

1,80 DM



Depesche

12

DIE ZEITSCHRIFT FÜR EISENBAHN-FREUNDE

... AUS NÜRNBERG



Endspurt im

L.G.B.

Preisausschreiben



TITELFOTO

Bahnen in Steinbrüchen und Schotterwerken, auf Gruben und Großbaustellen sind in unzähligen Fällen als Schmalspurbahnen angelegt worden. Ein herrliches Thema für Nebenstrecken auf LGB-Freianlagen also, meinen wir. Die kleinen zweiachsigen LGB-Kipploren sind sozusagen direkt nach Maß gemacht für nette Nebenmotive dieser Art. Unser Titelfoto zeigt das sehr anschaulich. Mit einer Stichbahn zu einem Steinbruch kann man auch gleich noch den Steingarten des häuslichen Gartens aktivieren und harmonisch in die LGB-Freianlage einbeziehen.

THEMEN DIESER AUSGABE:

- | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>① Seite 3:
Ein guter Ratschlag
Wie kommt man zu einer LGB?</p> <p>② Seite 4 - 5:
Jubiläum am Vierwaldstättersee:
100 Jahre Rigi-Bahn</p> <p>③ Seite 6 - 8:
Blick ins Nachbarland Frankreich
Modellbau-Club baute große LGB-Freianlage</p> <p>④ Seite 9:
Blick in andere Gärten
Die LGB fährt auch im Winter bei Eis und Schnee</p> <p>⑤ Seite 10:
Seine Lordschaft macht viel Dampf
Western-Lok im Zillertal</p> <p>⑥ Seite 11:
LGB fährt an Stuttgarts Hängen
Hauptbahnhof Wannenburg</p> <p>⑦ Seite 12:
LGB-Neuheiten 71
Fahrzeuge</p> | <p>⑧ Seite 13:
Neu: Preiser-Figuren für die LGB
Der große Wettbewerb für "Zimmer-Eisenbahner"
2. LGB-Preisausschreiben</p> <p>⑨ Seite 14 - 15:
Die dritte Möglichkeit
Über eine mobile LGB-Anlage</p> <p>⑩ Seite 16 - 18:
Das große Vorbild
Inselbahn Juist</p> <p>⑪ Seite 19:
Oldtimer-Autos
Das ist auch eine Schmalspurlok</p> <p>⑫ Seite 21:
Aus der Werkstatt unserer Leser
Burgruinen für die LGB-Anlage
Beim Bau von Steigungen</p> <p>⑬ Seite 22:
Für Sie gelesen . . .
Neue Eisenbahnbücher
Anno 1913</p> <p>⑭ Seite 24:
LGB im Bild</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

LGB-Depesche

Nr. 12

1971

Herausgeber + Vertrieb: Ernst Paul Lehmann Patentwerk, D-8500 Nürnberg, Saganer Str. 2-4
Chefredaktion: Horst Rabsilber (DJV), D-8803 Rothenburg o.d. Tauber, Galgengasse 47. -
Telefon (09861) 23 17.

Bildredaktion: Sigurd Rabsilber (DJV), D-8803 Rothenburg ob der Tauber.

Ständiger Mitarbeiter: Willi Gandelau (Modelleisenbahn-Freunde Köln e.V.).

Grafik und Layout: Technika-Verlag, D-8803 Rothenburg ob der Tauber.

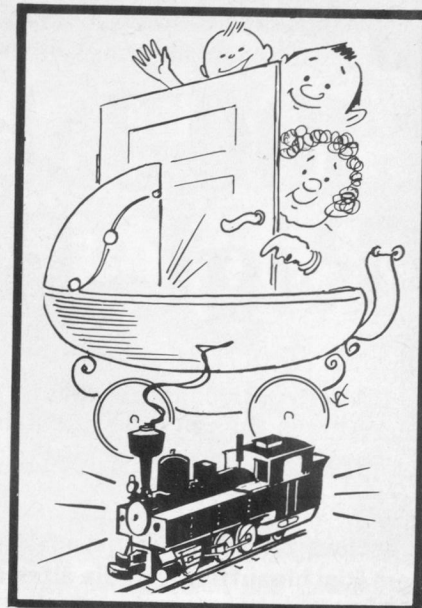
Offsetdruck: TECHNIKA-VERLAG, D-8803 Rothenburg ob der Tauber, Galgengasse 47. -
Telefon (09861) 23 17.

Anzeigenverwaltung: Mediaoffice, 6241 Glashütten/Ts.. Zum Talblick 56.
Telefon 06 174/53 65.

"LGB-Depesche" erscheint viermal im Jahr. Erhältlich in allen Modellbahn-Fachgeschäften. - Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bilder keine Gewähr. - Nachdruck, auch auszugsweise, nach vorherigem Einverständnis der Redaktion gestattet. - Printed in West Germany

Die Zeitschrift
für Eisenbahnfreunde

Wie kommt man zu einer LGB?



Origineller Ratschlag eines LGB-Liebhabers:

Nanu, werden Sie sagen, das ist doch kein Problem. Man geht in ein Spielwarengeschäft und kauft sich eine. Aus. Das hat doch jedes auf Lager und wenn es gut ist, läuft die Bahn sogar im Schaukasten.

Moment mal. Sie sind doch verheiratet, und wie alt sind Sie? - Na, sehen Sie. Wollen Sie vielleicht vor ihre Frau Gemahlin hintreten und sagen: "Schatzilein" - merken Sie was, "Schatzilein, ich möchte zu Weihnachten eine Eisenbahn haben, am liebsten die LGB. Ich kauf' mir jetzt einmal eine Lok und zwei Wagen."

Wissen Sie, was Sie da zu hören bekommen werden? Hm. Im günstigsten Fall kommt da was mit "Kindskopf" drin vor, eventuell auch, wenn auch liebevoll, "alter Esel". Außerdem, und das spätestens beim dritten Satz, wird es heißen, "daß wir unser Geld für was anderes brauchen", jetzt wo der Winter vor der Türe steht und sie sowieso nichts anzuziehen hat. Einwände dagegen sind dilletantisch und machen die Sache nur noch teurer. Sie merken gleich, daß Sie sich den Weg zu Ihrer Bahn ganz schön verbaut haben.

So geht's nicht. Was Sie jetzt unbedingt brauchen, ist Geduld und einen Sohn. Vor allem einen Sohn. Denn daß ihr Sohn eine Eisenbahn braucht, das versteht jede Mutter, daß sie aber mit einem Sohn verheiratet ist, - das begreifen nur wenige. Und das sind dann die sogenannten glücklichen Ehen.

Also, einen Sohn brauchen Sie jetzt dringend.

Nun, wie das zu bewerkstelligen ist, werden Sie ja wissen. Besonders Dusseligen empfehle ich Herrn Kolle, das unbekannte Wesen. Klüger ist es, Sie wenden sich an ihre Frau. Frauen wissen das alle, ausnahmslos! Aber lassen Sie um Himmels Willen in dieser Zeit kein Wort von einer Eisenbahn fallen. Frauen sind da sehr hellhörig und kombinieren wie Nick Knatterton. Und wer weiß, beschere sie ihnen dann eine Tochter! Schließlich wollen Sie doch eine Eisenbahn haben und keine Puppenküche.

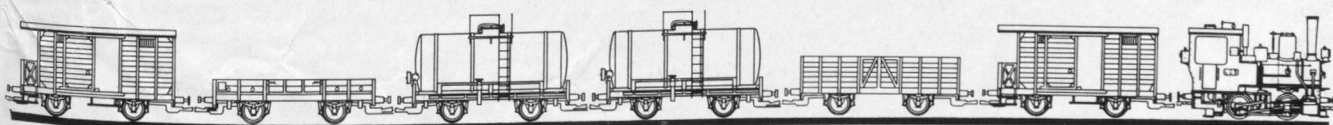
Und nun müssen Sie natürlich ein bißerl Geduld haben, Söhne brauchen so ihre Zeit. Innerlich sehen Sie Ihre Eisenbahn schon Gestalt annehmen.

Und wenn er dann da ist, ihr Sohn, dann sind Sie sowieso nicht mehr der Mittelpunkt der Familie, auf dem das wache Auge Ihrer Gattin ständig liebend ruht. Sie sind automatisch zu einer Randfigur, einer Nebenerscheinung geworden, auch wenn Sie sich noch so stolz als Stammhalterproduzent aufspielen.

Jetzt heißt es klug sein und die Chance nützen. Jetzt können Sie sich getrost daran machen, sich eine Bastelecke einzurichten. Im Keller oder auf dem Boden, wo man nicht gleich sieht, was Sie treiben. Vermißt werden Sie auch nicht mehr. Und in diesem stillen Winkel beginnen Sie mit tausend Freuden, sich auf Ihre Bahn einzustellen und darauflos zu basteln.

Und jetzt können Sie auch in ein Spielwarengeschäft gehen und sich Ihre LGB kaufen. Ihre Frau wird Sie ob Ihres Weitblickes bewundern, auch das Ihrige für ihr Kind getan zu haben, und Sie und die Bahn fortan lieben wie es notwendig ist, wenn Beide gedeihen wollen.

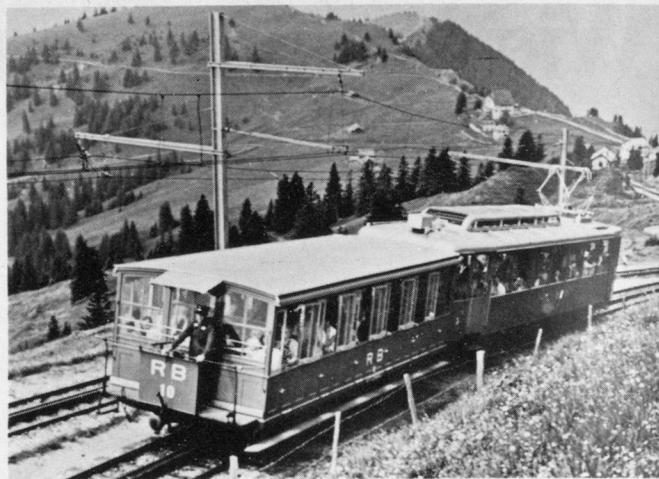
Haste



Jubiläum am Vierwaldstättersee:

100 Jahre Rigi-Bahn

Älteste Bergbahn Europas ist voll in Betrieb
Anfangs fuhren Loks mit stehendem Kessel



Die schweizer Bergbahn, die am Vierwaldstättersee von Vitznau auf den Berg Rigi hinauffährt, ist die älteste Bergbahn Europas. Sie wurde 1871 in Betrieb genommen, wurde also in diesem Jahr ehrwürdige 100 Jahre alt. Die Rigi-Bahn ist eine Zahnradbahn und fährt von Anfang an auf 1435-mm-Normalspurweite. Sie ist keine Schmalspurbahn, wie die anderen großen Vorbilder, die wir in der „LGB-Depesche“ sonst vorstellen, aber in Anbetracht dieses gewiß nicht alltäglichen Alters und der interessanten technischen Einzelheiten des Jubilars werden unsere Leser diesem Spurweiten-Seitensprung sicher zustimmen. In künftigen Depeschen werden wir auch über Zahnradbahnen auf Schmalspur berichten.

Das Bildmotiv vom Jubiläumsjahr: Drei Generationen Triebfahrzeuge der Rigi-Bahn nebeneinander im Bahnhof Vitznau (unten). Aus den ersten Jahren des Bahnbetriebes stammt die Dampflok mit stehendem Kessel rechts, die Dampflok Nr. 17, links, wurde in den zwanziger Jahren gebaut und aus jüngster Zeit stammt der elektrische Triebwagen in der Mitte.

Der Erbauer der Rigi-Bahn - heute heißt sie Vitznau-Rigi-Bahn - ist der schweizer Eisenbahnfachmann Nikolaus Riggenbach (1817 bis 1899) gewesen. Die Bahn führt von Vitznau am Vierwaldstättersee zum seit langer Zeit als Aussichtsbekanntes und beliebten, über 1700 Meter hohen Rigi. Sie überwindet dabei mehr als 1300 Meter Höhenunterschied zwischen der Talstation Vitznau und der Station Rigi-Kulm, wobei als größte Neigung 230 ‰ vorkommen. Die Strecke Vitznau-Rigi-Kulm ist rund sieben Kilometer lang.

Das Zahnstangensystem der Rigi-Bahn ist vor 100 Jahren von Nikolaus Riggenbach konstruiert



worden. Für die Güte des damals verwendeten Materials und die richtige Konstruktion spricht, daß noch heute über 95 Prozent der Zahnstangenabschnitte von 1871 in Betrieb sind, ohne ausgetauscht worden zu sein.

Begonnen wurde der Bahnbetrieb vor 100 Jahren mit Dampftraktion. Bekannt wurden die Dampfloks der Rigi-Bahn durch ihre ungewöhnliche Bauweise mit stehendem Kessel. Eine davon ist zur Freude der Eisenbahnfreunde erhalten geblieben, andere sind einige Jahre später auf liegende Kessel umgebaut worden. Die im Laufe der Jahre dann neu angeschafften Dampfloks hatten alle liegende Kessel. Aus der letzten Dampfloks-Generation ist die Lok Nr. 17 ebenfalls noch vorhanden. Sie ist heute noch betriebsbereit und macht gelegentlich auch Dienst.

1937 wurde die Strecke elektrifiziert. Heute bewältigen eine E-Lok und fünf elektrische Triebwagen den Verkehr. Außerdem stehen zehn Personenwagen zur Verfügung, die noch aus den Anfangsjahren stammen, aber stets modernisiert und bestens gepflegt wurden. Zehn Güterwagen und einige Spezialwagen vervollständigen den Fahrzeugpark.

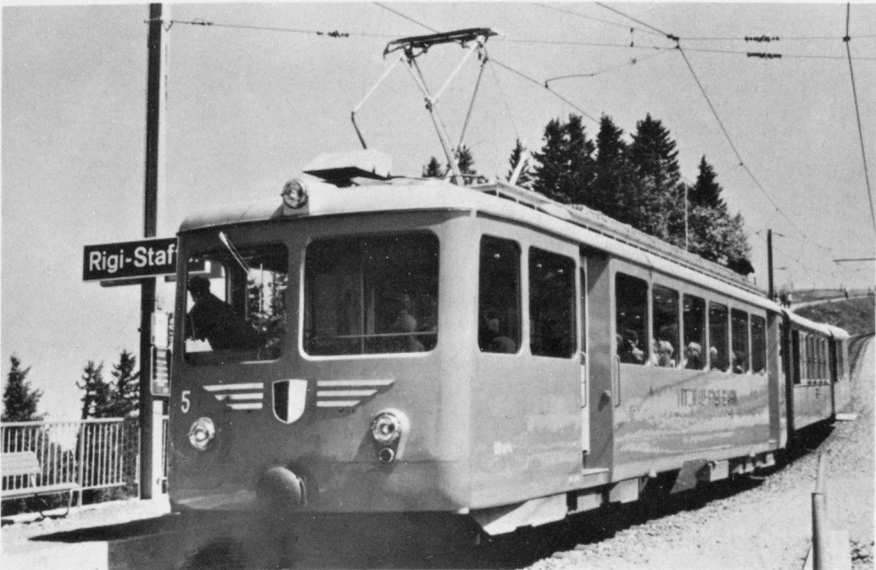
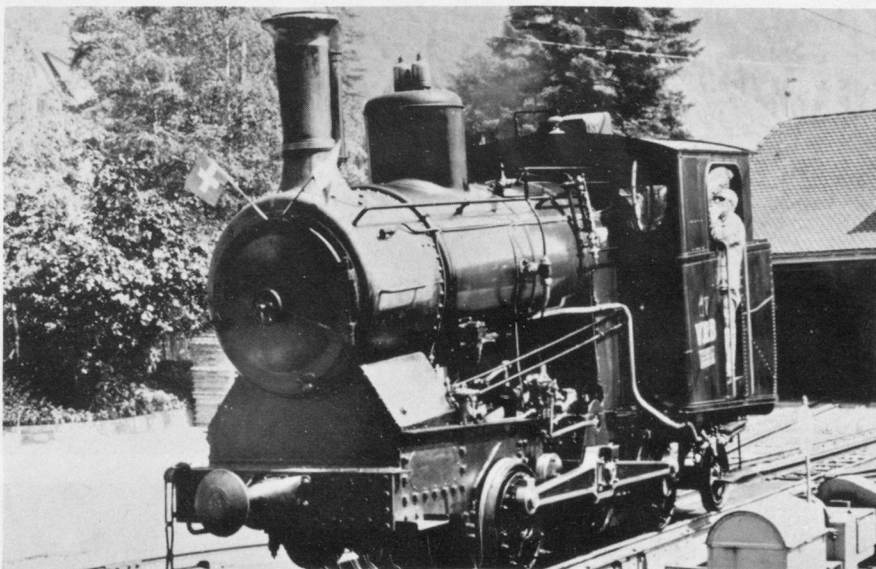
Diese älteste Zahnradbergbahn Europas war anfangs nur im Sommer in Betrieb. Der ganzjährige Verkehr wurde erst 1906 eingeführt. Die Beförderungsleistungen der Bahn sind ständig gewachsen. Von rd. 87 000 im Jahre 1872 stieg die Zahl der beförderten Personen auf rd. 530 000 im Jahr 1970 und in den vergangenen 100 Jahren sind insgesamt fast 17 Millionen Fahrgäste mit der Jubiläumsbahn gefahren. Weitere Fahrgast-Millionen werden dazu kommen, denn der Fortbestand der Bahn ist gesichert, da ihre Konzession bis zum Jahre 2020 verlängert worden ist.

Der elektrische Hochleistungstriebwagen Nr. 5 (rechts) wurde 1965 in Betrieb genommen. Mit diesem modernen 1200-PS-Triebfahrzeug konnte die Beförderungsleistung auf Europas ältester Bergbahn weiter gesteigert werden. Die Anschaffung eines dazu gehörenden Steuerwagens ist noch geplant.



Diese alte Dampfloks Nr. 7 (oben) ist inzwischen „pensioniert“. Sie gehört zu den Loks der ersten Jahre des Betriebes der Rigi-Bahn, die noch mit stehendem Kessel gebaut worden sind. Wegen ihres ungewöhnlichen Aussehens wurden sie im Volksmund „fahrende Schnapsbrennereien“ genannt.

Noch betriebsbereit und zeitweise im Fahrbetrieb eingesetzt ist diese Dampfloks Nr. 17 (unten) mit liegendem Kessel. Sie wurde 1925 von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur gebaut. Diese 400-PS-Maschine befährt die Strecke mit 9 km/h Geschwindigkeit.



Modellbau-Club baute große LGB-Freianlage

Ein Anziehungspunkt der Herbstmesse in Lorient
In 300 Arbeitsstunden: 120 Meter Gleise im 150-Quadratmeter-Gelände

Die großen alljährlichen Regionalausstellungen sind allerorts stets eine besonders gute Möglichkeit für Modellbauer, um die Objekte ihrer Freizeitbeschäftigung einem großen Publikum vorzustellen und neue Freunde zu gewinnen. Eine solche Gelegenheit nahm auch der Modellbau-Club von Lorient, der großen französischen Hafenstadt in der Bretagne, wahr und präsentierte den staunenden Besuchern der diesjährigen Herbstmesse eine prächtige LGB-Freianlage.

In den Berichten der örtlichen französischen Presse wurde dieser Anlage und der LGB viel Lob gesprochen, das große Interesse der Besucher hervorgehoben und "man sah mit Bewunderung, wie diese kleinen Wunder sich fortbewegen".

Die Mitglieder des Modellbau-Club Lorient hatten ganze Arbeit geleistet. Auf 150 Quadratmeter Fläche hatten sie ihre LGB-Freianlage aufgebaut. Nachdem die Fundamente für die Gleisstrecken aufgemauert waren, sind 25 Kubikmeter Erde und drei Kubikmeter Gestein angefahren worden. Damit wurde das Gelände gestaltet.

Auf 40 Quadratmeter Faserzementplatten wurden dann die Gleise verlegt, insgesamt 120 Meter. Hinzu kamen 300 Meter elektrische Leitungen. Für den kleinen See mit Flußlauf verwendete

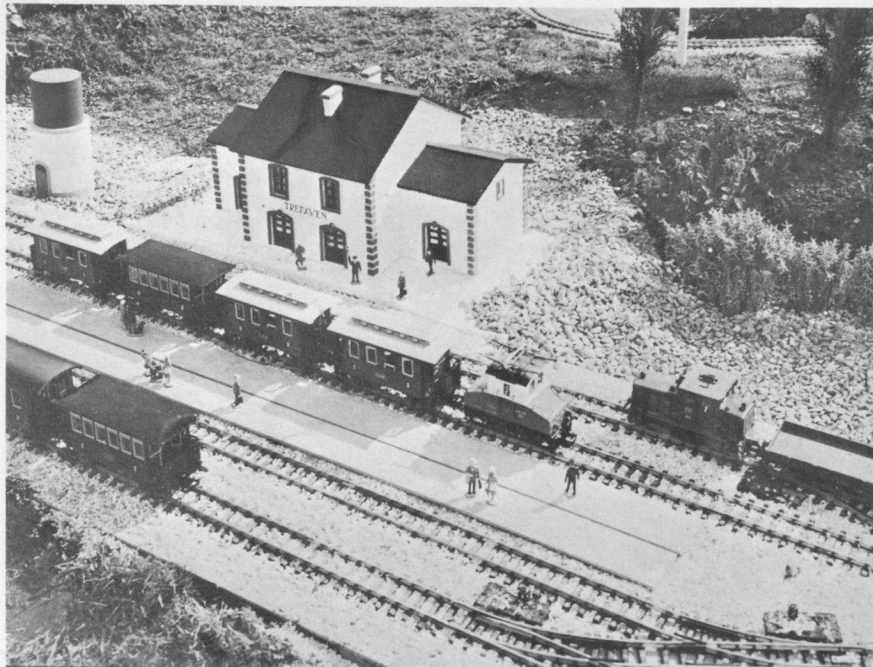
Lorient, wo diese Ausstellung stattfand, ist eine große französische Hafenstadt in der Bretagne. Die moderne Kongreßhalle und Teile des Hafens zeigt unser Bild (links). - Der Bahnhof Trefaven wirkt aus der maßstäblichen Augenhöhenperspektive (unten) so, als wenn man auf einem Bahnhof des großen Vorbildes stehen würde.



man außerdem 60 Quadratmeter Kunststoffolie. Für Blumenschmuck und anderes Gewächs sorgte abschließend der Stadtgärtner von Lorient.

Als diese große LGB-Freianlage - noch mit drei selbstgebauten Bahnhofsgebäuden bestückt - dann betriebsbereit zur Verfügung stand, hatten die Mitglieder des Modellbau-Club Lorient schließlich insgesamt über 300 Arbeitsstunden aufgewendet. Die Mühe dieser bemerkenswerten Gemeinschaftsarbeit ist durch das große Interesse der vielen Ausstellungsbesucher reichlich belohnt worden, die den Fahrbetrieb der vier

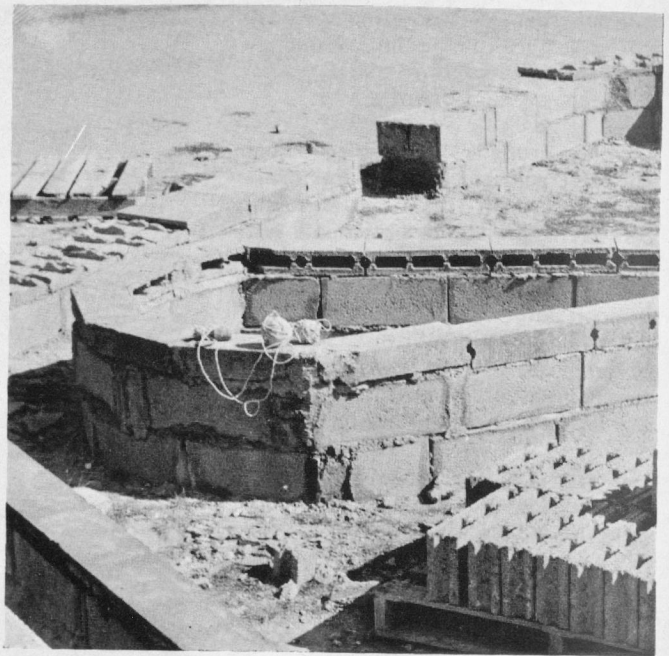
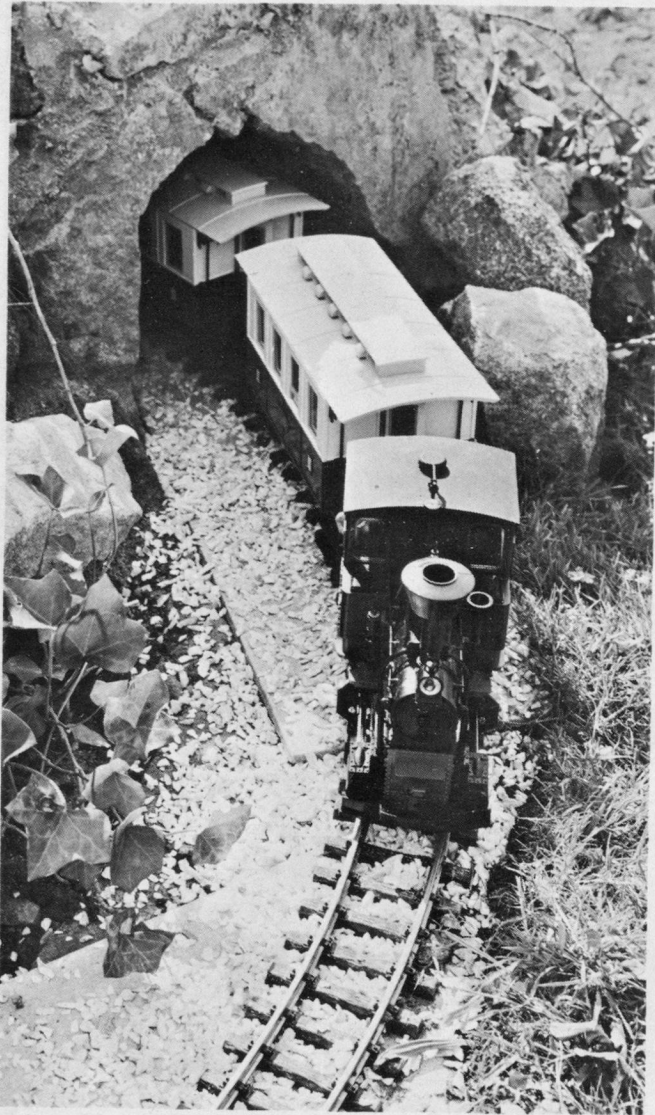
LGB-Züge Tag für Tag verfolgten. Das LGB-Material dieser Ausstellungsanlage - so berichten unsere französischen LGB-Freunde aus Lorient - hat während der ganzen Ausstellungszeit ausgezeichnet funktioniert. Jede der Loks ist dabei insgesamt etwa 12 Kilometer ohne Schäden gefahren.



Hier noch einmal der mittlere Teil des viergleisigen Bahnhofs Trefaven aus der Vogelperspektive (rechts oben), wobei vor allem das im französischen Baustil gehaltene Bahnhofsgebäude interessant ist. - Auch ein kleiner See mit Fließchen war in die große Freianlage eingebaut, so daß mehrere Brücken (oben) notwendig waren, mit denen die LGB über die in die liebevoll gestaltete Landschaft eingebetteten echten Gewässer geleitet wurde.



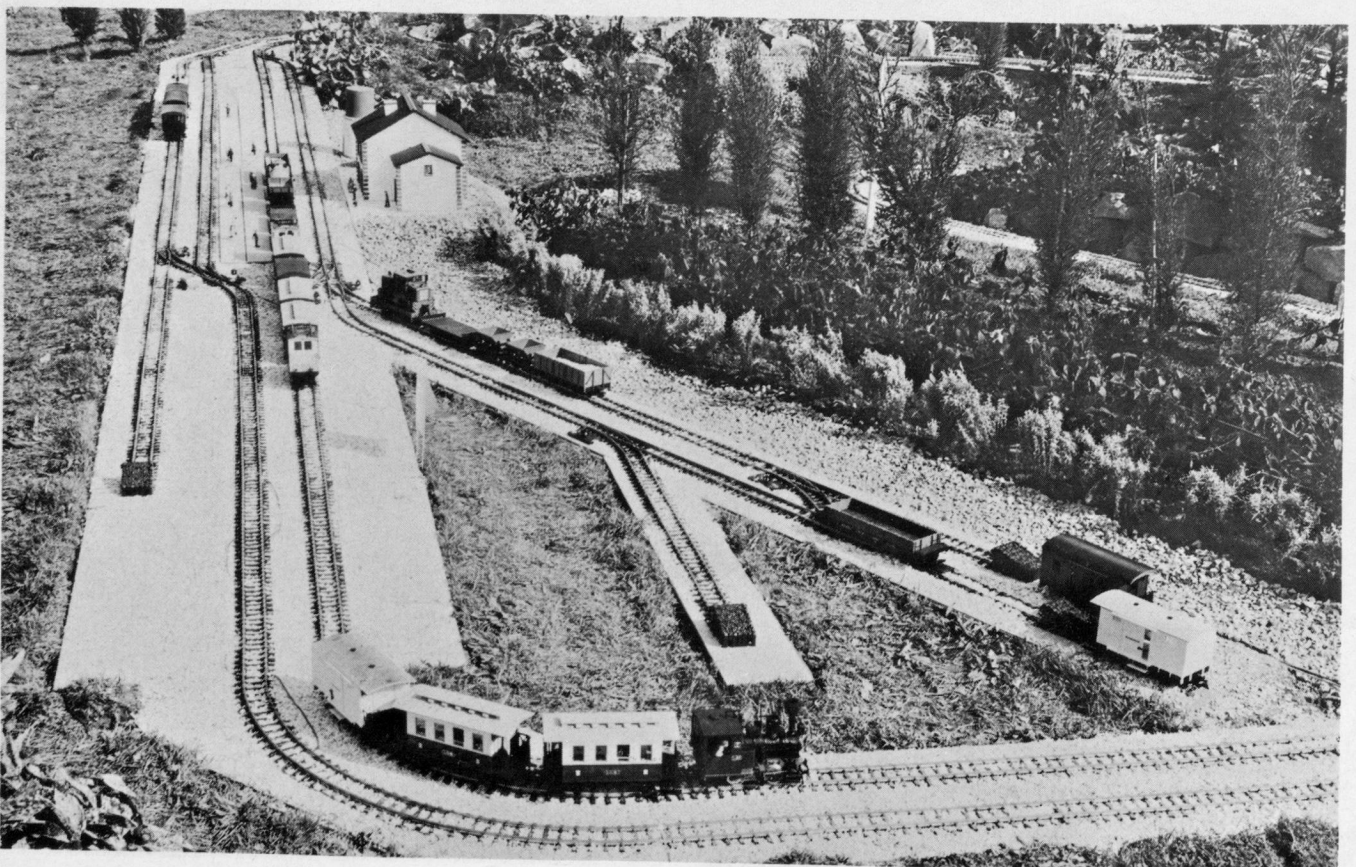
Stets von Zuschauern umgeben war die Ausstellungs-Freianlage der LGB in Lorient, die vom Modellbaclub teilweise sogar zweigleisig gebaut war (rechts).



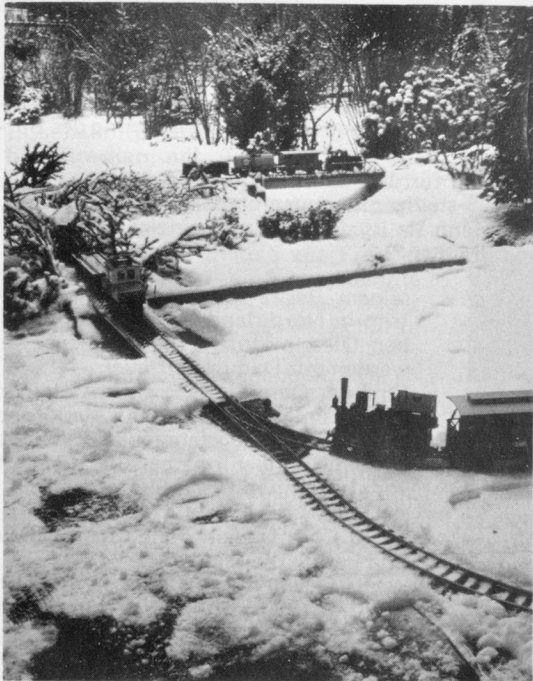
Die Modellbauer von Lorient hatten sich viel Arbeit gemacht, um ihre Ausstellungs-Freianlage gut und dauerhaft aufzubauen. Die Gleistrassen waren als massiv aufgemauerte Steinfundamente (oben) aufgebaut. Das Ganze war dann abschließend mit Erde aufgefüllt und bepflanzt worden.

Eine kleine Gebirgspartie mit einem Tunnel (links) gehörte selbstverständlich auch dazu und richtige Felsbrocken lieferten die Naturkulissen.

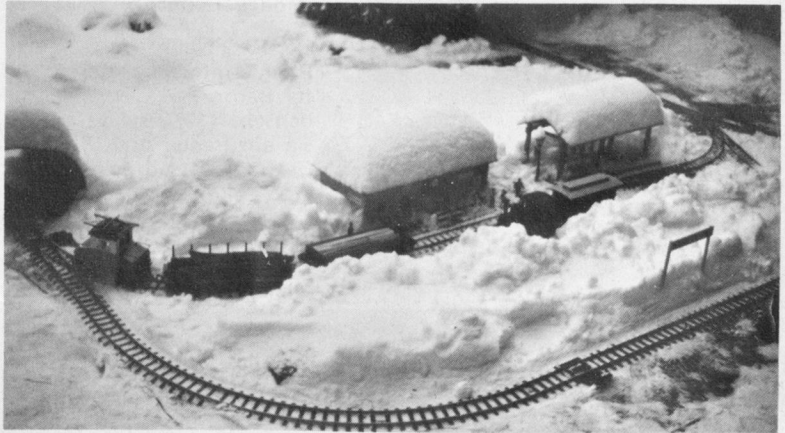
Großzügig angelegt waren die Gleisanlagen des Bahnhofs Trefaven (unten). Hier wurde immer wieder fleißig rangiert, um neue Züge zusammenzustellen und im "fahrplanmäßigen" Betrieb kamen und gingen auch laufend Züge, so daß es für die Ausstellungsbesucher stets genug zu sehen gab.



Die LGB fährt auch im Winter bei Eis und Schnee

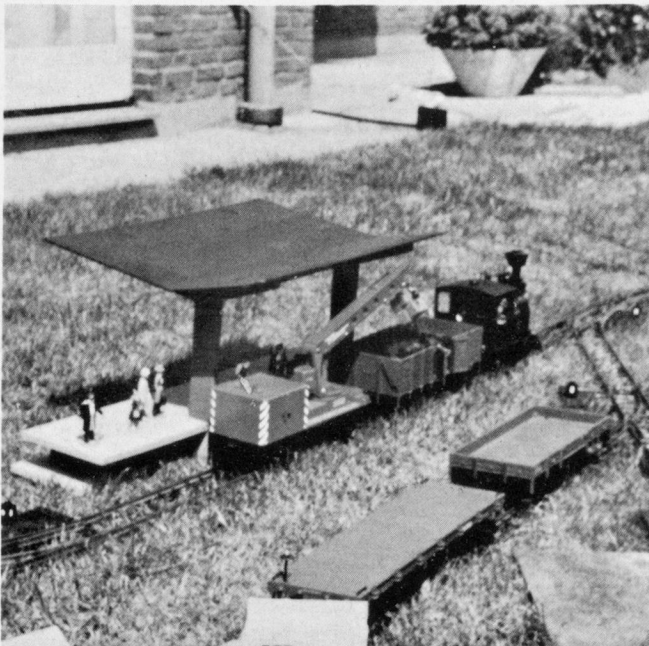
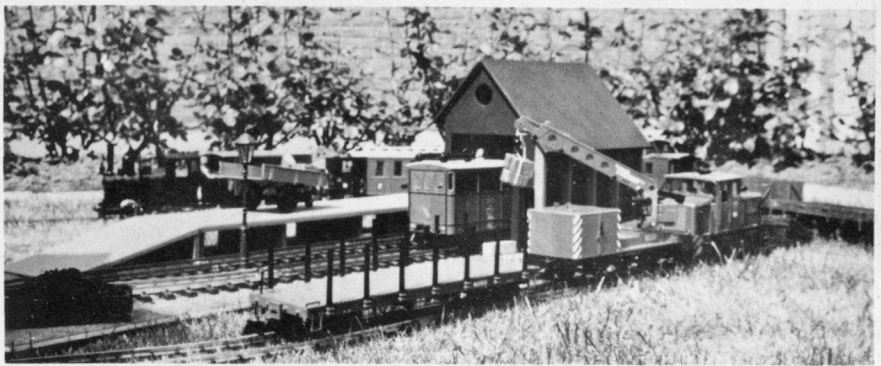


Vielleicht ist es nicht jedermanns Sache, an eiskalten Wintertagen die Freizeit im Garten mit Bahnbetrieb zu verbringen. Der LGB macht das jedenfalls nichts aus. Ihre Fahrzeuge und Gleisanlagen sind nicht nur gegen Regen unempfindlich, sondern vertragen auch winterliche Kälte mit Eis und Schnee. Voraussetzung für einen Winterfahrbetrieb ist natürlich, daß man die Gleise vom Schnee befreit. Dazu kann man einfach einen Handbesen nehmen oder einen selbstgebauteen Schneepflug vor die Lok spannen ("LGB-Depesche" Nr. 4). Unsere beiden Bilder von Dr. Beddiges, Wolfsburg, zeigen, daß es auch im Winter nette LGB-Fotomotive gibt.



Blick in andere Gärten

"Vor zwei Jahren bekamen meine beiden Söhne jeder eine LGB mit Zubehör", schreibt Frau Huppertz aus Werne. "Seit dieser Zeit wird für die LGB fleißig gesammelt. Vom Vater selbst gebastelt wurden Rampe, Lokschuppen und Bahnsteig, jeweils in doppelter Ausfertigung. Sie glauben garnicht, wieviel Freude diese Gartenbahn ausgelöst hat. Sie ist ein echtes Hobby und wahrlich empfehlenswert. Ein echtes Spielzeug für "große" und kleine Kinder. Selbst ich als Mutter habe sehr viel Spaß daran. Schon jetzt sind die Wünsche für Weihnachten 1971 klar".





Seine Lordschaft macht viel Dampf

England ist das klassische Land der Garten-Eisenbahnen. Über eine derartige Superanlage berichtet die "Bunte Illustrierte" in Nr. 27/71. Hier dieser interessante Artikel über Lord O'Neill's Bahn (mit freundlicher Genehmigung des Burda-Verlages).

Es ist beruhigend zu wissen, daß man für den Gartenbahn-Sport keinen Adelstitel, keinen großen Park und keine 5-stelligen Summen braucht — sondern nur die LGB, die so viel Spaß bringt, denn sie ist die erste und einzige elektrische Modelleisenbahn "für drinnen und draußen"!

Lord O'Neill, Neffe eines früheren Premierministers von Nordirland, vierter Baron und Clan-Chef, hat eine Leidenschaft für Züge. Es genügt ihm nicht, sie anzusehen und in ihnen zu reisen. Er träumte seit seiner Jugend davon, eine Lokomotive zu führen. Dieser Traum ging nun in Erfüllung: Jetzt ist der 37jährige Lord stolzer Besitzer von vier Lokomotiven, eigenen Gleisanlagen und vier Bahnhöfen auf

seinem Besitz in der Grafschaft Antrim in Nordirland. Zwei der Loks haben Dieselmotoren, die anderen zwei werden mit Dampf betrieben.

Eine der Dampfloks — sie kostete den Baron umgerechnet 2000 Mark und ist sein Lieblingsfahrzeug — wurde 1949 für eine Firma gebaut, die Torf vom bekannten Irisch-Sumpf transportierte. Als die Firma in Konkurs ging, nahm Lord O'Neill seine Chance wahr und kaufte die Maschine.

Wenn sie voll unter Dampf steht, kann sie in den dazugehörigen Anhängern 160 Personen befördern. Dieser Zug verkehrt zwischen dem Gutseingang, einem Wildreservat und einem See und wird — mit dem Lord als Lokführer — Touristen spazierenfahren.

An jeder Station wird Halt gemacht, damit die Besucher sich am guten englischen Tee laben können. Außerdem können sie dem Lord zusehen, wenn er Kohlen in die Kessel schippt.

An einigen Punkten kreuzen die Schienen zwar eine Straße, und dort könnte es zu Unfällen kommen. Aber Lord O'Neill hat deshalb keine Angst. Da sein Zug nur 25 Stundenkilometer fährt, ist er leicht abzubremser und zum Stehen zu bringen.

Der Lok-Fanatiker besitzt außerdem eine Sammlung alter Autos, die in einem entlegenen Teil seines Parkes ausgestellt sind. Der Lord hofft, daß die Touristen seinen neuen Zug benutzen werden, um die Veteranen der Landstraße zu besichtigen.



Western-Lok im Zillertal

Viel Aufsehen erregte diese Western-Lok mit Schlepptender und offenen Personenwagen bei ihrer Probefahrt im Zillertal. Lok und Wagen sind in den Jenbacher ZB-Werkstätten gebaut worden. Sie sind für die Western-Stadt im Freizeitpark Grafrath bei München bestimmt, der in letzter Zeit viel von sich reden machte. — Western-Liebhabern wird es nicht schwer fallen, unsere LGB-Lok Nr. 2010 zu einer solchen Lok umzufrisieren. Viel Spaß!

LGB fährt an Stuttgarts Hängen

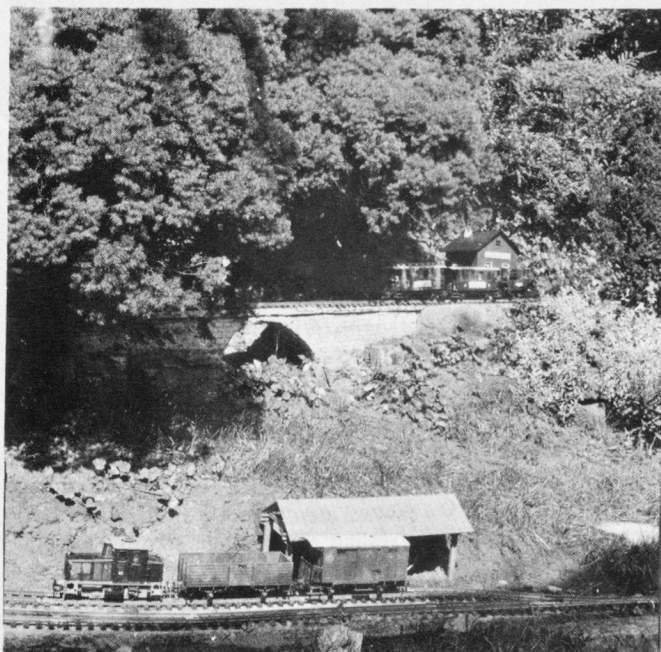
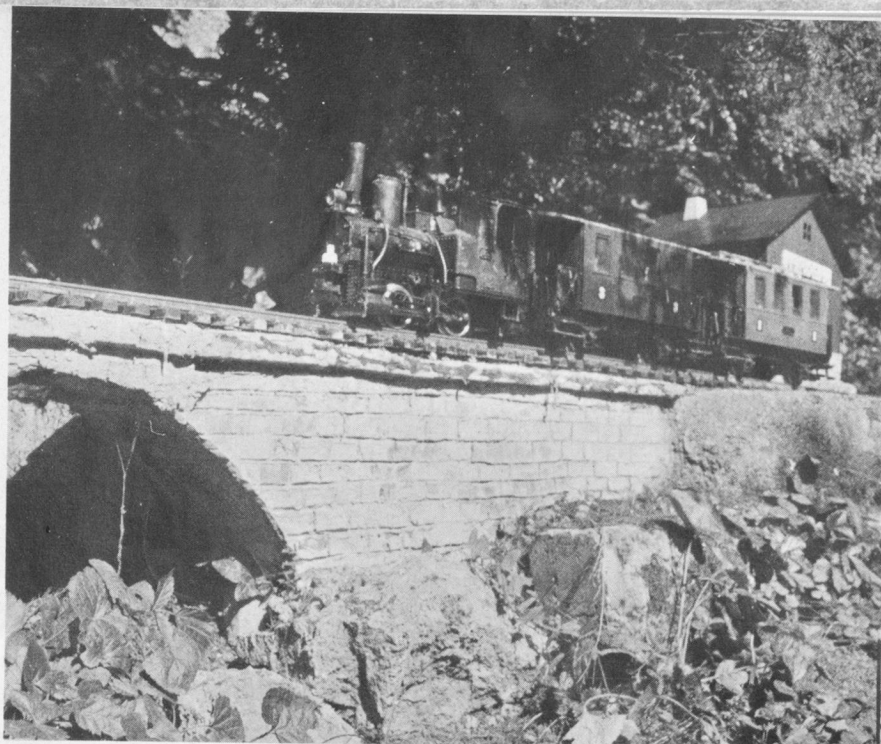
Hauptbahnhof Wannenburg

Der grüne Wohngürtel Stuttgarts, der an den das Stadtzentrum umgebenden Hängen liegt, reizt zweifellos dort die Eisenbahnfreunde zum Bau von Bergbahnstrecken mit der LGB. Diesem Reiz ist auch LGB-Freund Rolf Hirrlinger, ein bekannter Fotofachmann in Stuttgart, erlegen und er hat sich vor allem seinen Enkeln zur Freude, in seinem Garten eine ausgedehnte LGB-Freianlage gebaut. Unsere Bilder dieser Seite zeigen einige Ausschnitte aus dieser netten Hanganlage.

Der Talbahnhof "Wannenburg" (mittleres Bild) hat die größte Ausdehnung. Er baut sich auf aus einer vorne offenen, mehrgleisigen Unterstellhalle von drei Meter Länge und dem Bahnsteig mit Bahnhofsgebäude. Hier beim Bahnhof Wannenburg steht auch das zentrale Steuerpult mit Fahrtreglern, Schaltern und Kontrollampen. Nach dem Bahnhof führt die Strecke gleich über eine dreigleisige Brücke, die aus drei Haug-Styroporbrücken zusammengesetzt wurde. Selbstgebaut dagegen ist die große Steinbrücke (oben), deren Quadersteinstruktur in den nassen Beton eingeritzt wurde.

Die Strecke führt dann am Haltepunkt "Axelalm" (links unten) zur oberen Endstation "Bergheim" (rechts unten). Oberhalb des Haltepunktes sehen wir noch einmal die große Selbstbausteinbrücke. Die Station "Bergheim" hat eine Kehrschleife. Neben der Bahnstrecke hat LGB-Freund Hirrlinger einen Fußweg verlegt, damit man bequem an jede Stelle des Streckennetzes gelangen kann.

An Besonderheiten bei dieser LGB-Freianlage von Rolf Hirrlinger - mit 70 Jahren zweifellos einer unserer ältesten LGB-Freunde! - sind schließlich zu erwähnen, daß in alle Gebäudemodelle Seuthe-Rauchentwickler eingebaut sind und daß beim Durchfahren eines Tunnels automatisch ein Hupton ertönt.



L.G.B.

Neuheiten 71

Von den in diesem Frühjahr auf der Messe vorgestellten LGB-Neuheiten werden zahlreiche Artikel schon geliefert:

Gleismaterial: Dauerentkuppler (Nr. 1052) und 30-Grad-Kreuzung (Nr. 1300).

Lokomotiven: E-Lok/Steiermärkische Landesbahn blau (Nr. 2031), E-Lok/Industrielok rot/beige (Nr. 2032), E-Lok/Industrielok rot (Nr. 2033), E-Lok/Industrielok grün/beige (Nr. 2034), E-Lok/Industrielok grün (Nr. 2035). - Große Dampflokomotive (unser Bild unten rechts) Murtalbahn (Nr. 2070), Zillertalbahnen (Nr. 2071), Steyrtalbahnen (Nr. 2072) und Waldenburgbahnen, grün (Nr. 2073).

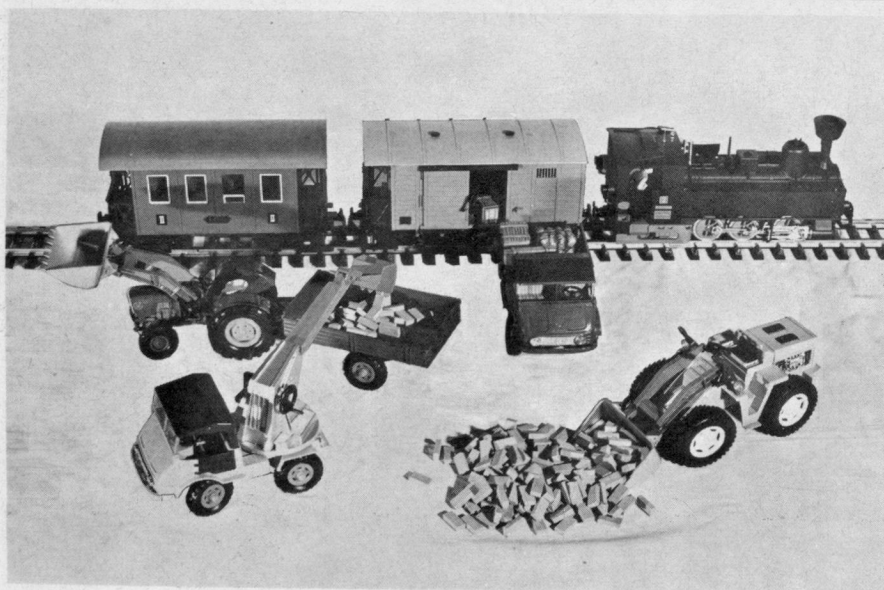
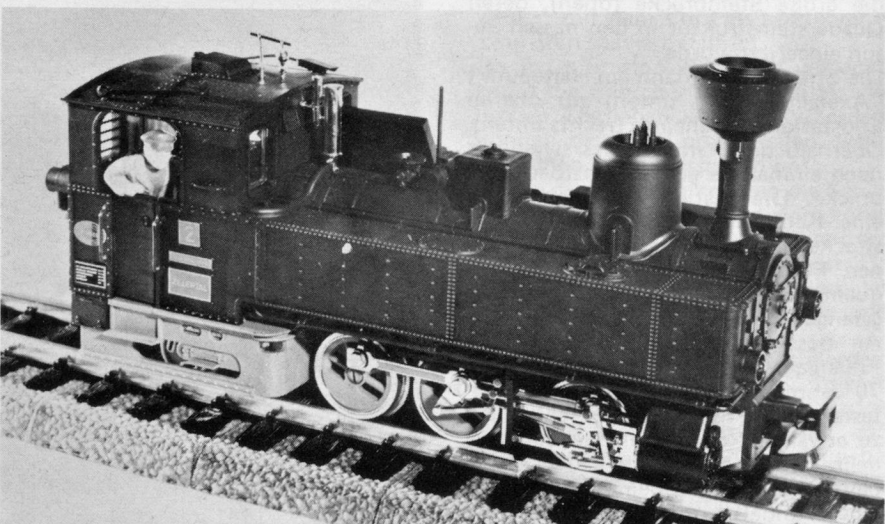
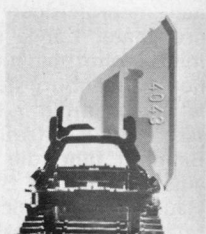
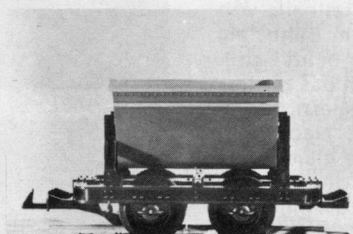
Personenwagen: Zillertalbahnen, hellbraun (Nr. 3007), Steiermärkische Landesbahnen, grün/beige (Nr. 3008) und der Abteilwagen Sachsen, grün (Nr. 3050) - unser Bild oben.

Güterwagen: Kipplore (Nr. 4043), unser Bild rechts Mitte und Titelseite.

Anschlußgeräte: Trafo 0,7 A/220 V (Nr. 5003) und Super-Trafo 2 A/220 V (Nr. 5008).

Zubehör: Handsignal (Nr. 5030) und Bahnhofspersonal (Nr. 5043).

Oberleitung: Mast (Nr. 6000), einzelner Ausleger (Nr. 600/2), Anschlußmast (Nr. 6001), Fahrdrabt 300 mm (Nr. 6010), 315 mm (Nr. 6011), 420 mm (Nr. 6015), 600 mm (Nr. 6060). Fragen Sie Ihren LGB-Fachhändler danach, verehrte Leser!



Fahrzeuge

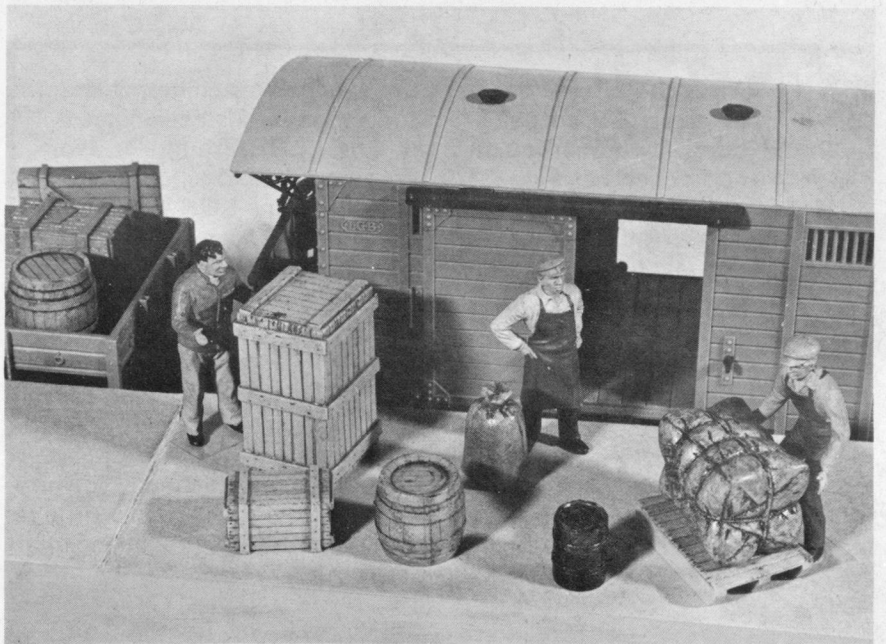
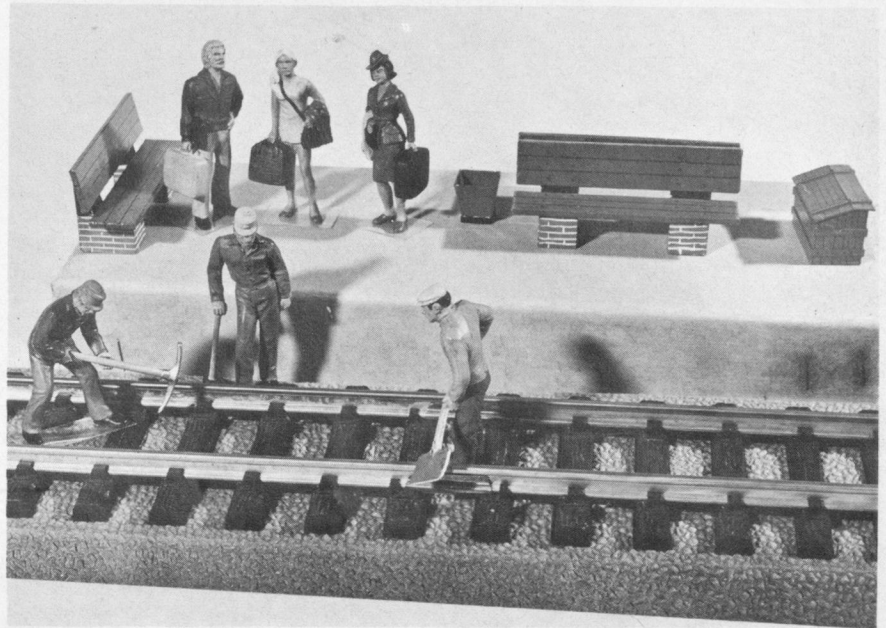
Zweifellos gibt es auf einer LGB-Anlage auch außerhalb des Schienennetzes eine Menge Güter zu transportieren und Bauarbeiten sind ebenfalls zu erledigen. Dazu werden Straßenfahrzeuge gebraucht. Diese stabilen Metallguß-Modelle von der Firma Michael Seidel (links) passen gut zur LGB. Radlader und Unimog-Bagger helfen bei den "Erdarbeiten" auf Baustellen zur Erweiterung der Bahnanlagen und auf dem ländlichen Güterbahnhof leisten sowohl der Unimog mit Ladepritsche als auch der Schlepper mit Anhänger gute Dienste. - Diese Fahrzeuge sind im Spielwarenfachhandel zu haben.

Neu: Preiser-Figuren für die LGB

Den Modellbahnfreunden in aller Welt sind seit Jahren die hervorragenden Preiser-Figürchen für die Spurweiten HO und N bestens bekannt. So wird es dann alle LGB-Freunde gewiß erfreuen, daß Preiser jetzt auch in den attraktiv-großen LGB-Maßstab "einsteigt" und hier ein neues Figuren- und Zubehörsortiment aus der Taufe gehoben hat.

Da sind zunächst die drei ersten Figurengruppen: Drei Gleisbauarbeiter mit unterschiedlichen Werkzeugen und Körperpositionen bieten die Möglichkeit, nicht befahrene Streckenabschnitte zu beleben (oberes Bild). Man kann sie aber auch anderswo als Bauarbeiter einsetzen. - Die Reisenden-Gruppe (oberes Bild) besteht aus zwei weiblichen und einer männlichen Figur. - Die drei Figuren der Transportarbeiter-Gruppe (unteres Bild) sind in erster Linie für die Belebung der Güterrampe gedacht, können selbstverständlich aber auch andere Arbeitsplätze finden.

Außer diesen in bester Preiser-Qualität ausgeführten Figuren, die mit matten Farben bemalt sind, gehören auch verschiedene Ladegutzusammenstellungen zu diesem neuen Sortiment (unteres Bild). Da gibt es Fässer und Kisten in mehreren Größen, eine Palette, Säcke und Ballen. - Figuren und Ladegut werden aus sehr stabilem, leichten Kunststoff hergestellt und sind wetterfest. Ergänzend zu diesem Sortiment aus Kunststoff gibt es noch ein Programm für kleines ausschmückendes Zubehör zum Selbstzusammenbauen aus Modellbaubogen. Für sie wird ein sehr stabiler Qualitätskarton verwendet, der durch zusätzlichen Klarlackanstrich noch haltbarer und feuchtigkeitsunempfindlich gemacht werden kann. Mit den ersten Modellbaubogen kann man Bahnhofsbanke und Papierkörbe, Bahnhofsuhr, Briefkästen und Mülltonnen, Automaten und Postpakete (oberes Bild) zusammenbauen.



2. LGB-Preisausschreiben

Der große Wettbewerb für "Zimmer-Eisenbahner"
50 Hauptpreise + 50 Trostpreise zu gewinnen

Seit einigen Monaten läuft das 2. große LGB-Preisausschreiben bereits, verehrte LGB-Freunde! Vergessen Sie nicht, dabei mitzumachen. Es macht Spaß, ist nicht schwer und viele interessante Preise winken. An diesem LGB-Preisausschreiben kann jeder LGB-Freund teilnehmen, der seine Bahn nicht im Freien, sondern im Haus auf-

baut, denn das Preisausschreiben-Motto lautet dieses Mal

**Wir suchen die schönsten
LGB-Innenanlagen**

Die genauen Teilnahmebedingungen finden Sie in der "LGB-Depesche" Nr. 10. Noch ist genug Zeit, um mitzumachen . . .



Einsendeschluß:
29. Februar 1972

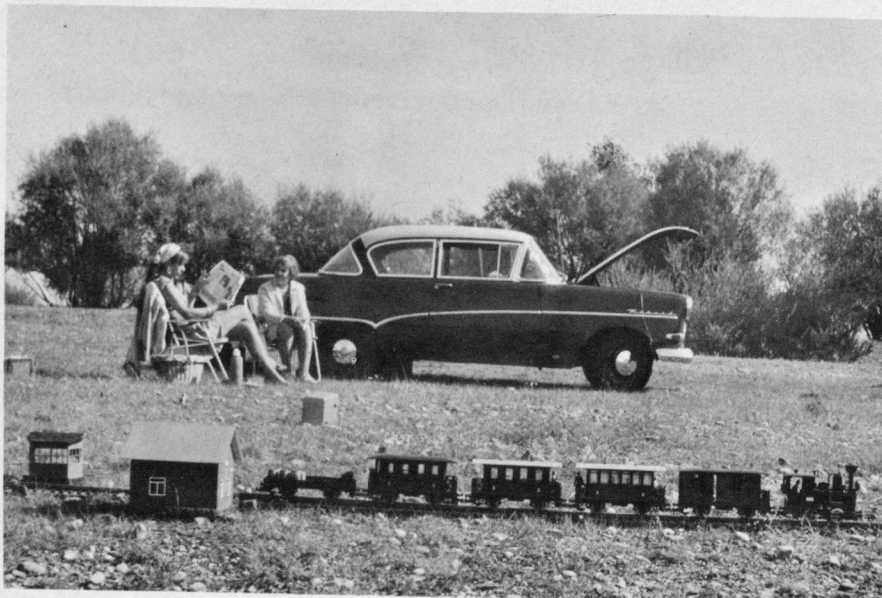


Die dritte Möglichkeit

Wir haben bisher stets von den zwei Möglichkeiten gesprochen, wie man seine LGB aufbauen kann: entweder als Freianlage im Garten oder als Zimmerbau im Haus. Unser LGB-Freund Dr. Kortum aus München hat sich aber noch eine dritte Möglichkeit einfallen lassen, die ihm sehr viel Spaß macht. Seine LGB hat keinen festen "Spielplatz", sondern ist eine mobile Anlage, eine "automobile" sogar. Aber lesen Sie, was Dr. Kortum selbst dazu sagt.

"Meine LGB ist nämlich keine Gartenbahn, sondern eine richtige Landschaftsbahn. Bei schönem Wetter wird sie im Autokofferraum verstaut und wir fahren in eine romantische, abgelegene Gegend, nach der man in Bayern nicht lange zu suchen braucht.

Während meine Frau sich sonnt, beginnt bei mir die "Arbeit" mit der Suche nach einer interessanten Trasse. Auch der Gleisbau macht Spaß, denn die Strecke ist zu Hause weitgehend vormontiert. Aus vier Geraden wurde jeweils eine 1.20 Meter lange Super-



Man muß schon ganz genau hinsehen, um zu erkennen, daß dieser Bahnhofsbereich (links) ein Stück von einer LGB-Anlage ist, die in gut passender Umgebung aufgebaut wurde. Sehr erstaunlich jedenfalls, welche Bildmotive sich mit einer "mobilen" LGB ohne Aufwand gestalten lassen.

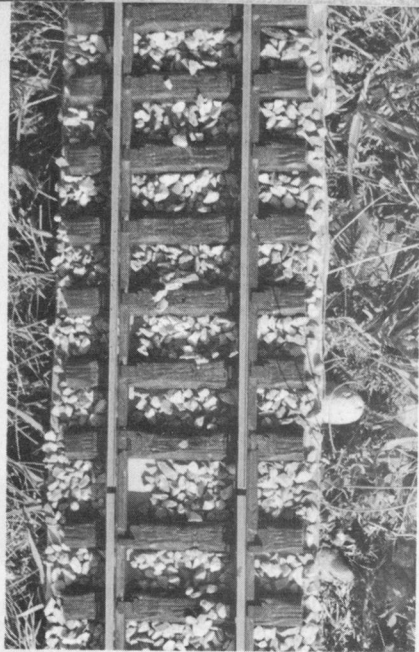
gerade gemacht, von denen ich 14 Stück habe. Dabei wurden die einzelnen Gleise nicht nahtlos fest aneinandergereiht, sondern absichtlich Zwischenräume von 0,2 Zentimeter gelassen, um das typische Kleinbahnfahrgeräusch zu erhalten.

Mit Kurven, die auch teilweise vormontiert sind, ergeben sich immer über 20 Meter Streckenlänge. Auch die beiden Kehrschleifen an den Streckenenden sind vornummeriert und die ganze Anlage ist so in zehn Minuten auf- oder abgebaut.

Um zu verhindern, daß lange Grashalme den Fahrbetrieb beeinträchtigen, wurde auch das Gleisbett vorgefertigt und eingeschottert. Als feste Gleisunterlage dient dabei Wellpappe in gleisbreiten Streifen, festgeklebt an den Schwellen mit "Pattex". Die Schienen wurden - damit sie natürlicher wirken - mit Ausnahme der Ober- und Innenseite des Schienenkopfes schwarz gestrichen. Der Schotter ist echt und wurde von einer Straßenbaustelle besorgt, in etwa 3 mm Korngröße. Das Wellpappe-Gleisbett wurde mit Pattex-Spezial-Kleber eingestrichen. Dann wurden die Schottersteinchen von Hand so dicht aufgestreut, daß kein Kleber mehr sichtbar war. Der Schotter haftet sehr fest und auch die Gewichtszunahme je Gleisstück ist gering. Mir hat diese Einschotterung sehr viel Spaß gemacht, und ich habe jetzt ganz echt wirkende Gleise.

Den Fahrstrom hole ich aus einer Werkzeuggeste, in der eine 12-Volt-Autobatterie versteckt ist. Ein Heimpladegerät sorgt für die nächtliche Wiederaufladung. Das Bahnnetz wird an vier Stellen mit Strom gespeist. Daneben gibt es abschaltbare Ausweichstrecken auf beiden Bahnhöfen."

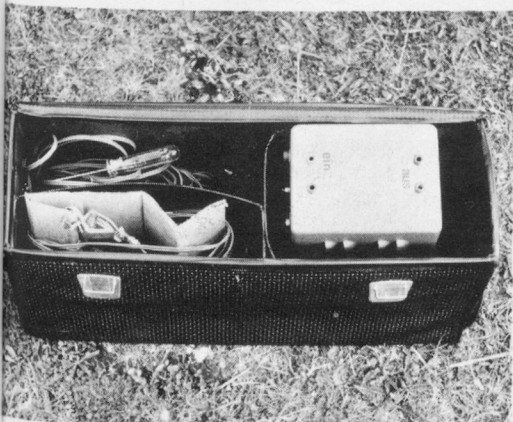
Während die Familie den Ausflug ins LGB-geeignete Gelände sonnenbaden genießt, hat die LGB auf ihren mobilen Gleisanlagen schon den Fahrbetrieb begonnen (links).



Nicht wahr, verehrte LGB-Freunde, diese "dritte Möglichkeit" ist eine interessante Anregung, die sich zur Nachahmung empfiehlt. Vor allem, wenn Sie an die Ferienzeit des nächsten Jahres denken und die Kinder dann auch am Urlaubsort ihre LGB dabei haben. Außerdem bietet natürlich der Aufbau einer solchen mobilen LGB-Anlage "System Dr. Kortum" in entsprechend ausgewählter Landschaft sehr reizvolle Fotomotive, wie die Fotos unseres LGB-Freundes auf diesen Seiten zeigen.

Wer ein Auto mit 12-Volt-Anlage fährt, kann die mobile LGB selbstverständlich dann auch direkt an die Batterie des Wagens anschließen. Keine Angst, auch tagelanger LGB-Fahrbetrieb macht der Autobatterie nichts aus und außerdem lädt sie sich bei der nächsten Autofahrt sofort wieder auf.

In einer großen Werkzeugtasche ist die 12-Volt-Batterie untergebracht (unten), die den Fahrstrom für die mobile LGB-Anlage liefert. Nebendran ist dann noch genug Platz für die Anschlusskabel. - Wie naturgetreu die auf Kleber aufgestreuten Schotterbetten wirken, zeigt der Gleisabschnitt oben.



Das könnte gewiß auch ein "echter" Kleinbahnzug sein, der irgendwo in der Heide unterwegs ist (oben). Eine Motivwirkung, die für die LGB und für die "dritte Möglichkeit" spricht.

Genauso mobil wie die Gleisanlagen sind bei Dr. Kortum auch die Gebäude seiner beiden Bahnhöfe mit allem Zubehör (unten), die an den Endpunkten der Strecke stehen.



Das große Vorbild:

Inselbahn Juist

1898 als Pferdebahn mit drei
Personenwagen eröffnet

Erste Benzollok kam 1899 in Dienst

Sie kennen alle die kleinen netten Inselbahnen, die vom Dampferanleger zum Ort verkehren. Sie sind heute scheinbar uninteressante Bahnbetriebe. Die Inselbahnen haben wenig mit den Kleinbahnen des Festlandes gemein. Ihr Betrieb ist einfach, fast primitiv. Viele Besonderheiten sind ihnen eigen, geprägt durch den besonderen Verkehr, um dessentwillen sie überhaupt angelegt worden sind. Eng verknüpft mit den Inselbahnen ist die Geschichte der Bäder-schiffahrt. Die Reederei Norden-Frisia, Eigentümerin der Inselbahn Juist, feierte 1971 ihr 100jähriges Bestehen. Die Linie Juist wird seit 1888 befahren.

Die wichtigste Grundlage für einen Aufschwung des Nord-seebades Juist stellte 1892 die Inbetriebnahme der Hafenanlagen in Norddeich dar. Passagiere und Gepäck wurden vor Juist mit hochrädigen Karren vom Schiff zum Ort befördert. Im Frühjahr 1894 wurde der erste Anleger, eine 300 Meter lange Holzbrücke gebaut. Im Jahre 1898 entstand dann die Inselbahn, die vom Ort bis zum Anleger führte.



Der Anleger hat im Laufe der Jahre viele Beschädigungen und Zerstörungen erlitten, so daß er immer wieder repariert verstärkt oder erneuert werden mußte. Nach 1958 wurde eine neue, höher gelegene Pfahljochstrecke im Watt zum Anleger erbaut.

Die 1898 eröffnete Inselbahn war zuerst eine Pferdebahn. Der Endpunkt im Dorf befand sich nordöstlich des heutigen Bahnhofs. Das Gleis kam vom Anleger durchs Watt bis zum Deich, verlief dann auf dem "Heller" nach Osten und bog in einer scharfen Kurve nach Norden zum Dorfbahnhof ab. Diese enge Kurve gab öfter Anlaß zu Entgleisungen und Schwerlauf der Wagen. Im Watt lag das Gleis auf einem niedrigen hölzernen Pfahlgerüst und endete am nördlichen Anfang der Anlegebrücke, etwa einen Meter tiefer als der Brückenkopf. Die Passagiere mußten hier die Pferdebahnwagen verlassen und auf einem Holzsteg zum Brückenkopf laufen. Auf dem Anleger war etwas erhöht ein Lorengleis verlegt. Gepäck wurde auf eine Lore umgeladen und mit ihr zum Brückenkopf befördert. Die Strecke war 2,318 Kilometer lang, davon lagen 980 Meter im Watt.

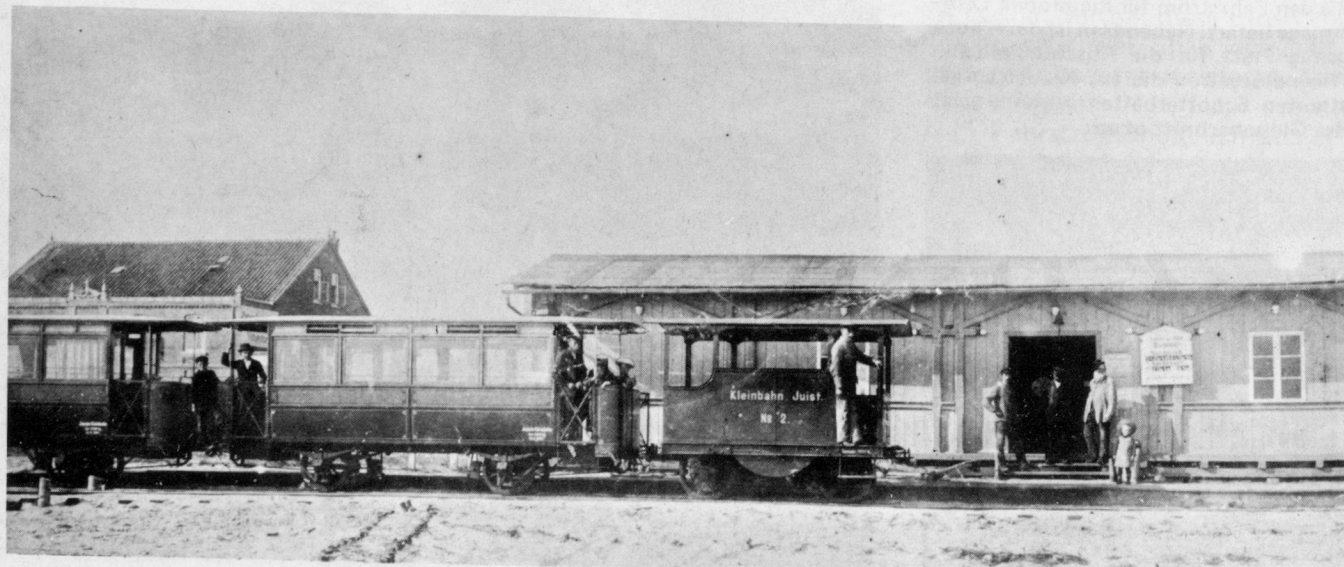
Im Herbst 1898 wurde fast die gesamte Bahnanlage durch Sturm und Hochwasser zerstört. Als im folgenden Jahr die Inselbahn wieder hergestellt werden mußte, gab man den Pferdebetrieb auf und stellte eine 12-PS-Benzollokomotive in Dienst. Der Bahnkörper wurde verstärkt, der Dorfbahnhof wegen der engen Kurve an die Stelle des heutigen Endpunktes verlegt und 1900 dort ein hölzernes größeres Bahnhofsgebäude gebaut.

1916 wurden die Bahnhofsanlagen im Dorf, besonders die Hochbauten, durch eine Sturmflut erheblich beschädigt und mußten 1919 abgebrochen werden, um für den geplanten Schutzdeich an der Südseite des Ortes Platz zu schaffen. Erst 1921 war das neue Bahnhofsgebäude, das sich nun auf erhöhtem Terrain befand, wieder hergestellt. Dieses Gebäude wurde 1936 dann durch einen stattlichen modernen Klinkerbau ersetzt, mit großer Güterhalle, großzügigem Empfangsgebäude, der Bahnhofsirtschaft, sowie einem durch eine Klinkermauer eingefassten Empfangsplatz.

Der Fahrbetrieb war 1898 mit drei hochrädigen, kurzen Personenwagen und einem geschlossenen Güterwagen gebaut von der Firma Stikkenboom, Norden, begonnen worden. Diese Personenwagen hatten vier Fenster, flache Dächer und offene Endplattformen. Zwei davon wurden 1950 nach Spiekeroog verkauft, der dritte zum Werkstattwagen umgebaut.

So sah der alte Anleger Juist vor 1911 aus (links). Die Bahn endete am Anleger auf einem Pfahljoch. In der Mitte der erhöhte Holzgang für die Passagiere und links noch höher das zum Schiff führende Lorengleis.

Das war der alte 1900 erbaute Dorfbahnhof (unten). Vor ihm die Lok Nr. 2, eine 24-PS-Benzollok, mit Personenwagen. Diese Lok hatte einen kastenähnlichen Trambahnlokaufbau. Zwischen den Rädern war eine große, verkleidete Schwungscheibe angeordnet.





Der ersten Benzolokomotive von 1899 mit Einzylinder-Deutz-Motor von 12 PS folgte 1902 eine zweite Benzolok mit 24 PS. Diese Maschinen hatten Kastenaufbauten wie Trambahnloks mit halbhoher Verkleidung und waren sonst rundum offen. Zwischen den Rädern war eine verkleidete große Schwungscheibe eingebaut. Eine dritte Benzolok wurde 1911 angeschafft. Der Verbleib der drei Loks ist unbekannt.

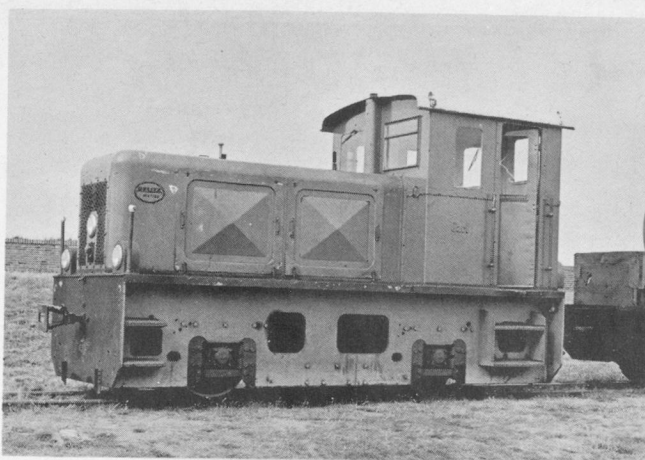
Später wurde die Traktion auf Dieselbetrieb umgestellt und im Laufe der Jahre wurden die zweiachsigen Loks "Paul" (1925) mit 45 PS, "Carl" (1936) mit 65 PS und "Heinrich" (1952) mit 120 PS angeschafft. Die Lok "Paul" hatte ursprünglich einen Benzinmotor, erhielt 1935 einen 45-PS-Dieselmotor und 1955 einen luftgekühlten 75-PS-Dieselmotor. Diese Lok ist 1967 nach über 40 Betriebsjahren ausgemustert worden, während die Lok "Carl" 1968 verkauft worden ist. Als Ersatz kam von der Herforder Kleinbahn die 125-PS-Diesellok HK12, die jetzige "Carl".

Zum Wagenpark kam 1913 von Stilkenboom ein zweiachsiger Personenwagen mit Post- und Gepäckabteil, der bis 1939 im Dienst war. 1926 lieferte Stilkenboom zwei moderne große zweiachsige Personenwagen mit geschlossenen Plattformen, Schiebetüren und gewölbtem Dach. Beide Wagen sind heute bei der Museumseisenbahn Bruchhausen-Vilsen.

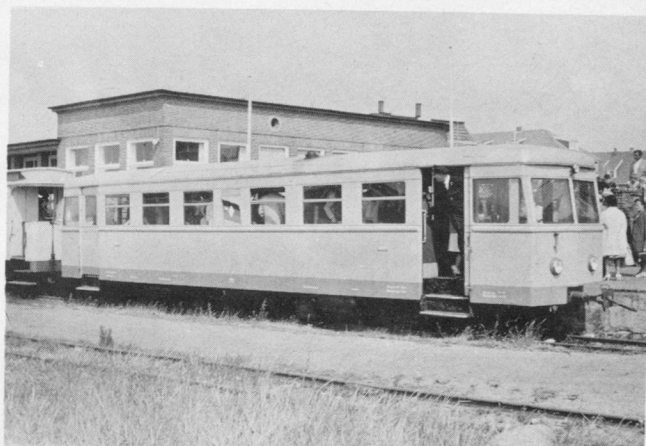
Nach der Stilllegung der Karlsruher Lokalbahn wurden 1939 von dort acht vierachsige, 10,5 Meter lange Personenwagen übernommen, von denen zwei zu 00-Wagen umgebaut worden sind. Ab 1962 sind die Vierachser in der Werkstatt Norderney mit neuen Aufbauten versehen worden. Sie erhielten moderne Wagenkästen mit geschlossenen Plattformen, Schiebe- bzw. Falttüren und flachen Dächern.

In den Jahren 1958 bis 1962 sind von stillgelegten Personenstrecken insgesamt vier Talbot-Triebwagen der Baujahre 1950 und 1955 erworben worden.

Der Güterverkehr spielte ursprünglich eine untergeordnete Rolle und beschränkte sich auf den Reisegepäck-Transport. So reichten bis in die zwanziger Jahre die beiden G-Wagen von 1898 bzw. 1900 völlig aus. Lediglich für den Material-

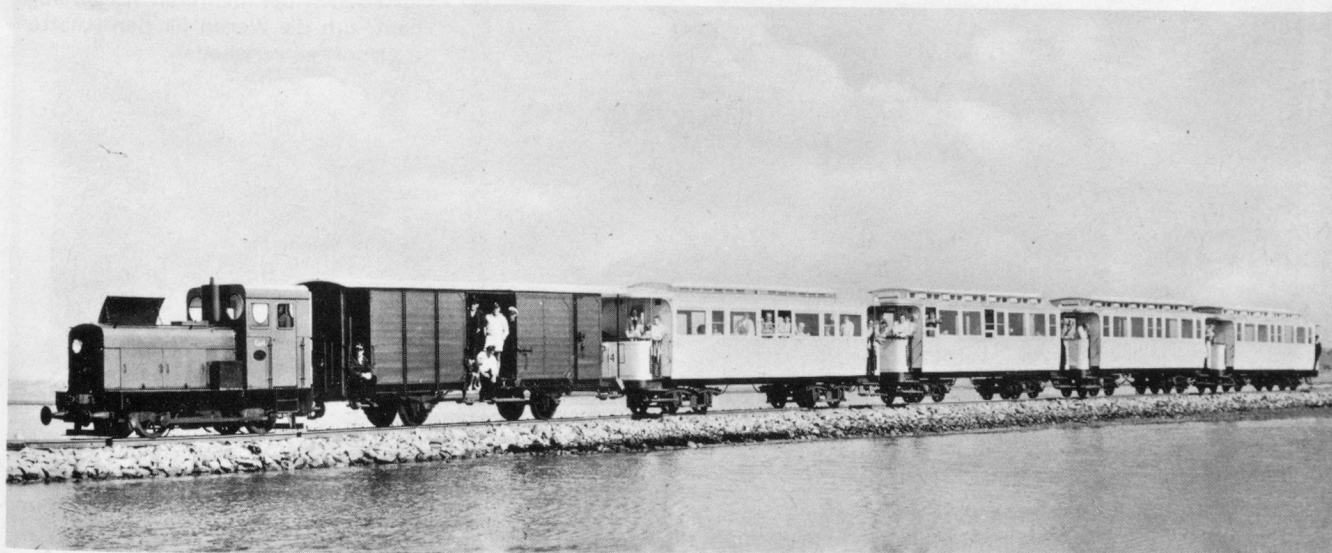


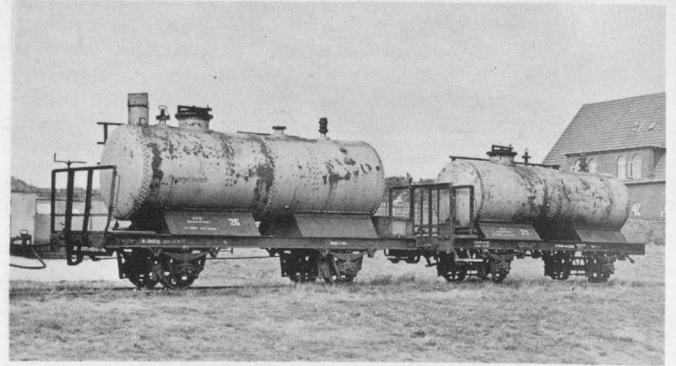
Eine Lok des heutigen Betriebes ist die zweiachsige Diesellok "Carl II" mit 125 Ps (oben), die 1966 von der Herforder Kleinbahn gekauft worden ist. — Von der Karlsruher Lokalbahn kamen 1939 diese vierachsigen 10,5 Meter langen Personenwagen (oben links) nach Juist. Einige sind inzwischen umgebaut worden und der Ci 18 kam zur Museumseisenbahn nach Bruchhausen-Vilsen.



Eine Reihe Talbot-Triebwagen (oben) kamen um 1960 von verschiedenen Bahngesellschaften, die den Personenverkehr eingestellt hatten, nach Juist.

Hier ist ein Zug der Juister Inselbahn auf dem Damm unterwegs (unten): Die frühere B-Diesellok "Carl" mit vier vierachsigen Personenwagen (ex Karlsruher Lokalbahn).





Die alten vierachsigen Personenwagen sind in der Werkstatt Norderney inzwischen umgebaut worden (oben links). Sie erhielten moderne Wagenkästen mit geschlossenen Plattformen und Schiebetüren. - Die zwei zweiachsigen Kesselwagen (für den Heizöltransport (oben) sind 1961 von der KAE erworben worden.

Der heutige Bahnhofsbau (links) war 1936 gebaut worden, mit großer Güterhalle und großem Empfangsgebäude. Drei Jahre später wurde die Wagenhalle erneuert und vergrößert.

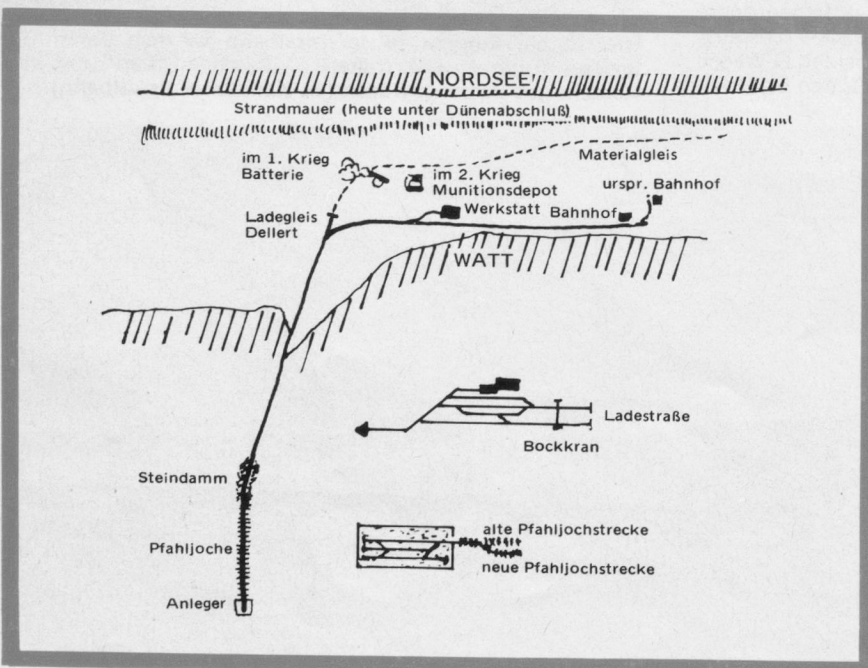


transport zum Strandmauerbau kamen 1911 zwölf kleine O-Wagen nach Juist.

Erst nach dem Krieg, als dem Güterverkehr größere Bedeutung zukam - Baumaterial, Brennstoffe, Konsumgüter - erhielt der Güterwagenpark Zuwachs. Ab 1950 sind in der Werkstatt Norderney sechs vierachsige Plattformwagen mit aufsteckbaren Seitenwänden unter Verwendung von Fahrstellen der alten OT-Wagen mit teilweise ungefederten Achsen hergerichtet worden. 1957 bis 1965 wurden insgesamt 14 vierachsige Güterwagen von verschiedenen Kleinbahnen übernommen, die heute als Plattform- bzw. niederbordige OO-Wagen laufen. Für den Heizöltransport sind 1961 von der KAE zwei zweiachsige Kesselwagen erworben, sowie ein 15000-Liter-Kessel auf einen OO-Wagen gesetzt worden. Die Inselbahn Juist präsentiert sich heute als eine moderne leistungsfähige Bahn mit beachtlichem Fahrzeugpark, die dem ständig steigenden Verkehr der Insel durchaus gewachsen ist.
G.W.

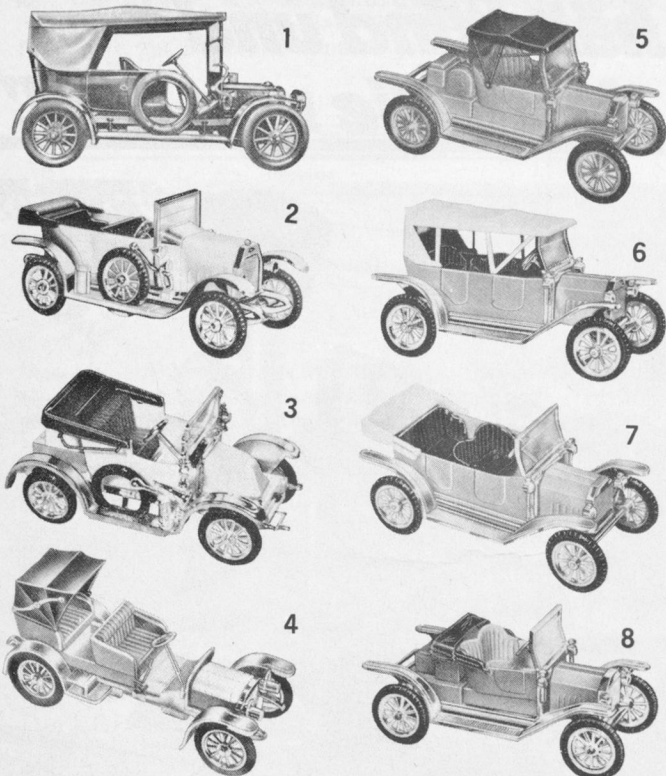
Der zweiachsige Flachwagen 39 (links oben) kam 1960 als ursprünglicher OO-Wagen mit anderen von der Plattenberger Kleinbahn. Die Seitenwände sind inzwischen bei mehreren Wagen abgebaut, um die Wagen für den Palettentransport zu verwenden.

(Fotos: Sammlung Wolff)



Unsere kleine Skizze (links) zeigt den Streckenlauf der Juister Inselbahn und die Gleisskizzen von Bahnhof und Anleger.

Oldtimer - Autos



Eine Serie Oldtimer-Autos aus Plastik (im Maßstab 1:25, der noch recht gut zur LGB paßt), wird von der Firma Breiter hergestellt. Hier stellen wir acht dieser Pkw-Modelle vor: 1 = Fiat Zero-Spyder (1913), 2 = Fiat Zero (1913), 3 = Renault 6 CV (1911), 4 = Mercedes-Simplex (1902), 5 = Ford T Zweisitzer (1908), 6 = Ford T mit Verdeck, 7 = Ford T offen (1908), 8 = Ford T Zweisitzer offen (1908).

MALI TIR ST. 479

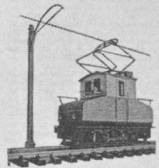
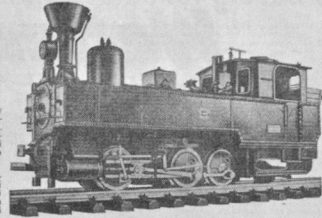
STRAN 3

V VELIKEM SVETU MALIH ŽELEZNIC

Lehmanova »velika« železnica

Tovarna Ernst Paul Lehman v Nürnbergu proizvaja električne miniaturne železnice v merilu 1:22,5. Širina med tirnicami je 49 mm. Pogon je na enosmerni lok napetosti 4V. Premer tirnega kroga znaša 1250 mm.

Izdelki LGB so za vsakega modelarja priložnost za razširitev. Dobra velika modela v primerjavi s HO ali N omogočajo široko področje in precizno izdelavo. V strojevodski



kabini so vse krmilne naprave, kar pri manjših modelih ni mogoče. Modeli so izdelani iz prvovrstnega materiala, ki je odporen proti vremenskim nevarnostim; glede na svojo velikost, služijo namreč ti modeli običajno za vrtno železnico.

Kauno priložnost železnice standardne proizvodnje so pokazali na nürnberskem velesejmu že dve novi lokomotivi LGB. Najbolj je model žilnerske in mariborske železnice v Avstriji (slika 1). Model ima ojačen sedempolni motor.

Zanimiva je tudi prva električna lokomotiva tega proizvajalca (slika 2); je model dvoosne električne lokomotive s proge Mirniz — Št.

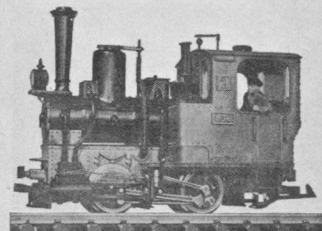
Erhard. Priloga električni vod omogoča hitrosti vožnje dveh vlakov po istem tiru.

Nadve priloga je tudi dvoosna lokomotiva po modelu lokalne železnice Salzhemmgen (slika 3).

Posatki in tovarni vozovi so izdelani v enakem stilu kot lokomotive. Razen šestih različnih posatkov, vse, preostale so deset različnih tovarnih.

Ceravno obstaja tovarna komaj duri dve leti. Je zanimanje za njene proizvode vsak dan večje. Posebno ljubitelji izdelkov soldimera so z LGB prili na svoj račun. P.

Ansambl narodnih plesov in peani
Tine Rožanc
v Ljubljani, sprejema mlade pesalce in glasbenike!
Vpišete se lahko v prostori društva v Ljubljani, Trg OF 3

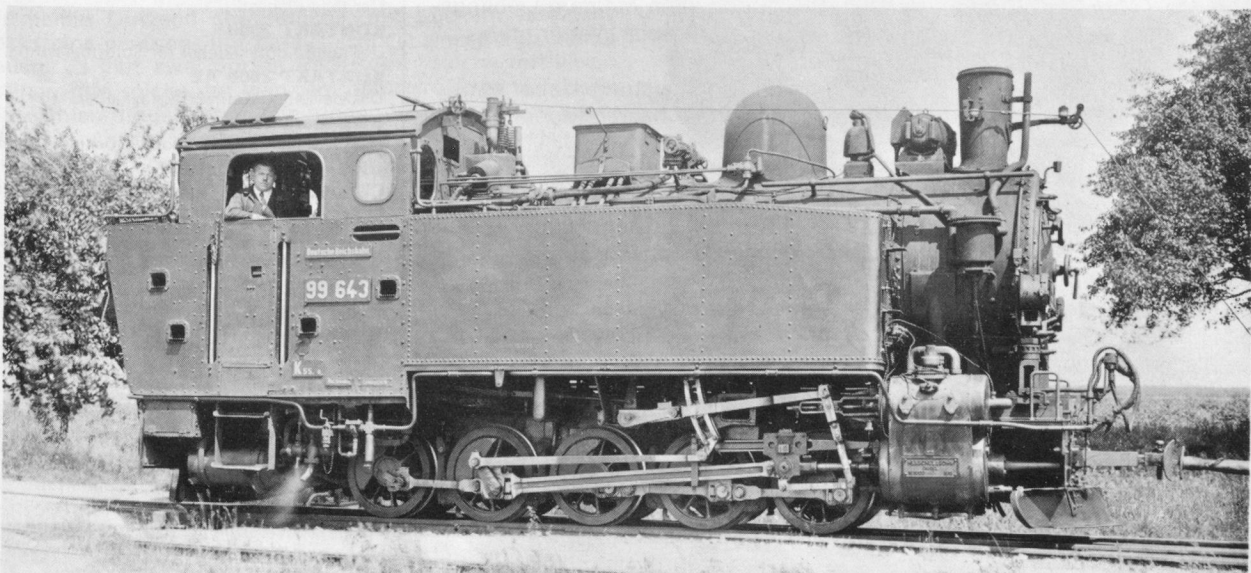


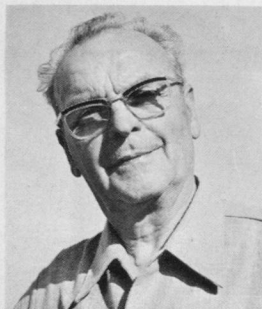
Auch in Jugoslawien ist die LGB nicht unbekannt. Dort fahren viele Lehmann-Großbahnen, die von Gastarbeitern mit nach Hause genommen wurden. Und die jugoslawische Fachzeitschrift "Mali Tir" berichtet schon ganzseitig über die LGB (oben).

Das ist auch eine Schmalspurlokomotive

Diese Eh2-Tenderlokomotive hatte 750 mm Spurweite und gehörte zu einer Serie 1918 gebauter Loks der Sächsischen Staatsbahnen, die vor allem auf den steigungsreichen Strecken des Erzgebirges eingesetzt wurden. Alle Maschinen wurden später von der Deutschen Reichsbahn übernommen (99 641 bis 99 655). Die Lok 99 643 unseres Fo-

tos kam 1938 nach Österreich zur Waldviertelbahn und wurde auf 760 mm umgespurt. - Ausführliche Auskunft über die interessanten Schmalspurlokomotiven dieser Baureihe und ihre Folgemuster gibt das neue Taschenbuch "Deutsche Schmalspur-Lokomotiven" von H.J. Obermayer.





Hans Apel, Erbauer einer Garteneisenbahnanlage, sagt:

„Diese Brücke hält Wind und Wetter stand - durch die von UHU.“



Hans Apel, Rentner in 3111 Suhlendorf, war von Beruf Hochfrequenztechniker. Im Laufe seines Lebens hat er viele Schiffsmodelle, Segelflug- und Motorflugzeugmodelle gebaut. Sogar ein Vergrößerungsapparat aus Konservendosen ist sein Werk...

Er erzählt:

„Ich muß immer etwas zu tun haben. Mein Leitspruch: 'Wer rastet, der rostet'. Arbeit ist für mich die beste Medizin. Sehen Sie, diese Brücke zum Beispiel besteht aus ungefähr 100 Einzelteilen. Und zwar aus Schleudergardinenstangen mit Doppel-T-Profil. Die einzelnen Teile habe ich mit UHU-plus endfest 300 aneinandergeklebt. Das war nötig, denn die Brücke muß was aushalten. Und UHU-plus endfest 300 hat eine enorme Endfestigkeit: 300 kg pro cm². Zu meiner Anlage gehören Bahnhöfe, Schuppen und Lagerhallen. Die müssen alle wind- und wetterfest sein. Darum nahm ich KONTAKT 2000. Denn dieser neue Kontaktkleber ist speziell

mit geringer Licht- und Versprödungsempfindlichkeit ausgestattet.

Einen Tunnel, der zur Anlage gehört, habe ich aus lauter Kachelscherben zusammengeklebt. Ebenfalls mit dem Super-Reaktionskleber UHU-plus endfest 300. So kann meinem Lieblingshobby weder Wind noch Wetter etwas anhaben.“

Wenn es um Hochleistungskleber geht, dann schwören die besten Modellbauer der Welt auf die von UHU.

Sie wissen: UHU-Spezialkleber sind Hochleistungskleber, unentbehrlich im Modellbau. UHU-Spezialkleber gibt's in jedem guten Fachgeschäft.

UHU-Allwerker-Set

Fast alle UHU-Spezialkleber gibt es jetzt in der ersten kompletten Kleberwerkstatt: im UHU-Allwerker-Set, transportabel, aufhängbar, aufstellbar. Kostenpunkt DM 5,90.

UHU®
Allwerker-Set
DM 5,90

Die von UHU

UHU-Allleskleber

Das universelle und zuverlässige Klebewerkzeug.

UHU-stic

Der tolle Klebestift.

KONTAKT 2000

Der neue Kontaktkleber für Sofortbelastung.

KONTAKT 2000 AE

Der vielseitige Kontakt-Spraykleber.

UHU-hart

Der schnelle Spezialkleber für den Modellbau.

UHU-plus endfest 300

Der bewährte 2-Komponenten-Superkleber für Metall u. a. Hartmaterialien.

UHU-plus 5 minuten

Deutschlands schnellster 2-Komponenten-Kleber.

UHU-coll

Der kraftvolle Weißleim für Holzverbindungen.

UHU-por Typ Modellbau

Der Spezialkleber für Styropor® (Wz. BASF) mit Styropor und in Verbindung mit anderen Materialien.

UHU-plast

Der Spezialkleber, der Plastikteile aus Polystyrol nahtlos verschweißt.

UHU-PVC

Der Spezialkleber für Weich- und Hart-PVC.

UHU-film

Helfer beim Zusammenbau von Modellteilen.

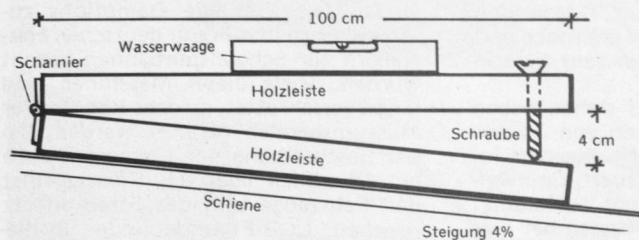
Gesamtprospekt „Die von UHU“
kostenlos anfordern!

UHU-Werk H. u. M. Fischer GmbH
758 Bühl (Baden)

„...aus dem Klebstoff-Programm für Modellbauer.“

Beim Bau von Steigungen . . .

. . . in LGB-Freianlagen ist es zweckmäßig, die Gleichmäßigkeit der Steigung laufend zu kontrollieren. Ein einfaches Hilfsgerät dazu läßt sich - nach einem Vorschlag von LGB-Freund R. zur Bonsen, Grainau, - ganz leicht selbst bauen.



Man braucht zwei gerade Holzleisten von ein Meter Länge, ein Scharnier und eine längere Schraube. Wie dieses Hilfsgerät zur Steigungsmessung aufgebaut ist, zeigt unsere Skizze. Mit der Schraube am Leistenende wird die gewünschte Neigung eingestellt und mit einer Wasserwaage die Horizontallage der oberen Leiste kontrolliert.

Aus der Werkstatt unserer Leser

Die LGB-Wagenbeleuchtung . . .

. . . die es serienmäßig zu kaufen gibt (LGB-Nr. 3030), ist so ausgelegt, daß sie von einer, in einem Güter- oder Packwagen untergebrachten Batterie gespeist wird. Unser LGB-Freund Dieter Fischer aus Berlin hat sich eine andere Lösung für die Stromversorgung der Wagenbeleuchtung einfallen lassen, die unsere Leser interessieren wird.

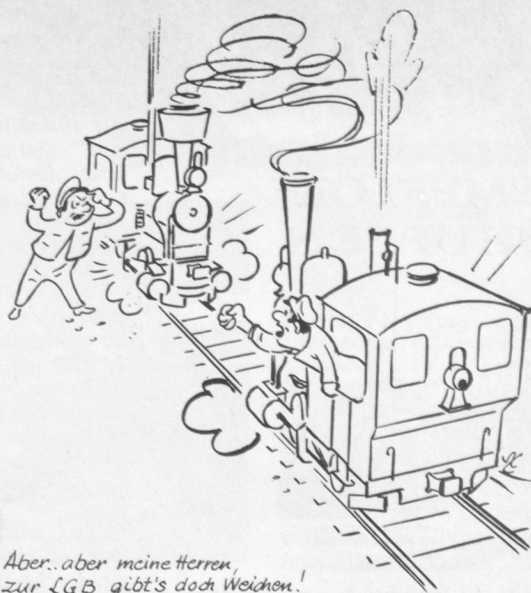
Er hat ein LGB-Schienenreinigungsgerät (Nr. 5005), das unter einen Wagen untergeschraubt wird, zum Stromabnehmer umgebaut und speist nun die Wagenbeleuchtung mit dem Fahrstrom. Keine schlechte Lösung, wie uns scheint, wobei aber zu bedenken ist, daß die Wagenbeleuchtung selbstverständlich nur brennt, wenn der Zug fährt.

Burgruinen für die LGB-Anlage

Wer einen Berg in seiner LGB-Freianlage mit einer Burg krönen will, muß zur Selbsthilfe greifen. Wie man ohne großen Aufwand zu einer Burg oder Burgruine kommt, schildert LGB-Freund D. Stauffer, Ruedisbach.

Ein halbes Dutzend gewöhnliche, mit Löchern versehene Backsteine genügen, um daraus schnell eine Burgruine zu bauen. Es gibt zwei Sorten Backsteine: solche mit vielen kleinen und solche mit wenigen, dafür größeren Löchern. Wir wählen die letzteren. Die runden Löcher, die uns geeignet scheinen, feilen wir in viereckige Fensteröffnungen aus. Die restlichen Löcher verschließen wir mit Gips oder Mörtel. Wir stellen die Steine in der gewünschten, uns passenden Form zusammen. Die Zinnen machen wir wie folgt: Zwei Holzleisten von etwa 30 cm Länge werden auf eine glatte Unterlage gesetzt. Die Höhe der Leisten richtet sich nach der gewünschten Höhe der Zinnen. An beiden Seiten, der Holzleisten fügen wir je einen Backstein an, damit diese nicht verrutschen. Dann wird Mörtel (ein Teil Zement, ein Teil feiner Sand) eingegossen. Wir lassen dies etwa eine Stunde an der Sonne stehen, bis der Mörtel leicht gezogen hat. Dann entfernen wir die Leisten und schneiden vorsichtig die Zinne in Form von Würfeln heraus. Diese werden so plaziert, daß von allen Seiten Luft herankommen kann, wobei sie hart werden. Sie werden dann mit der gleichen Mörtelmischung auf die aus Backsteinen bestehende Burg aufgegossen.

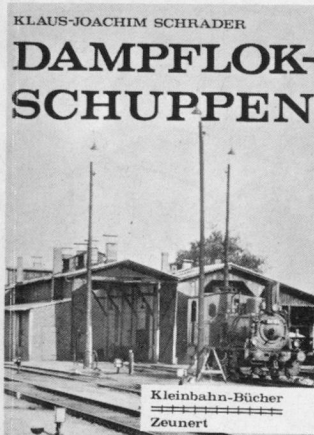
Zuletzt streichen wir das Ganze mit einer braunroten Farbe, wenn wir nicht schon Backsteine aus dieser Farbe zum Aufbau der Burgruine verwendet haben.



Diese Diesellok (oben) ist ein Eigenaufbaufahrzeug. Es entstand als LGB-Umbau in der Heimwerkstatt unseres LGB-Freundes Hans Godl in Teisendorf und ist gewiß eine nette Anregung für unsere Leser.



Für Sie gelesen...



Dampflok-Schuppen

Von Klaus Joachim Schrader. 96 Seiten, 47 Fotos, 42 Zeichnungen, 9,80 DM (Wolfgang Zeunert Verlag, 3170 Gifhorn, Hauptstr. 10).

Die deutschsprachige Eisenbahnliteratur wurde mit diesem Band bereichert. Im Gegensatz zu den großen Staatsbahnloks, die schon in zahlreichen Veröffentlichungen gewürdigt worden sind, findet der Leser hier einen "Dampflok-Schuppen" voller Privatbahn- und Schmalspurloks vor. Klaus-Joachim Schrader, Schienenfahrzeugkonstrukteur, besitzt die notwendige fachliche Voraussetzung zur Abfassung eines solchen Buches. Schon das Betrachten seiner Fahrzeugskizzen (einheitlich im Maßstab 1:100) ist ein Genuß. Die Beschreibungen sind ausführlich und leicht lesbar. Tabellen mit den wichtigsten Daten der beschriebenen Maschi-

nen runden den Informationswert des Buches ab.

Die Auswahl der im "Dampflok-Schuppen" stehenden Maschinen erfolgte unter Berücksichtigung der verschiedenen Bauarten. So ist von der B-gekuppelten Dampfstraßenbahnlok über die E-Tenderlok bis zur C'C-Malettlok jede Achsfolge (zum Teil mehrfach und in verschiedenen Spurweiten) berücksichtigt worden.

20 normalspurige Loks stehen neben 22 Schmalspurmaschinen von 31 verschiedenen Verwaltungen. Aus dem Inhaltsverzeichnis sind Bauart, Spurweite und Verwaltung leicht auffindbar. Der Wolfgang Zeunert Verlag hat hier ein Buch veröffentlicht, das bei allen Dampflokfreunden sicher Interesse finden wird. Angesichts der exakten Typenskizzen ist der Band aber auch ein Leckerbissen für alle Modellbahnfreunde, die hier gute Vorlagen für den Bau von Dampflokomotiven nach Vorbildern der nichtbundeseigenen Eisenbahnen finden.

Taschenbuch Deutsche Schmalspur-Lokomotiven

von H. J. Obermayer
224 Seiten mit 200 Fotos. - Plastik.
9,80 DM (Franck'sche Verlagsbuchhandlung, Stuttgart).

Der dritte Band über Lokomotiven des bekannten Autors ist einem Bahnsystem gewidmet, das bisher in Deutschland ungerechterweise immer im Schatten der Hauptbahnen stand. Erst jetzt werden von einem breiten Publikum die Typenvielfalt, die Individualität und die Romantik der Fahrzeuge auf schmalem Gleis wiederentdeckt. Der hervor-

ragende Bild- und Dokumentationsteil zusammen mit den Vorkapiteln "Entwicklung der Schmalspurbahnen" und "Einteilung der Lokomotiven", machen dieses Buch zum bisher vollständigsten Nachschlagewerk über Schmalspur-Dampfloks in beiden Teilen Deutschlands. Hier sind alle Dampfloks zusammengestellt, die von deutschen Herstellern für Schmalspurbahnen gebaut wurden. Viele dieser Maschinen sind längst verschrottet, manche konnten für Museumsbahnen gerettet werden. Bei der Beschreibung der Loks wird auch ein Überblick über das Einsatzgebiet der Fahrzeuge und das Streckennetz gegeben. LGB-Freunde finden in diesem Taschenbuch reichlich Anregungen für Umbauten und "Frisuren".



Dieselloks auf Kleinbahngleisen

Von Klaus-Joachim Schrader, 32 Seiten, 13 Fotos, 12 Maßskizzen im Maßstab 1:100, 7,80 DM. (Verlag Wolfgang Zeunert, 3170 Gifhorn, Hauptstraße 10). Im bewährten Stil des Vorgängerbuches "Dampflok-Schuppen" werden hier die Diesellokomotiven der deutschen nichtbundeseigenen Eisenbahnen mit einem ausführlichen Text, Datentabellen, einem guten Foto und mit einer exakt vermaßten Typenskizze (Vorder-, Seiten- und Rückenansicht) im Maßstab 1:100 beschrieben. Die Maschinen sind nach Achsfolgen geordnet, und für jede Bauart von B bis C'C' sind einige markante Typen ausgewählt worden.

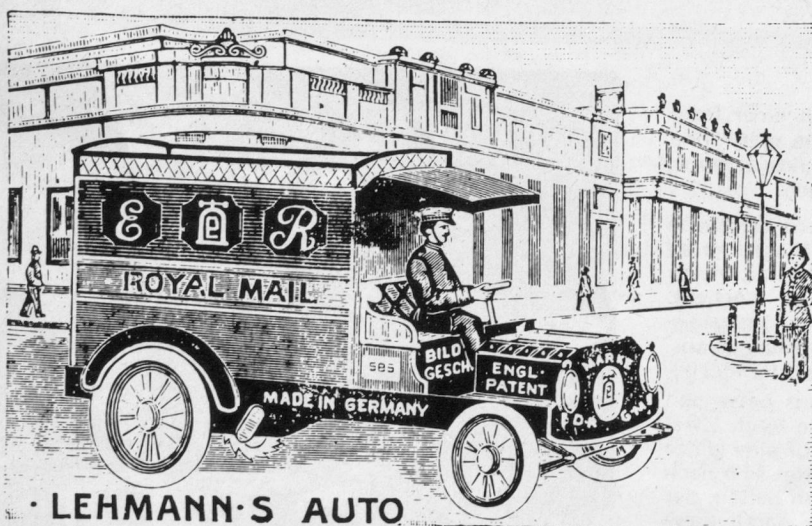
Triebwagen auf Kleinbahngleisen

Von Klaus-Joachim Schrader. 36 Seiten, 21 Fotos, 12 Maßskizzen 1:100 und 1:160, 8,80 DM. (Verlag Wolfgang Zeunert, 3170 Gifhorn, Hauptstraße 10).

Der bekannte Kleinbahn Verlag setzt mit dieser Neuerscheinung sein Verlagsprogramm konsequent fort. 12 Triebwagen mit Verbrennungsmotoren werden hier mit fundiertem Text, großem Foto, Datentabelle und exakter Maßskizze 1:100 oder 1:160 (bei sehr langen Fahrzeugen) vorgestellt.

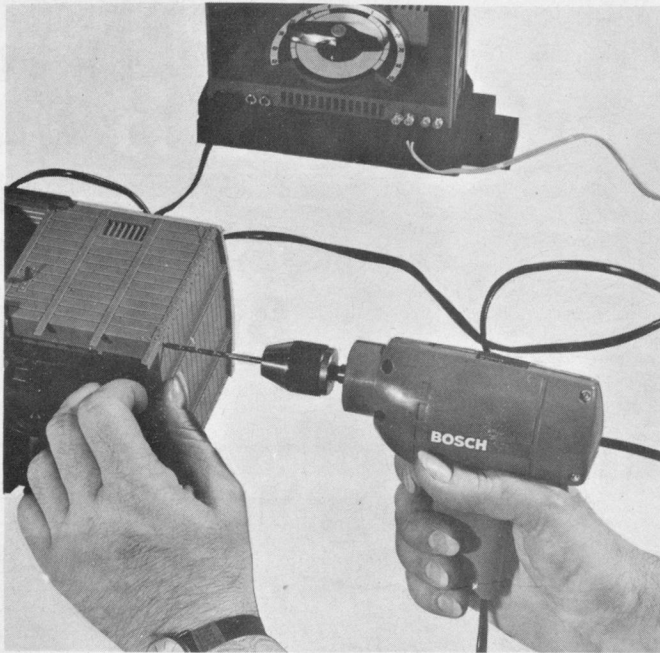
Wie schon in den Vorgängerbüchern "Dampflok-Schuppen" und "Dieselloks auf Kleinbahngleisen" findet der Leser eine umfassende Information über die verschiedenen Bauarten schmal- und normalspuriger Triebwagen bei deutschen nichtbundeseigenen Eisenbahnen. Die Maßskizzen zeigen neben Stirn- und Seitenansicht die vollständige Innenaufteilung der Fahrzeuge.

Anno 1913



Wußten Sie schon, daß die Geburtsstätte der LGB, das Patentwerk E. P. Lehmann, eine ganz alte deutsche Spielwarenfabrik ist? Sie wurde 1881 gegründet, ist jetzt also 90 Jahre alt. Viele der mechanischen Blechspielzeuge, die früher - damals natürlich hochmodern - hergestellt worden sind, wären heute tolle Oldtimer-Zubehöre für die LGB. Nehmen Sie beispielsweise dieses Postauto, ein Spielzeug aus dem Jahre 1913. Wen reizt es zum Nachbau für die LGB-Anlage?

Neuheit für die LGB - Werkstatt



Die großen Heimwerker-Bohrmaschinen von Bosch sind unseren Lesern sicher gut bekannt und werden bei vielen Modellbahnfreunden im Gebrauch sein. Vor einiger Zeit haben nun diese Standard-Maschinen einen kleinen Bruder bekommen: Bosch-Combi "Junior". Diese kleine elektrische Handbohrmaschine von nur 16,5 cm Länge (mit Bohrfutter) ist eine brauchbare Bereicherung unserer häuslichen LGB-Werkstatt. Weil sie so klein und leicht - und damit außerordentlich handlich - ist, eignet sie sich gerade für die zahllosen feinen Arbeiten im Modellbau besonders gut. Das Bohrfutter nimmt Bohrer, Fräser und Schleifköpfe bis 6 mm Schaftdurchmesser auf.

Eine gerade für den bastelnden Modellbaufreund sehr interessante Besonderheit dieser Klein-Bohrmaschine ist, daß sie mit Niederspannung bis 16 Volt betrieben wird und zwar sowohl mit Gleichstrom als auch mit Wechselstrom. Sie wird deswegen also einfach an den Modellbahn-Trafo angeschlossen. Noch besser ist es, den LGB-Fahrtregler zwischenzuschalten, dann kann man nämlich die Drehzahl dieser kleinen Maschine stufenlos von 0 bis 900 U/min regeln. Ein ge- wiß nicht uninteressanter Vorzug.

Die "LGB-Depesche"

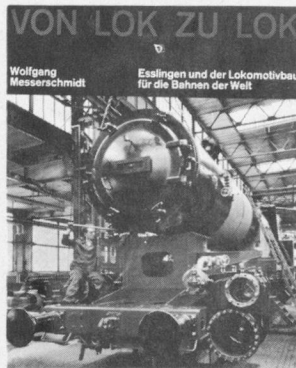
gehört zu Ihrer großen Bahn wie die Gleise, liebe LGB-Freunde! Diese spezielle Zeitschrift für Sie ist viermal im Jahr bunt, vielseitig und reich illustriert. Jedes Heft bringt viele interessante Berichte, Tips und Anregungen.



Sichern Sie sich am besten gleich Ihr Jahres-Abonnement für 1972! Sie brauchen nur den Bestellschein (rechts) auszufüllen und im Kuvert abzuschicken. (Absender bitte nicht vergessen!)

LEHMANN

Bücher für den Eisenbahnfreund



Von Lok zu Lok
von Wolfg. Messerschmidt

Über 100 Jahre baute die Maschinenfabrik Esslingen Lokomotiven für die ganze Welt. Darüber berichtet dieses Buch in vielen Einzelheiten über Konstruktion, Fertigung usw. - 208 Seiten Großformat, 34 Aufrisse u. Schnittbilder + 117 Fotos. - Leinen - 34,- DM (+ 1,20 DM Porto) Nr. 3600 G (Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart).

... und 3 interessante Taschenbücher:

"Deutsche Schmalspur-Dampflokomotiven"

von Horst J. Obermayer
224 Seiten, 200 Abb. - Plastik - 9.80 DM (+ —.40 DM Porto) Nr. 3818.

"Deutsche Dampflokomotiven"

von Horst J. Obermayer
272 Seiten, 240 Fotos, - Plastik - 9.80 DM (+ —.40 DM Porto) Nr. 3643.

"Deutsche Elektrolokomotiven"

von Horst J. Obermayer
224 Seiten, 193 Abb. - Plastik - 9.80 DM (+ —.40 DM Porto) Nr. 3754.

(Alle 3 Taschenbücher: Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart)

Liebe alte Bimmelbahn

von Karl-Ernst Maedler

Ein bunter Streifzug durch die Vielfalt der einzelnen Bahnen, ein Blick auf die Besonderheiten der "Bimmelbahn"-Lokomotiven und viele schöne Bilder aus der Welt der Kleinbahn erinnern an diesen einst so wichtigen Verkehrszeit. - 200 Seiten Großformat mit 190 Fotos. - Ganzleinen. - 34,- DM (+ 1,20 DM Porto) Nr. 3455 (Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart).

Zu beziehen durch:

TECHNIKA-VERLAG
= Buchdienst =
8803 Rothenburg/Tbr.
Galgengasse 47

Vorkasse (Buchpreis +
Porto auf Postscheckkonto
Nürnberg Nr. 3541
(Buch-Nr. angeben)

Absender:

Name: _____

Ort: _____

Straße: _____

(Bitte Druckschrift!)

Senden an:

Ernst Paul Lehmann
- Patentwerk -

D-8500 Nürnberg
Saganer Str. 2 - 4

Bestellschein

Hiermit bestelle ich die
"LGB-Depesche"
ab Heft 13 zum laufenden Bezug (jährlich 4 Hefte a 1.80 DM = 8.40 DM
einschl. Porto + Mehrwertsteuer)

(Unterschrift + Datum)



L.G.B.

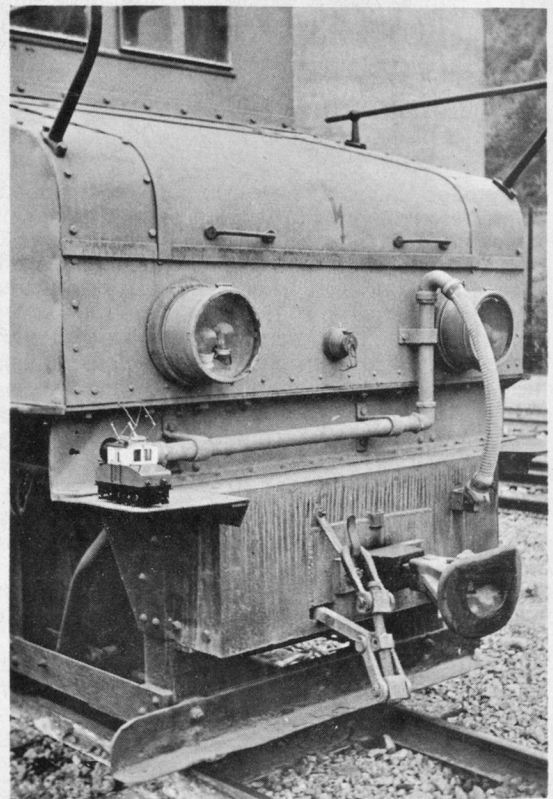
**im
Bild**

Mit einem neuen Partygag überraschte Karin Dinslage, Lottofee vom Dienst, ihre Gäste in Frankfurt. Mit einem LGB-Zug serviert sie die Getränke, elektrisch und "ferngesteuert". Aber auch Ehemann und Töchterchen haben an dem neuen Spiel Gefallen gefunden. Zur Nachahmung unseren LGB-Freunden für die Winterabende empfohlen.

Zu Besuch beim "großen Bruder", der Schmalspurlok E1 in Mixnitz in der Steiermark, war inzwischen auch das LGB-Modell dieser Lok. Unser Foto rechts zeigt die kleine LGB-Lok als Trittbrettgast auf ihrem 22,5 mal größeren Vorbild.

Durch unsere LGB-Oldtimer-Bahnhofsampe wurde ein LGB-Freund aus Bückeburg zu diesem gezeichneten Weihnachtsgruß an alle Leser der "LGB-Depesche" angeregt. LGB-Werk und Redaktion schließen sich an und wünschen ebenfalls "Frohe Weihnacht" mit viel LGB-Spaß!

Die Schallplattenhülle einer neuen Langspielplatte von Polydor-Austria mit den bekannten Kern-Buam zierte jetzt auch ein LGB-Motiv. Unsere "Stainz 2" ist zweifellos ein "Zug"-käftiges Titelmotiv für die beliebten Musiker



LEHMANN