dass er so eine schon habe, und gab sie zur weiteren Ziehung wieder frei. Ja, und dann klang der Abend langsam aus. Zwischenzeitlich hatte es ein Dessert-Buffer gegeben und schließlich wurde auch ein wunderschönes, in der Küche des »Activotel« in Much als kleines Dankeschön entstandenes Lokmodell angeschnitten und serviert. Auch dafür herzlichen Dank!

Cordula Abends, unsere »Hausgrafikerin« und »Spur II Nachrichten« Redakteurin bekam einen Blumenstrauß, genau wie die »Assistentinnen« der Veranstaltung, Helga Neumann, Sabine Girbig und Claudia Gerkens. Natürlich gab es auch für unser »Ehrenmitglied« Nelly Grimm einen Blumenstrauß, mit herzlichem Dank für die »Grimm´sche Reparaturwerkstatt« in all' den Jahren. Auch von hier aus noch einmal herzliche Grüße nach Burgthann! Gegen 2.30 Uhr war dann Zapfenstreich, und dann war man auch froh, kurz danach im Bett zu liegen! Noch etwas in Gedanken an den schönen Abend und die ganze Veranstaltung, die, bis auf den Regen am Samstag, in allen Programmpunkten als gelungen bezeichnet werden kann. Am Sonntag wurde dann abgebaut,



LGB-Seniorchef Wolfgang Richter hält die Laudatio, danach überreicht Johannes Richter eine Sonder-Lackierung der LGB-Zahnradlok als Dank an H.-Jürgen Neumann



aufgeräumt, transportiert und eingeräumt. Allen Beteiligten auch dafür herzlichen Dank. Ein besonderer Dank geht auch an die ausstellenden anderen LGB-Clubs, die zum guten Gelingen der Ausstellung beigetragen haben! Am Montag holte die Firma Lehmann (Charly) den LGB-Container wieder ab, und damit war das Geburtstagsfest »20 Jahre LGB-Club Rhein/Sieg« dann endgültig zu Ende! Das heißt, noch nicht ganz, denn zahlreiche Telefonanrufe und E-Mails gingen an den folgenden Tagen ein, in denen sich zufriedene Besucher bedankten. Das hat dann ja auch gefreut! Mit diesem Bericht darf ich mich bei allen verabschieden, die mit uns gefeiert haben. Ich wünsche allen Gesundheit, weiterhin viel Freude mit der LGB und alles erdenklich Gute! Herzliche Grüße!

Ihr H.-Jürgen Neumann



Gesprächsstoff gab es sicher genug: Der Linden-Baumann-Emich-Tisch



Stefan Kühnlein (links) plaudert mit Marion Hötzel und Jürgen Baumann



Über ihren Besuch haben wir uns auch sehr gefreut: Christian Höhne und Ehefrau Rosemarie

Club der LGB-Freunde



Ehrung von Clubmitgliedern der ersten Stunde links oben: Eduard Kurbjuhn, Mitglieds-Nr. 12, oben rechts: Dr. Friedrich Baltzer, Mitglieds-Nr. 16, links: Horst Degens, Mitglieds-Nr. 4, darunter, links: Karl Hermann Horstmann, Mitglieds-Nr. 3, daneben rechts: Theodor Pfeiffer, Mitglieds-Nr. 8



Ehrung des ehemaligen LGB-Verkaufsleiters Klaus Baumann



Frau Mletzko gewinnt eines der verlosteten LGB-Sets

Club der LGB-Freunde



Der Zauberer Nicolai Friedrich hat Hanspeter Naber als Assistenten eingespannt. Es geht um ein »Seipaschnikü« (Seidenpapierschnipselkügelchen)

Zwischendurch ließ er
mal so eben Schmetter-
linge fliegen



Für die Musik und Technik des Abends
sorgte Wolke Opolka



Zu spätem Stunde hieß es dann noch »LGB-Quiz«. Der Mut, sich den nicht so einfachen Fragen zu stellen, wurde für den Punktesieger mit einem Club-Sonderwagen belohnt

In zweiter Runde wurde an den
Tischen gezaubert.
Fast alles war nicht zu begreifen....
.... was den Gesichtern der Gäste auch
anzusehen ist



Bye bye Mr. Pra(e)sident - Welcome H.-Jürgen Neumann

Liebe Freunde der LGB, liebe Clubmitglieder,

wir schreiben Montag, den 9. Mai 2005, das zurückliegende Wochenende war nicht nur mal wieder ein sehr ereignisreiches; sondern mit der Jubiläums- Jahreshauptversammlung für unseren Club DAS Ereignis dieses Jahres.

Mit diesem Hauptevent für den Club schlechthin – auf den sich ein Großteil der Clubarbeit im Jahr konzentriert – wurde zu seinem 20-jährigen Jubiläum und Bestehen nicht nur der bisher eindeutige Höhepunkt in der Geschichte des »Clubs der LGB Freunde Rhein/Sieg« geschrieben; nein, vielmehr geht damit nun auch eine besondere Ära zu Ende.

Ich möchte daher hier und heute, wie ich dies auch schon während des offiziellen Teils der Jahreshauptversammlung gegenüber den dort anwesenden Mitgliedern übernehmen durfte, einige Worte demjenigen widmen, dem wir diese 20 Jahre alte »Erfolgsgeschichte«, die ohne Übertreibung als das Lebenswerk unseres Ex-Präsidenten bezeichnet werden darf, zu verdanken haben.

Für den einen bedeutet das schöne Modelleisenbahn-Hobby LGB die Beschäftigung mit einer Innenanlage, für den anderen den Aufbau einer Gartenanlage. Für manche macht auch vielleicht schon allein die Größe dieser Bahn den besonderen Reiz aus. So hat in den vergangenen Jahren jeder von uns seinen persönlichen Schwerpunkt bei diesem Hobby für sich selbst entdeckt.

Für mich persönlich endet dies jedoch nicht allein bei den vorgenannten Themen. Was für mich darüber

hinaus in all diesen Jahren, in denen ich nun aktiv mit dabei bin, das Ausschlaggebende darstellt, sind die hierbei entstandenen Freundschaften, die ich nicht mehr missen möchte.

Auch durch die gemeinsame Planung sowie die Realisierung von unzähligen Objekten, seien es Module, Anlagen, Schaustücke und Dioramen auf der einen Seite, als auch durch die vielen, in gemeinsamer Runde durchgeführten Reisen und Messepräsentationen in einem Club von Gleichgesinnten, sind viele neue Bekanntschaften und Beziehungen im In- und Ausland entstanden.

1985 in Much, wo alles vor 20 Jahren seinen Anfang nahm, jedoch in gegenüber heute bei weitem nicht vergleichbaren, sondern eher bescheideneren Anfängen, in einem Garten von Heckhaus Nr. 76, endete nun auch an diesem besagten Wochenende das erste große Kapitel in der Geschichte des Clubs der LGB Freunde Rhein/Sieg.

Diesmal jedoch, wie schon all' die langen Jahre zuvor, wieder im Schulzentrum Much in einem Umfang und Ausmaß, wie dies noch nie zuvor in der Geschichte unseres Clubs der Fall war.

Zum Jubiläum gelang es H.-Jürgen Neumann nicht nur, eine so große Anzahl an Ausstellern zu einer Teilnahme zu bewegen, wie noch nie zuvor, nein, auch die Clubs aus Nah und Fern brachten durch ihre Anwesenheit und die mitgebrachten Anlagen neue Farben ins Geschehen.

Es kann und soll nun hier nicht all' jenes aufgeführt werden, was unser als Präsident scheidender H.-Jürgen Neumann in dieser langen, langen Zeit für unser aller Hobby, die Mo-

delleisenbahn im Maßstab 1:22.5, erreicht und vollbracht hat.

Eine solche Aufstellung wäre nicht nur unvollständig, sondern würde die Seiten dieser Spur II Nachrichten sicherlich sprengen.

In Relation zu seinen Verdiensten kann und soll dies auch hier nur eine kleine Lobhudelei, wie es so schön in einer sonntäglichen Sendung des WDR Fernsehens heißt, werden.

Zweifellos kann und muss attestiert werden, dass H.-Jürgen Neumann in diesem, nun zurückliegenden Zeitraum dem Hobby LGB Garten- oder Großbahn – je nachdem, was für den ein oder anderen am ehesten zutrifft – einen sehr fruchtbaren Boden bereitet hat. Die Saat, die in diesen 20 Jahren von ihm ausgesät wurde, ist aufgegangen.

Durch seine unermüdlichen Aktivitäten, seine ausgezeichneten Kontakte zu Herstellern unserer »Spurweite«, insbesondere dem »Mutterhaus«, dem Lehmann Patentwerk, den unzähligen, von ihm in den Anfangsjahren organisierten Fahrten zum Hause LGB, den vielen, tadellos organisierten Clubfahrten ins In- und Ausland, wie z.B. nach Österreich und in die Schweiz, wurden Meilensteine gesetzt.

Hierbei wird für mich vor allem ein Erlebnis unvergessen bleiben:

Als wir vor vielen Jahren mit einer kleinen Abordnung des Clubs an einer Convention des amerikanischen LGB-Clubs in San Diego teilnahmen und unser Mr. President H.-Jürgen Neumann dem President des amerikanischen Clubs, Fred Bishop, unseren seinerzeitigen, mit einem SUPER-Soundmodul ausgestatteten Club-Sonderwagen als Geschenk übergab. Beim »Abspulen« des meh-

rere Minuten langen Songs »Love« über die Lautsprecheranlage des Veranstaltungssaales, war die Faszination und die Begeisterung unserer US-Freunde unbeschreiblich.

So viel kann sicherlich schon gesagt werden: Es wird uns in Zukunft nicht leicht fallen, den bisherigen »Outstanding«-Standard von unserem Ex-Präsidenten in diesem Umfang und in dieser Qualität zu erreichen.

Ohne das Engagement von H.-Jürgen Neumann, seinen vielfältigen Kontakte zum LGB-Werk und anderen, mit dem gleichen Virus Infizierten, wären wir heute nicht das, was wir sind – Deutschlands größter LGB Club.

Der neue Vorstand wünscht sich von seinen Mitgliedern, dass man ihm das gleiche Vertrauen entgegen bringen möge, das bisher H.-Jürgen Neumann genießen durfte.

Je mehr wir uns im Vorstand in den letzten Wochen und Monaten mit der »Materie« beschäftigt haben, desto deutlicher wurde uns erst bewusst, welche enorme Leistung hier H.-Jürgen Neumann für uns alle in der Vergangenheit erbracht hat, und dass es keine leichte Aufgabe gewesen sein muss, einen Club dieser Dimension quasi allein zu leiten.

Die Vorbereitungen als auch die Durchführung einer Jahreshauptversammlung der diesjährigen Größenordnung – auf Grund des 20-jährigen Jubiläums des Clubs – war für ihn sicherlich ein Mammutwerk und eine große Leistung, die ihn auch zeitweise sicherlich an den Rand seiner Kräfte gebracht hat.

Für seine weitsichtigen Entscheidungen, sowie für das Niveau, auf das er den LGB-Club in diesen Jahren durch seine Arbeit gebracht hat, ist er zu bewundern.

Uns allen im neuen Vorstand, die wir uns nun in den kommenden Jahren

mit der Leitung des Clubs befassen, ist bewusst, dass wir uns bei unseren Aktivitäten vor die von ihm hoch angebrachte Messlatte werden stellen lassen müssen.

Durch die fast ausschließliche Beschäftigung und Ausrichtung unserer wenigen Aktiven in den letzten Jahren im Modul- und Anlagenbau, welcher bisher als Hauptziel deren Tätigkeit im Verein angesehen wurde, wird nachvollziehbar, dass für andere Aufgaben, wie dem Organisieren von Veranstaltungen, erst ein gewisses Gefühl für deren Umfang und die erforderlichen Aufwendungen im Vorfeld erarbeitet werden muss.

Auf Grund der begrenzten personellen Ressourcen auf der einen Seite, sowie auch schon allein durch das zunehmende Alter der Aktiven, muss jedoch auch klar eine gewisse Wachstumsgrenze gesehen werden.

Aber heißt es nicht auch in der Geschichte immer wieder »back to the roots«? (Zurück zu den Wurzeln?)

Als Sprecher des neuen Vorstandes möchte ich den Mitgliedern versi-

chern, dass dieser alles unternommen wird, um UNSEREN »Club der LGB Freunde Rhein/Sieg« weiterhin wachsen und gedeihen zu lassen sowie dessen Ansehen zu mehren.

Durch eine Besinnung auf mehr praxisbezogene Clubarbeit sowohl in der Clubzeitschrift als auch vor Ort durch eine auszubauende Öffentlichkeits- und Jugendarbeit werden wir versuchen, neue, junge Wurzeln zu schlagen und somit neue Eisenbahnfans mit dem LGB-Großbahn-Virus zu »infizieren«.

Als ein kleines Dankeschön hat der gesamte Vorstand für H.-Jürgen Neumann ein verlängertes Wochenende in seiner »2. Heimat«, seinem Urlaubsdomizil auf Sylt arrangiert.

Für die Zukunft alles Gute, verbunden mit dem Wunsch auf eine weitere, angenehme Zusammenarbeit wünscht der gesamte Vorstand.

Klaus-Peter Kerwer
Vorstandssprecher



Abschiedsgeschenk für H.-Jürgen Neumann aus Putzbrunn. Radsatz einer BR 03 Regelspurlokomotive mit Preiserfigur zum Größenvergleich.

Thank You, Mister President!

Gedanken zum Rücktritt von Horst-Jürgen Neumann

Horst-Jürgen Neumann ist ein echtes Phänomen. Seit 20 Jahren. Jetzt tritt er zurück von seiner Führungsposition als Erster Vorsitzender des Clubs der LGB-Freunde Rhein/Sieg. Als Herausgeber und Chefredakteur der Spur-II-Nachrichten bleibt er jedoch weiterhin tätig. Unser Club schuldet ihm Dank. Er war ein würdiger Repräsentant unseres LGB-Clubs Rhein/Sieg. Viele »Grenzsteine« und »Weihestätten« im Weltreich der LGB waren ihm vertraut: Von San Diego in Kalifornien mit dem amerikanischen Firmensitz von LGB of America im Westen bis nach Chemnitz im Freistaat Sachsen im Osten: San Francisco, das Railroad Museum in den Ausläufern der Sonora Wüste an der Grenze zu Mexico, Washington D.C., das Pennsylvania Railroad Museum in Strasburg/Amish Manchester County, Pittsburgh, Meckenheim (wahrlich ein neues »Heim«!), das Ruhrgebiet, immer wieder Köln und Sinsheim, die Heimat-Basis in Much und natürlich unser aller höchstes LGB-Welt-Heiligtum, die »Factory« in Nürnberg! Geographische und mentale Mobilität über 20 lange Jahre!!

Die amerikanischen LGB-Freunde verstanden ihn in ihrer Muttersprache, und er verstand die von Herzen kommenden Komplimente, die sie ihm machten. Mit diesen Dimensionen über Tausende von interkontinentalen Flugmeilen, noch dazu über einen Zeitraum von 20 Jahren, wären in Deutschland viele Vereinsvorsitzende überfordert gewesen. Nicht so Horst-Jürgen Neumann. Mit seinen Auftritten in den USA mehrte er das Ansehen unseres LGB-Clubs Rhein/Sieg. Vorbildlich bewältigte er sei-

ne Aufgaben im passenden Rahmen und nach internationalen Maßstäben. »Mister Horst-Jürgen Neumann, The President of the German LGB-Club Rhein/Sieg«: ein hoch verdienter Ehrentitel. Das muss anlässlich seiner Verabschiedung an dieser Stelle noch einmal deutlich gesagt werden dürfen! Wir können stolz auf ihn sein!

Im Weltreich der LGB erweist Horst-Jürgen Neumann sich als ein erleuchteter »Mahatma«: „Mah-Atma«, in der Übersetzung als »Große-Seele«. Wahrlich. In der altindischen Sprache Sanskrit ausgedrückt, der indogermanischen Sprache der Brahmanen, der obersten Kaste der Hindu in Indien. Die Wortsilbe »Mah-« ist indogermanisch. Sie entspricht dem »indo«-lateinischen »magnus«- oder dem teutonischen »groß«. Und im altindischen »Atma« steckt das Wort »Atem«, oder auch »Seele«: »Mahatma« Neumann – 20 Jahre aus vollem Herzen Leben und Wirken im Reich der LGB: Seine herzlich-persönliche Freundschaft mit Wolfgang Richter, dem Senior der Firma LGB-Lehmann, war die zentrale galaktische Bewusstseinsachse seines LGB-Hobbys. Diese einmalig positive Personal-Konstellation war unserem Club von großem Nutzen, oder anders gesagt: Jedem Einzelnen von uns!

Der Große Geist war er wirklich immer, unser Mister President. Ein dynamischer »Mover & Shaker«. Besonders als Herausgeber der Spur-II-Nachrichten, unserer Clubzeitschrift. Symbolisch zugleich: Von »San« Francisco zum »San«-Skrit und wieder zurück. Der Verfasser, auch persönlich voller Dankbarkeit

für die jahrzehntelange gute Zusammenarbeit mit »Mr. President«, hat es immer so empfunden: globales und vernetztes Denken in Club und Zeitschrift, beides im Zeichen der LGB.

Mit der Realisierung seines persönlichen Lieblings- oder sogar Lebensprojektes, der periodischen Herausgabe einer eigenen Clubzeitschrift erfüllte Horst-Jürgen Neumann sich einen Seelentraum. Es klingt pathetisch, kommt jedoch der Wahrheit nahe: Diese Publikation wurde in den 20 Jahren ihres Bestehens nicht mit Druckerschwärze, sondern mit Herzblut gedruckt!

Zu bewundern sind bei ihm als Chefredakteur seine kontinuierlichen Erfolge bei der Anwerbung und Motivierung des Spur-II-Nachrichten-Redaktionsteams. Die Namen langjähriger ehrenamtlichen Autoren finden sich in jedem Impressum auf Seite 3: Peter Fien, Hamburg; Rainer Fröhling, Herford; Dipl. Ing. G.M. Joedecke, Dietmannsried; Dieter Manhardt, Köln; Gerhard Pastowski, Einbeck; Dr. Markus Strässle, CH-St.Gallen und Dr. Friedrich Baltzer, Aachen. Dabei ist festzustellen, dass es sich ausschließlich um idealistische Hobby-Autoren handelt. Ihre Real-Life-Berufe sind höchst unterschiedlich: Lehrer, Professor, Diplom-Ingenieur, Volkswirt, Arzt, Steuerberater. Auch eine Hausfrau ist im Team vertreten: einige sehr witzig geschriebene Artikel stammen aus der Feder von Marlies Dunkelberg.

Für das interne Club-Aktions-Klima wäre es ohne Horst-Jürgen Neumanns stetes und uns alle motivie-

rendes Bemühen sowie ohne sein permanentes Streben nach Verständnis und Ausgleich niemals gelungen, ein so »wildes« und aus allen Richtungen sich rekrutierendes und auch wieder in alle Himmelsrichtungen strebendes Konglomerat von solistischen Charakteren auf so lange Zeit zusammenzuhalten.

Kein einziger aus dieser Männerriege hätte das leisten können und wollen was »Mr. President« bisher in unserem »LGB-Club-Imperium«, einschließlich der Spur-II-Nachrichten, geleistet hat. Speziell sein unschlagbarer Fleiß, seine geistige Disziplin und sein nimmermüdes Streben nach Informationen und Qualität für die »Spur-II-Nachrichten« führten zu einem weltweit anerkannten Dokument der »Hobby«-Modellbahn-Club-Publizistik. Dem Verfasser dieser Lobrede ist weltweit in der internationalen Publizistik kein Modellbahn-Club bekannt, dessen Zeitschrift seit fast 20 Jahren mit so wenigen Mitarbeitern so kontinuierlich eine so breite fachliche LGB- und Garten-/Großbahn-Kompetenz aufgebaut hat. Geradezu genial ist sein journalistischer Spürsinn für neue Themen und Autoren. Bemerkenswert sind auch die »Freiheiten«, die er seinen Autoren gewährte. Dass sich Dank Horst-Jürgen Neumanns Bemühungen in jüngster Zeit Gerhard Pastowski in unser Autoren-Team eingereiht hat, ist ein weiterer hervorragender Eckstein im »historischen Gebäude« der von »Mister President« geschaffenen »Spur-II-Nachrichten«. Das Engagement der stellvertretenden Chefredakteurin Cordula Abends ist als wichtigste »Neuerwerbung« besonders hoch zu werten.

Die transatlantische LGB-Club-Komponente hatte für Horst-Jürgen Neumann stets eine hohe Bedeutung.

Denn zwischen dem sieben Jahre früher, im Jahre 1978, gegründeten amerikanischen »Schwester«-Club und unserem LGB-Club Rhein/Sieg gibt es im Sinne einer unsichtbaren Nabelschnur geradezu »gespenstisch« anmutende Verbindungen: Fast zum selben Zeitpunkt des Rücktritts von »Mr. President« als Vorsitzender des deutschen LGB-Clubs Rhein/Sieg hat auch der amerikanische LGB-Club in seiner alten Form aufgehört zu existieren!

Während jedoch unter dem klugen, von Horst-Jürgen Neumann erarbeiteten Konzept eines zukünftigen »Kollegial-Führungsteams« und im Einklang mit den von der »Factory« in Nürnberg neu entwickelten Welt-Marketing-Strategien die Transformation unseres deutschen LGB-Clubs Rhein/Sieg in eine »Nach-Neumann-Konstruktion« gelungen sein dürfte, ist der US-LGB-Club infolge gewisser interner selbstzerstörerischer Faktoren und unter Verlust der offiziellen »LGB-Connection« wieder in seinen früheren indifferenten »NGO«-Status** (siehe Anmerkung am Ende des Artikels) eines unspezifischen amerikanischen »Big-Train-Operator«-(BTO-)Clubs zurückgefallen. (Siehe auch Spur-II-Nachrichten, Nr. 35: »Wertverluste und Merkantile Machenschaften«).

Im Weltreich der LGB, »Der Ersten Modellbahn für Draußen und Drinnen«, fungierte der LGB-Club Rhein/Sieg immer als eine der wichtigsten Säulen dieses Großbahn- und Gartenbahn-Imperiums. Zugegeben, manchmal unbequem und höchst eigenwillig, jedoch zuverlässig, standhaft und immer mit Niveau.

»Miles & More & Money«: Von Geld war in unserem Club selten die Rede. Es war da. Es gab immer genug Geld für die jeweils anstehenden Ausga-

ben in der Cash-Box unseres Clubs. »Mister President« beschaffte es. Als Finanz-Genie. Zu unserer aller Nutzen. Im Allgemeinen. Jedoch muss die gewissenhafte Club-Geschichtsschreibung anmerken, dass durchaus auch seltene Situationen entstanden, in denen »Mister President« finanzielle Entscheidungen nur auf Grund seiner höheren »Kanzler-Einsicht« getroffen hat. Und immer nach bestem Wissen und Gewissen! NIE zu seinem persönlichen Vorteil!

Als »Mister President« verlässt er uns, aber als Horst-Jürgen Neumann bleibt er uns weiterhin erhalten! Mit dieser zukunftsweisenden Formulierung soll unseres langjährigen und bisher einzigen Vorsitzenden gedacht werden. Er meinte: »20 Jahren sind genug«! Recht hat er. Anlässlich des 20. Geburtstages unseres Clubs will er sich in sein »Privatleben« zurückziehen. Das sei ihm von Herzen gegönnt. Sein Wirken innerhalb und außerhalb unseres LGB-Club Rhein/Sieg war in vielfacher Hinsicht ungewöhnlich erfolgreich: auf wirtschaftlicher, organisatorischer und vor allem auf publizistischer Ebene. Seinem Pensionierungswunsch kommen wir mit allem gebotenen Respekt nach, voller Anerkennung und Dankbarkeit für die von ihm geleistete Arbeit. Vergleiche hinken, dennoch sei es gesagt: »H.-J.« Neumann repräsentierte als Vorsitzender und »Generalstabschef« des LGB-Clubs Rhein/Sieg die Spitze eines Unternehmens-»Eisberges«, dessen durch unvermutet-großen Tiefgang und ungeahnt-mächtige Breite begründete Tragkraft es ihm überhaupt erst ermöglichte, sein Amt so lange und so erfolgreich auszuüben:

Als Horst-Jürgen Neumann unseren Club der LGB-Freunde Rhein/Sieg 1985 gründete, herrschte ein günstiges wirtschaftliches und psycholo-

Club der LGB-Freunde

gisches Klima. Goldene Zeiten: Fast allen ging es gut. Die Modellbahn-Branche boomte. Sogar ein innovativ-neues und »klotziges« Großbahn-System aus wetterfestem Material hatte sich fest etabliert: »LGB«. Diese drei Buchstaben standen für Lehmann Groß Bahn oder auch für Lehmann Garten Bahn. Leicht zu merken.

Der informierte Modellbahner wusste, dass die Firma Lehmann nach dem Krieg in der Gegend von Nürnberg angesiedelt war und dass sie vor dem Krieg mit der Herstellung von Blechspielzeug zu tun gehabt hatte.

Von 1968 bis circa 1978 musste die neue LGB-Bahn in Deutschland bei »seriösen« (Nietenzähler-) Modellbahnern besonders schwer um ihre Anerkennung kämpfen. Und dieser Hick-Hack dauert an, »for ever and for sure«. Noch in den 1970er Jahren genierten sich manche Modellbahn-Fachgeschäfte, das neue Bahnsystem in ihrem Schaufenster zu präsentieren. Ausgenommen zu Ostern oder in der Weihnachtszeit. Dann fuhr die Riesenlok »Stainz« munter durch die Weihnachtsdekoration oder transportierte bunte Ostereier.

Im Jahr 1978 hatte sich in den USA ein LGB-Club gegründet. Als »Al Lentz«, einer dieser »Toy-Train-Missetäter«, Gründer des US-LGB-Clubs und mehrfach preisgekrönt wegen seiner N-Scale-Module, die LGB-Bahn nach diesem offiziellen NMRA-Rausschmiss vor dem Convention-Center im strömend-ergiebigem subtropischen Florida-Regen außerhalb des Hotels wieder aufbaute und fahren ließ, kam es zu einem Auflauf der amerikanischen Convention-Teilnehmer....Denn wieso konnte man gefahrlos draußen im Regen mit elektrischen Gleisen hantieren und so eindrucksvolle Large Scale

Züge fahren lassen, ohne »electrocuted« (deutsch: »durch Strom getötet«) zu werden? Diese LGB-Regen-Aktions-Show wurde für Al Lentz zum großen Werbe-Erfolg, weil er mit ihr viele neue Mitglieder für »seinen« US-LGB-Club rekrutieren konnte. Außerdem war damit für die LGB-Bahn der Marketingdurchbruch in den USA geschafft. Als die Firma LGB noch zusätzlich im Jahre 1984 auf dem US-Markt die Preise um 40 (!) Prozent senkte, wurde die neue Großbahn in den USA zum Riesenerfolg.

Mit dem Wissen um die Existenz des 1978 erfolgreich gegründeten amerikanischen LGB-Clubs und im Bewusstsein der sich entwickelnden neuen transatlantischen »LGB-World« fuhr der Verfasser im Frühjahr 1980 nach Deutschland zurück. Am Liebsten wäre er damals schon diesem US-LGB-Club beigetreten, der seines Wissens der Erste dieser Art war! Zumindest wurde jedoch später mit seiner Doppelmitgliedschaft der Grundstein für eine lange währende »außenpolitische Beziehung« zwischen dem amerikanischen und dem »teutonischen« LGB-Club gelegt.

Horst-Jürgen Neuman war auch ein Meister bei der Anwerbung neuer Mitglieder. Den Autor lockte er auf folgende Weise in den geplanten Club: Der dem Verfasser in seiner Sammlung noch fehlende, im Handel in Deutschland bereits ausverkaufte Southern Pacific Boxcar # 4067 in der braunen Version wurde im Eisenbahn Magazin unter einer Telefonnummer irgendwo im Bergischen Land angeboten: Bei seinem Anruf meldete sich ein gewisser Herr Neumann. Dieser lockte den Verfasser, noch dazu mit einem günstigen Preis, in ein für ihn von Aachen aus ziemlich abgelegenes Dorf namens

Much: Bei seinem Eintreffen dort war der Verfasser beeindruckt: Herr Neumann hatte »Stil«, er war ein durch und durch freundlicher Typ und weit davon entfernt, ein fanatischer »ein-dimensionaler« Vereins-Macho zu sein, wie man sie in teutonischen Modellbahn-Territorien beobachten kann. Wo die Mitglieder Arbeitsstunden »abkloppen« oder sich rechtfertigen müssen, wenn sie zu den angesetzten Vereinstermine nicht »antanzten«.

Horst-Jürgen Neumann verkaufte dem Autor wie versprochen den annoncierten LGB-SP-Waggon, hatte einen beeindruckend vollen Keller mit LGB-Material und redete von einem »Club«, den er gegründet hatte oder gründen wollte. Vor dem Hintergrund seiner Miami-Erfahrungen gefiel dem Autor diese Gründungs-Idee außerordentlich gut. Er hinterließ seine Personalien, fuhr nach Aachen zurück und fand sich danach »so nebenbei« auf einer Mitgliederliste als »#16« wieder. Zum ersten Mal erfuhr er dann auch den Namen des Clubs, dem er beigetreten war: »Club der LGB-Freunde Rhein/Sieg«.

In den folgenden Clubjahren erwies »Mr. President«, Horst-Jürgen Neumann, sich in seiner Funktion als erster Vorsitzenden unseres »LGB-Clubs Rhein/Sieg« gleichzeitig auch als Universal-Genie: Er kannte alle wichtigen Leute in der »Factory« in Nürnberg, er wusste alles, er organisierte alles und er beschaffte alles. Sein Motto schien zu sein: »Don't worry, be happy!« Und glücklich waren wir dann auch. Während manche von uns wohligh erschlaffend sich dem komfortablen Nichtstun einer entspannten Club-Atmosphäre hingaben, nur einmal jährlich routinemäßig erwachend zur Entgegennahme der reichlich vorhandenen Tombola-Gewinne anlässlich der jeweiligen

Clubjubiläen, waren andere rastlos damit beschäftigt, zum höheren Ruhme des LGB-Clubs Rhein/Sieg Module zu bauen und diese von Ausstellung zu Ausstellung zu schleppen. Aber in unserem toleranten Club-Betriebsklima war auch das okay... Denn unser LGB-Club Rhein/Sieg pflegte in seinen Reihen von Anfang an nicht nur einen großzügig-amerikanisch geprägten Umgangs-Stil, der sich auch in der starken Stellung und dem sehr bedeutsamen Engagement der Ehefrauen widerspiegelte. Unser LGB-Club ist in seinem zweifellos vorhandenen etwas kühlen »Understatement« auch »anglo-britisch« und somit liberal angehaucht: Vielleicht lag das als »rheinischer« Club auch an seiner Nähe zu Düsseldorf, wo bekanntlich die größte Konzentration von britischen (und japanischen) Geschäftsleuten in Deutschland besteht. Unsere atmosphärische Nähe zu Großbritannien findet sich auch symbolisiert in der Person von G.M. Joedecke: Seine über Jahre in den Spur-II-Nachrichten immer wieder spannend zu lesenden Berichte über Eisenbahnen in Wales und Live-Steam-Technik aus England bilden sozusagen das britische Gegengewicht zu der vom Club gepflegten amerikanischen Bezugsebene.

Einigen lebenserfahrenen Clubmitgliedern war jedoch bald klar, dass unser erster Vorsitzender, Horst-Jürgen Neumann, aus nahezu unbegrenzter Begeisterung für »seinen« Club allerkräftigst auch aus seinen allerprivatesten ideellen und materiellen Ressourcen in einer Weise und in einem Ausmaß schöpfte, das letztlich auch die Basis späterer Enttäuschungen in sich trug. Denn wer auch immer jemals als sein Nachfolger in der Club-Präsidentschaft fungieren würde, könnte er auf Dauer mit H.-J. Neumann Schritt halten? Würde er einem Vergleich mit diesem bezüg-

lich Ideen und Mittel je standhalten können?! Auch verfolgte »Mr. Präsident« stets so viele Projekte und Aktionen gleichzeitig – und auf mehreren »Hochzeiten« – dass er wohl auch selber manchmal große Mühe hatte, die ihm treu ergebene Crew seiner Aficionados auf dem Laufenden zu halten... Nach dem Motto: Reden ist Silber, aber Schweigen ist ... »LGB«!

Um so dankbarer integrierten sich – auch unter dem Gesichtspunkt, ihn bei seinen nach innen und außen weit ausgreifenden Clubprojekten nicht hängen zu lassen – unter Neumanns konzentrischer Führung in unserem »Club« eine „Special-Forces-Gruppe« von Angehörigen der verschiedensten beruflichen und sozialen Ebenen. Als größte Club-Teamleistung ist das von Klaus Friedrich theoretisch und praktisch geschaffene gigantische Modul-System unserer Clubanlage zu bewerten. Ihm standen hervorragende Clubmitglieder zur Seite: Herbert Tacke, Wolfgang Michel, Alfons Burkhard, Erich Hamacher, Werner Sonnenschein, Theodor Pfeiffer, Gerd Buerger, Manfred Hofmann, Josef Hakes und Martin Averesch; alle wertfrei genannt in »bunter« Reihenfolge. Unser besonderes Gedenken gilt auch dem tapferen, nach schwerer Krankheit dann so schnell verstorbenen Graphiker und Modellbahner Hannes Holl, der unser Club-Logo entworfen hat: Aus seiner »Schule« ist uns ein »Meisterschüler« und hervorragender Modul- und Modellbahner erwachsen, der Hannes Holls Erbe würdig vertritt: Dieter Dunkelberg.

Das von Clubmitglied Klaus Friedrich als sehr mobil konzipierte, auf alten Ideen von Schmidt-Barsinghausen fußende, LGB-Rhein/Sieg-Modulsystem gedieh nach der Clubgründung im Laufe der Jahre in Umfang,

konstruktivem Habitus, Man-Power-Belastung und Kosten zu einem derartigen Logistik-»Monster«, dass sich nach nahezu 20-jährigem beduinenhaften Umherziehen mit den Modulen die Notwendigkeit eines Daueraufbaus ergab. Auch erwies sich die unter Leitung von »Euer Ehren, Judge« Klaus-Peter Kerwer hervorragend durchgeführte nahezu 100-prozentige digital-elektrische Ausrüstung der Module mit ihren zusätzlichen empfindlichen Elementen als nicht gerade sehr transport-freundlich. Es zeigte sich bald, was besonders von unseren Club-Ehefrauen als dringlich empfunden wurde: dass der Zeitpunkt für einen festen Standort der bisherigen Club-Gesamtanlage in entsprechend großen Räumen gekommen war. Auch wegen der von Klaus-Peter Kerwer und seiner Arbeitsgruppe zusätzlich neu geschaffenen amerikanischen Waldbahn-Modulanlage war ein permanentes Clubheim dringend erforderlich.

Auch das zunehmende Alter des aktiven Modul-Spezial-Teams machte eine schonende Konzentration der »Human Resources« dringend erforderlich. Unsere selbst in unterstützender Funktion stets hochaktiven Club-Ladies, denen die Gesundheit ihrer Männer sehr am Herzen lag, erkannten klar die Grenzen des physiologisch Machbaren. Dieses »stationäre«, möglichst auch heimatnahe, Modulkonzept unserer Clubfrauen stand jedoch konträr zu der bis dahin von der Clubführung betriebenen mobilen, geographisch sehr weiträumigen und auf weite Sichtbarkeit angelegten Public Relation Strategie. Eine Einigung in dieser Frage drohte an der Kostenfrage (Miete) eines Clubheimes zu scheitern. Jedoch konnte das polarisierend wirkende Adrenalin-Konfliktpotential, das die Eintracht im Club ernsthaft hätte be-

Club der LGB-Freunde

schädigen können, durch die psychologisch geschickte Vorgehensweise unserer Club-Ladies dahingehend neutralisiert werden, dass das gesamte Modul-Permanent-Projekt finanziell und organisatorisch von der Mucher Leitstelle abgekuppelt wurde: Es entstand die Frauen-Initiative Anita Kerwer, die diesem Clubheim-Vorhaben den erforderlichen finanziellen und mietrechtlichen Rahmen gab. Die exzellente Realisierung dieser Bemühungen zeigt sich heute in Form unserer bestehenden Clubanlage in Meckenheim.

Mit einem letztem »Dankeschön« an unseren »Mister President« Horst-Jürgen Neumann soll diese Würdigung schließen: Zwar ist das Ende

seiner »Präsidentschaft« gekommen, jedoch ist der Neuanfang bereits gemacht!

Wünschen wir dem neuen Club-Führungsteam Glück: Dieter Dunkelberg, Klaus Friedrich, Erich Hamacher, Klaus-Peter Kerwer, Reinhard Schnabel, Werner Sonnenschein und Herbert Tacke.

Und vergessen wir nicht unser eigentliches »Geburtstagskind«: Happy Birthday LGB-Club Rhein/Sieg!!

Verfasser: »Special Agent # 0016«

****Anmerkung: »NGO-Status« - Non-Government-Organisation-Status:**
Dieser Begriff stammt aus dem Netzwerk internationaler Körperschaften, wie zum

Beispiel der UNO. Dabei differenziert man zwischen offiziellen Regierungs- oder Regierungs-nahen Organisationen und privaten »NGO«-Gruppierungen wie Umwelt-, Tierschutz- oder sonstige Verbände. In Anlehnung an diese Handhabung hat der amerikanische LGB-Club, um den es hier geht, seinen offiziellen Status, also sein Recht zur Nutzung des »LGB«-Warenzeichens, für sich als »LGB«-Club seit Anfang des Jahres 2005 »eilvernehmlich« mit der LGB-Geschäftsleitung in Nürnberg aufgegeben. Er ist also jetzt ein »NGO-Club«, der nur »normale« (Privat-Fan-) Beziehungen nach »Nürnberg« unterhält. Im Gegensatz zum amerikanischen Club hat unser LGB-Club Rhein/Sieg nach wie vor den Status eines von der »Factory« in Nürnberg offiziell anerkannten LGB-Clubs.

Dr. Friedrich Baltzer

Offener Brief

Eine Hommage an den Club-Präsidenten a. D.

Hallo Herr Neumann,
das Jahrestreffen ist Geschichte. Es war eine fantastische Veranstaltung zum 20-jährigen Bestehen des Clubs. Das Gebäudeensemble des Schulzentrums Much war die geeignete Bühne, um den Clubanlagen, Ausstellern, Händlern, Kleinserienherstellern und anderen Aktivisten den passenden Rahmen zu bieten. Dank Ihrem Geschick und den Beziehungen zu den Honoratioren vor Ort – bis hin zum Schulleiter und Bürgermeister – war es möglich geworden, den Schülern für den Freitag Urlaub zu geben, damit unsere Veranstaltung nicht unterbrochen werden musste! Bravo! A la bon heure!

Alle Teilnehmer für diesen Event zu gewinnen, und so zu platzieren, dass alle Exponate ins rechte Licht gerückt wurden, war eine exzellente organisatorische Meisterleistung. Zudem war eine Corporate Identity

designed worden: das ovale 20-Jahre-Club-Logo in rot/grün prunkte auf Button, LGB-Litfaßsäule, Gnommy-Straßenbahn, Flaschenöffner, Infoheft und auf vielen Türen in dem Schulgebäuden sowie auf den Auktionstafeln! Nicht zu vergessen LGB-Club-Lok und Wagen!!

Das 20-jährige Club-Jubiläum war ein krönender Abschluss Ihrer Präsidentschaft.

Vor 20 Jahren haben Sie diesen Club gegründet, ihn mit Leben erfüllt, so dass er der größte LGB-Club in Deutschland werden konnte. Mitglieder kommen aus allen Landesteilen, von Frankfurt a.d. Oder und Aachen, von Flensburg oder Passau, von Garmisch bis Cuxhafen. Die ebenfalls von Ihnen ins Leben gerufene Club-Zeitung »Spur II Nachrichten« hatte sich schnell etabliert, so dass mittlerweile ein opulentes Heft, Kunstdruckpapier und in Farbe, mit ca.

100 Seiten Umfang geboten wird. Zunächst einmal muss man Ihnen ein herzliches Dankeschön für die hervorragende Arbeit aussprechen. Mit Verve, persönlichem Engagement und monitärer Subsidiarität konnte diese Vereinigung von »LGB-Aficionados« über zwei Jahrzehnte zusammen finden. Sie hatten immer wieder neue Ideen, wie die Zusammenkünfte zu gestalten seien. Fahne, Namensschilder, Module, Waffeisen(!) und vieles mehr sollten den Club nach innen und außen attraktiv erscheinen lassen. Das ist gelungen. Wie geht es weiter? Nun hat das Modulteam das Sagen als Kollektivvorstand. Das Clubgeschehen wechselt den Standort. Much ist passé. Alles geht jetzt von Meckenheim aus. Glück auf!
Der Club ist tot! Es lebe der Club!

Bis die Tage...

Dieter Manhardt



Geschenk des LGB-Werkes als Dankeschön für 20 Jahre Clubarbeit



Dankeschön der Firma Champex-Linden in freundschaftlicher Verbundenheit



Sonderartikel zum 20-jährigen Jubiläum des LGB-Clubs

Abschied

»Abschied ist ein bisschen wie sterben«, – kennen Sie diesen alten Schlagler von Katja Ebstein? Natürlich, wie könnte es anders sein, geht es darin um die Liebe, um eine, die zu Ende gegangen ist. Ein Abschied kann aber oft auch etwas Positives haben, als Wiedergeburt, als Neuanfang gesehen werden, als Erneuerung. Mein Abschied aus dem Vorstand des LGB-Clubs Rhein/Sieg, angekündigt bereits vor rd. zwei Jahren, kann ein derartiger Neuanfang bedeuten. In erster Linie für mich, natürlich auch für den Club.

Vor rd. 20 Jahren habe ich den LGB-Club Rhein/Sieg gegründet und darin den größten Teil meiner Freizeit investiert. In die Organisation, in die Teilnahme an Ausstellungen und Messen, in die Herausgabe der »Spur II Nachrichten«, in die Durchführung von Clubreisen, in die Bemühungen, das Clubgeschehen mit Leben zu erfüllen. Und immer mit dem Versuch, die Fäden in der Hand zu behalten, sie gleichwohl locker zu lassen. Auch den Kontakt zum »Mutterhaus«, der Geschäftsleitung und dem Führungsteam des Lehmann Patentwerkes, zu anderen Clubs, zu LGB-Händlern und vielen wichtigen Personen des LGB-Umfeldes, war mir immer sehr wichtig. Viele Drähte liefen in Much zusammen, und so hat es nie lange gedauert, bis mir eine Neuigkeit aus der LGB-Welt bekannt wurde. Gefördert durch Internet und E-Mails manches Mal nur wenige Stunden später. Bedingt durch meinen, zur Verschwiegenheit verpflichtenden (Haupt-)Beruf, hatte ich nie Probleme damit, aus diesen Nachrichten diejenigen herauszufiltern, die nicht zur Weitergabe oder gar zur Veröffentlichung gedacht und geeignet

Club der LGB-Freunde

waren. Gleichwohl haben sie mir ein Hintergrundwissen vermittelt, das für einen Allgemein-Überblick und die Abfassung qualifizierter Berichte erforderlich war. So wurden, und werden bis zum heutigen Tage, die »Spur II Nachrichten« von einem anspruchsvollen Kreis gerne gelesen, – und sie erscheinen übrigens auch weiterhin, wo wir gerade bei dem Thema sind....

Ich denke, ich habe meine Arbeit gut gemacht. Und 20 Jahre sind eine lange Zeit. Wer ist heutzutage schon bereit, ehrenamtlich so viel Zeit, und manches Mal auch Geld, zu opfern? Aber 20 Jahre sind auch genug. Irgendwann stellen sich überall einmal Ermüdungserscheinungen ein, und man sollte dann auch in der Lage sein, das zu erkennen und zu reagieren. Wir alle wissen, dass man »Dankbarkeit« aus einer ehrenamtlichen Tätigkeit meistens nicht erwarten kann, – vieles wird einfach selbstverständlich. Ich bin sicher diese lange Zeit gut zurecht gekommen, weil ich »Dankbarkeit« gar nicht erst erwartet habe. Nur ein einziges Mal, zum Schluss, und da wurde ich prompt enttäuscht, – so ist das eben....

Meinen »Honig« aus meiner Clubtätigkeit habe ich in Nürnberg gesaugt. Es hat viel Spaß gemacht, regelmäßig das »Mutterhaus« zu besuchen, mit den Herren der Geschäftsleitung zu sprechen und zu diskutieren und mich zwischen den Abteilungen so zu bewegen, als gehörte man dazu. Wenn ich an einem Freitagmorgen früh um 7 Uhr auf das Gelände fuhr, dann war das so, als käme man nach Hause....

Dass sich im Hause Lehmann eini-

ges geändert hat, das wissen wir alle, und der hauseigene LGB-Club, der im nächsten Jahr aus der Taufe gehoben werden soll, wird dann sicher in der Priorität an erster Stelle stehen. An der Stelle, an der früher einmal der LGB-Club Rhein/Sieg stand, der über viele Jahre so etwas die Rolle eines Haus-Clubs gespielt hatte. Alle Clubs sollen demnächst gleich behandelt werden. Manchen wird das freuen, für mich, der ich viele Jahre auch für Lehmann das Fähnchen hoch gehalten habe, ist das nicht akzeptabel. Insoweit denke ich, dass meine Entscheidung, jetzt aufzuhören, auch in dieser Richtung genau richtig ist. Für mich.



Ich bin oft gefragt worden, ob es mir denn Ernst mit meinem Abschied aus der ersten Reihe des Club-Vorstandes wäre und was ich denn ohne Club machen wolle. Es war mir immer Ernst, und ich habe auch angekündigt, zum Ende dieses Jahres ganz aus dem Vorstand auszuschneiden. Natürlich bleibe ich, wie jedes andere Mitglied ja auch, für den Club aktiv und werde an Aktivitäten teilnehmen, – so wie ich möchte, von Fall zu Fall. Und dann habe ich ja auch noch meinen Kellerraum von 11 x 5 m Größe, in dem seit über 20 Jahren eine LGB-Anlage im Rohbau steht, – zu deren Bau und Fertigstellung

ich nie gekommen bin. Da ist mein »Neuanfang«, von dem ich anfangs gesprochen habe!

Ich möchte mich zum Schluss dieses Artikels bei allen Freunden, Weggefährten und Aktiven herzlich für die gemeinsame Zeit bedanken. Auf den folgenden 6 Seiten will ich Ihnen per Fotoauswahl einen kleinen Rückblick über 20 Jahre Clubtätigkeit bzw. Clubleben zeigen. Mancher wird sich wiederfinden und erinnern. Zusammen mit Cordula Abends bleibe ich Ihnen ja als Redaktion der »Spur II Nachrichten« erhalten, und insoweit braucht sich auch keiner Sorge machen, dass ich in der Zukunft unter Langeweile leiden würde. Meine LGB-Anlage werde ich im Schweizer Stil bauen und betreiben, die Sammelei habe ich bereits aufgegeben, – die Flut der Neuheiten jährlich hat mich einfach überfordert. Vor allen Dingen auch aus Platzgründen. Ein LGB-Museum in Nürnberg, dem ich, wie ursprünglich einmal geplant, meine Sammlung übergeben wollte, ist leider nicht zustande gekommen. Jetzt werde ich erst einmal mein

hobbymäßiges »Rentnerdasein« genießen, und dann schau'n wir ´mal.... Ich werde es Sie wissen lassen, wenn ich die Außenwelt an meinem »Neuanfang« teilhaben lassen will. Machen Sie´s gut und bleiben Sie schön gesund! Und insbesondere dem neuen Vorstandsgremium und Klaus-Peter Kerwer als Vorstandssprecher wünsche ich viel Erfolg und Glück, Weitsicht, Einsicht, Einfühlungsvermögen und was man sonst noch so alles braucht, wenn man in der ersten Reihe sitzt.

Herzliche Grüße!
Ihr H.-Jürgen Neumann

Rückblick



Erstes Club-Jahrestreffen, veranstaltet im Garten von H.-Jürgen Neumann. Diverse Eigenbauten, z.B. von Theodor Pfeiffer und Fritz Lotz waren zu bewundern. Die Sonne schien und die Stimmung war gut. So hat alles einmal angefangen...



Spur Z auf einem LGB-Flachwagen. Schöner ließ sich der Größenunterschied der Maßstäbe nicht demonstrieren

1987

Unten: Noch einmal die Eigenbauten von Günter Windloff. Da konnte man nur staunen



Rechts: Der Jahres-Bericht des Vorstandes wurde unter freiem Himmel erstattet



Die neue Zahnradlok wurde vorgeführt. Davor meisterliche Eigenbauten von Günter Windloff. Klaus Friedrich (im Hintergrund) stellte seine selbstgebauten US-Modelle auf



Club der LGB-Freunde



1991

Jahreshauptversammlung 1991 in Freudenberg/
Siegerland. Seit 1988 gab es die ersten Module.
Klaus Friedrich am Fahrregler

Unten: Jahrestreffen 1992 in Hüinghausen
bei Plettenberg. Hinten links zu erkennen die
zweigleisige »Beton«-Brücke von Werner Sonnen-
schein



1992



1993

Links: Erstes Jahrestreffen des Clubs
im Schulzentrum von Much im Juni
1993. Peter Giel trug das neue Club-
Hemd

Unten: Zum Jahrestreffen 1994 war
Werner Stephan mit seinen Modulen
(im Vordergrund) dabei



1995

Hintergrundkulisse von Norbert Endell



1994

Club der LGB-Freunde



Im Jahr 1997 wird wieder im Schulzentrum von Much aufgebaut. Vorne kann man gut die einzelnen Module, hinten die gestapelten erkennen



1998 wurde zum Jahrestreffen in Much die neue Schiebephöhne von Dieter Dunkelberg gezeigt

Unten: Zum Jahrestreffen (hier 1999) gab es auch regelmäßig ein Angebot von Großbahn-Händlern und Privat-Verkäufern



1999

Unten: Rosemarie und Christian Höhne von der Firma Magnus waren auch im Mai 1998 dabei. Als Willkommensgruß hatte H.-Jürgen Neumann eine große Flasche Maggi besorgt, – als Putzbrunner Aufputzmittel



1998



1999

Auch die Ersatzteile der Grimm'schen Reparaturabteilung waren stets heiß begehrt

Club der LGB-Freunde

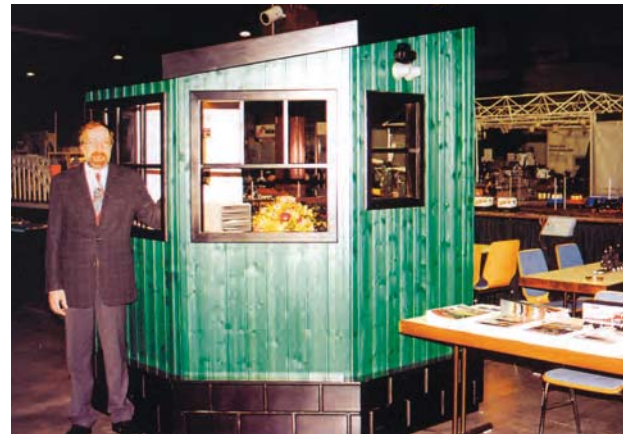


Beim Jahrestreffen 2000 baut Horst Perski im Außengelände eine Anlage mit Betonbrückenteilen auf. Eine schweißtreibende Arbeit



Nelly und Rolf Grimm haben über viele Jahre LGB-»Sorgenkinder« vor Ort repariert

2000



Das nachgebaute LGB-Traföhäuschen als Info-Stand wurde im Jahr 2000 ins Sinheim und später auf dem Jahrestreffen gezeigt



Herbert Haaf sorgte ab 2001 regelmäßig für Live-Steam-Betrieb



2001

Das LGB-Waffeleisen ist da. Werner Stephan im Back-Einsatz



2001 beginnt ein neues Kapitel im Landschaftsbau. Horst Göhr baut wunderschöne Stadthäuser und Bahnhöfe

Rechts: Hans Kahl und Lebensgefährtin Rachel sind oft aus den USA angereist, um an den Club-Jahrestreffen teilzunehmen



2002

Rechts und unten links:
Beim Jahrestreffen 2002
wird die neue Kleinstadt-
anlage mit Bahnhofstraße
und Bahnhof »Gatow«,
erbaut von Horst Göhr,
gezeigt. Zum Einsatz auf
den Schienen kommen
viele LGB-Fahrzeuge,
die von Christian Höhne
gesupert und gealtert
worden sind



Als Gast war in 2002 Gottfried Joedecke mit einer hübschen Oberleitungs-
Anlage und Live-Steam-Vorfürungen dabei



Ein besonderes Schmuckstück war auch die
 Lokomotiv-Reparaturhalle. Ein Gemeinschafts-
werk von Hans Koslowski und Horst Göhr



Im Jahr 2002 wurde auch das Clubdomizil in Meckenheim eröffnet.
Auf einer Fläche von rd. 450 qm wurde eine Dauerausstellung und Treff-
punkt für monatliche Zusammenkünfte der Clubmitglieder eingerichtet

Club der LGB-Freunde



2003

Es ist wieder einmal so weit. Aufbau zum Jahrestreffen



2003



2003

Teilnahme an der Modelleisenbahnausstellung in Köln. Das Clubteam hat für Klaus Baumann ein Abschiedsgeschenk mitgebracht und wünscht (mit Sekt) alles Gute für die Zukunft



2003



2004



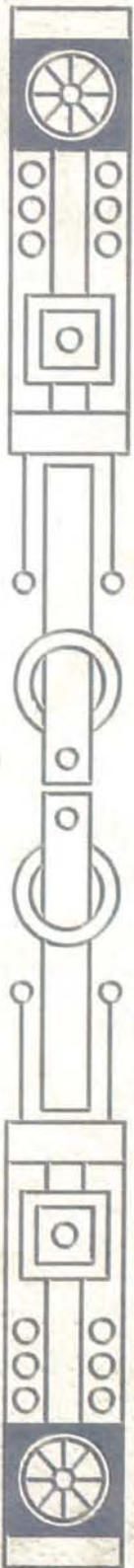
2004

Links: Internet-Konferenz der Neumann'schen Sippe



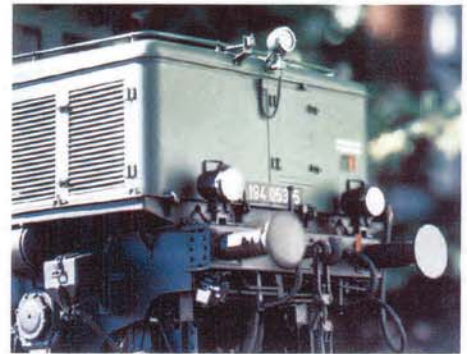
2004

Im Jahr 2004 wurden beim Jahrestreffen die neuen Kleinstadthäuser von Klaus Friedrich präsentiert. Beim »offiziellen Teil« werden die internen Planungen des Clubs besprochen



Modell-Manufaktur-Weber: Modellbau in höchster Qualität

Seit über zehn Jahren bauen wir feinste Modelle in sehr kleinen Stückzahlen. Höchste Materialqualität, ausgesuchte Vorbilder und feinste Details zeichnen unsere Modelle aus.



Traditionell in Handarbeit hergestellt vereinen wir höchste Handwerkskunst mit modernen Technologien, wo es sinnvoll ist und der Sache dient.



Neu: Urmodellbau und Modellbau im Auftrag

Neu in Regelspur:
BR 55

Neu in Schmalspur:
FO-Gepäcktriebwagen
Deh 4/4 Nr. 91 -94
I. - II. Quart. 2006



Informieren Sie sich über neuste Projekte unter
www.modell-manufaktur-weber.com
Tel.: 0041 324 23 26 23
e-mail: stephan.weber@arte-tec.com
oder bei Stephan Weber,
Finages 10, CH 2800
Delemont, Schweiz

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



www.garten-bahnen.de

- **Kostenfreier Versand innerhalb Deutschlands** (ab € 100,- Bestellwert)
- **Komplettes Gleissystem auch vernickelt lieferbar**
- **Lok-Umbau auf Akku-Funk-Betrieb**
- **Soundeinbau und Digital-Service**
- **An- und Verkauf : LGB aus 2. Hand**



L G B-
eXtra-
Station

Mit großem Sortiment
von fast allen kleinen u. großen Firmen
und individueller Beratung

L G B-
eXtra-
Station

NEUHEIT

Romantische „alte“ -wetterfeste- Häuser in großer Auswahl in „G“ und „1“

(Fachwerk-Kirchen-Bahnhöfe-Stadhäuser-Leuchttürme u.viele Besonderheiten)

besonders für Außenanlagen

Kommen, hören und staunen Sie!

zusätzlich zu den normalen Öffnungszeiten
haben wir jedes 2.Wochende im Monat
Fr. 14.00- 20.00 Uhr und
Sa.10.00- 17.00 Uhr

► TAG DER OFFENEN TÜR



**Besondere
Kundenwünsche
(nach Foto) können
erfüllt werden.**

unter **G-E.M.E.K.-/NEULE-G**
im weltweiten Exklusiv-Vertrieb

61209 Echzell-Bingenheim • Rudolph-Zentgraf Str.1

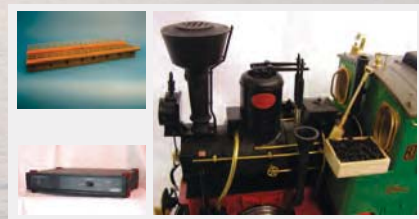
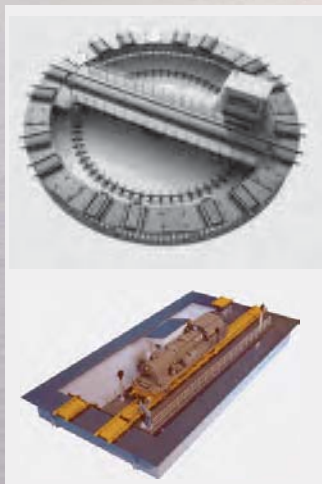
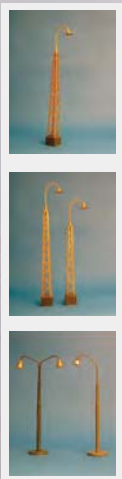
Tel./ Fax: 06035/18322 • E-mail: info@emek-service.de • www.emek-service.de

Eine Bild-Preisliste kann gegen 7.50 €, eine normale Preisliste gegen 5.00 € + Versandkosten angefordert werden, Erstattung bei Bestellung

Lotus Lokstation

LotusLokstation
Herzog Odilostr. 3
A 5310 Mondsee
Tel./Fax:
0043 - 0 - 6232 - 27255
e-mail: office@lotuslok.co.at
<http://www.lotuslok.co.at/>

Wetterfestes Zubehör für große Bahnen



- Drehscheibe
- Schiebebühne
- 20 amp. Netzgerät
- Lampen
- Zurüstteile
- Brücken und Viadukte
- Workshops/Seminare
- LGB Regner Dietz Kiss

Das Fachgeschäft
für Spur IIm

NEULE
Grossbahnen

NEULE
ist umgezogen

Es würde uns freuen, Sie in unseren neuen über 90 m² großen Verkaufsräumen begrüßen zu dürfen!

Bei uns finden Sie das ganze LGB-, Pola- und Preiser-G-Sortiment. Weiter führen wir auch die Marken Massoth, Dietz, Thiel, Champex-Linden, Piko, Vollmer, Noch, Elita, Bloxxs, Bachmann, Aristo-Craft, Scheba, Kaweba, Kiss, Baumann, Emek, Lebu, hmb, CH-Oberleitungen + Tageslichtsignale, Spur II-Leuchten von Viessmann und viele weitere kleinere Zubehörartikel zur Spur IIm bzw. G. Ebenso erhalten Sie bei uns ab Lager auch das Bemo-RhB-Sortiment. NEULE erfüllt auch Ihre Kundenwünsche für Ihre besonderen Ansprüche, wie z.B. verwittern von Fahrzeugen oder Sondermodelle. Selbstverständlich erledigen wir auch Digitalumbauten in unserer eigenen Reparatur-Werkstatt.

Sie finden uns NEU in
SCHÖNENBERG an der Thur,
Hauptstrasse 5



NEU finden Sie bei uns auch ein Bären-Stübli mit Bären aus dem Hause »Martin« und »World of Miniature Bears«; eine große Auswahl vom kleinsten bis zum größten Bär mit Herz (limitierte Bären).

NEULE Grossbahnen
Hauptstrasse 5 • CH-9215 Schönenberg a.d.Thur

Fon 0041 71 277 41 39 • Fax 0041 71 278 55 47
info@lgb-neule.ch • www.lgb-neule.ch

DIETZ MODELLBAHNTECHNIK

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



Geräuschelektronik X-clusiv 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 IIm



Modelle und Zubehör für
große Spurweiten



Weichen- und Universal Decoder DWD 01

RhB Traktor



www.dietz-modellbahntechnik.de
Hindenburgstraße 31 • 75339 Höfen • 07981/6757

BIG TRAIN WORLD

EUROPA'S GRÖSSTES GROSSBAHNCENTER

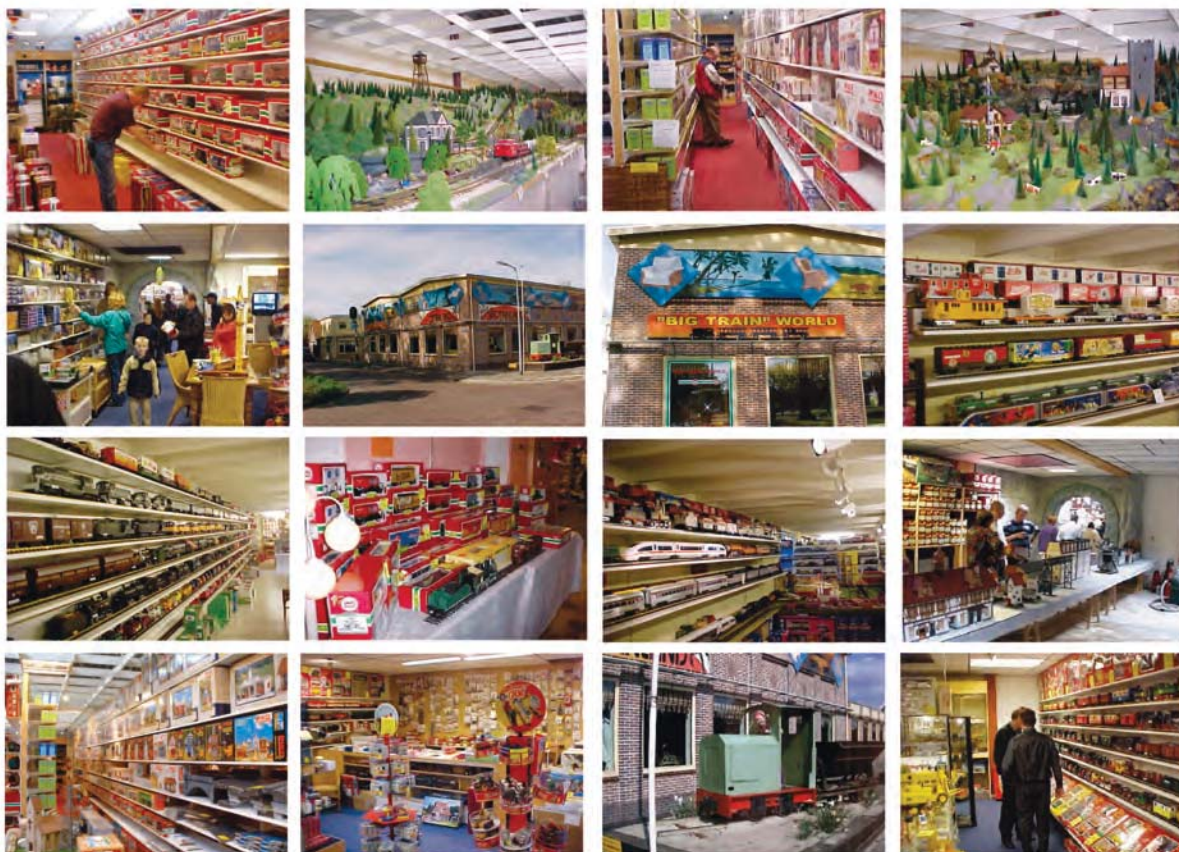
500 m² nur:

**LGB-MAGNUS-KISS-USA TRAINS-ARISTO- WILESCO-REGNER
POLA-PIKO -BACHMANN-MODEL POWER-PREISER-usw-usw.**

**Öffnungszeiten: Dienstag bis Freitag 9.30 – 17.30 Uhr, Samstag 10.00 – 17.00 Uhr,
jeden ersten Sonntag im Monat 13.00 – 17.00 Uhr.**

Immer am 2. Ostertag und 2. Weihnachtstag 11.00 – 17.00 Uhr geöffnet

**Ist die Anreise zu weit?? Dann 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 m² großen Großbahncenter lohnt sich ein schöner Ausflug für
Sie und Ihre Familie zu unserem Laden, in Kombination mit einer reizvollen Landschaft.**



Rund 2 1/2 Stunden braucht man aus der Gegend von Köln über Nijmegen, Arnheim, Apeldoorn bis Zwolle. Dann noch weiter Richtung Leeuwarden via A 32. Bei Steenwijk nehmen Sie die Abfahrt Nr. 6 (Noordwolde). Nach 12 km finden Sie »Big Train World«.

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

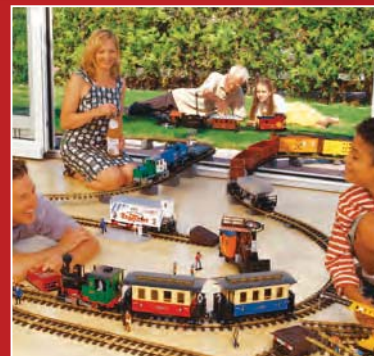
Internet: www.bigtrainworld.nl



ERNST PAUL LEHMANN



PATENTWERK
1881



Die Welt der LGB!

...vom Einsteiger bis zum LGB-eXtra-Profi.

LGB - die erste Modellbahn für DRAUSSEN und DRINNEN, die Modellbahn zum Anfassen – der Spielspaß für die ganze Familie.

Interessiert, dann bestellen Sie doch das neue und farbige LGB-Journal 2005 (gegen Schutzgebühr) oder informieren Sie sich unter www.lgb.de und unter unserer Hotline (0911) 83707-837

