



# Depesche

Seitengebühr: 1,- DM

2

Hauszeitschrift für die Freunde der LGB-Modellbahn ... aus Nürnberg

**Achtung!**  
Wer gewinnt den Goldtransport?



Großes

**LGB**

Preisausschreiben



## Titelfoto

Die LGB-Neuheiten '69 und das große LGB-Preisausschreiben stehen im Mittelpunkt dieser „LGB-Depesche“. Den Star der diesjährigen Neuheiten zeigt unser Titelfoto, die Straßenbahn-Dampflok „Feuriger Elias“. Über das große Vorbild dieses LGB-Modells wird auf Seite 9 berichtet. Wie man den „Goldtransport“ des Preisausschreibens gewinnen kann, wird auf den Mittelseiten erklärt. — Haben Sie schon gemerkt: Diese „LGB-Depesche“ hat bereits 24 Seiten . . .

### Aus dem Inhalt:



Seite 3–5:

**LGB-Neuheiten '69**  
2 neue Loks, 4 neue Wagen



Seite 6–8:

**„Fertighäuser“ für die LGB**  
Die ersten Lindberg-Plastikmodelle



Seite 9:

Das große Vorbild:  
**Der „Feurige Elias“ von 1891**



Seite 10–11:

Ganz neu betrachtet  
**Weichen sind unentbehrlich**



Seite 12–14:

Das große LGB-Preisausschreiben:  
**Wer gewinnt den Goldtransport?**



Seite 15:

Für Sie gelesen:  
**Pressestimmen zur LGB**



Seite 16:

„self-plast“ macht's möglich:  
**Baustoffwerk im eigenen Haus**



Seite 17–20:

Bauplan Nr. 1:  
**Oldtimer-Bahnhof „Talheim“**



Seite 21:

**Ladegut für LGB-Waggons**  
Kisten, Säcke, Fässer



Seite 21:

**LGB-Fahrzeuge kann man umbauen**  
Plattformwagen wird Rungenwagen



Seite 22–23:

Physik der LGB-Modellbahn:  
**Der Trafo ist der Stromlieferant**



Seite 24:

**Beleuchtung für Personenzüge**

## LGB-Depesche

Nr. 2

Juli 1969

Hauszeitschrift  
für die Freunde der LGB-Modellbahn

Herausgeber: Ernst Paul Lehmann, Patentwerk, D-8500 Nürnberg.

Chefredaktion: Horst Rabsilber (DJV), D-8803 Rothenburg ob der Tauber, Galgengasse 47 — Telefon: (09861) 23 17

Bildredaktion: Sigurd Rabsilber (DJV), D-8803 Rothenburg/T. Rollen-Offsetdruck: Technika-Verlag, D-8803 Rothenburg/T.

„LGB-Depesche“ erscheint viermal im Jahr. — Nachdruck, auch auszugsweise, nach vorherigem Einverständnis der Redaktion gerne gestattet. — Printed in W.-Germany.

Schon zu haben:

# LGB-Neuheiten '69

NEU

## 2 neue Loks, 3 neue Personenwagen Interessante neue Zubehöre für LGB-Anlagen

Das erste „Lebensjahr“ der LGB war ein Jahr großen Erfolges für diese neuartige große Bahn. Aber die Väter der LGB haben sich nun keineswegs auf den Lorbeeren dieses Erfolges ausgeruht, sondern aus der Fülle neuer Ideen einige in die Praxis umgesetzt und haben zur diesjährigen Messe in Nürnberg mehrere Neuheiten vorgestellt.

Der Fahrzeugpark der LGB ist um sechs Modelle vergrößert worden, zwei Loks und vier Wagen. An der Spitze steht zweifellos das entzückende Oldtimer-Modell der Trambahn-Dampflok des Jahres 1891 der OEG, die weithin als „Feuriger Elias“ bekannt war. Die zweite Lokneuheit ist das schöne Modell einer Schmalspur-Diesellok der Gegenwart. Beide neuen Modellloks sind außen und innen auch wieder mit sehr vielen Details ausgestattet und haben selbstverständlich den bewährten wetterfesten Elektroantrieb mit vollständig gekapseltem Getriebe, in das auch beim Freilandbetrieb kein Schmutz ein-

dringen kann. Wagenneuheiten sind ein Oldtimer-Modell des zweiachsigen Personenwagens CD 2 der österreichischen Schmalspurbahn Mixnitz – St. Erhard und das zweifarbige Modell eines Zweiachs-Personenwagens in altem Baustil (in den Farben beige/rot und beige/blau). Beide Wagen sind natürlich auch innen eingerichtet, haben bewegliche Türen und reich detaillierte Außengestaltung. Sie sind – wie alle LGB-Fahrzeuge – aus stabilen wetterfesten Werkstoffen hergestellt.

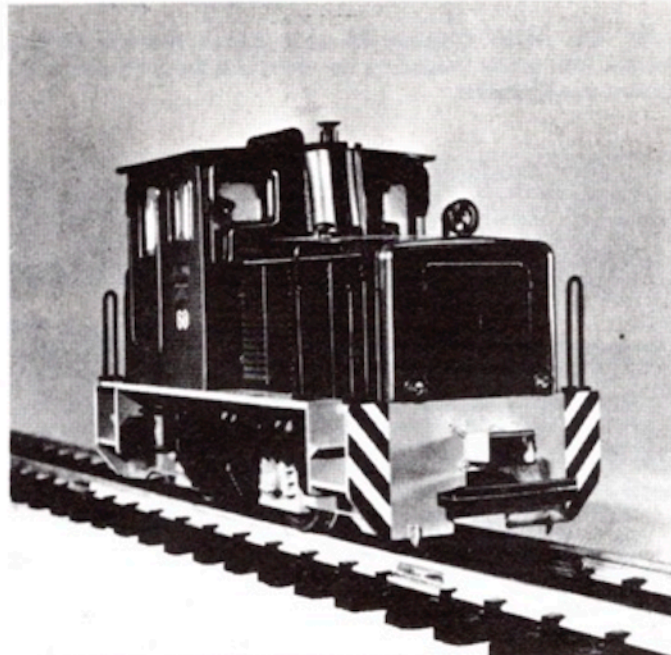
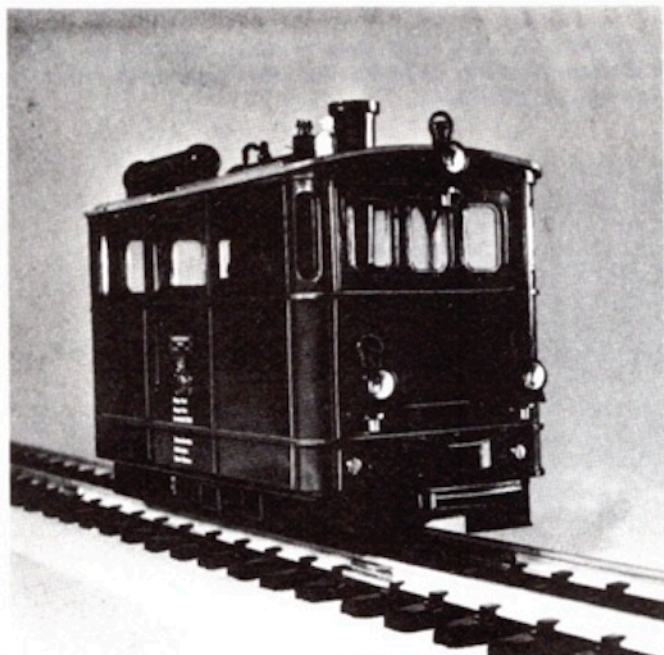
Bei den LGB-Zubehören hat es ebenfalls Neuheiten gegeben. Mit der neuen

eingleisigen Brücke in „Stahl“-Konstruktion kann die LGB nun auch Abgründe überqueren. Material auch hier: wetterfester Kunststoff. – Mit der reizenden neuen Säulenlampe im alten Gußeisenstil kann man Bahnsteige und Plätze beleuchten und sechs neue, handbemalte Trachtenfiguren vergrößern das reiselustige Volk im LGB-Maßstab. – Der bequemeren Verlegung elektrischer LGB-Leitungen dient die

**Fortsetzung  
nächste Seite**

Viele Freunde bei den Oldtimer-Anhängern wird diese LGB-Neuheit finden, das reizende, 27 cm lange Modell der Straßenbahn-Dampflok Nr. 102 aus dem Jahr 1891, die bei der OEG – Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft fuhr und vom Volksmund „Feuriger Elias“ genannt wurde.

Die neue Zelt kommt zur LGB mit diesem 30-cm-Modell der Schmalspur-Diesellok „Schöma CFL 150“. Sie wird in Industriewerken und in Südamerika für Personenzüge verwendet. Bei der LGB kann sie ohne weiteres Personen- und Güterzüge ziehen, da auf Schmalspurstrecken auch Dieselloks fahren.



**NEU**

## FORTSETZUNG: LGB-Neuheiten '69

Wo Züge fahren, müssen auch Reisende und Eisenbahner sein. Für die LGB gibt es darum auch schon zehn verschiedene, maßstäblich passende Figürchen. Zu den zwei Eisenbahnern und den zwei Reisenden sind jetzt sechs Trachtenfiguren – vorne auf unserem Bild – neu hinzugekommen. Wer Fantasie und Geschick hat, kann die Figuren auch anders anmalen und damit das „Leben“ auf den LGB-Bahnhöfen noch bunter und abwechslungsreicher machen.

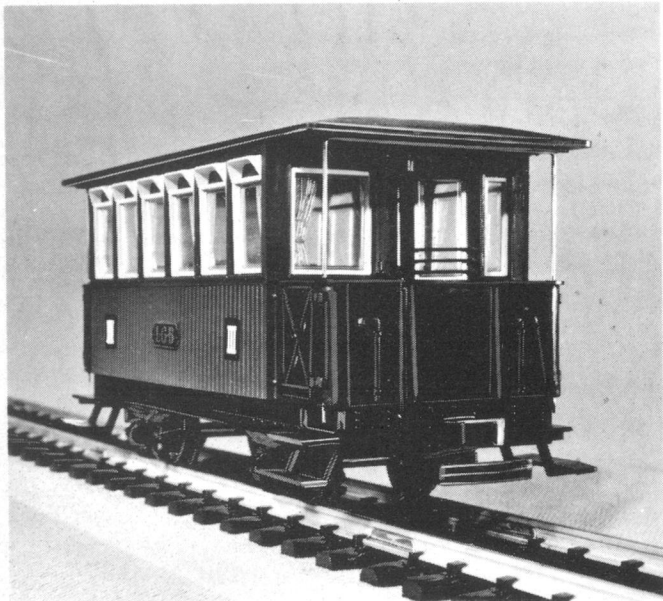


neue Verteilerplatte mit zwei Schraubenanschlüssen, an die man beispielsweise die Bahnhofslampen anschließen kann.

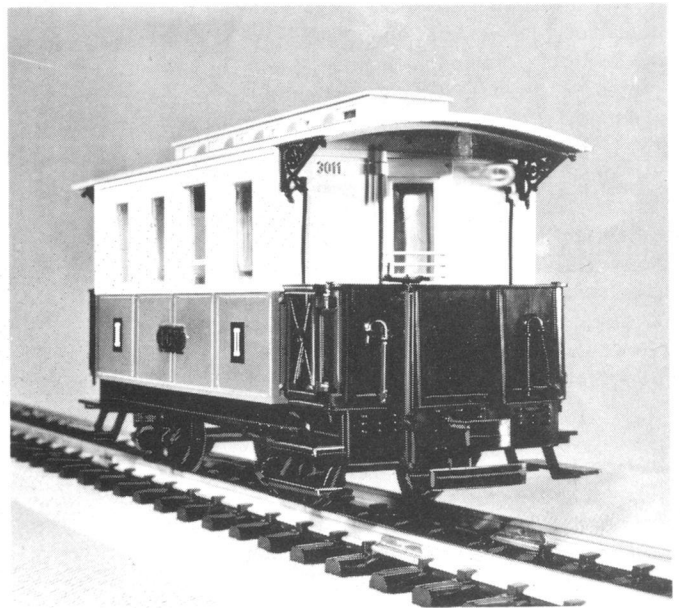
Soweit die interessanten Neuheiten '69

aus dem Vaterhaus der LGB. – Andere Modellbaufirmen haben sich inzwischen auch schon dem Publikumsliebling LGB zugewendet und bieten erste Zubehöre an. So kommt von Mössmer bereits ein Sortiment Schaumstoff-Gleisbettungen

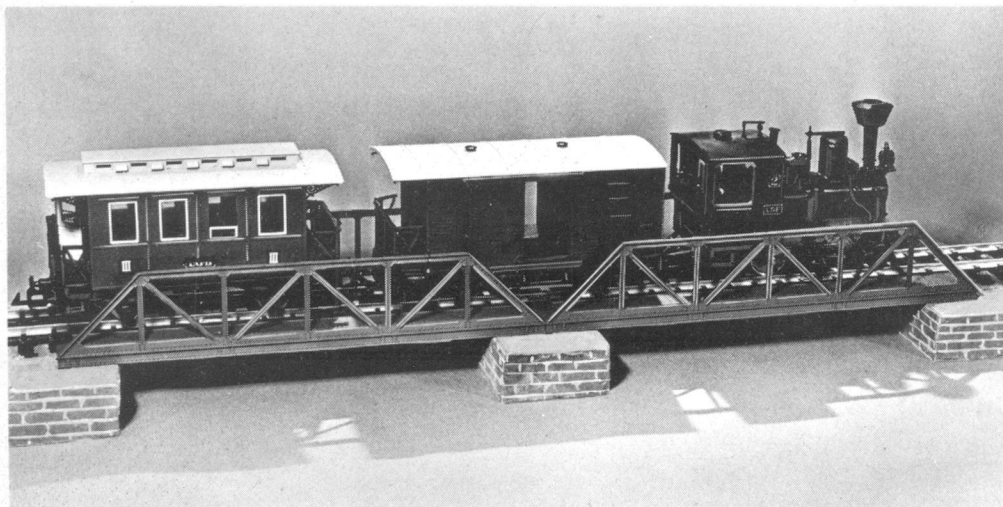
für LGB-Gleise. Lindberg liefert Baukästen für Plastik-Gebäude im LGB-Maßstab und mit „self-plast“ kann man sich Ziegel, Fenster, Türen etc. aus Kunststoff für Selbstbauhäuser im Maßstab der LGB selber herstellen.



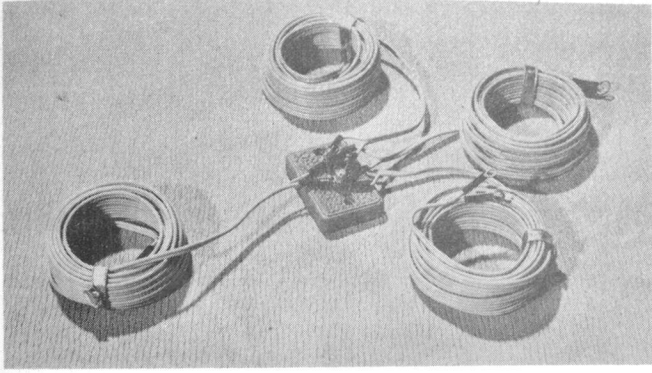
Ein echter Oldtimer ist auch dieses Personenwagenmodell. Das große Vorbild ist der CD 2 der Bahn Mixnitz – St. Erhard in Österreich.



Im Oldtimer-Stil sind auch diese anderen neuen Personenwagen-Modelle gehalten. Sie sind zweifarbige lackiert: beige/rot und beige/blau.



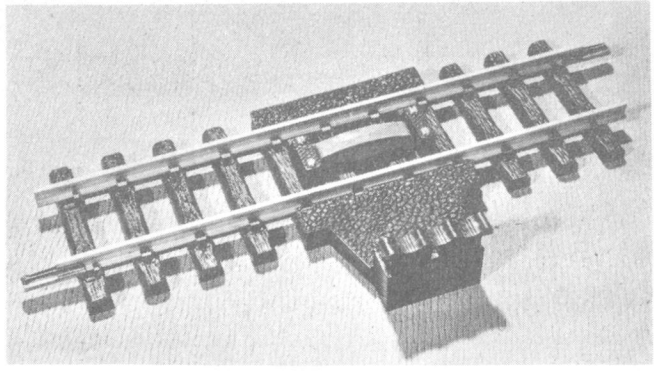
Taleinschnitte sind jetzt für die LGB kein Problem mehr, seitdem es die neue LGB-Modellbrücke gibt. Sie ist im Baustil einer eisernen Gitterträger-Konstruktion gehalten. Diese Modellbrücke ist 45 cm lang (= 10 m im LGB-Maßstab) und sehr stabil in wetterfestem Kunststoff gespritzt.



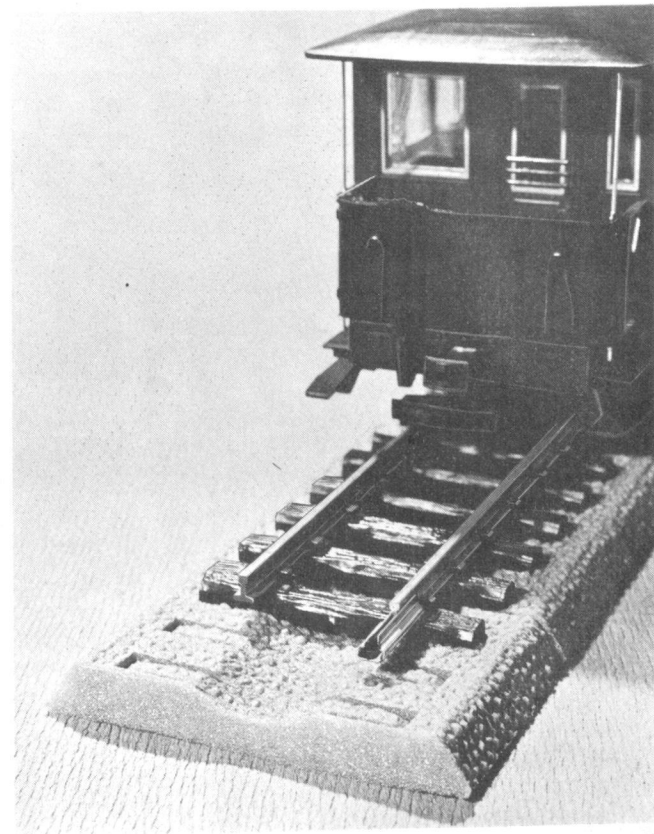
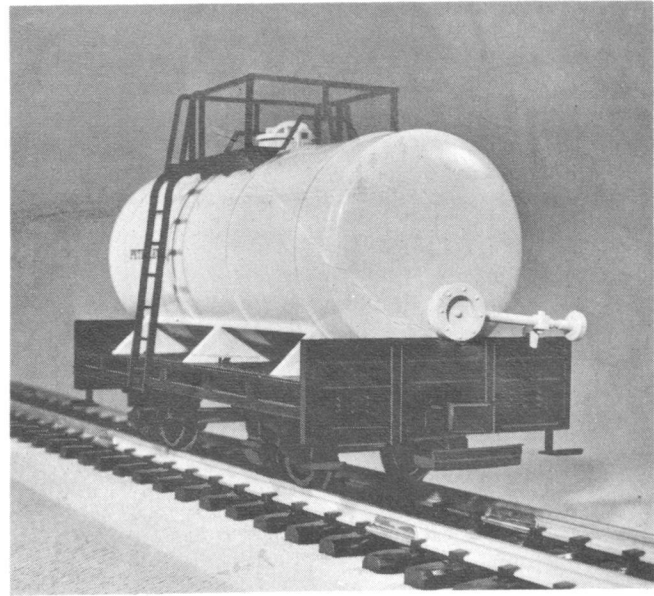
▲ Mit dieser neuen Verteilerplatte lassen sich die elektrischen Leitungen besser verlegen. Man kann sie als Kupplung zwischen zwei Verlängerungskabeln verwenden oder zum Beispiel auch als Verteilerplatte zum Anschluß einer Reihe Bahnhofslampen.

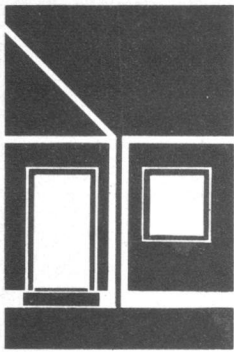
Selbstverständlich kann man mit LGB-Zügen auch Flüssigkeiten transportieren. Dazu wird dieses Modell des Kesselwagens R 360 der Zillertalbahn verwendet. Dieser Modellwagen hat oben eine große Einfüllöffnung und seitlich unten am Kessel einen richtigen Ablaufhahn. Der Kessel mit Armaturen ist – wie alles bei der LGB – aus stabilem, wetterfestem Kunststoff gemacht.

Auf den Bahnhöfen unserer LGB können wir jetzt nachts auch Züge abfertigen, denn die neuen, 20 cm hohen LGB-Bahnhofslampen (unten links) bringen Licht ins Bahnhofs Dunkel. Sie sind im Stil gußeiserner Oldtimer-Lampen gehalten und werden an den LGB-Trafo angeschlossen. Selbstverständlich können wir sie auch im Freien verwenden. – Als Zubehörneuheit hat die Firma Mössmer Schaumstoffbettungen für LGB-Gleise herausgebracht (unten rechts). Diese Gleisbettungen mit Schotterprägung sind 13 cm breit und 15 cm dick. Es gibt gerade Teile, Bogen und Weichenstücke.



Dieses Entkupplungsgleis (30 cm lang) hatten wir noch nicht vorgestellt. Es wird mit der Hand bedient: Durch Druck auf die seitliche Taste hebt sich zwischen den Schienen das Entkupplungsstück und trennt die Kupplungen der darüberfahrenden Wagen.





Im LGB-Maßstab 1: 22, 5:

## „Fertighäuser“ für die LGB

Die ersten vier Plastik-Modelle von Lindberg  
Einfach aufzubauen, stabil und wetterfest

Wir können ohne weiteres die LGB in Haus und Garten ohne jedes schmückende Zubehör aufbauen, aber zweifellos macht das Spiel mit dieser reizenden Großbahn viel mehr Spaß, wenn wir vor allem unsere festinstallierten Gartenanlagen richtig ausgestalten. Dazu gehören auch entsprechende, maßstäblich passende Modellhäuser. Wer gerne bastelt, baut sich diese Häuschen selber nach eigenen Ideen oder Baupläne der „LGB-Depesche“. Für alle aber, die dazu keine Lust haben, gibt es jetzt die ersten „Fertighäuser“ im LGB-Maßstab.

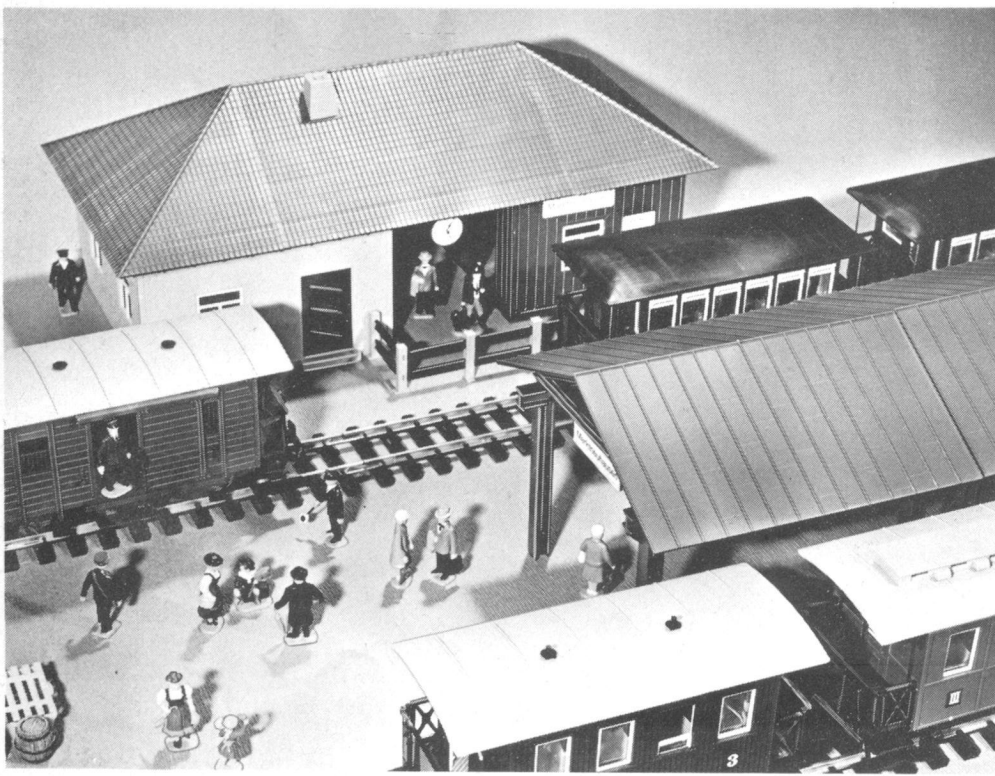
Eine erste Serie zur LGB passender Modellhäuser hat die bekannte Plastikfirma Lindberg herausgebracht (erhältlich beim Modellbahn-Fachhändler). Zu haben sind vier verschiedene Modellbauten: ein Kleinbahn-Bahnhof, eine Mittelbahnsteig-Überdachung, ein Wohnhaus und ein Landhaus. Diese Modellbauwerke sind – architektonisch gesehen – im Stil der neueren Zeit und relativ einfach gehalten. Sie sind, so betrachtet, mehr Spielzeug- als Modellhäuser. Das ist im Hinblick auf den Oldtimer-Charakter der LGB und die einmaligen Möglichkeiten dieses großen

Maßstabes zur reichen Detaillierung eigentlich schade. Nun, deswegen sei kein Stab gebrochen über diese Lindberg-Häuser, denn sie sind doch ein sehr erfreulicher Anfang mit interessantem Zubehör zur beliebten LGB und wir können aus ihnen – das ist gewiß wichtig – mit geringem Aufwand sehr viel mehr machen. Doch nun zu den vier Lindberg-Baukästen.

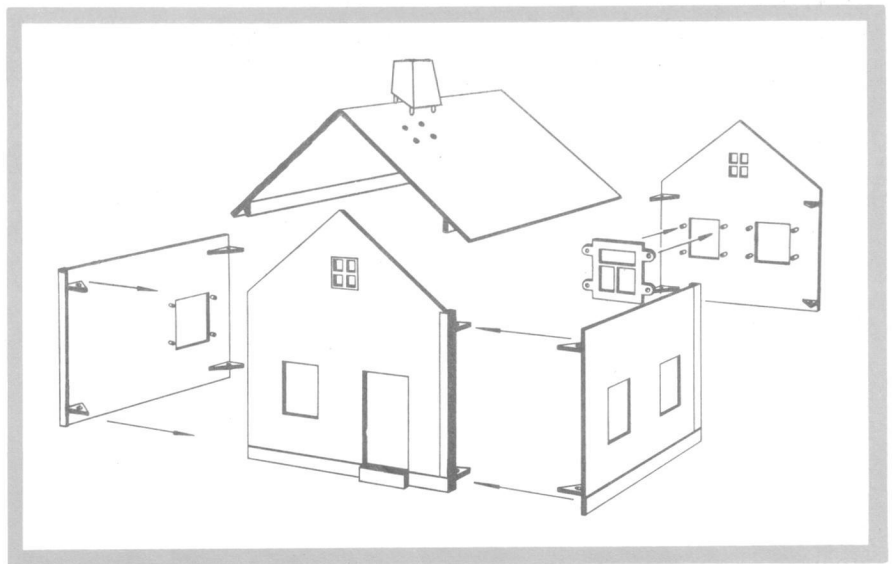
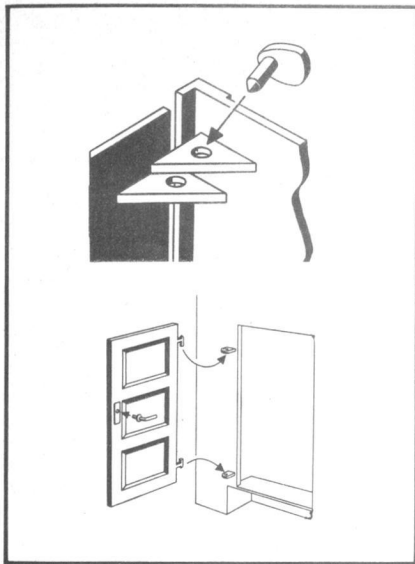
Recht gut gelungen ist der Kleinbahn-Bahnhof. Sein Grundriß mißt 24 x 55 cm und er ist 25 cm hoch. (Das entspricht

im LGB-Maßstab: 5,4 m Tiefe, 12,40 m Länge und 5,60 m Höhe.) Dieser kleine Bahnhof besteht aus zwei Gebäudeteilen mit Mitteldurchgang unter einem durchgehenden Walmdach mit Ziegelimitation. – Die Mittelbahnsteig-Überdachung ist in der Art einer Profilträgerkonstruktion mit Blech- oder Plattendach aufgebaut. Sie besteht aus zwei gleichartigen Teilstücken, die hintereinandergestellt 54 cm lang sind.

Die gleiche Größe haben Wohnhaus und Landhaus: sie sind beide 24 cm breit,



Die größten Bauten der vier neuen Lindberg-Plastikmodelle für die LGB sind das Bahnhofsgebäude und die Mittelbahnsteig-Überdachung, die wir auf unserem Foto „in vollem Betrieb“ sehen. Das Bahnhofsgebäude vereint unter einem gemeinsamen Dach links den Dienstraum-Bau im Stil eines Steingebäudes und rechts im Holzbaustil die Gepäckabfertigung. Ein Mitteldurchgang trennt beide Gebäudeteile. Die Mittelbahnsteig-Überdachung ist in der Art einer Eisenträgerkonstruktion mit Plattendach aufgebaut.



▲ Auf diesen beiden Skizzen werden Einzelheiten des Zusammenbaues der Lindberg-Häuser gezeigt. Oben die Fixierung der Wandelemente durch Verstiftung in angespritzten Lochlaschen, eine sehr stabile Verbindung. Und unten das Einhängen der beweglichen Türen mit ihren angespritzten Drehzapfen in Lager neben der Türöffnung.

▲ Am Beispiel des Wohnhauses sehen wir hier, wie die Lindberg-Modellhäuser zusammengebaut werden. Dieses Häuschen besteht aus 22 Einzelteilen: 4 Wandelemente, 1 Dachteil, 6 Fenster, 1 Tür mit Türklinke, 1 Schornstein und 8 Verbindungsstifte. Der – klebstofflose – Zusammenbau ist einfach und in ein paar Minuten erledigt.

24 cm tief und 25 cm hoch. Das Wohnhaus ist wie ein massiver Steinbau mit Außenputz gestaltet und das Landhaus ist im Holzhausstil gehalten. Beide Häuser haben Satteldächer mit Ziegelprägung.

Die Modelle lassen sich mit ein paar Handgriffen – wie richtige „Fertighäuser“ – schnell zu standfesten Bauten zusammenstecken und auch wieder rasch auseinandernehmen. Fensterrahmen (die leider nicht verglast sind) und bewegliche Türen werden nur auf Zapfen gesteckt.

stellen, dann ist zu empfehlen, sie nicht nur einfach zusammenzustecken, sondern alle Teile mit Hilfe eines Plastikklebers (Uhu-plast oder ähnl.) dauerhaft miteinander zu verkleben. Außerdem sollten wir dann auch alle Fenster verglasen, damit der Wind nicht Schmutz und Pflanzenteile hineinwehen kann.

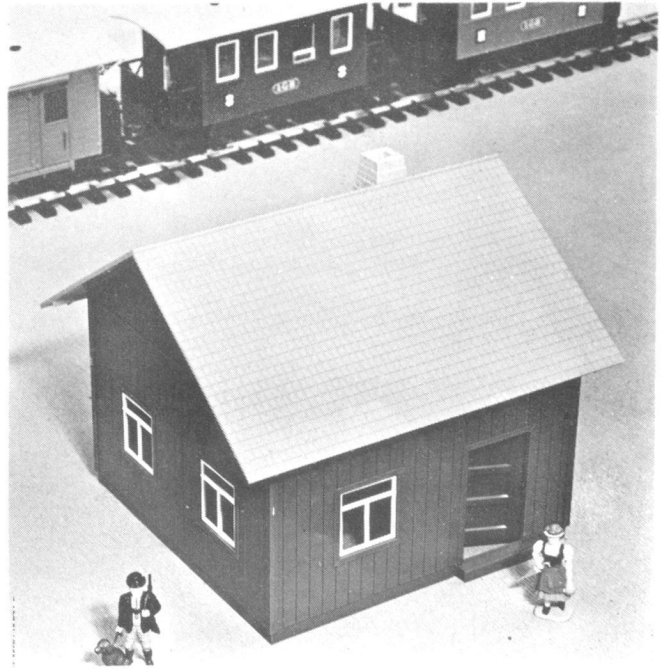
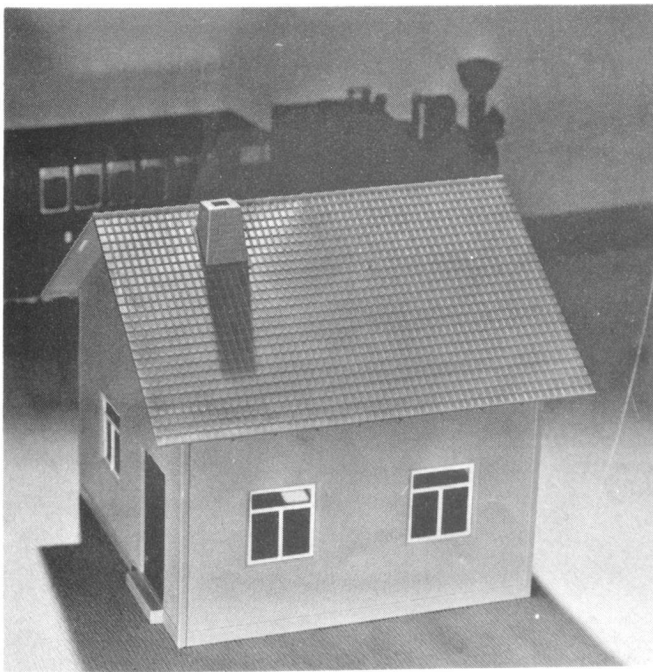
Diese Lindberg-„Fertighäuser“ werden als Baukästen geliefert. Alle Einzelteile der Modellbauten sind sehr sauber und stabil aus Plastik (Polystyrol) gespritzt.

Wollen wir die Lindberg-Bauten für dauernd in Gartenanlagen der LGB auf-

**Fortsetzung  
nächste Seite** ▶

▼ **Wohnhaus (links) und Holzhaus (rechts) haben die gleiche Größe, aber die Türen sind verschieden angeordnet.**

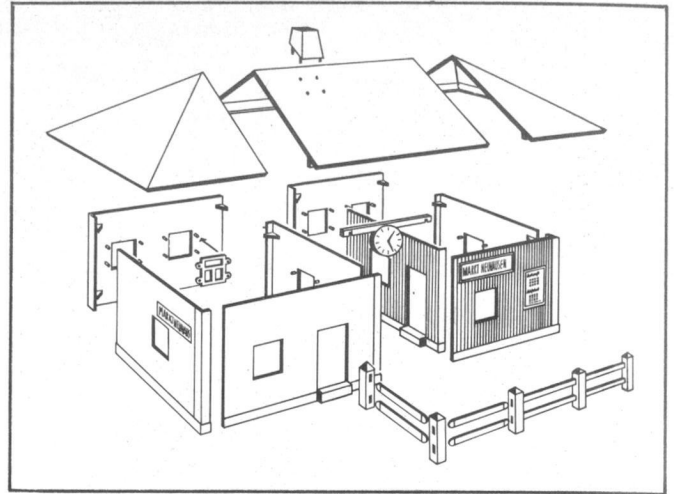
▼ **Fenster, Türen und Dächer mit Schornstein sind nur bei diesen beiden Lindberg-Häuschen gleich.**





## FORTSETZUNG: „Fertighäuser“ für die LGB

Diese Skizze rechts zeigt uns, wie das Bahnhofsgebäude aufgebaut ist. Hier wird schon ein recht großes Modell geboten, das immerhin aus insgesamt 56 Einzelteilen besteht. Dazu gehören auch eine (natürlich nicht richtig funktionierende) Bahnhofsuhr im Mitteldurchgang und ein Zaun für den Bahnsteigzugang. Außerdem liegen der Baupackung Bahnhofsnamenschilder und Wandfahrpläne in Selbstklebeausführung bei.



Zur Verglasung hinterkleben wir die Plastikfensterrahmen einfach (mit Uhu-Allerleierkleber oder ähnl.) mit nicht zu dünnen Zelluloid- oder Astralonstückchen.

Wie schon erwähnt, sind die neuen Lindberg-Häuser äußerlich sehr einfach gehalten, so daß wir noch einiges selbst tun können, um ihnen mit kleinen zusätzlichen Details oder gar durch direkte Umbauten den „richtigen Pfiff“ zu geben bzw. sie zu Oldtimer-Häusern zu machen.

Unsere beiden Fotos zeigen an zwei ersten Beispielen, was wir schon mit geringen Mitteln machen können. Bei dem

Wohnhaus links haben wir Fensterläden angebracht und vor die Tür einen Wetzerschutzbau. Material für beides:

Asbestzement-Dachplatten aus dem Vollmer-HO-Sortiment + Plastikkleber.

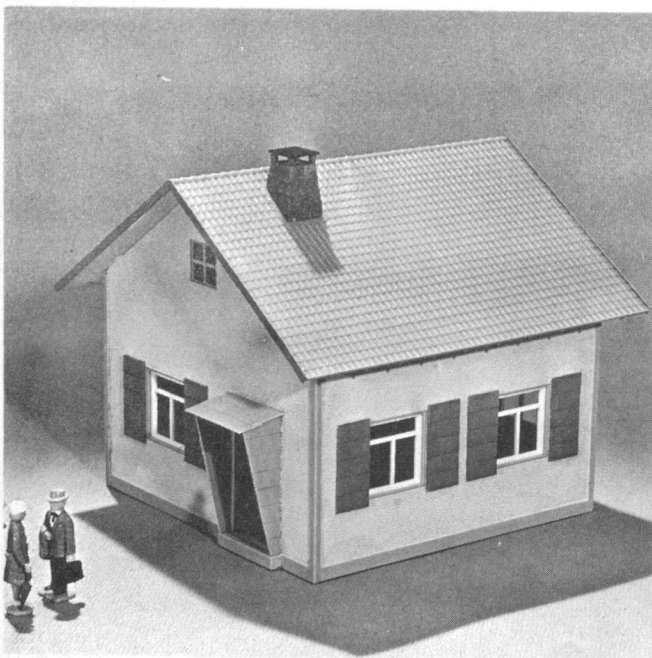
Außerdem haben die Dachkanten Giebelleisten erhalten (Material: 2 x 5-mm-Buchenleisten). Dann haben wir schließlich noch die Putzflächen der Hauswände hellocker und Fensterläden und Giebelleisten grün gestrichen (mit entsprechend getönter Außen-Dispersionsfarbe). — Das kleine Fachwerkhaus rechts haben wir auch aus einem Wohnhausmodell gebaut. Die Fachwerkimitation besteht aus aufgeklebten 5-mm-

Sperrholzstreifen (0,5 mm dick). Der 2,0 cm breite Steinsockel macht das Haus etwas höher und entstand aus der Hausteine-Mauerwerkplatte des Vollmer-HO-Sortiments. Die (dann notwendige) zusätzliche Stufe an der Haustür klebt man aus Abfallstücken von Plastikplatten. Das ganze Haus haben wir abschließend mit zartgrün getönter Außen-Dispersionsfarbe gestrichen und das Fachwerk erhielt schließlich noch einen zweiten Anstrich in braunem Ton.

Soweit diese ersten beiden Umgestaltungsbeispiele. Was wir mit den Plastikhäusern von Lindberg noch alles anstellen können, werden wir in den folgenden „LGB-Depeschen“ berichten.

Die beiden Bilder zeigen, wie man beispielsweise das Wohnhausmodell in der eigenen Bastelwerkstatt mit verhältnismäßig kleinem Aufwand umgestalten kann, um auch durch architektonisch verschiedenartige Häuser nette Abwechslung in die

Gartenbahnanlage zu bringen. Durch unterschiedliche Farb-anstriche kann man dann noch weitere Effekte erzielen. Diese beiden umgestalteten Lindberg-Häuser sind in allen Teilen geklebt, weil sie für eine Freilandanlage bestimmt sind.





Das große Vorbild:

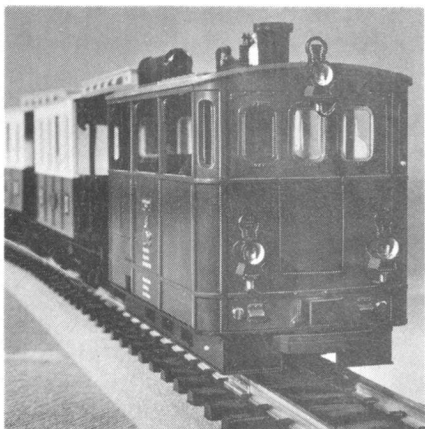
# Der „Feurige Elias“ von 1891

## Straßenbahn-Dampflokomotive Nr. 102 der OEG Reizendes LGB-Oldtimer-Lokmodell

No  
102

Die Väter der LGB haben sich in erster Linie historische Fahrzeuge von Schmalspurbahnen als Vorbilder ihrer Modelle ausgesucht. Und dieser Oldtimer-Charakter der LGB mit dem von ihm ausgehenden Hauch von Romantik gehört gewiß mit zu den zahlreichen Pluspunkten, die der LGB in so kurzer Zeit so viele Freunde gebracht haben. So nimmt es denn nicht wunder, daß eine LGB-Neuheit '69 bei den Eisenbahnfreunden ganz besondere Freude ausgelöst hat: das reizende Modell des „Feurigen Elias“.

Zahllose Eisenbahnfreunde und die Menschen des Landschaftsdreiecks Mannheim – Heidelberg – Weinheim kennen den „Feurigen Elias“. Dieses große Vorbild der neuen Modellok fuhr nämlich über fünf Jahrzehnte auf den Strecken der OEG, der „Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft“, und ist vor allem wegen des für eine Dampflokomotive ungewöhnlichen Aussehens bekannt.



▲ Und das ist das LGB-Modell des „Feurigen Elias“ aus dem Jahre 1969.

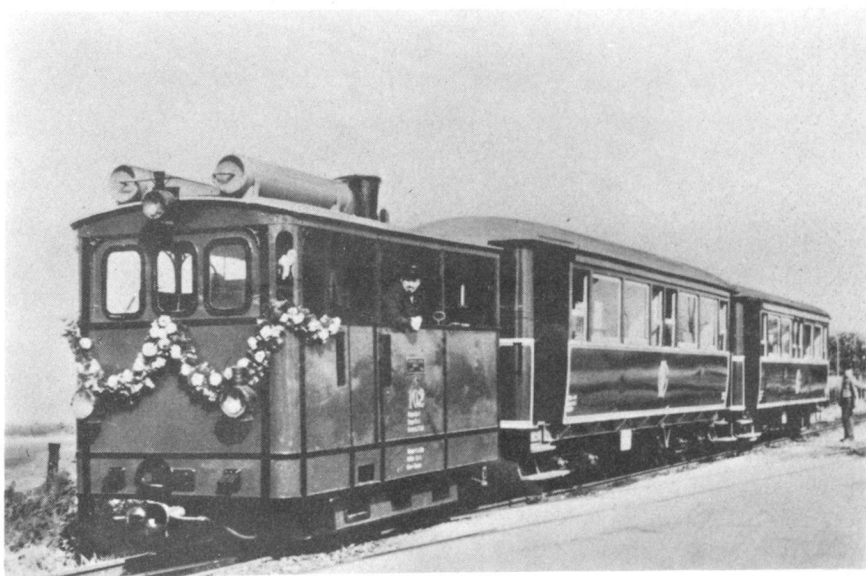
Das direkte Vorbild des LGB-Modells ist die OEG-Lok Nr. 102. Es ist eine Straßenbahn-Dampflokomotive mit der Achsfolge B, die im Jahre 1891 von Henschel & Sohn, Kassel, gebaut worden ist. Diese OEG-Nr. 102 hatte noch sechs Geschwister gleicher Bauart, die schon Anfang der fünfziger Jahre nacheinander verschrottet worden sind. Bis dahin hatten diese Loks noch treu und brav reguläre Linienfahrten auf OEG-Strecken gefahren.

Die OEG-Straßenbahnlok Nr. 102 – die der Volksmund „Feuriger Elias“ nannte – hat Meter-Spurweite, also sozusagen haargenau richtig für die LGB-Spur 45 mm (= ein Meter im Maßstab 1:22,5). Ihr Leergewicht beträgt 11,0 Tonnen und das Dienstgewicht erreicht 16,4 Tonnen. Sie kann 1,2 Kubikmeter Wasser und 0,6 Kubikmeter Kohlenvorrat mitnehmen. Als Höchstgeschwindigkeit werden 30 Kilometer pro Stunde angegeben. Die äußerlichen, sonst für jede

Dampflokomotive charakteristischen Merkmale sind bei diesem Loktyp völlig unter der Ringsumverkleidung mit durchgehendem Dach verschwunden und nur der Schornstein ragt etwas aus dem Dach heraus. Der Kessel liegt in der Mitte der Lok und die Feuerung wird von der linken Seite beschickt. Der Kohlenvorrat liegt hinten, anschließend an den Kessel, und Speisewassertanks sind hinten neben der Kohle und vorne zu beiden Seiten. Im LGB-Modell dieser Lok kann man das übrigens alles genau sehen.

Besonders bemerkenswert ist schließlich noch, daß der „Feurige Elias“, die OEG-Lok Nr. 102, heute noch existiert und voll betriebsfähig ist. Diese Dampflokomotive verbringt ihre alten Tage im Bw Edingen der OEG und zu besonderen Gelegenheiten geht sie auch heute noch mit ein paar Oldtimer-Wagen zu Sonderfahrten auf die Strecke. Sie ist von der OEG der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V. geschenkt worden.

► Dieses Foto rechts stammt zwar nicht aus historischer Zeit, aber es zeigt einen historischen Zug: Vorne der „Feurige Elias“, die Straßenbahn-Dampflokomotive Nr. 102 der OEG aus dem Jahre 1891 und dahinter die OEG-Personenwagen Nr. 131 und 114. Dieser Oldtimer-Zug hier wurde 1965 fotografiert anlässlich einer Sonderfahrt zur 1200-Jahr-Feier der Gemeinde Edingen.





Ganz genau betrachtet:

# Weichen sind unentbehrlich

Rechts- und Linksweichen für die LGB

Funktion und Aufbau wie beim großen Vorbild

Sollen Eisenbahnzüge von einem Gleis in ein anderes Gleis übergeleitet werden, ohne die Fahrt unterbrechen zu müssen, dann braucht man Weichen. Das ist bei der Modelleisenbahn genauso wie beim großen Vorbild. Beim großen Vorbild gibt es sehr viele verschiedene Weichenarten, die man entsprechend den recht unterschiedlichen, jeweiligen Betriebsbedürfnissen konstruiert hat. Am bekanntesten sind die einfachen Rechts- und Linksweichen und sicher auch die Doppelkreuzweichen.

Für die LGB gibt es Rechts- und Linksweichen. Damit kommen wir für die meisten Erfordernisse der normalen Streckenführung unserer Gartenanlagen gut aus. Wir können einfache Rechts- und Linksabzweigungen bauen, können schon mit zwei Weichen auf Parallelgleise überleiten und Überholgleise bei Haltepunkten und kleinen Bahnhöfen anlegen und wir können mit einer entsprechend größeren Anzahl Weichen beispielsweise größere Bahnhöfe, Bahnbetriebswerke und Gleisharfen aufbauen. Bei diesen einfachen Weichen nennt man den geraden Strang das

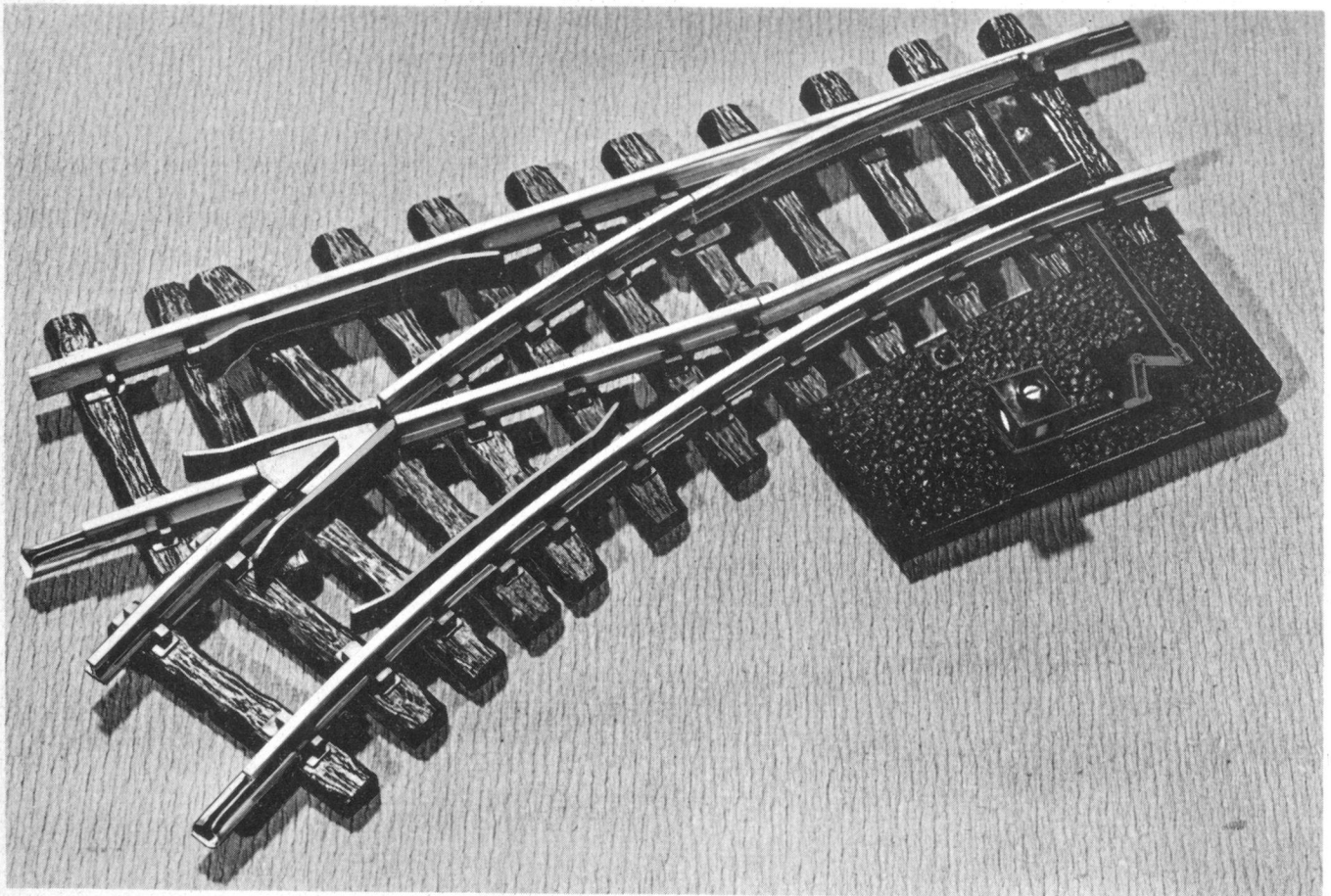
„Stammgleis“ und den abzweigenden Strang das „Zweiggleis“.

LGB-Weichen bringen Ablenkungen von 30°. Sie sind – gleich ob Rechts- oder Linksweichen – so konstruiert, daß der vom Stammgleis abzweigende Bogen des Zweiggleises in Krümmung und Länge mit den 30°-Bogenstücken des LGB-Gleissortiments übereinstimmt. Ein – in der Krümmung entgegengesetzt angeschlossenes – Bogengleis führt also zum Parallelgleis des Stammgleises. Das gerade Stammgleisstück der LGB-Weiche ist genau 30 cm lang,

entspricht also einem einfachen geraden Gleisstück.

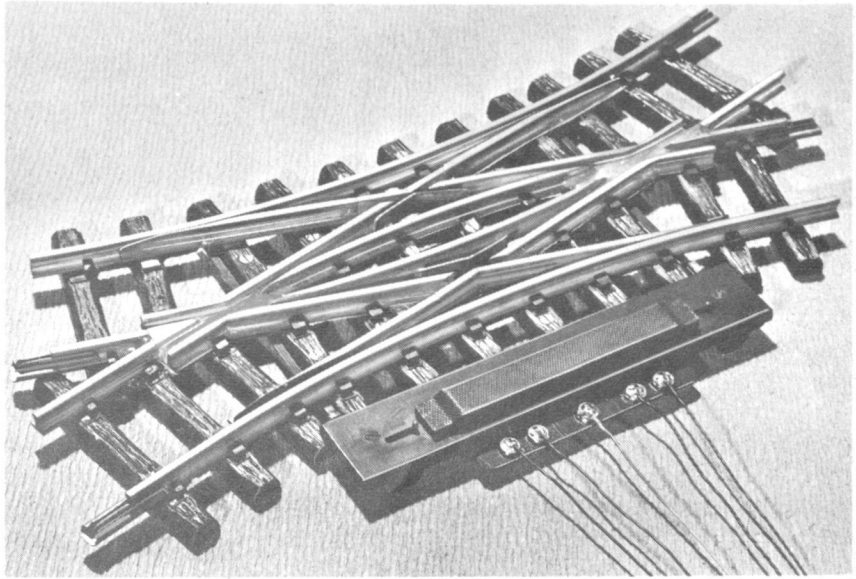
Die LGB-Weichen sind auch aus Messing-Vollprofilschienen aufgebaut. Sie sind auf Schwellenbetten aus wetterfestem Kunststoff befestigt. Verdeckt auf der Unterseite verbinden schmale, mit den Schienen verschraubte Messingbänder die entsprechenden Schienenstücke der Weiche elektrisch in den richtigen Polaritäten miteinander.

Mechanisch sind die LGB-Weichen genauso aufgebaut, wie ihre großen Vor-



**Diese Doppel-Kreuzungsweiche** ist zweifellos ein kleines technisches Wunderwerk, entstammt aber nicht dem serienmäßigen LGB-Gleissortiment. Sie wurde von einem Freund der LGB in der häuslichen Werkstatt selbstgebaut. Als Grundmaterial dienten zwei LGB-Weichen und ausgeschlachte Schienen von anderen LGB-Gleisen. Die neuentstandene Doppel-Kreuzungsweiche wurde auf entsprechend umgearbeiteten LGB-Schwellenbetten montiert. Sie wird elektromagnetisch gestellt.

Dieser sehr gut gelungene Umbau von LGB-Weichen zu einer modellgetreuen, maßstäblichen Doppel-Kreuzungsweiche erfordert gewiß sehr viel feinmechanisches Geschick und entsprechende Werkzeuge, ist aber sicherlich eine interessante Anregung für andere LGB-Modellbahner, einmal dasselbe zu versuchen.



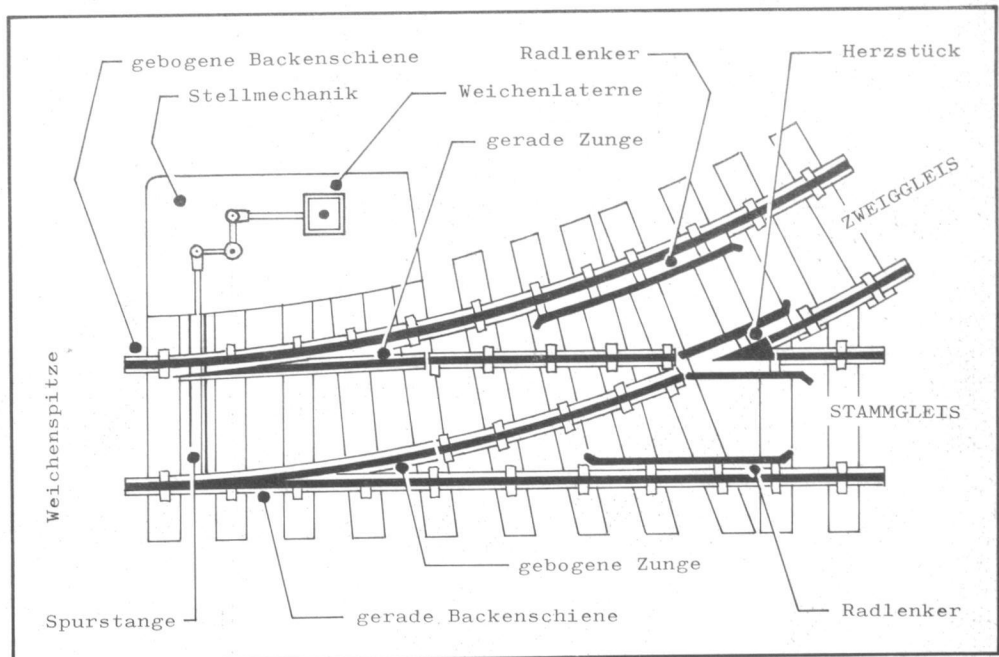
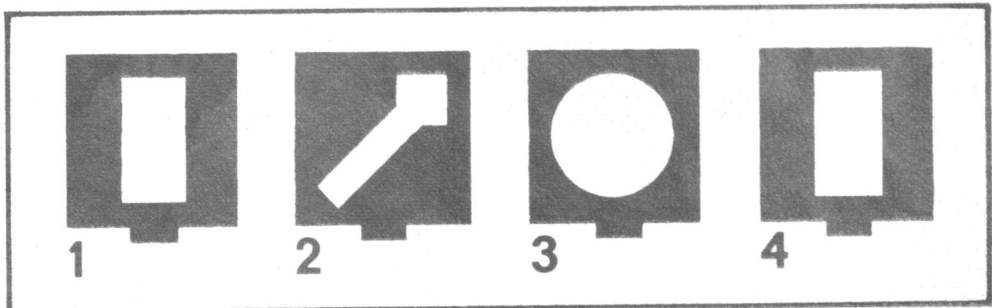
bilder. Dort wo sich durchgehende und abzweigende Schienen schneiden, sitzt ein stabiles „Herzstück“ mit „Flügel-schienen“ und wegen der Spurlücken am Herzstück sind an den beiden gegenüberliegenden Schienen „Radlenker“ als Führungen angebracht. Zwischen den äußeren, durchlaufenden Schienen liegen die beiden verstellbaren „Zungen“, die an die Backenschienen angelegt werden. An ihren Wurzeln sind die Zungen in kleinen,

eingeschraubten Drehzapfen beweglich gelagert. Die Zungenspitzen sind mit Zapfen auf der „Spurstange“ befestigt.

Seitlich neben den Weichengleisen ist eine kleine (nicht beleuchtbare) Weichenlaterne angebracht, von deren vier Signalfeldern man die jeweilige Stellung der Weiche ablesen kann. Mit Hilfe dieser Weichenlaternen werden die LGB-Weichen von Hand gestellt. Die 90°-Drehung der Weichenlaterne wird

durch eine – unter ihr verdeckt eingebaute – federnde Mechanik auf die Spurstange übertragen, die so die Zungen bis zum Anliegen an die Backenschienen verstellt. Die Federung in der Verstellmechanik der LGB-Weichen macht es möglich, daß aus Richtung des Herzstückes kommende Züge die Weichen „aufschneiden“, sie also ohne Entgleisungsgefahr durchfahren können, wenn die Weichen nicht richtig gestellt sind.

**Die weißen Signalfelder auf den Weichenlaternen zeigen die Stellung der Weiche an. Hier als Beispiel in unserer Skizze rechts die vier Signale bei einer einfachen Rechtsweiche:** 1 = Von der Weichenspitze aus gesehen: Die Weiche steht auf dem geraden Strang (Stammgleis). – 2 = Von der Weichenspitze aus gesehen: Die Weiche steht auf dem gekrümmten Strang (Zweiggleis). Bei einer Linksweiche zeigt der Pfeil entsprechend der Ablenkungsrichtung dann nach links. – 3 = Vom Herzstück aus gesehen: Die Weiche steht auf dem geraden Strang (Stammgleis). – 4 = Vom Herzstück aus gesehen: Die Weiche steht auf dem gekrümmten Strang (Zweiggleis).



**Diese Skizze rechts zeigt, wie eine LGB-Linksweiche aufgebaut ist. Außerdem erklärt sie die fachlichen Ausdrücke der Weichenkonstruktion, die wir auch in unserem Text verwendet haben.**



Alle  
machen  
mit!

# Das große LGB-Preisausschreiben Wer gewinnt

## 1. Preis: 1 LGB-Güterzug mit 250 g 50 Preise im Wert von über 3500

Schon im ersten Jahr ihrer Existenz ist die LGB ein großartiger Erfolg geworden. Und jetzt im zweiten „Lebensjahr“ nimmt die Zahl ihrer Freunde noch rasanter zu. Da gibt es keinen Zweifel mehr: Das war genau die Modelleisenbahn, die schon lange gefehlt hat. Groß und robust, wetterbeständig und betriebssicher zu jeder Jahreszeit. Eine Gartenbahnwelle ohne Beispiel hat begonnen. Sie wird weiter

ständig größer werden, weil die Modellbahnfreunde ihre Signale schon längst eindeutig auf „Grün“ für Freilandfahrt gestellt haben. Bei einer Kundenbefragung anlässlich der Nürnberger Spielwarenmesse haben sich nämlich 95 % der Befragten für den Ausbau der LGB als Gartenbahn ausgesprochen. Im übrigen – auch das ist interessant – stimmt der gleiche hohe Prozentsatz für den Gleichstrombetrieb.

Die wachsende Begeisterung für die LGB-Gartenbahn soll nun schließlich nicht ohne sichtbare Früchte bleiben. Das Patentwerk Ernst Paul Lehmann – die Geburtsstätte aller LGB-Loks, -Wagen und -Zubehöre – veranstaltet daher das erste große LGB-Preisausschreiben.

Wir rufen alle LGB-Freunde auf, sich an diesem Preisausschreiben zu beteiligen! In der Art seiner Aufgabenstellung ist es sicher bisher ohne Beispiel:

**Wir suchen die schönsten, naturgetreuesten LGB-Freilandanlagen im europäischen Oldtimer-Stil.**

Für die Prämierung dieser „Leistungsschau der Kleinbahnromantik“ im LGB-Maßstab stehen 50 Preise zur Verfügung.

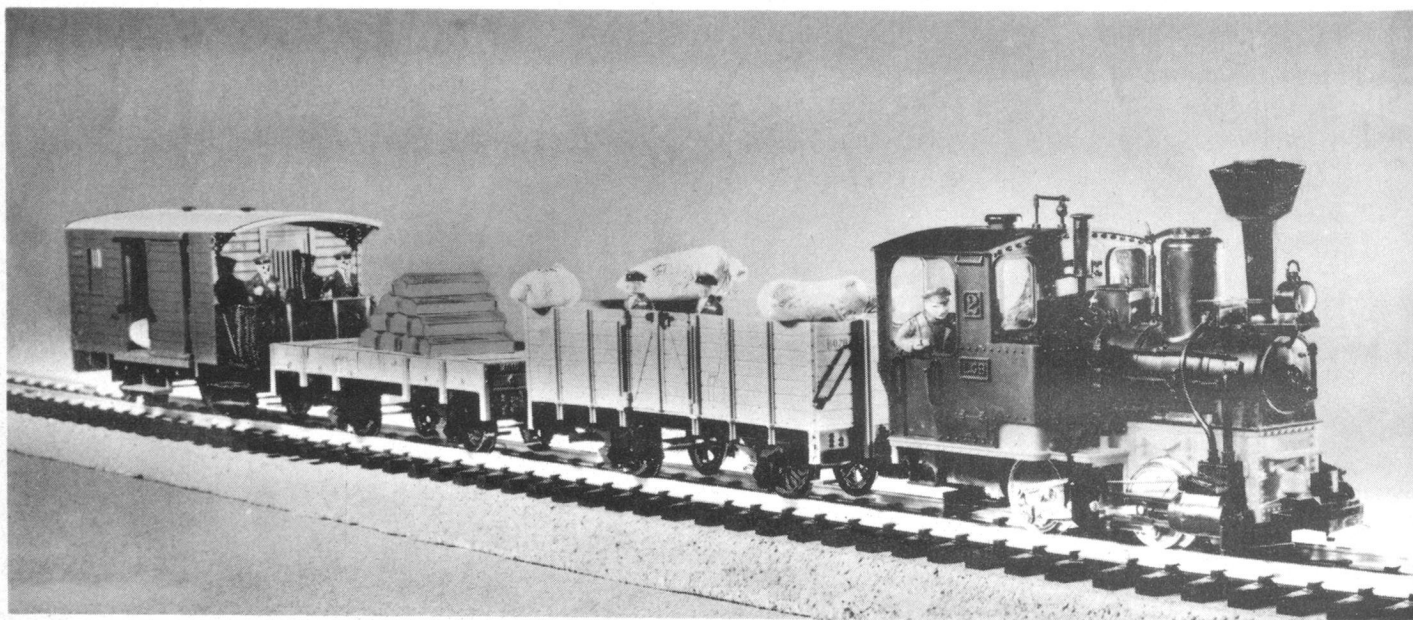
Ein Schlager ist der 1. Preis: Ein LGB-Güterzug mit 250 Gramm Barrengold als wertvolle Fracht.

Wir glauben, daß es schon viele LGB-Gartenanlagen gibt, die liebevoll und hübsch im Stil der „guten alten Zeit“ ausgebaut sind, mit verträumten Fachwerkbahnhöfen, alten Stellwerken und Brücken und vielem anderen Oldtimer-Zubehör. (Manche Anregung dafür geben wir ja in der „LGB-Depesche“). Diese Anlagen suchen wir!

Dazu werden zwei Bedingungen für die Preisausschreiben-Teilnahme gestellt: Die teilnehmenden LGB-Anlagen müssen festverlegte Gleisstrecken haben, und außer-

dem müssen sie im europäischen Oldtimer-Stil gehalten sein. Anlagen im amerikanischen Western-Stil können jetzt nicht mitmachen. (Für sie soll später einmal ein besonderes Preisausschreiben stattfinden.)

Die erste Vorauswahl des Preisgerichtes wird nach Fotos getroffen, die von den Teilnehmern eingeschickt werden. Namen werden dabei noch nicht bekannt, weil die Fotos nur Kennziffern tragen dürfen. Machen Sie also möglichst gute Schwarzweißfotos von Ihrer LGB-Anlage, wenn Sie teilnehmen wollen, verehrte Leser. Achten Sie auch auf Bildschärfe (damit die Jury etwas erkennen kann) und vor allem darauf, daß die Aufnahmen die romantische Kleinbahnatmosphäre Ihrer Anlage eindrucksvoll



sschreiben:

# en Goldtransport ?

garrengold — 2. Preis: Auch noch „goldig“  
0 M — Sonderpreis: Die „vergoldete Lok“

widerspiegeln. Falls Sie fotografisch ungenügend sind, kann die Aufnahme ruhig auch ein Freund machen.

Und noch etwas: Die Streckenlänge Ihrer LGB-Anlage ist für die Teilnahme am Preis-ausschreiben unwichtig. Auch kleine LGB-Strecken können sehr nett ausgestaltet sein und haben selbstverständlich die gleichen Gewinnchancen! Wer außer einer wettbewerbsfähigen Gestaltung auch noch sehr lange, festverlegte Gleisstrecken hat, kann unabhängig am Kampf um den Sonderpreis teilnehmen.

Der Einsendeschluß für das große Preis-ausschreiben und den Sonderpreis ist der 31. Dezember 1969. Dieser Termin wurde absichtlich soweit hinausgezogen, damit unsere LGB-Freunde ausreichend Zeit haben, ihre Gartenanlagen noch weiter auszubauen. Wir wissen aus der eigenen Erfahrung unserer Redaktionswerkstatt, daß es seine Zeit braucht, bis Modellhäuser gebaut und Freilandanlagen verlegt sind. Fassen wir uns inzwischen in Geduld, bis wir Anfang kommenden Jahres die Antwort geben können auf die Frage „Wer gewinnt den Goldtransport?“.

## Das ist der 1. Preis: Der Goldtransport

Ein LGB-Güterzug mit dem richtig dampfenden Modell der Lok 2774 der steiermärkischen Landesbahn und drei Güterwagen. Wertvolles Ladegut dieses Zuges 10 Goldbarren (zusammen 250 Gramm). Gesamtwert dieses 1. Preises rd. 1500 DM.

### Das muß man tun, um am großen ersten LGB-Preis-ausschreiben teilzunehmen:

1. Fotografieren Sie Ihre LGB-Anlage in verschiedenen Motiven, und zwar so geschickt, daß man möglichst viele der interessanten, wichtigen und charakteristischen Einzelheiten sieht, wie etwa Bahnhöfe, Bahnbetriebswerke und Güterschuppen, Brücken und Tunnels, andere schmückende Bauten und besondere Landschaftspartien. Kurz: alles, was Sie selbst getan und gebaut haben, um Ihre LGB-Anlage mit der richtigen Kleinbahnromantik zu umkleiden.
2. Senden Sie nur Papierabzüge Ihrer Fotos ein, keine Dias. — Mindestgröße: 13×18 cm. — Senden Sie höchstens fünf verschiedene Motive ein. (Selbstverständlich können auf Ihren Bildern auch Kinder abgebildet sein, die mit Ihrer LGB spielen.)
3. Schreiben Sie auf die Rückseite aller Bilder einen Kennbuchstaben mit einer sechsstelligen Kennzahl.
4. Beschreiben Sie — auf einem DIN A 4-Bogen — Ihre LGB-Anlage kurz in Stichworten (Telegrammstil). Wenn Sie Lust haben, können Sie auch eine einfache Gleisskizze hinzufügen, die den Anlagenaufbau erklärt.  
Kurzbeschreibung und eventuell Gleisskizze versehen Sie auch mit dem gleichen Buchstaben + Kennzahl wie Ihre Fotos.
5. Auf ein Papierblatt schreiben Sie (bitte deutlich) Ihren Namen mit vollständiger Adresse, Ihre berufliche Tätigkeit, Ihr Alter und Kennbuchstaben + Kennziffer. Diesen Zettel legen Sie in einen neutralen Briefumschlag, kleben ihn zu und schreiben Ihren Kennbuchstaben + Kennziffer drauf.
6. Alles zusammen — Fotos, Kurzbeschreibung, evtl. Gleisskizze und Briefumschlag — senden Sie dann an  
**Ernst Paul Lehmann, Patentwerk  
— LGB-Preis-ausschreiben —  
8500 Nürnberg, Saganerstr. 4**

So, verehrte LGB-Freunde, das wär's! Und nun ans Werk in den nächsten Monaten. Bis zum Einsendeschluß ist es zwar noch lange hin, aber wir sind schon jetzt sehr gespannt, wer die schönste Oldtimer-LGB-Anlage hat, auf der dann schließlich der Goldtransportzug in seinen Zielbahnhof einfahren wird.

### Fortsetzung nächste Seite

### Diese Preise sind auch noch zu gewinnen:

#### Der 2. Preis ist auch noch „goldig“:

Ein LGB-Niederbordwagen — beladen mit 4 Goldbarren (zusammen 100 Gramm). Gesamtwert: fast 600 DM.

**3. Preis:** Ein LGB-Personenzug: Lok KL 1994 der Salzkammergut-Lokalbahn, Personenwagen BCi 113 der Niederösterreich. Landesbahn, Personenwagen A 48 der Salzkammergut-Lokalbahn, Personenwagen CD 2 der Bahn Mixnitz—St. Erhard, Gepäckwagen Pw 274 der Pinzgauer Lokal-

bahn und sechs Meter gerades Gleis mit Messingschienen.

**4. + 5. Preis:** Je eine LGB-Lok nach Wahl und drei Meter gerades Gleis mit Messingschienen.

**6. bis 10. Preis:** Je zwei LGB-Wagen nach Wahl.

**11. bis 50. Preis:** Nach Wahl je eine Handweiche oder drei Bahnhofslampen oder ein offener Güterwagen.

**Sonderpreis** für die LGB-Anlage mit der größten Gleislänge: Eine „vergoldete“ Lok.

## Alle machen mit!

# Das große LGB-Preisausschreiben: Wer gewinnt den Goldtransport?

## Teilnahmebedingungen:

1. Teilnehmen können alle Modellbahnfreunde jeden Alters, die eine LGB besitzen. Ausgenommen sind Mitarbeiter der Firma Ernst Paul Lehmann Patentwerk und deren Angehörige sowie die Mitarbeiter der Redaktion „LGB-Depesche“ und deren Angehörige.
2. Die am Preisausschreiben teilnehmenden LGB-Anlagen müssen private, festverlegte Freizeitanlagen sein und dürfen nicht von Firmen oder Personen gegen Bezahlung oder anderes Entgelt hergestellt worden sein.
3. Die Preise sind nur in der hier bekanntgegebenen Form zu gewinnen. Auszahlung in Geldwert ist nicht möglich. Die Preise sind nicht übertragbar.
4. Die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt und in der „LGB-Depesche“ bekanntgegeben.
5. Die Preisverteilung nimmt ein Preisgericht vor. Ihm gehören an: Herr W. W. Weinstötter, Nürnberg (Herausgeber „Miniaturbahnen“), die Herren Wolfg. Richter und Eberh. Richter, Nürnberg (Geschäftsleitung der Fa. E. P. Lehmann), Herr Justitiar Dr. jur. K. Voelkl, Nürnberg, und Herr H. Rabsilber, Rothenburg o. d. T. (Chefredakt. „LGB-Depesche“).
6. Der Rechtsweg gegen Entscheidungen des Preisgerichtes ist ausgeschlossen.
7. Wer am Preisausschreiben teilnimmt, ist mit Bild- und Textveröffentlichungen über die teilnehmende Anlage einverstanden.
8. Einsendeschluß ist der 31. Dezember 1969 (Datum des Poststempels).

## Hier geht es um den Sonderpreis

Und nun noch etwas ganz Besonderes: Es gibt sicher auch eine Anzahl Freunde der LGB, die weniger Wert auf die naturgetreue Ausgestaltung ihrer LGB-Anlage legen, sondern sich vor allem

mit dem Fahrbetrieb beschäftigen. Dafür braucht man natürlich in erster Linie ein großes, ausgedehntes Gleisnetz und weniger (oder gar keine) Gebäude-Modelle usw.

Damit nun diese Gruppe unserer LGB-Freunde nicht tränenden Auges dieses erste Preisausschreiben an sich vorbeiziehen lassen muß, haben wir noch einen Sonderpreis zu vergeben: „Die vergoldete Lok“. Sie wird an den LGB-Modelleisenbahner vergeben, der die längste festverlegte (!) Anlage aus LGB-Gleismaterial hat.

Wer also an der Ausschreibung um diesen Sonderpreis – unabhängig vom großen Preisausschreiben – teilnehmen will, der schreibt auf eine Postkarte mit seinem Namen + Adresse, welche Gesamtlänge seine festverlegten LGB-Gleise haben, und sendet sie völlig getrennt auch an

▶ **Ernst Paul Lehmann Patentwerk**  
= Vergoldete Lok =  
8500 Nürnberg, Saganerstr. 4

Einsendeschluß: Ebenfalls der 31. Dezember 1969 (Poststempel gilt).

Beim Ausmessen der Gleislängen können Weichen mit ihrem geraden Teil (= 30 cm) und ihrem Bogenstück (= 31,5 cm) gerechnet werden, also insgesamt 61,5 cm Länge!

Foto: Binanzer, Stgt.



Für Sie gelesen:

# Pressestimmen zur LGB



„... als die Menschen vor Erstaunen den Mund aufsperrten ...“  
„... selten bieten kann: Einen Hauch von Romantik.“

Auch das begeisterte Echo in Zeitungen und Zeitschriften zeigt, daß die LGB schon im Laufe ihrer ersten eineinhalb Lebensjahre eine steil aufsteigende Karriere hinter sich gebracht hat. Lesen Sie hier einmal, was wir aus dem großen Chor der vielen positiven Stimmen an bemerkenswerten Auszügen aus Tageszeitungen und Modellbahnzeitschriften zitieren.

## Böttchers Eisenbahn Berichte

„Man kann sich derart in diese allerliebste Schmalspurbahn im Maßstab 1:22,5 verlieben, daß der Wunsch nicht mehr gebändigt werden kann, sie zu besitzen!“

## Eisenbahn - Heft 4/69

„Die L.G.B. drehte übrigens während der Messe, trotz eisigen Temperaturen und einem Schneesturm, der sich sehen lassen konnte, in der verschneiten Parkfläche vor den Messehäusern unbekümmert ihre Runden.“

## Railroad Model Craftsman - 4/69

„Wir sahen diese Züge im letzten Sommer im Schaufenster eines Hamburger Hobbyladens, als die Menschen vor Erstaunen den Mund aufsperrten. Dasselbe taten sie jetzt in Chicago.“

## Miniaturlinien - Nr. 3a

„Vorbildlich (für eine Gartenbahn) unterseitig verkapselt: das OEG-Modell.“ — „Ein weiteres ‚goldiges‘ Wagenmodell: die maßstäbliche Nachbildung eines CD2-Wagens der Mixnitz — St.-Erhard-Bahn...“ — „... und zum Schluß eine höchst erfreuliche Nachricht: Aufgrund einer rationelleren Fertigung konnten die Preise um 10–15 % gesenkt werden!“

## Model Railroader - Heft 3/69

„Unsere Versuchsmuster arbeiteten sehr gut...“ — „Dies ist ein hervorragend entwickeltes Programm in einem neuen Maßstab.“

## Nürnberger Nachrichten - 8./9. Febr.

„... Während Märklin Bundesbahntypen bringt, hat Lehmann sich von Anfang an auf die Nachbildung von teilweise historischen Nebenbahnen konzentriert. Inzwischen entfallen 50 Prozent der Lehmann-Fertigung bereits auf diese Großbahn. Die Hälfte der Bahnproduktion geht in den Export.“

## Model Railway News - Heft 3/69

„Da die LGB-Züge nun zu haben sind und fast unwiderstehlich attraktiv sind, werden sie wahrscheinlich Leuten gefallen, die vorher nie an ‚Außenbahnen‘ gedacht haben...“

## Spiel + Technik Kosfeld - Heft 1/69

„Im Laufe ihres einjährigen Bestehens hat sich diese Großbahn bestens bewährt und wird auch im kommenden Jahr weitere Freunde erwerben, so daß am Erfolg des Patentwerks, mit den rührigen Gebr. Richter an der Spitze, gewiß nicht zu zweifeln ist...“

## Modellbahn-Revue - Heft 2/69

„... im Jahre 1968 erschien die Firma Lehmann mit einer Bahn, die sehr viel Beachtung und Anerkennung fand. Es war gelungen, die beiden Begriffe Spielzeug und Modellbahn in einem Produkt glücklich zu vereinen. In einem Baumaßstab von 1:22,5... entstanden sehr ansprechende und durchdachte Fahrzeuge, die der Modellbahn die Pforten für einen störungsfreien Betrieb im Freien aufstießen... — Unter Verwendung bewährter

Bauteile und Baugruppen hat die Firma Lehmann ihr Programm (1969) wesentlich erweitert. Besonders erfreulich ist die Tatsache, daß die Firma LEHMANN die Preise für die L.G.B. zum Teil recht beträchtlich gesenkt hat. Andere Hersteller von Modellbahnen haben genau das Gegenteil praktiziert. Diese Maßnahme und der bereits in hohem Umfang erbrachte Beweis der Betriebssicherheit bei Freilandbetrieb dürften der L.G.B. weitere Freunde zuführen.“

## Moderne Eisenbahn - Heft 4/69

„Ein Jahr nach ihrer ersten Vorstellung ist die LEHMANN-GROSS-BAHN bereits zu einem Begriff geworden — und das nicht von ungefähr: war die L.G.B. doch die erste ‚großspurige‘ Bahn...“ — „Der Schlager der diesjährigen L.G.B.-Neuheiten war zweifellos das wunderschöne Modell der Straßenbahnlok Nr. 102 der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft (OEG) — ein Modell, das schon von der Wahl des Vorbildes her bei den Käufern ankommen wird.“

## Abendzeitung - 10. Febr. 1969

„... zumal hier nicht, alle vom Wetter sprechen — schon gar nicht der Fabrikant der LEHMANN-GROSS-BAHN, die sich mühelos im Garten oder auf der Veranda aufbauen läßt, deren bunte Lokomotiven wind- und wetterfest sind und auf deren ‚trittfeste‘ Schiene selbst Onkel Otto mit seinen zwei Zentnern mal steigen kann, ohne daß es ein Malheur gibt.“

## Preis-Echo - Heft 4/69

„Als einziger Spielwarenhersteller auf der Messe in Nürnberg hat LEHMANN seine bisherigen Preise (für die L.G.B.) generell gesenkt.“

## Die Kleinbahn — Nr. 40/April 1969

„Als wir im Heft 34 eine neue Modellbahn im Großmaßstab 1:22,5 vorstellten, die ausschließlich bei Schmalspurbahnen ihre Vorbilder ge-

sucht hatte, da konnte noch niemand ahnen, daß diese LEHMANN-GROSS-BAHN für Kleinbahnfreunde auch beim breiten Publikum einen Riesenerfolg erringen würde.

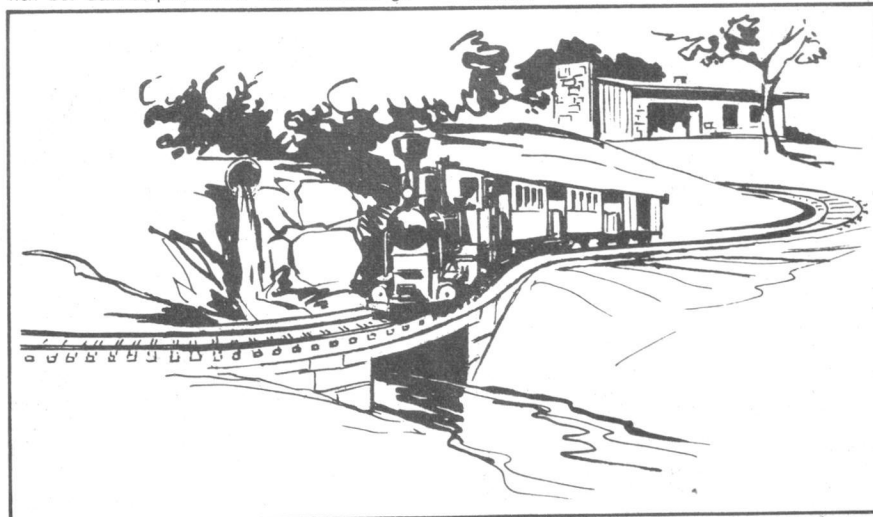
Die Bahn forderte die Spielzeugfachgeschäfte geradezu heraus, sie zum Mittelpunkt von Dekorationen zu machen, und viele begeisterte Väter kauften diese große Bahn als wunderschönes Spielzeug für ihre Kinder.

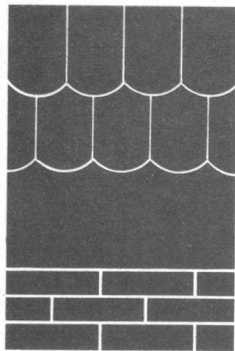
Bald sprach sich die erstklassige Qualität herum. Der starke Hochleistungsmotor, das hochuntersetzte, vollkommen gekapselte und wartungsfreie Getriebe, die gedrehten, hart verchromten Messingräder und die wohlfeile Detaillierung der unzerbrechlichen Kunststoffteile machten es von Anfang an zu einem Vergnügen, den Spielbetrieb mit dieser Bahn aufzunehmen.

Aber diese hervorragende Qualität war nicht der alleinige Grund des Erfolges der LEHMANN-GROSS-BAHN. Es war vor allem jener Hauch von Romantik, der über der Bahn lag, einer Romantik, die natürlich auch die großen Vorbilder der Modellfahrzeuge ausstrahlen, und die die Firma Ernst Paul Lehmann, Patentwerk, so beispiellos meisterhaft eingefangen hat. Und diesen Hauch von Romantik, dem wir Eisenbahnfreunde im Grunde unseres Herzens ja immer wieder erliegen, können wir uns nun in greifbarer Form zu uns nach Hause holen.

Die L.G.B. hat aber auch einen alten Modellbahnertraum verwirklicht. Sie ist eine perfekte Garteneisenbahn, die man sich auch leisten kann. Sie ist die Gartenbahn, die auch wirklich das ganze Jahr über ohne technische Schwierigkeiten draußen fahren kann, was bei kleineren Baugrößen nur bedingt der Fall ist.

Die LEHMANN-GROSS-BAHN ist die Modellbahn für den Eisenbahnfreund, der Freude an einer perfekten und in ihrer technischen Konzeption modernen Modellbahn hat, die aber auch etwas besitzt, was moderne Technik nur ganz selten bieten kann: Einen Hauch von Romantik.“





„Self-plast“ macht's möglich:

# Baustoffwerk im eigenen Haus

## Ziegel, Fenster und Türen für Selbstbauhäuser Flüssigkunststoff K2 härtet ohne Hitze aus

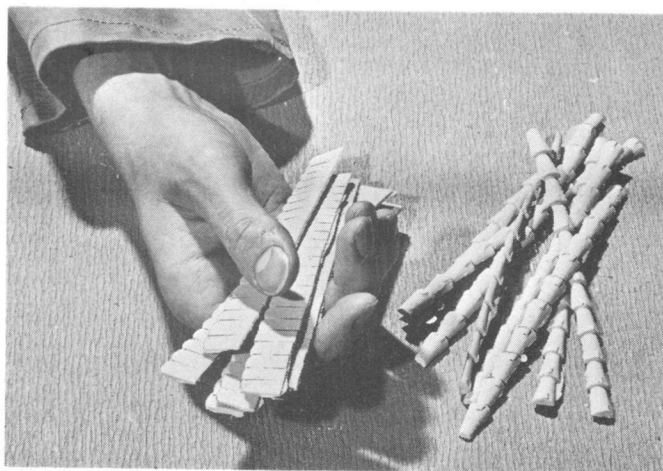
Beim Selbstbau von Häusern für die LGB-Gartenbahn war lange Zeit die Frage nicht recht geklärt, wie man – auf einfache Art – beispielsweise witterungsfeste „Ziegel“-Dächer, Fenster und Türen anfertigen sollte. Gewiß, man hätte das alles aus Polystyrol-Platten herausarbeiten können, die es in Modellbaugeschäften gibt, aber das wäre wohl zu mühsam und zeitraubend gewesen. Jetzt ist dieses Problem jedenfalls gelöst: mit dem neuen „self-plast“-Kunststoff, auf eine einfache und zufriedenstellende Art.

Unter dem für sich sprechenden Namen „self-plast“ gibt es jetzt eine Serie neuartiger Spielkästen, mit denen sich Kinder und Erwachsene für Spiel und Hobby richtige Plastiksachen selber fabricieren können. Und zu dieser Serie gehört nun auch ein spezieller Kasten, mit dem man Hausbauelemente im genauen LGB-Maßstab 1:22,5 herstellen kann. Der Kasten enthält alles Material etc., das man braucht. In der Formplatte sind die Negativprägungen enthalten für Ziegelmauerwerk-

Streifen, Biberschwanz-Dachziegelstreifen, Firstziegelstreifen, Fenster und Tür mit Klinken. Diese Formen werden nun einfach mit dem Flüssigkunststoff K2 ausgegossen, weiter nichts. In der Form härtet der Kunststoff dann an der Luft aus. Man braucht keine Trocknungshitze, keine Härterzusätze und der Flüssigkunststoff K2 ist selbstverständlich ungiftig. Nach etwa 20 bis 30 Minuten kann man die gegossenen Teile vorsichtig aus der Form nehmen und fertig trocknen lassen. Die Form

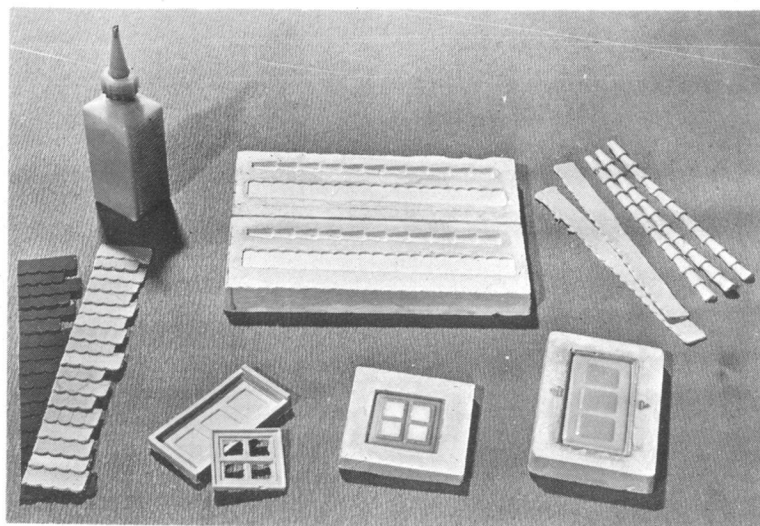
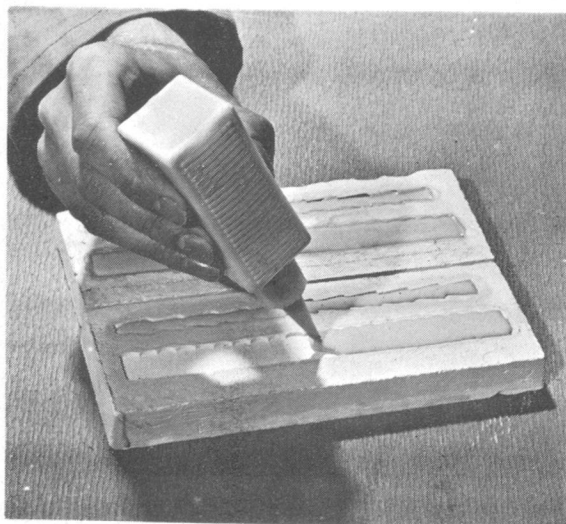
kann dann sofort wieder vollgegossen werden.

Auf diese Weise kann man sich soviel Streifen von Dach- und Mauerziegeln und Fenster und Türen gießen, wie man für die selbstgebauten Gartenbahnhäuser braucht. Die Formen lassen sich praktisch unbegrenzt oft benutzen und den Flüssigkunststoff K2 kann man nachkaufen. Er dient auch gleichzeitig als Klebstoff, wenn man zum Beispiel die einzelnen Ziegelstreifen zu Dachflächen zusammenklebt.



Eine Handvoll Kunststoff-Baumaterial für Gartenbahnhäuser (links): Streifen von Biberschwanz-Dachziegeln und Firstziegeln, gegossen aus Flüssigkunststoff K2, der auch zum Zusammenkleben der Einzelstreifen verwendet wird.

Aus einer handlichen Plastikflasche wird der Flüssigkunststoff K2 in die Formen gegossen (unten links). Nach etwa einer halben Stunde ist er an der Luft gehärtet und kann aus der Form genommen werden. Ebenso maßstabgerechte Fenster und Türen – im LGB-Maßstab 1:22,5 – werden auf die gleiche einfache Art (unten rechts) mit diesem „self-plast“-Verfahren hergestellt.

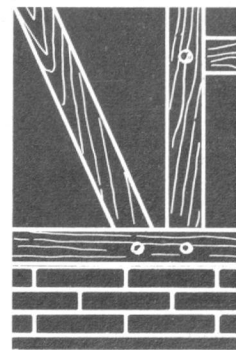




# Selbstbau-Vorschlag Nr. 1

## Oldtimer-Bahnhof „Talheim“

Mit Styropor und Moltofill als Hauptbaustoffen  
Dächer, Fenster, Türen: „self-plast“-Kunststoff



Der Selbstbau von Modellhäusern im LGB-Maßstab 1:22,5 ist keine Pinzettenarbeit wie bei den Modellbahnen der kleinen Zimmerspurweiten. Hier haben wir mehr in der Hand, und die Bauten sind so groß, daß wir mühelos und ohne Lupe auch kleine Details herausarbeiten können. Wir haben für unsere Selbstbauhäuser eine Bauweise entwickelt, die einfachste Werkzeuge erfordert und die weitgehend witterungsfest ist. Hauptbaustoffe sind 2,5 cm dicke Styropor-Platten und Moltofill-außen.

Als Selbstbauvorschlag Nr. 1 hier nun der Oldtimer-Bahnhof „Talheim“ im Fachwerkstil. Er hat kein direktes Vorbild, sondern wurde von uns frei gestaltet, man findet ihn aber gewiß in ähnlicher Art an irgendeiner alten Kleinbahnstrecke. Wie dieser Fachwerkbahnhof aussieht, zeigen unsere Fotos, und seine wichtigsten Abmessungen gehen aus dem Bauplan hervor.

2,5 cm Gleisunterbau) zusammen. Klebstoff für Styropor: Weißleim (beispielsweise „Ponal“). Verklebung gut trocknen lassen. Inzwischen schneiden wir die Wandteile von Gebäude und Durchgang aus Styroporplatten heraus. Zum Anreißen auf Styropor eignen sich Filzschreiber gut. Die Styroporplatten lassen sich mit einem einfachen Eisensägeblatt einwandfrei schneiden, wenn man es ohne Druck durch das Styropor zieht.

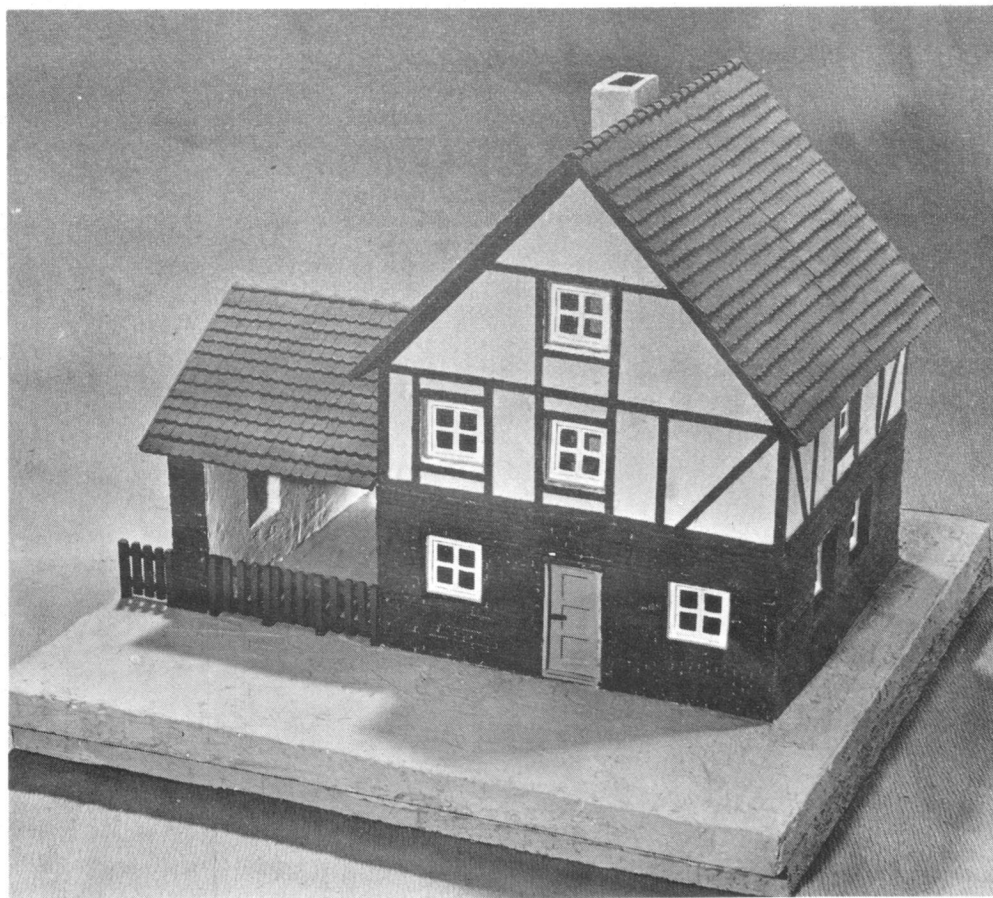
Die ausgeschnittenen Styropor-Wandteile werden mit Weißleim zum Rohbau zusammen- und auf der dicken Grundplatte festgeklebt. In die Türöffnungen kleben wir deren herausgeschnittene Styroporklötze von innen so ein, daß vorn eine etwa 10 mm tiefe Türnische bleibt. Den Rohbau lassen wir bis zum nächsten Tag trocknen.

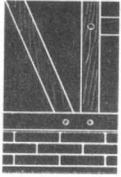
Zuerst kleben wir die Grundplatte aus zwei Styroporplattenteilen (je 2,5 cm dick = 5 cm = Bahnsteighöhe bei

Damit lassen sich auch Tür- und Fensteröffnungen gut herausschneiden.

Fortsetzung  
nächste Seite

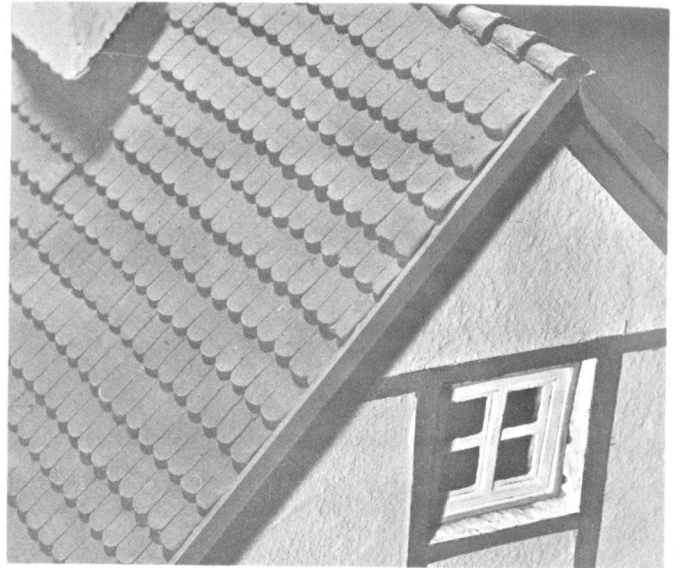
Das ist unser selbstgebauter Oldtimer-Bahnhof „Talheim“, von der Bahnsteigseite her gesehen. Das Erdgeschoß ist in voller Höhe mit „self-plast“-Ziegelmauerwerk verkleidet, und der 1. Stock hat die aufgeklebten Fachwerkimitationen. Die Dacheindekungen bestehen aus selbstgegossenen Ziegelstreifen aus „self-plast“-Kunststoff, sind also völlig wasserfest. Der kleine Absperrzaun am Durchgang ist aus 3×5-mm-Buchenleisten gebaut, die mehrmals mit Außen-Dispersionsfarbe gestrichen wurden.





## FORTSETZUNG: Oldtimer-Bahnhof

Dieser Dachauschnitt von unserem Bahnhofsgebäude demonstriert in faszinierender Weise, wie einmalig modellgetreu die Dach- und Firstziegel aussehen, die wir mit dem „self-plast“-Kunststoff selbst gießen können. Das Giebelfenster ist – wie alle Fenster und Türen – ebenfalls aus diesem Flüssigkunststoff hergestellt.



Als nächstes wird dann der ganze Rohbau einschließlich der Grundplatte von außen verputzt. Hierzu verwenden wir „Moltofill-außen“. Dieses Material haftet sehr gut auf Styropor. Das Modellhaus erhält damit eine harte, widerstandsfähige und wetterfeste Oberfläche. Diesen Außenputz aus Moltofill-außen tragen wir mit einer Spachtel in etwa 4 mm Dicke möglichst glatt und gleichmäßig auf. Die Fensterleibungen bekommen selbstverständlich auch eine Putzschicht.

Während dieser Rohbauerstellung gießen wir uns schon immer zwischendurch die erforderlichen Mauerwerk- und Dachziegelstreifen aus „self-plast-Kunststoff“ (siehe hierzu Seite 16).

Aus den fertigen Mauerwerk-Streifen kleben wir die notwendigen Mauerflä-

chen zusammen, indem wir die Einzelstreifen stumpf hintereinander und aufeinander kleben (bis zu rd. 11 cm Höhe), wobei wir den flüssigen „self-plast“-Kunststoff als Klebemittel verwenden.

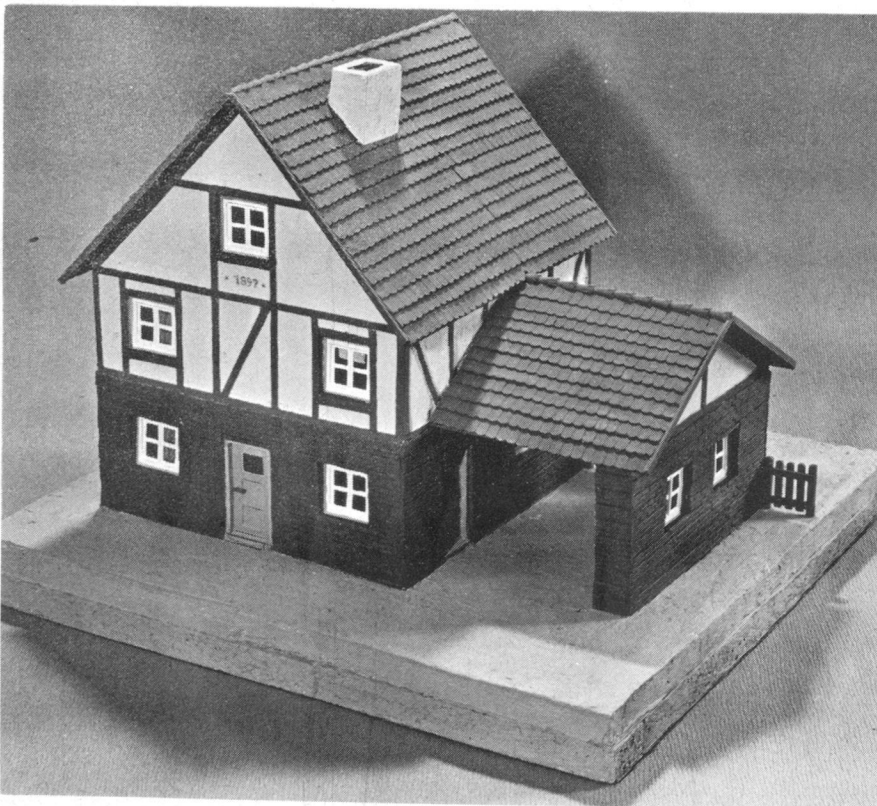
Diese Mauerflächen schneiden wir – mit Messer oder Schere – auf die den Hausflächen entsprechenden Breiten. Dabei geben wir an jedem Ende jeweils die Plattendicke zu, damit wir die Mauerflächen von hinten unter 45 Grad absträgen können. Nach genauem Anriß schneiden wir noch die Öffnungen für Fenster und Türen heraus. Dann kleben wir die Mauerflächen nacheinander an den verputzten Rohbau. Als Klebstoff eignet sich hierfür der Fliesenkleber „Saxit“ gut. Zum Verkleben der Gehungen an den Hausecken nehmen wir wieder den „self-plast“-Kunststoff.

Als nächstes wird das Fachwerk angebracht. Dafür schneiden wir – mit Stahl-lineal und scharfem Messer – aus 0,4-mm-Buchensperrholz (längs der Faser-richtung) oder Polystyrolplatten Streifen von 5 mm Breite. Die passend abge-schnittenen Fachwerkstücke kleben wir mit Uhu-Alleskleber an den Rohbau.

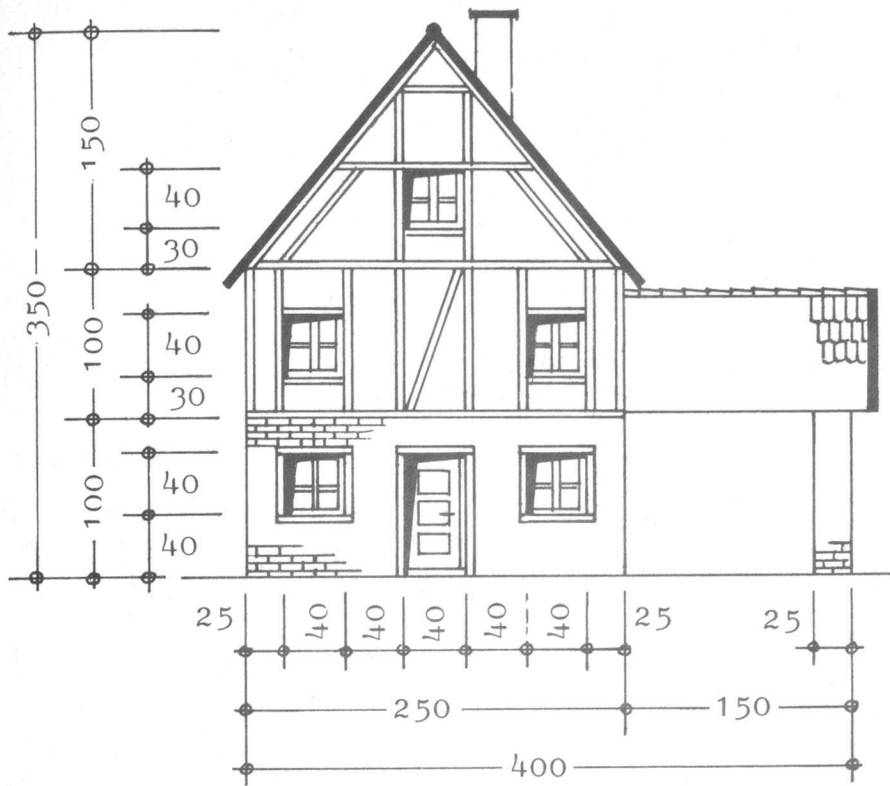
Nun folgt der erste Anstrich des Hauses.

Hierfür verwenden wir Außen-Disper-sionsfarbe, die wir abtönen. Für unser Fachwerkhaus können wir beispiels-weise hellocker, hellgrün oder auch gelb getönte Farbe nehmen. Damit streichen wir fett deckend den ganzen Hausteil,

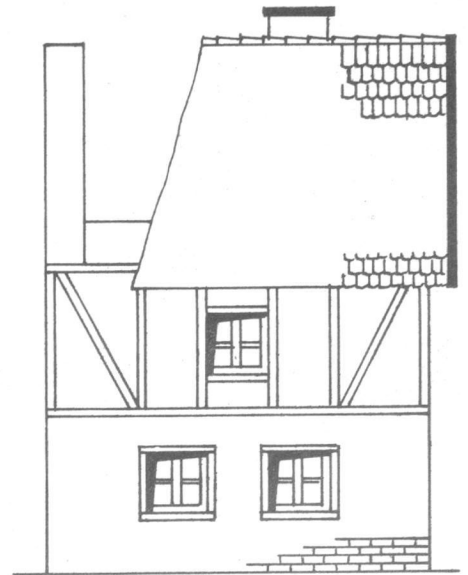
Fortsetzung Seite 20



So sieht die Straßenseite unseres Fachwerk-Bahnhofs aus. Bei der Tür der Giebelwand haben wir das obere Feld ausgeschnitten und mit Zelluloid hinterklebt, um zu zeigen, daß man diese Türen auch variieren kann. Im Durchgang befindet sich gleich vorn auch noch eine Tür und dahinter ein Fenster als „Fahrkartenschalter“. Die Straß-front kann man nach eigenen Ideen noch abwechslungsreicher gestalten, beispielsweise durch Fahrpläne und Plakate, vielleicht auch eine Lampe und einen gelben Briefkasten.

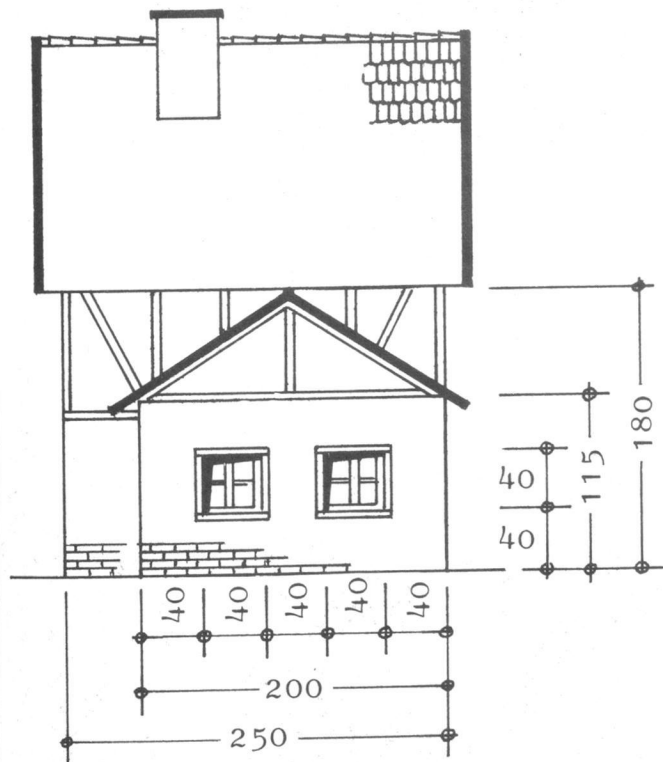


Ansicht Bahnsteigseite



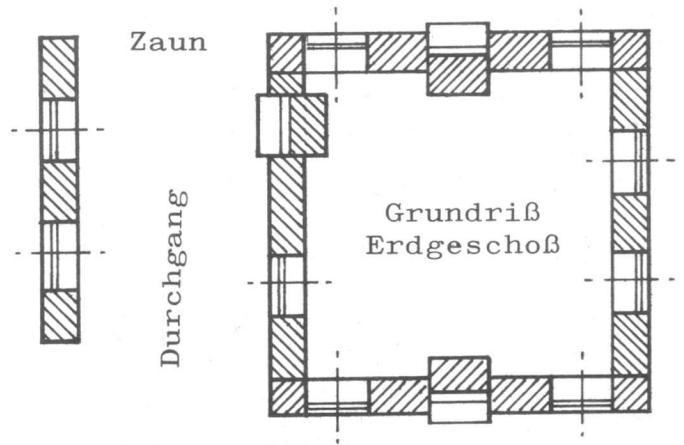
FACHWERK-BAHNHOF  
"TALHEIM"

(Alle Maße in "mm")

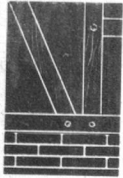


Ansicht Durchgangsseite

Bahnsteigseite

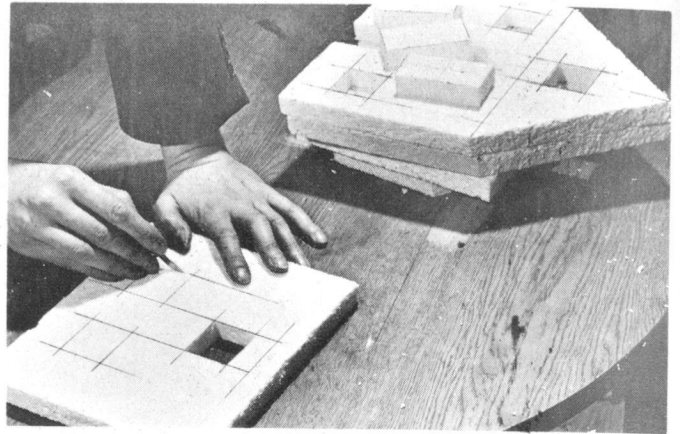


Straßenseite



## FORTSETZUNG: Oldtimer-Bahnhof

Nachdem die Wandteile mit Filzschreiber und Lineal auf das Styropor aufgezeichnet sind, werden sie behutsam herausgeschnitten. Nacharbeit ist nicht erforderlich. Die beiden Hauslängswände werden entsprechend der Dachneigung erst abgeschrägt, wenn sie zwischen die Giebelwände geleimt sind.



der nicht von Mauerwerkplatten bedeckt ist, also auch die Fenster- und Türöffnungen und das Fachwerk. Das Innere des Häuschens sollte zum Schutz ebenfalls gestrichen werden. Die Mauerwerksflächen streichen wir mit ziegelrot getönter Dispersionsfarbe, und die Grundplatte können pflastergrau oder erdbraun aussehen. Nachdem diese Anstriche trocken sind, bemalen wir abschließend noch das Fachwerk sauber mit Dispersionsfarbe, beispielsweise dunkelbraun. Es erhält dadurch einen doppelten Schutz. Die Pinsel der Dispersionsfarbenanstriche lassen sich mit „Moltoklar“ tadellos reinigen. Die für unseren Bahnhofsbau erforderliche Anzahl Fenster und Türen gießen wir uns auch mit „self-plast“-Kunststoff.

Anstrich dieser Teile ebenfalls wieder mit Außen-Dispersionsfarbe, abgetönt nach eigenen Ideen. Die Fenster hinterkleben wir mit passend zugeschnittenen

Zelluloid- oder Astralonstückchen (Klebstoff: Uhu-Alleskleber). Dann setzen wir die fertigen Türen und Fenster, mit „Saxit“ oder Uhu-Alleskleber als Klebstoff, in die entsprechenden Öffnungen des Modellhauses ein.

Die Dächer für Haus und Durchgang festigen wir aus Hartfaserplatten (oder besser aus Kunststoffplatten) an, die wir auf den rauen Flächen und an den Kanten mehrmals mit Außen-Dispersionsfarbe streichen. Dann kleben wir diese Dachplatten mit „Saxit“ auf das Haus und den Durchgang. – Während dies trocknet, bereiten wir die Dachziegelhaut für die vier Dachteile vor. Dazu kleben wir die gegossenen, getrockneten Dachziegelstreifen – wie bei einem richtigen Ziegeldach – leicht überlappt und je Reihe um eine halbe Ziegelbreite versetzt übereinander. Klebstoff hierbei wieder die flüssige „self-plast“-Masse.

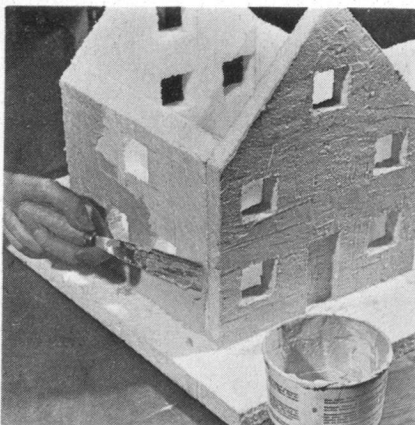
Den Schornstein schneiden wir uns aus einem Styroporklotz und kleben ihn – gut an die Schräge angepaßt – mit „Saxit“ aufs Dach. Später verputzen wir den Schornstein auch mit Moltofill-„außen“ und streichen ihn mit abgetönter Dispersionsfarbe.

Damit ist unser kleiner Bahnhof im groben und ganzen fertig. Um das Styropor der Grundplattenunterseite zu schützen, ist zu empfehlen, daß wir diese Unterseite vor dem Einbau des Bahnhofs im Garten mehrmals mit Außen-Dispersionsfarbe streichen. – Am Bahnhof selbst lassen sich noch einige verschönernde Kleinarbeiten machen, die diesem Modellhaus mehr Naturgetreue geben: An der Front des Hauptgebäudes können wir ein Schild mit dem Stationsnamen befestigen. Der Durchgang wird durch einen Zaun mit Tür zum Bahnhof hin abgeschlossen, und an der Straßenseite ist Platz für einen gelben Briefkasten. Auf dem Bahnsteig können beispielsweise auch zwei der neuen Oldtimer-LGB-Bahnhofslampen installiert werden, die wir an unseren Bahntrafo anschließen.

### LGB-Preis Ausschreiben

# Alle machen mit!

Der gesamte Rohbau wird ca. 4 mm dick mit „Moltofill-„außen“ verputzt. Am besten geht das mit einem kleinen Spachtel, mit dem man die Putzflächen auch glattziehen kann. Stehengebliebene Gratkanten lassen sich später mit grobem Glaspapier beseitigen.



Die zusammengeklebten Ziegelflächen schneiden wir entsprechend den Dachplattengrößen zurecht und kleben sie mit Pattex auf die Dachplatten auf. Abschließend werden die Firstziegelstreifen auf die Dachfirste (mit „self-plast“-Masse oder Uhu-Alleskleber) aufgeklebt.

Die 5 mm breiten Fachwerkstreifen werden paßgerecht zugeschnitten, mit Uhu-Alleskleber auf den gut getrockneten Außenputz geklebt und fest angedrückt. Anstelle von Sperrholzstreifen kann man auch Plastik nehmen, das es in Modellbaugeschäften gibt.



LGB-Gebäude zu bauen ist viel leichter als man denkt!

Die Dachflächen aus den selbstgegossenen „self-plast“-Kunststoffziegeln werden selbstverständlich auch gestrichen. Hierfür nehmen wir ebenfalls Außen-Dispersionsfarbe, die wir entsprechend abtönen. Geeignete Abtönfarben gibt es beim Farbenhändler.

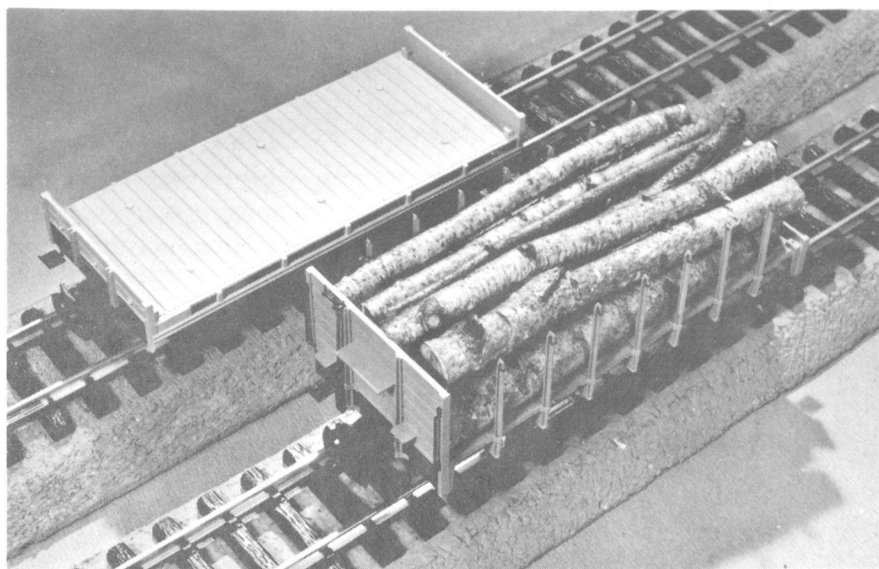


# Fahrzeuge kann man umbauen

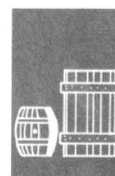


## Vorschlag 1: Plattformwagen wird zum Rungenwagen

Die LGB-Freunde sind nicht müßig, wie unser Bild hier zeigt: Sie befassen sich schon intensiv mit dem Umbau von LGB-Fahrzeugen. So hat ein Modelleisenbahner das serienmäßige LGB-Modell des zweiachsigen Plattformwagens Prd 3351 der Salzkammergut-Lokalbahn (hinteres Gleis) mit ein paar selbstgemachten Teilen zu einem Rungenwagen umgebaut, auf dem man Stammholz vorzüglich verladen kann (vorderes Gleis). Was zu tun war, zeigt unser Foto gut. Die eine Stirnwand wurde hochgezogen und mit Handbremse, Griffen und Tritten versehen. (Material: Polystyrol-Platten aus Modellbaugeschäft oder LGB-Abfällen.) An den anderen drei Seiten wurden Rungen aus T-Profil angebracht. Was man noch alles zaubern kann, zeigen wir in folgenden Heften, denn wir haben noch Umbau-Loks und -Wagen im Schrank.

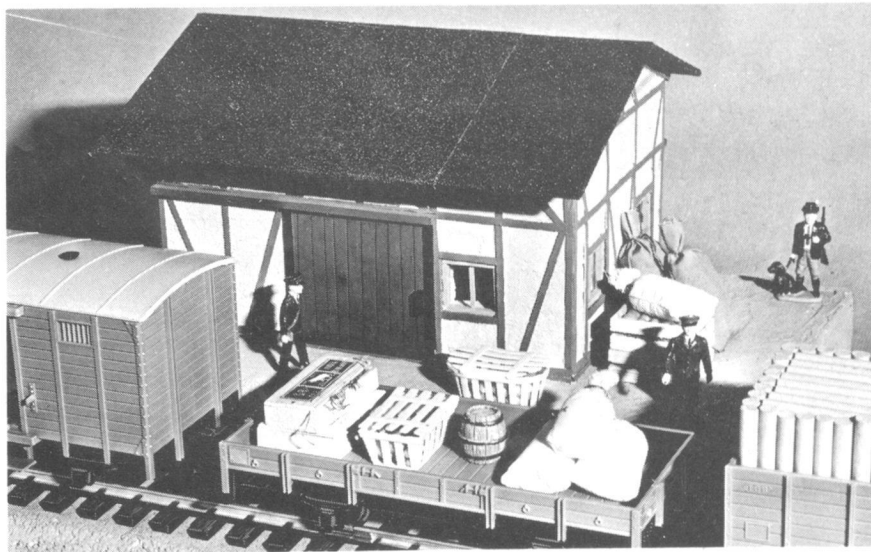
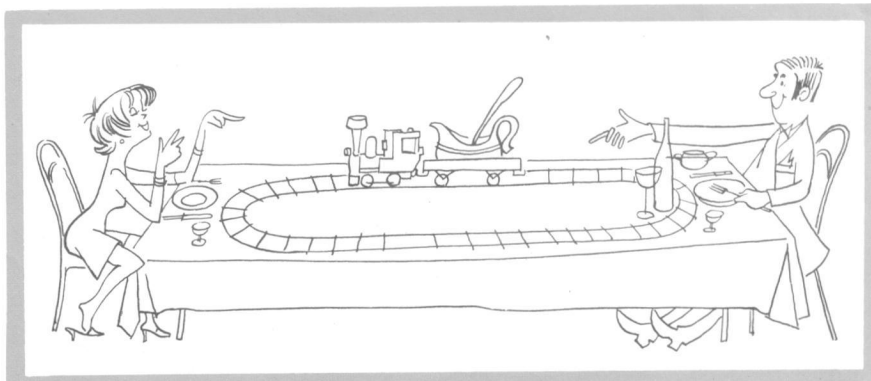


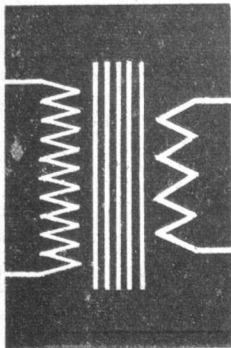
# Ladegut für LGB-Waggons



## Kisten, Säcke, Fässer aus dem Spielkaufladen

Die großen Güterwagen der LGB reizen natürlich ganz besonders dazu, daß man sie richtig belädt, denn in ihnen ist schön viel Platz für Ladegut. Was man nun als Ladegüter verwendet, ist der Fantasie der LGB-Freunde überlassen, denn als direktes Zubehör wird es nicht geliefert. Aber da gibt es ja tausend Möglichkeiten: Abfalläste von Gartenbäumen werden zu „Stammholz“ zerschnitten (wie oben beim Rungenwagen) und mit Steinen verschiedenster Größen kann man ein Schotterwerk beliefern. Spielzeug-Autos und andere Spielfahrzeuge der richtigen Maßstabgröße (1:20 bis 1:24) bieten sich ebenfalls als LGB-Transportgut an. Und wer zu Hause ein Eßzimmer von Rittersaalgröße hat, kann schließlich einen LGB-Spezialzug zum privaten Speisentransport verwenden (siehe Zeichnung). Unser Foto rechts zeigt aber, was man noch alles als „Fracht“ verwenden bzw. selbst machen kann: Die Kisten, Säcke, Fässer auf dem Niederbordwagen und neben der Güterhalle sind Spielkaufladen-Artikel, die man in jedem guten Spielwaren-Fachgeschäft bekommt. Selbstverständlich kann man solche Kistchen auch selbst zusammenbauen und kleine Säcke sind aus Stoffresten schnell genäht (mit Steinchen füllen, damit sie schwer werden). Einen offenen Güterwagen kann man zum Beispiel mit „Grubenholz“ beladen, das aus Rundholzstäbchen zugeschnitten wird.





Physik der LGB-Modellbahn

# Der Trafo ist Stromlieferant

## Von 220 Volt Netz- zu 14 Volt Kleinspannung Der LGB-Trafo gehört nicht in den Garten

Unsere LGB-Lokomotiven sind zwar Modellnachbildungen von Dampf- und Dieselloks, aber sie werden durch kleine Elektromotoren angetrieben, wie Modelleisenbahnen allgemein überall. Dafür sind ein paar elektrotechnische Einrichtungen erforderlich, deren Arbeitsweisen wir in großen Zügen schon kennen sollten. Wichtigster Teil dieser elektrischen Einrichtungen ist der Transformator. Er versorgt die Modellbahnanlage mit der notwendigen elektrischen Energie.

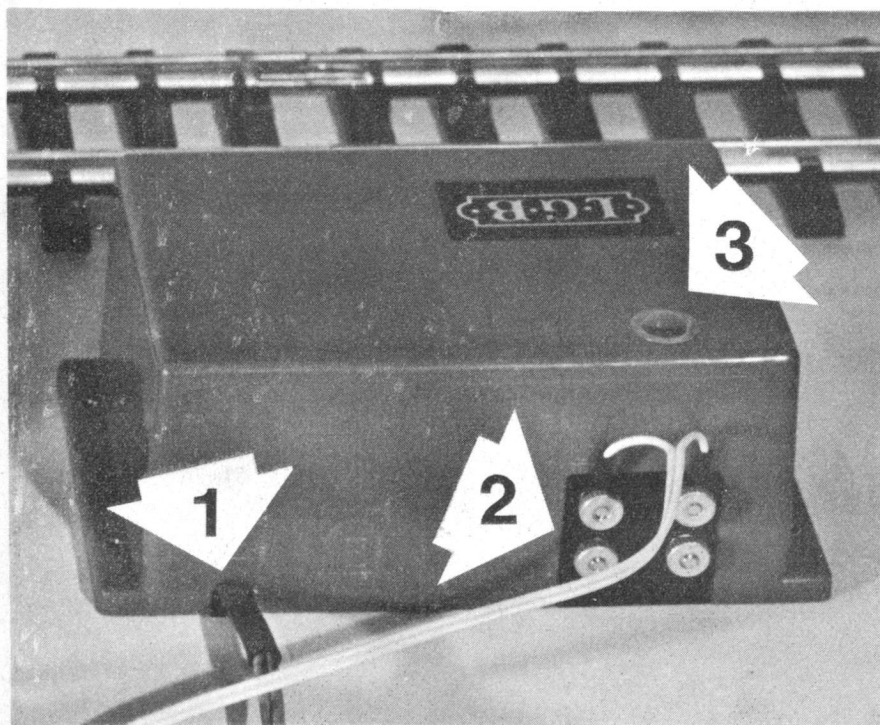
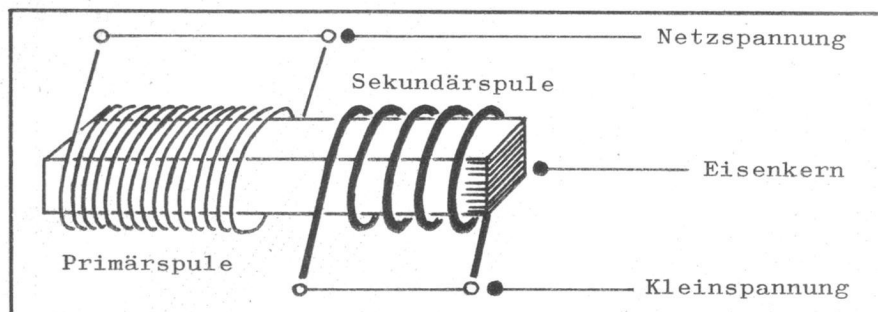
Der aus unseren häuslichen Steckdosen der Wohnungslichtleitungen kommende 220-Volt-Wechselstrom kann nicht direkt für unsere Modellbahn verwendet werden, da seine hohe Spannung für diesen Zweck zu gefährlich ist. Sicherheitsbestimmungen verlangen, daß Modelleisenbahnen nur mit Spannungen unter 30 Volt betrieben werden dürfen. Wir müssen also die 220-Volt-Wechselspannung des Lichtstromes in eine niedrigere Spannung umwandeln. Dafür gibt es die Transformatoren – kurz „Trafo“ genannt. Sehen wir uns also Funktion und Aufbau unseres LGB-Trafos an.

Die von der Steckdose kommende Wechselspannung von 220 Volt fließt durch eine Spule aus dünnem, isolier-

tem Draht – „Primärspule“ genannt –, die um einen Kern aus Eisenblechen gewickelt ist. Die in ihr pulsierende Wechselspannung macht den Eisenkern im Takt ihrer Schwingungen magnetisch. Dadurch wird in einer zweiten, ebenfalls um den Eisenkern gewickelten Spule aus dickerem, isoliertem Draht –

der „Sekundärspule“ – auch eine Wechselspannung erzeugt.

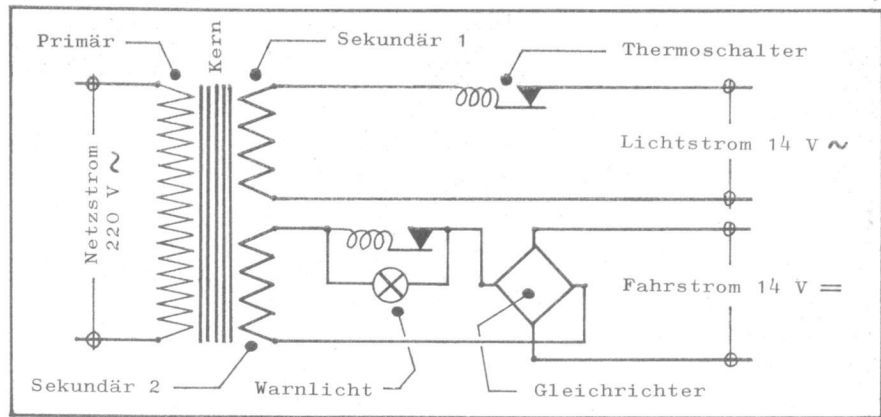
Die Primärspule aus dünnem Kupferdraht hat viele Windungen und die Sekundärspule aus dickem Kupferdraht wenig Windungen. Dahinter steckt ein ganz klarer, physikalisch bedingter Grund, denn die an der Primärspule an-



Unsere Schemaskizze oben zeigt den grundsätzlichen Aufbau eines Transformators. Die hohe Netzspannung fließt in der Primärspule aus dünnem Draht mit vielen Windungen und erregt in der Sekundärspule aus dickem Draht mit wenig Windungen, durch das im Kern aus dünnen Eisenblechen entstehende Magnetfeld, eine niedrigere Spannung.

Der LGB-Trafo (links) wird mit seinem Zuleitungskabel (1) an das 220-Volt-Lichtnetz angeschlossen. Die für den Bahnbetrieb erforderliche Kleinspannung von 14 Volt wird an den beiden an einer Gehäusesseite liegenden Schraubklemmenpaaren (2) abgenommen. Das kleine Sichtfenster der Kurzschlußwarnleuchte (3) liegt oben auf dem Gehäuse.

Die schematische Skizze rechts erläutert, wie der LGB-Trafo schaltungsmäßig aufgebaut ist. Hier sind die gleichen elektrischen Bauelemente symbolisch dargestellt, die wir unten im Foto als reale Teile sehen. Darüberhinaus zeigt diese Skizze aber noch, wie die Bauelemente miteinander verbunden sind.



gelegte Spannung verhält sich zu der in der Sekundärspule erzeugten Spannung wie die Windungszahl der Primärspule zur Windungszahl der Sekundärspule. Das heißt also, wenn man aus den 220 Volt in einer Primärspule mit – beispielsweise – 5000 Windungen die für den LGB-Motor erforderliche Spannung von 14 Volt in der Sekundärspule erzeugen will, dann muß diese 318 Windungen haben. In der Praxis treten in der Sekundärspule kleine Spannungsverluste auf, die man durch entsprechende Erhöhung der Windungszahl ausgleicht.

In unserem LGB-Trafo gibt es nun zwei gleichartige Sekundärspulen, die beide 14 Volt Wechselspannung abgeben. Eine Spule ist, über einen Thermoschalter, direkt an das untere Schraubklemmenpaar angeschlossen und dient als Lichtstrom zum Beispiel den Bahnhofsampeln. Die zweite Sekundärspule ist an einen Gleichrichter angeschlossen – der aus der 14-Volt-Wechselspannung

eine 14-Volt-Gleichspannung macht – und erst von dort aus über einen Thermoschalter mit Kurzschlußwarnleuchte mit dem oberen Schraubklemmenpaar verbunden, dem der Fahrstrom entnommen wird.

Der Fahrtregler ist, entgegen der sonst bei Modelleisenbahnen üblichen Bauweise, bei der LGB nicht mit im Trafogehäuse untergebracht, sondern er ist ein gesondertes Gerät. Das hat seinen guten Grund, den wir immer in Erinnerung behalten wollen: Der LGB-Trafo darf nur in trockenen Räumen angeschlossen und aufgestellt werden. Bei LGB-Gartenanlagen muß er also stets im Hause bleiben. Von dort aus können wir ein Verbindungskabel (mit nur 14 Volt Fahrspannung) zum irgendwo im Garten aufgestellten Fahrtregler verlegen.

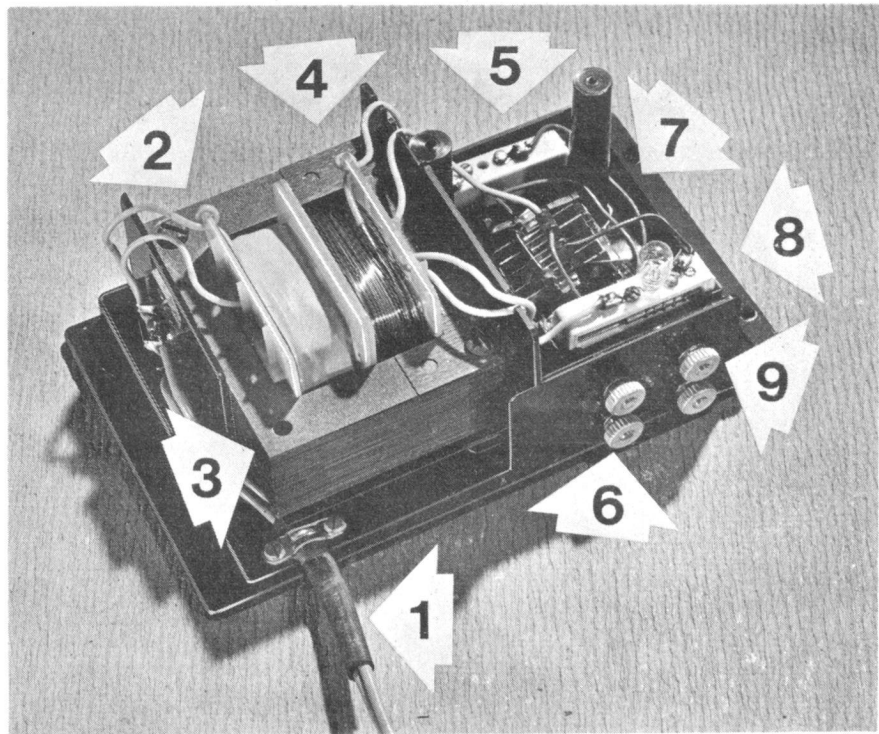
In der nächsten „LGB-Depesche“ werden wir dann ausführlich über den Gleichrichter, die Thermoschalter und den LGB-Fahrtregler sprechen.

## Zuhause geblieben?



**Egal warum, mit der **LGB** fällt's leichter...**

Hier ein Blick in das Innere des LGB-Trafos (rechts), den man sonst nicht tun kann und darf, da das Gehäuse aus Sicherheitsgründen durch Vernietungen dauerhaft verschlossen ist. Wir sehen vorne die Netzzuleitung (1). Sie führt zur Primärspule (2) im Kernpaket (3). Daneben die beiden Sekundärspulen (4). Ein Thermoschalter (5) liegt in der Lichtstromleitung, die zum unteren Klemmenpaar (6) führt. Der Fahrstrom fließt über den Gleichrichter (7) und den zweiten Thermoschalter (8) mit Kurzschlußwarnleuchte zum oberen Klemmenpaar (9).





# Beleuchtung für Personenzüge

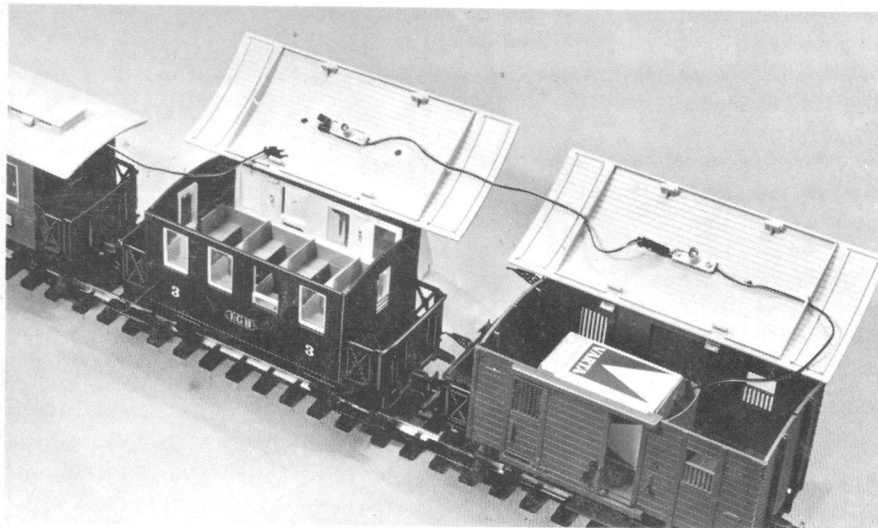
## Batterieversorgung – damit sie ständig brennt

Wenn es Nacht wird auf unseren LGB-Strecken, müssen unsere Personenzüge nicht auch im Dunkel versinken. Auf den Haltepunkten und Bahnhöfen werden sie dann ja von außen durch die neuen Oldtimer-Bahnhofslampen ins rechte Kleinbahnlicht gesetzt. Und für die Beleuchtung der Wageninnerräume sorgen wir mit den Zugbeleuchtungsgarnituren.

Sie können nachträglich in alle Personenzüge der LGB eingebaut werden.

Diese Beleuchtungsgarnituren sind einfach gebaut. In einen kleinen Plastiksockel ist eine Zwergschraubfassung eingesetzt, in die eine Miniaturglühbirne eingeschraubt ist. Der komplette Lampensockel wird mit zwei Schraubchen

von innen am abnehmbaren Personenzugdach befestigt, das bereits vom Werk aus dafür vorbereitet ist. An jedem Lampensockel ist ein rotschwarzes Kabel befestigt. Sein 30 cm langes Ende wird zum nächsten Wagen weitergeführt und mit seinen zwei Miniatursteckern in die beiden Miniaturbuchsen gesteckt, die am kurzen Kabelende jedes Lampensockels sitzen.



Die Stromversorgung einer solchen Personenzug-Lampenkette erfolgt durch eine 6-Volt-Batterie, die im mitfahrenden Gepäckwagen untergebracht ist. Die Batteriespeisung hat den Vorteil, daß die Wagenbeleuchtung ständig brennt und nicht nur, wenn der Zug fährt, wie es bei einer Speisung mit Fahrstrom über die Schiene der Fall wäre. Ob wir große oder kleine Trockenbatterien verwenden ist letzten Endes nur eine Frage des Geldbeutels und selbstverständlich auch eine Frage der Batterielebensdauer. Wer ein Ladegerät besitzt, kann natürlich auch einen kleinen 6-Volt-Akku nehmen.

## Oldtimer-Autos im LGB-Maßstab

In der vorigen „LGB-Depesche“ hatten wir versprochen, erste Modelle von Oldtimer-Autos vorzustellen, die maßstäblich zur LGB passen. Wir haben sie inzwischen gebaut und unser Foto unten zeigt sie. Gewiß ist es kein Nachteil, daß uns bei unserer Suche nach diesen alten Autotypen auch das Modell des VW-Buses als Vertreter der Gegenwart in die Hände fiel, denn es ist garnicht sicher, daß alle LGB-Freunde ihre Bahnumgebung im Oldtimer-Stil gestalten.

Diese fünf Automodelle sind aus Plastik hergestellt und

sehr weitgehend detailliert. Man klebt sie aus den Einzelteilen zusammen, die in Baukästen geliefert werden. Sie sind in Verkleinerungsmaßstäben zwischen 1:20 und 1:24 gehalten, passen also recht gut zur LGB. Unser Bild zeigt folgende Modelle (von links nach rechts): Das Mercedes-Benz-Cabriolet 540-K aus dem Jahre 1939 (Firma Monogram), einen großen Lincoln-Reisewagen des Jahres 1928 (Firma Airfix), die Ford-Limousine „Modell A“ von 1931 (Firma Revell), einen Ford-Lieferwagen des Jahres 1928 (Firma MPC) und den VW-Bus (Firma Revell).

