

DM



# Depesche

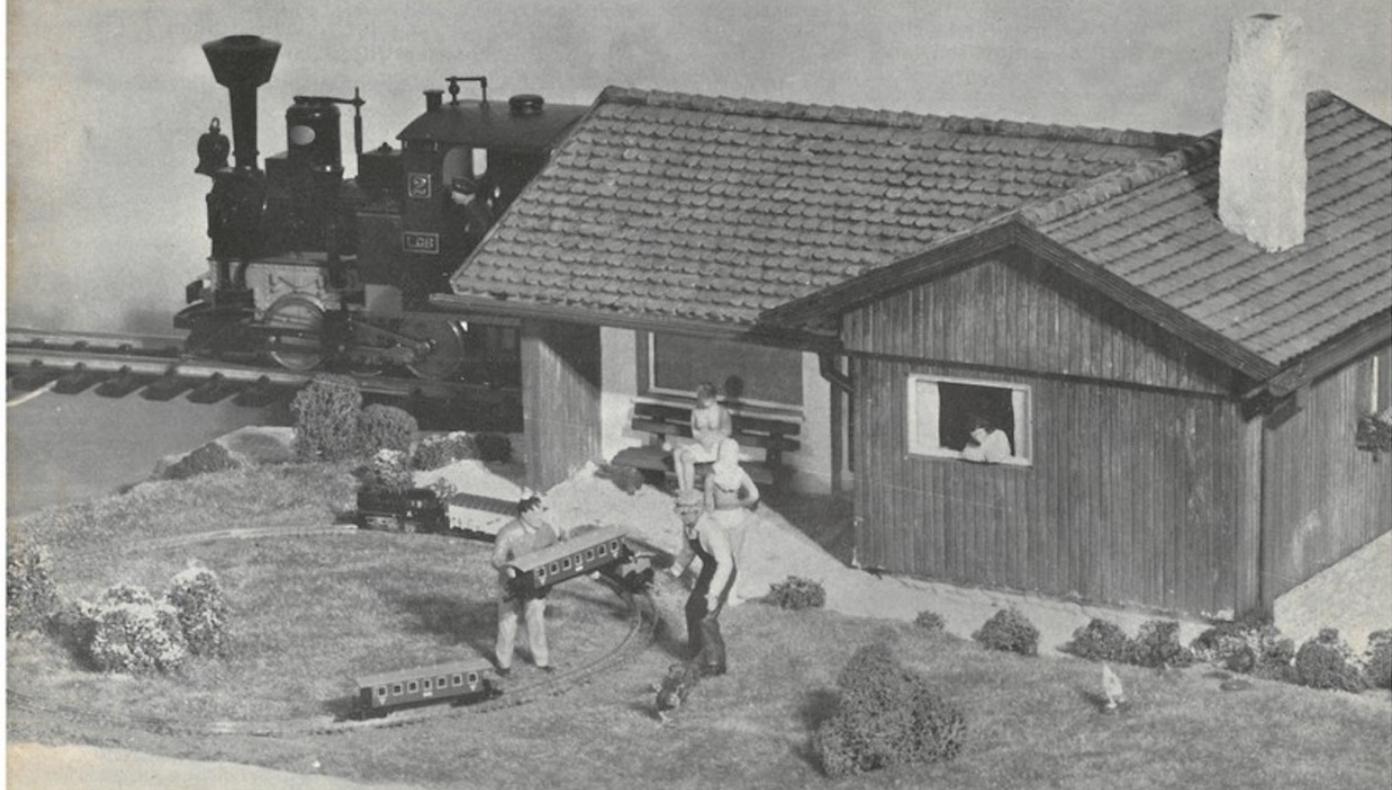
Doppelheft **17/18**

DIE ZEITSCHRIFT FÜR EISENBAHN-FREUNDE

... AUS NÜRNBERG

**Doppelheft**  
48 Seiten

**LGB-Neuheiten '73  
und neues Zubehör**





## TITELFOTO

Das hat es bisher noch nicht gegeben, verehrte LGB-Freunde! Hier, auf diesem Abschnitt einer LGB-Anlage mit einem Preiser-Haus und Preiser-Figuren, fährt eine Modellbahn der kleinsten gängigen Spur als Mini-Gartenbahn. Eine lustige, nette Idee, die wieder einmal mehr zeigt, welche tollen Möglichkeiten in dem handlich-großen Maßstab der LGB stecken. Sicher gibt es noch sehr viele andere Ideen, um „die Leute von der LGB“ mit Mini-Spielzeug spielen zu lassen. . .

## IN DIESEM HEFT:

- |  |  |
|--|--|
| <p><b>1</b> Seite 3 - 4:<br/>Ein lohnendes Ferienziel für Eisenbahnfreunde:<br/><b>Niederländische Museumsbahn mit Dampftrieb</b></p> <p><b>2</b> Seite 5 - 7:<br/>Wir fahren in die Berge:<br/><b>Werners „EGV“ fährt in 1 500 Meter Höhe</b></p> <p><b>3</b> Seite 8 - 9:<br/>Zubehör-Idee dieser Ausgabe:<br/><b>Die LGB bekam einen Container-Kran</b></p> <p><b>4</b> Seite 10 - 13:<br/>Aus der Werkstatt unserer Leser<br/><b>Lokomotiven</b></p> <p><b>5</b> Seite 14:<br/>Auch das bauen LGB-Freunde:<br/><b>Straßenbahnwagen im LGB-Maßstab</b></p> <p><b>6</b> Seite 15 - 19:<br/>Neues Freizeitziel für Schmalspurfreunde:<br/><b>Im Jagsttal dampft es wieder</b></p> <p><b>7</b> Seite 20:<br/><b>Aus der guten alten Zeit:</b></p> <p><b>8</b> Seite 21:<br/><b>Schmalspur-Dampflok im Hüttenwerk</b></p> <p><b>9</b> Seite 22:<br/><b>Auch Japan kennt die LGB</b></p> <p><b>10</b> Seite 23:<br/>LGB-Star '73/74<br/><b>Modell der Dampflok 99 6001</b></p> | <p><b>11</b> Seite 24 - 27:<br/><b>LGB-Neuheiten '73</b></p> <p><b>12</b> Seite 28 - 31:<br/>Neuheiten für LGB-Anlagen:<br/><b>Gebäude, Bausteine und kleines Zubehör</b></p> <p><b>13</b> Seite 32 - 35:<br/>Große Freianlage im waldigen Berggelände<br/><b>Der LGB-Expreß vom Zugspitzdorf</b></p> <p><b>14</b> Seite 36 - 37:<br/>„Chu Chu Tren“-Restaurant:<br/><b>LGB-Züge servieren Speisen und Getränke</b></p> <p><b>15</b> Seite 38 - 41:<br/>Blick über die Grenze nach Belgien:<br/><b>Lokalbahn Gent - Braunsee</b></p> <p><b>16</b> Seite 42:<br/><b>In Bruchhausen-Vilsen dampft es . . .</b><br/><b>Die interessante Schmalspur-Oldtimerlok</b></p> <p><b>17</b> Seite 43 - 45:<br/>Das sind Ziele für die Ferienfahrt:<br/><b>Schmalspur-Bahnen in Europa</b></p> <p><b>18</b> Seite 46 - 47:<br/><b>Für Sie gelesen . . .</b></p> <p><b>19</b> Seite 48:<br/><b>Foto-Streifzug</b></p> |
|--|--|

# LGB-Depesche

Nr. 17/18

1973

Die Zeitschrift  
für Eisenbahnfreunde

**Herausgeber + Vertrieb:** Ernst Paul Lehmann Patentwerk, D-8500 Nürnberg, Saganer Str. 2  
**Chefredaktion:** Horst Rabsilber (DJV), D-8801 Leutershausen, Rangastr. 17. - Tel. 574  
Ständiger Mitarbeiter: Willi Gandelau, (Modelleisenbahn-Freunde Köln e.V.)  
Grafik + Layout: Horst Rabsilber

**Offsetdruck:** Fritz Majer & Sohn, D-8801 Leutershausen, Industriestraße 3/Postfach 7.  
Tel. (09823) 257.

**Anzeigenverwaltung:** Fritz Majer & Sohn, D-8801 Leutershausen, Postfach 7.

„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.

Ein lohnendes Ferienzziel für Eisenbahnfreunde:

## Niederländische Museumsbahn mit Dampftrieb

20 reizvolle Kilometer von Hoorn nach Medemblik  
Über 100 Fahrzeuge im Besitz von „Tramweg Stichting“

Wie andere europäische Länder haben auch die Niederlande ihre Museumseisenbahn, die ein starker touristischer Anziehungspunkt ist. Nachdem seit 1969 auf der Nebenstrecke zwischen den westfriesischen Städten Hoorn und Medemblik mit den Dampfzügen der „Tramweg Stichting“ gelegentlich Fahrten gemacht worden sind - wofür man zwei kleine Bt-Dampflok mit einigen deutschen Lokalbahnwagen verwendete - wurde bereits 1971 während der Sommermonate an 40 Wochentagen gefahren. Bei drei Fahrten pro Tag beförderte man 18 000 Personen.

Da dieser Museumsbetrieb „allmählich“ angefangen hatte, ist eine offizielle Eröffnung damals nie erfolgt. Einen schönen Anlaß, dies nachzuholen, bot daher die Inbetriebnahme des ersten richtigen Dampfstraßenbahnzuges. Er besteht aus einer Henschel-Bt-Kastenlok (Baujahr 1921), die früher bei der „Gooische Stoomtram“ die Strecke Amsterdam - Laren - Hilversum befuhr, einem dazugehörenden vierachsigen Personenwagen Nr. 21 (Baujahr 1915) der gleichen Bahn und einem zweiachsigen Gepäckwagen (Baujahr 1918), der zuletzt als Hühnerschuppen diente, dann 1971 angekauft und in der Werkstatt der Museumsbahn wieder betriebsbereit gemacht wurde.

Mit der Inbetriebnahme dieses Oldtimer-Zuges ist dann also am 29. April 1972 die offizielle Eröffnung der Museumseisenbahn gefeiert worden. Dieses Ereignis erhielt seine besondere Bedeutung dadurch, daß an ihm vier Prinzen teilnahmen: Prinz Bernhard, sein Schwiegersohn Prinz Hugo Carlos de Bourbon Parma und die zwei kleinen

Prinzen Hugo und Carlos. Dieser „Prinzen-Tag“ der Museumsbahn erlebte verständlicherweise viele Besucher und auch entsprechende Aufmerksamkeit bei Presse, Funk und Fernsehen.

Als Erinnerung an die schöne Fahrt von Hoorn nach Medemblik wurde den beiden kleinen Prinzen von „Tramweg Stichting“ ein Geschenk übergeben und was konnte es „selbstverständlich“ anderes sein, als eine LGB mit der OEG-Dampflok, die ein schönes Modell der Lok Nr. 18 dieser niederländischen Museumsbahn darstellt. Wegen des schlechten Wetters wurde die Geschenk-LGB im Zug übergeben. Die Begeisterung der beiden kleinen Prinzen war gleich so groß, daß sie schon während der Fahrt ihre neue Bahn im Eisenbahnwagen aufbauen wollten. Die Freude dieser beiden neuen niederländischen Modellbahnbesitzer schlug jedoch in große Traurigkeit um, als klar wurde, daß die LGB wegen Platzmangel im Hubschrauber nicht mitgenommen werden konnte. So entflog der große Vogel mit einem weinenden Prin-

zen am Bord und die LGB reiste noch am gleichen Tage auf dem Landwege zum königlichen Palast Soestdijk.

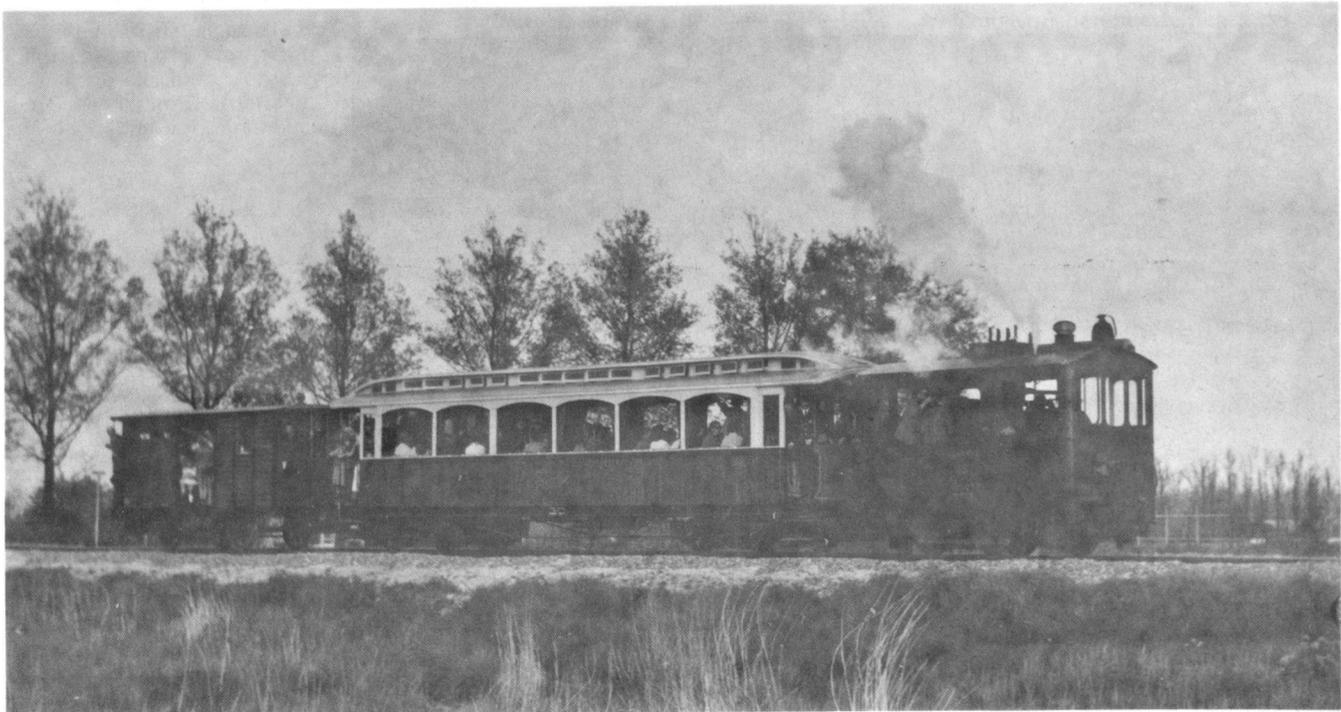
Soweit bekannt, ist diese Henschel-Dampflok Nr. 18 die einzige Kastenlok dieses Typs, die auf der Welt noch in Betrieb ist, ein Loktyp, der von Henschel zwischen 1880 und 1927 fast unverändert in der Form in großer Zahl gebaut worden ist. Das LGB-Modell der OEG-Lok ist ein getreues Beispiel dieses Typs, den man nun auf der Museumsstrecke Hoorn - Medemblik bewundern kann.

An Betriebsmitteln sind bei der niederländischen Museumsbahn vorhanden:

Zwei Bt-Dampfloks: Nr. 23 (Orenstein & Koppel, Baujahr 1918), vormals Westlandsche Stoomtram Den Haag, und Nr. 30 (Jung, Baujahr 1908), ex Gaswerk Rotterdam, und die schon erwähnte Kastenlok Nr. 18. In Reserve steht die Ct-Lok Nr. 5 (La Meuse, Baujahr 1918) und zwei Maschinen warten noch auf Instandsetzung.

Dazu kommen drei Straßenbahnwagen: der schon erwähnte Wagen Nr. 21 (Baujahr 1915), der Beiwagen Nr. 780 (Baujahr 1929) der Straßenbahn Den Haag und der Wagen Nr. 43 (Baujahr 1916) von der ehemaligen Linie Utrecht - Zeist. Neben dem Gepäckwagen Nr. P1 stehen noch fünf ehem. deutsche Lokalbahnwagen in Betrieb, die von den Moerser Kreisbahnen, der Kleinbahn Kassel - Naumburg und der Bentheimer Eisenbahn stammen.

Museumsbahn Hoorn - Medemblik auf einer Fahrt bei Hoorn, mit Henschel-Lok Nr. 18, Personenwagen Nr. 21, und Gepäckwagen Nr. P1.





Bei der Eröffnungsfahrt mit dem „königlichen Zug“ am 29. April 1972.

Neben diesen Dampfzügen existieren auch noch zwei Dieseltriebwagen. Historisch wertvoll ist davon der vierachsige VT 40, der 1923 für die Westländische Stoomtram Den Haag gebaut worden ist. Von dort wurde er 1932 an die Moerser Kreisbahnen verkauft. Tramweg Stichting erwarb ihn dann 1970 wieder nach den Niederlanden zurück und restaurierte ihn zu seiner Ursprungsausführung. Der andere VT ist ein zweiachsiger Talbot-Triebwagen M3, der von der Hümmlinger Kreisbahn gekauft wurde.

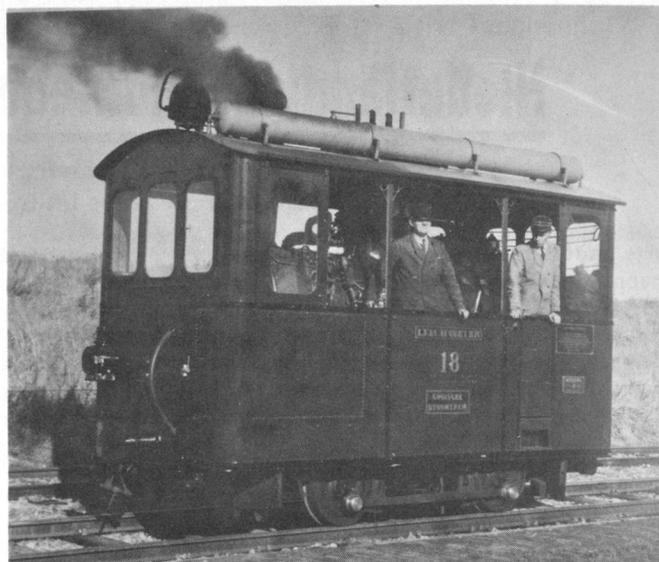
Die 20 Kilometer lange Strecke Hoorn - Medemblik ist noch im Besitz der Niederländischen Eisenbahnen und sämtliche Lokführer, Triebwagenführer und Zugbegleiter haben deswegen eine Prüfung ablegen müssen, bevor sie ihren Dienst aufnehmen konnten. Die Niederländische Museumsbahn ist nämlich eine der wenigen Bahnen Europas, bei der Amateure auf offiziellen Eisenbahn-

strecken ohne Aufsicht von Eisenbahnpersonal Dienst machen.

Neben der Strecke Hoorn - Medemblik hat Tramweg Stichting auch noch eine Sammlung schmalspuriger Kleinbahnfahrzeuge, darunter drei Dieseltriebwagen der ehem. Rotterdamsche Tramweg Maatschappij, die am Hafen von Hellevoetsluis (30 km westlich von Rotterdam) stehen.

Tramweg Stichting besitzt jetzt über 100 Fahrzeuge, darunter rd. 30 elektrische Triebwagen und Beiwagen von niederländischen Straßenbahnbetrieben, die sich in den Wagenhallen der drei Straßenbahnbetriebe Amsterdam, Den Haag und Rotterdam befinden. Rund 1 000 Mitglieder hat diese Eisenbahnfreunde-Organisation, unter ihnen etwa 50, die jede Woche beim Wiederaufbau historisch wertvoller Fahrzeuge tätig sind.

Die Museumsbahn fährt ab Ende April bis Anfang September jeden Samstag/



Die Kastenlok Nr. 18, gebaut von Henschel 1921, auf einer Probefahrt im Oktober 1971

Sonntag zwei bis drei Fahrten pro Tag (Fahrzeit: 70 Minuten), wozu noch ein Fahrtenpaar mit einem Dieseltriebwagen kommt. Während des Altholländischen Trachtenmarktes in Hoorn - Mitte Juni bis Ende August - wird am Mittwoch zwischen Hoorn und Wognum gefahren (6 km Strecke, 25 Minuten).

Hoorn und Medemblik sind prachtvolle Städtchen mit kleinen Häfen, während die Ortschaften unterwegs teilweise wegen ihres historischen Charakters unter Denkmalschutz stehen. Das Schloß Radboud im Medemblik stammt aus dem 13. Jahrhundert. Hoorn ist mit dem Auto über die E 10 (40 km nördlich von Amsterdam) und mit der Bahn bei halbstündlichem Verkehr ab Amsterdam CS zu erreichen. Also, liebe Leser, vergessen Sie bei Ihrem Holland-Urlaub nicht, bei dieser interessanten Museumsbahn unserer Nachbarn vorbeizuschauen!



Die offizielle Eröffnung der Museumsbahn am 29. April 1972 mit den vier Prinzen am Kleinbahnhof Hoorn.

Wir haben in der "LGB-Depesche" schon viele LGB-Freianlagen vorgestellt, kleine und große, einfache und technisch raffinierte. Sie sind stets das Werk älterer LGB-Freunde gewesen. Das muß aber nicht immer der Fall sein, denn auch technisch interessierte und begabte Jungen im Schüleralter können sich ohne Schwierigkeiten prächtige Freianlagen selbst aufbauen. Das Beispiel des 14jährigen Werner Sonderegger aus Zürich zeigt es. Ernst Wymann, Modellbahnfachmann des Zürcher Spielwarenhäuses Franz Carl Weber, besuchte ihn und berichtet darüber.

Während ich diese Zeilen schreibe, befinde ich mich auf hoher See und wir steuern direkt auf den Äquator zu. Drei herrliche Wochen Südafrika liegen hinter uns und nun genießen wir nochmals drei Wochen Ferien auf der Rückfahrt von Kapstadt über die kanarischen Inseln Barcelona, Brindisi, Venedig und von dort per Bahn nach Zürich. Hier hat man so richtig Zeit um einen solchen Bericht zu schreiben. Unsere Leser der „LGB-Depesche“ erinnern sich sicher noch an das Bild der LGB-Anlage von Mr. Beek. Mr. und Mrs. Beek haben uns während unseres Aufenthaltes in Johannesburg zur Besichtigung Ihrer LGB-Anlage eingeladen. Wie überall in Südafrika fanden wir herzliche Aufnahme und war der Kontakt sehr schnell hergestellt. Mit einem Wort: es waren reizende Gastgeber.

Wenn ich mit meiner Reportage in Südafrika beginne, so möchte ich damit nur dokumentieren, daß die LGB überall anzutreffen ist, ob in Johannesburg auf 1750 Meter ü. M. oder in der kleinen Schweiz im Glarnerland auf ca. 1500 Meter ü. M. Großzügig und weitflächig wie Südafrika ist, so ist auch die Anlage von Mr. Beek, wo genügend Land zur Verfügung steht. Oder haben Sie vielleicht Platz für Kreisdurchmesser von fünf bis sechs Metern? - Doch zurück nach Europa.

„Kennen Sie vielleicht die EVG-Eisenbahngesellschaft? Wohl kaum. Die „Eisenbahngesellschaft Vordereggi“ ist in der Schweiz, im Glarnerland. Ungefähr auf der Höhe von Braunwald, jedoch

Wir fahren in die Berge, denn

## Werners „EGV“ fährt in 1500 Meter Höhe

Taschengeld finanziert die selbstgebaute Freianlage LGB-Anlage am Berghang mit eigener Stromversorgung

auf der gegenüberliegenden Talseite. Ganz herrlich gelegen. Elektrizität gibt es hier nicht. Fahren denn diese LGB-Loks und der „Feurige Elias“ wohl richtig mit Dampf? Wer kommt denn überhaupt auf die Idee, hier auf ca. 1500 Meter ü. M. eine LGB-Anlage aufzubauen?

Diesmal war es kein Mann in dem das größte Kind steckt. Nein, ein Kind, in dem ein Mann steckt. Ich muß hier korrigieren: Der Ausdruck Kind ist in diesem Fall beinahe eine Beleidigung. Es ist ein 14jähriger Junge. Sein Taschengeld und was er jeweils in den Schulferien verdient, wenn er irgendwo arbeiten geht, dürfte wohl zu 90% in diese LGB-Anlage gesteckt worden sein. Dazu gibt es auch noch Zuschuß auf Weihnachten von den Eltern und Verwandten. So sind Wagenpark und Gleisanlagen ganz hübsch gewachsen zu einer respektablen Anlage.

Darf ich Ihnen nun den Chef der „EGV“ vorstellen? Es ist Werner Sonderegger aus Zürich. Seine Eltern haben vor einigen Jahren ein verlassenes Bergbauernhaus erworben, das bei der Übernahme in einem bedenklichen Zustand war.

Vater und Mutter halten streng darauf, daß der Junge nicht unter schlechten Einfluß kommt. Sie erfüllen ihm gerne seine Wünsche, falls das Taschengeld einmal nicht ausreichen sollte. Ich habe hier ein Familienleben getroffen, das es wohl heute immer weniger gibt. Hier haben die Eltern noch Zeit für ihre Kinder.

Daß die LGB nicht nur erzieherische,

sondern auch bildende Werte in sich schließt, werden Sie sehen.

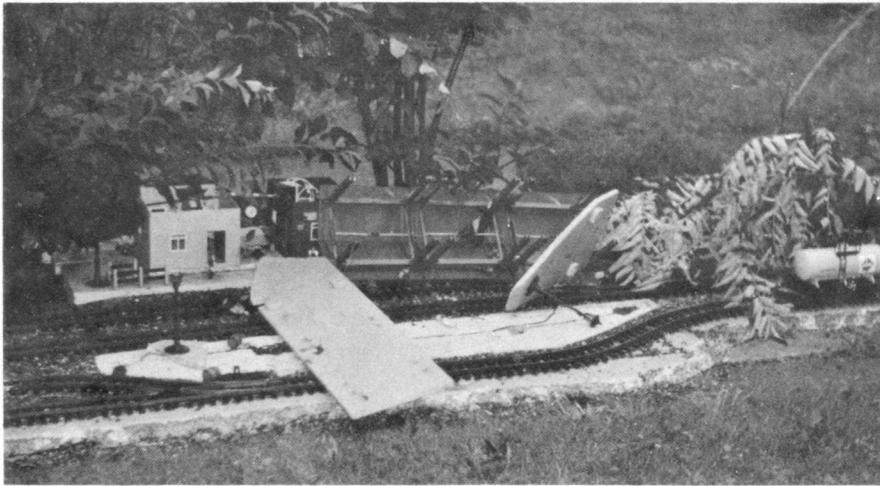
Werner's Eltern kommen jeweils mit dem Jungen zu uns in's Geschäft (Fa. Franz Carl Weber, Zürich), um Ihre Einkäufe mit dem Jungen zusammen zu tätigen. Dadurch bin ich mit der Familie in engeren Kontakt gekommen. Der Junge erzählte mir, daß er demnächst in der Schule einen Vortrag halten müsse mit dem Titel „Mein Hobby“. Darauf habe ich ihn gebeten, seinen Lehrer zu fragen, ob es möglich wäre, daß ich diesen Vortrag mitanhören könne, um anschließend einen Schmalfilm von meiner LGB-Anlage zu zeigen. Nach einigen Tagen kam der Junge strahlend zu mir mit der Zusage seines Lehrers.

Am vereinbarten Tage bin ich dann mit meinem Projektor zum Schulhaus gefahren und wurde dort von seinem Lehrer sehr herzlich aufgenommen. Es war ganz interessant, mit 62 Jahren wieder einmal in einer Schulbank zu sitzen. Der Lehrer mußte für ca. 30 Minuten vorerst die Klasse sich selbst überlassen. Er sagte ganz einfach: „Werner, nach der Pause beginnst Du einfach mit Deinem Vortrag. Ich komme so bald als möglich nach.“

Die Klassenkameradinnen und Kameraden von Werner folgten aufmerksam dem Vortrag. Zwischendurch wurden anhand von bereitgestellten Loks und Wagen sowie einer Oberleitung praktische Erklärungen gegeben. Mit einem Bildwerfer wurden Farbfotos an die Wand projiziert.

Bei diesem Bild muß man gewiß auch genau hinsehen, um zu erkennen, daß es sich um die LGB und nicht um das große Vorbild handelt. Werner Sonderegger hat seine Freianlage auf luftiger Bergeshöhe so gut und geschickt in die natürliche Landschaft eingebaut, daß es nicht nur jedes LGB-Freundes Herz erfreut, sondern daß auch sich an allen Ecken und Enden schöne Fotomotive ergeben, wie auch dieses Foto zeigt.





Ein Bild, das wir noch nie in der „LGB-Depesche“ sahen: Ein Unwetter mit Sturm hat sich auf einer LGB-Anlage ausgetobt - hier auf Werners einem Bahnhof.

Als langjähriger Eisenbahnverkäufer, der seinen Beruf als Hobby betrachtet, konnte ich nun die elektrischen Kenntnisse von Werner bestaunen. Der Vortrag war wirklich sehr gut vorbereitet und hat sicher seine Wirkung nicht verfehlt.

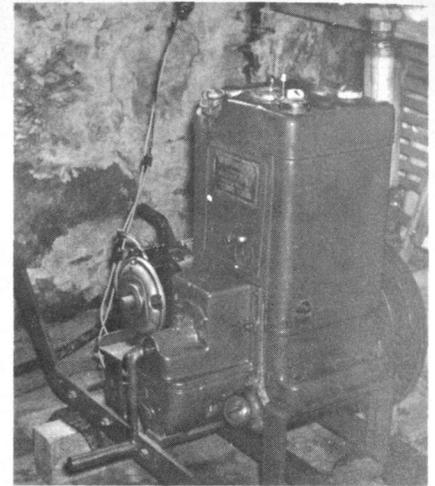
Anschließend zeigte ich meinen Amateurfilm von meiner eigenen LGB-Gartenanlage. Der Lehrer erklärte am Schluß schlicht und einfach, daß er vor soviel Wissen auf diesem Gebiet einfach kapitulieren müsse. Ich fand das großartig, daß ein relativ junger Lehrer ein solches Bekenntnis frei und offen ablegte. Er hat dadurch bei seinen Schülern bestimmt mehr gewonnen, als wenn er getan hätte, als würde er das alles auch wissen. Da kann ich diesem Mann nur gratulieren. Werner Sonderegger hat durch diesen Vortrag sein großes Können bewiesen.

Es war nur naheliegend, sobald als möglich diese LGB-Anlage zu besuchen. Bei herrlichem Wetter benutzte ich einen meiner freien Tage um mit meiner „ehemaligen Verlobten“ in's Glarnerland zu fahren. Sie lebt nun schon bald 40 Jahre mit diesem Eisenbahnfanatiker zusammen und scheint sich dabei trotzdem einigermaßen wohl zu fühlen.

Nachdem wir uns in Linthal verpflegt

hatten, sind wir mittags bergwärts gefahren. Genau nach der Skizze, die uns Werner gegeben hatte. Sie stimmte haargenau. Als wir an der Straße einen Wagen mit Zürcher Nummer entdeckten, waren wir am Ziel. Über uns am Hang ertönten Fanfarenstöße, sie galten uns. Frau Sonderegger kam uns mit ihren Kindern entgegen, gefolgt von Papa Sonderegger. (Er war früher in einem Militärspiel Trompeter.)

Nach der Begrüßung begann die Besichtigung dieses Ferienhauses samt Umgebung. Es war früher ein recht verlottertes Bauernhaus, das die Familie mit viel Fleiß und Können außerordentlich hübsch selbst renoviert hat. Was ein findiger Kopf alles machen kann, durften wir hier bestaunen. Das Trinkwasser wird ca. 70 Meter über dem Haus selbst gefaßt und ins Haus geleitet. Auf dem Dachfirst ist über die ganze Länge ein Rohr montiert, das auf der Sonnenseite viele Bohrungen aufweist. Wird nun der Hahn zu diesem Rohr geöffnet, dann entpuppt sich das Ganze als Berieselungsanlage. Das Dach besteht aus dunklen Eternitziegeln, die durch die Sonnenbestrahlung sehr heiß werden. Das Wasser läuft nun vom Dachfirst über diese Ziegel und wird unten in einer Traufe aufgefangen. Auf diesem Weg wird das Wasser bis zu 50



Dies ist das „Kraftwerk“, das die LGB-Anlage mit Strom versorgt, ein 5-PS-Motor mit 24-Volt-Generator.

Grad erwärmt. Am Ausfluß der Dachtraufe ist ein Schlauch befestigt, der zu einer alten Badewanne führt, die vor dem Haus an der Sonne steht. Wo das Wasser in die Wanne fließt, ist noch ein Filter montiert, um Fremdkörper zurückzuhalten. Also heißes Wasser gratis und soviel sie wollen. Die Umgebung des Hauses war sehr gepflegt, alles mit viel Liebe und Interesse gemacht. An einer Hausfront, natürlich Sonnenseite stehen eine lange Bank und ein mächtiger Tisch. Hier hat man die ganze Bergwelt vor sich. Ein herrliches Panorama. Und tief unten im Tal fließt die Linth. Im Haus drin ist alles blitzsauber und im hübschen Bauernstil. Die Küche hat allen Komfort und verfügt über elektrisches Licht. Auch ein Bad ist eingerichtet. Sämtliche anderen Räume haben ebenfalls elektrische Anschlüsse. Aber woher denn?

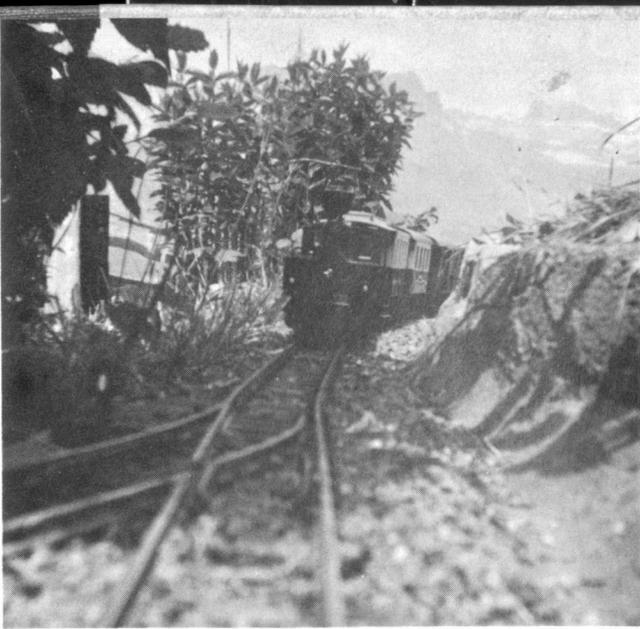
Papa Sonderegger lüftet das Geheimnis. Wir werden in den Keller geführt, wo sich eine leistungsfähige Werkstatt befindet. Und hier steht des Rätsels Lösung: Ein Bezinmotor mit angeflanschter Lichtmaschine, die 220 Volt abgibt. Alles sehr sauber installiert und fachgerecht abgesichert. Die Abgase werden durch ein Rohr in's Freie geführt.

Vor dem Haus liegt das Reich von Werner: Die „EGV“. Geschickt in den steilen Hang hineingebaut. Die elektrischen Kabel sehr sauber verlegt und das Schienenbett betoniert. An beiden Enden der Anlage befinden sich Kehrschleifen. Über die technischen Einrichtungen dieser Anlage wollen wir nun Werner selbst zu Wort kommen lassen, nach Angaben aus seinem Vortrag.

Die Trasse besteht aus einem 20 bis 30 cm dicken ausnivelliertem Schotterbett mit Betonoberfläche. Darüber ein glatter Mörtelabrieb. Die Schienenstöße sind mit verschraubbaren Verbindun-



Hier sehen wir Werner bei der Arbeit an seiner Freianlage. Er ist dabei, die Gleisanlagen des einen der derzeitigen Endbahnhöfe mit Schotter zu versehen.



Nocheinmal ein Motiv von Werners Freianlage (links), das durchaus auch wieder von einem großen Vorbild stammen könnte. - Werners Anlage wird „nie“ fertig (wie bei allen



LGB-Freunden), denn er trägt sich dauernd mit Erweiterungsabsichten. So können ihn Besucher auch stets bei Arbeiten zu Streckenerweiterungen (rechts) sehen.

gen versehen. Die Gleise sind wetterfest und bleiben das ganze Jahr im Freien. Den Strom beziehe ich aus einem alten Ziegenstall der an das Haus angebaut ist. Darin befindet sich ein Benzinmotor von 5 PS Leistung. Angeflanscht ist eine Lastwagenlichtmaschine von 24 Volt Gleichstrom und 340 Watt Leistung.

Der Strom gelangt von hier aus in ein Schaltpult auf dem großen Tisch vor dem Haus. Von hier aus kann die gesamte Anlage bedient werden. Das Netz ist in verschiedene Stromkreise aufgeteilt, damit die Züge und Lokomotiven getrennt in Betrieb gesetzt werden können. (Eine automatische Signalanlage steht bereits auf dem Programm.) Die einzelnen Kabel kommen über einen 24-Polstecker zu den verschiedenen Gleisen und sind in Kabelschläuchen in die Erde verlegt.

Meine Lösung der Kehrschleife: In der Kehrschleife baute ich zwei doppelte Unterbrecher ein, so daß ein verhältnismäßig langer Bereich entsteht, der vom Schienennetz abgetrennt ist. Er wird vom Netz über einen Doppelweg-

gleichrichter gespeist. Diese sog. Gräzschaltung bewirkt, daß man diesen langen Bereich umpolen kann, ohne daß der Zug dabei die Richtung ändert und man aufmerksam den kritischen Punkt genau überwachen muß. So kann man auch mit Vorspannloks fahren. Bei schönem Wetter essen wir manchmal draußen. Wenn ich nun gleichzeitig die Bahn fahren lassen will, kann ich nicht beim essen ständig aufpassen und umpolen. Deshalb brachte ich am Ende des Bereiches zwischen den Schienen Kontakte an, welche von der Lokomotive magnetisch angezogen werden und ein Umpolrelais beeinflussen. Später muß das dann mit der Signalanlage übereinstimmen.

Schienenbefestigung: Die Gleise liegen direkt auf der Betontrasse. Sie sind festgehalten durch Aluminiumlaschen, die über zwei Schwellen reichen. Zwischen den Schwellen ist in die Betondecke jeweils ein Stopdübel eingelassen und mit einer Schraube durch die Lasche wird das Gleis festgehalten. Weil die Schienenlaschen im Freilandbetrieb oxidieren können, sind die Schienen-

stöße mit schraubbaren Verbindungen versehen.

Rollmaterial: Der ganze Lok- und Wagenpark besteht aus fünf Lokomotiven einer Draisine und 23 Wagen, was einen Zug von neun Meter Länge ergeben würde."

„Zur Zeit bin ich mit dem Bau einer sechssachsigen Zahnradlokomotive beschäftigt. Diese soll mit Oberleitung betrieben werden. Mit der Zeit konstruiere ich noch eine Schwerlastluftseilbahn bis zur Straße hinunter, welche geladene Güterwagen transportieren kann.

Mein Interesse liegt sehr stark an der Technik und am meisten an der faszinierenden Eisenbahn. Mein erstrebtes Ziel ist, Lokomotivführer zu werden. Meine LGB wird mir noch manche schönen und lehrreichen Stunden bieten, auch wenn ich als Erwachsener einst selbst richtige Züge führen dürfte."

Soweit die wichtigsten Angaben aus dem Vortrag von Werner Sonderegger.

Auf Werners Freianlagen in 1 500 Meter Höhe wird sommers und winters gefahren, wie bei allen richtigen LGB-Anlagen (unten), denn wir wissen ja, daß weder Regen noch Schnee

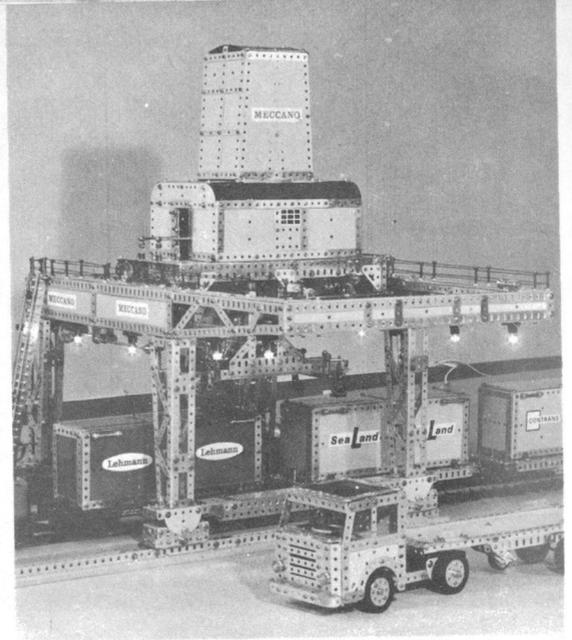
oder Sonnenschein den Gleisen, Fahrzeugen und anderen Einrichtungen etwas anhaben können.



Zubehör-Idee dieser Ausgabe:

## Die LGB bekam einen Container-Kran

Moderne Umladeanlage aus dem Metallbaukasten  
Auch Vierachs-LGB-Spezialwagen lassen sich bauen



Viele Freunde der LGB bauen sich vielfältiges Zubehör zu ihrer Bahn selbst, in Ergänzung zu dem auch schon recht reichhaltigen, käuflichen Zubehör. Hier entstehen zumeist in erster Linie Häuser aller Art, Brücken und Tunnels und Hauptbaustoffe sind dabei Holz und Kunststoff. Es gibt aber auch noch interessante andere Möglichkeiten, um LGB-Zubehör selbst zu bauen, vor allem wenn es um technische Modelle geht, wie beispielsweise Kräne.

Eine der naheliegendsten dieser Möglichkeiten hat unser schweizer LGB-Freund Heinrich Kunz wahrgenommen, in dem er den „guten, alten Metallbaukasten“ für LGB-Zwecke zu neuem Leben erweckte und aus dessen Teilen eine komplette Container-Anlage baute. - LGB-Freund Kunz berichtet dazu:

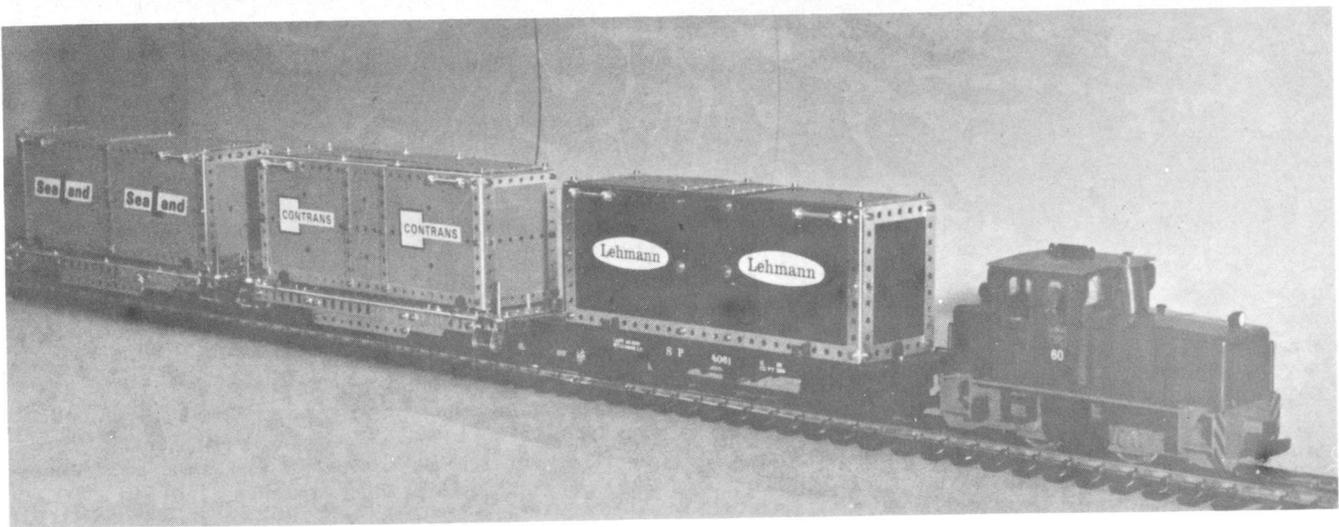
„Seit 1971 sind mein Sohn und ich im Besitz einer Lehmann-Großbahn. Ich selbst bin passionierter Meccano-Modellbauer und stellte nun mit Vergnügen fest, daß die von mir entworfenen Modelle aus dem Meccano-Metallbaukasten maßstäblich sehr gut zur LGB passen. Zusammen mit dieser Bahn werden sie erst richtig interessant.

Passend zu unserer LGB habe ich eine große Container-Verladeanlage gebaut, vollständig aus Meccano-Teilen, einschließlich der elektrischen Ausrüstung. Der große Container-Portalkran kann alle Bewegungen seines großen Vorbildes ausführen. Dafür sorgen drei 12-Volt-Elektromagneten. Der gesamte Kran kann in Gleisrichtung über dem bereitstehenden Container-Zug auf Laufschienen verfahren werden. Zum Um-

setzen der Container zwischen Güterwagen und Straßenfahrzeug läßt sich die lasttragende, große Laufkatze auf der Portalbrücke quer zum Gleisverlauf verfahren. Der Greifer, der die Container erfaßt, kann geöffnet und geschlossen werden und läßt sich selbstverständlich auch heben und senken.

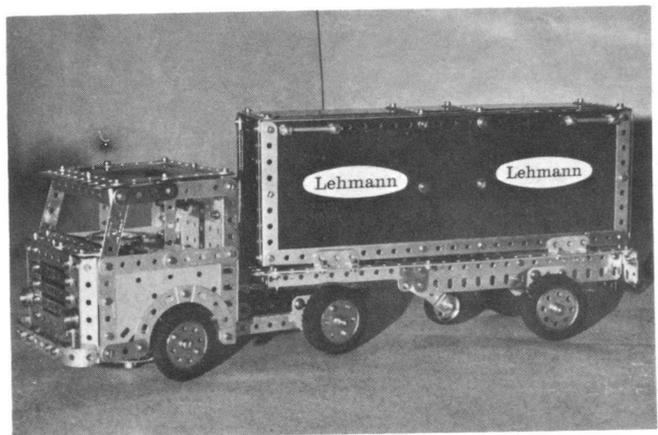
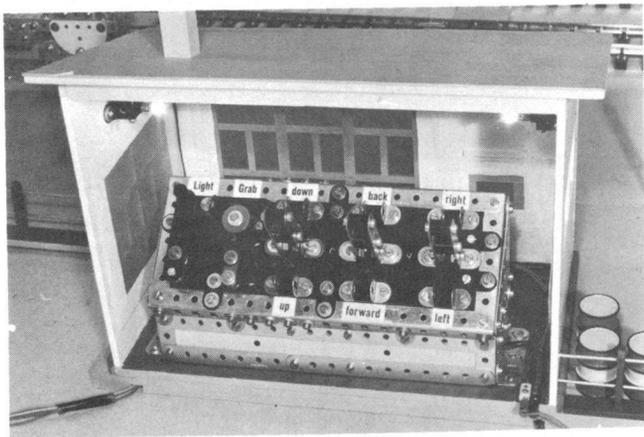
Die Elektromotoren und -magnete werden von einem Bedienungspult aus gesteuert, das im selbstgebauten Dienstgebäude untergebracht ist. Es enthält einen Schalter für die Beleuchtung, einen Druckschalter für die Greiferbewegung und drei Polwendeswitcher für die Elektromotoren. Als Stromquelle für die Motoren und Magnete des Krans dient ein LGB-Transformator Nr. 5008. Die ebenfalls aus Meccano-Teilen gebauten Container sind in der Größe auf



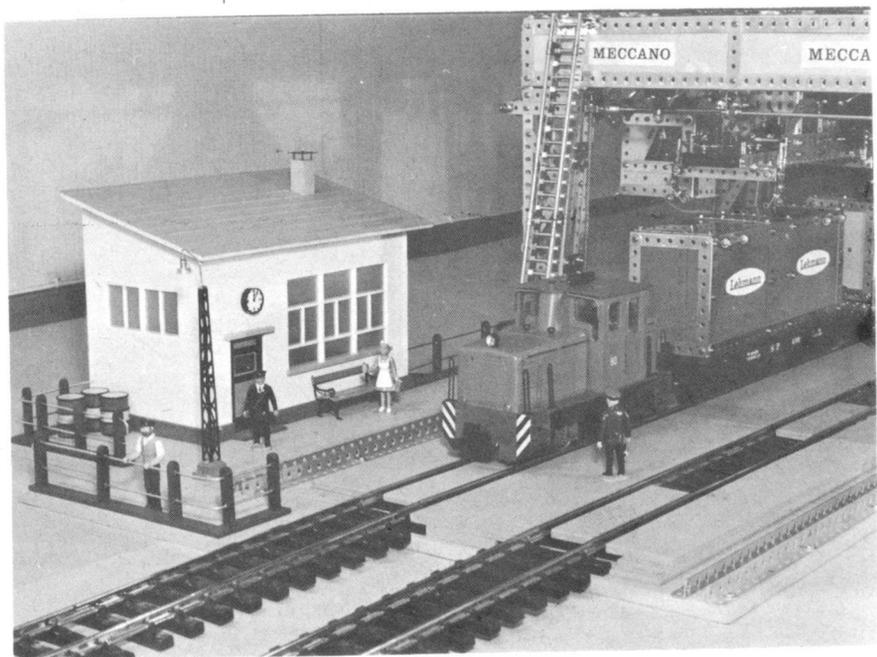


den vierachsigen LGB-Plattenformwagen aus Meccano-Teilen unter Verwendung von LGB-Drehgestellen gebaut, die sich einwandfrei mit den Original-LGB-Fahrzeugen kuppeln lassen und auch die gleichen guten Laufeigenschaften besitzen.

Der aus Teilen des Mecano-Metallbaukastens selbstgebaute Container-Verladekran ist schon eine imponierende Konstruktion, wie die Fotos der vorigen Seite zeigen. Hinzu kommen die aus dem gleichen „Rohstoff“ gebauten Container und die passenden LGB-Wagen (oben), die aus Mecano-Teilen in Verbindung mit LGB-Drehgestellen entstanden sind. Vielleicht lassen diese anregenden, gut gelungenen Konstruktionen manchen vergessenen Metallbaukasten wieder zu neuem Leben erwachen?



Zu einer richtigen Container-Verladeanlage gehören natürlich auch entsprechende Straßenfahrzeuge. Unser LGB-Freund aus der Schweiz hat sie sich ebenfalls aus Mecano-Teilen gebaut (rechts oben), wie beispielsweise diesen Sattelzug.



Zu dem Container-Kran aus dem Metallbaukasten gehört auch ein Dienstgebäude (rechts), das - maßstabgetreu selbstverständlich - aus Sperrholz gebaut wurde. In ihm ist ein Schaltpult, ebenfalls aus Teilen des Metallbaukastens, untergebracht, mit dem die Antriebsmotoren geschaltet werden (oben).

Aus der Werkstatt  
unserer Leser

LOKOMOTIVEN

# Mallet-Lok entstand nach eigenen Plänen

Mit Selbstbauteilen und LGB-Material in 85 Stunden

Umbau und Selbstbau von Wagen für die LGB sind in den vergangenen Jahren für sehr viele LGB-Freunde schon zum ständigen Freizeit-Aufgabengebiet ihrer Heimwerkstätten geworden. Über die zahlreichen interessanten Bauergebnisse unserer Leser berichten wir laufend in der "LGB-Depesche".

Das Interesse von immer mehr LGB-Freunden wendet sich nun in letzter Zeit in wachsendem Maße auch dem Umbau

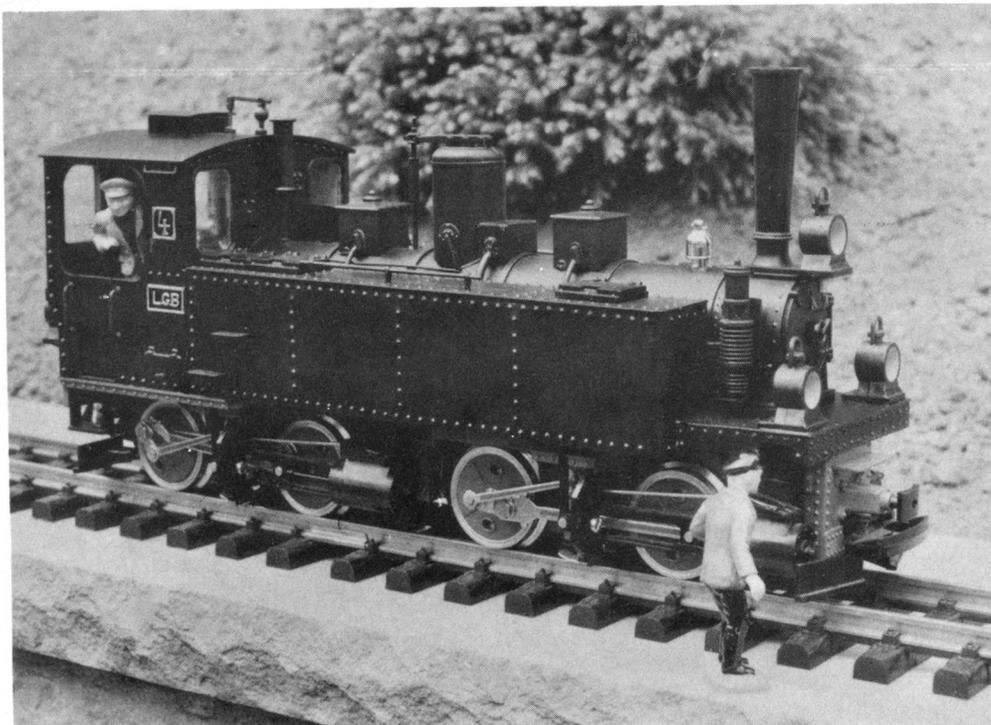
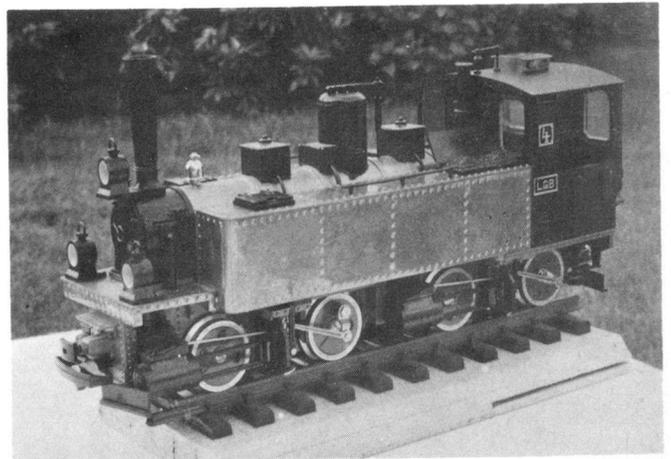
Unser Leser Arno Raschert aus Wiedenbrück hat sich mit seinem Lokselbstbau einen Wunsch erfüllt, den gewiß auch andere LGB-Freunde mit sich herumtragen: er baute sich eine Verbundlok der Bauart Mallet. Wie seine Fotos zeigen, ist dieser Eigenbau sehr gut gelungen.

Für diese Modell-Lok hat keine bestimmte Mallet-Schmalspurlok Pate gestanden. Der charakteristische Aufbau dieses Loktyps, von dem vor allem in der Zeit um die Jahrhundertwende viele Maschinen gebaut worden sind, ist aber gut getroffen, und wir meinen, daß die Lok von Arno Raschert sogar sehr viel Ähnlichkeit mit der württembergischen Tssd der Maschinenfabrik Eßlingen hat (Baujahr 1899 - 1913).

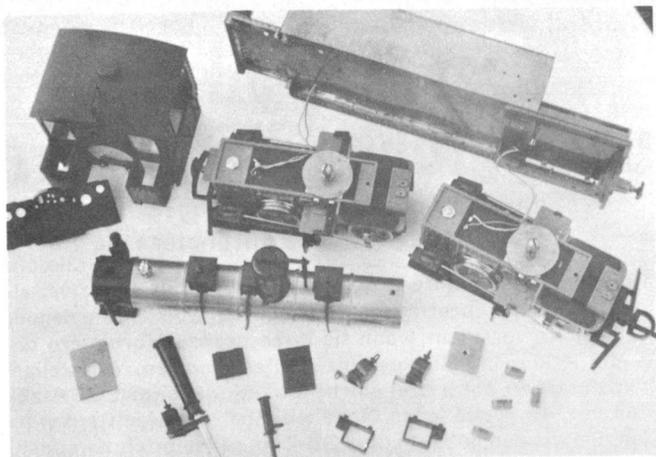
Beim Bau der Lok wurden zahlreiche Teile von Original-LGB-Loks verwendet, wie beispielsweise Führerhaus, Kesselkopfteil mit Schornstein, Kesselaufbauten und vor allem die zwei kompletten Fahrwerke mit Antrieb. Der neue Rahmen mit Wasserkästen entstand aus 0,8-mm-Messingblech und der Kessel wurde aus Gußbronze gedreht. Die beiden Fahrwerke wurden jeweils um den hinteren Kupplungsgehäuseteil gekürzt, um kompakt zu bauen und so möglichst nahe an die Proportionen der großen Vorbilder heranzukommen. Das vordere Fahrwerk ist leicht pendelnd aufgehängt, auf das hintere stützt sich der Führerhausrahmen über die ganze Breite ab.

von LGB-Loks und dem Selbstbau von Loks im LGB-Maßstab zu, wie uns die vielen Leserbriefe zeigen. Ohne Zweifel ein sehr dankbares Betätigungsfeld für Eisenbahnfreunde, denn auf diese Weise wird so mancher Loktyp, der schon verschrottet und vergessen ist, wenigstens als Großmodell zu neuem Leben erweckt. Ganz selbstverständlich, daß wir diese Lok aus den Werkstätten unserer Leser auch immer gerne in der "LGB-Depesche" vorstellen.

„Es genügte das übliche Bastlerwerkzeug - ohne Lupe - wie Laubsäge, Bohrmaschine, LötKolben, Schere, Gewindebohrer für die Bearbeitung von Messingblech und Kunststoffteilen," schreibt LGB-Freund Raschert dazu. „Die Lok ist zusammengeschrubt und daher voll zerlegbar." Diese Selbstbaulok entstand in 85 Arbeitsstunden. „Sie ist optimal kurvengängig und hat - ihrem Charakter entsprechend - eine hohe Zugkraft."



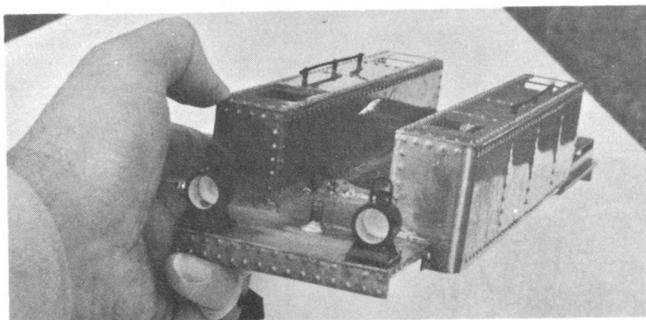
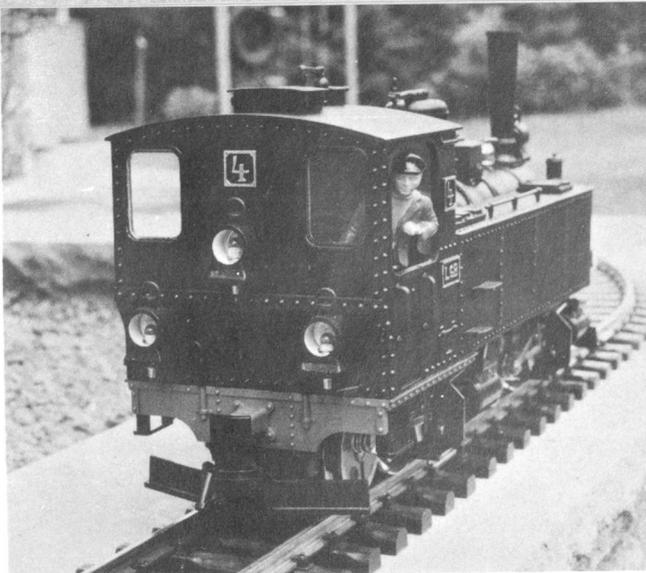
Diese großartige Mallet-Lok (links) baute unser Leser Arno Raschert für seine LGB. Er hat sich damit einen Wunsch erfüllt, den gewiß auch viele andere LGB-Freunde haben. Zahlreiche Teile dieser großen Lok konnten von Original-LGB-Loks verwendet werden. Was neu angefertigt werden mußte, ist auf dem Foto der Rohbau-Lok (oben) gut zu sehen: die hellen Teile stammen aus der eigenen Werkstatt.



Die verschiedenen Baugruppen, aus denen die selbstgebaute Mallet-Lok entstanden ist, zeigt das Foto oben. In der Mitte der auf der Drehbank hergestellte, lange Kessel, bestückt mit den erforderlichen Original-LGB-Teilen.

Vollkommen neu entstanden ist der Rahmen für die große Lok mit den Wasser- und Kohlenkästen (rechts). Er wurde aus Messingblech angefertigt.

Und zum Schluß noch ein Bild der fertigen Maschine (rechts oben) bei der Rückwärtsfahrt.



## OEG- Oldtimer-Lok

Mit ein paar Umbauten aus der LGB-Lok 2010

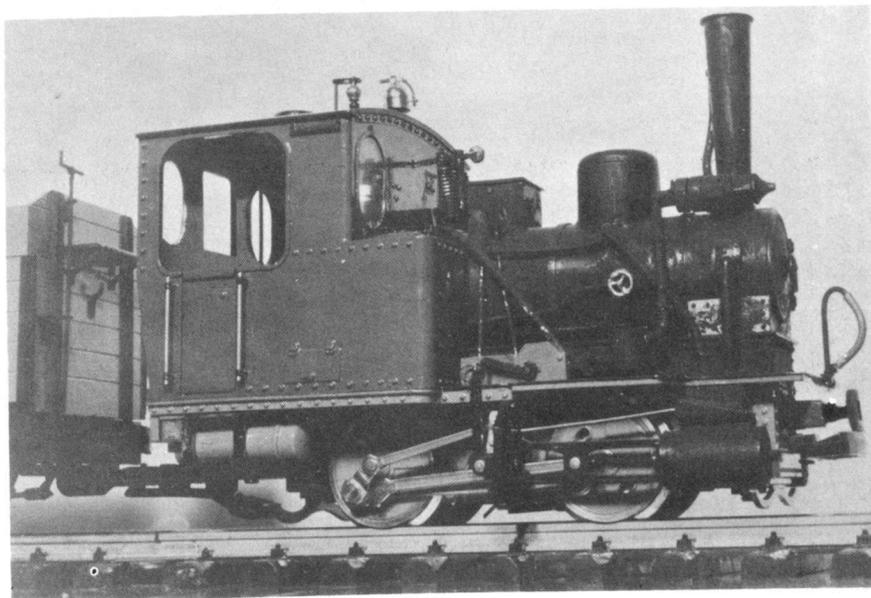
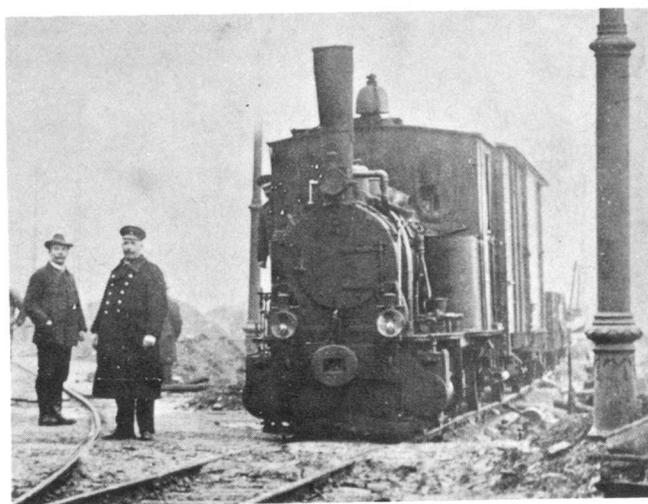
Mit verhältnismäßig wenig Aufwand und Veränderungen ist in der Werkstatt unseres Lesers Otto O. Kurbjuweit aus Nienburg - bekannt als Eisenbahnfreund und aktiver Mitarbeiter bei der Museumseisenbahn Bruchhausen-Vilsen - aus der LGB-Lok Nr. 2010 das Oldtimer-Modell einer OEG-Dampflok entstanden.

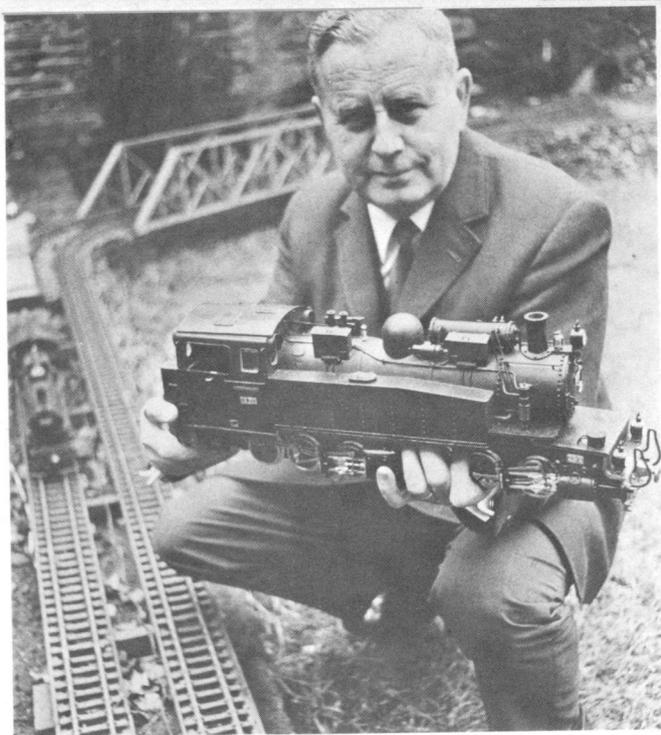
Mehrere Maschinen dieses zweiachsigen Typs wurden 1886 von der Maschinenfabrik Karlsruhe für die Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft (OEG) gebaut. Eine dieser, schon lange ausgemusterten Tenderloks steht noch als Denkmal vor der Direktion in Mannheim.

Hier nun das Umbaurezept für alle, die neben ihren „Feurigen Elias“ noch eine zweite OEG-Oldtimer-Lok stellen wollen.

Die Führerhausfenster wurden oval gemacht. Die Führerhausrückwand entstand ganz neu, mit ovalen seitlichen und eckigem mittleren Fenster, sowie abgeschrägtem unteren Teil. Die Führerhaustüren erhielten Messinggriffstangen. Unter das Führerhaus wurden Luftbehälter untergebaut. Der vordere Lokteil bekam ein Umlaufblech (aus Messing). Außerdem wurden der Dampfdom niedriger gemacht und der Reglerkasten entfernt. Neu angebaut wurden ein Generator, das Ramsbottom-Sicherheitsventil (aus Messing) und die Abdampfleitung der Körting-Saugluftbremse mit Schalldämpfer auf dem Umlaufblech. Weiter kamen hinzu zwei Sandlaufrohre auf jeder Seite, Bremsluftleitung mit Anschlüssen und die Aufgleiswinde auf dem Umlaufblech.

Mit viel „schmutziger Farbe“ hat Eisenbahnfreund Kurbjuweit seine Umbaulok auf alt getrimmt. Sein Foto vom Oldtimer-Modell (rechts) zeigt klar die oben erwähnten Umbauten an der LGB-Lok. Auf dem alten Foto oben rechts sehen wir das große OEG-Vorbild.





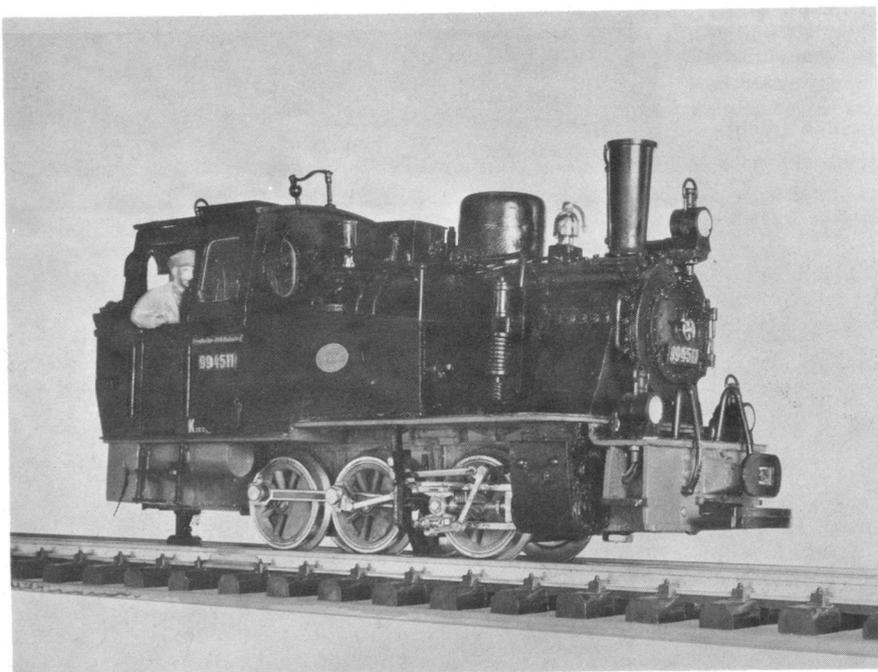
Das sind Modellbau-Leckerbissen:

## Drei Dampfloks nach großen Vorbildern

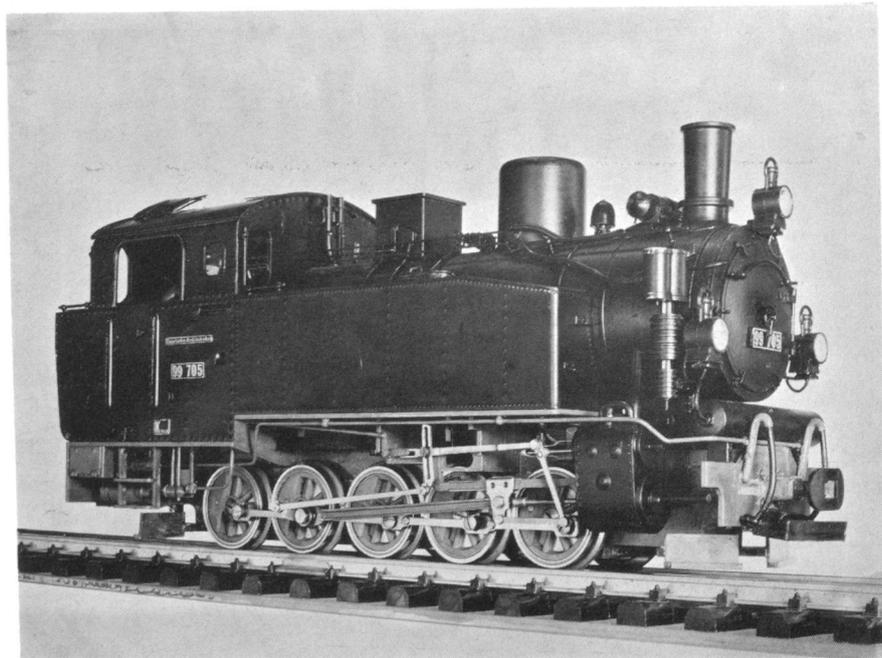
Ihre Räder stehen schon lange still  
99 201-Modell ist 50 Zentimeter lang

Modellbauhöhepunkte für unsere LGB-Freunde sind zweifellos die maßstabgetreuen Nachbauten von Schmalspur-Dampfloks, vor allem, wenn sie ihren großen Vorbildern bis in die letzten möglichen Einzelheiten gleichen. Wir stellen hier unseren Lesern drei solche Lok-Modelle im LGB-Maßstab vor, die gewiß jeden Modelleisenbahner begeistern werden. Sie wurden gebaut von LGB-Freund Heinrich Kirchner, Darmstadt, der manchem „LGB-Depesche“-Leser bekannt sein wird.

Die großen Vorbilder dieser drei prächtigen Maschinen fahren alle nicht mehr. Sie sind aber im „Taschenbuch Deutsche Schmalspur-Dampflokomotiven“ von Obermayer abgebildet und beschrieben.



Sein Modell der "99 201" zeigt uns Heinrich Kirchner auf dem Foto oben. Diese mächtige Schmalspurlok der Meterspur war 1917 von Henschel & Sohn (Fabrik-Nr. 15 160) für die Heeresfeldbahnen gebaut worden. Diese Lok des Systems Mallet hatte sechs Achsen, wobei je drei Achsen zu einem Triebwerk zusammengefaßt waren. Nach dem Kriege ging die fast 12 Meter lange Lok an die Kgl. Bayer. Staatseisenbahn und lief bis 1934 auf der Strecke Eichstätt - Kinding, zuletzt unter der Reichsbahn-Nr. 99 201. - Das Lokmodell von Heinrich Kirchner ist 50 Zentimeter (LüP) lang.



Die Lok 99 4511 (unser mittleres Bild) lief bis zum Jahre 1967 auf der Strecke Glöwen - Havelberg der ehem. Kleinbahn Jerichow. 1969 machte sie ihre letzte Fahrt nach Lindenberg. Diese Tenderlok der 750-mm-Spur ist eine Rekonstruktion. Die ursprüngliche, 1899 von Krauss gebaute Lok war eine C1' und lief zuerst auf der Strecke Rathenow - Senske - Nauen der Osthaveländischen Kreisbahn. Sie kam 1961 auf die Insel Rügen. 1964 wurde sie im Raw Görlitz zerlegt und wieder betriebsfertig gemacht. Die so entstandene C-Lok - der dieses Modell entspricht - sah dann ganz anders aus als die alte Maschine von 1899.

Zu einer Nachbauserie der bekannten sächsischen VI K gehörte die E-Dampflokomotive 99 705 (unteres Bild) der 750-mm-Spur. Sie war 1926 von der Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe nach Sachsen geliefert worden. Die letzte Lok dieser Serie wurde 1967 ausgemustert. Eine der auch in Württemberg eingesetzten Maschinen der Nachbauserie, die 99 716, steht als Denkmal in Güglingen/Zabergrau.

Zu den selbstgebauten Dampflokomotiven-Modellen, die wir auf den vorigen Seiten vorstellten, gesellt sich hier nun abschließend noch das Modell einer selbstgebauten Diesellok im LGB-Maßstab. Sie entstand in der Werkstatt unseres Lesers Klaus-Jochem Kobus, Witten. Zum großen Vorbild seiner Selbstbau-Diesellok hat er sich die vierachsige Diesellok VL 13 der Steiermärkischen Landesbahnen genommen, wobei ihm an Ort und Stelle gemachte Fotos der VL 13 als Hilfen dienten.

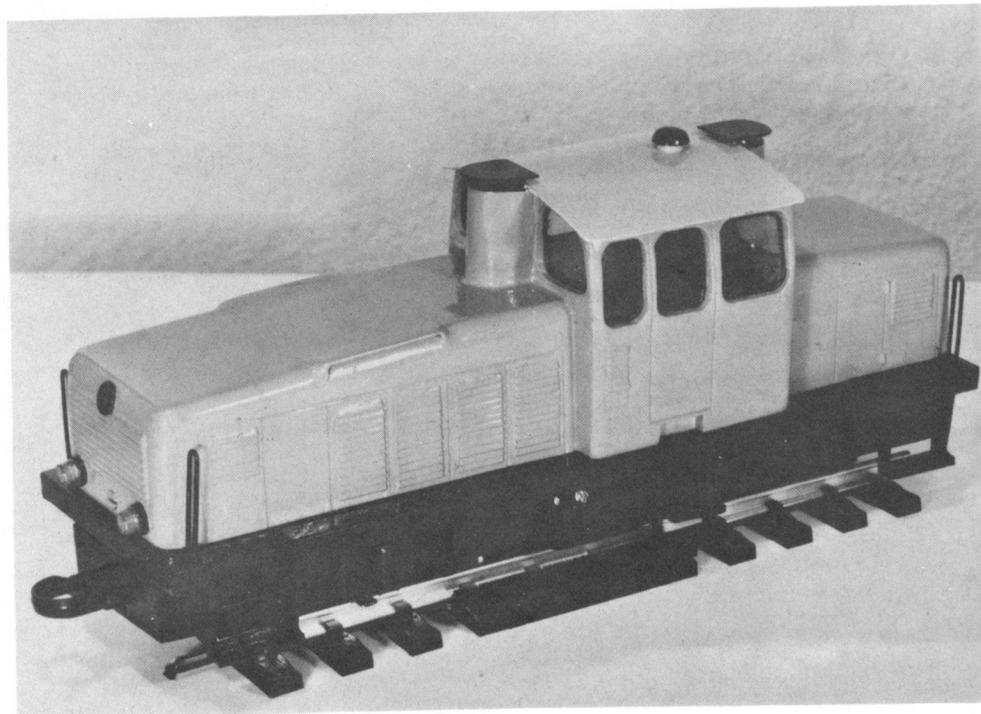
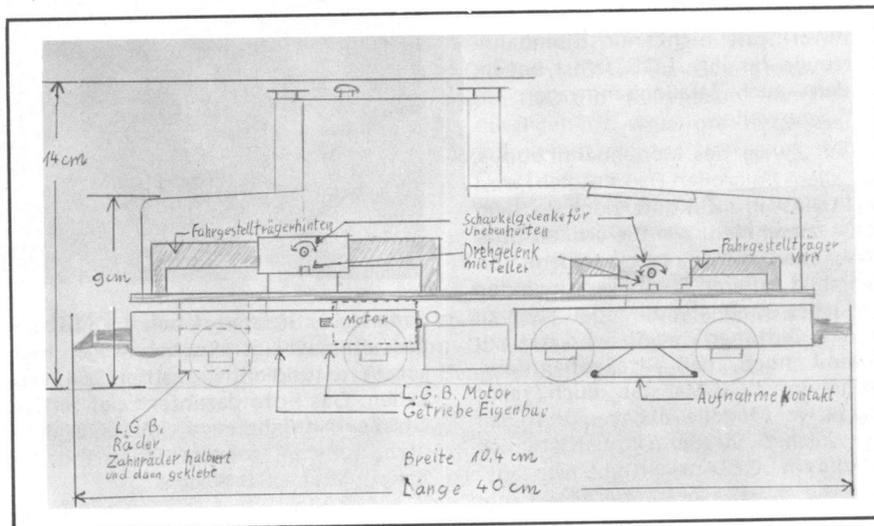
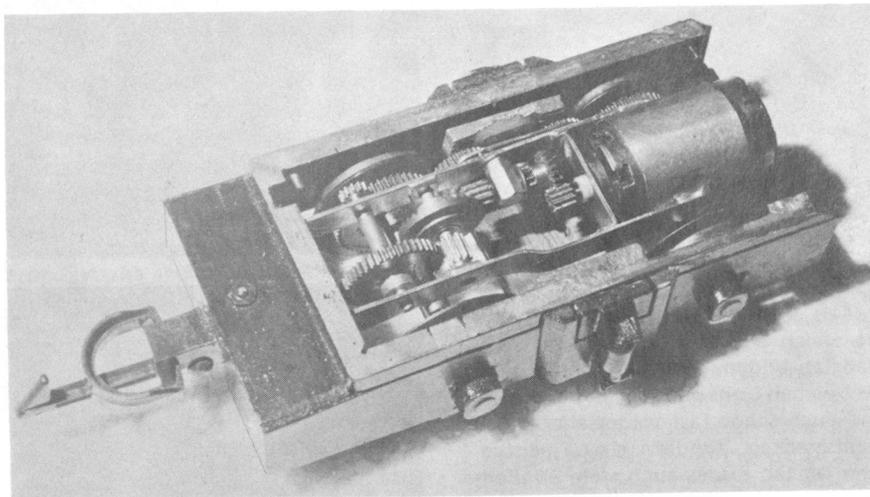
Für den Bau seines Diesellok-Modells hat K.-J. Kobus seine Freizeit eines Jahres aufgewendet. Die beiden zweiaxigen Triebdrehgestelle, selbstverständlich ebenfalls von Grund auf selbstgebaut, sind am Fahrzeugrahmen beweglich aufgehängt. Angetrieben wird nur das eine Drehgestell. Als Kraftquelle dient ein Original-LGB-Lokomotor, den es listenmäßig zu kaufen gibt. Das erforderliche Getriebe zwischen Motor und Radachsen hat LGB-Freund Kobus ebenfalls selbst angefertigt. Um die großen Antriebszahnäder auf die Achsen mit den fest aufgedrehten Rädern zu bekommen, hat er die Zahnäder einfach mit einer feinen Säge in der Mitte auseinandergeschnitten, dann beide Hälften um die Achsen gelegt und (mit einem Zweikomponenten-Kleber) wieder zusammengeklebt. Bei dem zweiten Drehgestell besteht auch noch die Möglichkeit, einen zweiten Motor mit Getriebe einzubauen.

Der Fahrstrom für den Antriebsmotor wird über zwei auf den Schienen aufliegende Stromabnehmer abgenommen, die zwischen den Drehgestellen montiert sind. Das Lokmodell hat eine Länge von 40 Zentimeter (LüP). Seine Fahreigenschaften sind gut, wie sein Erbauer mitteilt, und es besteht daher kein Anlaß zu nachträglichen Veränderungen.

Großes Vorbild bei den Steiermärkischen Landesbahnen:

## Vierachsige Diesellok im Eigenbau

Als Antriebsquelle dient ein LGB-Lokomotor  
Das Zahnradgetriebe entstand nach eigenem Plan



Wie gut unserem LGB-Freund Kobus der Modellnachbau der Diesellok VL 13 der Steiermärkischen Landesbahnen im LGB-Maßstab gelungen ist, zeigt das Foto seines Fahrzeuges (rechts). - Wie seine große vierachsige Lok aufgebaut ist, demonstriert schematisch eine Handskizze von ihm (rechts Mitte), die er seinen Bildern ergänzend beifügte. - Von den beiden Drehgestellen ist nur eines mit einem Motor bestückt (rechts oben), der über das selbstgebaute Getriebe die Räder antreibt.

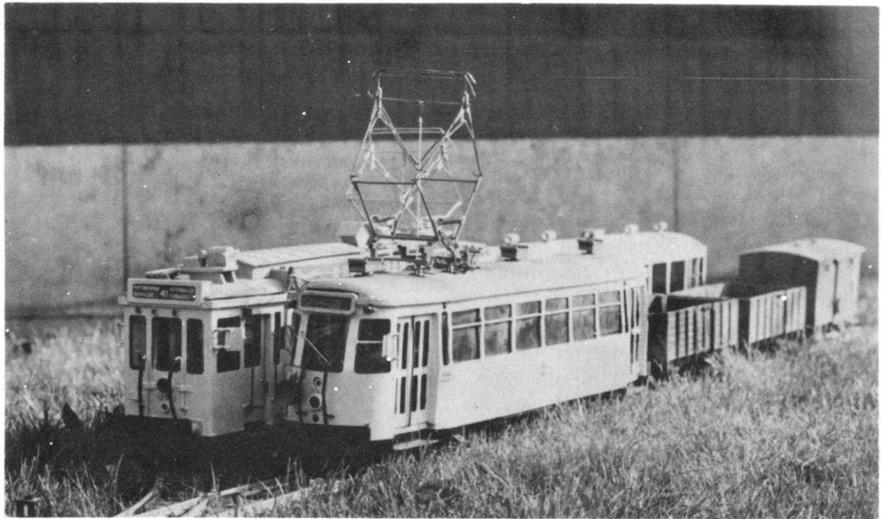
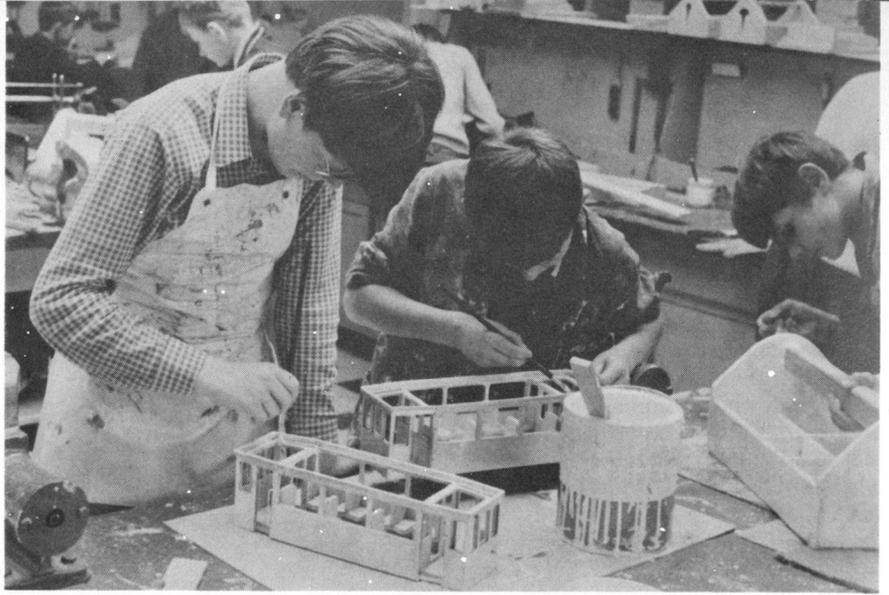
Auch das bauen  
LGB-Freunde:

## Straßen- bahnwagen im LGB- Maßstab

Zu den Schmalspurbahnen, die ja die großen Vorbilder für unsere LGB und die vielen Selbstbaumodelle im LGB-Maßstab bilden, gehören nicht nur die zahlreichen Loks und Wagen bekannter und auch schon fast vergessener Kleinbahnstrecken, sondern streng genommen letzten Endes auch viele Straßenbahnen. So nimmt es dann nicht Wunder, daß manche LGB-Freunde in ihrer Heimwerkstatt nicht nur Eisenbahnfahrzeuge für ihre LGB selbst bauen, sondern auch Straßenbahnwagen für LGB-Spurweite.

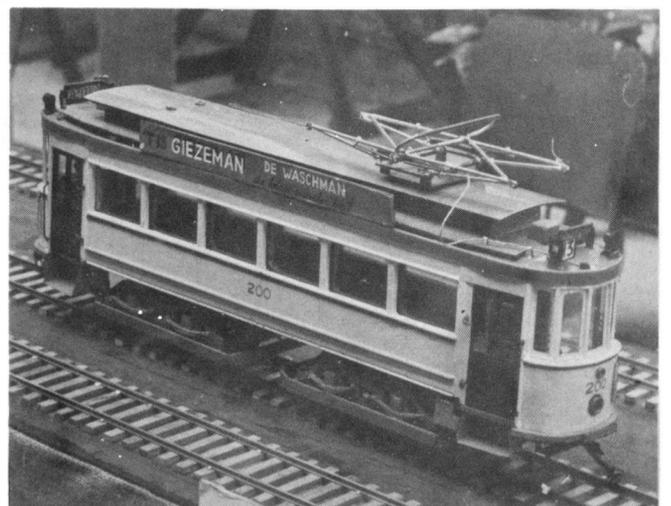
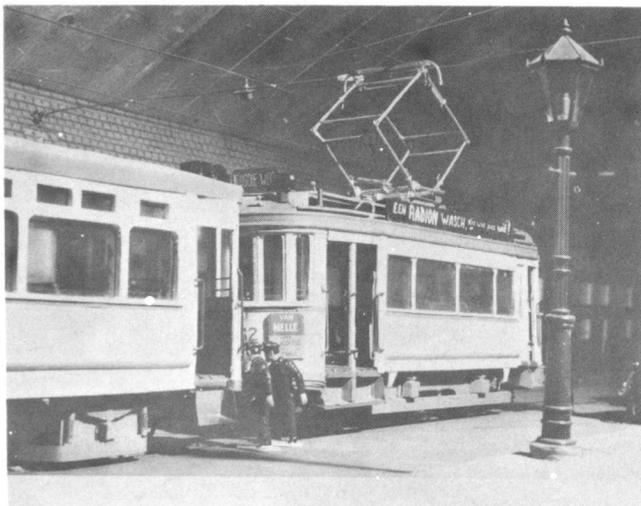
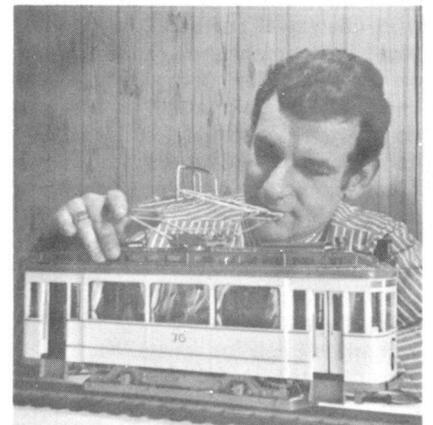
Dieser Zweig des Modellbahnhobbys, vor allem im großen Baumaßstab, wird zweifellos in Zukunft noch in dem Maße zunehmen, wie die großen Straßenbahnen immer mehr aus dem Verkehrsbild unserer Städte verschwinden und jedes Straßenbahn-Modell dann zu einem Oldtimer-Modell wird. Hinzu kommt noch, daß Straßenbahnfahrzeuge im LGB-Maßstab auch recht attraktive Modelle abgeben und daß ein solcher Straßenbahnbetrieb sich tadellos in LGB-Anlagen einbauen läßt. Auf dieser Seite präsentieren wir nun Straßenbahnfahrzeuge im LGB-Maßstab, die in den Hobbywerkstätten von zwei Lesern entstanden sind.

Da ist zuerst einmal LGB-Freund Johan Keutgens aus Belgien. Von ihm stammen die beiden oberen Fotos. Auf dem obersten Bild sehen wir einige seiner Schüler an der Arbeit im Werk-



unterricht. Sie sind dabei, die Aufbauten von zwei Straßenbahnwagen mit einem Grundierungsanstrich zu versehen. Das Foto darunter zeigt fertige Straßenbahnfahrzeuge im LGB-Maßstab, auf dem vorderen beiden Gleis mit angekoppelten LGB-Wagen.

Der zweite Straßenbahnliebhaber ist LGB-Freund E. J. Sluifers aus Amsterdam. Das kleine Bild rechts zeigt sein neuestes Straßenbahnmodell auf LGB-Gleis. Und auf seinen beiden Fotos unten stellen wir weitere von ihm gebaute Modelle von Straßenbahnwagen vor.



Ein neues Freizeitziel für Schmalspurfreunde

# Im Jagsttal dampft es wieder!

Die DGEG hatte dafür die Dampflokomotive „Helene“ gekauft  
Historischer Dampf-Personenzug mit Oldtimer-Wagen

Nach sechsjähriger Unterbrechung gibt es seit 1971 auf der Jagsttalbahn auch wieder Fahrten mit Dampfzügen. Etwas abseits der großen Touristenstraßen liegt diese schmalspurige Nebenbahnstrecke im reizvollen Land des Ritters Götz von Berlichingen. Fast 65 Jahre lang hatte es vorher hier im Jagsttal „fahrplanmäßig“ gedampft, bis dann Dieselloks die Alltagsarbeit übernahmen. Die Bahn - mit der selteren 750-mm-Spur - war am 15. März 1901 eröffnet worden. Die Strecke beginnt in Möckmühl, beim Bahnhof der Deutschen Bundesbahn an der Strecke Würzburg - Lauda - Stuttgart. Die Streckenführung macht fast alle Windungen der Jagst mit. Die Bahn endet dann in Dörzbach, ohne wieder Anschluß an das Netz der DB gefunden zu haben, was besonders in Bad Mergentheim gegeben gewesen wäre.

Zuerst gleich eine kurze Streckenbeschreibung der Jagsttalbahn. -

Möckmühl Bahnhofsvorplatz. Hier Übernahme von Normalspur-Güterwagen auf Rollböcke. Auf einer Brücke über die Jagst und in kurvenreicher Fahrt über Ruchsen nach Widdern (km 8). Es folgt ein waldreicher Streckenabschnitt, an den Südhängen Weinbau. Die nächste Station ist Jagsthausen mit der bekannten Götzenburg. In Berlichingen Ortsdurchfahrt auf der Gemeindefeldstraße. Bald ist Schöntal (km 19) erreicht. Weiter geht die Fahrt jagstaufwärts nach Bieringen (größerer Bahnhof, km 23) über Westernhausen nach Winzenhofen. Hier wird die Jagst auf einer großen Bogenbrücke überquert. Nach der Station Marlach (km 29) wird Krautheim (km 33) erreicht. Kraut-

heim ist ein größerer Ort, besonders als Erholungsort bekannt geworden und weist eine schöne Burg auf. In Krautheim befindet sich auf dem Bahnhofsvorplatz das erwähnte Lokdenkmal der Nr. 24, allerdings in einem bedauernden Zustand. Es wurde einmal versucht, die Maschine mit Mennige zu streichen, dann verlor man die Lust und so rostet die Maschine so weiter. Die Rauchkammertür ist schon vollkommen durchgerostet. Dann geht die Fahrt weiter jagstaufwärts und nach einigen Kilometern entlang an Weinbergen und durch große Wiesen gelangt man zum Endpunkt in Dörzbach (km 38,6). Hier

sind ausgedehnte Bahnhofsanlagen, mit Verladeeinrichtungen, dem Lokschuppen, dem Werkzeugmagazin, Werkstätten und den Busanlagen.

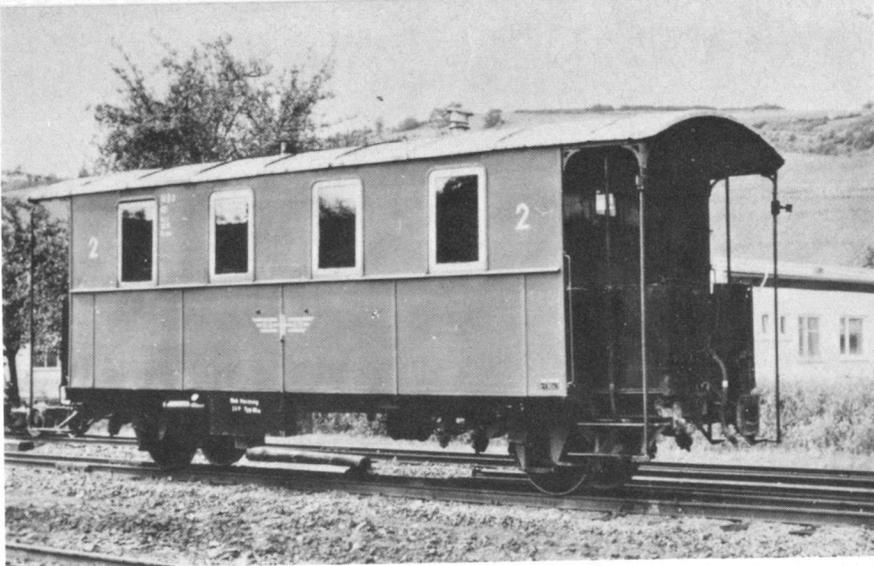
Der Personenverkehr auf der Jagsttalbahn ist schon seit 1965 eingestellt. Wie schön war es doch, einmal eine Fahrt auf der gemütlich dahin zuckelnden Schmalspurbahn zu unternehmen, vorbei an der herrlichen Landschaft mit Burgen und Weinbergen, durch stille Wälder und wogende Wiesen.

Am 24. Oktober 1965 verkehrte auf der Jagsttalbahn der letzte Dampfzug, gezogen von der Lokomotive Nr. 152 der SWEG. Doch auch diese Fahrt war keine Planfahrt mehr, sondern eine bestellte Sonderfahrt.

Heute wird auf der Gesamtstrecke der Jagsttalbahn nur mehr Güterverkehr durchgeführt, wozu drei moderne Diesellokomotiven zur Verfügung stehen. Die Lokomotive Nr. 3 ist zusätzlich noch mit Normalpuffern ausgerüstet, um so die Normalspurgüterwagen auf den vorhandenen Rollböcken beför-

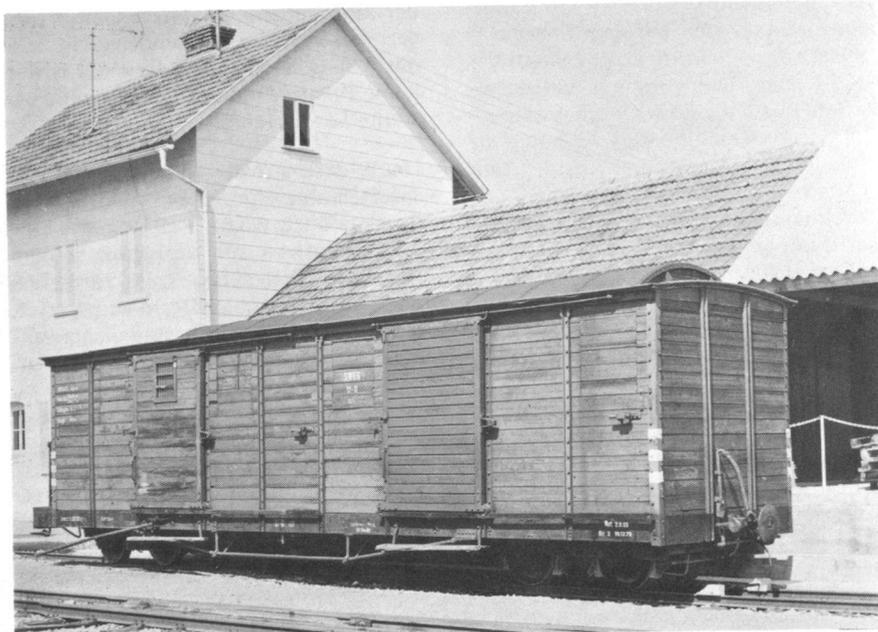
Ein Bild, das im Jagsttal jetzt nur noch an einigen Sommer-Wochenenden zu sehen ist: ein Personenzug mit Dampftraktion. Es ist der historische Dampf-Sonderzug der DGEG, hier bei der Einfahrt in den Bahnhof Jagsthausen (unten).





dern zu können. Die Maschinen Nr. 1 und 2 können auch in Doppeltraktion von einem Führerstand aus gesteuert werden. Seit 1966 aber wird wenigstens wieder

ein ganz beschränkter Personenverkehr auf einer verhältnismäßig kleinen Teilstrecke mit einem Triebwagenpaar durchgeführt. Diese Fahrten dienen eigentlich nur dem Schülerverkehr und



werden nur zwischen Biringen und Krautheim durchgeführt. Ab 9. Januar 1967 wurde zusätzlich ein Zugpaar zwischen Möckmühl und Jagsthausen gefahren, dieses mußte aber wegen des schlechten Zustandes des Oberbaues bald wieder eingestellt werden.

Im Jahr 1967 war vorgesehen, den Personenverkehr auf der Gesamtstrecke der Jagstalbahn wieder aufzunehmen, auch die Fahrpläne waren bereits dementsprechend gedruckt. Leider zerbrach sich dieses Projekt und nunmehr wird die Strecke mit Omnibussen befahren. Die Straße liegt fast parallel zur Bahntrasse.

Im Herbst 1970 wurden die Schienen auf dem Streckenabschnitt Möckmühl - Jagsthausen vollkommen erneuert. Trotzdem verkehrte 1971 nur das schon erwähnte Triebwagenpaar von Biringen nach Krautheim und zurück. Auch 1972 war dies so. Doch auch diese Zugpaare auf der Jagstalbahn verkehren nur während der Schulzeit, so daß bei einem Besuch während der Haupturlaubszeit nur der Güterverkehr beobachtet werden kann.

Umso dankbarer muß man daher der „Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte“ (DGEG) sein, die seit Sommer 1971 auf der Jagstalbahn ihre romantischen Dampfsonderzüge verkehren läßt. Gezogen werden diese Züge von der Lokomotive mit dem klangvollen Namen „Helene“.

Hier nun ein kleiner Abschnitt über die Geschichte dieser Lokomotive:

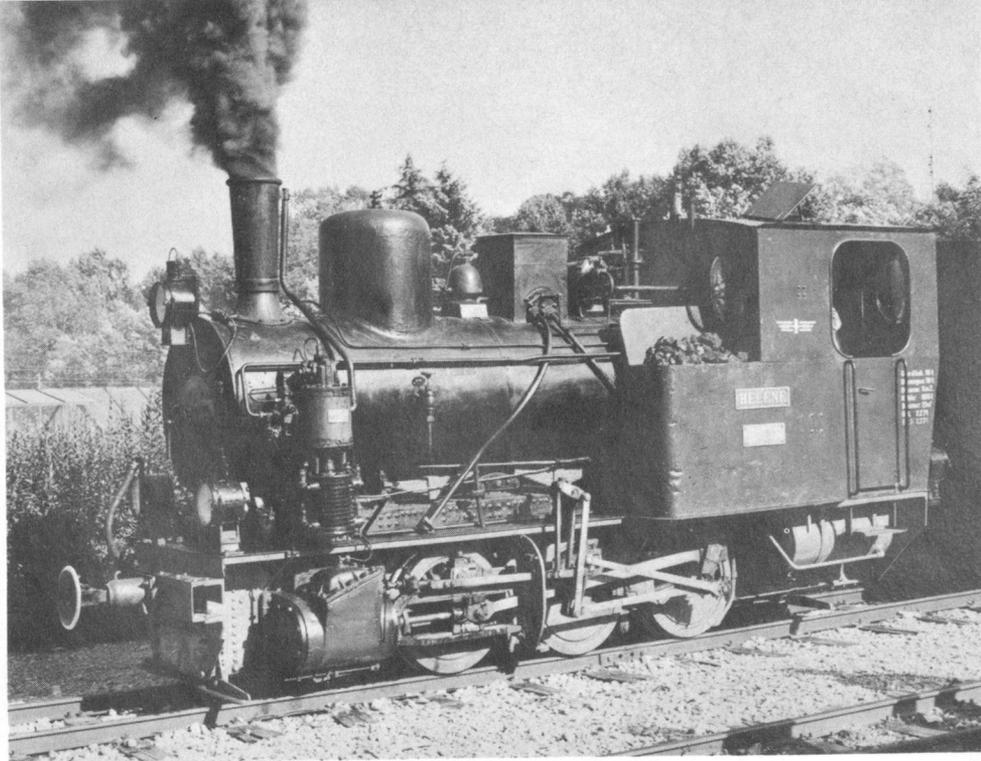
Gebaut wurde die Maschine 1919 unter der Fabrik Nr. 16 426 von Henschel

Der Personenwagen Nr. 3 (oben) ist einer der Zweiachser, die zum historischen Dampfzug gehören. Er ist 1900 von der Maschinenfabrik Eßlingen gebaut worden und wurde 1969 von der Bottwartalbahn gekauft.

Im Güterzugsdienst der Jagstalbahn werden auch mehrere vierachsige geschlossene Güterwagen eingesetzt (Mitte). Sie haben am einen Kopf eine kleine offene Bühne mit Handbremse.

Die moderne zweiachsige Diesel-Nr. 22-01 (links) wurde 1965 von der Fa. Gmeinder, Mosbach, als Neubau geliefert. Diese Lok und ihre Schwester Nr. 22-02 sind für Doppelsteuerung bei nur einem besetzten Führerstand eingerichtet.

Die dreiachsige Dampflokomotive „Helene“ (rechts) ist das historische Prunkstück der Jagsttalbahn. Sie wurde 1970 von der DGEG gekauft und wieder betriebsfertig gemacht. Diese 1919 gebaute Lok ist jetzt das Zugpferd des historischen Dampfzuges der Jagsttalstrecke. „Helene“ ist die einzige betriebsfähige Dampflokomotive der 750-mm-Spur in der Bundesrepublik.



Der Güterverkehr im Jagsttal wird zum guten Teil mit normalspurigen Güterwagen auf Rollböcken abgewickelt (rechts Mitte).

& Sohn. Von da ab war sie als Nr. 8 bis 1934 bei der Jüterbog-Luckenwalder Kreiskleinbahn im Einsatz. Im Jahr 1934 kam die Maschine als Werkslokomotive zu den Deutschen Barytwerken in Bad Lauterburg (Südharz). Bei den Barytwerken bestand eine 6,3 km lange Werksbahn, die das Werk am Ortsrand von Bad Lauterburg mit den Schwespatgruben verband. Dort verrichtete die Lokomotive brav ihren schweren Dienst, ja morgens und abends beförderte sie sogar werkseigene Personenzüge, die die Arbeiter zwischen Wohnort und Arbeitsstätte benützten. Als im Jahr 1969 der Werksverkehr umgestellt wurde, wurde die „Helene“ arbeitslos, bis zum Frühjahr 1970 fungierte sie aber noch als Dampfspender.

Dann nutzte die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte diese Chance und kaufte die Lokomotive an. Ende Mai 1970 wurde die Lokomotive überführt und am 23. Mai 1970 traf sie wohlbehalten in Württemberg ein.

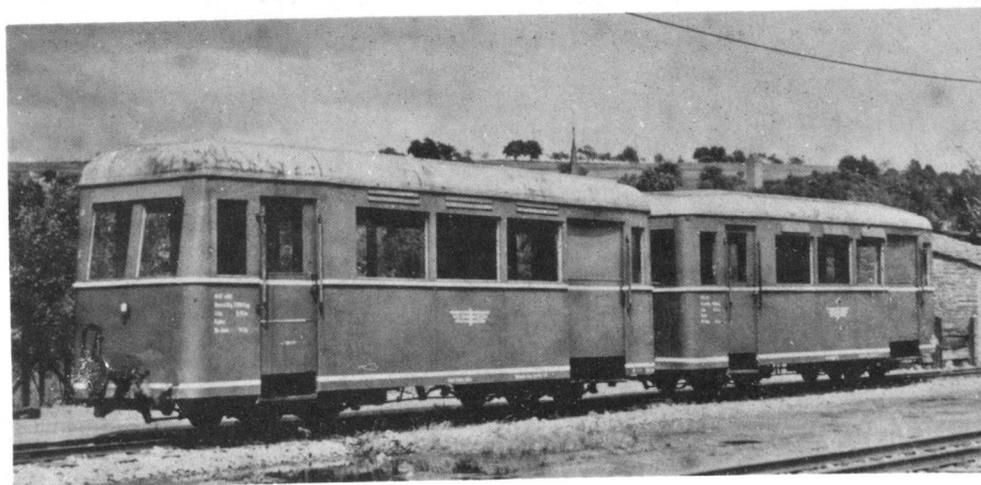
Es steckte jedoch noch eine Menge Arbeit und Verwaltungskram dahinter, bis die Lokomotive einsatzbereit ge-

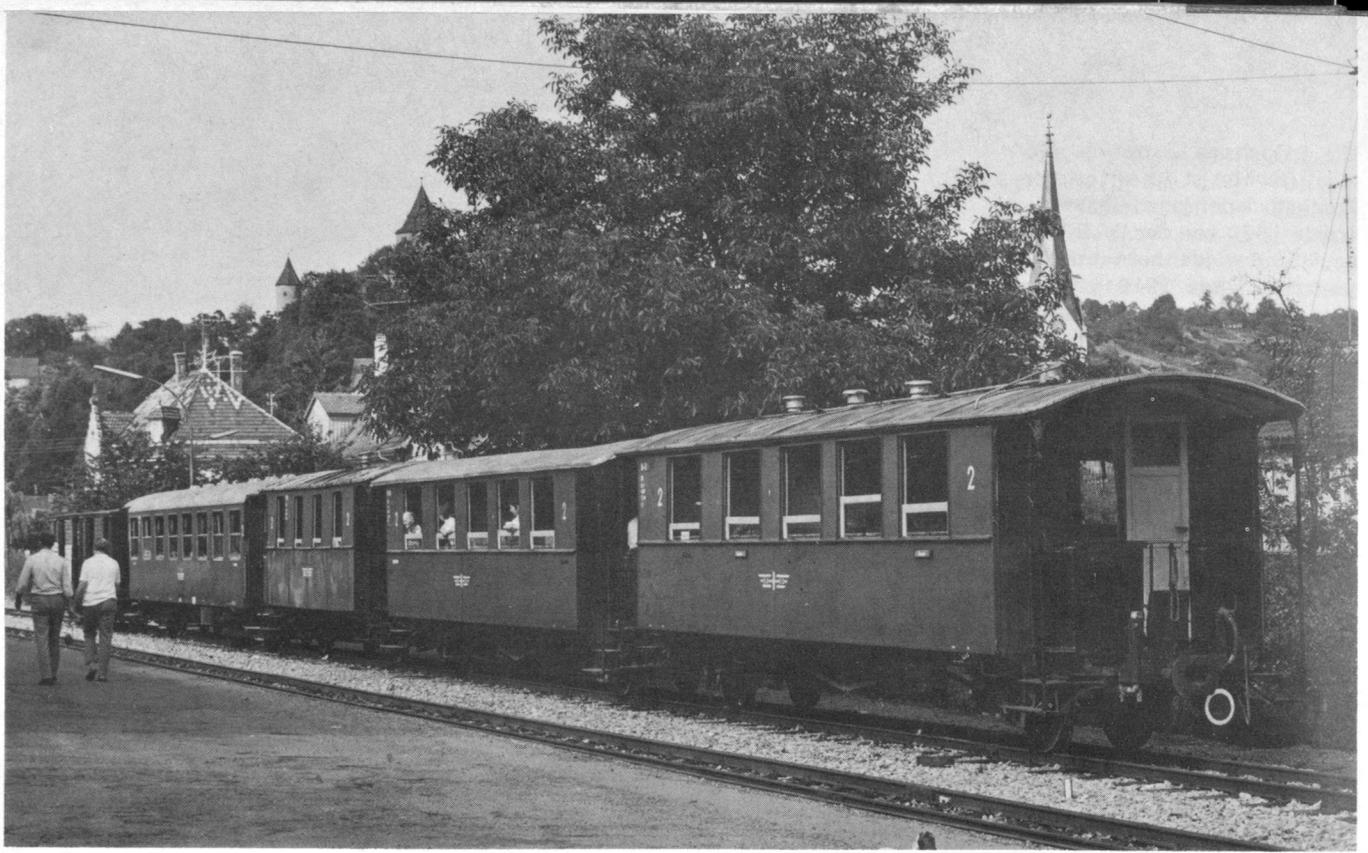
meldet werden konnte. Die Maschine wurde zunächst einmal in Dörzbach untergestellt. Dann wurde eine Untersuchung des Kessels notwendig, es mußte eine neue Druckluftbremse für die Maschine und die Wagen eingebaut

werden, die Kesseldruckprobe war vorzunehmen, eine Menge Schreibarbeiten waren auszuführen (Betriebsvertrag mit der SWEG, Versicherungsfragen waren zu klären, die Genehmigung für die geplanten Sonderfahrten beim Innen-



Von den vier Triebwagen der Jagsttalbahn (rechts) sind zwei noch im Einsatz für den Schülerverkehr auf einer kleinen Teilstrecke der Bahn. Ein VT ist abgestellt und ein VT wurde 1966 nach einem Unfall verschrottet. Drei dieser Triebwagen waren 1959/60 von der Rhein-Sieg-Eisenbahn gekauft worden und einer 1969 von der Kreisbahn Osterode-Kreiensen.





Der historische Personenzug (oben) aus den Oldtimer-Personenwagen Nr. 1 bis 3 + Nr. 402 steht zur Abfahrt im Bahnhof Dörzbach bereit und man wartet nur darauf noch, daß die „Helene“ vorgespannt wird.

ministerium war einzuholen und vieles andere mehr).

Wie kompliziert das ganze verwaltungstechnisch war, sei nur an einem Beispiel aufgeführt: Das Gelände, auf dem die Schmalspurgleise der Südwestdeutschen Eisenbahngesellschaft (SWEG) liegen, gehört kurioserweise der Deutschen Bundesbahn. Also mußte auch die DB in den Verwaltungsakt eingeschaltet werden. Am 2. Juli 1971 erfolgte die Zulassung der Lokomotive durch den Kesselprüfer, am 18. Juli 1971 wurde die Lokomotive feierlich nach Möckmühl überführt und am 25.

Juli 1971 erfolgte die erste Museumsfahrt auf der Jagsttalbahn. Dieser Tag gestaltete sich für das Jagsttal wie ein Volksfest, an den Bahnhofsvorplätzen drängten sich die Menschen und Schulkinder mit Fähnchen begrüßten sie den Zug, dessen Fahrt musikalisch von Kapellen der Ortsvereine umrahmt wurde.

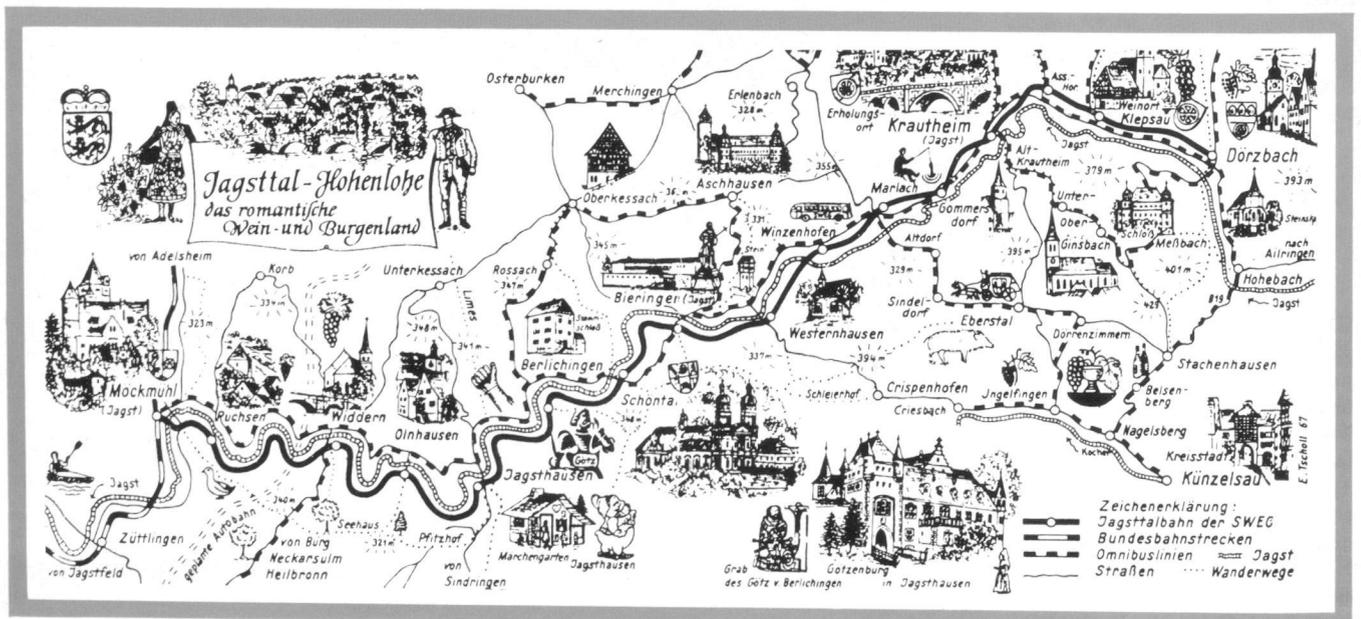
Während des Sommers 1971 wurde dann von Mitgliedern des DGEg in Dörzbach ein schöner Lokschuppen in Fachbauweise für die „Helene“ erstellt. Doch damit noch nicht genug, jetzt

braucht die „Helene“ eine neue „Kur“ spricht Hauptuntersuchung, bei der 43 von 108 Rauchrohren ausgewechselt werden müssen.

Der historische Dampf-Sonderzug der DGEg wird auch in diesem Jahr wieder mehrmals fahren: Am 1., 15. und 29. Juli, 12. August und 9. September die Strecke Möckmühl - Schöntal und am 26. August die Strecke Möckmühl - Dörzbach. Hierfür sind folgende Fahrzeiten eingeplant: Möckmühl - Schöntal eineinhalb Stunden und Möckmühl - Dörzbach drei Stunden. Die Züge halten bei Bedarf auf allen Unterwegsstationen. Es geht also bei diesen Dampfahnen recht gemütlich zu und man bekommt genug Gelegenheit zum Fotografieren. Also, liebe Eisenbahn- und LGB-Freunde, die Termine gleich im Terminkalender vormerken!

(Ein Bericht von A. Steiner)

Dieser Kartenausschnitt (unten) zeigt den Streckenlauf der Jagsttalbahn von Möckmühl über Jagsthausen, Schöntal und Krautheim nach Dörzbach.





... und zum Abschluß:

## Jagsttalbahn anno 1901

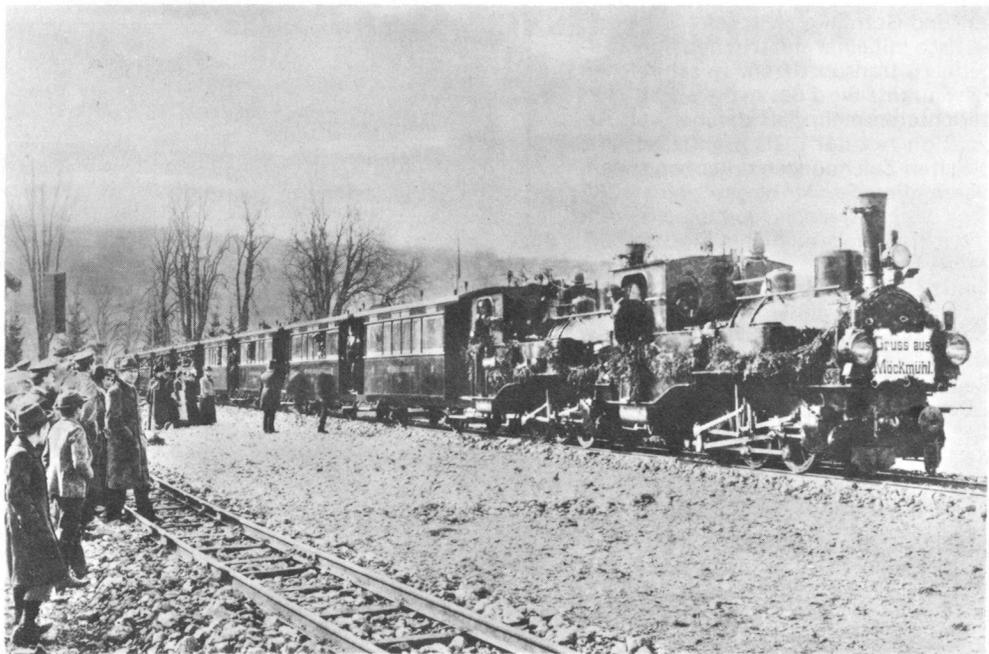
Drei historische Fotos  
aus der Anfangszeit

Aus den Anfangsjahren der Jagsttalbahn sind erfreulicherweise Fotos erhalten geblieben. Hier drei dieser historischen Bilder (als Postkarten im "Helene"-Zug der DGEG zu haben).

Als am 15. März 1901 der Eröffnungszug fuhr, wurde das Foto rechts im Bahnhof Schöntal gemacht: ein Zug mit neun Wagen und zwei Loks.

Ebenfalls im Bahnhof Schöntal entstand um 1905 das Bild des gemischten Personen-Güterzuges (oben), der auch einen Postwagen führte.

Etwa um die gleiche Zeit (um 1905) wurde auch das Foto unten aufgenommen. Ein gemischter Zug mit Langholzwagen.



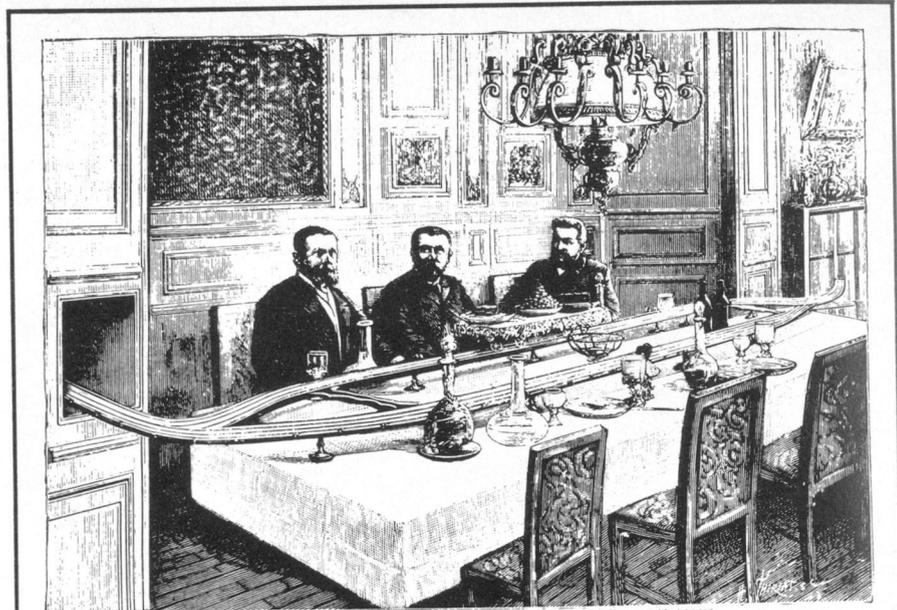


Ein richtiger Liebhaber  
und eine richtige Bahn

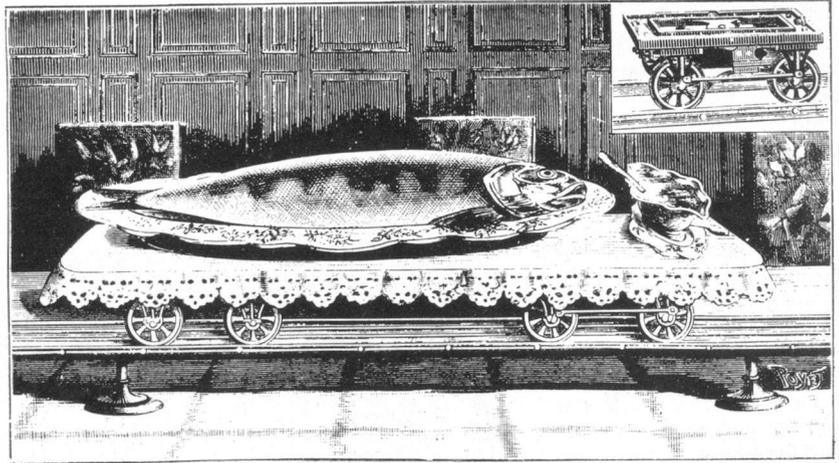
## Aus der guten alten Zeit

In einer alten Schrift entdeckten wir diese Abbildungen (rechts) mit denen schon 1887 vorgeschlagen wurde, Speisen und Getränke zwischen Küche und Eßtisch mit einer elektrischen Miniaturbahn zu transportieren. In zahlreichen Restaurants wird das heute schon - wir berichteten mehrmals darüber - als Attraktion mit der LGB praktiziert. Wie die alten Zeichnungen erkennen lassen, waren die „Servier-Wagen“ von 1887 aber besonders nur für diesen Zweck entworfen und nicht als Modelleisenbahn gedacht.

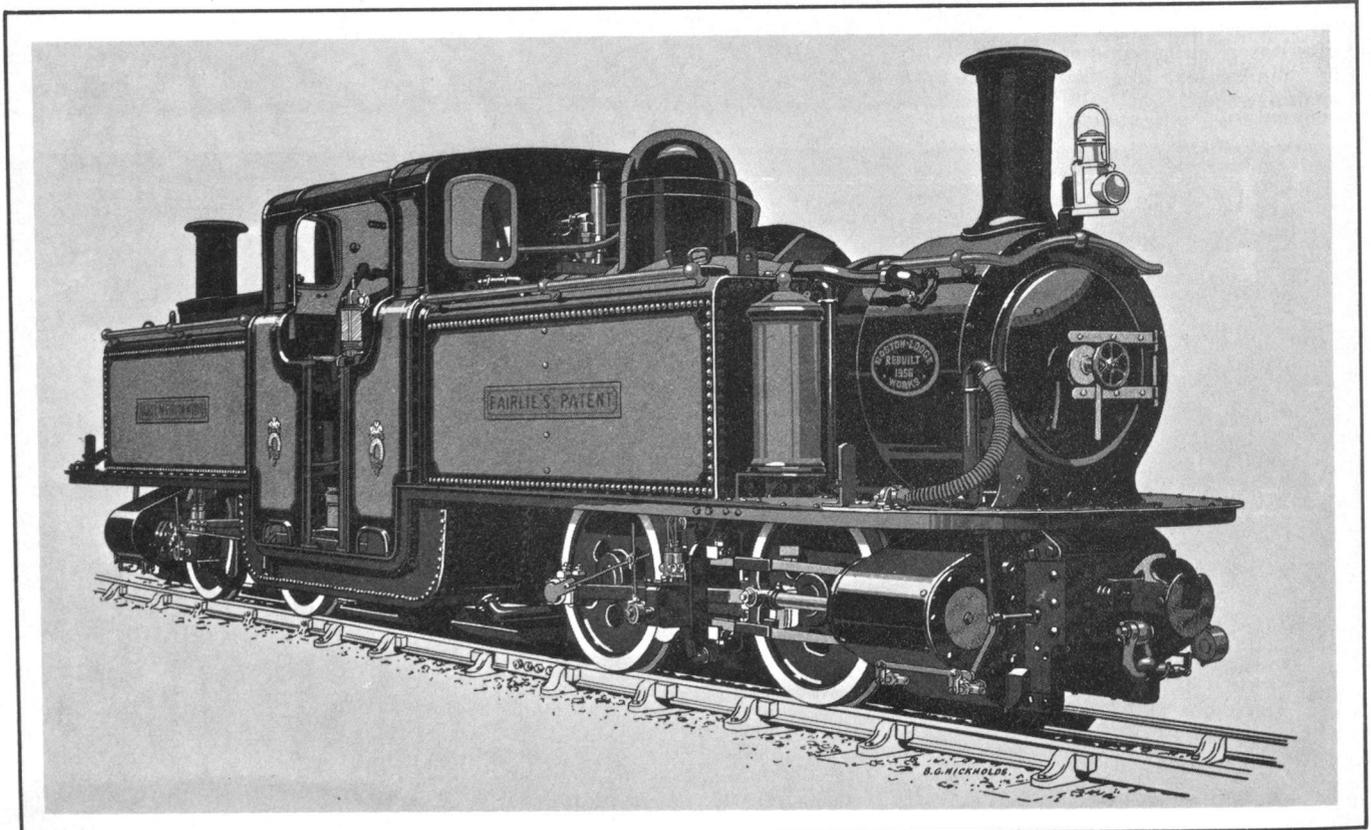
Eine bekannte Schmalspurbahn in England ist die Festiniog Railway. Auf ihr fährt auch die Lokomotive Nr. 3 "Earl of Merioneth", von der wir hier die Reproduktion einer schönen farbigen Zeichnung wiedergeben (unten). Diese Lok ist eine sehr interessante Konstruktion wegen ihres Mittelführerstandes und der doppelten Kesselanlage für die beiden zweiachsigen Triebwerke.

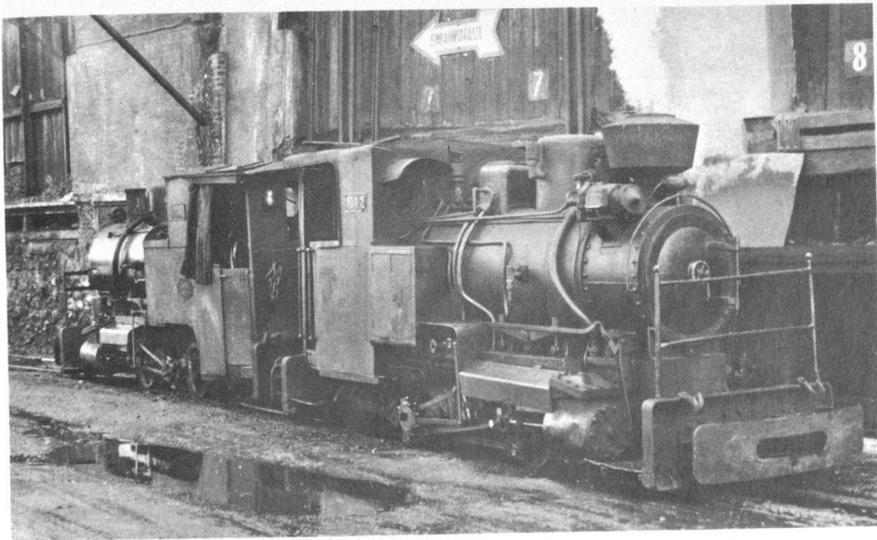


Midget electric train plying between M Gaston Menier's kitchen and dinner-table [1887]



The electric train serving the fish and the sauce [1887]



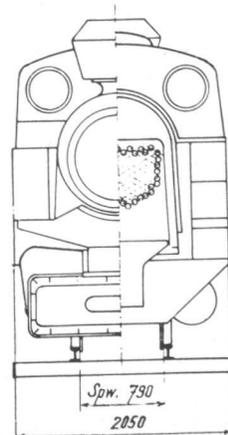
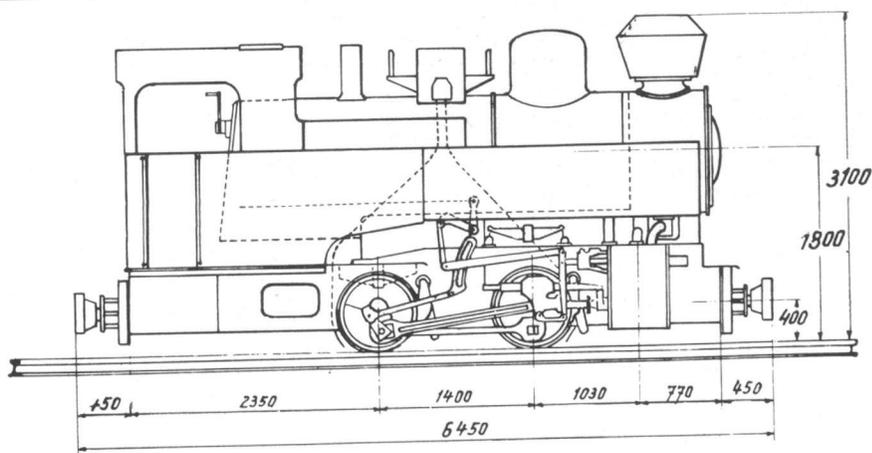
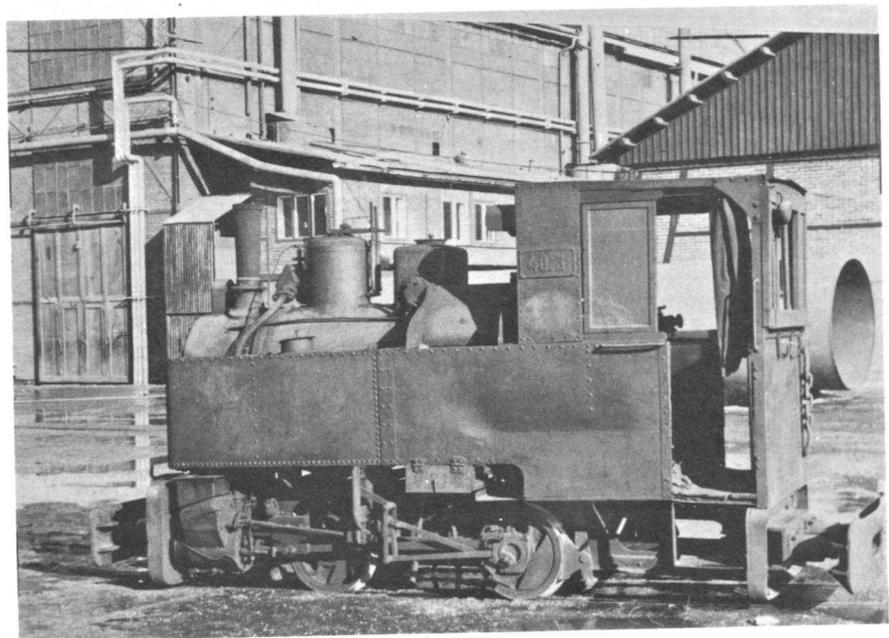


Im internen Bereich großer Industriewerke sind früher viele Schmalspurbahnen in Betrieb gewesen. Zahlreiche wurden im Lauf der Jahre auf Normalspur umgestellt und bei den meisten der verbliebenen beherrschen inzwischen Dieselloks das Feld. Umso mehr freut sich der Eisenbahnfreund, wenn er auf schmalspurigen Werksbahnen noch „diensttuende“ Exemplare der meist kleinen, kompakten Industrie-Dampfloks entdeckt.

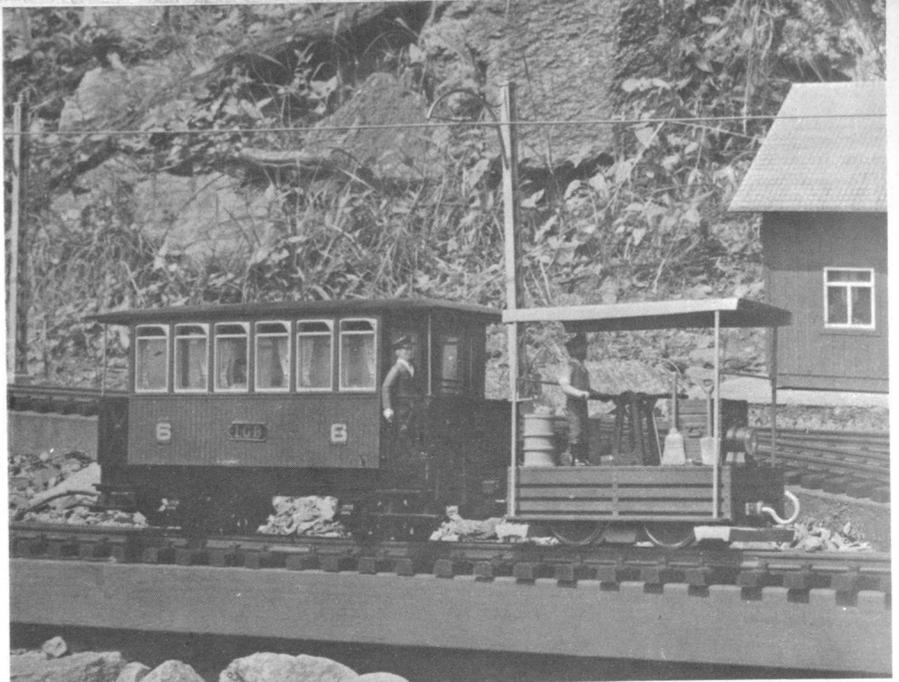
Die Lokbilder dieser Seite sandte uns unser Leser Bert Jülich, Bonn, zur Veröffentlichung. Sie zeigen einige Schmalspur-Dampfloks aus dem großen Lokpark der Hüttenwerke Leoben-Donawitz (CSSR) bei Karlsbad. Sie wurden zum guten Teil von Krauss-Maffei gebaut, so auch der unten im Aufriß gezeigte Typ mit dem Baujahr 1951/52. Viele Donawitzer Loks wurden bei den fälligen Untersuchungen in manchen Teilen umgebaut und verändert, so daß sie nicht mehr ihre ursprüngliche Formen zeigen.

Diese gedungenen gebauten, zweiachsigen Dampfloks zeigen manche Ähnlichkeit mit unserer LGB-Lok 2040, so daß unsere Bilder gewiß auch Anregungen zu Umbauaktionen unserer LGB-Freunde geben.

## Schmalspur-Dampfloks im Hüttenwerk



# Auch Japan kennt die LGB



昭和47年10月1日発行・通巻292号・毎月1日発行・昭和43年7月5日第3種郵便物認可・昭和24年3月28日国鉄特別頒布第432号

## 鉄道模型趣味

Hobby of Model Railroading

OCT.'72  
No. 292



を後にする貨物列車

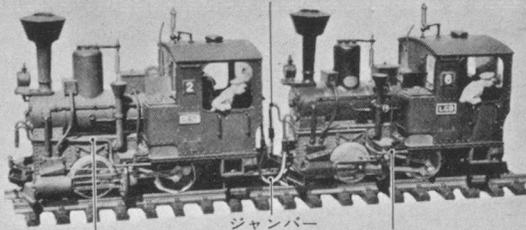


隣接の Maple 駅を出発、Boulder Yard に向う旅客列車

ことを経験した。

しかし、このような処置を全部ほどこした場合でも4輪の機関車はよく立往生した。2輛の機関車を電氣的に結合すれば片側につき4個の車輪が集電に利用されることになり、立往生の問題は解決する。重連はまた、Rock Hillへ登る急勾配通過のためにも必要である。——以上のような理由から、LGB&B 鉄道の蒸機は、重連による運行を基本としており、写真でごらんとおりである。機関車にはそれぞれ集電ブラシと結んだ引通し線が取り付けられ、ジャンパーによって電氣的に連結される。

先端に真鍮パイプをハンダ付したジャンパー栓



ジャンパー

引通し線はエアブレーキの配管らしく見せている

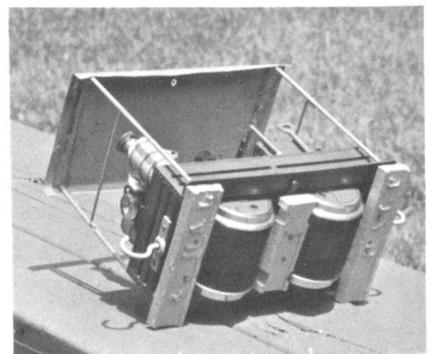
土やごみ、落葉などを強力な工場用真空掃除機を使って掃除するのは奥さんの役目である。写真の場所は Rock Hill Junction、山岳支線への Mule Shoe Bend 付近がよく



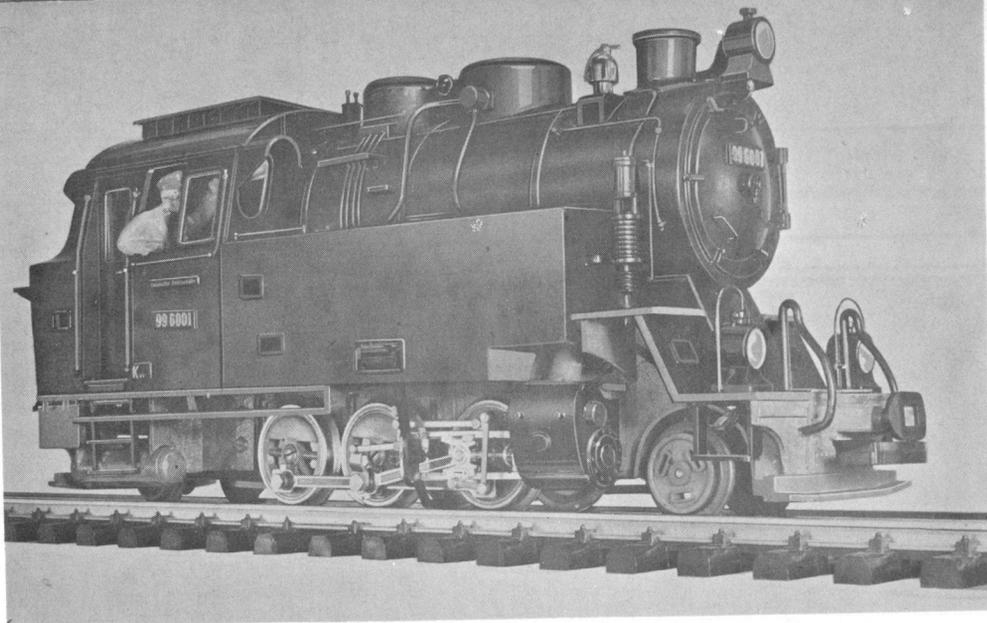
Unsere Reportage über die große Freianlage unseres LGB-Freundes C. S. Small aus Connecticut/USA wird sicher noch vielen Lesern in Erinnerung sein (LGB-Depesche Nr. 10). Im Herbst letzten Jahres brachte nun eine japanische Modellbahn-Zeitschrift über diese ausgedehnte - inzwischen weiter ausgebaut - Gartenanlage einen acht Seiten langen Bericht.

Den Kopf dieser Zeitschrift und die verkleinerte Wiedergabe einer dieser Seiten zeigen wir links. Besonders beachtenswert ist dabei das unterste Bild: es zeigt Frau Small, wie sie mit einem Staubsauger die Gleise der LGB-Anlage reinigt. (Eine interessante Anregung für unsere Leser!)

Vom amerikanischen LGB-Freund Small gibt es auch etwas Neues zu berichten. Er hat seine LGB-Draisine so umgebaut, daß er sie auch als eine Art „Hilfslokomotive“ verwenden kann (Foto oben). Zuerst wurde ein Sonnenschutzverdeck aufgebaut, dann kamen drei Bleigewichte unter den Rahmen, um das Reibungsgewicht zu vergrößern (Bild unten). Außerdem erhielt jede Stirnseite einen Kupplungshaken aus Messing und eine Stirnlampe.



LEHMANN



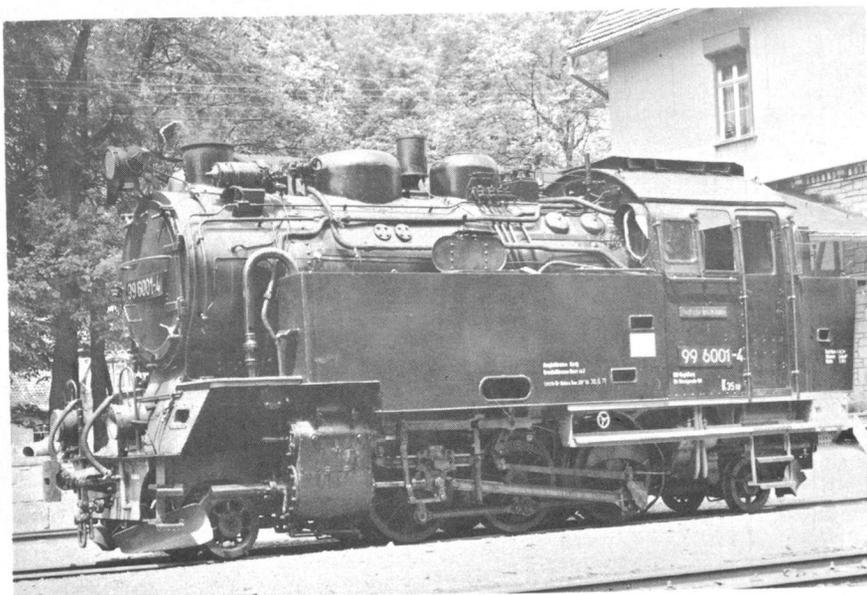
## Modell der Dampflokom 99 6001

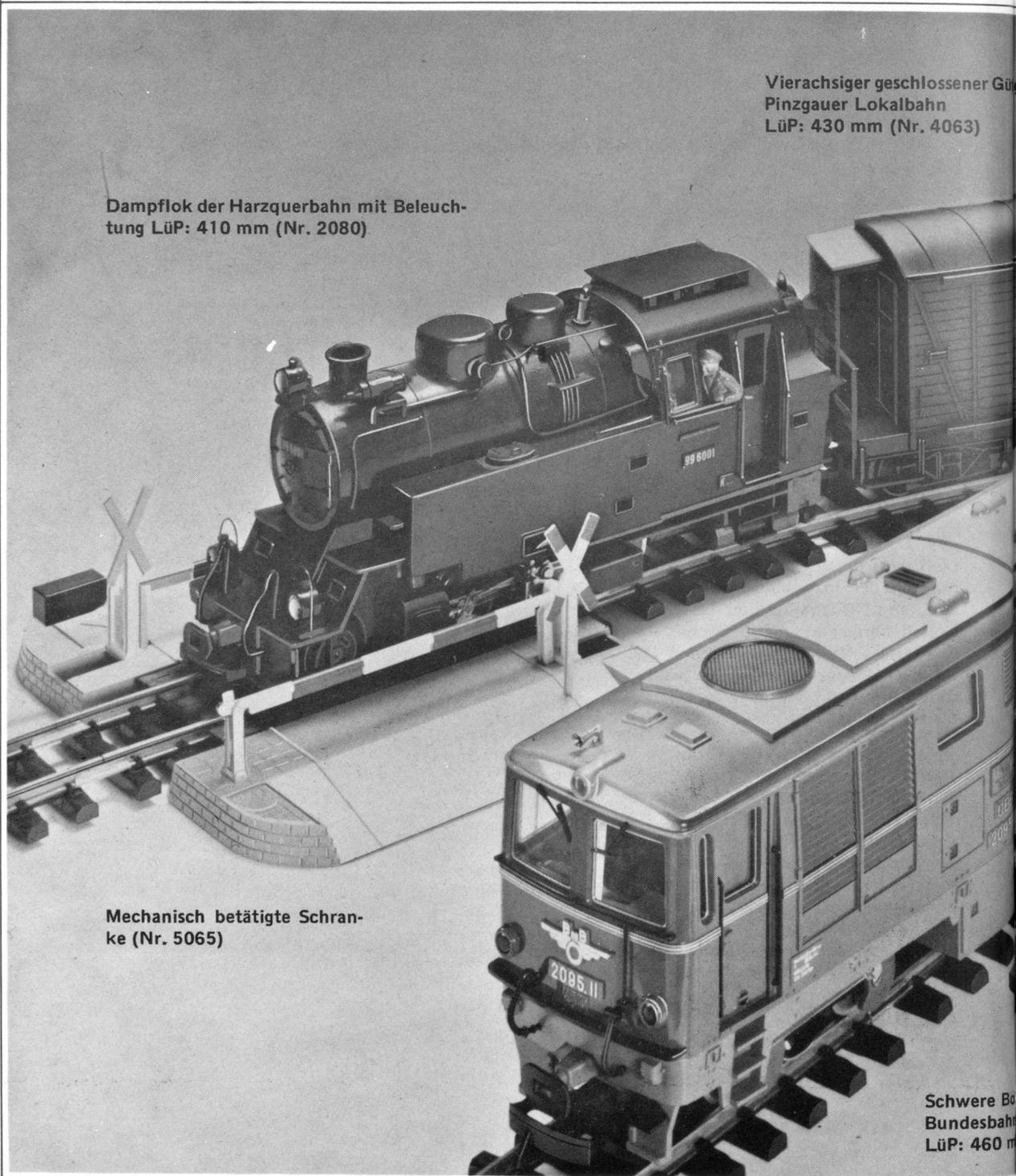
Gewichtigster Anziehungspunkt unter den LGB-Neuheiten war für alle Besucher des LGB-Standes auf der diesjährigen Spielwarenmesse in Nürnberg ohne Zweifel das prächtige Modell der „99 6001“. Der Dampflokompark der LGB wird mit ihr um eine Maschinentype in der inzwischen weltweit bekannten LGB-Qualität und -Detailfreudigkeit bereichert, die ihr großes Vorbild dieses Mal nicht unter den Oldtimern hat, sondern unter den Schmalspur-Dampfsloks der jüngeren Zeit.

Die 1'C1'-Tenderlokom 99 6001 ist im Jahre 1939 von der Firma Krupp mit der Fabrik-Nr. 1875 geliefert worden. Sie war die erste Maschine eines neuen meterspurigen Typenprogramms und blieb infolge des Kriegsausbruchs auch die einzige. Die kompakt gebaute, nur knapp neun Meter lange Tenderlokom war für eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgelegt und hatte eine ausgezeichnete Zugkraft. Im Jahre 1949 übernahm die Deutsche Reichsbahn die Lok mit der Betriebsnummer 99 6001. Sie ist immer noch auf der Harzquerbahn im Dienst.

Das neue LGB-Modell dieser fünfachsigen Schmalspur-Tenderlokom (LGB-Nr. 2080) ist 410 Millimeter lang. Die Fabrikationsvorbereitungen laufen. Ende 1973 oder Anfang 1974 sollen die ersten Maschinen ausgeliefert werden...

Unsere Bilder dieser Seite zeigen rechts zweimal das große Vorbild im Betrieb auf der Harzquerbahn und oben das neue LGB-Handmodell der „99 6001“.





Vierachsiger geschlossener Güterzug  
Pinzgauer Lokalbahn  
LüP: 430 mm (Nr. 4063)

Dampflok der Harzquerbahn mit Beleuchtung  
LüP: 410 mm (Nr. 2080)

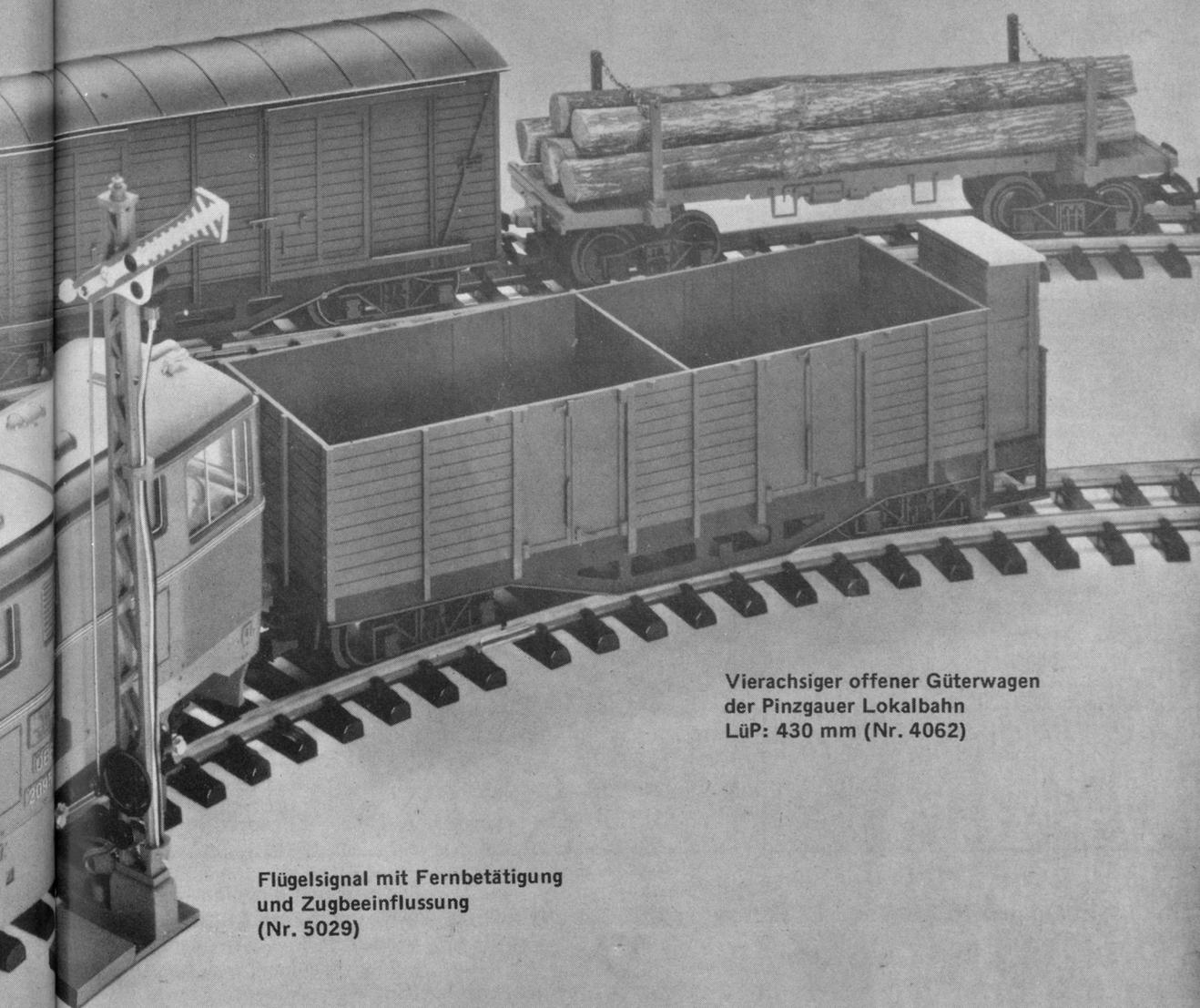
Mechanisch betätigte Schranke  
(Nr. 5065)

Schwere Bundesbahnlokomotive  
LüP: 460 mm (Nr. 2095.11)

# LGB - Neu

her Gütern der  
(3)

Vierachsiger Langholzwagen der Wald-  
bahnen, mit Stämmen beladen  
LüP: 430 mm (Nr. 4066)



Vierachsiger offener Güterwagen  
der Pinzgauer Lokalbahn  
LüP: 430 mm (Nr. 4062)

Flügelsignal mit Fernbetätigung  
und Zugbeeinflussung  
(Nr. 5029)

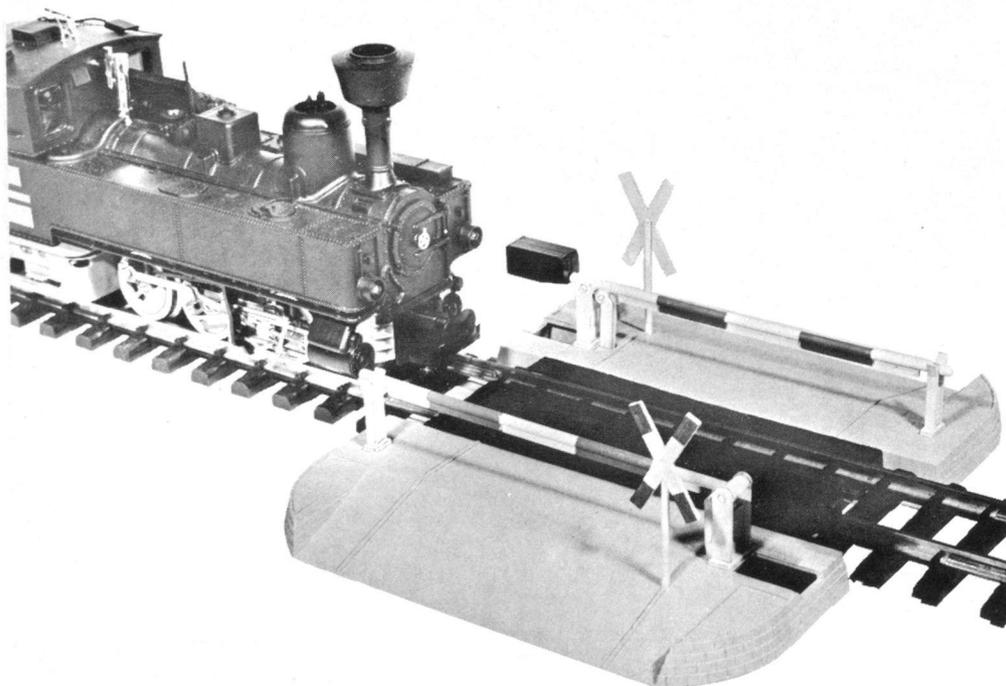
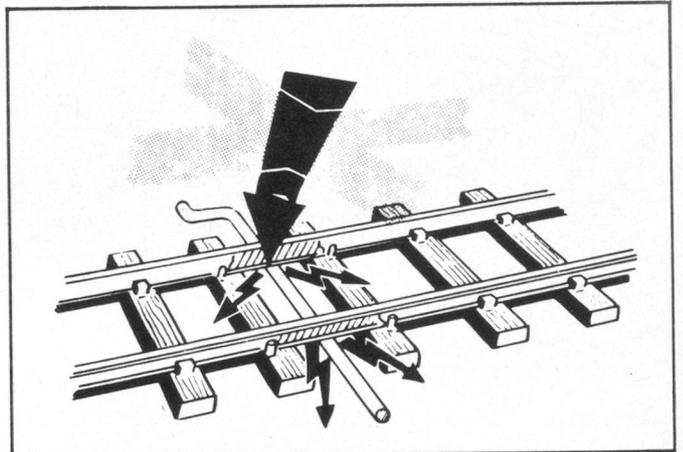
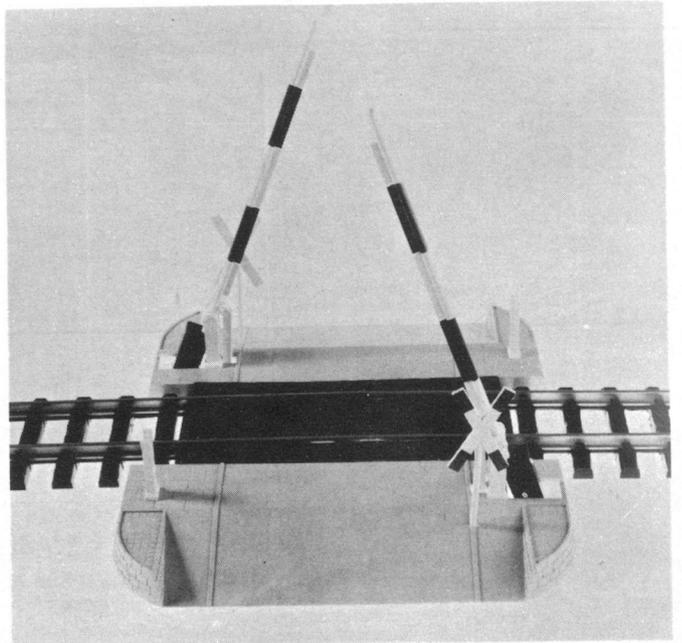
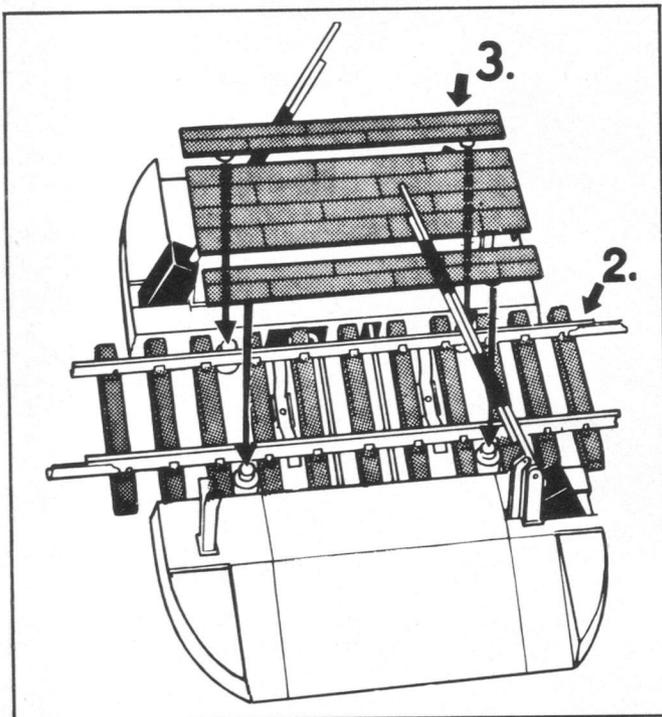
vere BoDiesellok der Österr.  
iesbahnleuchtung, 2 Motoren)  
460 m(Nr. 2095)

neuten 1973

## Neuer LGB-Gleisübergang mit automatischer Schranke

Bei Schmalspurbahnen, den großen Vorbildern unserer LGB, gibt es keine beschränkten Bahnübergänge. Darum gab es sie bisher auch nicht als LGB-Zubehör. Von vielen LGB-Freunden wurde aber immer wieder nach einer Schranke gefragt. Mit Erfolg: auf der Messe wurde eine LGB-Schranke vorgestellt und ab Sommer dieses Jahres wird sie geliefert (LGB-Nr. 5065).

Dieser neue eingleisige Bahnübergang mit Schranke ist 25 x 31 Zentimeter groß. Zum Einbau wird kein Werkzeug benötigt. Das normale LGB-Gleis wird einfach in der Mitte hindurchgelegt und abgedeckt (unten). Dabei muß man aber darauf achten, daß nicht gerade die blanken Gleisverbindungslaschen der Schienenstöße auf einen der metallischen, querlaufenden Auslösehebel zu liegen kommen (unten rechts), weil es sonst Kurzschluß gibt.

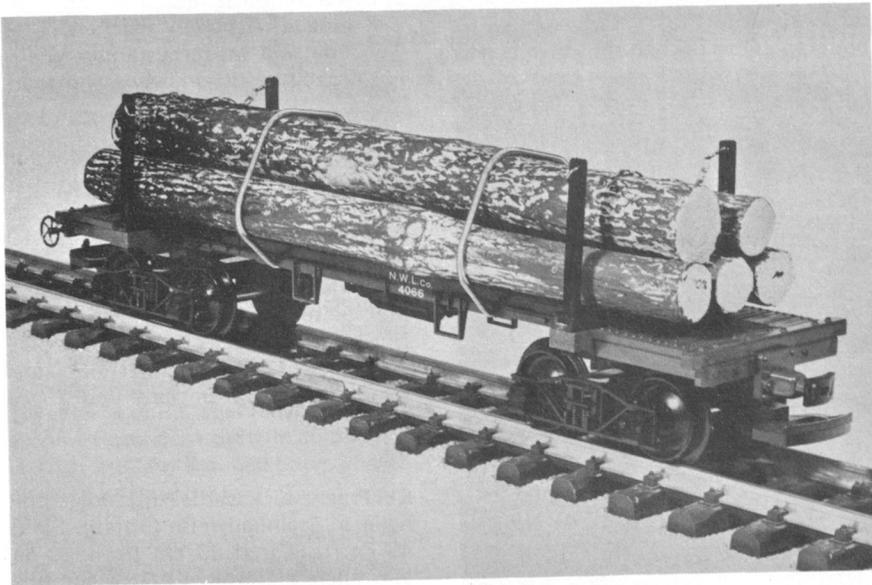
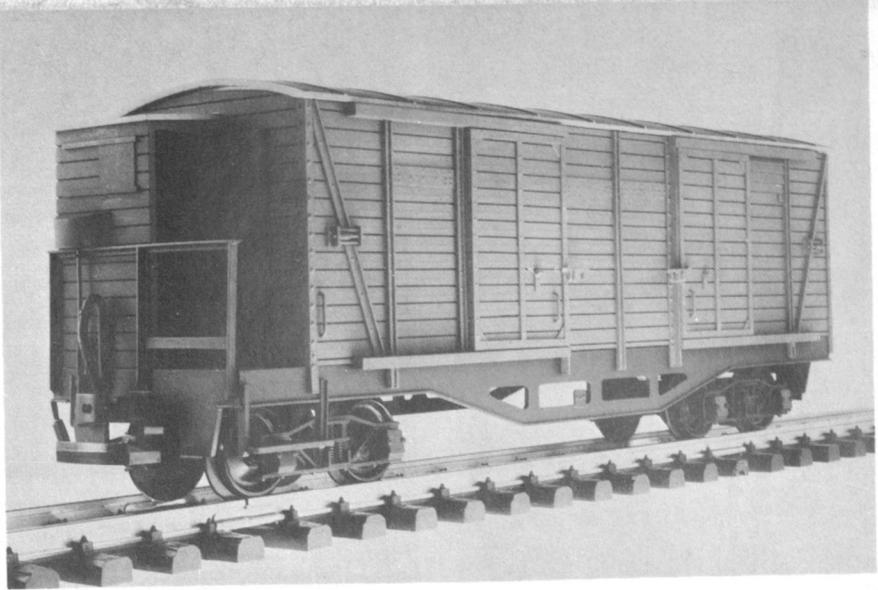


Die neue LGB-Schranke wird mechanisch betätigt. Bei unbefahrtem Gleis stehen beide Schrankenbäume hoch (Bild ganz oben). Sobald sich ein Zug der Schranke nähert, schließen sich die Schranken selbsttätig (links).

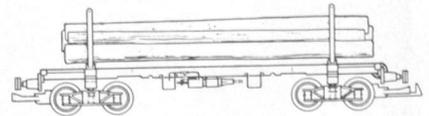
Das unbefahrene Gleis liegt auf dem unbefahrenen Auslösehebel auf und hängt dadurch bis zu einigem Abstand vom Bahnübergang etwas in der Luft. Die Belastung durch das Gewicht der Lok des sich nähernden Zuges drückt nun das Gleis hinunter und damit auch die Auslösehebel, die über mechanische Zwischenglieder dann die Schrankenbäume absenken. Sie heben sich erst wieder, wenn die Gleisbelastung durch den Zug aufhört.

## Neue Wagen ...

Der Wagenpark der LGB wird in diesem Jahr um drei große Fahrzeuge bereichert. Es sind drei vierachsige Güterwagen von 43 Zentimeter Länge (LüP). Außer einem offenen Güterwagen mit Bremserhaus nach einem Vorbild der Pinzgauer Lokalbahn (LGB-Nr. 4062) ist es ein geschlossener Güterwagen mit Bremserhaus (LGB-Nr. 4063) der Pinzgauer Lokalbahn (rechts). Dieser attraktive große Vierachser mit braunem Aufbau hat vier seitliche Schiebetüren und eine bewegliche Bremserhaustür.

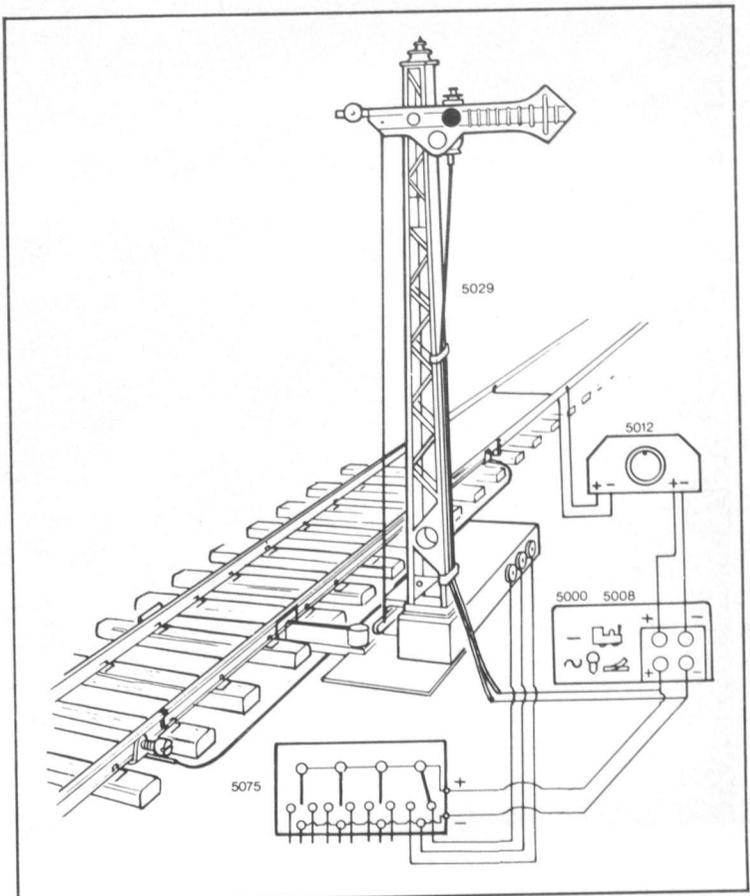
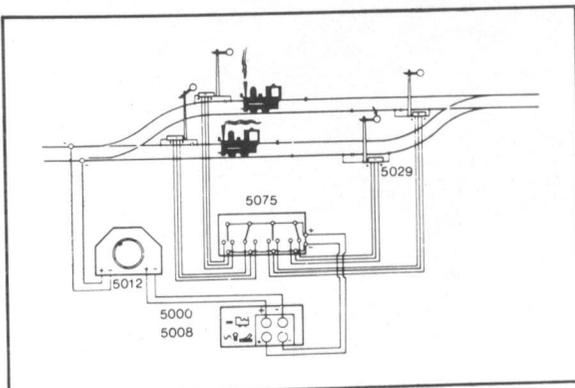


Viel Freunde wird gewiß auch der vierachsige Langholzwagen (LGB-Nr. 4066) finden, dessen große Vorbilder bei den Waldbahnen viel verwendet werden. (links). Dieses LGB-Wagenmodell ist mit fünf langen Baumstämmen beladen, die echtem Holz zum Verwechseln ähnlich sehen. Selbstverständlich kann man dieses Langholz auch abladen. - Der Langholzwagen ist bereits in den Fachgeschäften zu haben, die beiden anderen Wagen werden schon im Sommer geliefert.



## ... und ein neues Signal

Für die Regelung des Fahrbetriebes auf unseren LGB-Strecken steht jetzt ein weiteres interessantes Zubehörelement zur Verfügung, das auch schon viel gewünscht wurde: das neue elektromagnetische Signal mit Zugbeeinflussung (LGB-Nr. 5029). In seiner äußeren Form gleicht es den bisherigen Flügelsignalen mit Handbetätigung. Es hat eine elektrisch beleuchtete Signallampe. Für die Fernbetätigung wird dieses Signal an ein LGB-Stellpult (LGB-Nr. 5075) angeschlossen. In Verbindung mit Unterbrechergleisen (LGB-Nr. 1 000 UW) kann dieses neue Flügelsignal so geschaltet werden, daß es in Halt-Stellung den Zug vor dem Signal anhält und bei Fahrt-Stellung weiterfahren bzw. passieren läßt.



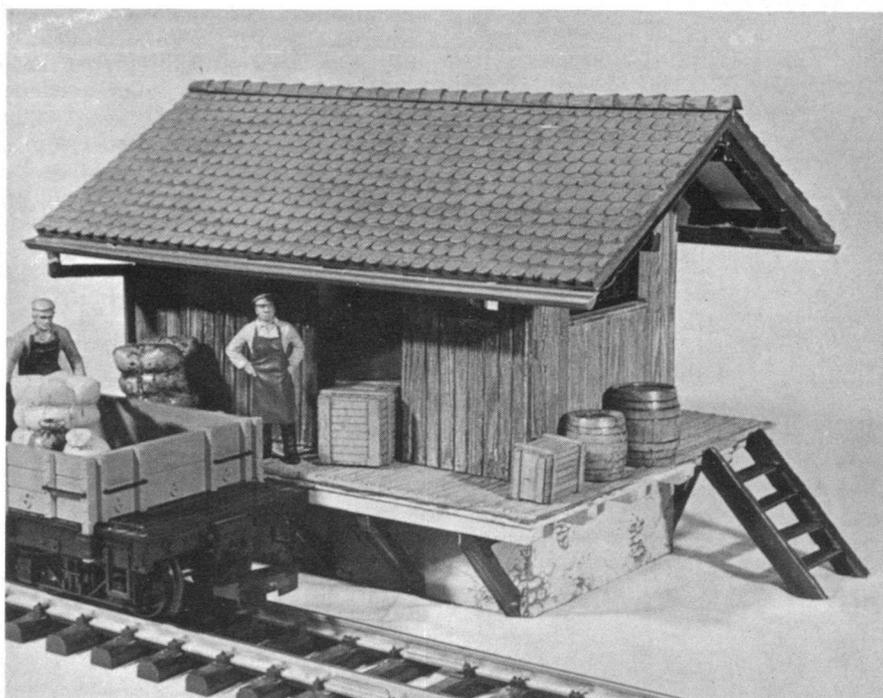
Neuheiten für LGB-Anlagen:

## Gebäude, Bausteine und kleines Zubehör

Der Zubehörsektor im LGB-Maßstab belebt sich von Jahr zu Jahr mehr, sehr zur Freude unserer LGB-Freunde, die damit immer bessere Möglichkeiten zur Ausgestaltung ihrer Bahnanlagen geboten bekommen. In diesem Jahr stellen die Firmen Preiser und Lindberg, die sich des LGB-Maßstabs besonders angenommen haben, einige interessante Neuheiten vor, an denen unsere Leser sicher Gefallen finden werden.

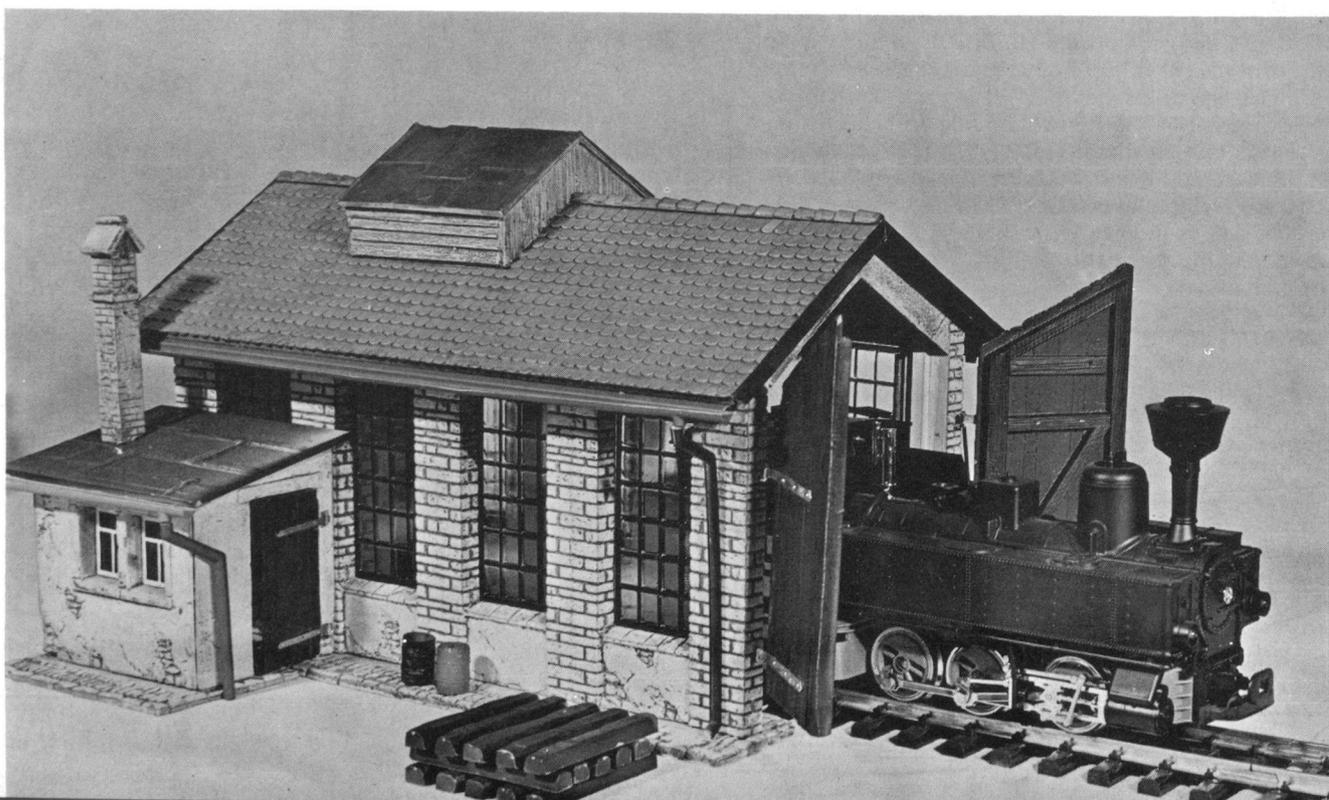
Zuerst zu Preiser. - Hier gibt es drei Bausätze für Gebäude im Oldtimer-Stil, die sorgfältig verpackt in großen Kartons geliefert werden. Die aus einem sehr stabilen Hartschaumkunststoff hergestellten Einzelteile dieser Bausätze erfordern keinerlei Nacharbeit, denn ihre - in gewohnter Preiser-Qualität und -Detailfreudigkeit herausgearbeiteten - Oberflächen sind bereits sehr

weitgehend „auf alt“ vorbehandelt. Die Teile - Mauern, Dächer, Fenster usw. - müssen lediglich entsprechend den beigegebenen Bauanleitungen zusammengeklebt werden und die Bausätze sind dann schon betriebsfertig. Wer Lust und Geschick hat, kann selbstverständlich abschließend noch individuelle Arbeiten machen. Die Gebäude sind wetterbeständig, wie in Langzeitversuchen bewiesen habe



Aus dem einen neuen Bausatz entsteht ein Güterschuppen (links) in Holzbaweise mit zwei Schiebetoren und Ziegeldach. Dieses Modell in der für viele Schmalspurbahnen typischen Art steht auf einem Steinsockel mit einer über drei Seiten laufenden Laderampe aus Brettern, die genau in Höhe der LGB-Wagen liegt. Dieser reizende Güterschuppen ist 32 cm lang und 25 cm breit.

Ein Prachtstück ist die einständige Lokhalle in Steinbauweise (unten). Sie ist 43 cm lang und 25 cm hoch, so daß also auch die großen LGB-Dampflok der U-Serie hineinpassen. Das zwiflügelige Hallentor ist selbstverständlich beweglich. Der kleine Werkstattanbau am Hallenende ist ein gesondertes Bausatz. Auch er ist - passend - in Steinbauweise gehalten. Seine „abklappbare Brettertür“ ist ebenfalls beweglich.



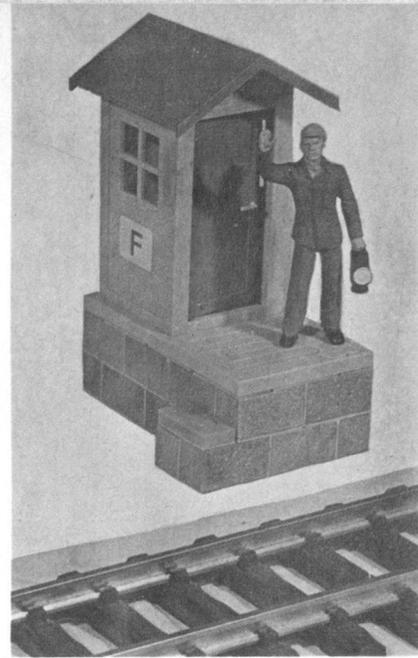
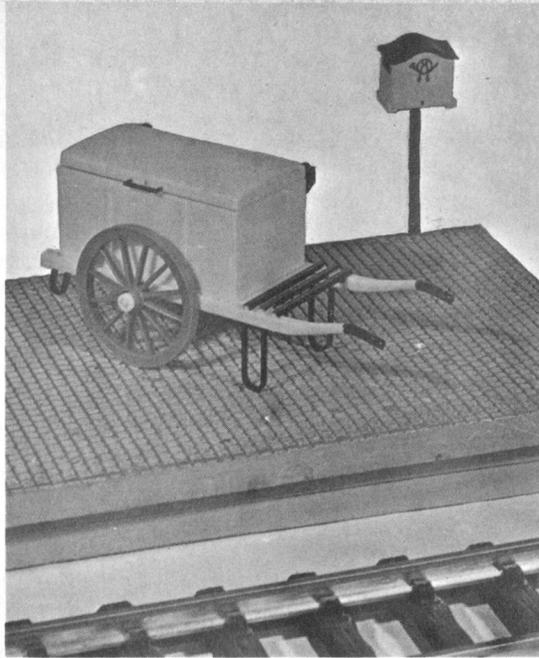
mehr,  
glich-  
esem  
stabs  
enen

handelt.  
Fenster  
prechend  
ngen zu-  
die Bau-  
bsfertig.  
t, kann  
nd noch  
n. Diese  
, wie sie  
haben.

entsteht  
Holzbau-  
und Zie-  
für viele  
Art steht  
her über  
mpe aus  
er LGB-  
e Güter-  
25 cm

ige Lok-  
). Sie ist  
, so daß  
mpflocks  
as zwei-  
erständ-  
erkstatt-  
esonder-  
end - in  
ne „alte  
lich.

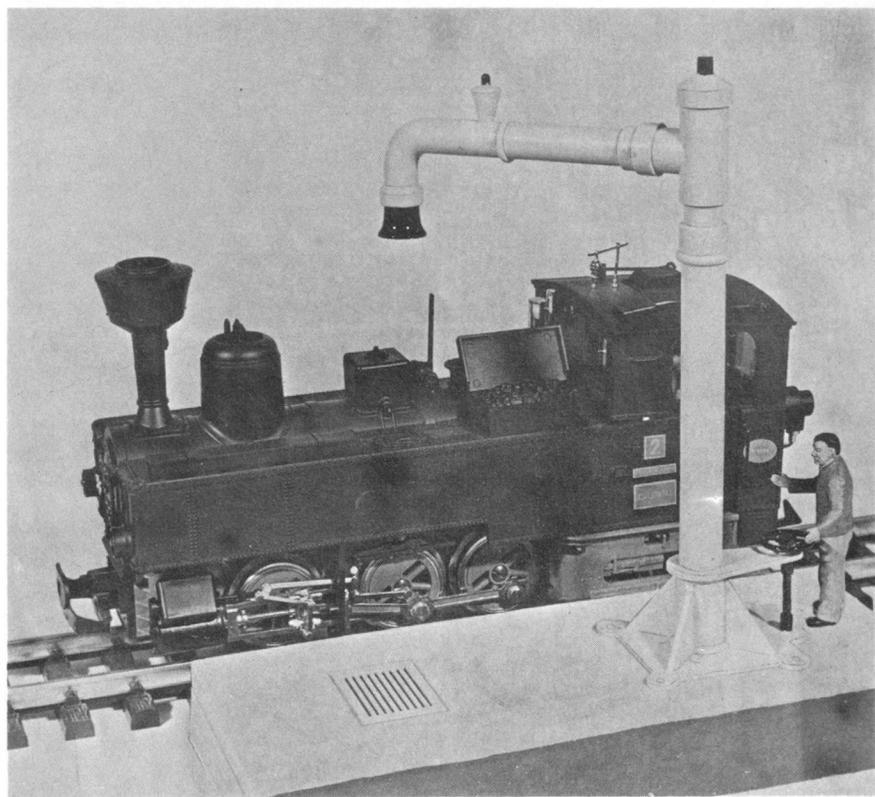
Aus den zwei kleinen Lindberg-Bausätzen kann man - zur Belebung des Bahnhofsbereichs - einen Postkarren und einen Briefkasten zusammenbauen (ganz rechts) und für die Ausgestaltung der Strecken gibt es das Streckentelefon-Häuschen, (rechts), das auf einem Sockel aus architecta-Steinen steht.



Außer diesen drei Gebäuden, der großen Lokhalle mit ihrem Werkstattanbau und dem Güterschuppen, gibt es von Preiser auch noch den Bausatz für einen Bahnsteig, mit gekonnt gestaltetem „alten“ Kleinpflaster, und einige kleine LGB-Zubehöre. Kisten, Fässer und Säcke hatten wir als Ladegut schon einmal vorgestellt. Dazugekommen sind jetzt noch Baumstämme, wie wir sie auch auf dem neuen LGB-Langholzwagen haben, und einzelne Gleiswellen - ein Stapel davon ist auf unserem Foto der Lokhalle zu sehen -, die man zur Anlagenbelebung immer brauchen kann.

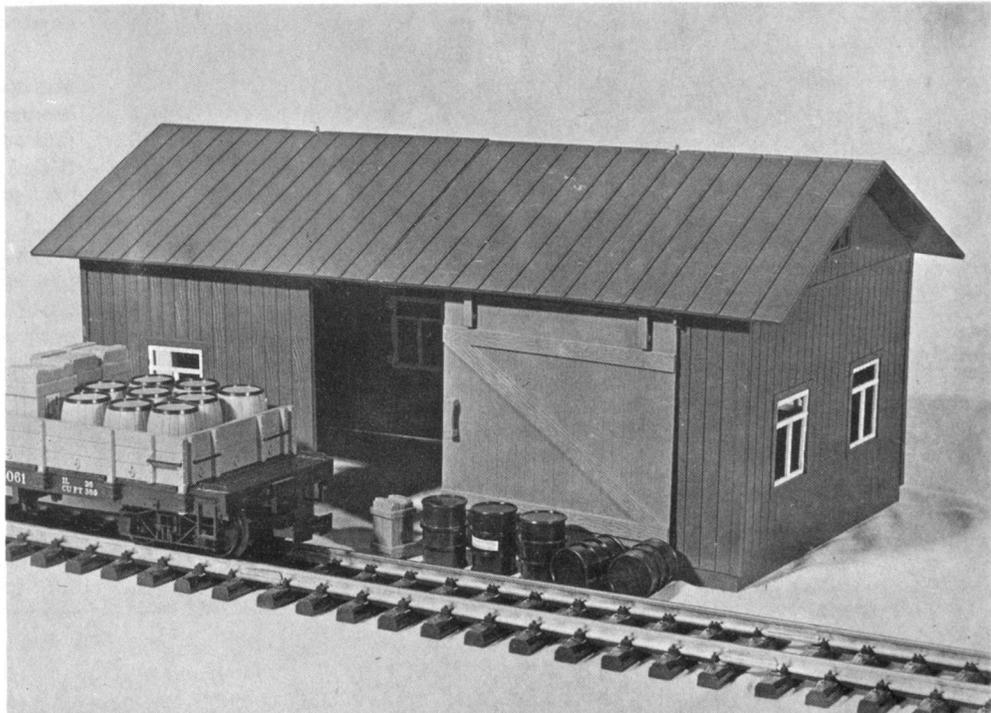
Wer seine Gebäude im „Preiser-Stil“ nach eigenen Ideen selbst bauen will, der kann dafür die Bastelpackungen verwenden, die es mit Mauer-, Dach- und Pflastersteinen und Türen und Fenstern gibt.

Und nun zu den Lindberg-Neuheiten. - Das neue große Objekt dieses Jahres ist der Bausatz für eine 50 cm lange Güterhalle in Holzbauweise mit zwei Schiebetüren. Alle Teile sind - wie die bisherigen Lindberg-Häuser aus Kunst-

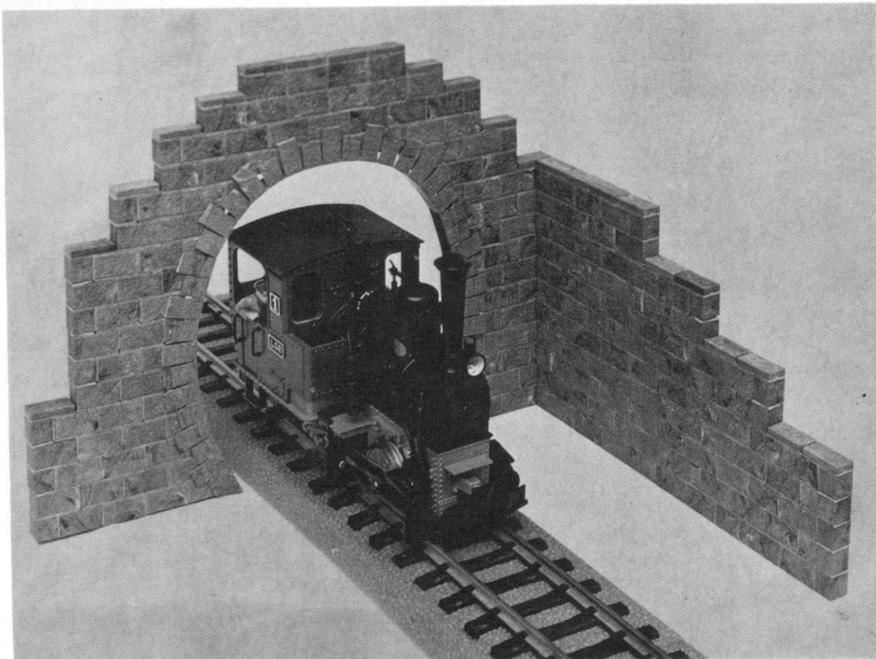
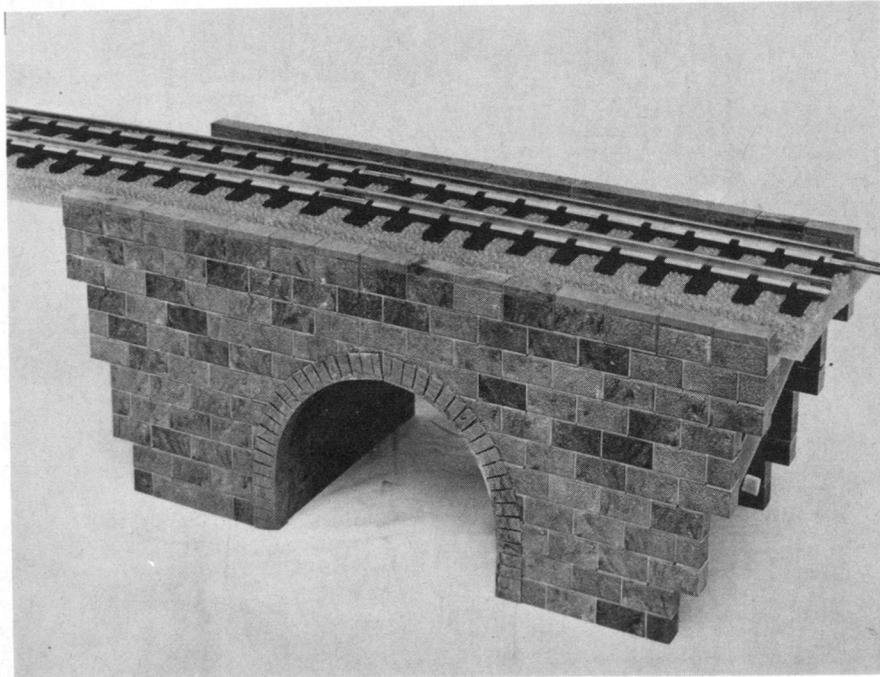
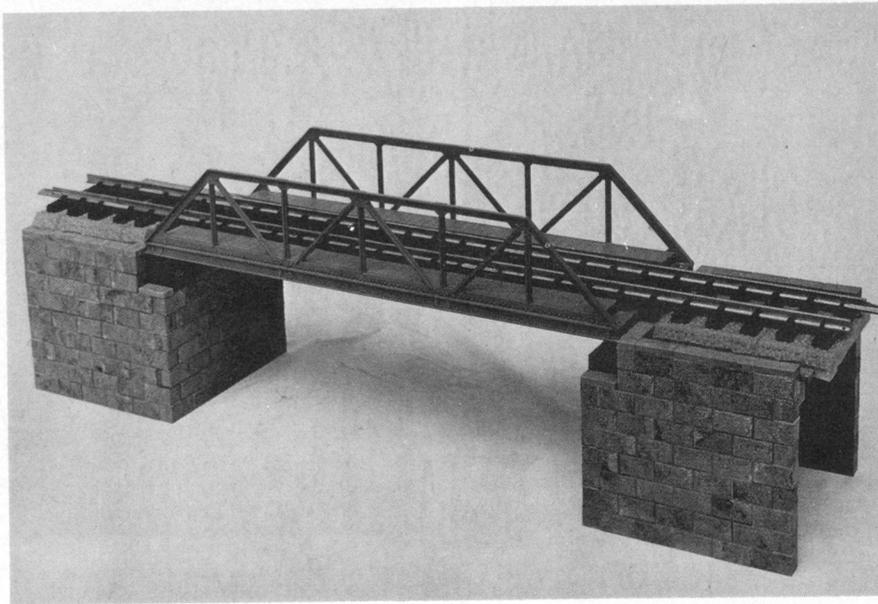


Mit dem Bausatz für den Wasserkran (rechts oben) ist nun eine Zubehörlücke geschlossen, die praktisch auf jeder LGB-Anlage bestand, auf der Dampflok fahren. Jetzt kann man sich, in Verbindung mit der prächtigen Preiser-Lokhalle, ein kleines Dampflok-Bw einrichten.

Die große Güterhalle von Lindberg (rechts) ist einfach zusammenzubauen. Sie hat eine beachtliche Lagerkapazität. Man wird sie zweckmäßigerweise noch auf einen entsprechenden Sockel stellen, damit man auch eine Laderampe erhält.



**LEHMANN**



stoff gespritzt und lassen sich leicht zusammenbauen.

Dazu kommen drei weitere, kleinere Zubehöre, die für die LGB schon immer gefehlt hatten. An erster Stelle sei der Bausatz genannt, aus dessen Einzelteilen sich ein gut gelungener Wasserkran für die LGB-Dampflok zu zusammenbauen läßt. Sein großes Vorbild finden wir heute noch beispielsweise bei der Murtal- und Zillertalbahn. Dieser Wasserkran wird wohl viele Freunde finden.

Zur Belebung der Bahnhöfe trägt der zweite Bausatz bei, aus dem ein typischer Oldtimer-Postkarren und ein Briefkasten gebaut werden. Auch zwei nette, nach alten Vorbildern gestaltete Kleinigkeiten, die es bisher noch nicht gab. - Aus dem dritten kleinen Bausatz schließlich kann man ein Streckentelefonhäuschen bauen, das auf einem steinernen Sockel steht. Dieses 15 cm hohe Häuschen mit zwei Fenstern hat eine bewegliche Tür. Ebenfalls ein Zubehör, das man auf jeder LGB-Anlage brauchen kann.

Etwas ganz anderes ist das für Selbstbaufreunde gedachte „architecta“-Programm von Lindberg. Es besteht aus Bausteinen und Fugenteilen verschiedener Art und Größe, aus denen man Bauwerke aller Art nach eigenen Ideen zusammenbauen kann. Die Bausteine, Abdecksteine und Bogenblenden aus Kunststoff sind in Hausteinmanier gestaltet. Sie werden zu Mauern bzw. ganzen Bauwerken - wie Häusern, Brücken und Brückenpfeilern, Tunnelportalen und Stützmauern, Laderampen usw. - zusammengesetzt mit Hilfe der Fugenteile. Diese sind aus elastischem Kunststoffmaterial und haben angespritzte Zäpfchen, mit denen die eigentlichen Verbindungen hergestellt werden, die einen dauerhaften Halt bieten, sich aber auch jederzeit wieder lösen

**Hier drei Beispiele für typische Bahnbauten im LGB-Maßstab aus den neuen architecta-Bausteinen:**

Mit etwas Geschick und zeichnerischer Vorplanung lassen sich Tunnelportale und anschließende Stützmauern bauen (links). Die biegsame Bogenblende muß man ankleben.

Bogenbrücken in jeder Breite, Länge und Höhe und mit einem Bogen - wie hier (oben Mitte) - oder mehreren sind ohne Schwierigkeiten zu bauen. Auch hier werden die biegsamen Bogenblenden angeklebt.

Für die serienmäßige Gitterträger-Bahnbrücke (LGB-Nr. 5060) kann man passende Widerlager (oben) und Stützpfiler jeder beliebigen Höhe zusammenbauen, denen man selbstverständlich auch andere Formen als die hier gezeigte geben kann.

lassen. Klebstoffe oder andere Hilfsmittel sind also nicht erforderlich.

Mit unseren Bildern zeigen wir einige Beispiele von LGB-Bauten mit architecta-Material, die in unserer Redaktionswerkstatt entstanden sind. Die Bauwerke aus diesem Material sind selbstverständlich auch regenunempfindlich, so daß man sie also auch im Freien aufstellen kann.

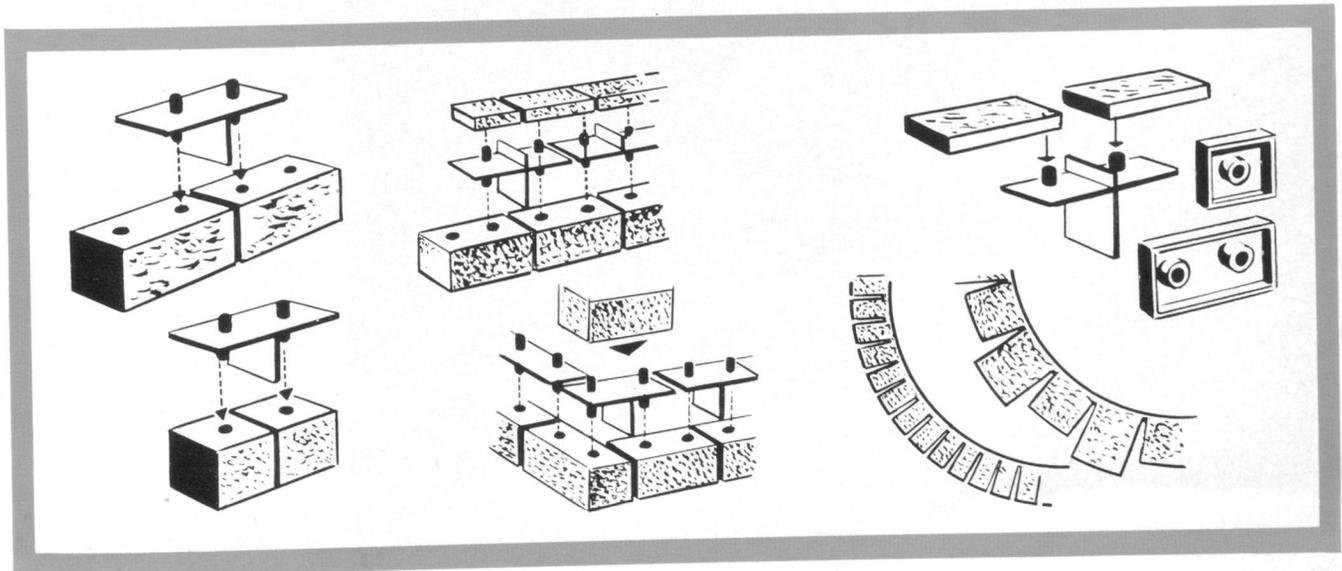
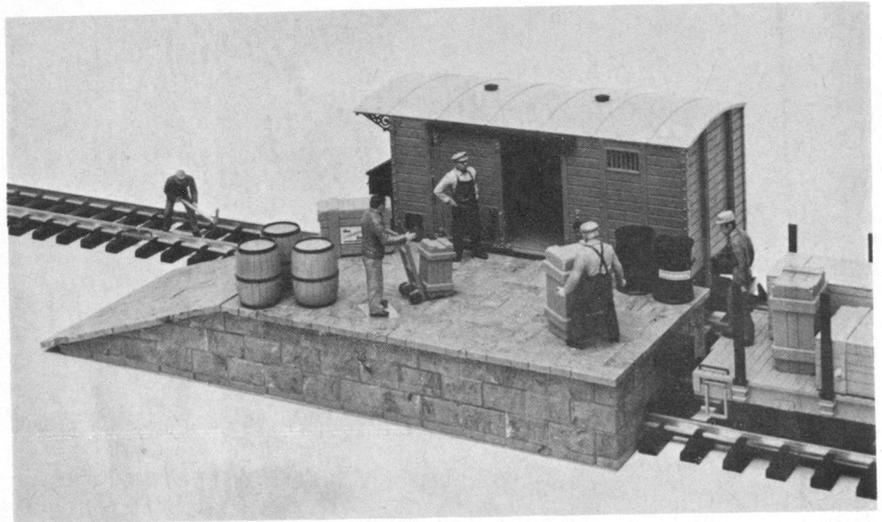
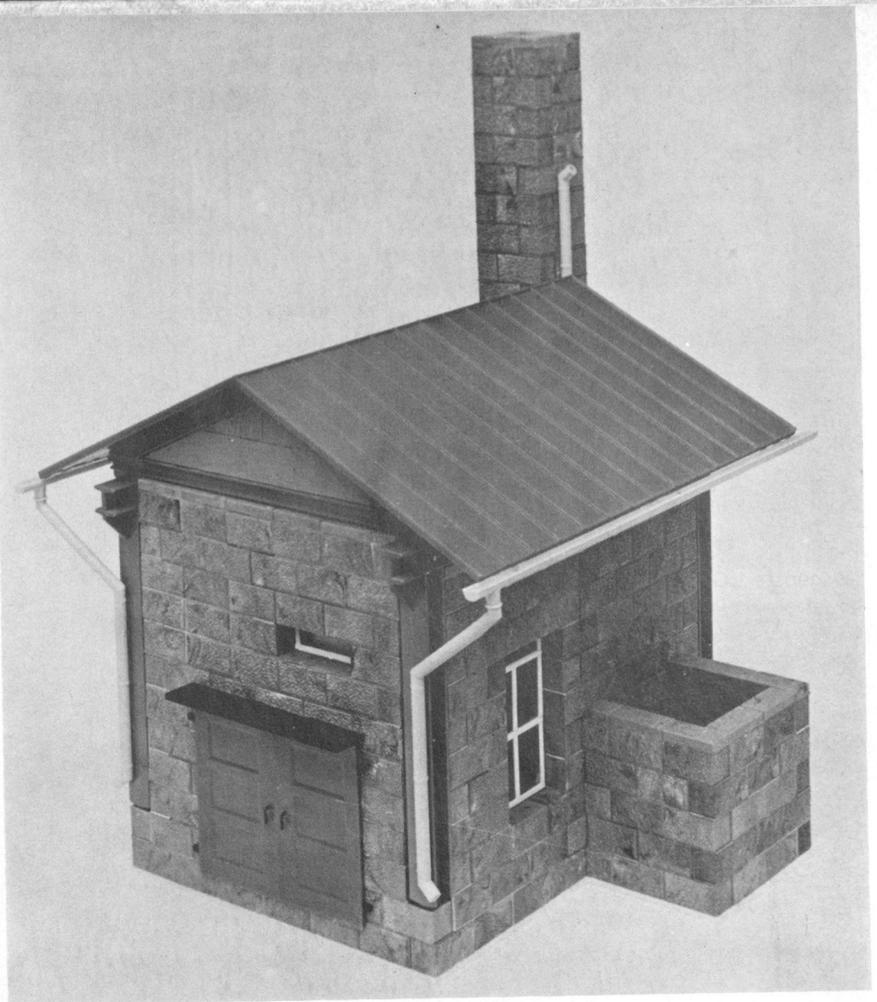
Erfreulich an den Zubehör-Programmen von Preiser und Lindberg ist auch, daß sie zwei verschiedene Wege gehen, also echte Alternativen bieten. Dadurch haben unsere LGB-Freunde die Möglichkeit, Gebäude und Bahnbauwerke verschiedenster Arten, Bauweisen und Baustile für ihre Anlagen zu bauen.

Was man auch noch bauen kann, zeigen diese Bilder:

Eine Freiladerampe (rechts) ist verhältnismäßig einfach zu bauen. Nur braucht man dann hier schon Plastikkleber und eine feine Säge. Die Steine der Grundmauern an der Auffahrtsschräge muß man entsprechend der Steigung absägen. Die Arbeitsflächen von Auffahrtsschräge und Rampe sind aus den flachen Abdecksteinen zusammengesetzt, die man hierbei direkt aneinanderklebt.

Eine Bastelarbeit ist auch das Heizhaus (oben). Für das Dach und das Rahmengerüst wurden Teile der Lindberg-Bahnsteigüberdachung verwendet. Mauern, Schornstein und Kohlenbunker entstanden dann aus architecta-Steinen.

Die Prinzipien des Bauens mit architecta-Steinen zeigen die Skizzen unten. Der Aufbau erfolgt durch reine Steckverbindungen. Alle Bauten kann man also jederzeit wieder auseinandernehmen. Miteinander verkleben lassen sich Steine und Fugenteile nicht, da sie aus verschiedenartigem Kunststoffmaterial bestehen.

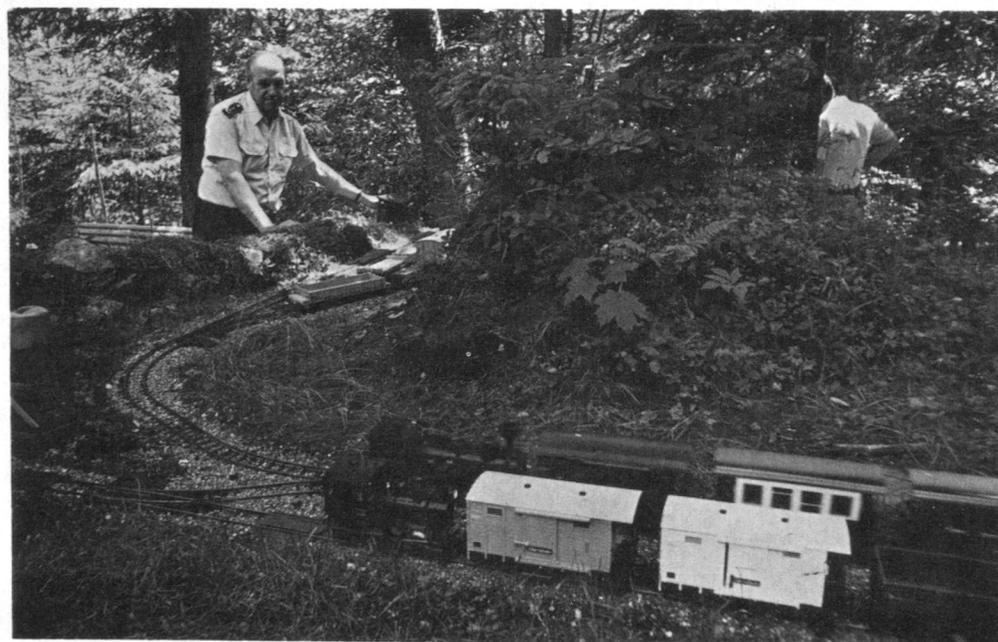
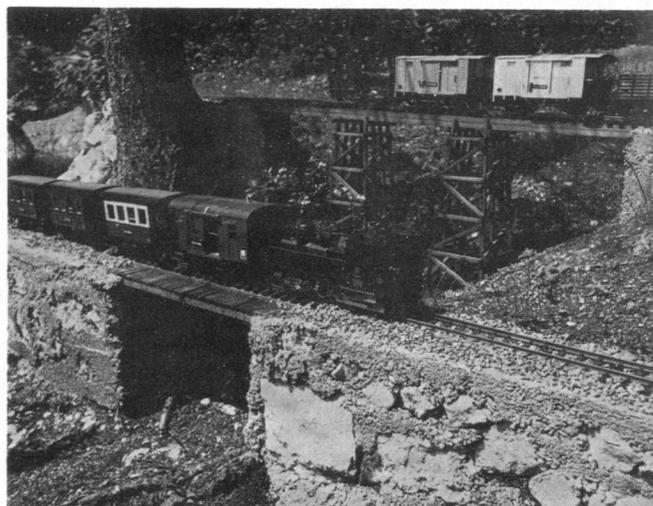
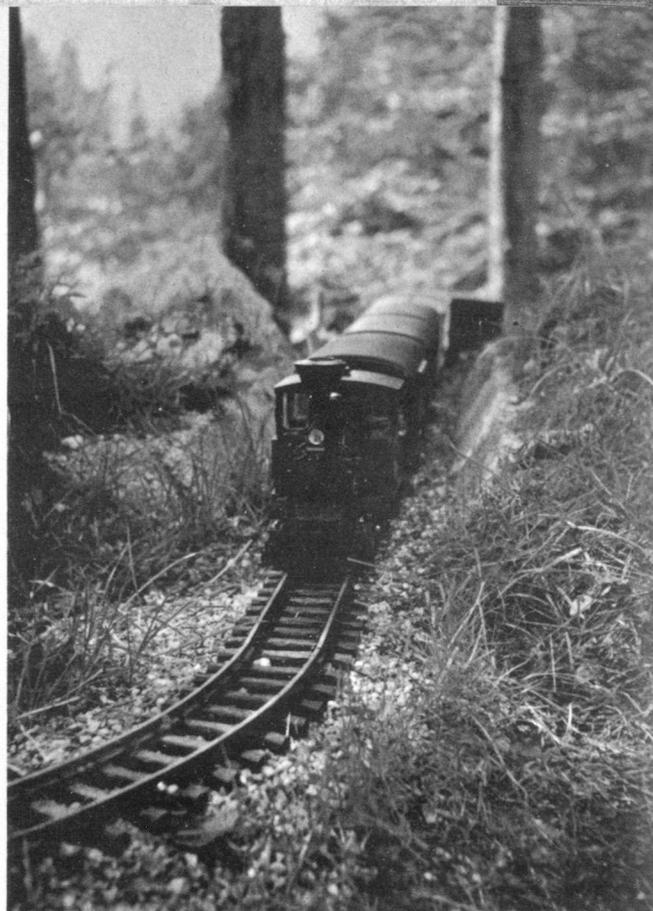


# Der LGB-Expresß vom Zugspitzdorf

Große Freianlage im waldigen Berggelände

Unterhalb der Zugspitze, ein paar Autominuten von Garmisch-Partenkirchen entfernt, liegt der Ort Grainau. Inmitten der schönen Natur des waldigen Berggeländes existiert hier seit einiger Zeit eine ausgedehnte - und ständig weiter wachsende - LGB-Freianlage, liebevoll angelegt von LGB-Freund Rainer zur Bonsen. Wahrscheinlich ist sie die höchstgelegene LGB-Anlage der Bundesrepublik. Diese Freianlage ist aber nicht nur sehr stilvoll, entsprechend den großen Gebirgsbahn-Vorbildern der LGB, in die reizvolle Landschaft „eingepaßt“ und technisch vorbildlich verlegt mit richtigen Schotterbetten und Stützmauern. Sie kann auch eine Anzahl sehr interessanter Kunstbauten aufweisen, mit denen die eigenwilligen Formen des Geländes bezwungen werden, und denen man die fachkundige Hand des Ingenieur-offiziers anmerkt.

Zur Vorstellung dieser LGB-Freianlage im Zugspitzdorf wollen wir nicht viele Worte machen, sondern die ausgewählten Bilder sprechen lassen, die unseren Lesern manche Anregung geben werden.



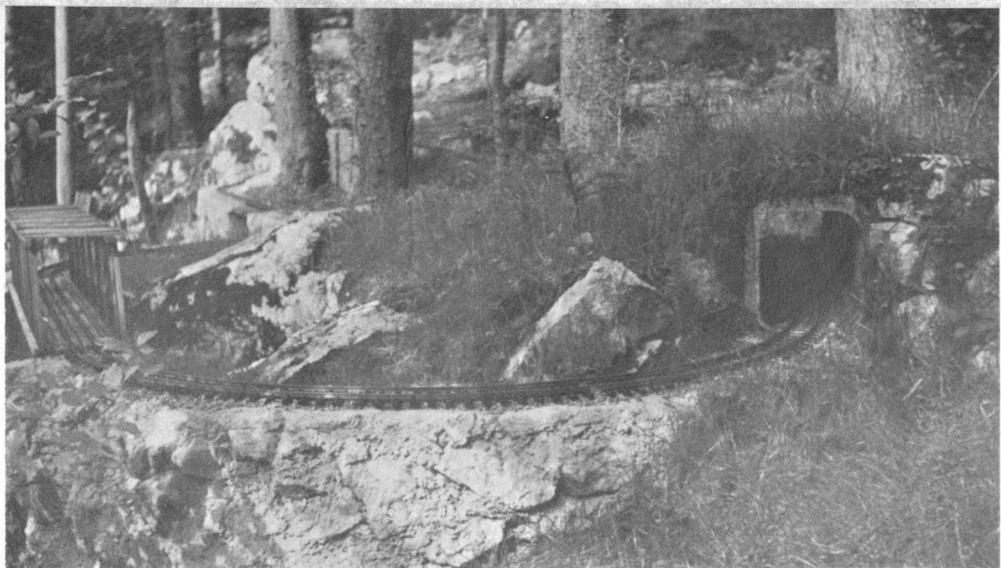
Die Bergstation der Anlage mit weitverzweigten Gleisanlagen (links) wurde zuerst angelegt.

Der Personenzug auf dem Bild links oben kommt aus der unteren Kehrschleife heraus und fährt bergan durch einen mit Stützmauern gesicherten Einschnitt.

Lebhafter Zugverkehr auf der Bergstrecke (oben). Ein Personenzug auf Talfahrt überquert die einfache Stegbrücke, dahinter ein Güterzug auf der hohen Pfeilerbrücke.

Ein schönes Motiv bietet der bergan fahrende Zug vor der Einfahrt in die Bergstation (ganz oben).

Von der langen Gitterträgerbrücke führt eine Wendekurve zum Tunnel (rechts), der aus Kaminsteinen (20 x 25 cm) gebaut worden ist.

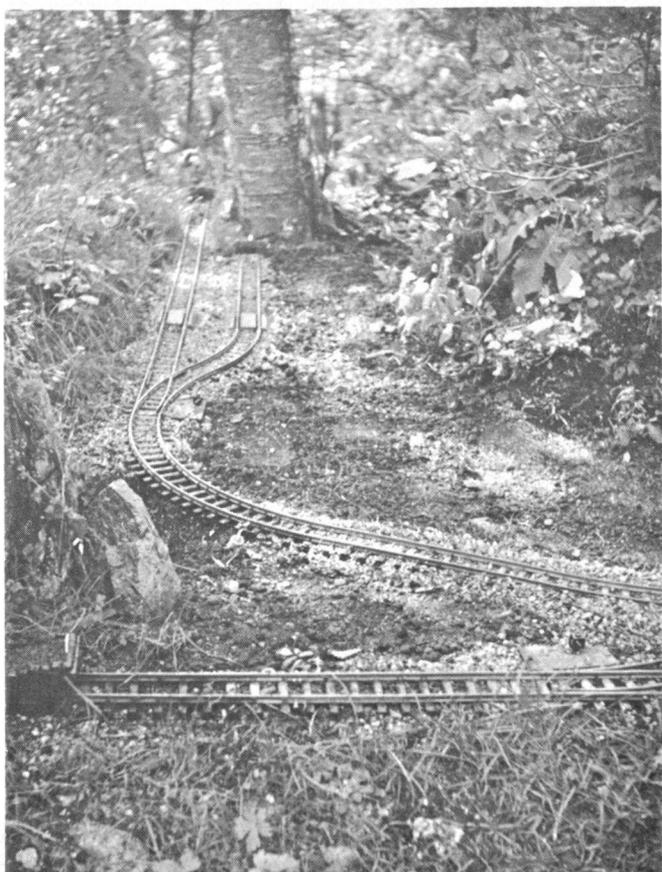


Ein Blick von der Bergstation auf die in kühnen Serpentinaufwärts führende Strecke (rechts). In der oberen Bildmitte sind die Brücken zu sehen.



Die Abstellgruppe der Bergstation (unten) mußte sich in ihrer Aufteilung auch den Gegebenheiten des Geländes anpassen. In der Kurve ist unter dem Bahndamm eine Verteilerdose für Anschlußkabel eingebaut.

Einen Blick von der Wendeschleife auf den unteren Streckenabschnitt mit langen Stützmauern zeigt das Foto unten rechts.



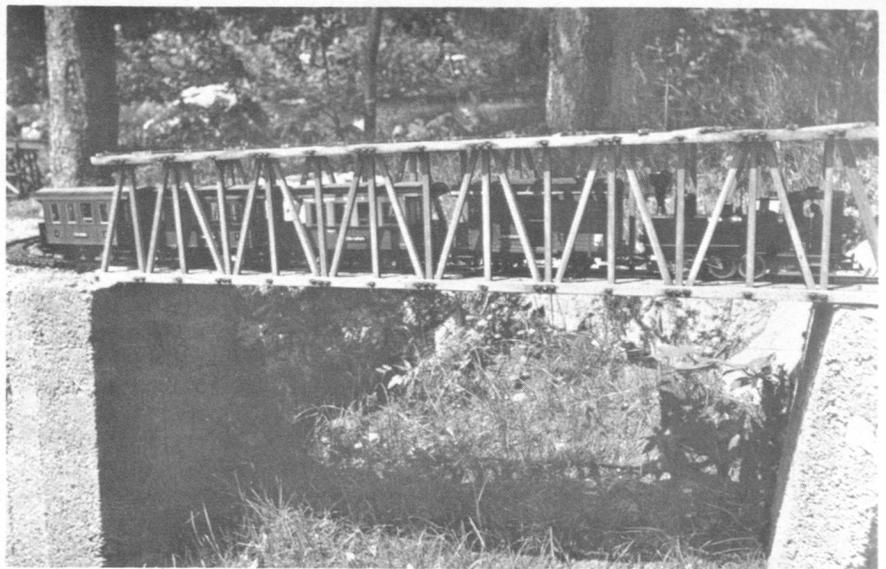
Anlage  
Gleis-  
zuerst

dem  
nt aus  
fe her-  
durch  
rn ge-

r auf  
) Ein  
alfahrt  
e Steg-  
e Güter-  
feiler-

et der  
or der  
tation

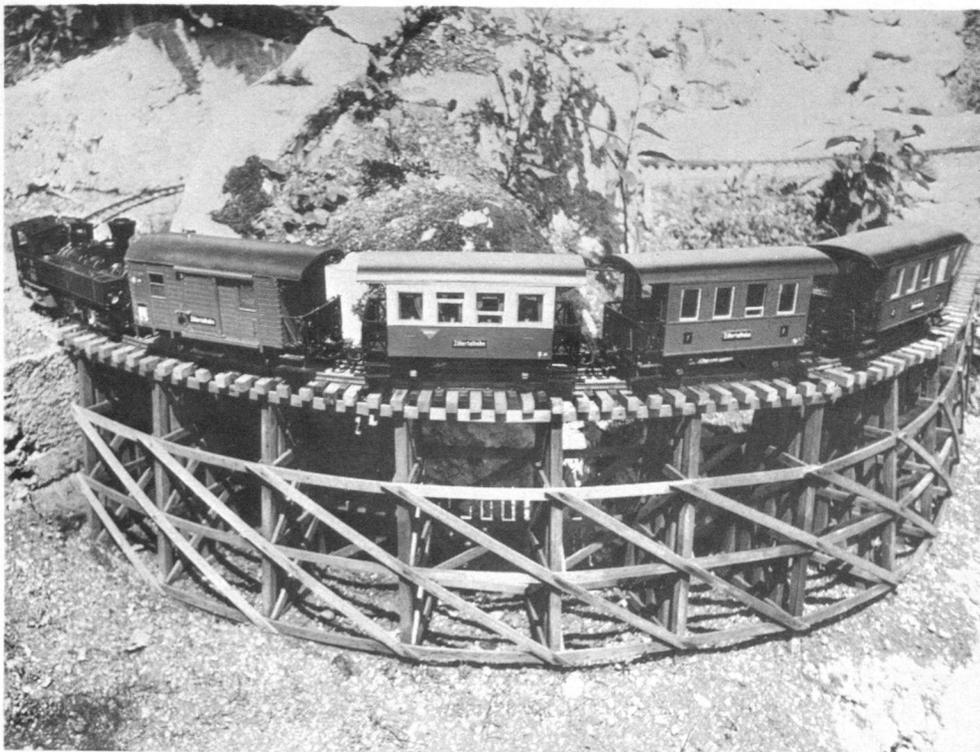
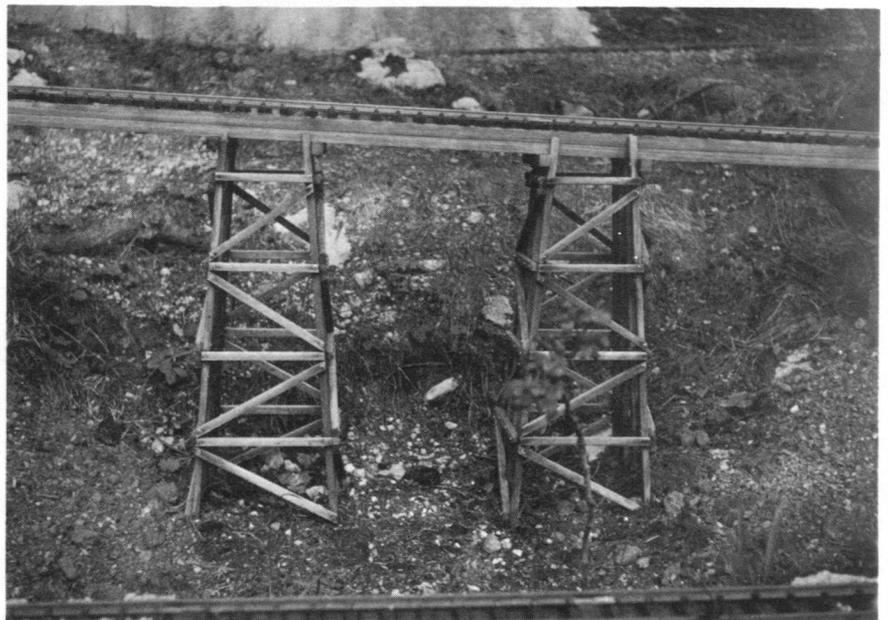
ANN



Fachgerecht ingenieurmäßig konstruiert ist die rd. eineinhalb Meter lange Gitterträgerbrücke aus Holz (oben + oben rechts). Sie ist aus maßstabgerechten "Balken" gebaut und wetterfest imprägniert. Die einzelnen Streben Stützen und Binder der Brückenkonstruktion sind miteinander verleimt und an den Knotenpunkten außerdem durch Metallstifte gesichert.

Eine Gitterträgerbrücke dieser Art, die so recht zu Wald- und Gebirgsbahnen paßt, ist nicht schwer nachzubauen. Sie eignet sich gewiß für manche Freianlage unserer Leser.

Ebenso interessant ist auch diese Pfeilerbrücke (rechts), ebenfalls wieder eine Konstruktion aus Holz. Diese Stützpreiler aus "Balken" - wer denkt da nicht gleich an die Brücke am Kwai? - sind in gleicher Weise aufgebaut, wie die Gitterträgerbrücke.

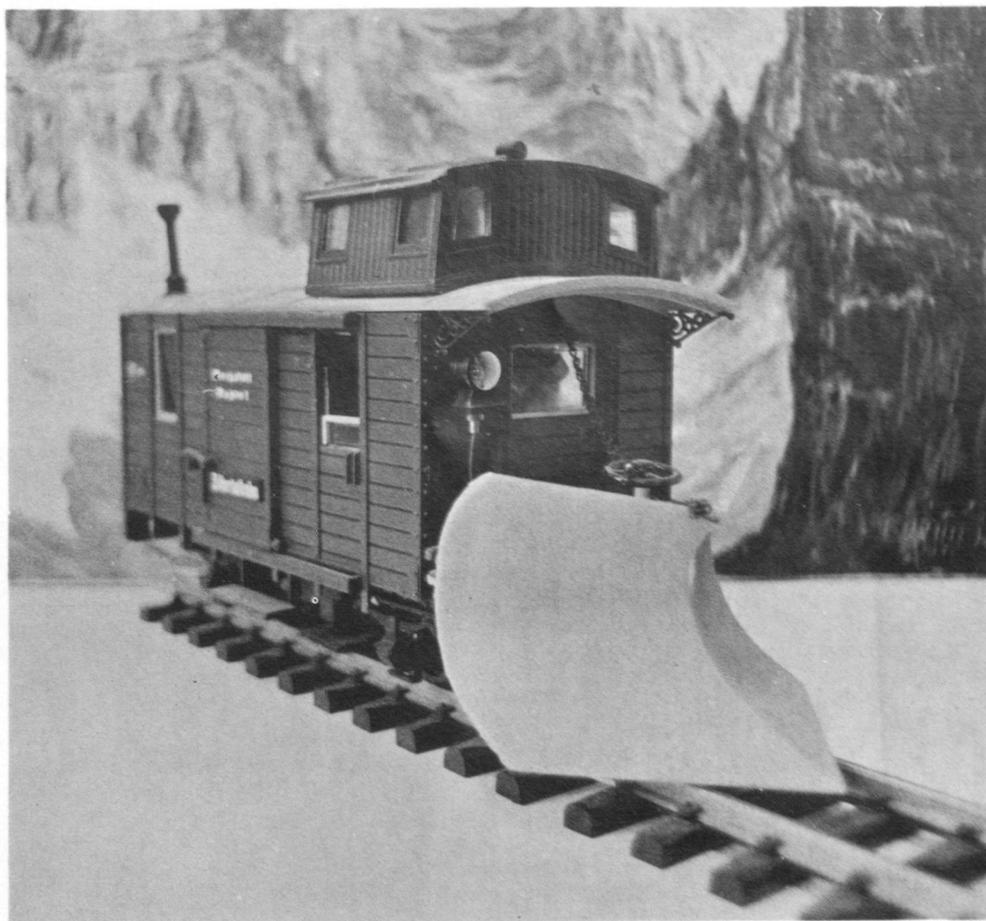
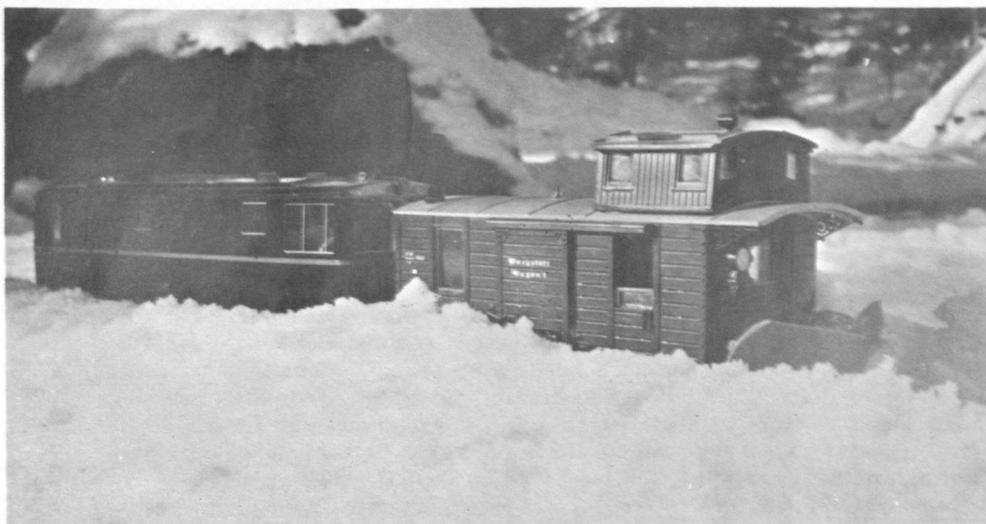


Eine kühne Konstruktion ist auch dieses Bauwerk (links) mit dem eine Kehrschleife am steilen Hang möglich gemacht wird. Baustoff ist hier ebenfalls wieder Holz in Form maßstabgerechter „Balken“.

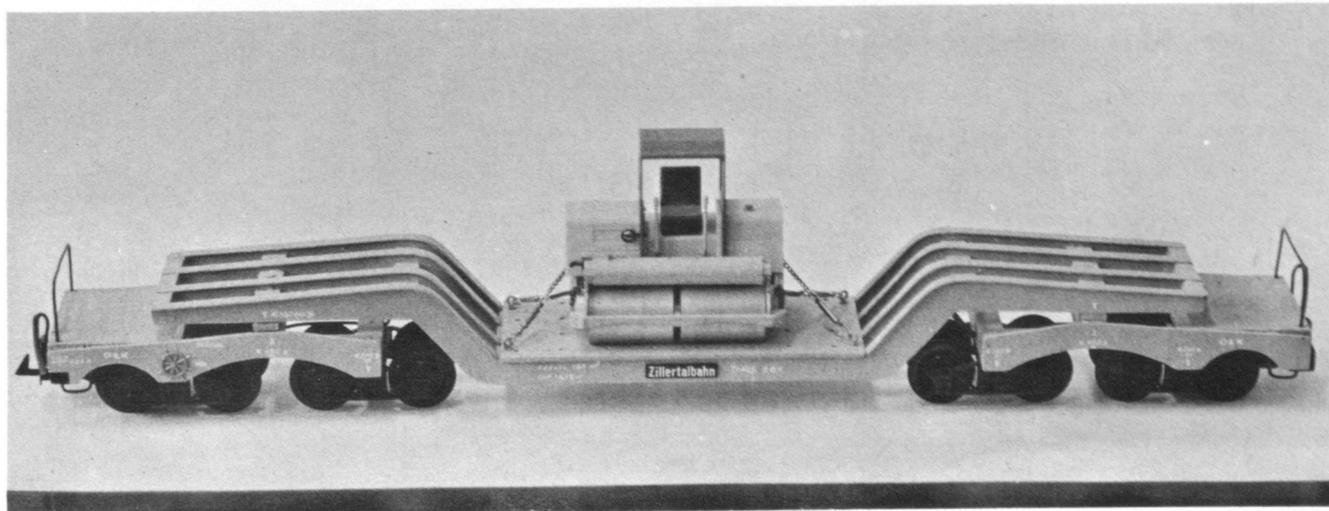
Bei Bauwerken der auf dieser Seite vorgestellten Art kann man die Querschnitte der „Balken“ ruhig etwas stärker bemessen, als sie der genauen maßstäblichen Verkleinerung entsprechen müßten. Die Bauten wirken dadurch natürlicher und stabiler, ohne daß dem siemeistens aus einigem Abstand betrachtenden Auge die kleine maßstäbliche Schummelei auffällt.

## Gerüstet für den Kampf gegen den Zugspitzschnee

Eine Gebirgsgegend in Zugspitznähe ist natürlich sehr schneereich und wenn man auch im Winter auf der Freianlage fahren will, braucht man schon einen Schneepflug, um die Strecken zu räumen. Unser LGB-Freund hat sich einen Schneepflug selbst geschaffen (rechts). Aufs Dach kam ein Aufbau wie beim US-Caboose und davor eine große Pflugschar. Mit der Schubkraft der starken LGB-Diesellok 2095 läßt sich dann auch tiefer Schnee gut räumen (oben).



Ebenfalls aus der Selbstbauwerkstatt im Zugspitzdorf stammt dieser gewaltige Tief-ladewagen (unten), der hier mit einer Baumaschine beladen ist. Dieses achtachsige Fahrzeug, gebaut unter Verwendung von vier LGB-Drehgestellen (die es zu kaufen gibt), ist rd. 70 Zentimeter lang.



„Chu Chu Tren-Restaurant“ in Santo Domingo:

# LGB-Züge servieren Speisen und Getränke

Sie sind schneller bei den Gästen als die Kellner

Seitdem es „Chu Chu Tren“ in Santo Domingo gibt, haben Eltern keine Schwierigkeiten mehr, ihre Kinder zum Essen zu bewegen. „Chu Chu Tren“ ist ein neues und auch neuartiges Speiserestaurant in der dominikanischen Hauptstadt. Es serviert nämlich die Mahlzeiten mit Hilfe von LGB-Zügen auf einem ausgedehnten Streckennetz. Kinder und Erwachsene sind begeistert von dieser neuen Idee und die Sache wurde ein Bombenerfolg. Schon in den ersten drei Monaten kamen über 25 000 Gäste, in das Chu Chu Tren-Restaurant, um LGB-servierte Mahlzeiten zu verzehren. „Diese Idee ist Stadtgespräch und Gespräch im ganzen Land“, sagte dazu Dr. Socrates Cuello, der Besitzer dieses originellen Restaurants. „Sie glauben gar nicht, wie besonders die „Goldene LGB-Lok“ von den Leuten geliebt wird. Alle sind verrückt nach ihr.“

Das „Chu Chu Tren“ ist das zweite Restaurant dieser Art auf der Welt. (Das erste wurde in San Juan/Porto Rico eingerichtet.) Die Zeitungen von San Domingo berichteten ausführlich mit Bildern über die gastronomische Neuheit. Lesen wir, was der Reporter vom „Listin Diario“ darüber schreibt:

„Die Attraktion dieses großen, künstlerisch ausgestalteten Restaurants liegt in der Neuheit, daß ein System von Eisenbahnschienen über Berge und durch Täler führt und über Brücken, die richtige Seen überspannen. Die Kinder können die ganze Fahrt eines Zuges sehen, wenn er durch die leben-

dige Landschaft fährt, über einen See mit Fischen und vorbei an Landhäusern in den Bergen.

Vom Hauptbahnhof aus dirigiert der „leitende Ingenieur“ - in diesem Falle ein dominikanischer Junge mit Spezialausbildung - bis zu vier elektrische Züge. Das ganze ist eine deutsche Fabrikation, in welche die Ingenieure alle ihre Ideen hineingelegt haben. Da fehlt es an nichts. Mit großer Kraft ziehen die Maschinen ihre Ladungen. Für den Fall von Pannen gibt es eine Werkstatt.

Wir sprachen mit Ingenieur Erhard Eberwein, einem Deutschen. Er ist

Elektroingenieur und hat die Exklusivität für diese Restauranteinrichtungen mit dem deutschen Spielzeug Marke Lehmann, der LGB.

Das Lokal „Chu Chu Tren“ liegt in der Straße Lope de Vega Nr. 18 und wurde von Ingenieur Eberwein eingerichtet. Er hat den ganzen komplizierten Aufbau der Bahn bewerkstelligt. Außerdem hat er dafür gesorgt, daß Dominikaner die Kontrolle über den Bahnbetrieb ausüben können. - Dies ist nicht nur ein Restaurant für Kinder, denn man kann sagen, es ist für Kinder bis zu 60 Jahren. Sie wissen schon, daß Väter nicht hinter den Kindern zurückstehen wollen.

Wir fragten: „Welche Mahlzeiten aus Deutschland werden Sie in diesem Restaurant mit der Eisenbahn servieren?“

„Es werden deutsche Spezialitäten sein, wie Rouladen, Sauerbraten, Wiener Schnitzel und Bratwürste. Außerdem bieten wir dominikanische und nordamerikanische Gerichte an.“

„Gut, und was die deutsche Küche betrifft, haben Sie auch eine deutsche Köchin?“



Die Kellner im „Chu Chu Tren-Restaurant“ nehmen nur die Bestellungen entgegen. Die schwere Servierarbeit machen dann die LGB-Züge. Hier ist gerade einer mit leeren Plattformwagen auf der Rückfahrt zur Küche, um neue „Fracht“ zu holen (rechts).



„Ja, schauen Sie bitte, dieses deutsche Fräulein ist die Köchin.“

Ich werde Fräulein Dita Schotte vorgestellt und sehe ein deutsches Gesicht und weiße Zähne, die sie bei ihrem klangvollen, freundlichen Reden zeigt.

Sie kommt aus Kanada, um für die Dominikaner zu kochen. Sie sagt immer wieder, wie sehr sie die Menschen hier liebt und meint, wohl hauptsächlich wegen ihrer leuchtenden Augen.

„Ich freue mich, für sie deutsche Speisen bereiten zu können. Ich lerne gerne die Sitten und Gebräuche in anderen Ländern kennen. Ich war vorher in Kanada, in Montreal, und bin von dort gerne hierher gekommen.“

Wir sprechen noch einmal mit Ingenieur Eberwein: „Wer kontrolliert die Bedienung in diesem Restaurant?“

„Der Stationsvorsteher nimmt mit Hilfe von vier Kellnern die Aufträge entgegen. Er reicht sie weiter an die Küche.“

„Angenommen, ein Zug hat einen Unfall?“

Selbstverständlich essen Dr. Socrates Cuello und seine Familie (links) auch immer wieder in ihrem eigenen Restaurant, denn auch seine Kinder sind natürlich begeistert von der Bahn.

Im „Chu Chu Tren“ gibt es viele lange LGB-Strecken, wie das Foto rechts zeigt. Die Gäste sitzen an langen Tischen mit nummerierten Plätzen, so daß jede Mahlzeit zielsicher ihren Bestimmungsort erreicht.

„Die Kellner sind dafür ausgebildet. Sie geben dann Nachricht zum Bahnhof und beseitigen die Störung.“

„Wieviel Gerichte servieren Sie am Tag?“

„Wir können täglich 400 Mahlzeiten servieren. Wir haben ausprobiert, daß die Züge die Mahlzeiten schneller servieren können als die Kellner.“

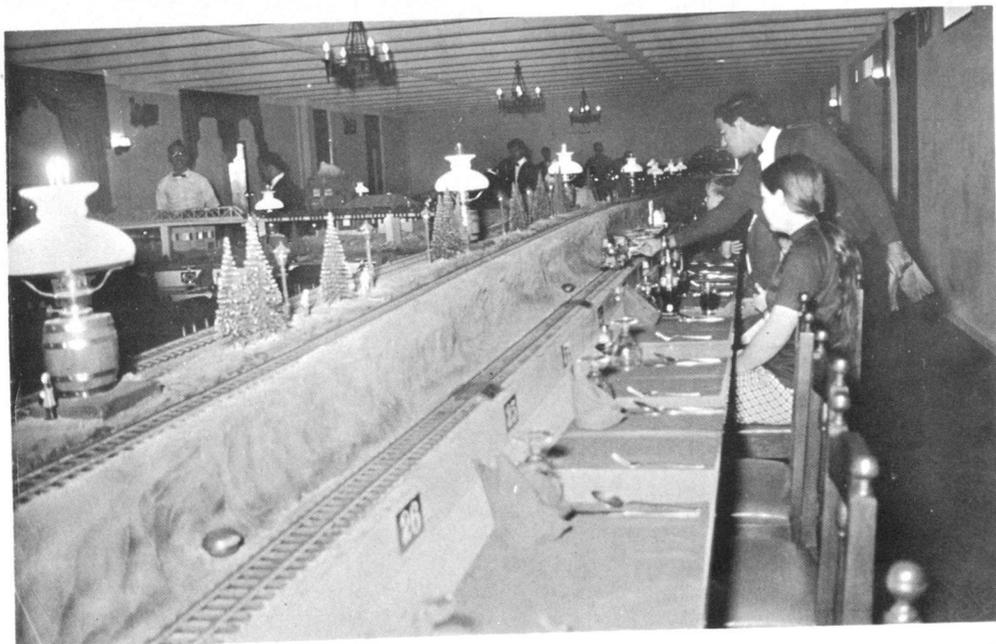
Ich schaue mir die verschiedenen Gleisstrecken an, die für den Expreß und die für die Nebenbahnen. Das Restaurant hat auch einen goldenen Zug für besondere Persönlichkeiten. Herr Eberwein entschuldigt sich und geht zum Bahnhof, wo er über den Lautsprecher bekannt gibt: „Achtung, Achtung! Gast Nr. 15 Ihr Zug fährt in wenigen Augenblicken ab. - Ihr Zug ist unterwegs. Guten Appetit!“

Und der Zug befördert die Teller mit Filets, Salat, Nachtschiff und Kaffee auf der illuminierten Strecke, vorbei an einer dominikanischen Zwerglandschaft. . .“

## Letzte Meldung

Kurz vor Druckbeginn erreichte uns ein Brief von Dr. Cuello aus Santo Domingo:

„Ich kann Ihnen gratulieren, denn wir haben inzwischen ein Jahr lang mit Ihrem LGB-Material gearbeitet und hatten Tag für Tag sehr gute Ergebnisse. Es ist gut für Sie zu wissen, daß wir in diesen 365 Tagen an unsere verschiedenen Gäste mehr als 100 000 Essen mit der LGB serviert haben, ohne daß es irgendwelche Störungen gegeben hat. Ich denke, dies ist eine wirklich gute Feststellung für Sie und für mich ...“



## Lokalbahn Gent - Braunsee

Ein Eisenbahningenieur und seine LGB-Anlage

90 Meter Gleise und 74 Weichen im Garten

Machen wir zum Abschluß unserer Besuche bei LGB-Freunden und ihren Anlagen jetzt noch einen Abstecher nach Belgien zu einem LGB-Besitzer, der auch beruflich mit der Eisenbahn zu tun hat. Paul de Cramer wohnt in Gent und hat sich dort eine große Gartenanlage gebaut. Sie heißt „Lokalbahn Gent-Braunsee“ = LGB. Lesen wir, was unser belgischer LGB-Freund selbst über seine Bahn schreibt.

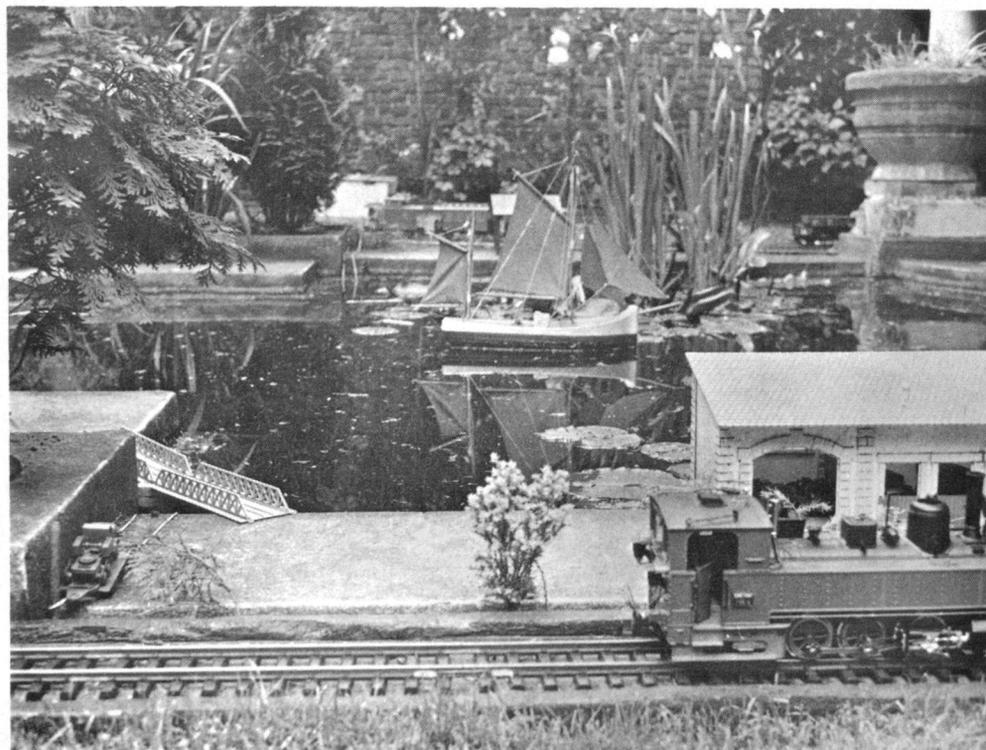


„Meine Anlage ist seit 1969 im Bau und es geht noch immer weiter, zwar sehr langsam, aber der Fortschritt ist auch sehr gleichmäßig. Die LGB ist das schönste Hobby, das ich bisher im Leben hatte. Ich bin jetzt 51 Jahre alt und spiele mit Miniaturbahnen seit 1924. Damals begann es mit einer sehr einfachen Spur-0-Anlage, die bis 1944 in Aktion war.

Nach Erledigung von Schule, Studium und Armeedienst kam ich 1946 als Diplomingenieur zur belgischen Eisenbahngesellschaft Société Nationale de Chemin de Fer Belges. Dadurch kam dann 1947 auch meine Liebe für Miniaturbahnen wieder und ich hatte bis 1958 eine HO-Anlage. Mein Traum ist aber immer Schmalspur und Kleinbahn gewesen.

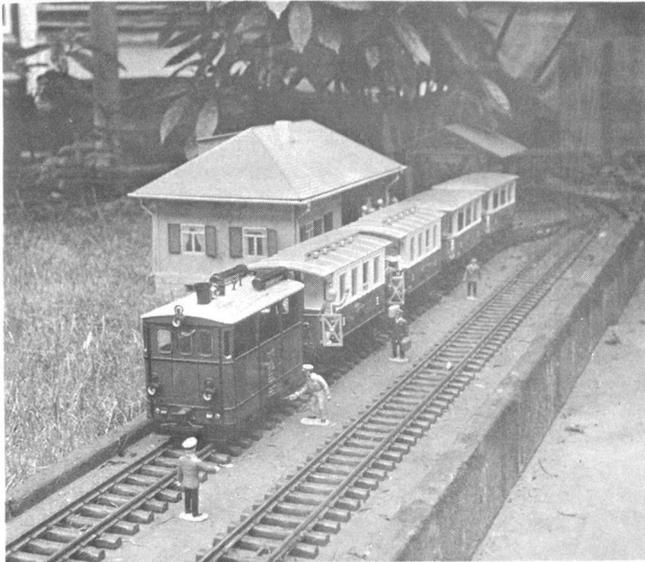
So versuchte ich es 1958 mit einer Straßenbahn-Anlage in HO, aber ohne rechten Erfolg, da mir die technischen Möglichkeiten zu gering waren. Immer noch mit dem Blick auf die Kleinbahn begann ich nun 1961 eine HO-Oldtimer-Anlage aufzubauen. Technisch war das alles sehr gut, aber es erfüllte meinen Schmalspur-Kleinbahn-Traum nicht.

Endlich kam 1968 die LGB. Das war wirklich eine Lösung. Alles ist stabil gebaut und erlaubt auch allerlei Umgestaltungen. Nun habe ich ein Programm für viele Jahre.

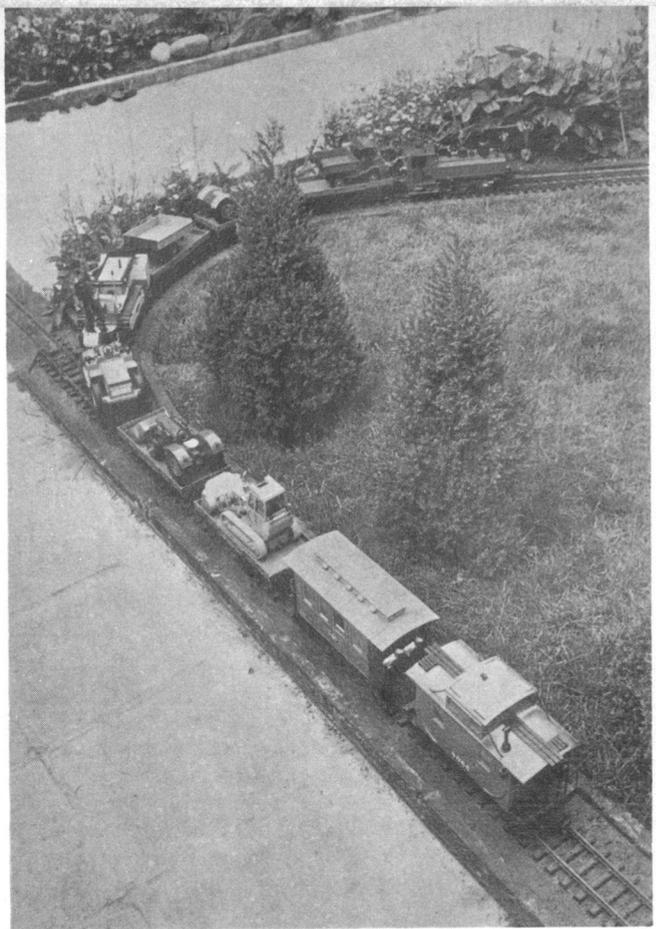


Im Haltepunkt Towyn (links, im Vordergrund) steht die Lok Nr. 298.14 abfahrtsbereit. Dieser Haltepunkt liegt direkt am Ufer des Braunsees, auf dem es auch Schiffsverkehr gibt, wie wir sehen.

Das Foto vom Dach des Hauses (nächste Seite rechts) auf die LGB-Anlage im Garten und den Braunsee wirkt wie eine Luftaufnahme. Links ein Kipplorenzug im Hafenbahnhof.



Eine Sommergarnitur mit einer OEG-Trambahnlok steht im Bahnhof Murau zur Abfahrt bereit (oben). Die letzten beiden Wagen dieses Zuges sind Sommerwagen (LGB-Nr. 3040 ohne Fenster), rot/cremefarben gestrichen mit silberfarbigen Dächern. - Bei schönem Wetter gehen die Bauarbeiten an neuen Strecken weiter und dann ist auch gleich ein Spezialzug mit Baumaschinen zur Baustelle unterwegs (rechts).

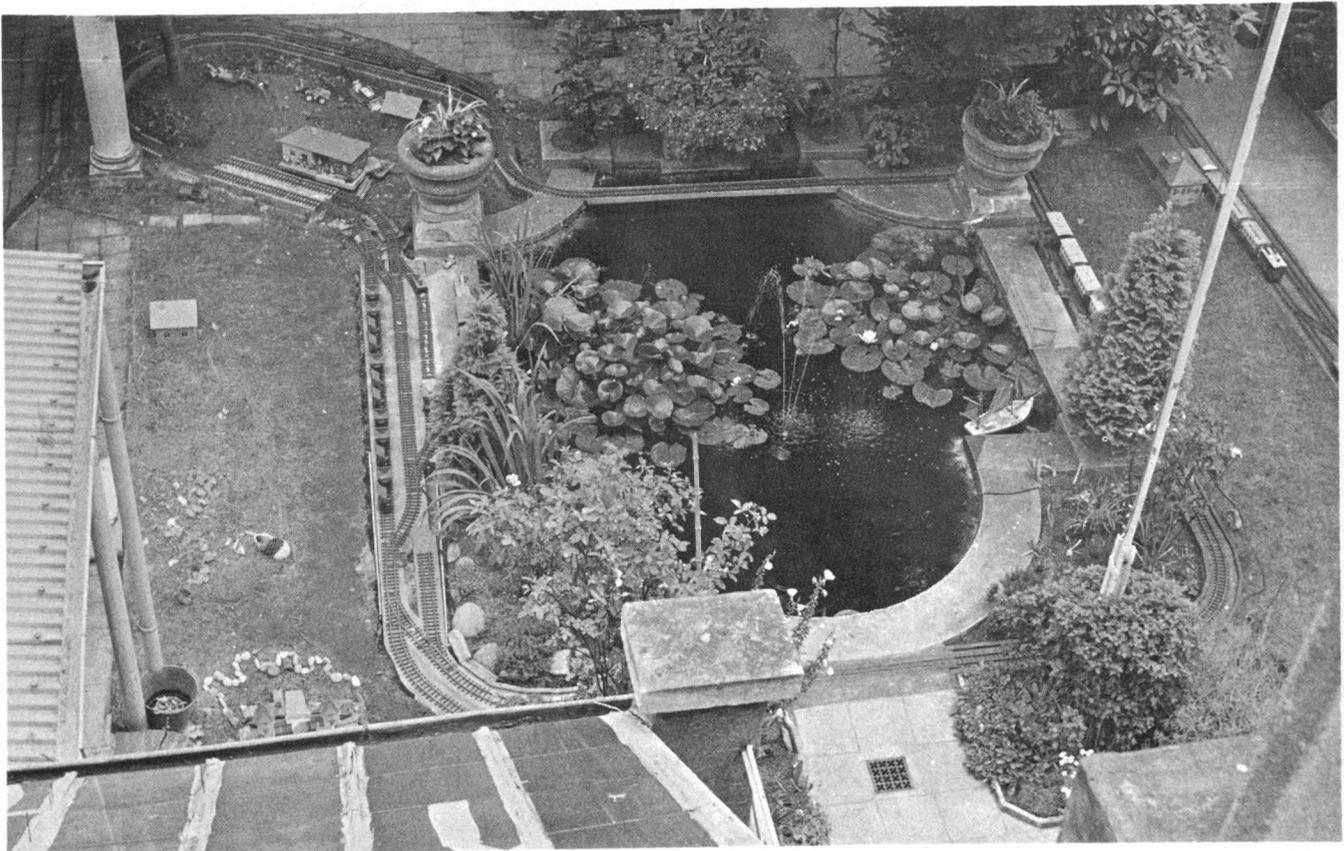


Meine LGB-Anlage besteht aus einer Gartenstrecke mit einem Anfangsbahnhof im Keller. Im Keller liegen die Gleise 1.60 Meter über dem Fußboden. Hier befinden sich Abstellgleise und die Werkstätte. Eine Straßenbahnstrecke ist geplant. Die Gartenstrecke ist jetzt über 90 Meter lang. Im Keller sind fünf Tunnel durch Mauern gebrochen. Auf der ganzen Anlage sind 74 Weichen in Betrieb.

Das LGB-Gleismaterial ist prima. Da aber bei meiner Anlage, wie beim Großbetrieb, jedes Teil absolut wetterfest sein muß, habe ich z.B. bei den Weichen sämtliche Schrauben durch Messingschrauben größeren Durchmessers ersetzt. Alle elektrischen Verbindungen zwischen den Gleisen und in den Weichen wurden gelötet. Das macht zwar alles viel Arbeit, sichert aber einen prima Erfolg. Die Gleise wurden auf

großen Schnellbausteinen verlegt und die Strecken haben max. 1,5% Steigung.

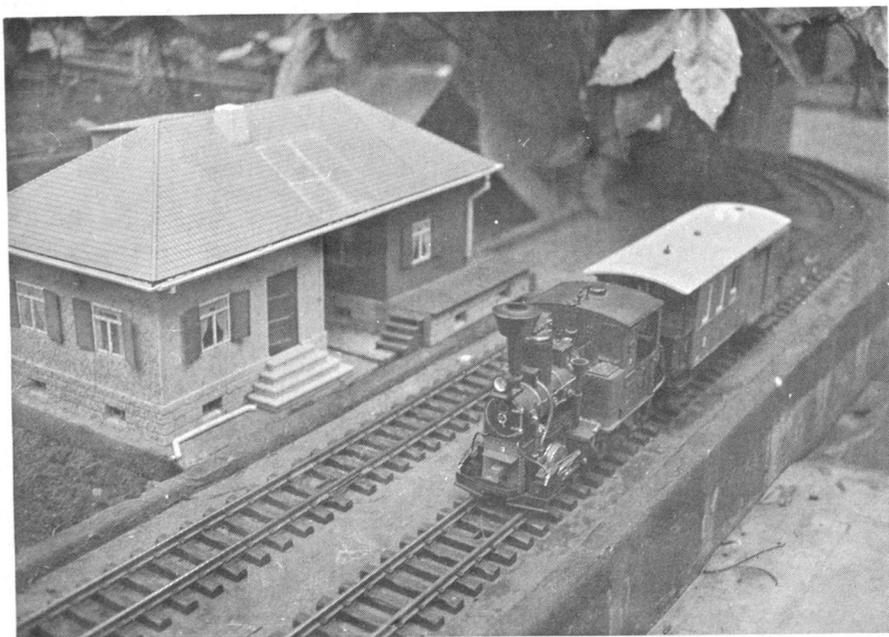
Meine Gartenbahn wird, wenn wir zu Hause sind, an jedem Wochenende in Betrieb genommen. Regen und Schnee machen nichts aus, wie beim Großbetrieb. Das einzige Problem der „Gartenbahnerei“ bleibt die Sauberhaltung der Schienen. Dazu habe ich schon viel ausprobiert, aber bis heute keine völlig





Die Gleisanlagen im Bahnhof Portmadoc sind hier noch im Bau (oben). Ein Zug mit Schotterwagen steht im Bahnhofsbereich und wartet auf Entladung.

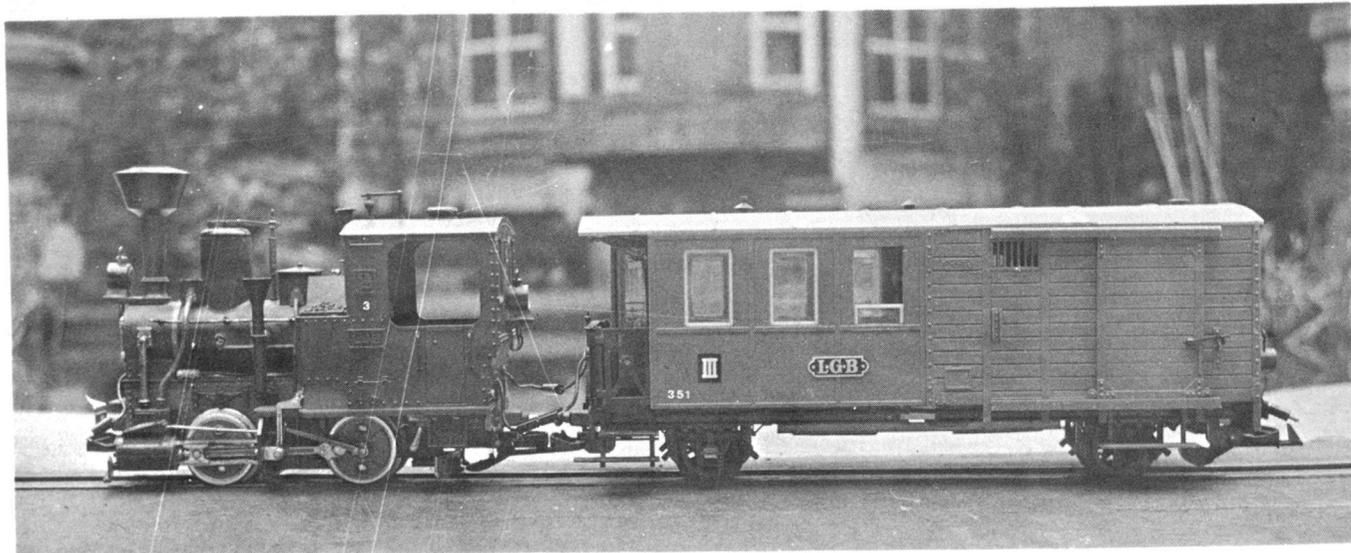
Der Winterfahrplan ist in Kraft. Es gibt wenig Verkehr und darum sieht man im Bahnhof Murau auch nur den „Sonntagszug“ (unten).

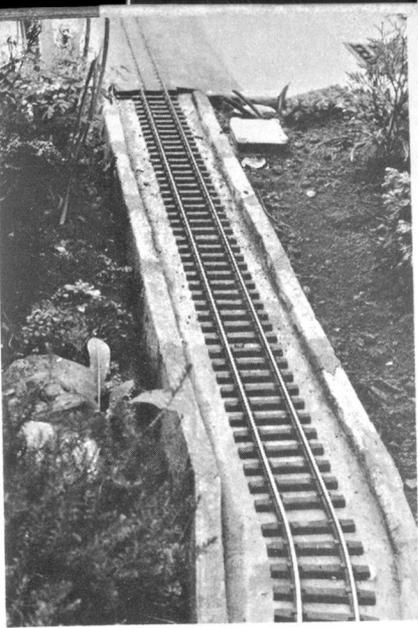


befriedigende Lösung gefunden. In meinem Wohnort ist die Lage so, daß es schon nach zwei Tagen unmöglich wird zu fahren, da die Loks völlig verschmutzte Räder bekommen. So beginne ich nun jeden Samstagmorgen zuerst die Schienen zu putzen und zwar mit einem Filz, der getränkt wird mit einem Spezialöl für guten elektrischen Kontakt. Die Schienen bleiben dann für etwa zwei Tage sauber. Es macht aber viel Arbeit und ich suche noch nach einer besseren Lösung. Da ich auch Modelloksammler bin, besitze ich sehr viele LGB-Loks: elf Loks der Type "Stainz 2", sechs Loks der Type „OEG“, vier Dieselloks des Typs Schöma, zehn Loks der U-Reihe, zwei Dieselloks des Typs 2095 und zwei Draisinen. Von den Dieselloks habe ich zwei auf Akkubetrieb umgebaut. Für den Betrieb meiner LGB-Gartenbahn bin ich inzwischen von der herkömmlichen Bedienungsweise abgegangen, da ich die Möglichkeit genießen möchte, meine Bahn von jeder Stelle des Gartens aus steuern zu können. Am Anfang hatte ich zuerst zwei, dann fünf Fahrtregler an verschiedenen Stellen des Gartens in Betrieb. Die ganze Anlage ist ohne getrennten Stromkreis geschaltet. Dafür hat jede Lok einen Schalter.

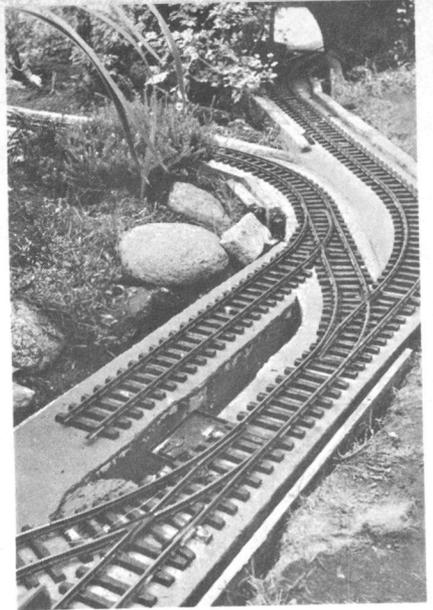
Mein neues System ist jetzt so eingerichtet, daß nur im Keller eine zentrale Stromeinspeisung durch einen 16-Volt-Trafo mit Gleichrichter und elektronischem Beschleunigungs-/Verzögerungssatz steht. Diese Einrichtung wird durch einen Fernsteuerungssender gesteuert. So ist es möglich, den Zug von jeder Stelle im Garten aus, ja sogar vom Dach, zu führen.

Das ist der „Sonntagszug“ im Haltepunkt De Haan (unten), die Wintergartnituren für schwaches Verkehrsaufkommen: eine Lok und ein - in eigener Werkstatt entstandener - kombinierter Pack/Personenwagen.

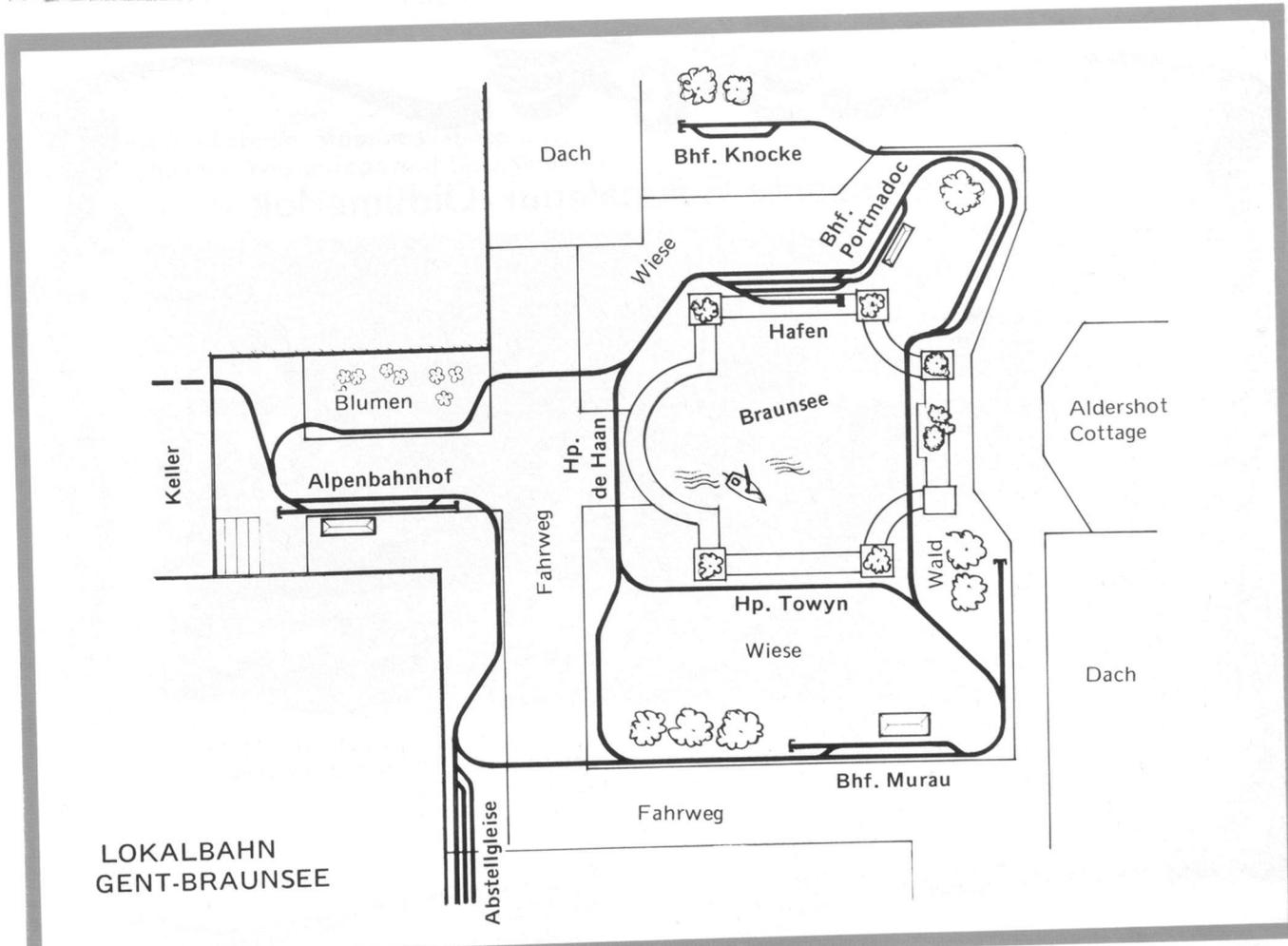
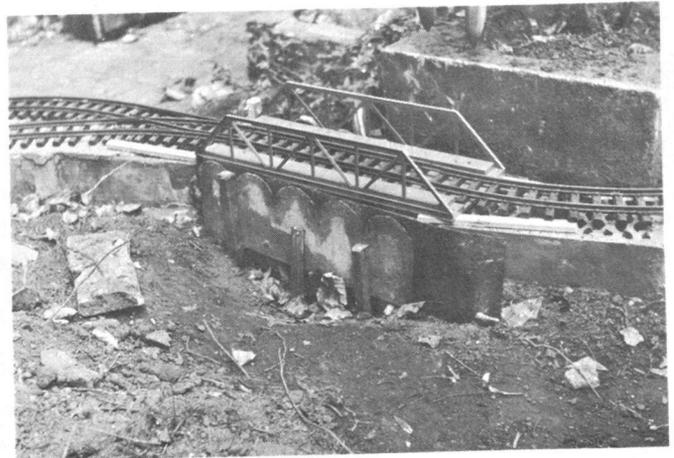
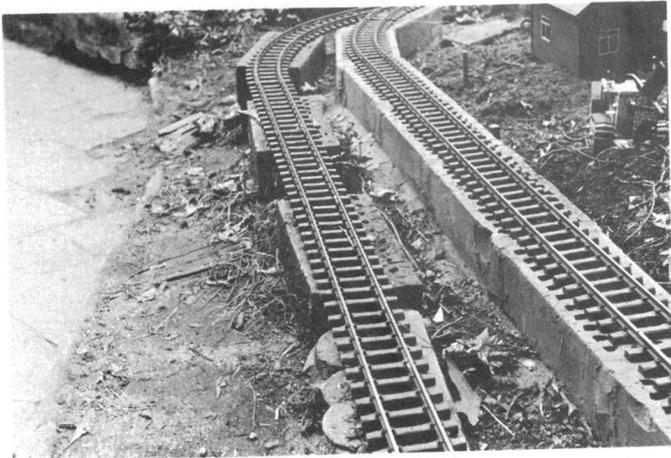




Eine Bildserie vom Streckenbau. Zuerst wird das Gleis provisorisch auf einigen Bausteinen ausgelegt (unten links, linkes Gleis neben dem schon fertigen rechten Gleis). Dann wird die Bausteintrasse vervollständigt, oben mit einer Zementmörtelschicht abgedeckt und auch seitlich verputzt. (rechts). Die Strecke ist fertig (links).



Und hier ist eine neue Brücke aus Eisenbeton im Entstehen (unten rechts). Die Züge fahren noch über eine über die Baustelle liegende Behelfsbrücke.





Wir sind schon oft gefragt worden: „Wo gibt es denn noch Schmalspurbahnen zu sehen?“ - Sie werden staunen, liebe LGB-Freunde, daß es noch sehr viele sehenswerte „große“ Kleinbahnen in Europa gibt, mehr als Sie glauben. Von überseeischen Ländern ganz zu schweigen, denn dorthin kommen nur wenige von uns. Aber Europa ist klein geworden und es ist heute einfach, in der westlichen Welt Grenzen zu überqueren, so daß man sich nach Lust und Laune auch Eisenbahnen in den Nachbarländern ansehen kann. Hier ist nun eine lange Liste sehenswerter Schmalspurbahnen (mit freundlicher Genehmigung der Zeitschrift „moderne eisenbahn“). Machen Sie sich Ihren Urlaub interessanter, in dem Sie Bahnen besuchen, die am Wege Ihrer Ferienfahrt liegen!

Das sind Ziele für die Ferienfahrt:

## Schmalspurbahnen in Europa

Strecke (bzw. Ort)      Spurweite mm      Betriebsführer      Traktion

### Historische Dampfbahnen und Museumsbahnen in der Bundesrepublik Deutschland

Bruchhausen-Vilsen-Asendorf Kursbuch Nr. 102	1000	Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya u. Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.	D, V
Geilenkirchen - Langbroich-Schierenwaldenrath Kursbuch Nr. 245 m	1000	Geilenkirchener Kreisbahn u. Interessengem. Historischer Schienenverkehr e. V.	D, V
Möckmühl - Dörzbach	750	Südwestdeutsche Eisenbahn-Ges. mbH u. Deutsche Ges. für Eisenbahngeschichte e. V.	D
Prien - Stock Kursbuch Nr 1010 b	1000	Chiemsee-Dampfschiffahrt Ludwig Fessler	D

### Historische Eisenbahnen, Museumsbahnen und Touristenbahnen in Westeuropa und Skandinavien

#### Österreich

Jenbach - Achensee teilw. Zahnradbahn Jenbach-Mayrhofen	1000	Achenseebahn AG	D
Puchberg - Hochschneeberg Zahnradbahn	760	Zillertaler Verkehrsbetriebe AG	D, V
Reisseck-Höhenbahn (Seehöhe 2240 m)	1000	ÖBB, Strecke Nr. 16 c	D
St. Wolfgang - Schafbergspitze, Zahnradbahn	600	Reisseck-Kreuzeck-Höhenbahnen-Gesellschaft	V
Treibach - Althofen - Straßburg	1000	ÖBB Strecke Nr. 33 b	D, V
	760	Verein Kärntner Eisenbahnfreunde e. V.	D

#### Schweiz

Blonay - Chamby	1000	Museumsbahn Blonay-Chamby	D, E
Brienz - Briener Rothorn, Zahnradbahn	1000	Briener-Rothorn-Bahn	D
Lenk - Zweisimmen	1000	Museumsbahn Blonay-Chamby (nur sonntags vom 4.7.-8.8.)	D
Liestal - Waldenburg	750	Waldenburger-Bahn u. EUROVAPOR	D
Solothurn - Zollikofen	1000	Solothurn - Zollikofen-Bahn und EUROVAPOR	D

Strecke (bzw. Ort)      Spurweite mm      Betriebsführer      Traktion

Frankreich Abreschviller	700	Association du chemin de fer d'Abreschviller	D
Cap Ferret	600	Petit train du Cap Ferret	V
Merlimont	600	Parkbahn, 2 km lang	V
Meyzieu	600	Chemin de fer touristique de Meyzieu	D, V
Montenvers Zahnradbahn System Strub	1000	Chemin de fer de Montenvers	E
Pithiviers	600	Musee des Transports	D
Vivaraix	1000	Meyzieu	D, V
Froissy - Cappy	600	Association Picarde pour la Preservation et l'Entretien de Vehicules Anciens, Maire de Cappy, Somme	D

#### Belgien

Aisneal (Ardennen)	1000	Tramway Touristique de l'Aisne	D, E
--------------------	------	--------------------------------	------

#### Niederlande

Hellevoetsius	1067	Tramweg-Stichting	V
---------------	------	-------------------	---

#### Norwegen

Grovane - Beiholen	1067	Setesdalsbanen Hobbyklubb	D
Hamar	750	Norwegisches Eisenbahn-Museum	D
Sørumsand	750	A/L Hølandbanen	D

„Jagsttalbahn“ Möckmühl - Dörzbach

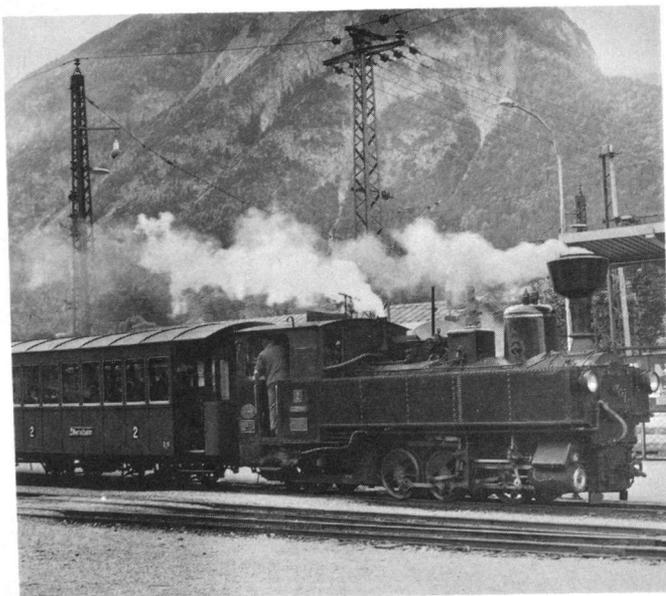


Strecke (bzw. Ort)	Spurweite mm	Betriebsführer	Traktion	Strecke (bzw. Ort)	Spurweite mm	Betriebsführer	Traktion
<b>Schweden</b>				Brohl - Brohl Hafen	1000	Gesellschaft mbH	V
Mariefred - Läggeste	600	Östra Södermanland Järnväg	D	Garmisch-Partenkirchen Schneefernerhaus teilw. Zahnradbahn	1435 1000	Bayerische Zugspitzbahn AG	E
Anten - Gräfнас	891	Anten-Gräfнас - Järnväg		Insel Borkum	900	Borkumer Kleinbahn und Schifffahrt GmbH	D, V
<b>Finnland</b>				Inselbahn Juist	1000	AG Reederei Norden Frisia	V
Forssa - Humppila	750	Museumsbahn Forssa-Humppila	D	Inselbahn Langeoog	1000	Schifffahrt der Inselgemeinde Langeoog	V
<b>England</b>				Inselbahn Spiekeroog	1000	Nordseebad Spiekeroog GmbH	V
Portmadoc Blaenau Festiniog	660	Festiniog Railway Society Ltd.	D	Inselbahn Wangerooge	1000	Deutsche Bundesbahn	V
Towy - Abergynolwyn	600	Talylyn Railway Preservation Soc.	D	Königswinter - Drachenfels, Zahnradbahn	1000	Bergbahnen im Siebengebirge AG	E
Fairbourne	381	Fairbourne Railway	D	Mannheim-Bad Dürkheim	1000	Rhein-Haardtahn-GmbH	E
Crich (Peak District)	versch. Spurweiten	Tramway Museum Society	E	Mosbach - Mudau	1000	Deutsche Bundesbahn	V
Isle of Man	910	Isle of Man Railway	D	Warthausen-Ochsenhausen Werksbahn	750	Deutsche Bundesbahn	V
Llanberis, Zahnradbahn	800	Snowdon-Bergbahn	D	Werksbahn Endringen	600	Stuttgart Gipswerke	V
Llanfair-Castle Caereinion	762	Welshpool and Llanfair-Railway		Werksbahn Kiefersfelden	900	Bayerische Portland-Zementwerke	E
				Werksbahn Rauenstein	600	Ziegelwerke Bott KG	V
				Werksbahn Teisnach	500	Pfleiderer & Co.	V

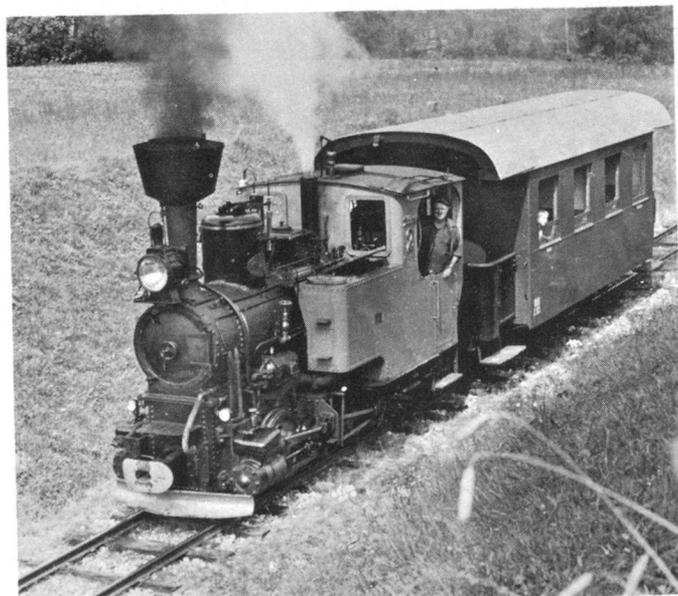
### Interessante Schmalspur-, Klein- und Nebenbahnen in der Bundesrepublik und Österreich

Aalen - Dillingen	1000	Württembergische Nebenbahnen GmbH.	V	Mürzzuschlag	1435/	Österr. Bundesbahnen	V
Amstetten - Laichingen	1000	Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH	V	Hönigsberg	760	Österr. Bundesbahnen	D
Brannenburg-Wendelstein Zahnradbahn	1000	Wendelsteinbahn GmbH	E	St. Pölten - Mariazell-Gußwerk	760	Österr. Bundesbahnen	E
Braubach Hafen - Braubach Silberhütte	750	Nassauische Kleinbahn AG	V	Unzmarkt - Mauterndorf Bummelzüge mit Dampftraktion	760	Steiermärkische Landesbahnen	V
Brohl - Kempenich	1000	Brohltal-Eisenbahn-		Völkermarkt-Kühnsdorf - Rechberg	760	Österr. Bundesbahnen	D
				Waidhofen - Kienberg-Gaming	760	Österr. Bundesbahnen	V

„Zillertalbahn“ Jenbach - Mayrhofen



„Murtalbahn“ Unzmarkt - Mauterndorf

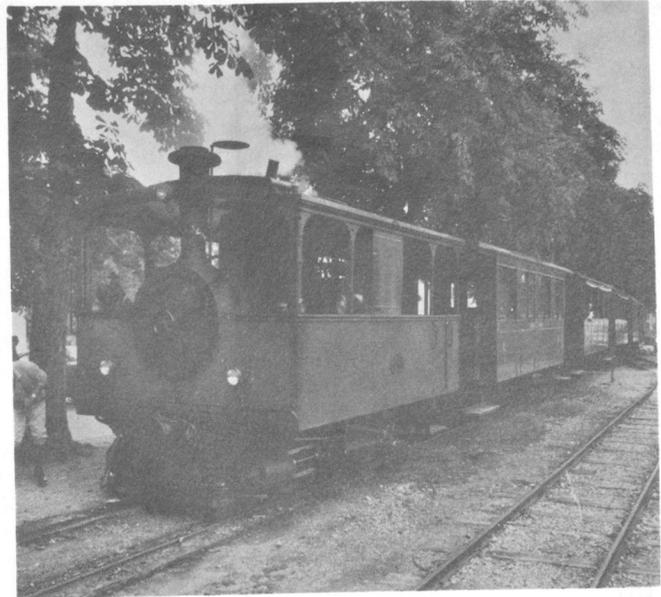


Ort	Spurweite mm	Betriebsführer	Traktion
Weiz - Birkfeld	760	Steiermärkische Landesbahnen	V
Preding-Wieselsdorf-Stainz	760	Steiermärkische Landesbahnen (nur Güterverkehr mit Rollbockzügen)	V
Vöcklamarkt - Attersee	1000	Stern & Hafferl	E
Kapfenberg - Seebach-Turnau	760	Steiermärkische Landesbahnen (n. Güterverk.)	V

### Park- und Gartenbahnen

Essen	381	Bahn im Gruga-Park	D, V
Hamburg		Bahn im Park „Planten un Blomen“	V
Hamburg*)	110	Dampfbahn Franz Große-Holtfort, 2 Hamburg 68, Feldblumenweg 5	D
Karlsruhe	600	Bahn im Schloßpark	V
Rosenheim*)	89	Dampfbahn Paul Reitmeier	D
Sauerlach b. München*)	143	Dampfbahn Adolf Lallinger, 8021 Sauerlach, Hirschberger Str. 10	D
Stuttgart	381	Bahn im Höhenpark Killesberg	D, V
Stuttgart*)	184	Dampfbahn Dr. H. Hünemörder, Stgt.-Bad Cannstatt, Endersbacher Str. 56	D
Luzern	180	Brüder-Barst-Bahn	D
Velden (Wörthersee)	360 320	Schmalspurbahn des Herrn Kretschmann	D, E
Wien	381	Liliputbahn im Prater	D, V
Dietschiburg	143	Ausschnitt der Gottshard-Nordrampe, Streckenlänge 430 m	E

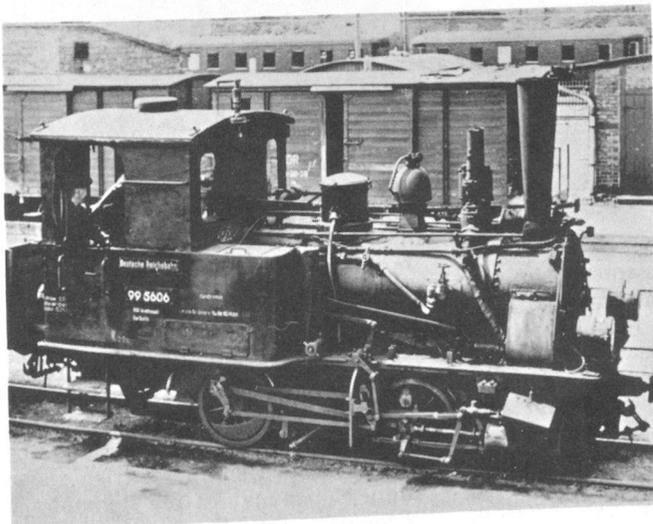
\*) diese Anlagen sind Interessenten nach Vereinbarung zugänglich



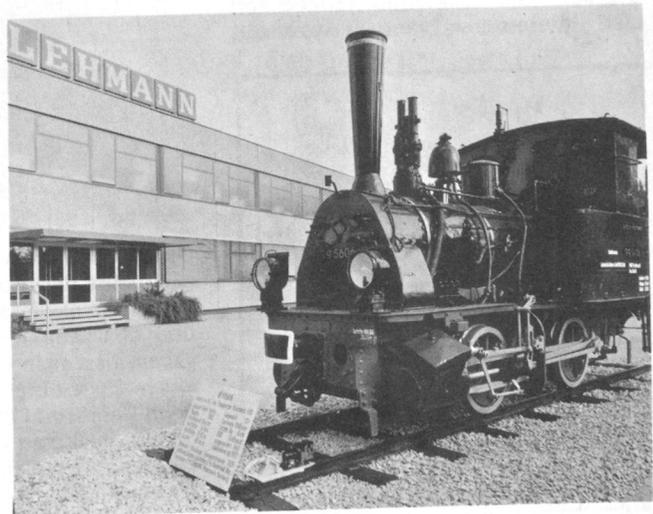
„Chiemseebahn“ Prien - Stock

Betr.-Nr.	Achsfolge	Spurweite mm	Aufstellort
<b>Denkmals-Lokomotiven in der Bundesrepublik</b>			
99 211	C	1000	Insel Wangerooge
99 253	C1'	1000	Regensburg Hbf. vor der Bundesbahndirektion
99 637	B'B	750	für Bad Buchau vorgesehen
99 651	E	750	Steinheim/Murr, Bahnhof
99 716	E	750	Güglingen, zugänglich nur nach Voranmeldung bei Zahnarzt Korn, Güglingen
99 7201	C	1000	Angel bei Passau
99 7202	C	1000	Unterbernabach bei Aichach
99 7204	C	1000	Mudau, an der Odenwaldhalle
99 5606	B	1000	Nürnberg, Saganer Str., vor der LGB-Fabrik

Schmalspur-Lok 99 5606 im Einsatz (1968)



Lok 99 5606 als Denkmalslok in Nürnberg (1972)





**Für Sie  
gelesen...**

### Auf schmaler Spur

Herausgegeben vom Deutschen Eisenbahn-Verein (DEV) in Zusammenarbeit mit der Interessengemeinschaft Schienenverkehr, Frankfurt/M. - Redaktion: Eberhard Kunst. - DIN A5-Format, 4 x jährlich für 10,- DM.

"Auf schmaler Spur" - unter diesem Titel stellte sich Anfang des Jahres eine neue kleine Zeitschrift vor. Sie ist für Freunde der Eisenbahn gemacht, wie



Eberhard Kunst im Vorwort zu seinem ersten Heft sagt, und möchte alle ansprechen, die Freude an der Eisenbahnromantik haben und die mit Interesse die Arbeit der echten Museums-Eisenbahnen verfolgen. Weiterhin sollen die Kleinbahnen mit Dampftrieb im Vordergrund des Interesses stehen.

Diese neue Zeitschrift, für die sich gewiß auch die Schmalspurfreunde der LGB interessieren werden, wird bis



Wo ist meine LGB?

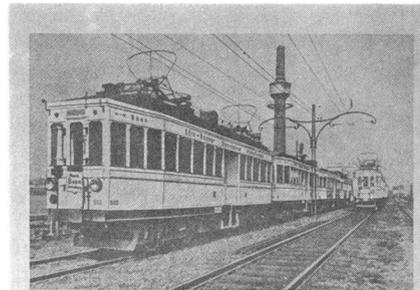
jetzt - und wohl auch noch in absehbarer Zeit - ausschließlich in ehrenamtlicher Arbeit von DEV-Mitgliedern gemacht. Da aller Anfang schon seit alters her schwer ist, wird es auch Eberhard Kunst mit seinen Freunden zunächst nicht leicht haben, es sei denn, Eisenbahnfreunde unterstützen seine Freizeitarbeit durch ein Abonnement dieses jungen Zeitschriftenkinds.

Das erste Heft hatte schon 36 Seiten und war reich bebildert. Zahlreiche Themen und Informationen wurden geboten, die es lohnen, in Eisenbahnfreunde-Archiven aufgehoben zu werden. Mögen dieser neuen Informationsschrift viele Dauerleser beschert sein, damit sie die selbstgestellte Aufgabe erfüllen kann und ihr auch die Möglichkeit gewähren, die Druckqualität zum Wohle der dokumentarischen Bilder bald zu verbessern.

### Köln-Bonner-Eisenbahn AG

von Gerd Wolff. - 64 Seiten, 71 Fotos, 6 Skizzen und Fahrzeuglisten. - 12,80 DM. - Verlag Wolfgang Zeunert, 3170 Gifhorn, Hauptstr. 43

Mit dieser Neuerscheinung aus dem bei Eisenbahnfreunden bekannten Verlag Zeunert, der sich in zunehmendem Maße erfolgreich um ausführliche dokumentarische Veröffentlichungen von Themen der Eisenbahngeschichte bemüht, setzt der Autor Gerd Wolff einer der bedeutendsten deutschen Privatbahnen ein Denkmal.



Gerd Wolff

### Köln-Bonner Eisenbahnen A.-G.

KLEINBAHN-Bücher

Diese Broschüre mit der Entwicklungsgeschichte der interessanten Bahn, bei der es auch viel schmalspurig zugeht, und den zahlreichen technischen Angaben, liest man voller Wißbegierde in einem Zuge durch. Zwangsaufenthalte beim Lesen gibt es allerdings auf allen Seiten, weil man es nicht fertig bringt, an den erfreulich zahlreichen Fotos vorbeizulesen, die in ihrem historisch dokumentarischen Wert das Herz jedes

Eisenbahnfreundes erfreuen. Die Oldtimer-Loks und -Wagen werden den selbstbaufreudigen LGB-Freunden zahllose Anregungen geben. Auch hier aber etwas Traurigkeit, weil es keine Skizzen von Loks und Wagen gibt (wobei wir wissen, wie schwer diese aufzutreiben sind).

### Dampflokomotiven in Österreich

von Harald Navé. - 112 Seiten im Format 28 x 22 cm, 135 meist ganzseitige Fotos. Leinen. 34,- DM. - Franckh-Verlag, 7000 Stuttgart 1, Postfach 640.

Österreich mit seinem Eisenbahnnetz der vielen Gebirgsstrecken, den zahlreichen Tunnels und Viadukten und der Vielfalt seiner Dampfloktypen ist auch heute noch ein gern besuchtes "Paradies" der Eisenbahnfreunde.

In diesem neuen Buch, das mit seinen vielen ausgezeichneten Fotos als echter Bildband zu bezeichnen ist, demonstriert der Autor mit seinen Bildern, wie vielfältig der Dampfloktrieb in Österreich war und teilweise heute noch ist. In erfreulicher Zahl bekommen wir - und das wird den LGB-Freund besonders interessieren - dabei auch schöne Motive der österreichischen Schmalspur-Dampfloks und -Bahnen zu sehen, die teilweise die großen Vorbilder der LGB-Loks und -Wagen sind. Der einleitende Textvorspann bringt Interessantes und Amüsantes vom Bahnbetrieb, von Loks und von den Menschen, die sie bedienen.



### Die Erzbergbahn in Stereo

von Johannes C. Klossek. - 10 Hörspielen auf einer 30-cm-Langspielplatte mit Begleitbuch (16 Seiten 32 x 32 cm mit 20 Fotos). - 24,- DM. - Franckh-Verlag, 7000 Stuttgart 1, Postfach 640.

Die Erzbergbahn in der Steiermark feierte kürzlich ihren 80. Geburtstag. Aus diesem Anlaß wurde ihr diese Langspielplatte gewidmet. Sie bringt 10 Stereo-Hörspielen (auch mono abspielbar) vom Dampfloktrieb dieser Bahn. Höhepunkt ist die stereophone Wiedergabe einer Fahrt auf dem Füh-

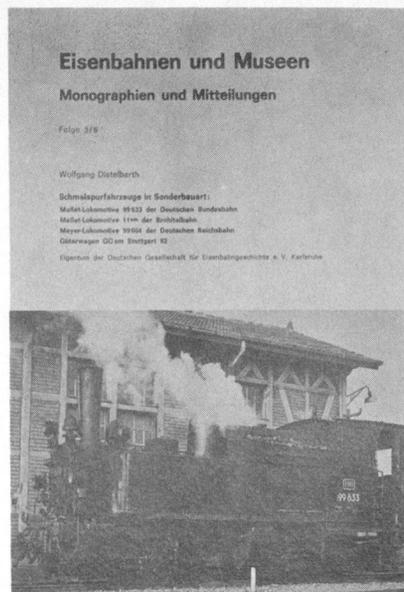
erstand der Zahnrad-Dampflok 97 213. Im Begleitbuch sind die entsprechenden Bilder und genaue Beschreibungen zu finden, wo die Tonaufnahmen gemacht worden sind.

### Schmalspurfahrzeuge in Sonderbauart

(Folge 5/6 der Reihe "Eisenbahnen und Museen") von Dipl.-Ing. Wolfgang Diestelbarth. - 32 Seiten DIN A4 mit 32 Abbildungen. - 4,- DM. - Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V., 7500 Karlsruhe 1, Postfach 2063.

In dieser Schrift werden drei interessante Schmalspurloks und ein nicht alltäglicher Vierachs-Güterwagen in Texten, Fotos und Zeichnungen vorgestellt.

Diese Fahrzeuge - die Lokomotiven 99 633 der DB (Bauart Mallet), 99 604 der DB (Bauart Meyer) und 11sm (Bauart Mallet) der Brohltal-Eisenbahn-Ges. sowie der gedeckte Güterwagen GGsm Stuttgart 92 der DB -, die von den Regelbauarten abweichen, sind Eigentum der DGEg. Der Autor stellt vor seine ausführlichen Beschreibungen der vier Fahrzeuge eine Darlegung der Gründe, die zum Bau von Gelenklokomotiven geführt hatten. Auf die Probleme der Spurführung geht er besonders ein, um zu zeigen, warum man früher Lokomotiven mit geteiltem Triebwerk bauen mußte. Bei der Beschreibung des Güterwagens geht es vor allem um das Laufwerk, dessen vier Lenkachsen eine tech-



nische Rarität sind. Bei den drei Dampf-Loks stehen die Ausführungen über die Triebwerke im Vordergrund. Sie werden ergänzt durch Angaben über den Einsatz dieser Fahrzeuge.

Die vorangegangene Folge 4 dieser Reihe berichtet mit "Die Akkumulatoren-Kleinlokomotive Ka 4013 der DB" auf 16 A4-Seiten (von Horst Troche, 11 Abbildungen, 2,- DM) über diese Lok - die jetzt Eigentum der DGEg ist - und das gesamte Gebiet der Kleinlokomotiven im Regelspurbereich. Über die Anfänge in den dreißiger Jahren erhält der Leser ebenso ausführliche Informationen, wie über das Bezeichnungssystem und die Weiterentwicklung der Akku-Kleinloks.

### Die Industriebahn

Vierteljahrszeitschrift für Industrie- und Feldbahnen. Verlag Wolfgang Zeunert, Gifhorn, - Einzelheft: 4,- DM.



Hier ist keine neue Zeitschrift entstanden, sondern die vom Verlag Zeunert bisher nur in zwanglosen Abständen herausgegebene Folge "Die ganz kleinen Eisenbahnen" hat einen neuen Namen bekommen und erscheint seit Beginn dieses Jahres regelmäßig alle drei Monate. Der Themenbereich dieser speziellen Zeitschrift reicht von der schmalspurigen Feldbahn bis zur normalspurigen Industriebahn.

Das Heft 4 vom April dieses Jahres hat 20 Seiten im DIN A5-Format. Die zahlreichen Themen über wenig bekannte Industrie- und Werksbahnen werden durch 32 Abbildungen interessant ergänzt.

### 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 1973! Sie brauchen nur den Bestellschein (rechts) auszufüllen und im Kuvert abzusenden. (Absender bitte nicht vergessen!)

**LEHMANN**

Absender:

Name: \_\_\_\_\_

Ort: \_\_\_\_\_

Straße: \_\_\_\_\_

(Bitte in Druckschrift)

### Bestellschein

Hiermit bestelle ich die = LGB-Depesche = ab Heft 19 zum laufenden Bezug (jährlich 4 Hefte á 2,- DM = 10.50 DM einschl. Porto und Mehrwertsteuer)

Senden an:

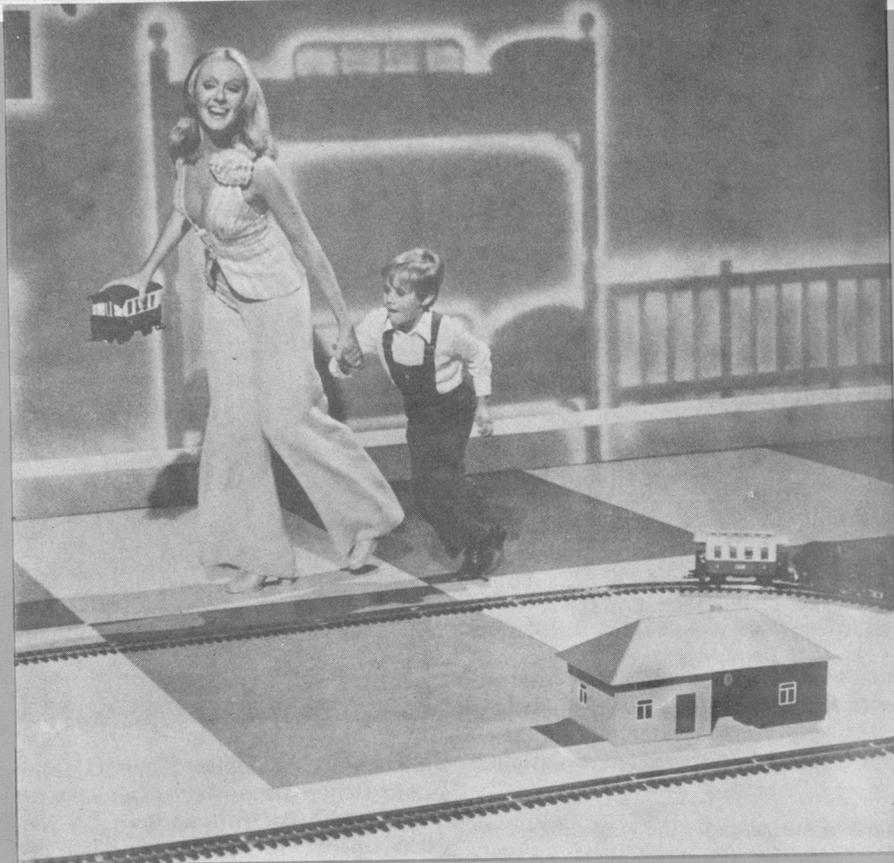
**Ernst Paul Lehmann - Patentwerk -**

**D-8500 Nürnberg  
Saganer Str. 2 - 4**

(Unterschrift + Datum)

# FOTO STREIF ZUG

Aus Rom schrieb uns ein LGB-Freund: „Ich freue mich, Ihnen ein Foto aus Roms wichtigster Zeitung „Il Messagero“ senden zu können, aus dem Sie ersehen können, daß sich die LGB in den Händen von Loretta Goggi, einer berühmten italienischen Filmschauspielerin, befindet (rechts). Die LGB erscheint jeden Samstagabend in einer wichtigen Sendung um 21 Uhr. Diese 13teilige Folge wird von etwa 30 Millionen Menschen gesehen. Schade, daß Sie die Sendung nicht auch sehen können, denn die LGB wird in Nahaufnahme von einer Schauspielerin gehalten, welche die gleichen Qualitäten hat ...“



Auch im deutschen ZDF spielte die LGB eine Hauptrolle. Im Dezember sahen wir das Fernsehspiel „Isabell und die Lokomotive“, in dem sich das Mädchen Isabell eine Spielzeuglokomotive kaufte. Zu Hause gerät Isabell ganz in den Bann dieser kleinen Maschine (links), die mit ihr spricht. Das Mädchen kauft schließlich immer mehr Gleise, damit die Lok ihr überall hin folgen kann. In diesem Fernsehspiel zwischen Realität und Phantasie ist die kleine Lok die große Liebe des Mädchens.

In New York hatte das große Spielwarenhaus Schwarz, an der Ecke 5th Avenue/58. Straße (unten), in der Vorweihnachtszeit eines seiner großen Schaufenster der LGB gewidmet. Im Mittelpunkt stand die vielfach vergrößerte Dekorations-Nachbildung einer LGB-Lok, um die dann die richtige LGB herumfuhr.

