



# Depesche

14/15

DIE ZEITSCHRIFT FÜR EISENBAHN-FREUNDE

... AUS NÜRNBERG



**Doppelheft** - vollgepackt mit  
Anlagen-Ideen

# Liebe LGB-Familie!

Diese Doppelausgabe Nr. 14/15 der "LGB-Depesche" steht wieder ganz im Zeichen eines Preisausschreibens. Wurden im Heft 7/8 die Gewinner des Wettbewerbs für Freilandbahnen vorgestellt, so sind es diesmal die "Innenarchitekten" der LGB.

Sie alle haben bewiesen, daß die LGB tatsächlich nicht "nur" eine Gartenbahn ist. Oft wurde uns von manchem Skeptiker in den vier Jahren seit Bestehen dieser besonderen Bahn gesagt: "... für die Wohnung ist sie viel zu groß!". Wir wissen, daß die LGB in jeden Raum paßt, wenn er nur 1,5 Meter im Quadrat mißt. Aber nun hat die LGB-Familie selbst gesprochen und ihr Urteil ist einfach überwältigend. Wir können den letzten Zweiflern nur raten: schaut Euch bitte dieses Doppelheft genau an! Es zeigt in einer Auswahl aus Hunderten von Briefen und Fotos herrliche Innenanlagen, die teilweise mit ganz wenig Platz auskommen (z. B. Wohnwagen)!

Allen Teilnehmern sagen wir herzlichen Dank für die Mühe, die sie sich gemacht haben. Nicht jeder LGB-Besitzer will seine Anlage der Öffentlichkeit zeigen. Wir respektieren auch den Wunsch, anonym zu bleiben oder den Standpunkt: my home is my castle.

Der aufmerksame Leser wird jedoch auf den folgenden Seiten etwas von der ungeheuren Begeisterung unserer "Innenarchitekten" spüren, wenn er massenhaft Anregungen und Beispiele für seine eigene Anlage serviert bekommt. Wieviel Phantasie und Liebe zum Detail stecken in den einzelnen Bahnen, ganz gleich, ob groß, ob klein!

Die Jury hatte es wirklich nicht leicht. Es konnten nur 50 Preise verliehen werden und auch unter diesen war es fast unmöglich, die Spitzenreiter herauszufinden. Alle Einsendungen waren gut, sehr gut sogar!

Die Jury bemühte sich, wenigstens unter den ersten zehn Gewinnern eine Rangfolge herauszufinden, was schließlich recht und schlecht gelang. (Platz 3 "mußte" 2 mal vergeben werden.) Unmöglich war es aber, zwischen den weiteren 40 Einsendern zu differenzieren. Sie sind deshalb nicht nach "Preisklasse" und "Güte", sondern namentlich, dem Alphabet nach, aufgeführt.

Alle Gewinner müssen wir um Verständnis dafür bitten, daß nicht alle eingesandten Bilder veröffentlicht werden konnten. Es möge sich auch keiner zurückgesetzt fühlen, weil sein Bild vielleicht etwas kleiner ausgefallen ist, als ein anderes. Bildqualität und redaktionelle Flächenausnutzung gaben oft den Ausschlag.

Unser ganz besonderer Dank gilt auch allen LGB-Müttern! Sie haben nicht nur Verständnis für das Hobby von Mann und Kindern bewiesen, sie haben auch - vielfach während der Weihnachtsfeiertage - das Wohnzimmer durch die LGB "zweckentfremden" und die "Presse-Fotografen" ungestört arbeiten lassen. - Sicherlich hat hinterher die ganze Familie einträchtig aufgeräumt und saubergemacht. Nochmals herzlichen Dank!

Wie überraschend schnell der Auf- und Abbau einer LGB-Anlage vor sich geht, das schreiben einige Autoren in diesem Heft. Wir lassen absichtlich alle Einsender selbst zu Wort kommen, denn das erhöht die Farbigkeit der Information.

Das Preisausschreiben beweist auch, daß die meisten LGB-Anlagen nicht fest montiert sind auf einer großen Platte (die immer im Weg steht), sondern daß sie "mobil" sind, beweglich und variabel in jeder Beziehung. Meistens sind Bahnhof, Güterhalle, Lokschruppen, Tunnel, Bahnübergang usw. selbständige Teilstücke, die in Kartons aufbewahrt werden können (neben den gelben LGB-Schachteln für Gleise und rollendes Material). Der Aufbau der Bahn geschieht dann schnell und individuell in immer neuen Kombinationen. Da gibt es keine Langeweile! Die LGB kennt kein starres Schema (und deshalb auch kein Gleisplanheft). Dem Schöpfer kommt nach dem Aufbau nicht das große Gähnen, denn die nächste Variante hat er schon im Kopf. Und für den Auf- oder Umbau braucht er nicht monatelang, teilweise jahrelang zu arbeiten, wie das Modellbahner sonst oft müssen. Nein, durch dieses zweite Preisausschreiben wurde erneut bewiesen:

Die LGB ist quicklebendig, mobil und überschaubar. Sie bringt Spaß, regt Phantasie und Können an, führt die Familie zusammen (ohne Generationsprobleme) und kennt keine Ländergrenzen, wie die Leserpost von Australien bis Alaska beweist. (Unser Briefkasten-Onkel "Balduin" hat immer ganz schön zu tun! Bitte: etwas Geduld für die Antwort und Rückporto beilegen.)

Alle Preise wurden den Teilnehmern inzwischen zugesandt. Wir beglückwünschen sie nochmals zu ihren Leistungen und hoffen, daß sie weiterhin viel Spaß haben werden. Alles Gute, also bis zum nächsten LGB-Preisausschreiben!

Mit freundlichen Grüßen und LGB-Pfiff  
Ihr

**ERNST PAUL LEHMANN**  
Patentwerk

## LGB-Depesche

Nr. 14/15

1972

Die Zeitschrift  
für Eisenbahnfreunde

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

**Ständiger Mitarbeiter:** Willi Gandelau (Modelleisenbahn-Freunde Köln e.V.).  
**Grafik und Layout:** Technika-Verlag, D-8803 Rothenburg ob der Tauber.

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

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

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

## Louis Gesche

5100 Aachen-Süsterfeld, Werksgelände Trumpf  
Betriebsleiter i. R. - 77 Jahre

# 1. Preis

Nachdem die Jury sich über die Reihenfolge der ersten zehn Preisträger einig war, kam bei der Öffnung der Kennzahlenkuverts die erste große Überraschung dieses Preisausschreibens: der Gewinner des 1. Preises ist ein 77jähriger LGB-Freund. Damit wurde zugleich offenbar, wie ungeheuer breit das Band der Altersstufen unserer LGB-Freunde ist und dieses 2. LGB-Preisausschreiben hat eindrucksvoll gezeigt, daß die LGB weit und breit eine Bahn für jung und alt ist.

Aber nun wieder zu unserem Gewinner des 1. Preises! Er hat eine festeingebaute große LGB-Anlage, die Anfang 1971 nach dem Verkauf einer großen HO-Anlage entstanden ist.

"Ich besitze zwei Personenzüge mit Dampflok, zwei Güterzüge, davon einer mit Oberleitung, einen Lorenzug und zwei Reserveloks.

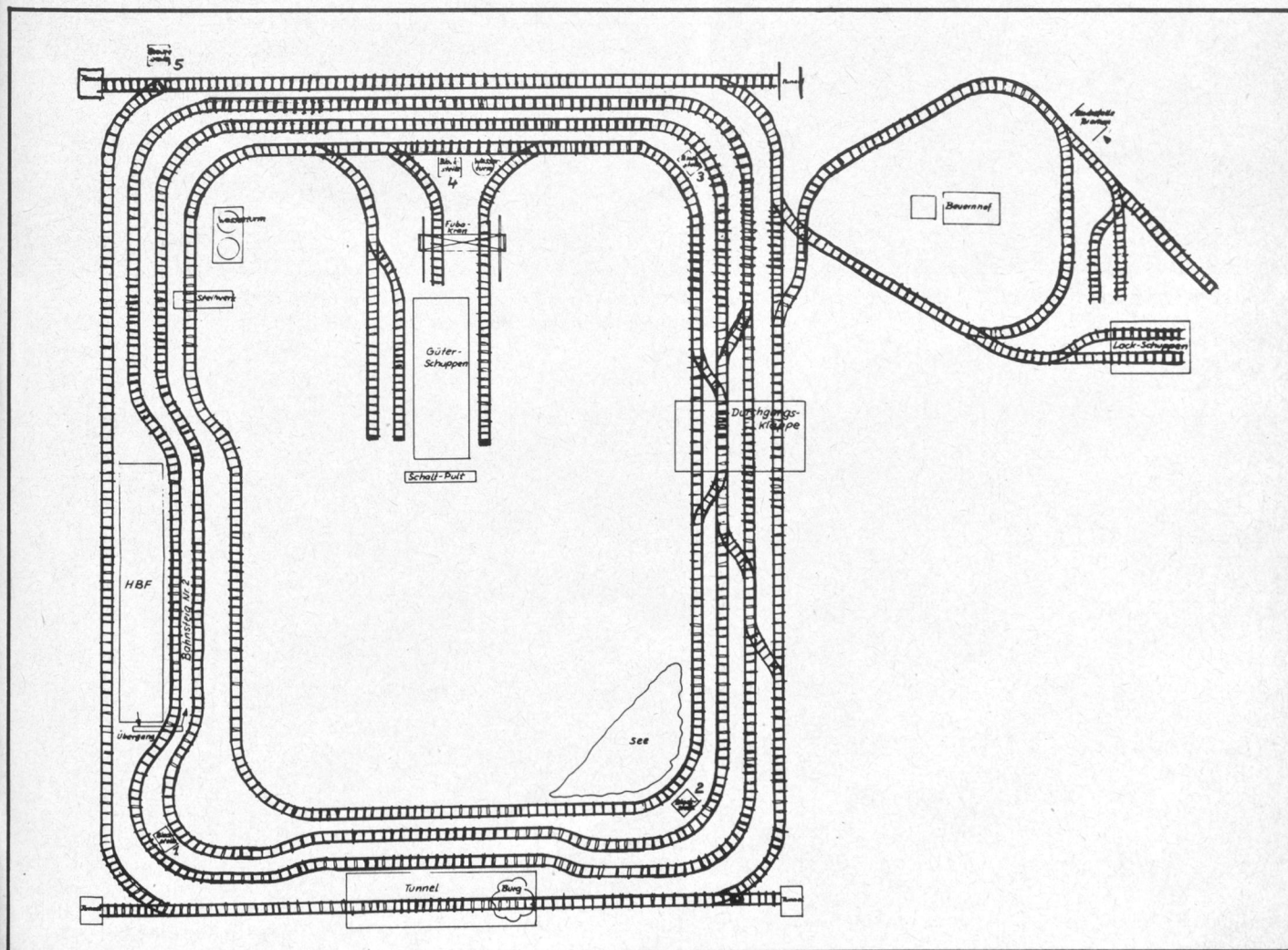
Den Hauptbahnhof, den fahrbaren elektrischen Kran, sowie den Bauernhof habe ich gekauft. Alle anderen Bauten, wie Lokschuppen, Güterschuppen, Blockstationen, Gaskessel und Zollhaus, Bahnübergang und Tunnelanlage habe ich selbstgebaut. Die Gebäude sind alle aus Sperrholz - 5 mm und 2,5 mm dick, je nach Größe der Bauten - hergestellt. Die Burg ist aus einem großen Modellierbogen entstanden.

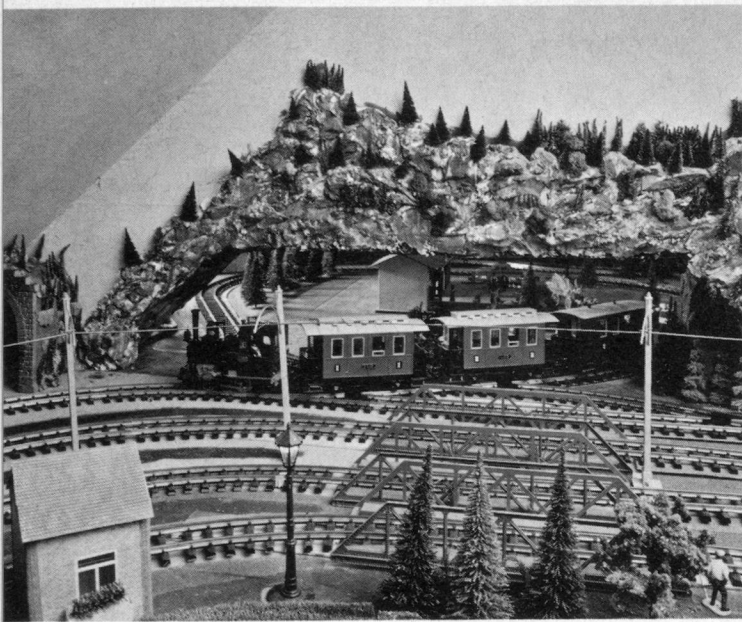
Meine LGB-Anlage ist in zwei Räumen untergebracht: ein großer Raum (6.29 x 4.80 Meter) und ein Nebenraum (ca. 5 Quadratmeter). Das Anlagengelände ist in 90 Zentimeter Höhe über dem Fußboden installiert, auf 20 mm starken Sperrholzplatten, die auf starken Holzpfählern ruhen.

Der Hintergrund ist auf einer großen, dreiteiligen Hartfaserplatte vor Jahren von meinem Freund gemalt worden, nach zwei Postkartenmotiven des südlichen Allgäu.

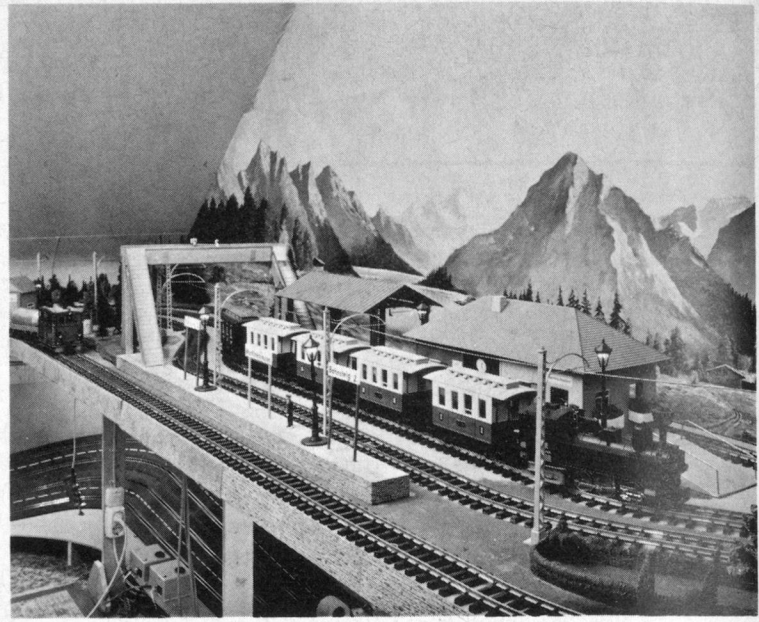
Meine Anlage hat vier Stromkreise und alle Züge schalten sich sofort automatisch ein, wenn ich die Übergangsklappe an der Tür des großen Bodenraumes zur gesamten Gleisanlage einraste. Außer Ihrer so schönen Eisenbahn habe ich viele Hobbies: 7500 Bierdeckel, 245 Wappen-Mokkatassen, eine Zinnsammlung, eine Hausbar mit 468 seltenen, originellen Flaschen. Im Garten habe ich ein Schildkrötengehege und einen Goldfischteich.

Meine nächsten LGB-Pläne sind: Telegrafmasten montieren, Gleise unterschottern, alle Weichen elektrifizieren, fehlende Signale montieren und evtl. noch ein Gleis zusätzlich schaffen."

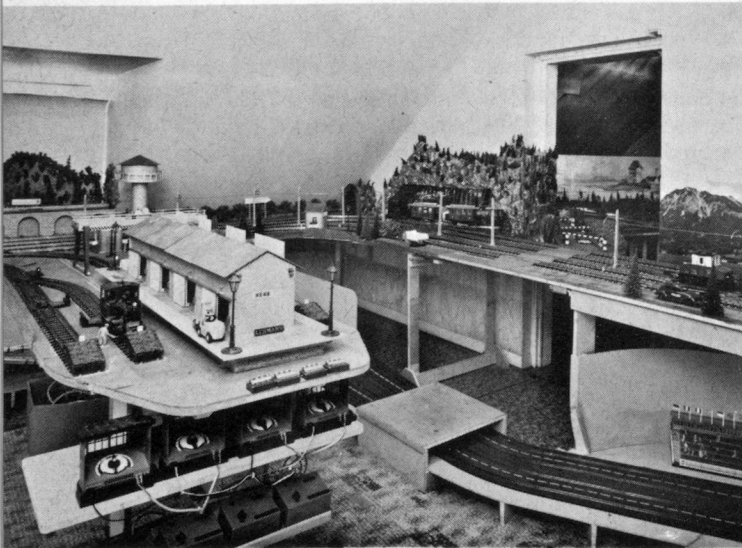




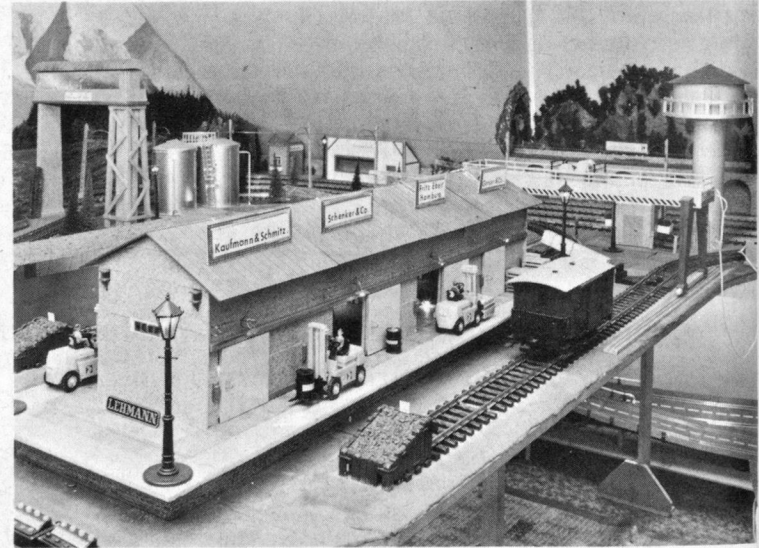
Personenzug durchfährt den Felsentunnel auf der Hauptgleisanlage.



Hauptbahnhof mit eingefahrenem Personenzug. Fußgängerübergang zwischen Bahnsteig 1 und 2.



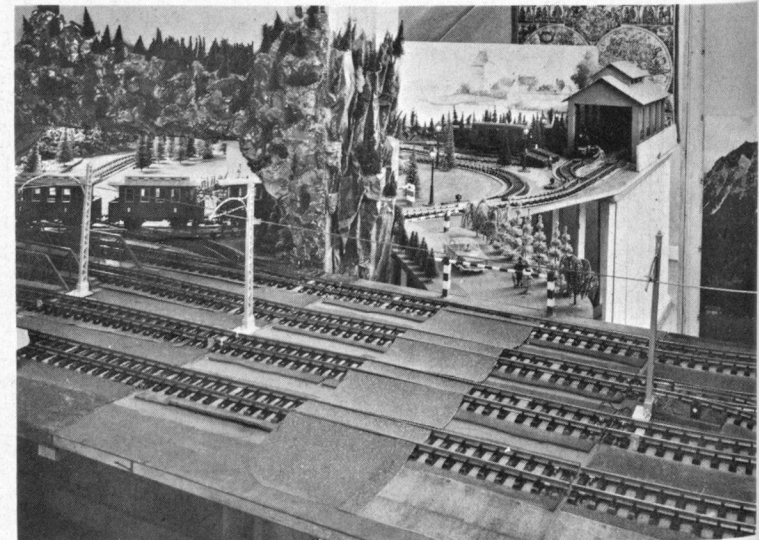
Blick vom Hauptraum der LGB-Anlage durch die Tür zum Nebenraum.



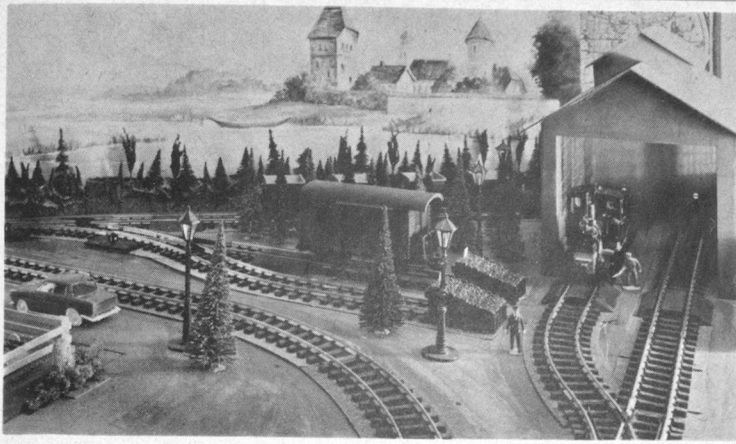
In der Mitte: Güterschuppen mit Portalkran. Rechts: Wasserturm und hinten Stellwerk und Gaskessel.



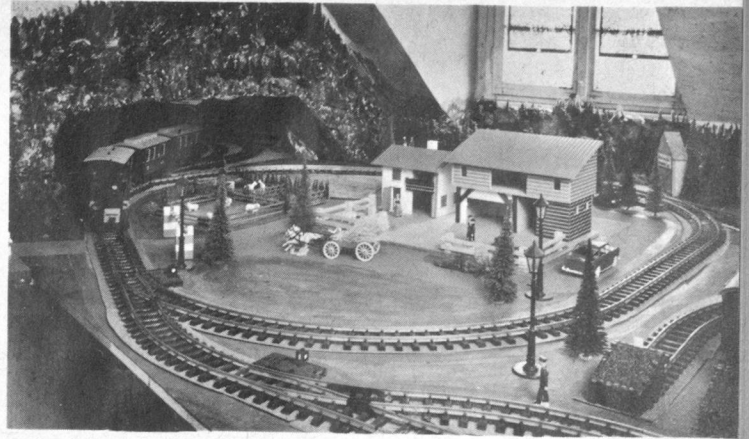
Fahrender Güterzug mit E-Lok auf der Oberleitungsstrecke.



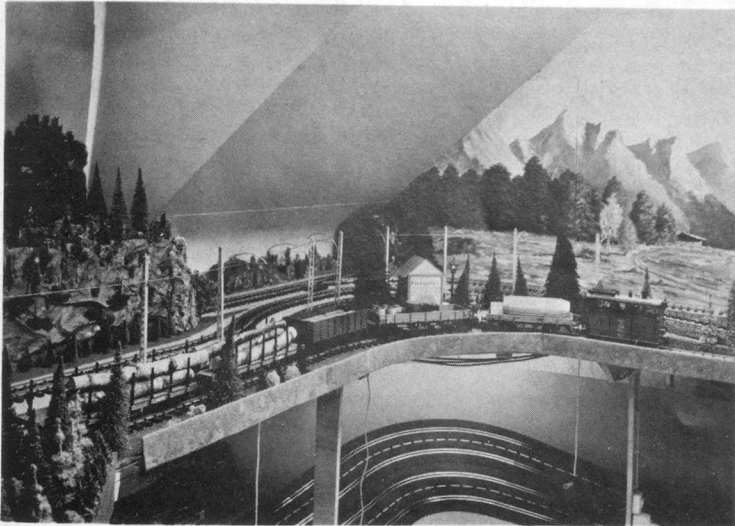
Durchblick vom Hauptraum der LGB-Anlage in den Nebenraum. Vorne die Durchgangsklappe.



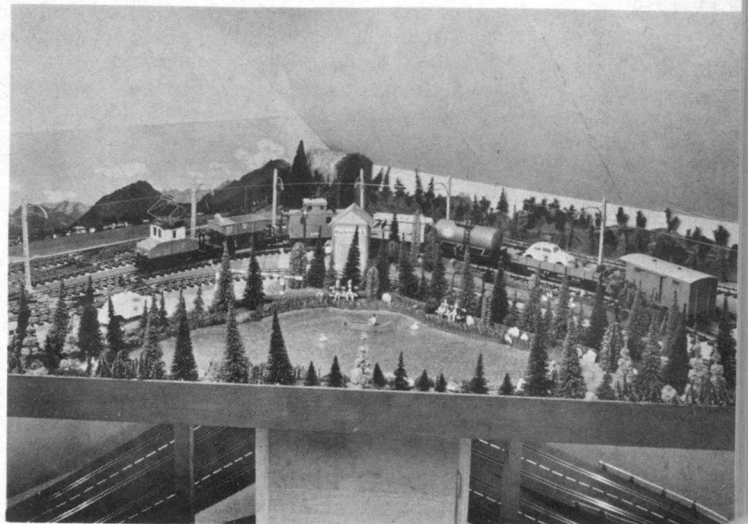
Bahnanlage mit Lokschuppen und Abstellgleisen im Vorraum des Dachgeschosses.



Die LGB-Anlage mit Bauernhof im Vorraum. Links ein Personenzug im Tunnel.

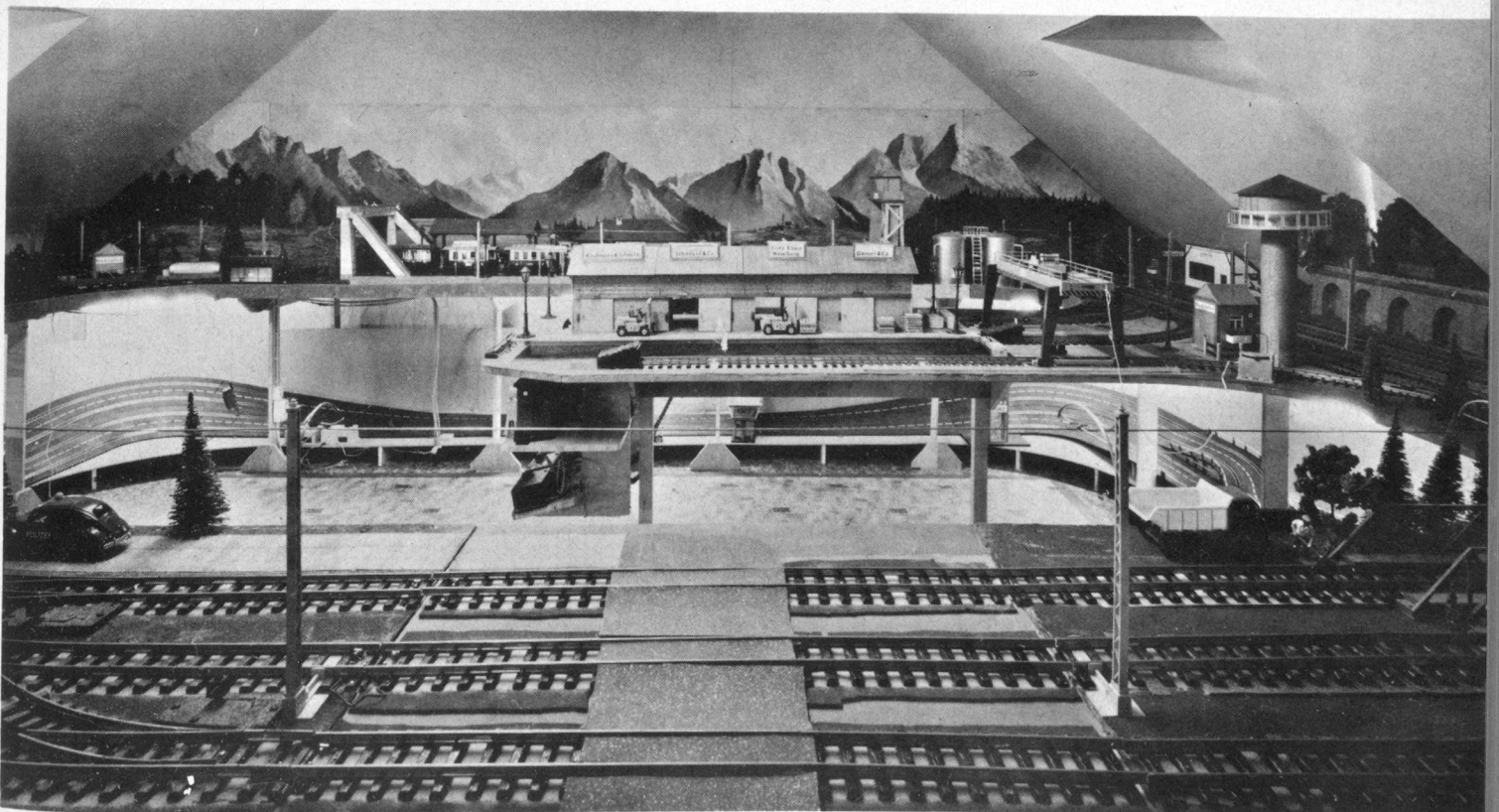


Fahrt eines Güterzuges mit dem "Feurigen Elias" auf freier Strecke.



Kurve mit Landschaft Oberstdorf. Vorne ein künstlicher See (auf fahrbaren Werkzeugschrank montiert).

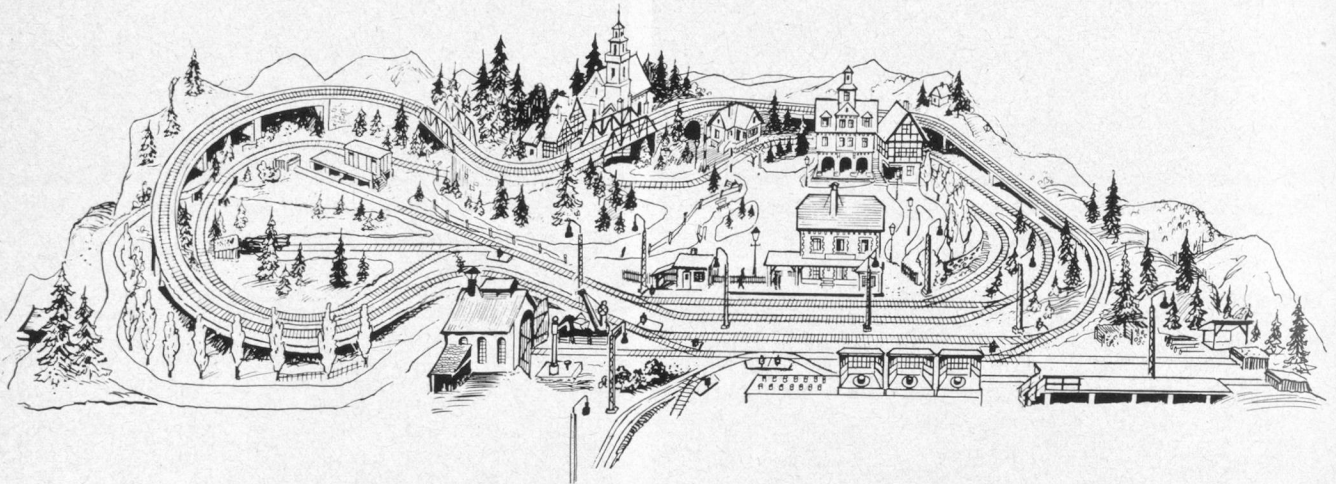
Durchblick vom Dach-Vorraum auf die Gesamtanlage im großen Dachraum (unten).



# 2.

## Preis

Thomas Weber  
Wattenscheid  
Schüler - 9 Jahre

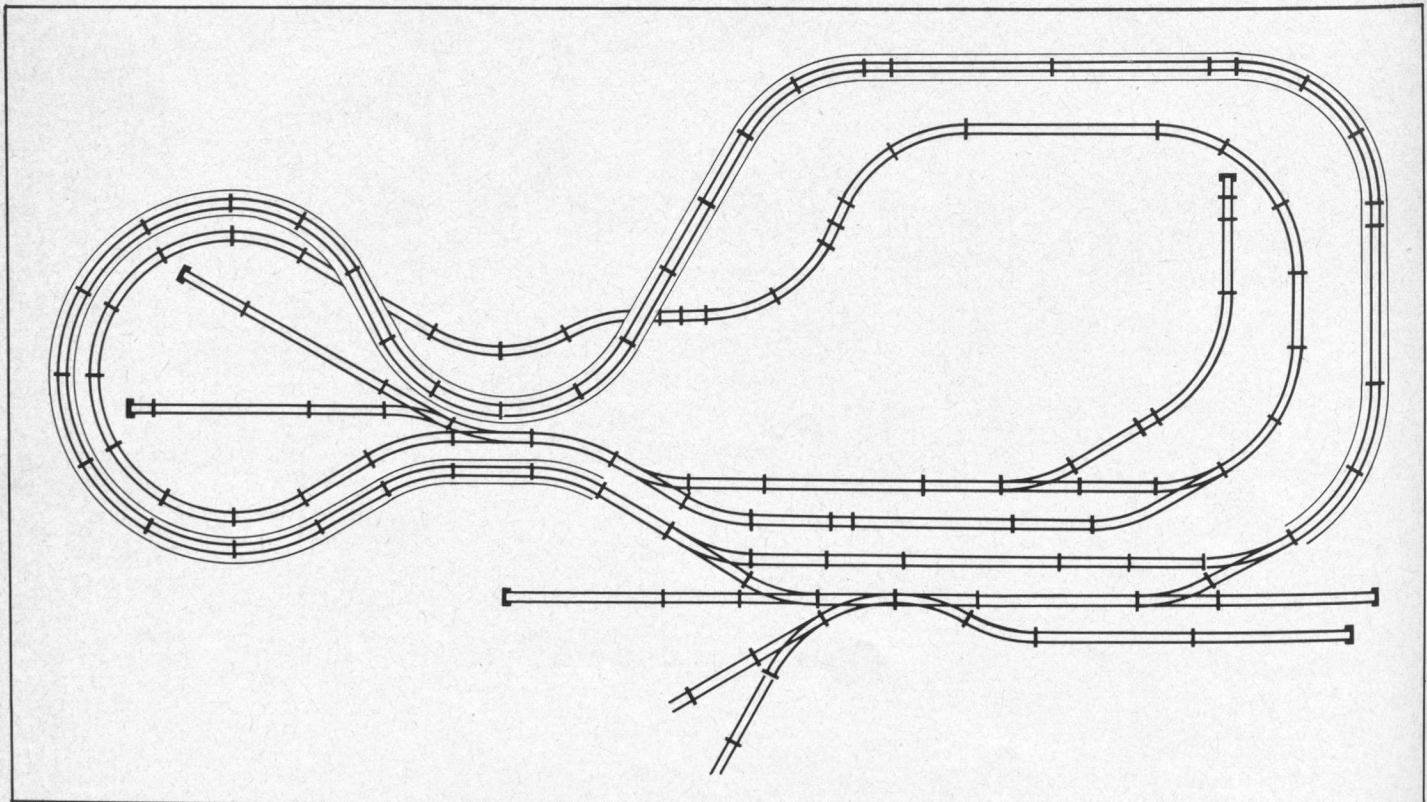


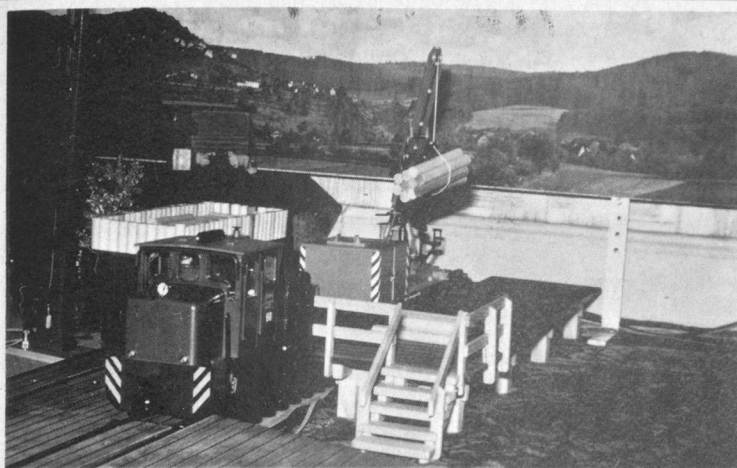
Die LGB-Anlage von Thomas Weber aus Wattenscheid ist keine festeingebaute Daueranlage, sondern kann ganz nach Wunsch umgebaut oder auf- und abgebaut werden. So können ständig neue Ideen verwirklicht werden. - Über Ihre Anlage berichten Thomas Weber und sein selbstverständlich mitspielender - Vater: "Zwei voneinander unabhängige Gleisstrecken, die wegemäßig und schaltungsmäßig getrennt sind, sollen zwei Zugführern gleichzeitig, mit separaten Fahrständen für jede Strecke, einen Fahrtrieb ohne Zusammenstöße ermöglichen. Beide Strecken führen aber über einen gemeinsamen Bahnhof, wodurch der Eindruck einer Gesamtanlage vermittelt

wird. Durch den Verkehr nach Fahrplan, mit Ankunft und Abfahrt der Züge nach der Uhr, soll ein dem großen Vorbild entsprechender Bahnhofsbetrieb möglich sein.

Der Umfang, wie die Gestaltung einer Anlage sind stets durch die Platzverhältnisse bedingt. Aus dem gleichen Grunde haben wir für die Anlage einen Rundkurs gewählt, mit zwei fast parallel verlaufenden Fahrkreisen. Durch ein Ansteigen des Außenfahrkreises über eine Auffahrtrampe, zwei Brücken und eine Abfahrtrampe in die zweite Ebene, wird das Bild der Anlage lebhafter und sind weit mehr Möglichkeiten beim Ausbau gegeben.

Bedingt durch die längeren Abstellgleise, durch den Ablaufberg und die besseren Rangiermöglichkeiten, verkehren die längeren Güterzüge vorwiegend auf dem Außenfahrkreis. Die Steigungen sind mit Doppel-Loks (Tandem), gegebenenfalls auch mit einer zusätzlichen Bugsierlok, die aus dem Lokschuppen des Betriebsbahnhofes herangefahren wird, bewältigt. Durch Trennung des äußeren Stromkreises ist es möglich, die Bugsierlok wieder in den Lokschuppen zurückzufahren, bevor der Zug, bei langsamer Fahrt, wieder den Bahnhof erreicht. Eine kleine Änderung an der Kupplung der Bugsierlok verhindert ein Ankuppeln.





Im Bahnhof ist jedes Streckengleis mit einem Umfahrgleis versehen. Beide Gleise sind abschaltbar, damit auch ein Befahren jeder Strecke mit zwei Zügen im Wechsel und in verschiedenen Fahrrichtungen möglich ist. Jeder im Wege stehende Zug ist durch genügend eingeplante Abstellgleise beiseite zu fahren, bzw. beliebig wieder in die Strecken einzurangieren.

Die Abstellgleise im Güterbahnhof, vor der Laderampe sind nicht abschaltbar, weil in der Regel beim Entladen der Güterwagen an der Rampe keine Lok gebraucht wird. Die Lok kann abgekuppelt und in ein anderes Abstellgleis zurückgeführt werden oder steht für Rangierdienst an anderer Stelle zur Verfügung.

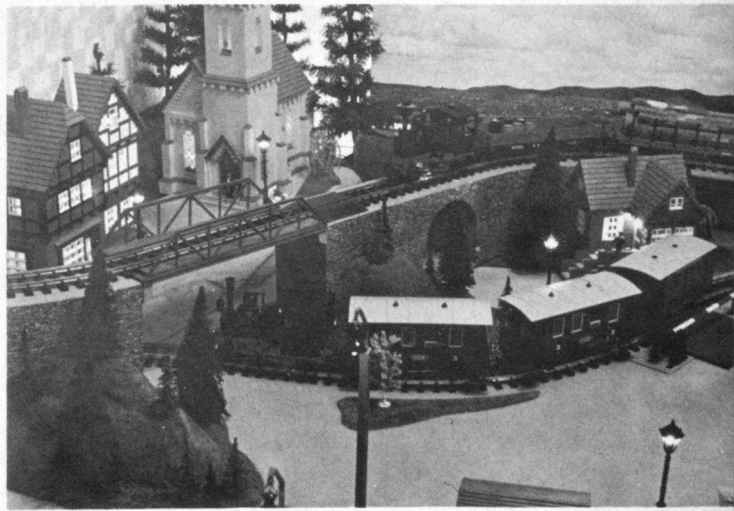
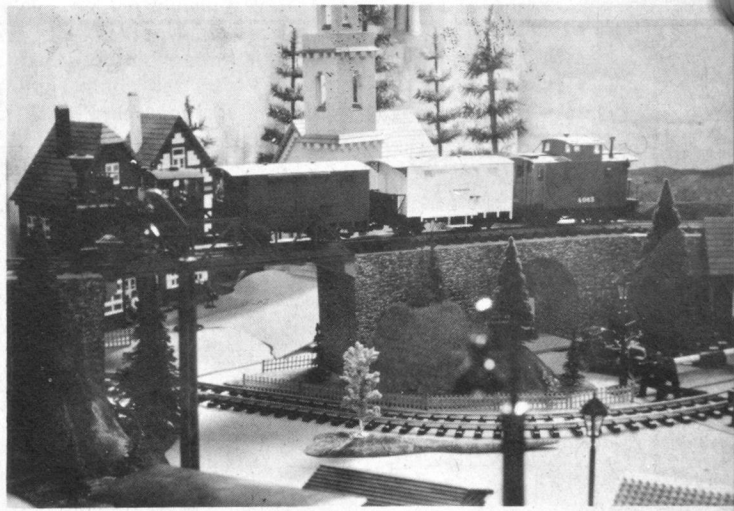
Der Platz vor dem Bahnhofsgelände ist

der gegebene Platz zur Übersicht der gesamten Anlage. An diesem Platz sind auch die Fahrstände und das Schaltpult zum Zu- und Abschalten der Streckenabschnitte angeordnet. Von dieser Stelle aus sind die von Hand zu betätigenden Weichen auf kürzestem Wege zu erreichen. Die nebenan liegende Güterrampe lädt immer wieder dazu ein, die Züge zu be- und entladen.

Die Abstell- und Rangiergleise sind durch die Türöffnung zum Nebenzimmer hin einzusehen und gut zu erreichen. Wir haben die Gleise, wie auch im Güterbahnhof, durch Platten so abgedeckt, daß ein Überfahren der Gleise mit anderen Transportmitteln, wie Lastwagen, Gabelstapler und fahrbaren Kränen möglich ist und auch beliebig auf den Gleisen herumgetreten werden kann. Daher

nannten wir diesen Bereich auch Freiladegleis. Mit einem davorliegenden Ablaufberg und einem Dauerentkupplungs-Gleis auf dem Scheitelpunkt, lassen sich originalgetreu die Züge zusammenstellen.

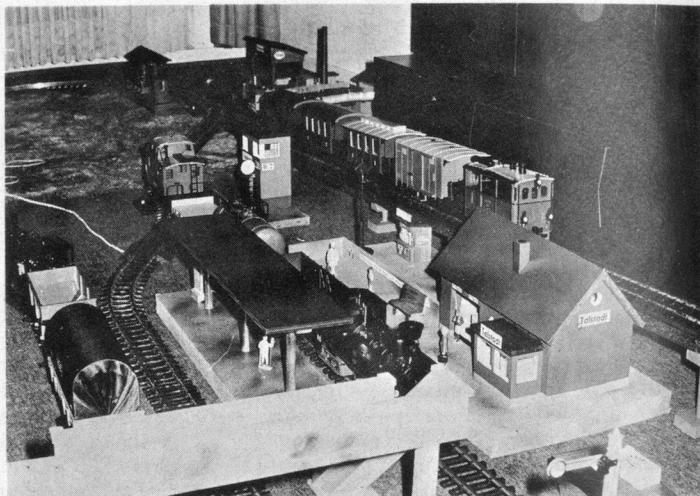
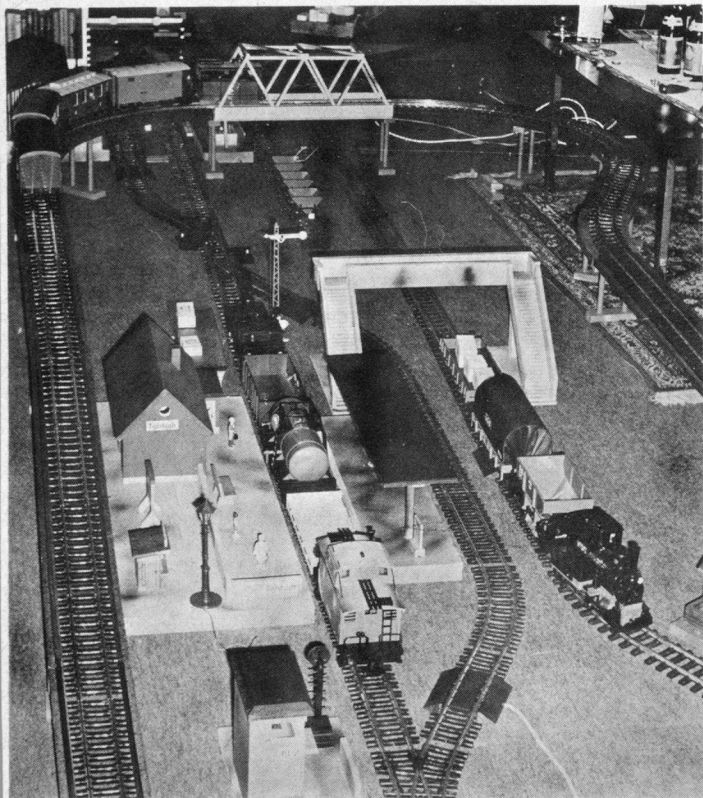
Unsere Panorama-Zeichnung zeigt eindrucksvoller als jede Beschreibung, daß es möglich ist, eine verhältnismäßig umfangreiche Anlage in kleinen Wohnräumen unterzubringen. Auch die Durchführung von 4 Gleissträngen durch eine 83 cm breite Türöffnung ist kein Problem. Alles Zubehör, wie Rampen, Berge, Baumgruppen, Panoramabilder, Bahnübergänge, Bahnschranken, Bogenlampen, Bahnhofsgelände, Kirche, Rathaus, Bürgerhäuser, Geländematten usw., ist entsprechend dem Maßstab und dem Stil der Lehmann-Bahn von uns entworfen und gebaut worden."



# 3.

## Preis

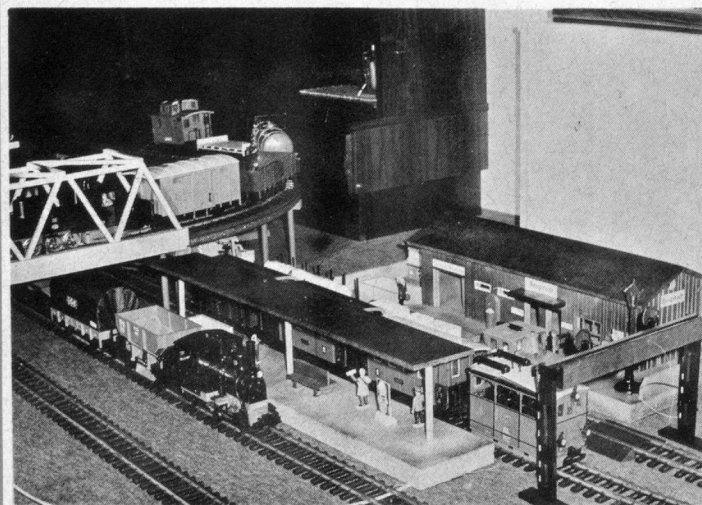
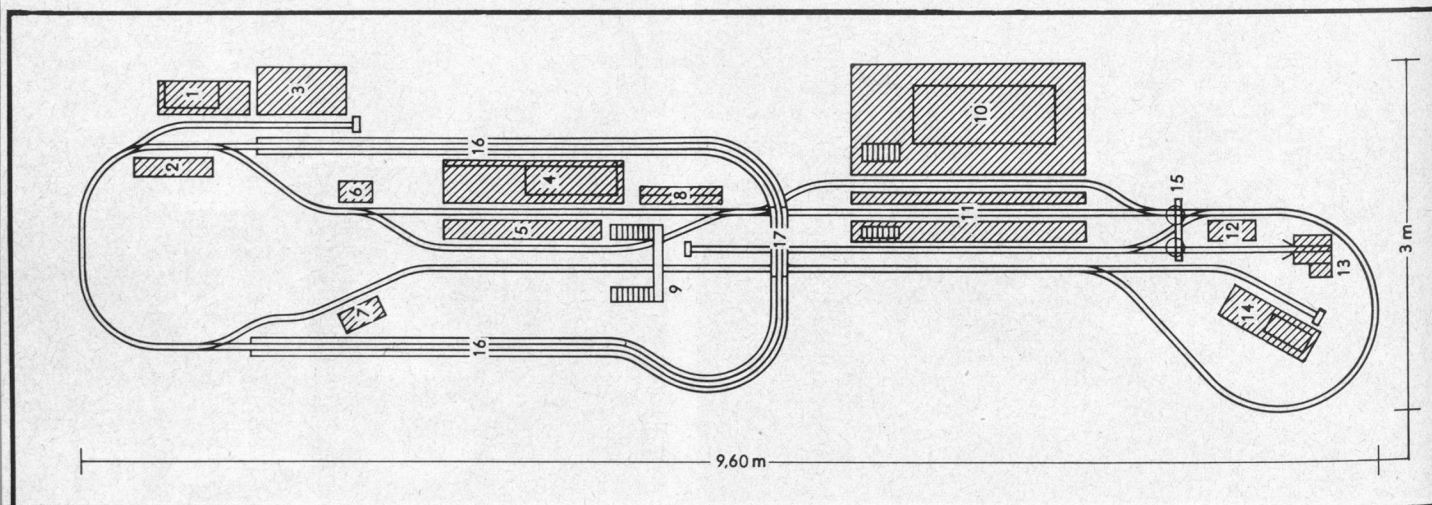
Dieter Schulze  
Bonn, Langenbachstraße 2



Preisträger Dieter Schulze hat ebenfalls eine "mobile" LGB-Anlage, die er nach Belieben auf- und abbauen kann: "In erster Linie wollte ich mit meiner Einsendung meine LGB-Anlage vorstellen, die mir in meiner Freizeit oft einen angenehmen Ausgleich zu den Belastungen und Zwängen der Arbeit und Umwelt gewährt."

Alle Anlagen wurden nach eigenen Plänen von mir selbst angefertigt.

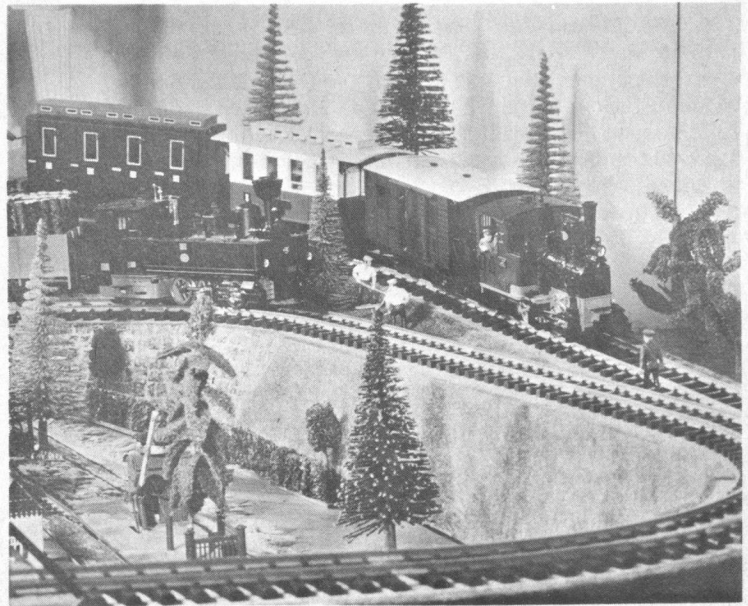
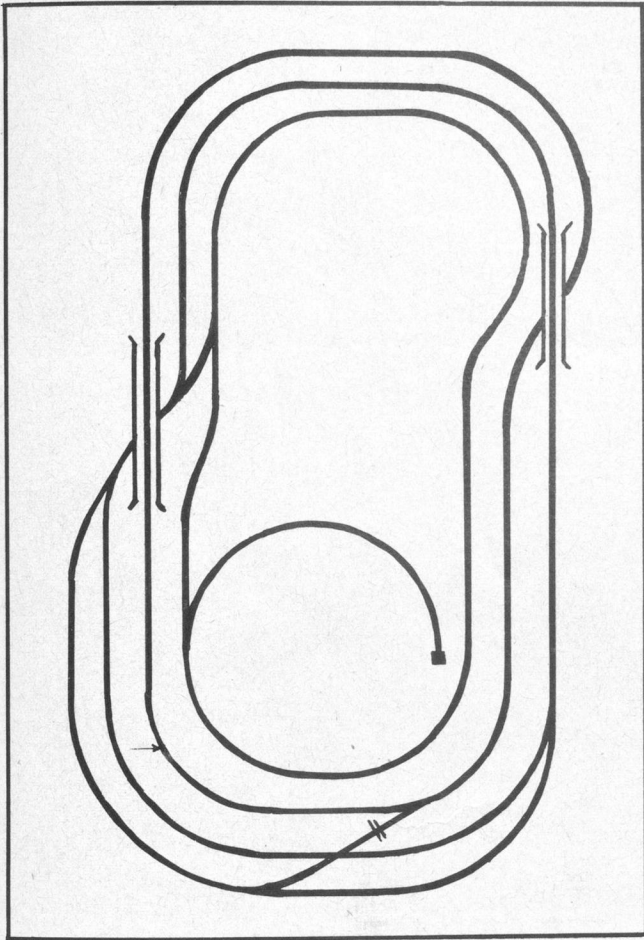
Die Gleisanlagen einschl. 10 Weichen und 8 Trennstellen haben eine Gesamtlänge von 49 m. Für den Fahrbetrieb stehen 4 Züge - ein Personenzug und 3 Güterzüge - mit insgesamt 16 Waggons zur Verfügung.



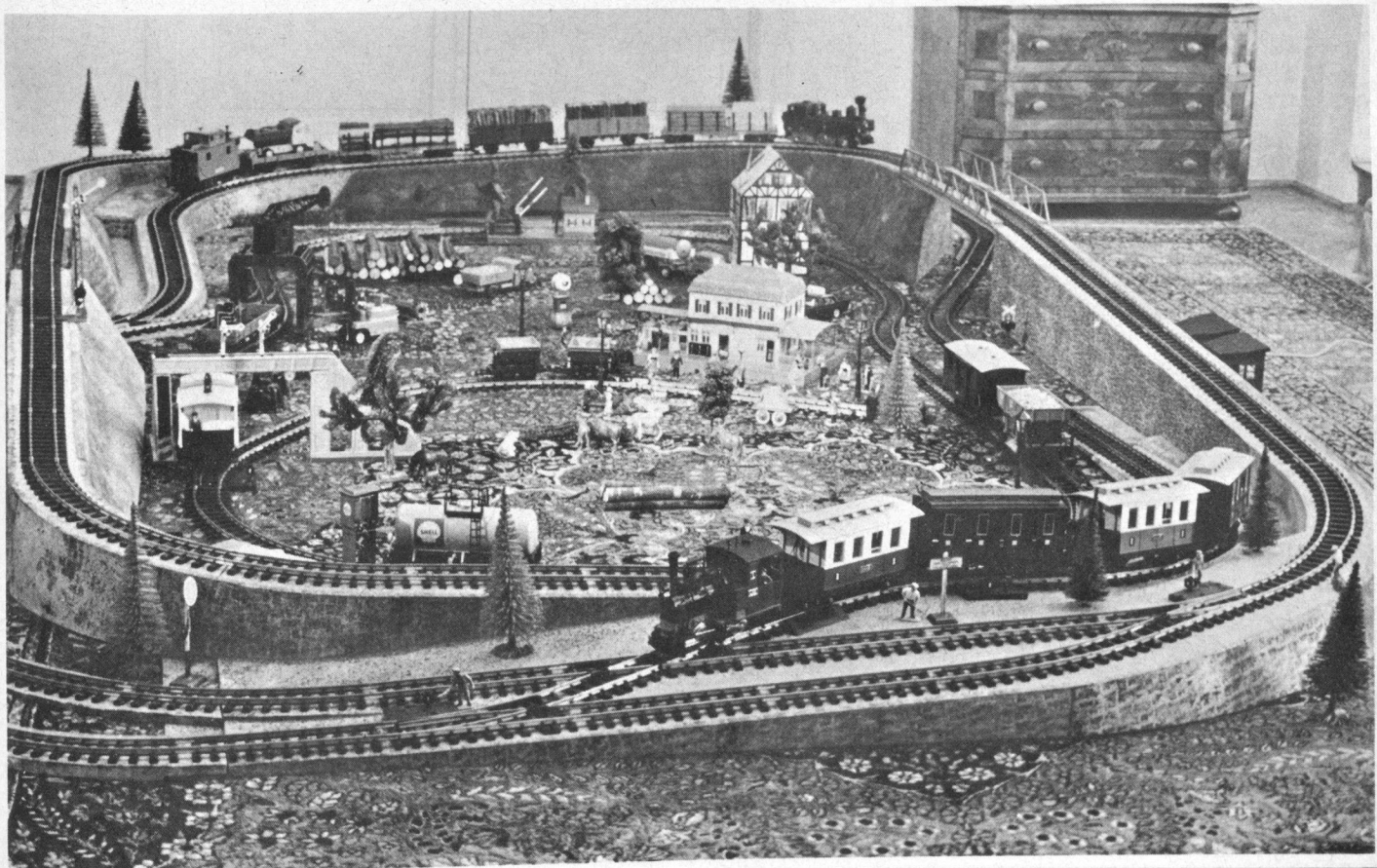


Adolf Kaempfel  
Fronthausen/Feldmühle

3.  
Preis

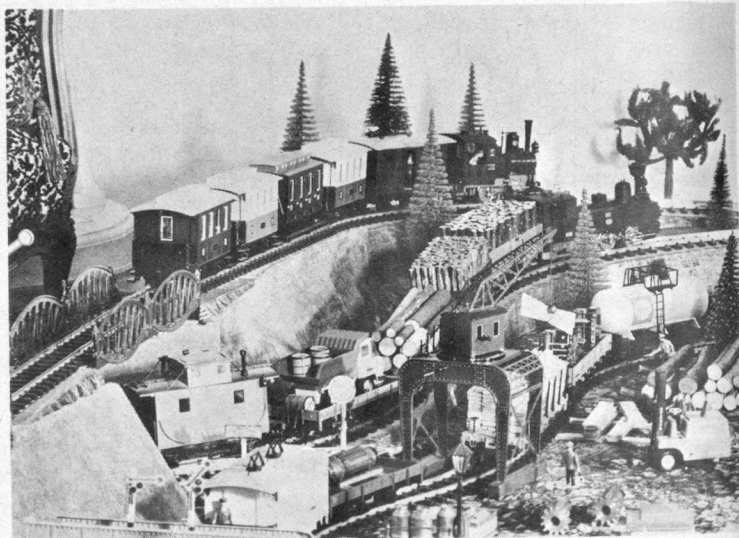
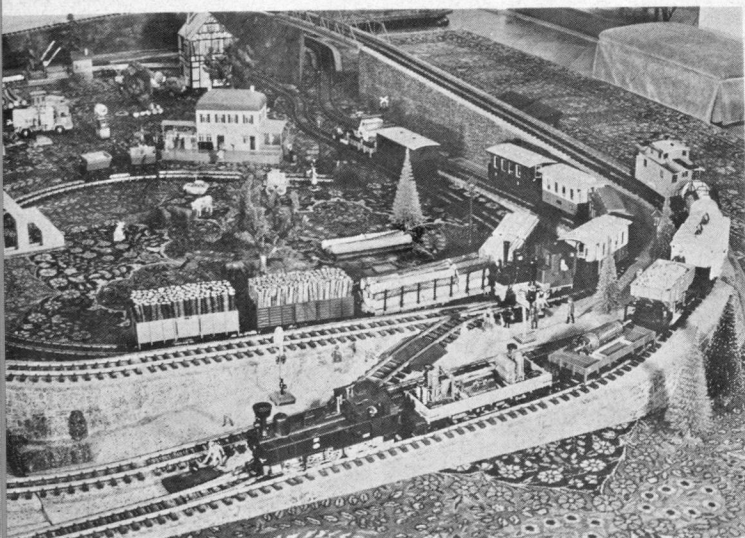
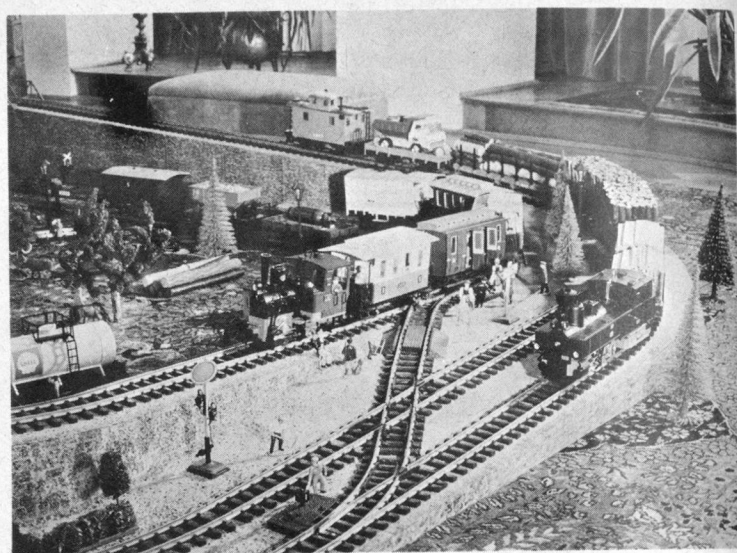


Zu seiner auf- und abbaubaren LGB-Anlage schreibt Preisträger Adolf Kaempfel: "Meine Liebe und Freude zur Modelleisenbahn geht bereits über 40 Jahre zurück. Als Kind bekam ich eine Märklin Spur 1, die sich im Laufe der Jahre ständig vergrößert hatte. Der Krieg brachte das Ende dieser "Epoche". Übrig geblieben sind noch etliche Stücke, die ich teilweise heute wieder verwenden kann. Als ich vor drei Jahren erstmals die LGB sah, war ich sofort begeistert von der ausgezeichneten Qualität der Ausführung, der Nachbildung bis ins Detail, der Funktionstüchtigkeit und Stabilität aller Teile. Ich habe Preisvergleiche angestellt, habe mir Anlagen anderer



Fabrikate angesehen und habe mich schließlich für die LGB entschieden. Nachdem sie unsere Anlage sahen, haben sich bereits drei Familien eine LGB angeschafft.

Unsere "LGB-Berg- und Talbahn" ist rd. 4,85 Meter lang und ca. 3,45 Meter breit. Jede, strommäßig getrennte, Fahrspur kreuzt die andere über eine Brücke. Die Durchfahrthöhe unter den Brücken beträgt 24,5 cm. Die Steigungen der Strecken betragen gleichmäßig 5,2 Prozent. Der Unterbau ist aus Sperrholz und Hartfaserplatten verleimt und in Abschnitte zerlegbar."

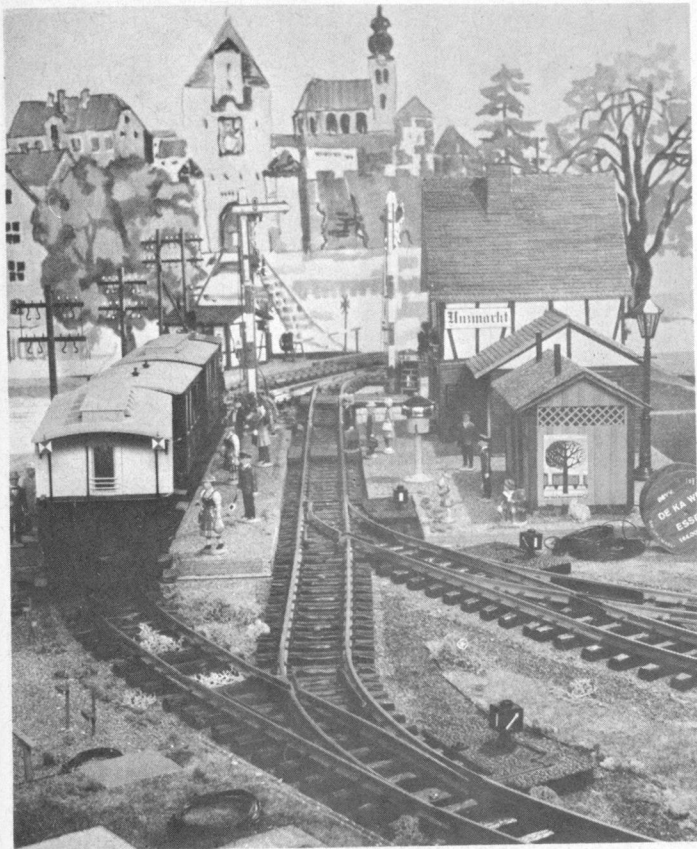


**Harald Landgraf**

8000 München 60, Planegger Str. 87 c  
Maschinensetzer - 29 Jahre

**4.**

**Preis**

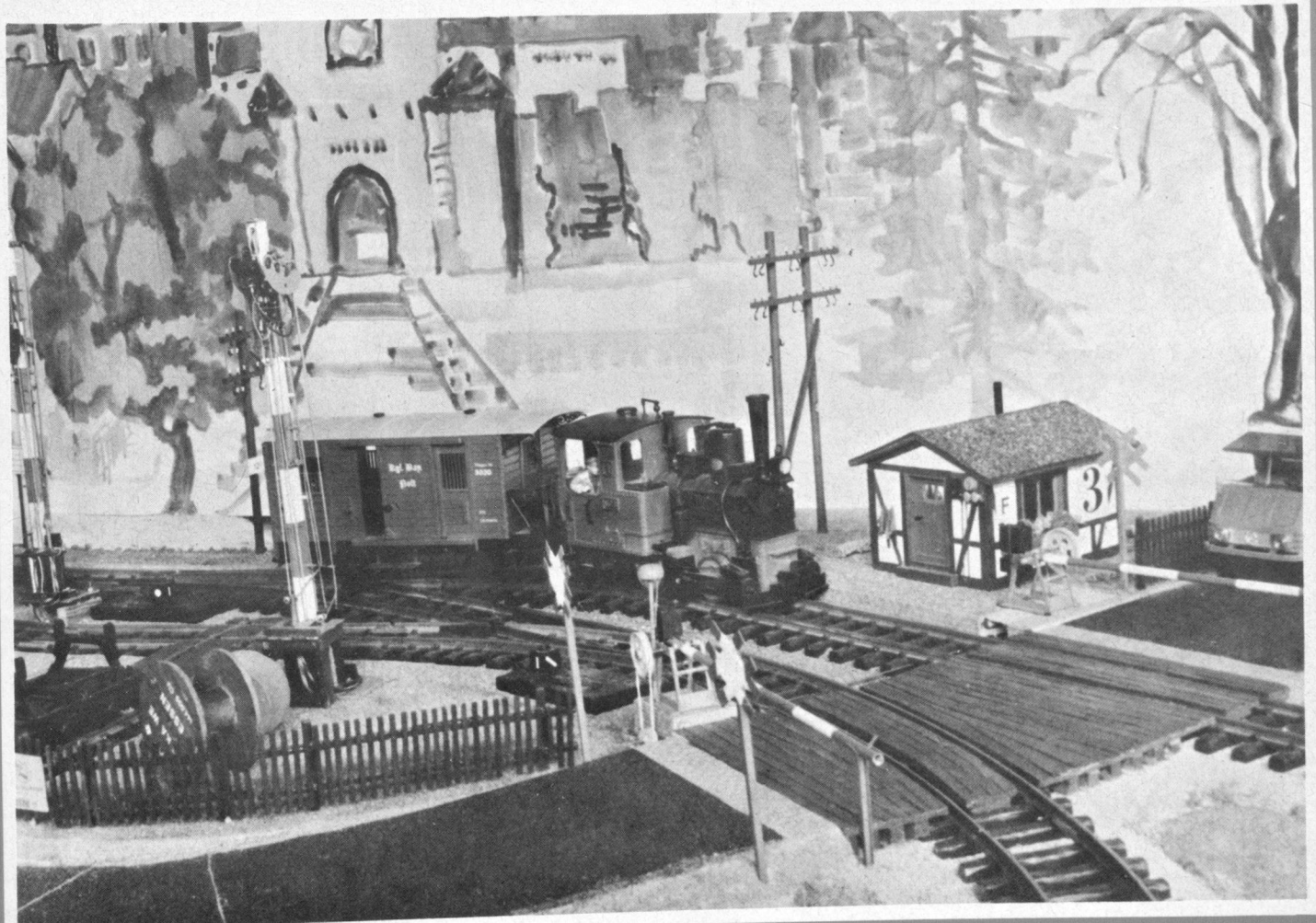


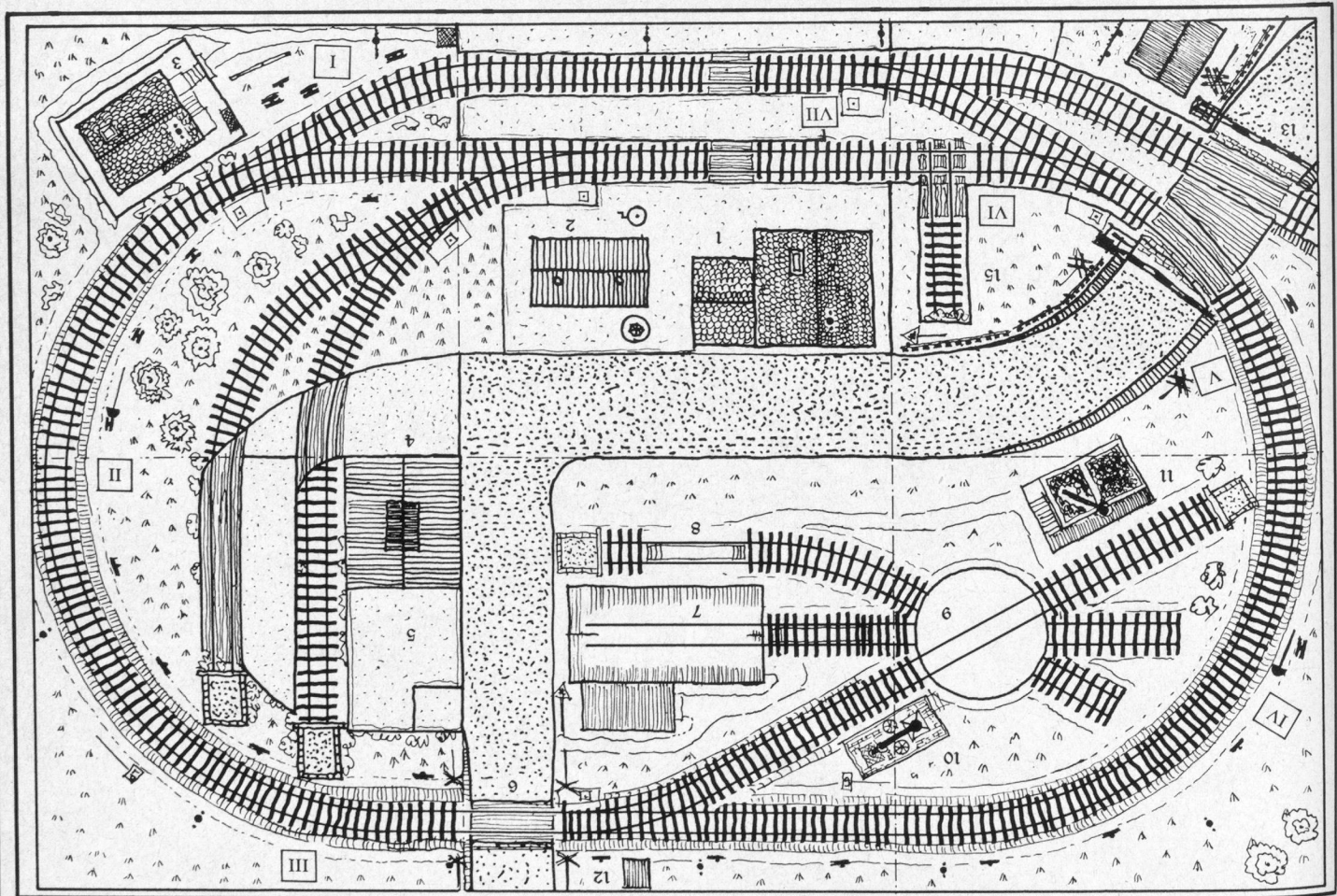
"Diese Anlage besteht aus einem Hauptthema, dem Gleisoval mit dem Bahnhof "Unzmarkt" und dem dazugehörigen Güter- und Bw-Gleisen, um einen sinnvollen Zugbetrieb zu ermöglichen. Sie wird im Wohnzimmer aufgebaut und besteht wegen der großen Abmessungen - 2 x 3 Meter - aus sechs zusammensetzbaren Einzelplatten von ein Meter Seitenlänge. - Als "Seitenthema" soll später eine Nebenbahn vom Bahnübergang abzweigen, die durch Diele und Gang ins Kinderzimmer führt und im Kopfbahnhof "Mauterndorf" endet. Diese Strecke wird rd. 10 Meter lang werden und wird auf Platten von 0,30 x 1,50 Meter Größe aufgebaut.

Die Gleise und alle niedrigen Anlagenteile sind auf den Platten festgeschraubt. Einzelne Gleisstücke, die über die Stoßstellen der Platten führen, werden beim Zusammenbau eingefügt.

Die Gebäude sind aus Sperrholz gefertigt. Dachziegel und Ziegelmauerwerk wurden mit Selfplast-Gießformen hergestellt. Alle Häuser werden auf die Anlage aufgesetzt. Telefonmasten, Zäune, Signaltafeln, Verkehrszeichen usw. sind zum Einstecken. Die Signale sind Eigenbau. Sie wurden nach Vorbildern der Kgl. Bayer. Staatsbahn gefertigt. Sie sind beleuchtbar. Die Flügel werden elektromagnetisch gestellt. Die Laternen können außerdem hinauf- und herabgekurbelt werden und sind abnehmbar. Die Bodenplatte jedes Signals sitzt auf drei Schrauben und wird durch eine Gegenmutter festgehalten. Die Bahnschranken sind ebenfalls aufsetzbar. Die Kraft wird von einer Antriebswelle, die unter den Gleisen hindurchführt, mit Gummibändern übertragen.

Vorgesehen ist noch ein elektronisches Lätewerk zur Zugankündigung für die geplante Nebenbahnlinie. Das auf dem Gleisplan eingezeichnete Bw ist noch im Aufbau und wurde daher auf meinen Fotos nicht gezeigt."





H. Hauck

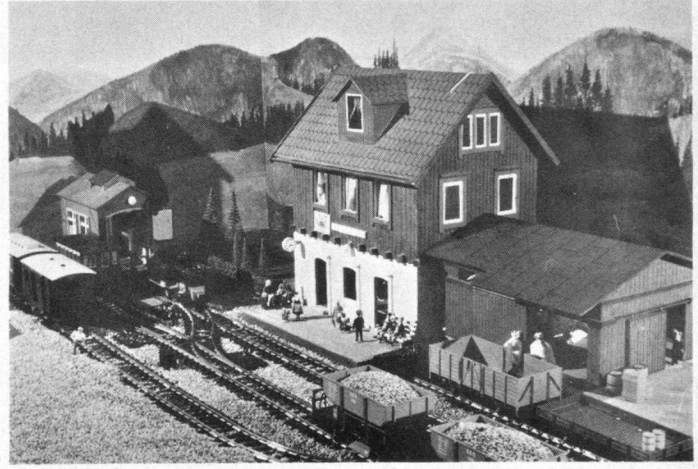
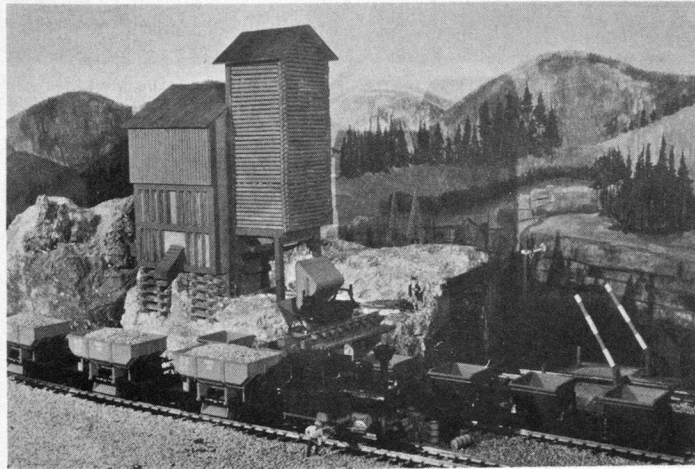
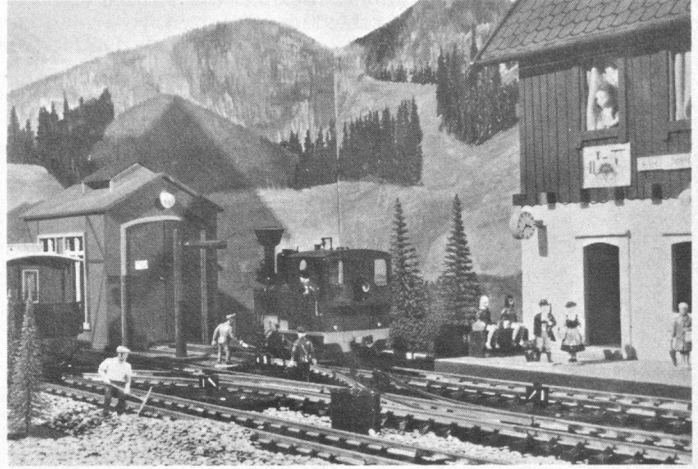
8000 München.15, Mozartstr. 23  
Dipl.-Ing.-Patentanwalt - 40 Jahre

5.  
Preis

"Unsere Anlage ist nicht ständig aufgebaut, so daß wir keinen festen Gleisplan haben. Aber mit einem guten Dutzend Weichen und Kreuzung läßt sich schon einiges anfangen und ein Hauptspaß liegt darin, die Gleispläne für kleinere Bahnhöfe, wie wir sie von der Isartalbahn oder der Murtalbahn kennen, immer wieder zu verändern, um sie unseren betrieblichen Wünschen jeweils

anzupassen. Bei uns liegt der Schwerpunkt auf dem Güterverkehr und dem Rangieren.

Die Gebäude sind auf der Rückseite aufgeschnitten und zu richtigen Puppenhäusern geworden. Der Knüller ist freilich das Schotterwerk, in dem 30 Pfund Linsen mühelos Platz finden, die unentwegt aus-, ein- und umgeladen werden."



# 6. Preis

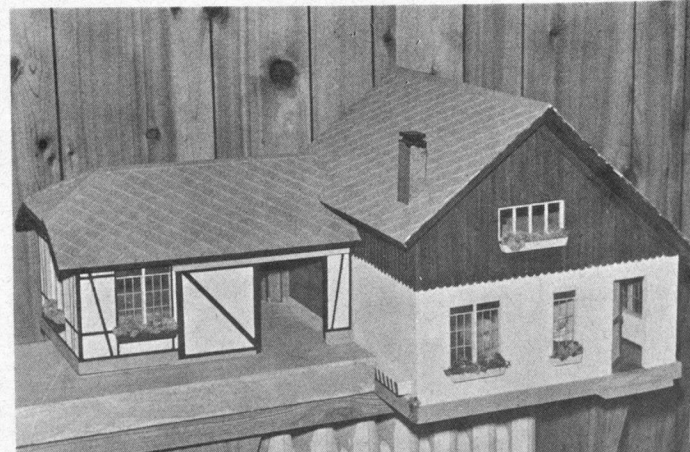
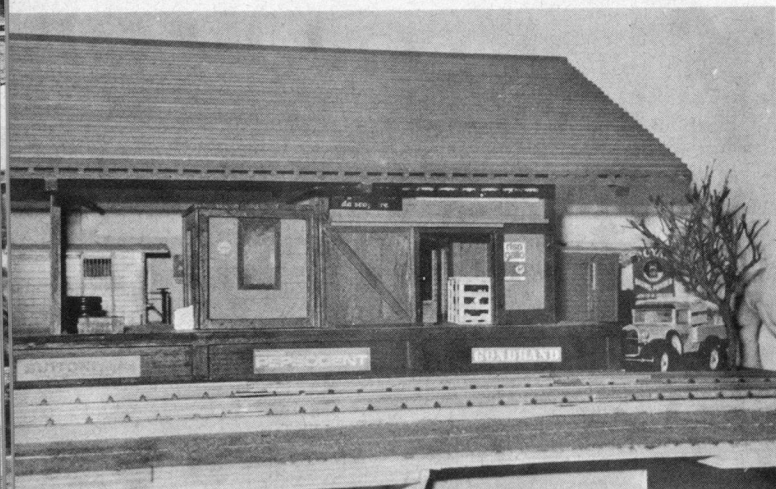
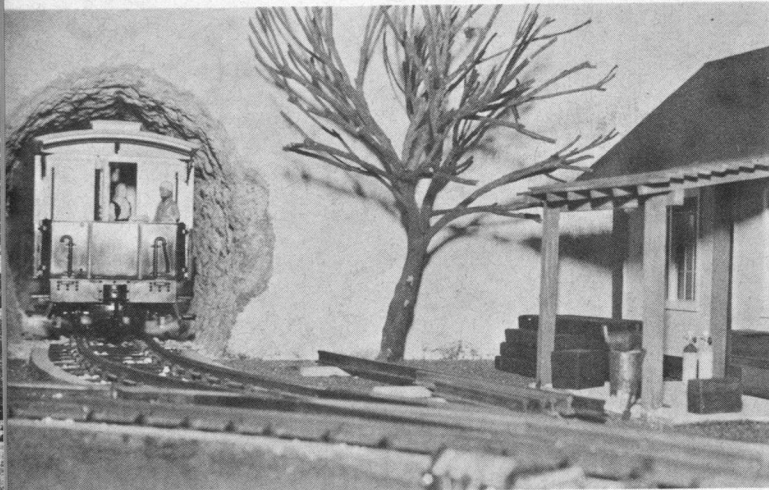
**Dr. Luigi Maria Bolla Emprin**  
Via Lanfranco da Ligurno 7, I-21100 Varese,  
Prokurist - 51 Jahre

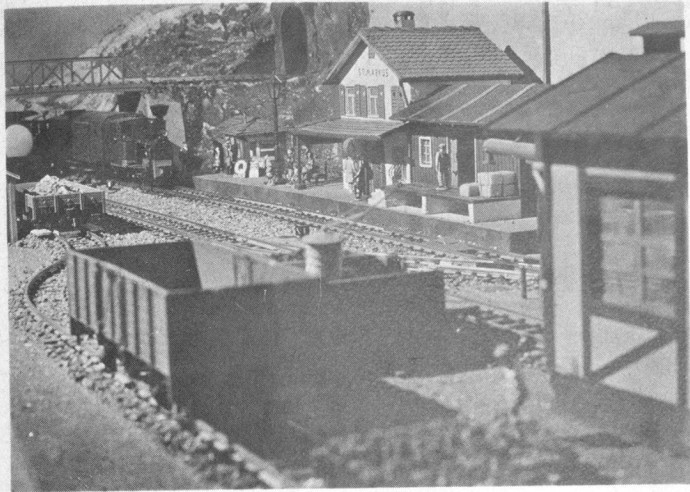
"Unsere LGB-Anlage ist in drei Abschnitte unterteilt: a. Kopfbahnhof - in einer Garage (5,50 x 0,73 Meter Bahnfläche) eingebaut - mit weiteren zwei Metern Rangiergleis - b. Strecke im Garten - c. unterer Bahnhof im Freiland.

Der Kopfbahnhof in der Garage ist fertig, es fehlen nur noch 1,50 Meter Hintergrund zur Abdeckung der Mauerwand. Die Weichen haben wir elektrifiziert, da diese Art von Lehmann noch nicht zu haben war. Die Gebäude wurden mit Inneneinrichtung versehen.

Die Gartenstrecke, die durch einen Tunnel in der Garagenmauer mit dem Kopfbahnhof verbunden ist, hat eine Strecke von 32 Metern bei einem Höhenunterschied von 2 Metern.

Wir erwarten, daß die Wetterlage besser wird, um die vom Regen verursachten Schäden zu reparieren, und die Strecke mit einer kleinen Stützmauer, neuer Brücke und Böschungen zu versehen. Der untere Bahnhof ist noch nicht eingesetzt, aber alles ist schon fertig, einschließlich Signale, Gleise, Weichen. Die Gebäude wurden im Winter angefertigt (laut Fotos) und es handelt sich um ein Bahnhofsgebäude mit Güterlager, Laderampe, kleinem Lokschuppen, Baracke (mit Gleiswagen für die Instandhaltung der Bahnlinie) und Transformatorkabine. Das Dorf enthält ein Kirchlein, Restaurant, Geschäft und weitere Häuser verschiedener Art. Alle Gebäude besitzen eine Inneneinrichtung, die sehr sorgfältig bis in jede Einzelheit ausgeführt wurde."





**Markus Hartlieb**

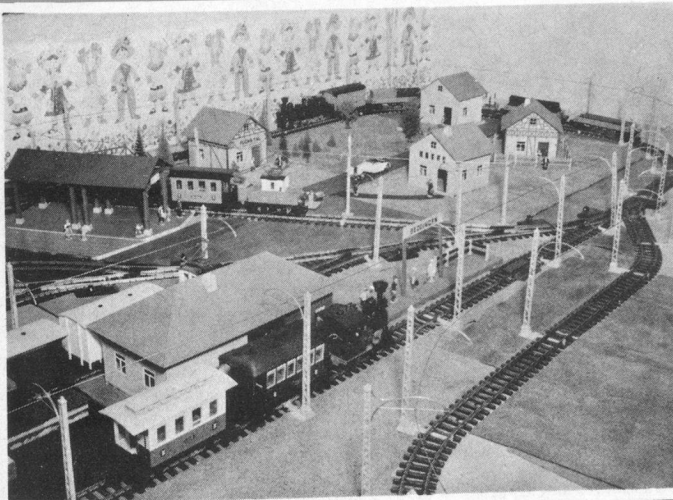
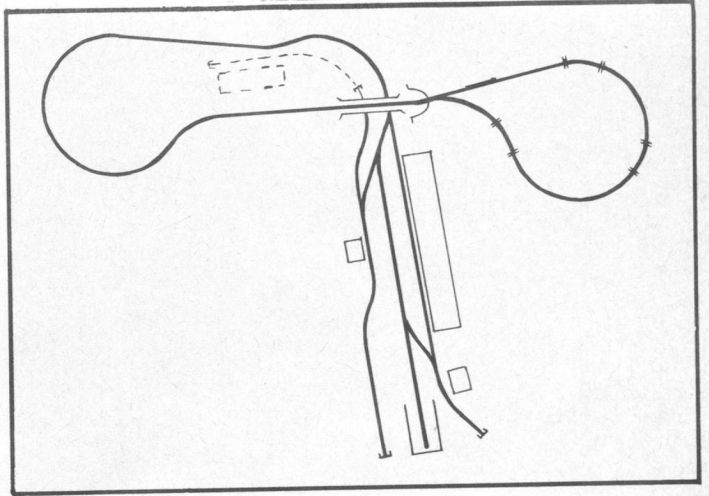
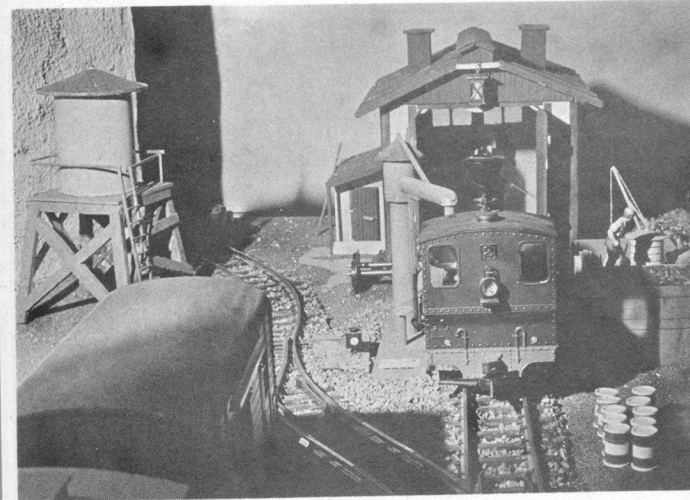
7000 Stuttgart 70, Echterdinger Str. 20 c  
Schüler - 15 Jahre

**7. Preis**

"Mittelpunkt der Anlage ist eine kleine Endstation deren Gebäude aus Holz und Pappe nach eigenen Entwürfen entstanden.

Zum Aufbau der Anlage konnte eine Ecke auf dem Dachboden ausgenutzt werden. Hinter dieser Ecke befindet sich eine Wandnische, in der die Kehrschleife gerade Platz hat. Alles weitere ist aus der Streckenskizze ersichtlich. Bilder von der Strecke gibt es noch nicht, weil hier bisher die Zeit für die Geländegestaltung fehlte. Auch im Bahnhofsgelände fehlt noch einiges, hauptsächlich Bäume und Sträucher.

Bis jetzt muß die Stainz 2 den Personen- und Güterverkehr noch allein bewältigen, aber sie soll bald Hilfe bekommen. Außerdem befindet sich ein Eigenbau-Triebwagen im Stadium der Planung."



**Dr. Friedrich Beddige**

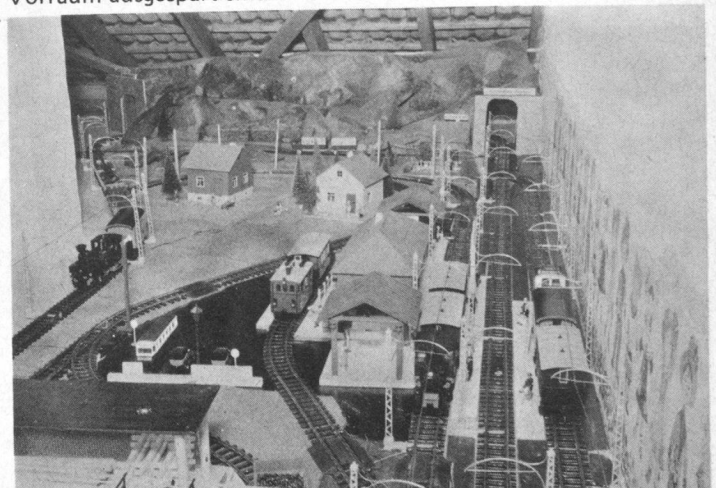
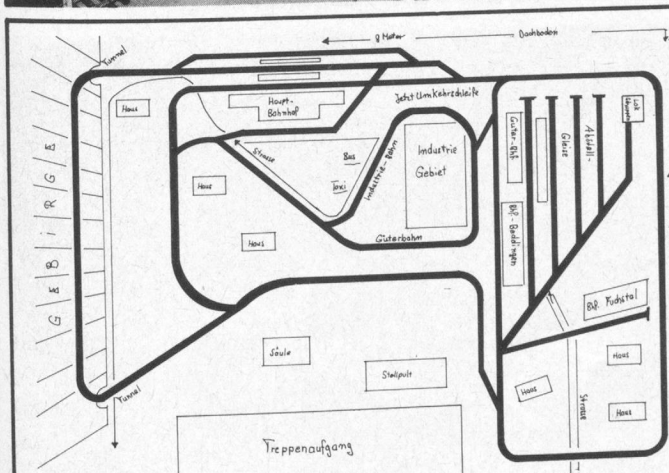
3180 Wolfsburg, Rabenbergstr. 32  
Zahnarzt - 60 Jahre

**8. Preis**

Kurzbeschreibung meiner Eisenbahnanlage:

"Gleislänge 65 m, 15 Weichen, 10 Loks, 21 Wagen, 12 Stromunterbrechungen, Oberleitungen verlegt auf allen Strecken, außer auf der Güterbahnstrecke (Güterbahnstrecke jetzt als Umkehrschleife umgebaut) und auf Abstellgleis 4. 2 Durchgangs-Fernbahnhöfe, 1 Sackbahnhof für Trambahnbetrieb, 1 S-Bahnhof als Durchgangsbahnhof ausgebaut, Tunnelstrecke an der Dachstraße, Holzbearbeitungsfabrik mit Dampfmaschine als Industriegebiet, 2 Ortschaften, Zufahrtstraßen.

Die Anlage ist im Wohnhaus auf dem Dachboden verlegt, auf einer Fläche von 6 x 9 Meter, von der der Treppenaufgang und ein Vorraum ausgespart sind."

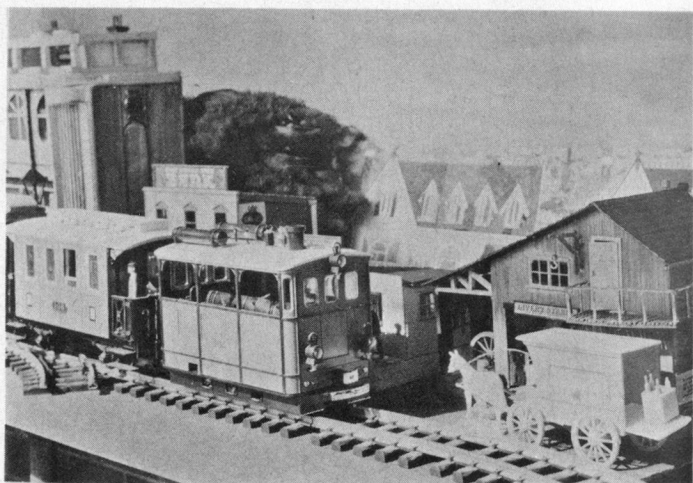
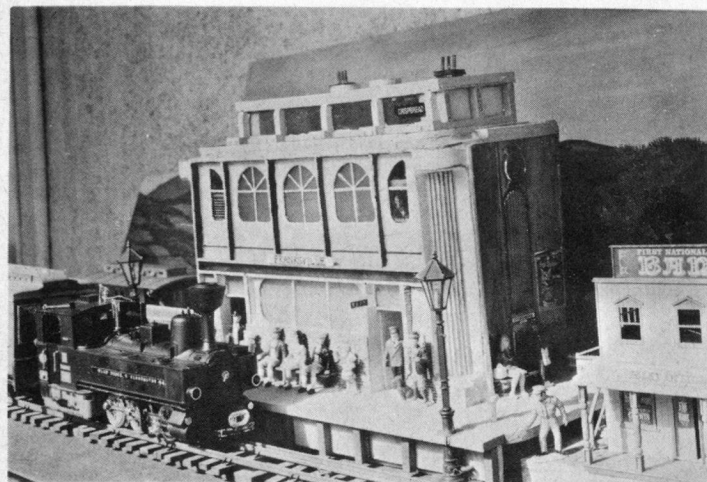
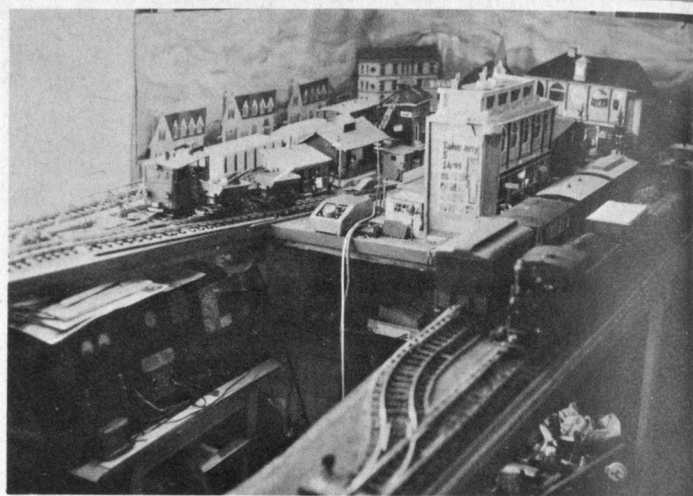


## 9. Preis

Frank J. Slovnik  
57 Spafforth Street, Cremorne 2090,  
Australia

Unser LGB-Freund aus Australien schreibt zu seinen Bildern: "Den ganzen Winter - von Mai bis August - baute ich auf der Veranda, wo die warme Sonne scheint, an den Häusern für die neue LGB-Anlage. Von September bis Dezember wurde dann die Anlage auf einem großen Tisch (6.00 x 2.20 Meter) mit allen Gleisen, Weichen, Häusern, Straßen usw. aufgebaut. Abschließend kam dann noch die elektrische Installation der Gebäudebeleuchtung und der Straßenlampen.

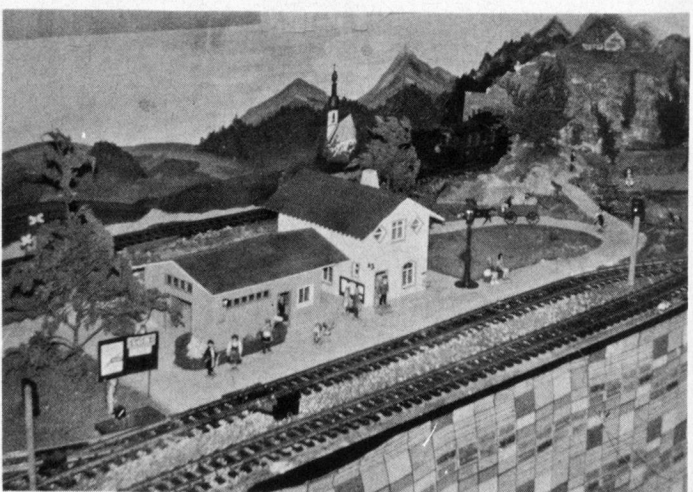
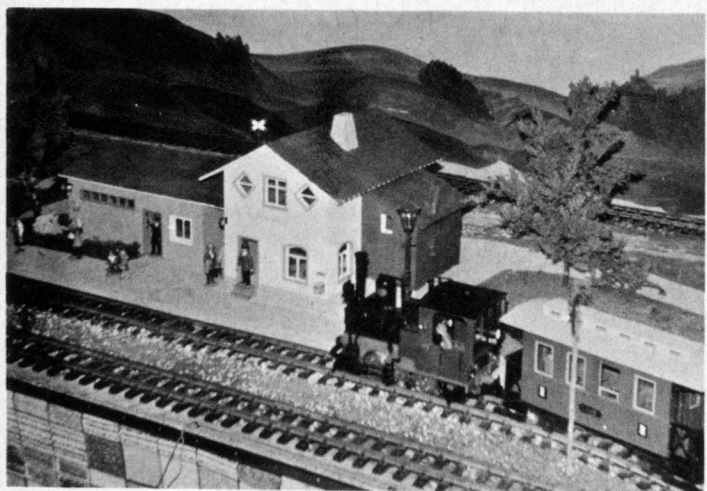
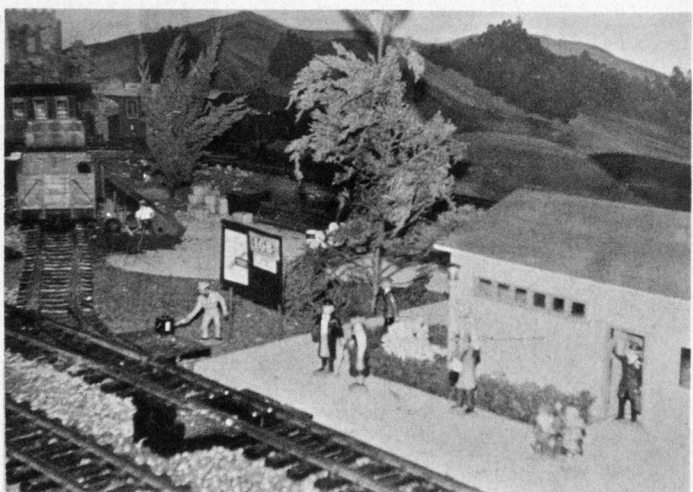
Diese neuerbaute, hier gezeigte Anlage ist über ein vier Meter langes, durch den Garten führendes Freiluftgleis mit meiner alten LGB-Anlage (2.80 x 3.70 Meter) verbunden, die im Waschhaus aufgebaut ist. Um auf der gesamten Doppelanlage Fahrbetrieb zu machen, brauche ich noch zwei Helfer."



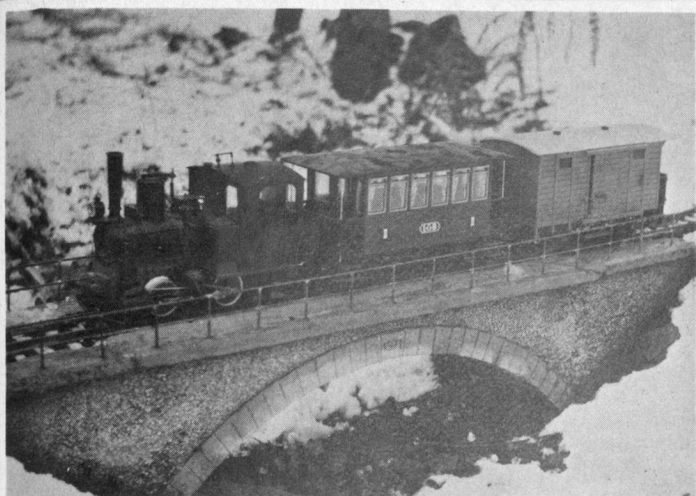
## 10. Preis

Wolfgang und Andreas Hesse  
6940 Weinheim, Friedrich Ebert Ring 37  
Schüler, 12 und 10 Jahre

"Mit dem Einverständnis unseres Vaters mußte eine HO-Anlage für unsere Lehmann-Bahn weichen, auf die wir ein Jahr gespart haben. Lange vor Weihnachten fingen wir zu basteln und zu bauen an. Unsere Bäume und Sträucher holten wir aus dem Garten, die wir mit verdünntem Ponalleim und Streumaterial haltbar gemacht haben. Den Bahnhof bauten wir nach einem Plan von einer "LGB-Depesche". Er ist aus 5 mm starkem Sperrholz hergestellt. Die Fenster bestehen aus steifem, durchsichtigem Plastikmaterial. Die Dachziegel auf dem Hauptgebäude wurden ebenfalls aus 0,6-mm-Sperrholz ausgeschnitten und aufgeklebt. Jetzt fehlt noch ein Lokschuppen, den wir auch bauen wollen. Die Lichtsignale wurden ebenfalls angefertigt und haben Zugbeeinflussung. Der ganze Bau machte uns viel Freude, die wir heute noch haben."



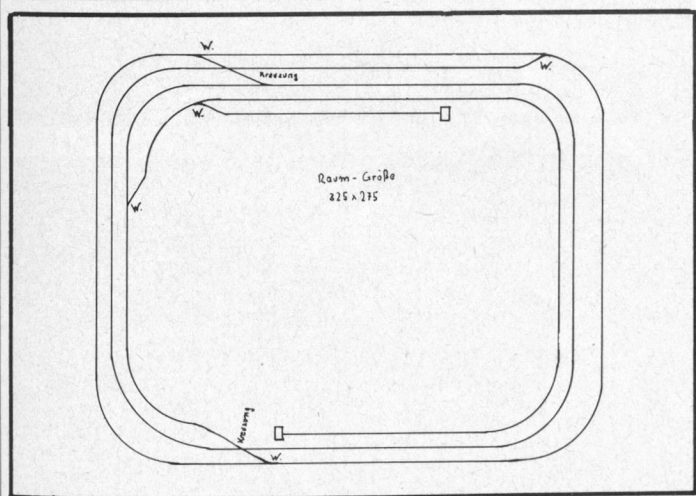
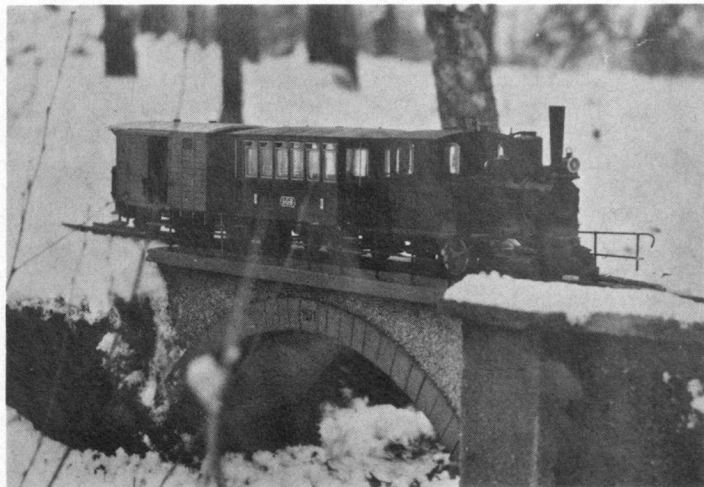
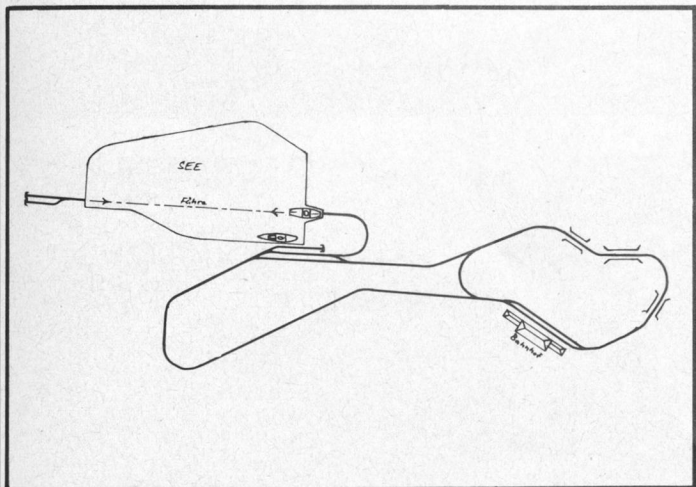




11. — 50.  
Preis

**Gerard Ancel**  
F-87 Couzeix, Le Villageat  
Schiffstechniker - 44 Jahre

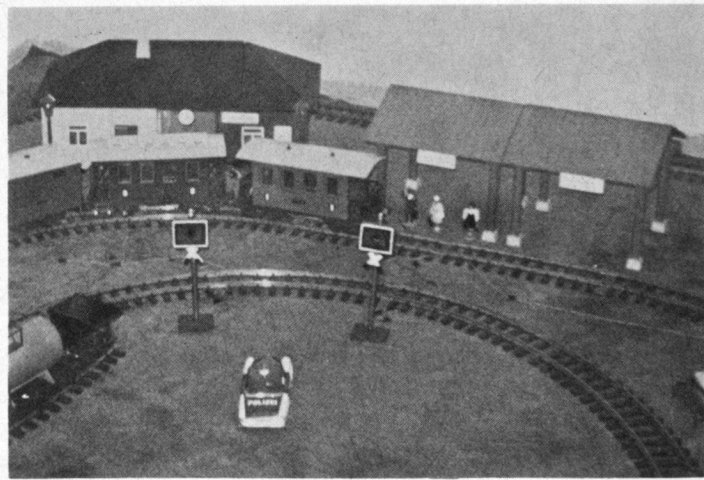
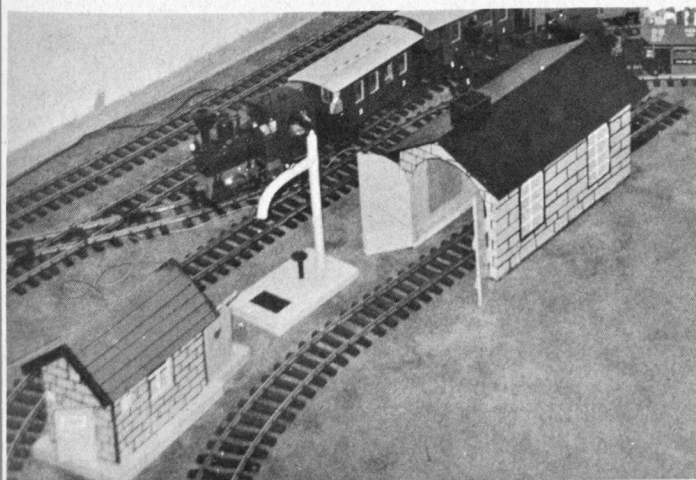
In die Liste der Preisträger wurde auch dieser LGB-Freund aus Frankreich aufgenommen, um seinen schönen Selbstbaubrücken - die Fotos zeigen hier zwei von ihnen im Freigelände - offizielle Anerkennung zuteil werden zu lassen. Diese außerordentlich naturgetreu aussehenden Brücken sind, mit leichten Eisenarmierungen, in selbstgebauten Formen aus Beton hergestellt worden. Die Außenseiten erhielten dann abschließend noch eine Fertigputzschicht und Geländer aus Messing. Monsieur Ancel schreibt, daß seine LGB-Anlage nicht nur dem Vater Spaß macht, sondern auch seinen drei Kindern (10, 8 und 2 Jahre alt), die bedenkenlos mit ihr spielen dürfen, auch der zweijährige "Schrecken" der Familie.



11. — 50.  
Preis

**Otto Bröker**  
4910 Lage-Hagen, Brockenbuschweg 15  
Rentner - 65 Jahre

"Was als Kind mein größter Wunsch war." schreibt uns LGB-Freund Bröker, "ging erst im Alter in Erfüllung." Und so entstand, erst im letzten Jahr, diese LGB-Anlage. Ein Kellerraum, 3,25 x 2,75 Meter groß, wurde dafür freigemacht, sein Fußboden mit Isolierfarbe gestrichen und mit Kunstgrasmatte ausgelegt. Darauf wurden dann die Gleise verlegt, mit insgesamt etwa 25 Meter Länge, einschließlich zahlreicher Weichen und Kreuzungen. Ein paar Gebäude sind gekauft worden und einige weitere, wie Lokschuppen und Güterschuppen mit Rampe, hat unser LGB-Freund selbst gebaut. Zur Zeit der Wettbewerbseinsendung verkehrten auf dieser Anlage schon zwei Züge, ein Personenzug und ein Güterzug.



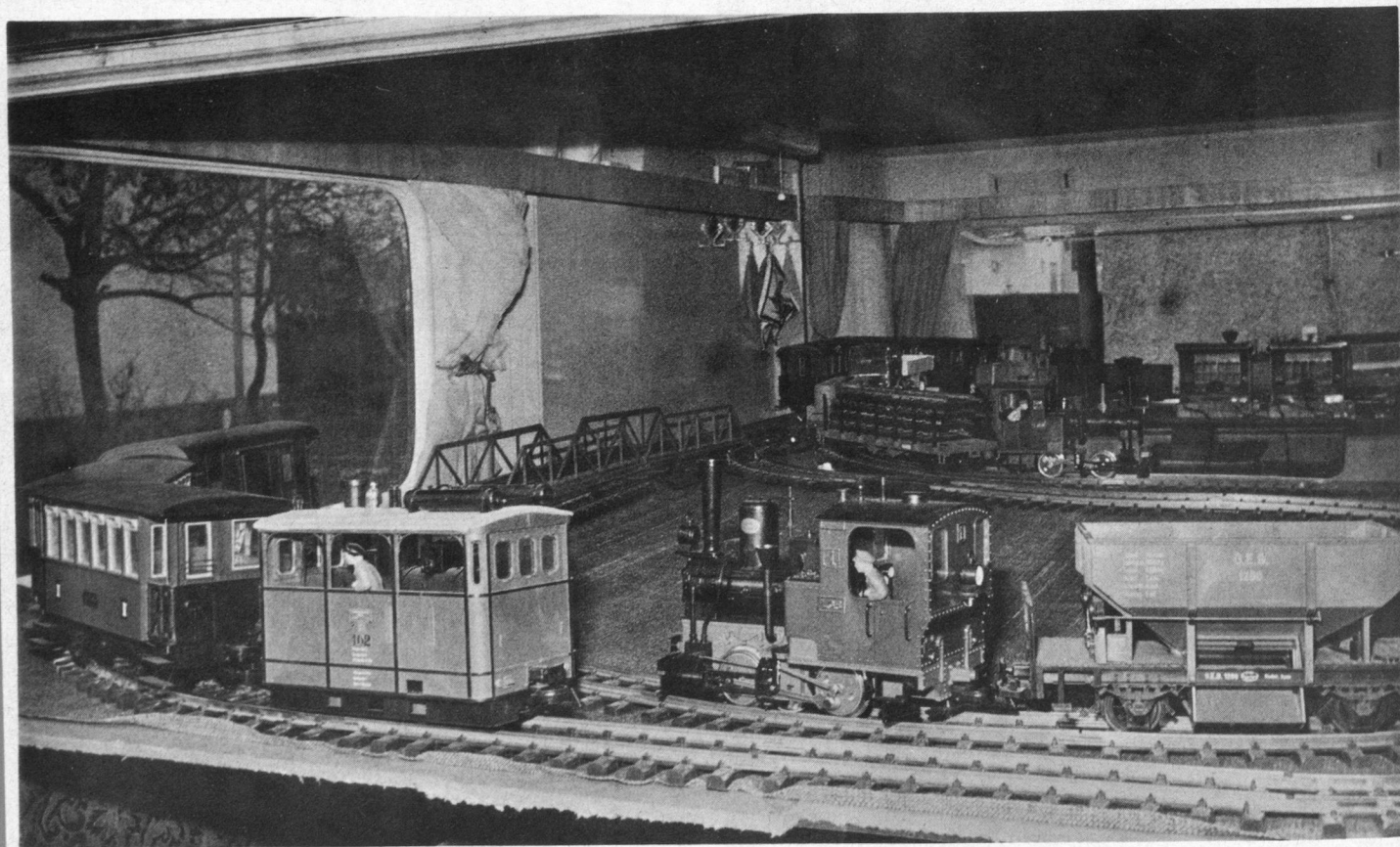
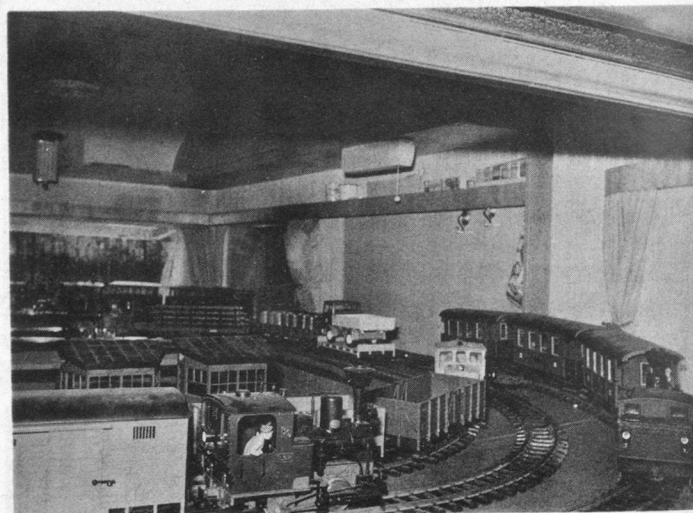
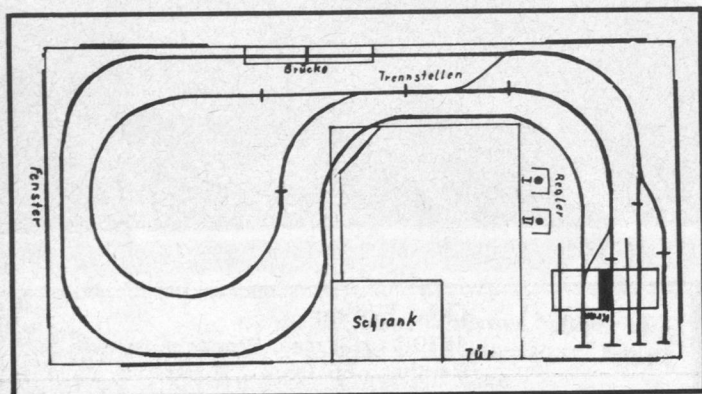
11. — 50.  
Preis

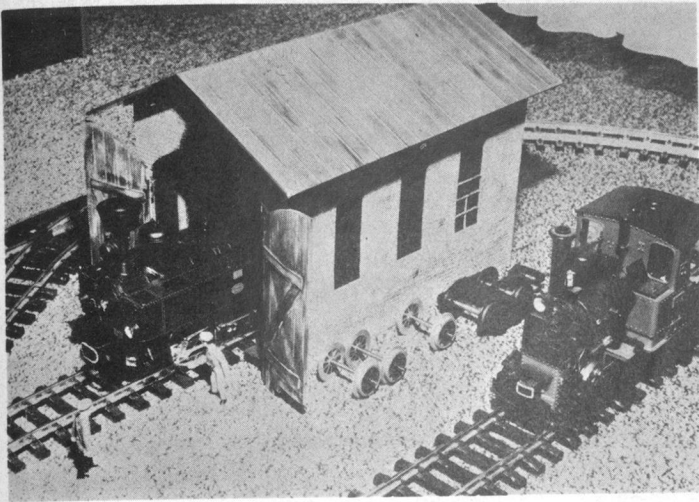
**Albert Dehoff**  
6800 Mannheim 33, Graudener Linie 41  
Rentner - 64 Jahre

Eine der originellsten LGB-Anlagen, die wir bisher kennengelernt haben, ist diese hier: sie ist in einen Wohnwagen eingebaut, der 2 x 4 Meter groß ist. LGB-Freund Dehoff meint dazu:

"Da der Wohnwagen meistens im Winter nicht benutzt wird, ist es für mich sehr günstig, darin eine kleine Anlage aufzubauen. Der Wohnwagen hat einen elektrischen Anschluß und Heizung. Außerdem bin ich ungestört und meiner Frau nicht im Wege.

Zum Aufbau habe ich einige Holzfaserplatten zurechtgeschnitten und in den Wohnwagen eingepaßt. Hier habe ich dann auch die Gelegenheit zu experimentieren und den Aufbau mehrerer Stromkreise mit einigen Fahrreglern für einen Mehrzugbetrieb auszuprobieren. Die Erkenntnisse kann ich in der warmen Jahreszeit zum Aufbau der Anlage im Freien ausnützen. Die Anlage kann mit wenigen Handgriffen abgebaut und verstaut werden, so daß der Anhänger wieder wohnbereit ist."





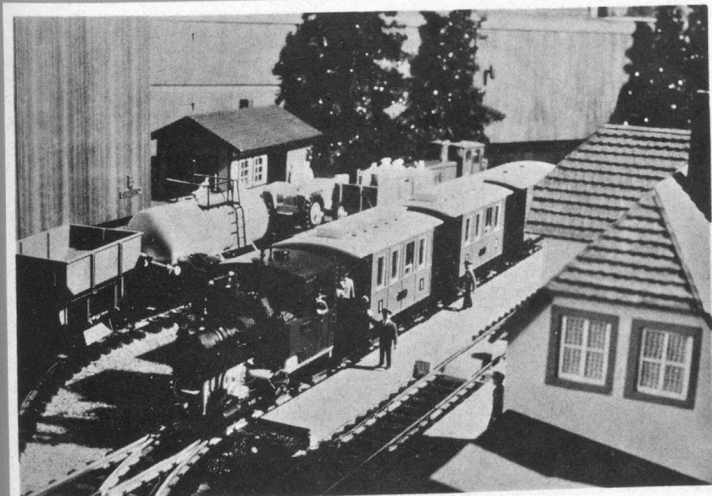
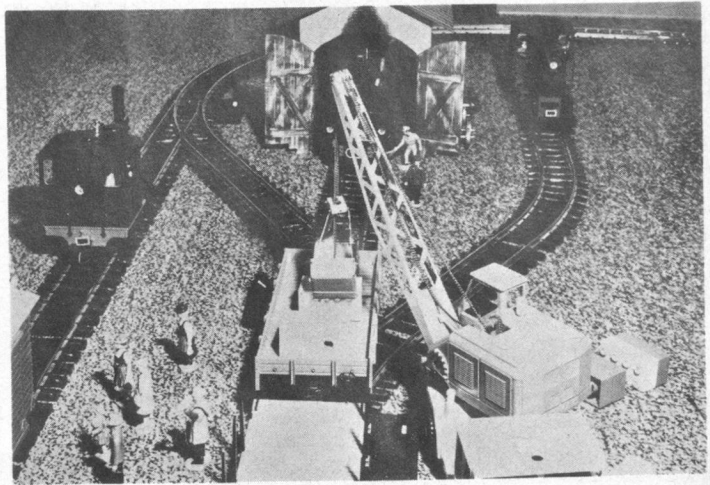
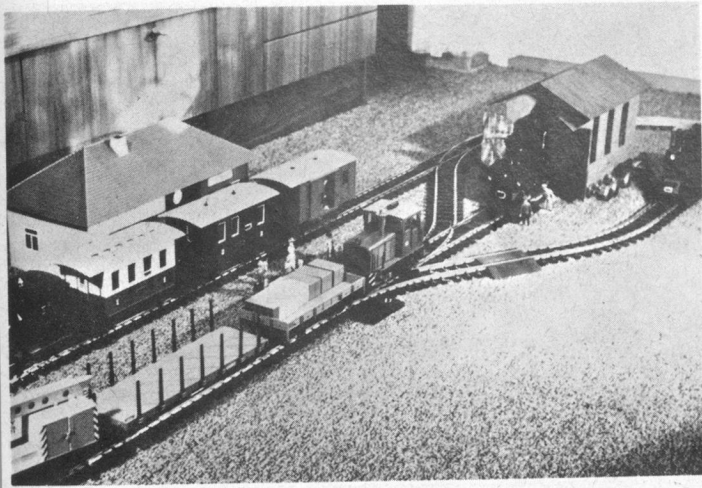
11. - 50.  
Preis

**Heinrich Droge**

1000 Berlin 45, Mercatorweg 1  
Autobusfahrer - 40 Jahre

"Meine Anlage hier ist nur eine Möglichkeit unter vielen, wie man in seinen vier Wänden mit der LGB Betrieb machen kann. Kernpunkt dieser Anlage ist der Bahnhof, der mit seinen ausgedehnten Rangiermöglichkeiten ein abwechslungsreiches Spiel gewährleistet. Aus dem Wohnzimmerbereich heraus kann meine LGB-Anlage noch auf den 7,5 Meter langen Flur erweitert werden, wo entweder ein Kopfbahnhof oder eine Kehrschleife aufgebaut werden können.

Der Lokschuppen ist mein erster Versuch, Zubehör selbst zu basteln. Seine Wände wurden aus einer 2,5 mm starken Hartfaserplatte ausgesägt und auf eine 10 mm dicke Grundplatte gesetzt."

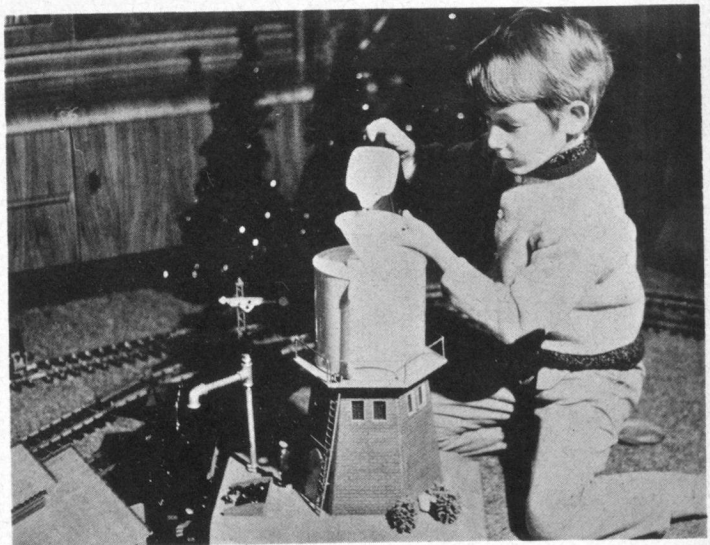
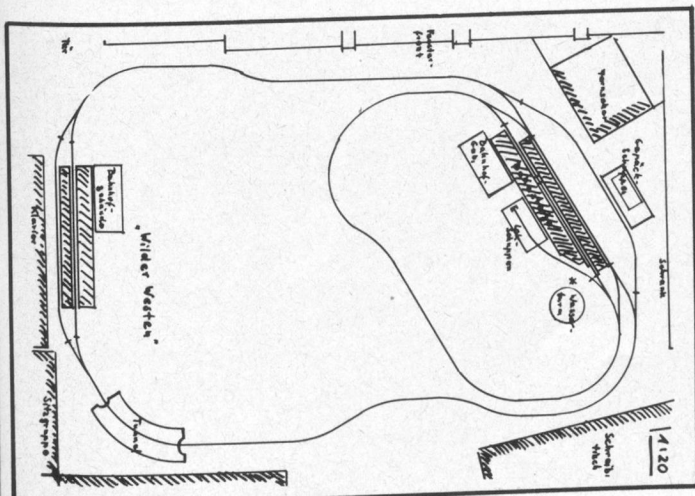


11. - 50.  
Preis

**Heinz Grubert**

3801 Lagesbüttel, Kleikamp 17  
Lehrer - 35 Jahre

Eine Anlage, die man auf- und abbauen kann. Jedes der vier Kinder von LGB-Freund Grubert darf mit aufbauen und selbstverständlich mitspielen. - Die Gebäude und der Tunnel wurden selbst gebaut aus Sperrholz und Preßspanplatten und mit Ölfarbe gestrichen. Sie sind so stabil, "daß die Kinder darauf sitzen können". Der große Wasserturm kann richtig mit Wasser gefüllt werden und läßt sich über den auch selbstgebauten Wasserkran - beispielsweise in einen Tankwagen - entleeren. Der Tunnel besteht aus einem Holzgerüst, das mit leimbetränktem Leinen überzogen und anschließend mit Sand und getrocknetem Moos bestreut wurde.

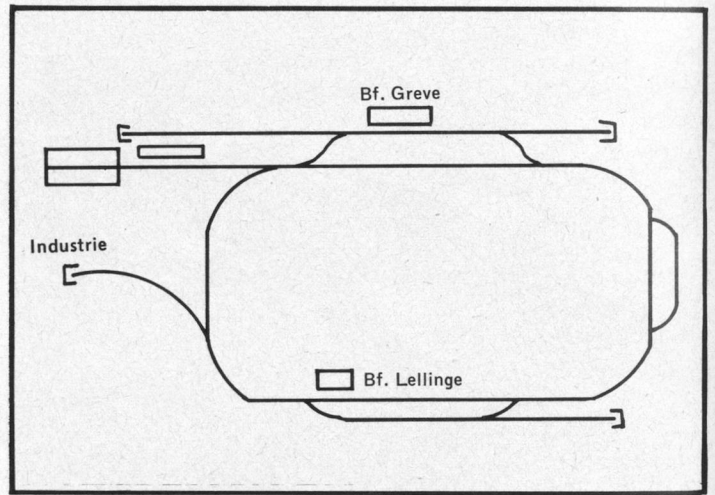
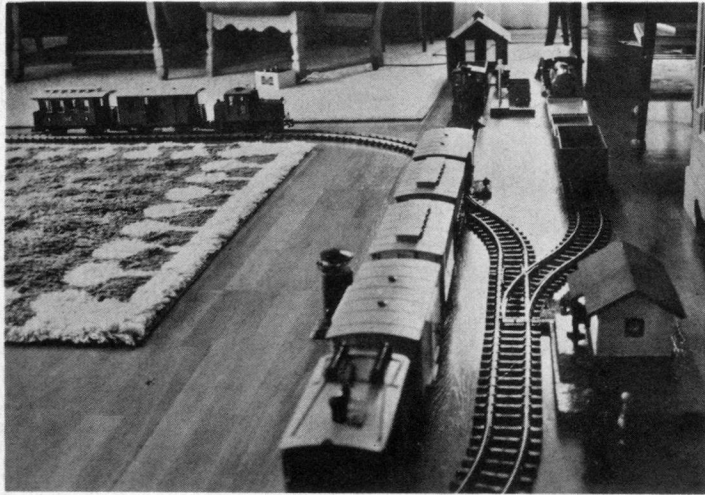
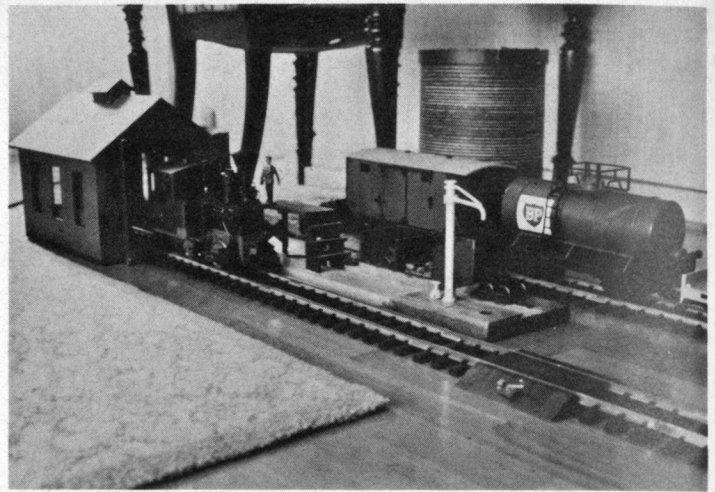


11. — 50.  
Preis

**Finn Uffe Haastrup**

Naeldebjerg Allee 32, DK-2670 Greve Strand  
Meteorologe - 37 Jahre

"Die Bahn wird etwa jedes zweite Wochenende aufgestellt und wieder auseinandergenommen. Jedes Mal wird der selbe Plan verwendet. Die Bahn wird aber ständig ausgebaut. Der Hauptbahnhof mit Lokhalle und Lok-Pflegestation heißt "Greve". Der kleinere Bahnhof mit dem Wasserturm heißt "Lellinge" und ein dritter liegt unterwegs. Die Bahnhofsgebäude sind gegenwärtig im Bau begriffen. Die Lokhalle ist dem Bild in der "LGB-Depesche" Nr. 9 nachgebaut, während sich der Wasserturm und das Packhaus in Wirklichkeit auf einer Zweigbahn in Nordwest-Seeland befinden. Die Gebäude sind hauptsächlich aus Styropor hergestellt. Dieses Material stammt aus Behältern, in denen ich Fleisch für den Tiefkühler empfangen. Die Bahnverwaltung hofft, baldmöglichst ein einfaches Signalsystem einrichten zu können."

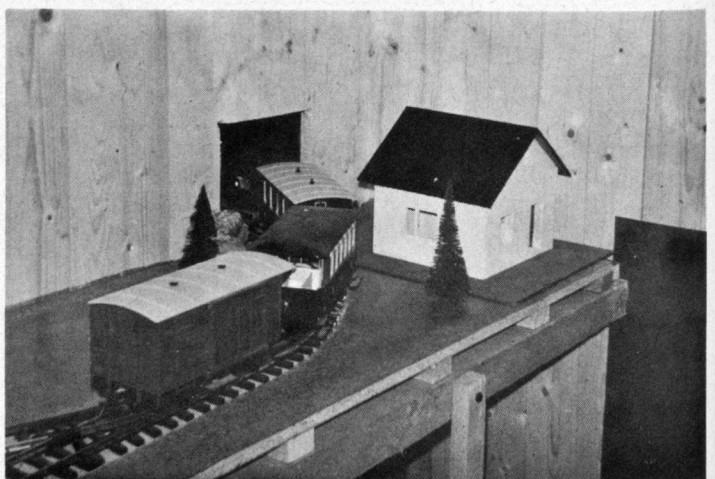
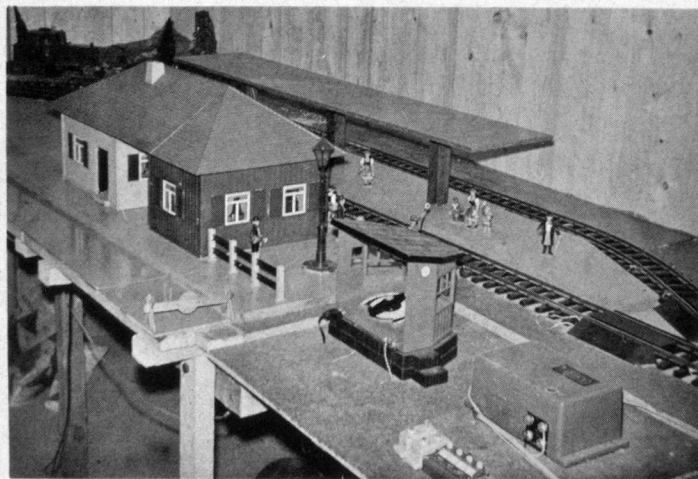
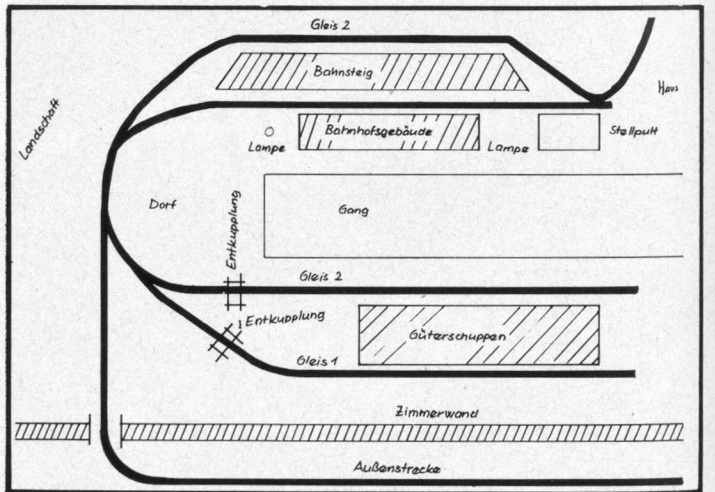


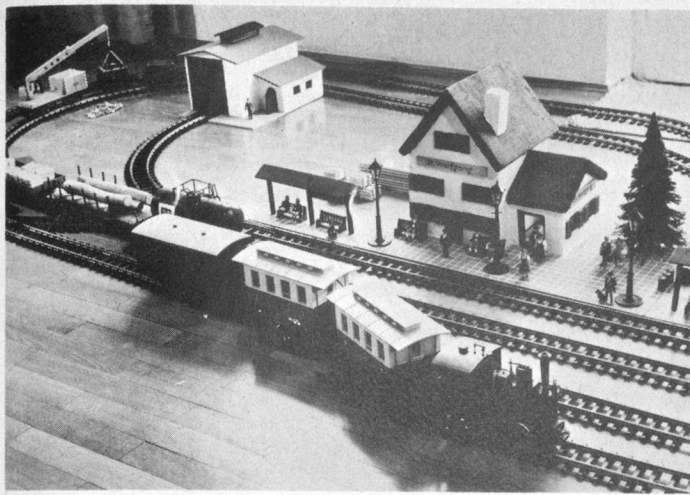
11. — 50.  
Preis

**Werner Herzog**

8301 Au/Hallertau, Ziegeleistr. 14  
28 Jahre

"Nachdem ich mich in zähen und langen Verhandlungen nicht mit meiner Frau über einen geeigneten Raum für meine LGB einigen konnte, entschloß ich mich zur Gründung der "HSB" (= Herzogs-Speicherbahn). Ich kaufte entsprechende Bretter und baute mir auf dem Speicher unseres Hauses ein Zimmer, 2,60 x 3,85 Meter groß. In diesem Zimmer, geheizt durch einen alten Ofen, sind lediglich Personen- und Güterbahnhof und Stellpult untergebracht. Die Bahn verläßt in einer Ecke das Zimmer und geht auf eine ca. 22 Meter lange Rundstrecke, die rund um den Speicher führt. Der Personenbahnhof hat zwei Durchgangsgleise von 2.40 Meter Länge. Die Gütergleise sind 2.10 Meter lang. Der Güterschuppen meiner "HSB" ist selbstgebaut, er ist 78 Zentimeter lang und 30 Zentimeter breit."





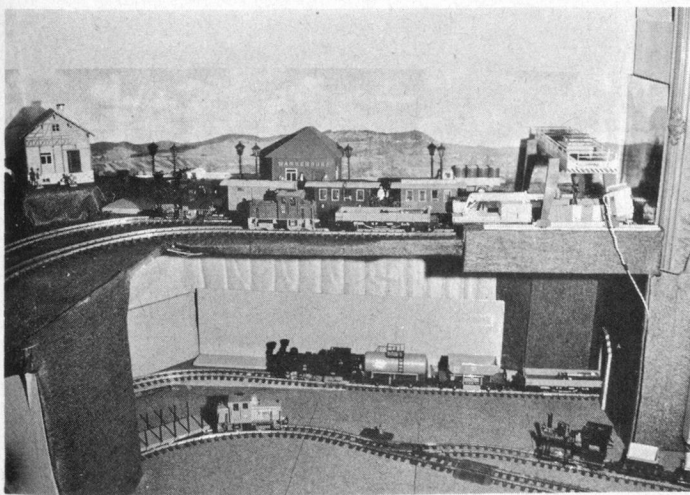
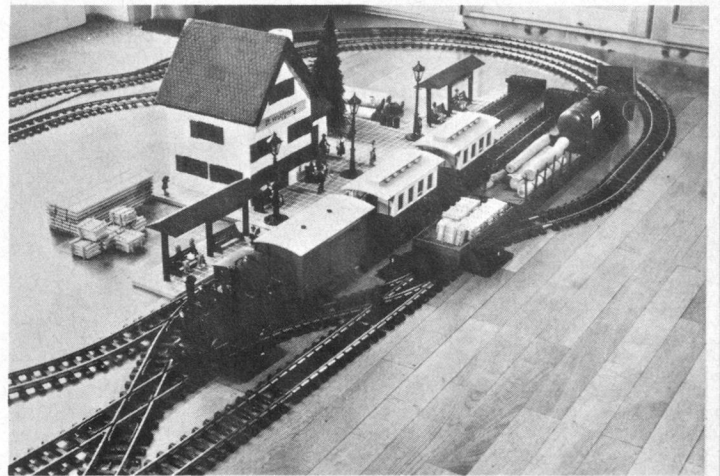
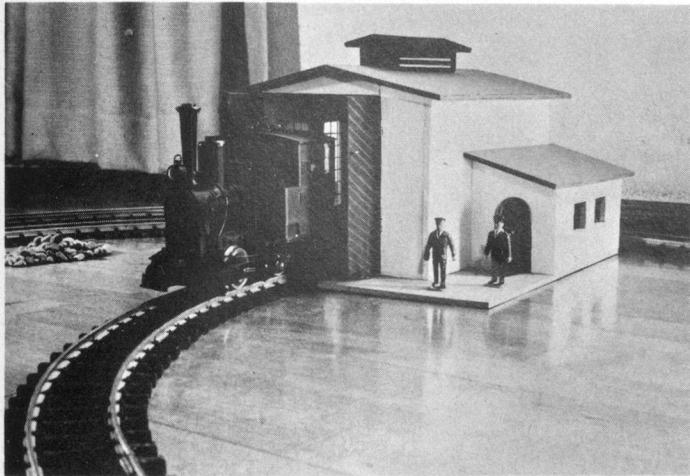
11. — 50.  
Preis

**Gerhard Hilsenbeck**

8000 München 71, Argelsrieder Str. 12  
städt. Angestellter - 39 Jahre

Diese Anlage in München ist auf- und abbaubar. "Wenn alles bereit liegt, kann meine LGB-Anlage in ca. 15 Minuten aufgebaut werden", schreibt LGB-Freund Hilsenbeck dazu.

Die Gebäude sind selbstgebaut. Der Bahnhof wurde aus 20-mm-Styroporplatten hergestellt und seine Außenwände sind mit "Moltofill-außen" verputzt. Fensterrahmen und -läden sind aus Holz. Der Lokschuppen ist ganz aus Sperrholz gebaut. Seine Torflügel und Rundbogentüren sind mit Scharnieren befestigt. Alle Gebäude sind mit Plakafarben angestrichen.



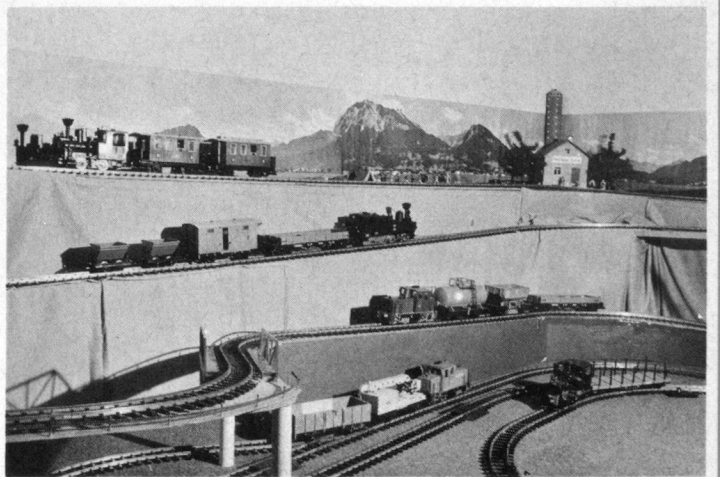
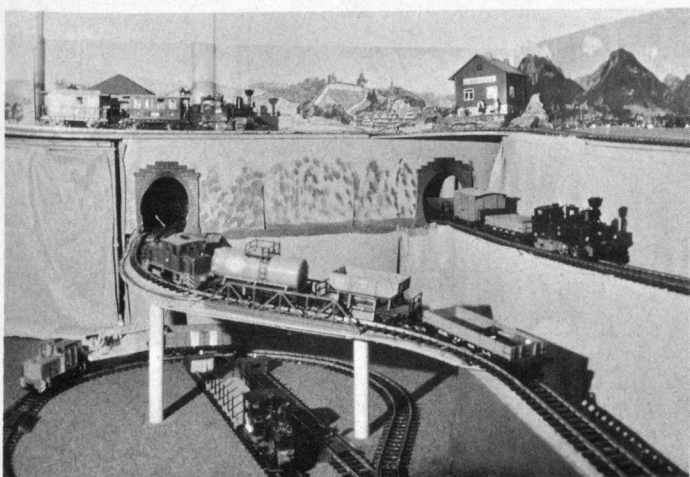
11. — 50.  
Preis

**Rolf Hirrlinger**

7000 Stuttgart 1, Wannenstr. 32  
Kaufmann - 70 Jahre

Die Innenanlage unseres LGB-Freundes Hirrlinger (- er hat auch noch eine große Gartenanlage -) ist in einem Zimmer von 4.50 x 5.00 Meter Größe untergebracht. Der Bahnbetrieb spielt sich auf mehreren Ebenen ab, wie die Fotos zeigen, mit einem Gesamthöhenunterschied von 82 Zentimetern.

Diese festeingebaute Zimmeranlage hat vier Stromkreise und sieben Haltepunkte mit Fahrstromunterbrechung, die durch Fernschalter für die Weiterfahrt eingeschaltet werden können. Die Häuser haben Innenbeleuchtung und rauchende (fern-schaltbare) Kamine.

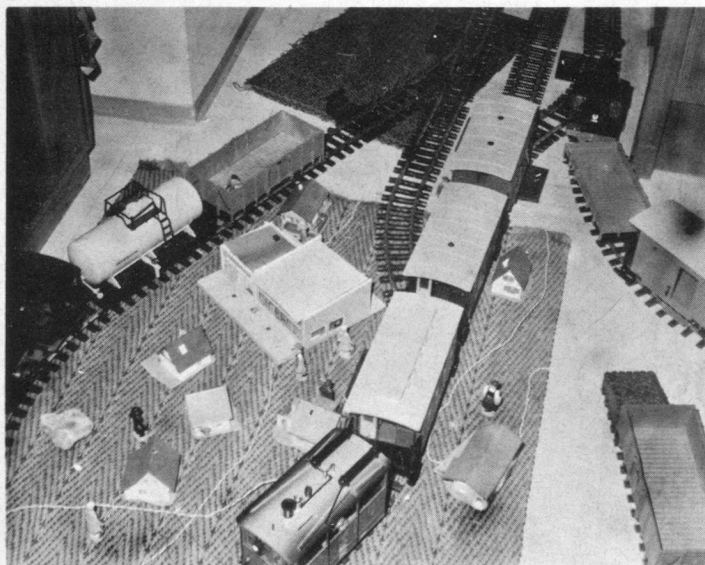


11. — 50.  
Preis

**Tobias Hoyer**  
8 500 Nürnberg, Dahlmannstr. 70  
Schüler - 14 Jahre

"Ich und mein Bruder (12 Jahre) haben große Liebe zur LGB gefunden und würden uns, wenn wir genügend Zeit hätten, uns noch mehr damit abgeben und unsere Fantasie walten lassen. Die Aufbauzeit unserer Anlage liegt zwischen zwei und drei Tagen.

Jetzt haben wir unsere LGB-Anlage auf unseren Dachboden verlegt, wo wir sie für immer lassen wollen, um sie noch besser auszubauen und um mit ihr in den Ferien einige Tage zu verbringen."

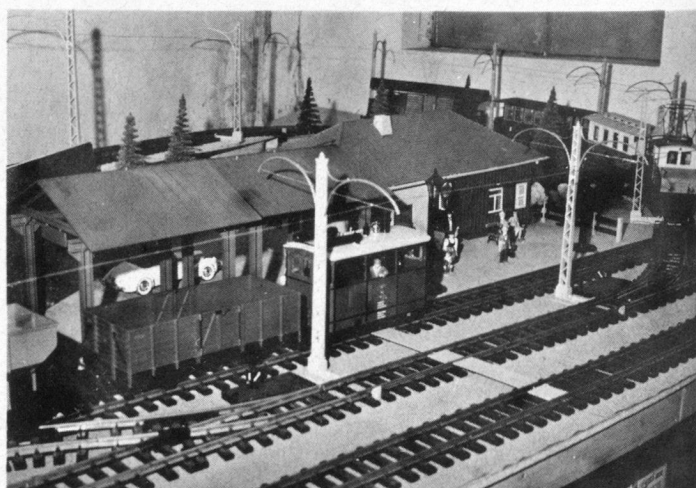
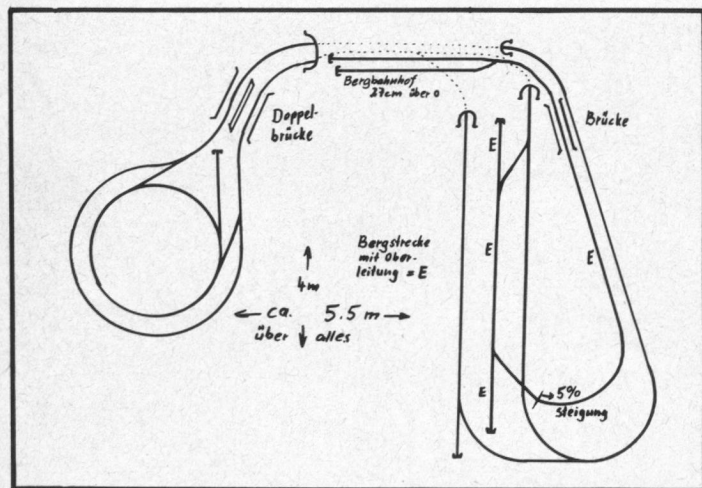
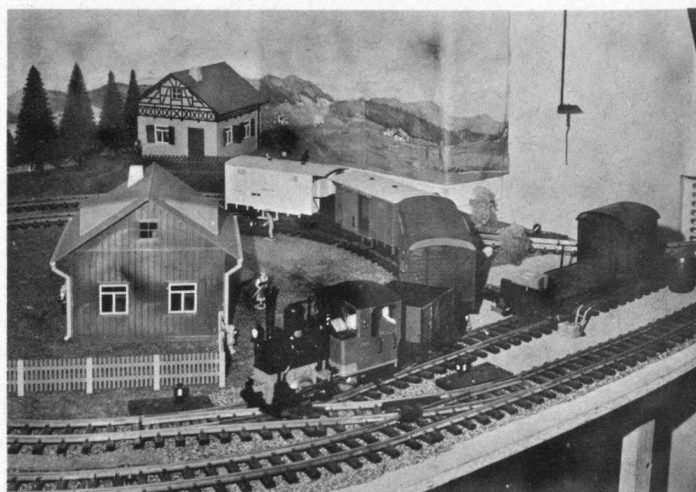


11. — 50.  
Preis

**Frank Hüttner**  
4300 Essen, Von-Einem-Str. 36  
Fernsehtechniker - 31 Jahre

"Seit frühester Kindheit habe ich mich mit Modelleisenbahnen beschäftigt," schreibt LGB-Freund Hüttner uns, "doch die Schaffensfreude, die die LGB ins Haus gebracht hat, ist wohl bisher der Höhepunkt. In einigen Jahren wird wohl mein Sohn (jetzt zweieinhalb Jahre alt) den Weg fortsetzen, ebenso wie ich in die Fußstapfen meines Vaters getreten bin. Die Möglichkeiten mit der LGB sind schier unerschöpflich, außerdem kann man bei dem übersichtlichen Maßstab viel mehr erkennen oder auch selbst schöpferisch tätig sein.

Über die Veröffentlichung meiner Adresse würde ich mich freuen, denn möglicherweise würde dann Kontakt mit anderen LGB-Freunden entstehen."

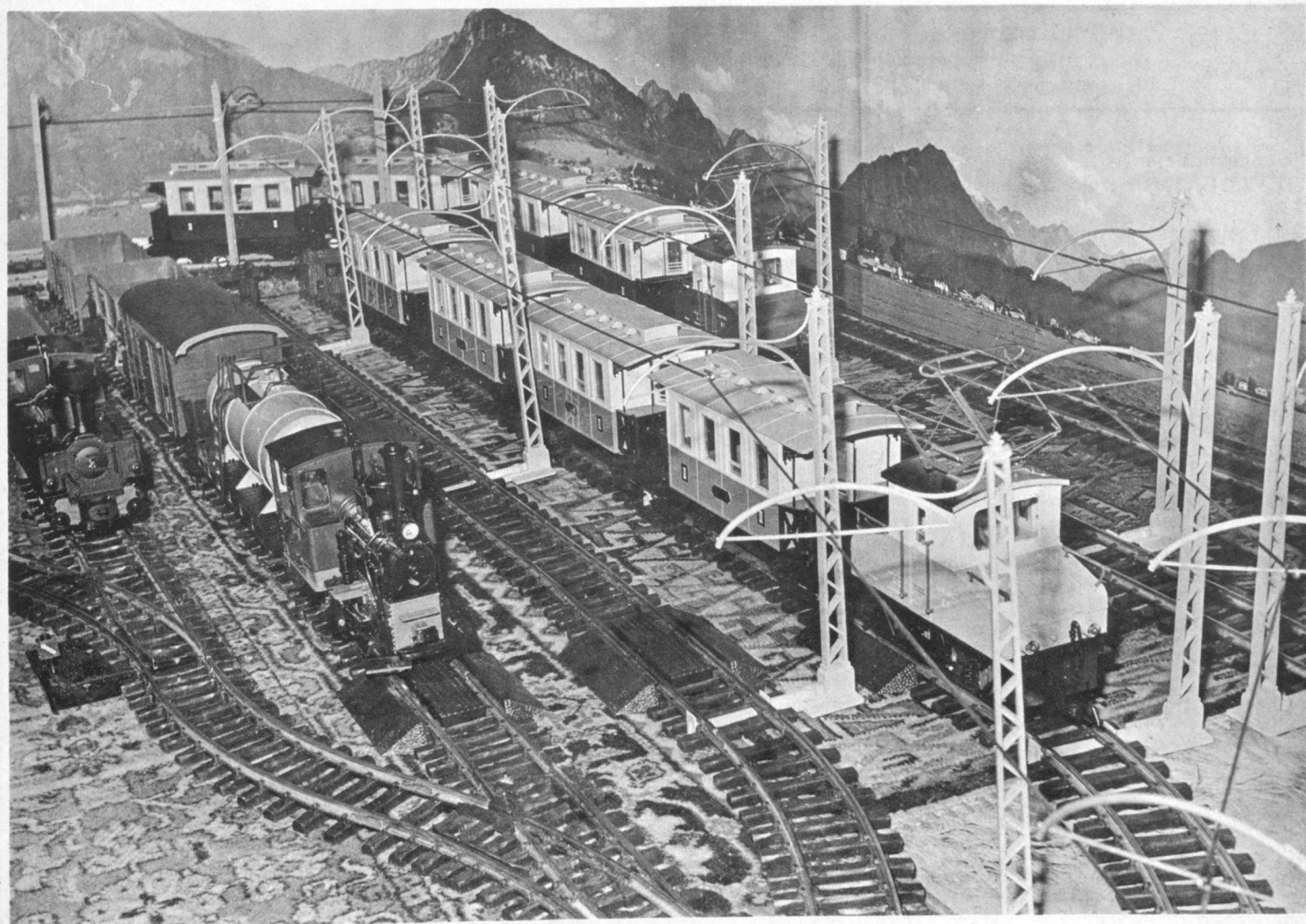
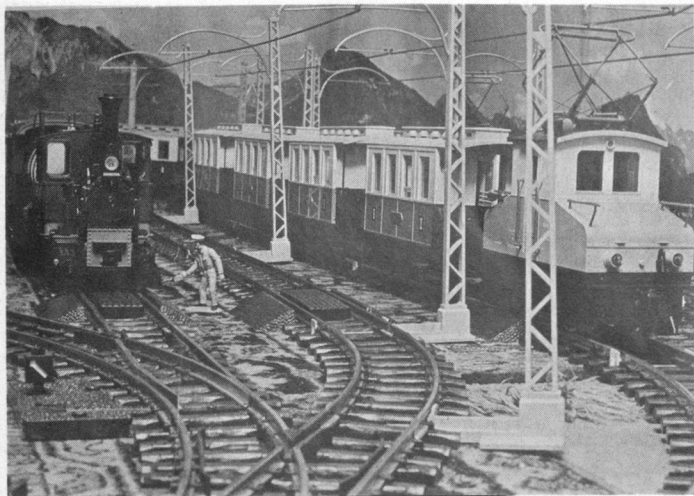
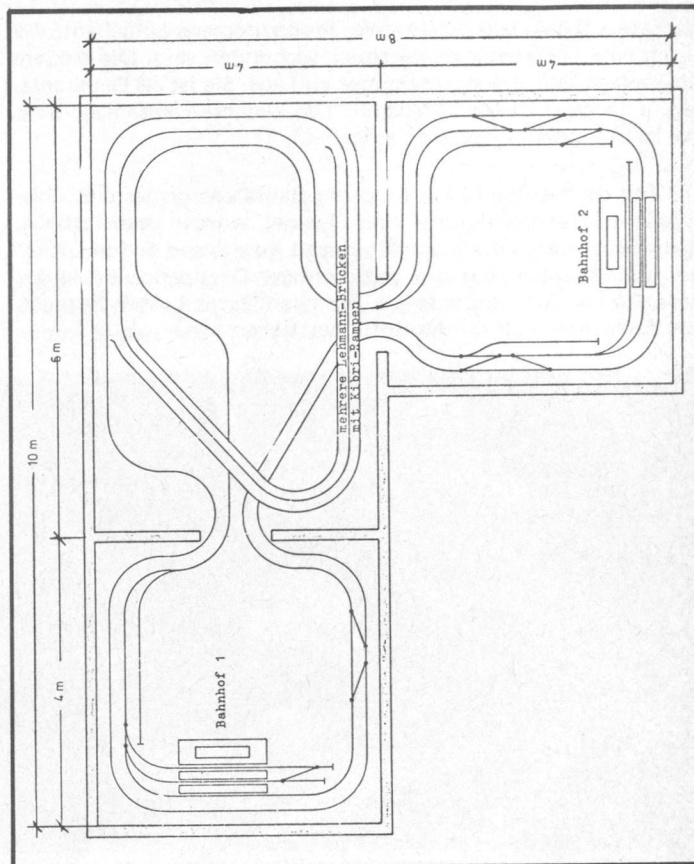


"Ich kann meine LGB leider noch nicht fest aufbauen, weder im Garten noch in der Wohnung, weil es am Platz fehlt. Aber hin und wieder kann ich nicht umhin, sie in einigen, an Feiertagen unbenutzten Zimmern, in Betrieb zu nehmen. Um die Anlage aufzubauen, brauche ich - nachdem ich mich "eingearbeitet" habe - drei bis vier Stunden.

Die Anlage umfaßt ca. 120 Meter Gleise. Der innere Ring sowie einige Abstellgleise sind mit Oberleitung (60 Masten) versehen. Es sind 22 elektrische Weichen und zahlreiche Trennschienen eingebaut. Durch Schaffung verschiedener Stromkreise läßt sich ein reger Zugbetrieb erreichen. Durch Landschaftshintergründe und vielerlei Zubehör wird dem Bahnbetrieb die Zimmer-Atmosphäre genommen. Die Bahn mit allem Zubehör bewahre ich in einem Schrank (1.50 Meter lang, 1,70 Meter hoch) auf. Ein zweiter Schrank für die Neuanschaffungen der letzten Zeit ist inzwischen hinzugekommen."

11. — 50.  
Preis

H. Keßler  
4630 Bochum  
60 Jahre

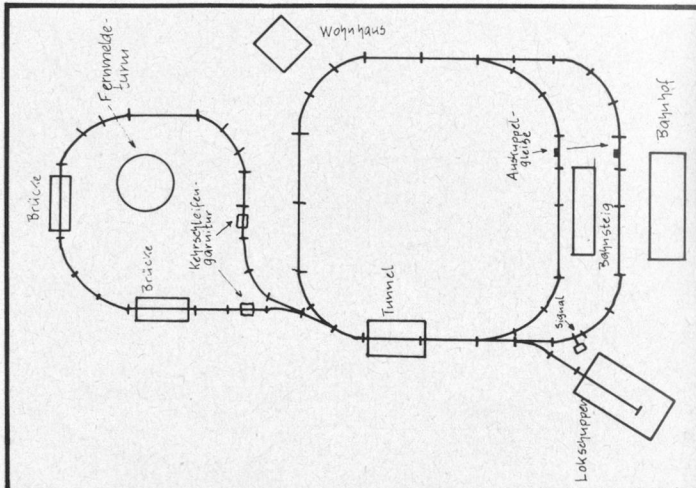
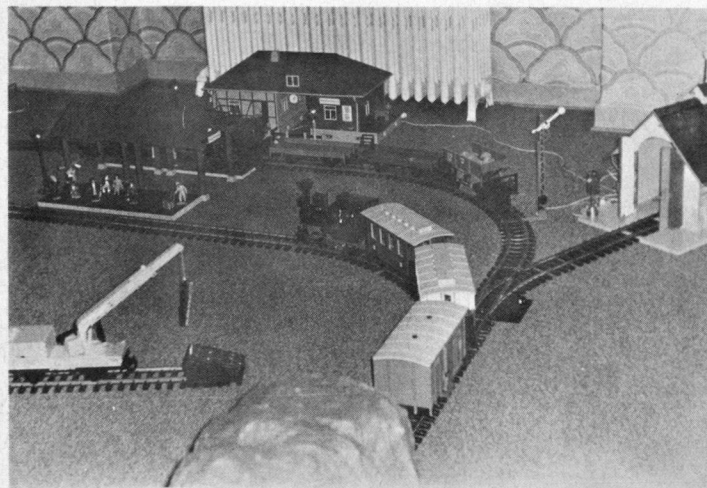
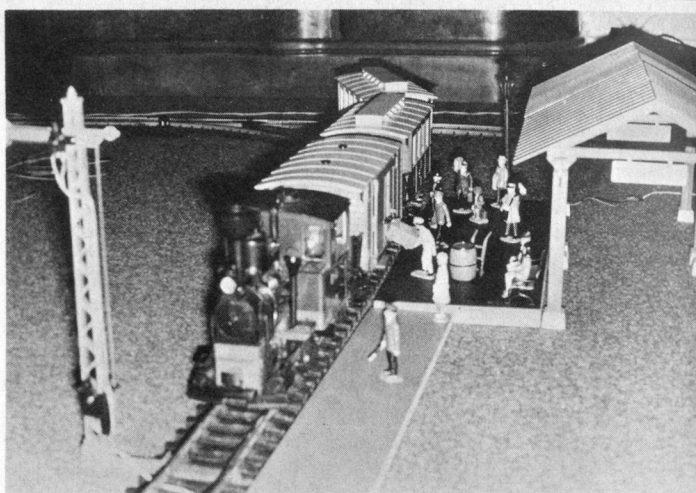


11. — 50.  
Preis

Kurt König  
3011 Laatzen, Auf der Dehne 7  
Techn. Fernmelde-Oberinsp. - 47 Jahre

"Unsere LGB-Anlage ist in zwei Wohnzimmern aufgebaut, die durch eine Schiebetür miteinander verbunden sind. Die größere Gleisanlage füllt ein Wohnzimmer voll aus. Sie ist als Daueranlage auf längere Zeiten aufgebaut. Die kleinere Gleisanlage wird nur zu besonderen Anlässen aufgebaut."

Ein Teil der Bauten ist aus Lindberg-Bausätzen hergestellt. Lokschuppen, Fernmeldeturm und Tunnel wurden selbstgebaut. Hauptbaumaterial dafür war Sperrholz von 3 und 8 mm Dicke. Der Lokschuppen hat ein mit richtiger Dachpappe beklebtes Dach. Beim Tunnel wurde ein Formgerüst mit Leinen bezogen und dann mehrmals mit Moltofill bestrichen.



11. — 50.  
Preis

P. M. Kempers  
Schiedam, Burg van Haarenlaan 380, Holland  
Kühltechniker - 66 Jahre

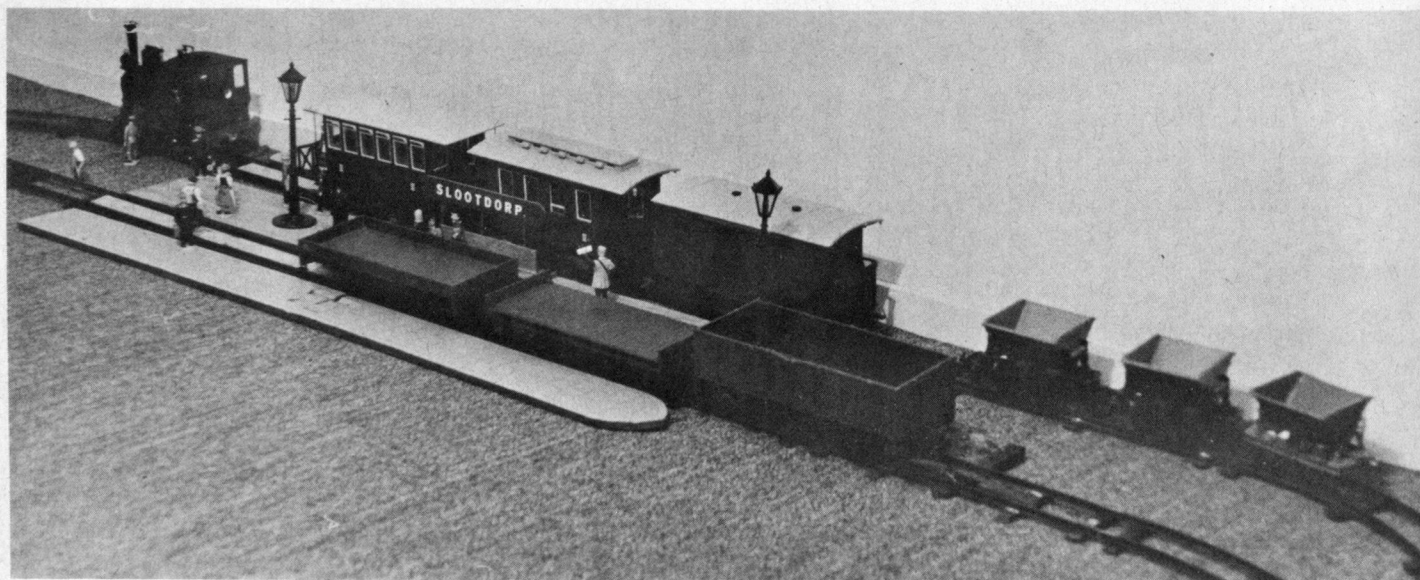
"Doppeloldtimer"

"Die LGB fährt bei uns auf einem Originalgleis aus dem Jahre 1912. Über diese Schienen ist ein halbes Jahrhundert lang kein Zug mehr gefahren und die ehemalige Bahndirektion war schon fast pensioniert, als mit der LGB der Dienst wiedereröffnet werden konnte. Vorläufig besitzt die Bahngesellschaft nur eine Maschine, die den Betrieb alleine schaffen kann, da sie äußerst leistungsfähig ist. Hier im Bild an der Haltestelle "Slootdorp" ist sie soeben mit einem leeren Güterzug angekommen und wird

umrangiert, um sofort nach der Versorgung an den wartenden Personenzug angekuppelt zu werden.

Auch die Beförderung von Sand und Schotter für den Bahnbau gehört mit zur Aufgabe der Maschine. Hierfür stehen drei Kipploren zur Verfügung. Die hintere Lore ist so alt wie die Schienen; aber man kann sie kaum von den zwei LGB-Wagen 4043 unterscheiden.

Die von der Bahn durchfahrene Gegend ist 2,30 x 4,30 Meter groß. Es gibt Leute, die behaupten, daß dies nur ein Logierzimmer ist. Diese Leute haben aber Unrecht, weil sie keine Phantasie haben. Irgendwo gibt es immer ein Manko im Leben - und das nicht nur bei der Modellbahnerei!"



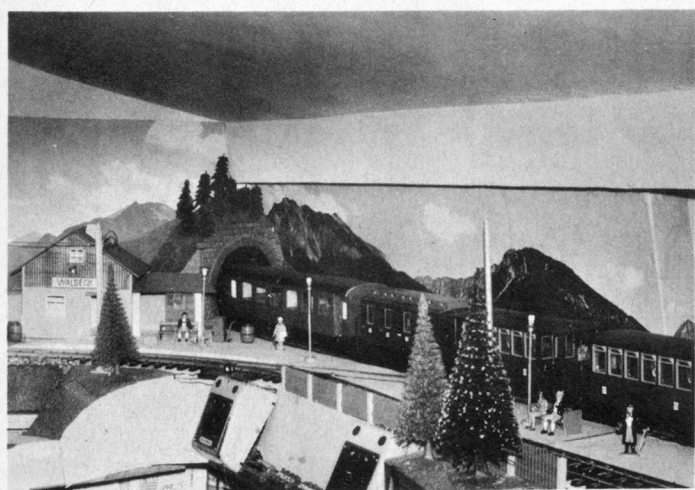
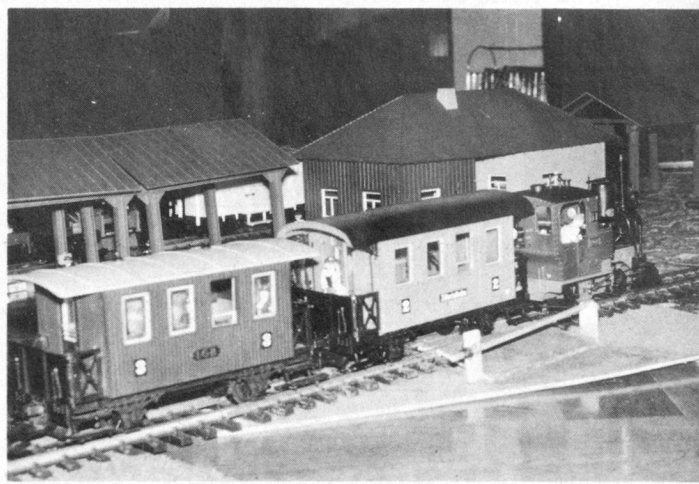




11. — 50.  
Preis

**Stefan Köttig**  
8520 Erlangen, Theaterplatz 29  
Schüler - 11 Jahre

Die Innenanlage unseres jungen LGB-Freundes wird nur zu den Spielzeiten aufgebaut. Dazu braucht er jeweils etwa eine halbe Stunde. "Ich bin mit meiner Eisenbahn zufrieden und glücklich," schreibt Stefan Köttig dazu.



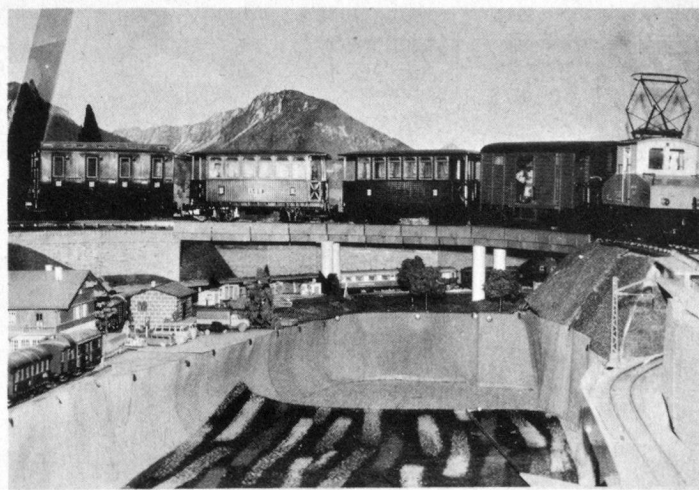
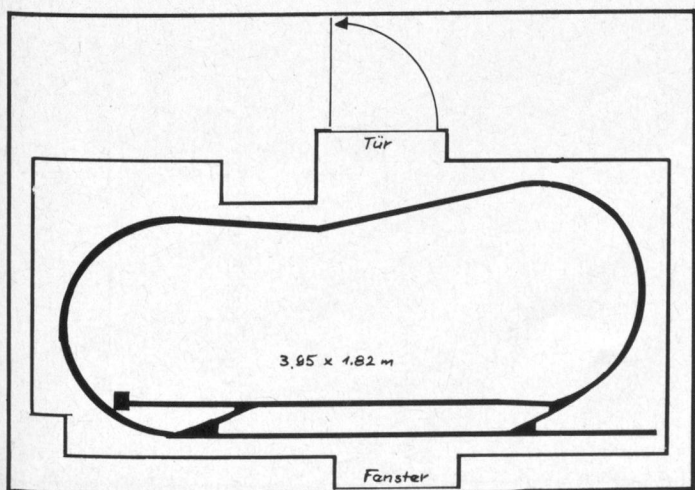
11. — 50.  
Preis

**Hermann Mackel**  
8500 Nürnberg, Rothenburger Str. 42  
Beamter - 47 Jahre

Zu seiner festeingebauten LGB-Innenanlage schreibt uns LGB-Freund Mackel:

"Thema der LGB-Anlage: Schmalspurige Nebenbahn in ein Ausflugsgebiet. - Um auf die LGB nicht verzichten zu müssen und HO nicht aufgeben zu brauchen, wurde über einer bestehenden HO-Anlage die LGB eingebaut. Dabei wurde versucht, eine gegenseitige (optische) Störung durch entsprechende Landschaftsgestaltung weitgehend zu vermeiden.

Die Anlage ist in einem Raum von 3.95 x 1.85 Meter Größe eingebaut. - Die LGB-Gleisanlagen bilden z. Zt. eine eingleisige Ringstrecke mit zweigleisigem Bahnhof."



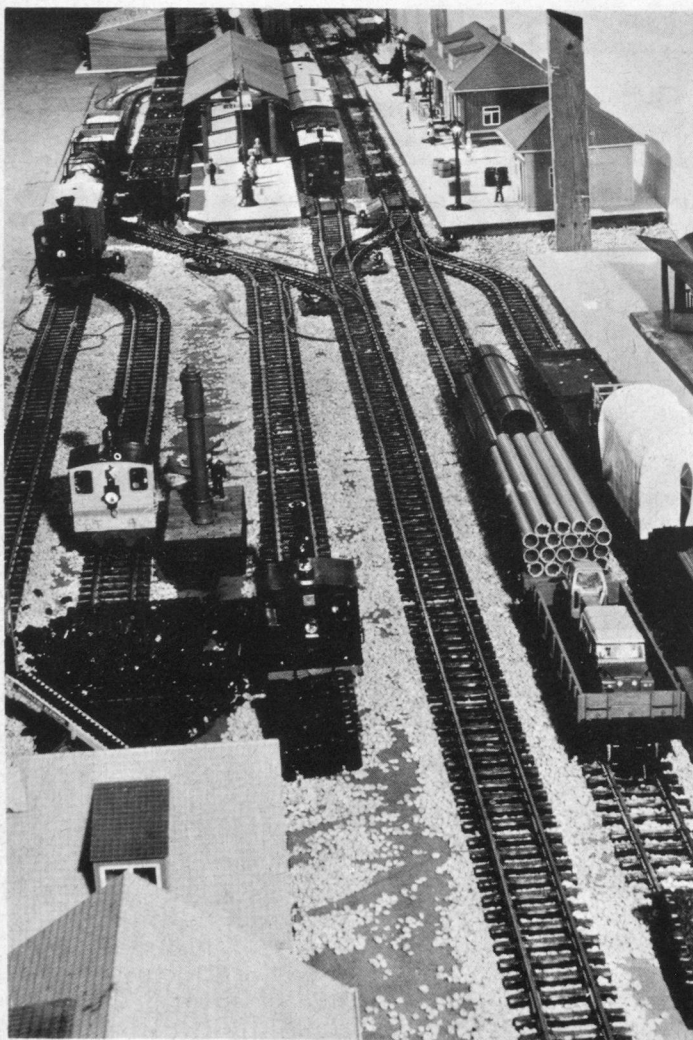
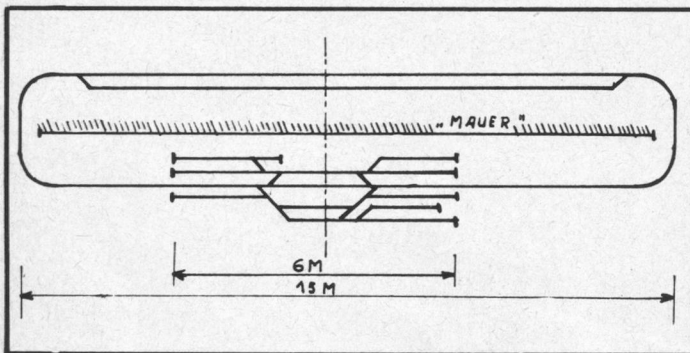
# 11. — 50. J. Landkroon

**Preis** Amsterdam W 18, A. Lammingastraat 37, Holland  
 Betriebsleiter - 48 Jahre

Diese Bahn habe ich mit viel Vergnügen gebaut, mit dem Material, das im Sommer in meiner Außenanlage in Eerbeek ist.

Diese Bahn befindet sich im Clublokal des "Amsterdamsche Modelbouw Club", in dem ich Mitglied bin. Es gibt hier eine sehr große H0-Anlage (200 m Streckenlänge) mit sehr vielen nachgebauten Häusern aus Amsterdam, fast die ganze Innenstadt. Hier sind die Bilder von meinem "Murtalzug". Sie wurden aufgenommen von Herrn Hoogduin, auch einem Mitglied des Clubs.

Beim Entwurf dieser Bahn, die auf dem Dachgeschoß einer Schule aufgebaut wurde, habe ich mir die Aufgabe gestellt, eine Bahn mit vielen Fahrmöglichkeiten, Mehrzugbetrieb und einfacher Steuerung zu bauen. Da es nicht möglich ist, auf einer kleinen Fläche zwei einigermaßen naturgetreue Bahnhöfe zu bauen, habe ich einen mittelgroßen Bahnhof an einer Rundstrecke gewählt.

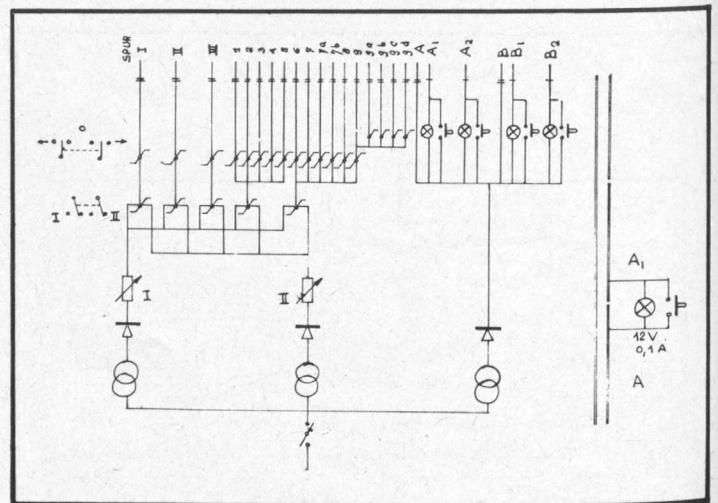
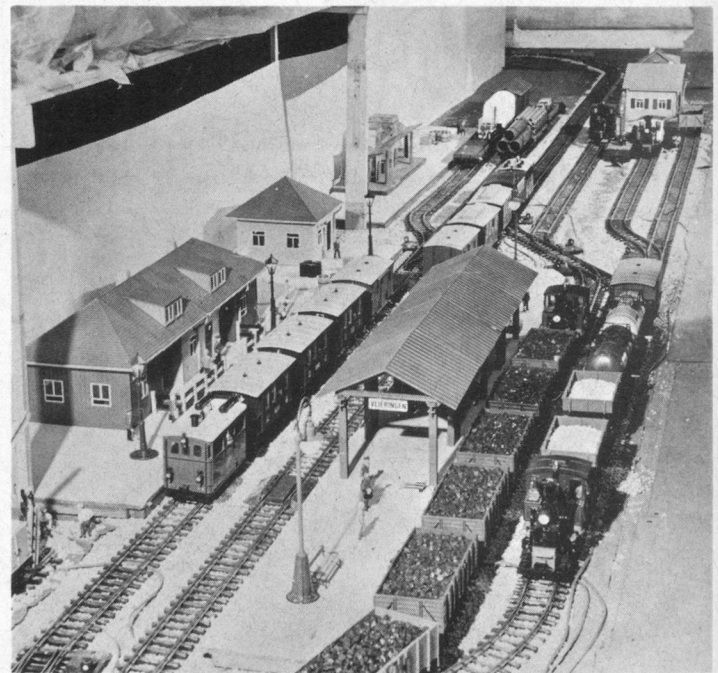


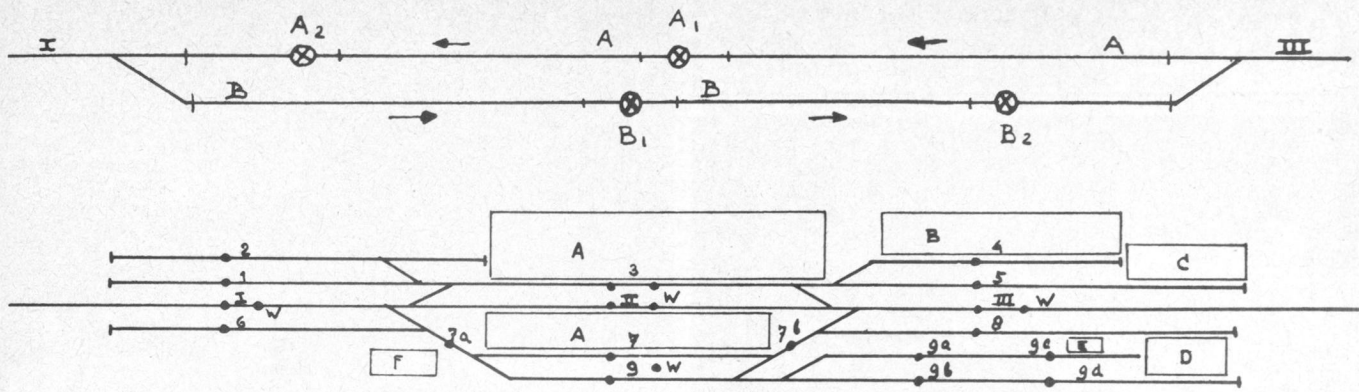
Um die Rückfahrt "unsichtbar" zu machen, habe ich aus Holz und Papier eine "Mauer" gebaut. Hinter der Mauer gibt es eine zweispurige Strecke zum Überholen. Die beiden Weichen liegen immer auf Rechtsverkehr und werden beim Ausfahren aufgeschnitten (Skizze 1).

Fährt ein Zug hinter die "Mauer", hält er automatisch an (bei A 1, A2, B1, B2/Skizze 2), da dort ein Unterbrechergleis liegt. Auf der Schalttafel leuchtet dann eine Lampe auf. Skizze 3 zeigt die elektrische Anlage. Auf der rechten Seite wird das Prinzip gezeigt. Lokomotor und Lampe werden in Serie geschaltet, die Lok hält und die Lampe leuchtet. Durch Druck auf den Taster fährt der Zug weiter.

Es ist möglich, 4 Züge in Wartestellung zu bringen. Skizze 2 zeigt die Schalttafel mit den vorher genannten Leuchten, Drucktastern und den in Skizze 3 gezeigten Schaltern. Die Umlaufstrecken werden dauernd mit Strom gespeist, die übrigen Strecken wahlweise durch Regler 1 oder 2.

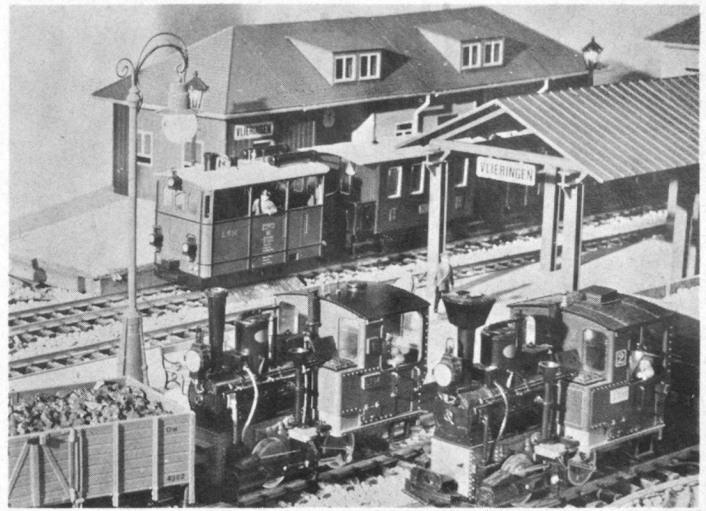
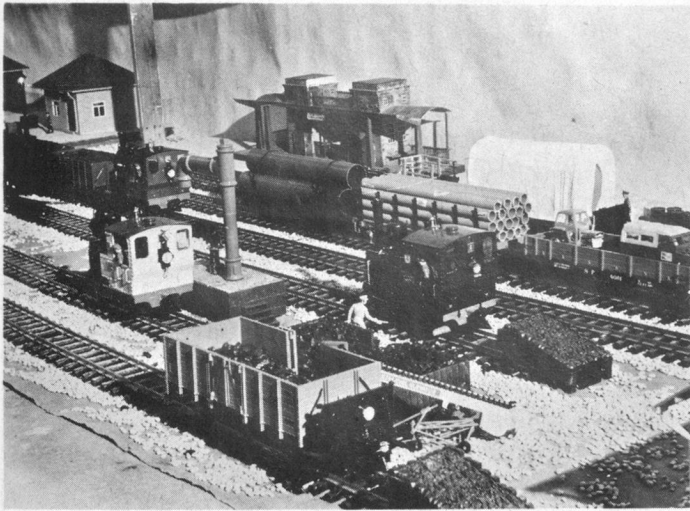
Die Züge können wahlweise in beiden Richtungen ab- und anfahren und es gibt viele Möglichkeiten zu rangieren.





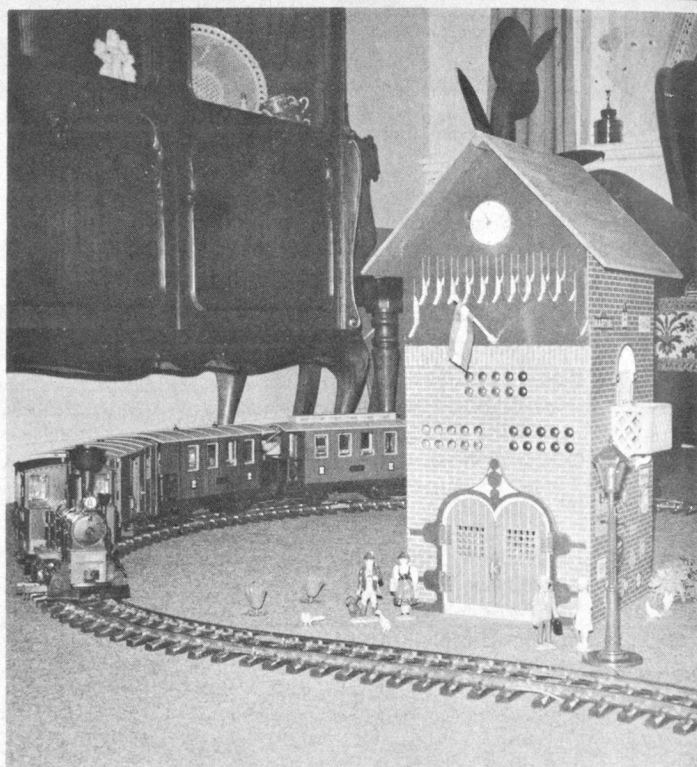
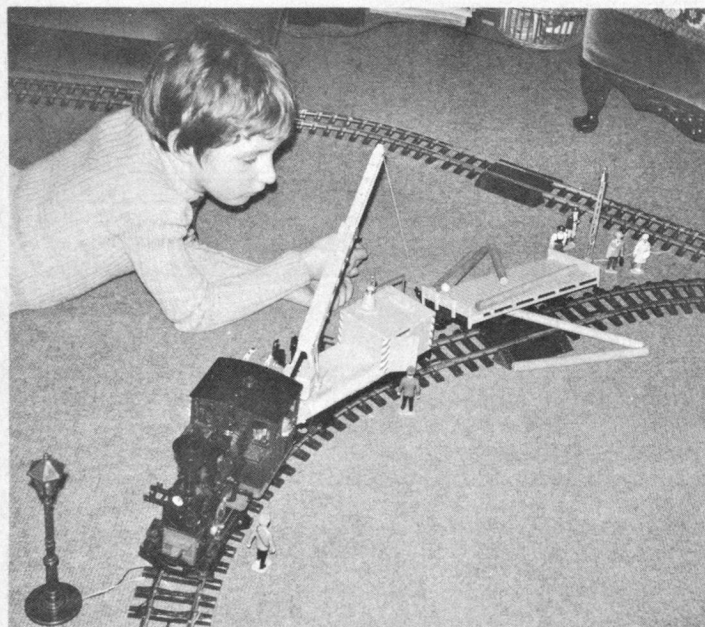
A = Bahnsteig/Personenverkehr  
 B = Bahnsteig/ Güterabfertigung  
 C = Güterschuppen

D = Bekohlungsanlage  
 E = Wasserkran  
 F = Schalttafel



11. — 50.  
Preis

H. Langendoen mit Sohn  
V. Bleiswijkstraat 169, Scheveningen  
Vermessungstechniker - 35 Jahre

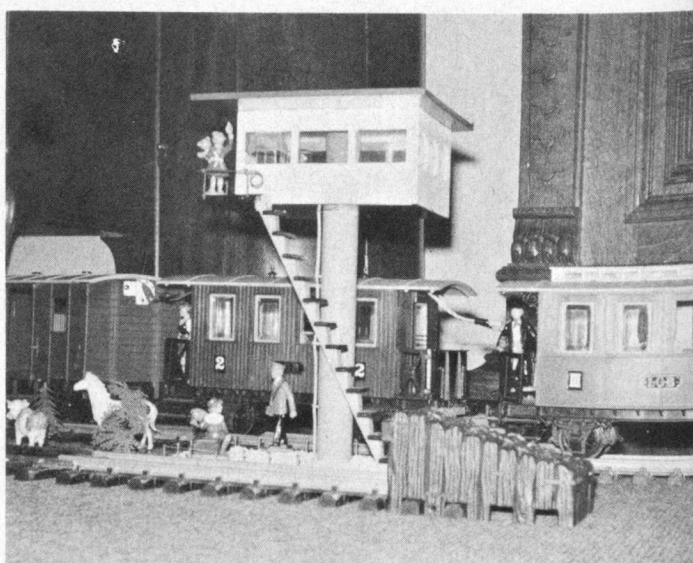
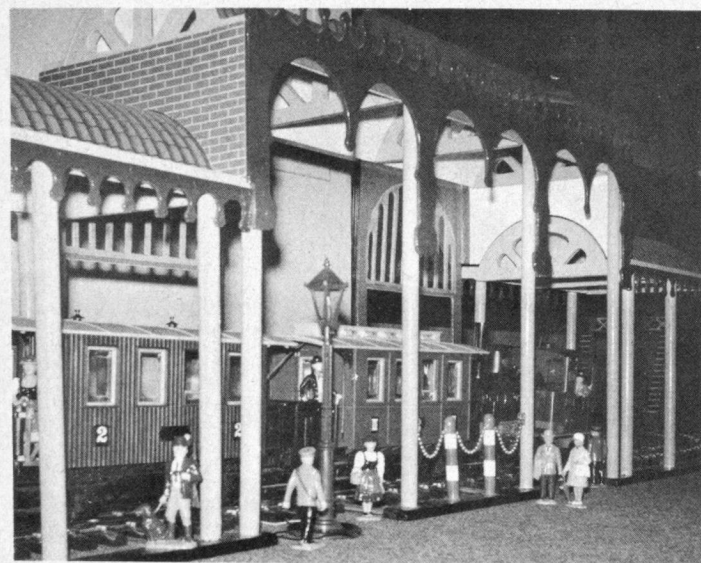
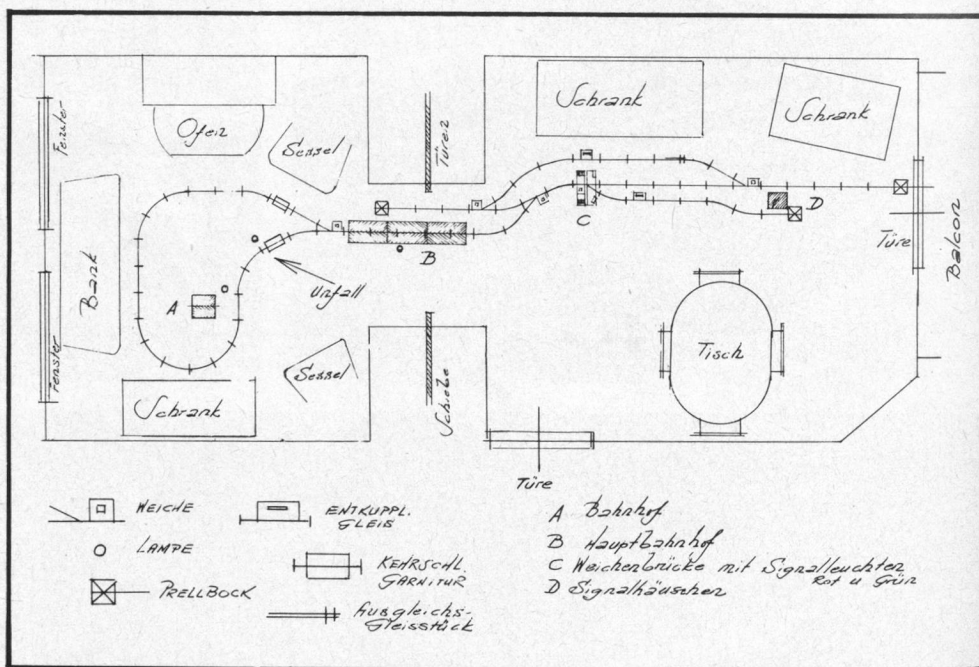


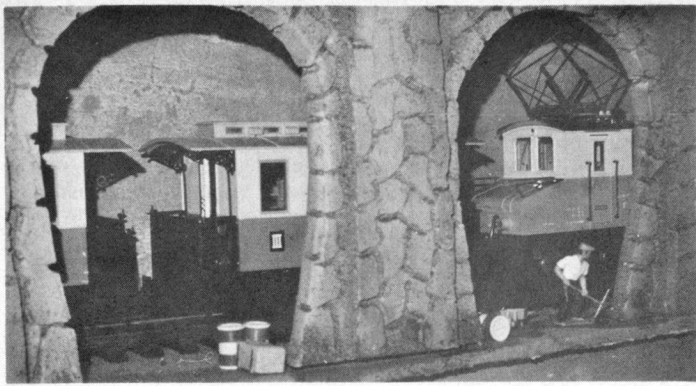
Die Anlage unseres holländischen LGB-Freundes Langendoen und seines Sohnes erstreckt sich über zwei Zimmer und wird nach Bedarf auf- und abgebaut.

Die Gebäude dieser LGB-Anlage sind aus Sperrholz selbstgebaut worden. Im kleinen Bahnhof wurde der Trafo untergebracht, die anderen Gebäude sind mit Innenbeleuchtungen versehen.

Über der einen Weiche ist ein selbstgebauter Übergang errichtet worden und die Weiche erhielt einen Schaltkontakt, die zwei Signallampenpaare steuert, die mit "Grün" und "Rot" jeweils anzeigen, welche Fahrtrichtung frei bzw. gesperrt ist.

Mit Innenbeleuchtungen sind auch die Personen- und Gepäckwagen ausgerüstet worden und auf den Matra-Kranwagen ist ein Blinklicht aufgebaut worden.

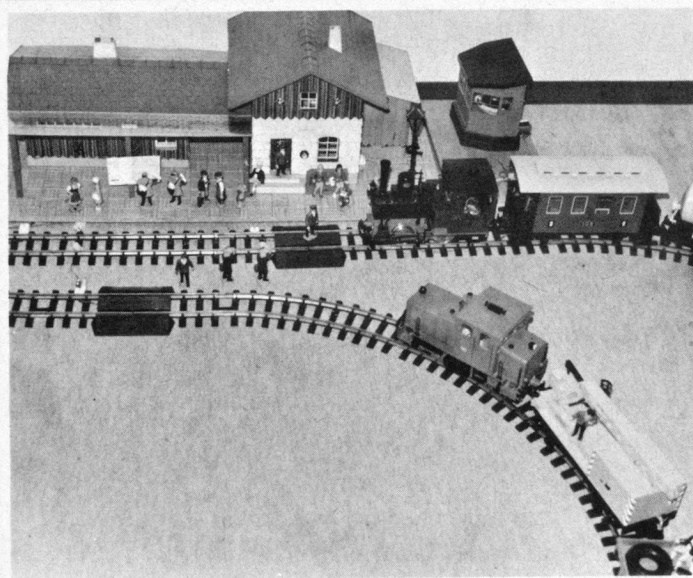
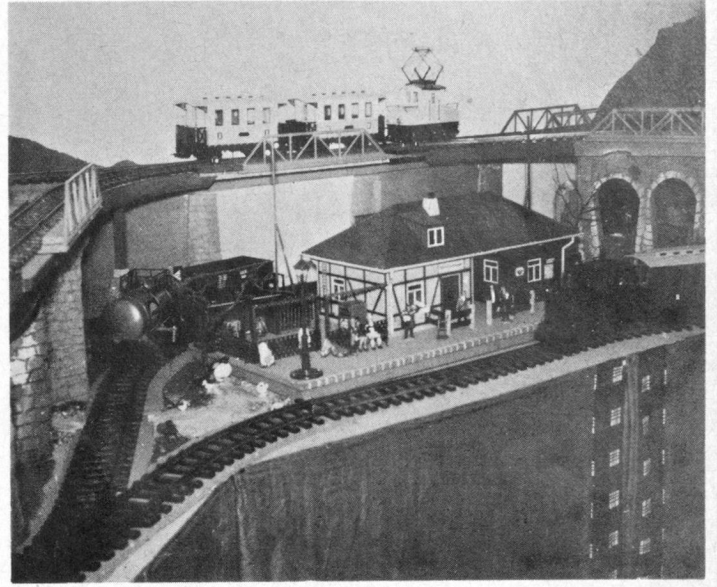
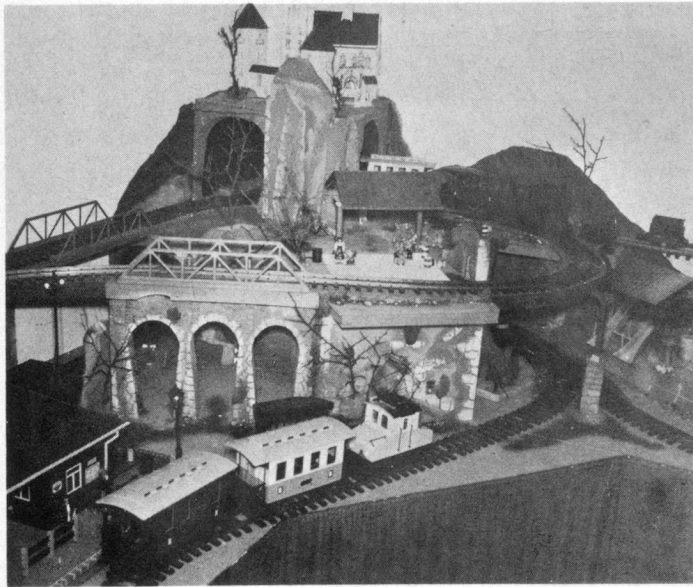




**11. - 50. Günter Mangold**

**Preis** 8500 Nürnberg - Reichelsdorf, Gartenstraße 2  
Luftfahrtangestellter - 33 Jahre

Dies ist wieder einmal eine festeingebaute Anlage von 4,00 Meter Länge und mit wechselnder Breite zwischen 1,00 Meter und 2,40 Meter, bei der die Gleise in zwei Ebenen übereinander verlegt sind. Das Viadukt wurde aus fünf Zentimeter starkem Styropor ausgeschnitten und von der sechsjährigen Tochter mit Plakafarbe bemalt. - Eine Gartenfreianlage ist ebenfalls im Bau, die 100 Meter lang werden soll: "Sehr oft sind sämtliche Nachbarn bei uns versammelt, um den Fortgang des Gleisbaues zu begutachten."

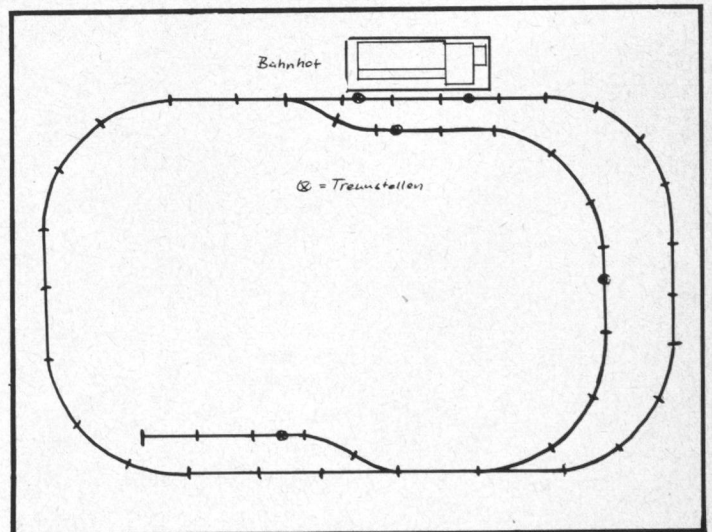
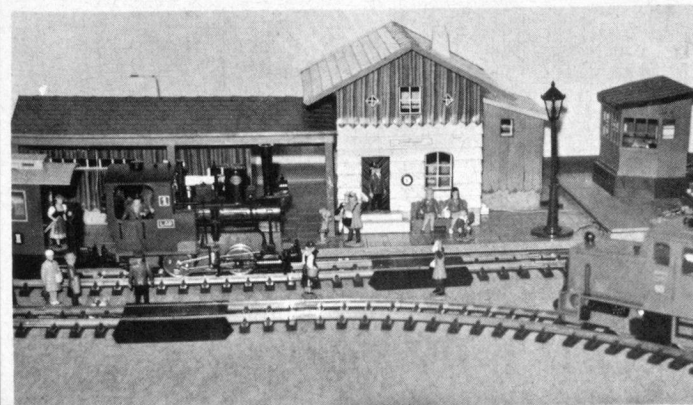


**11. - 50. Dieter Müller**

**Preis** 7980 Friedrichshafen, Tannenweg 28  
9 Jahre - Schüler

Dieter Müller hat auch eine LGB-Anlage, die nach Bedarf auf- und abgebaut werden kann. Der Bahnhof ist selbstgebaut aus Sperrholz und mit aufgeklebten, farbigen bzw. holzgemaserten Plastikstreifen (PVC-Tischumleimer) vervollständigt. Als Pflasterplatten wurden gemaserte Plastikstreifen zu Quadraten geschnitten und mit Pattex auf eine wasserfeste Spanplatte aufgeklebt.

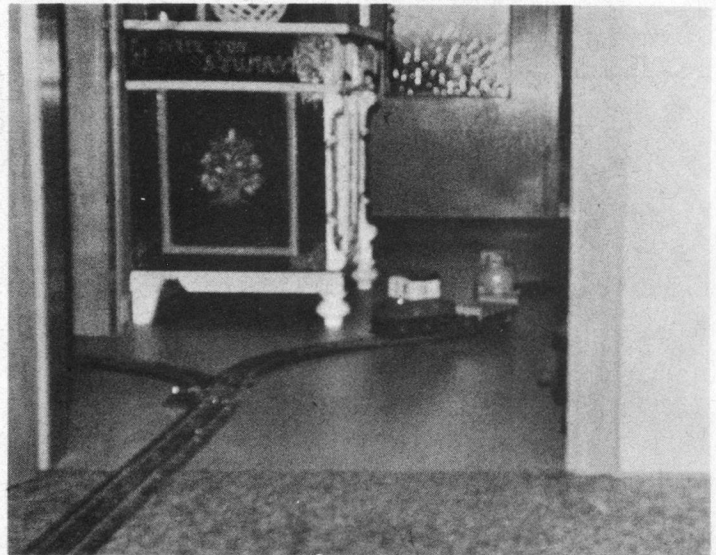
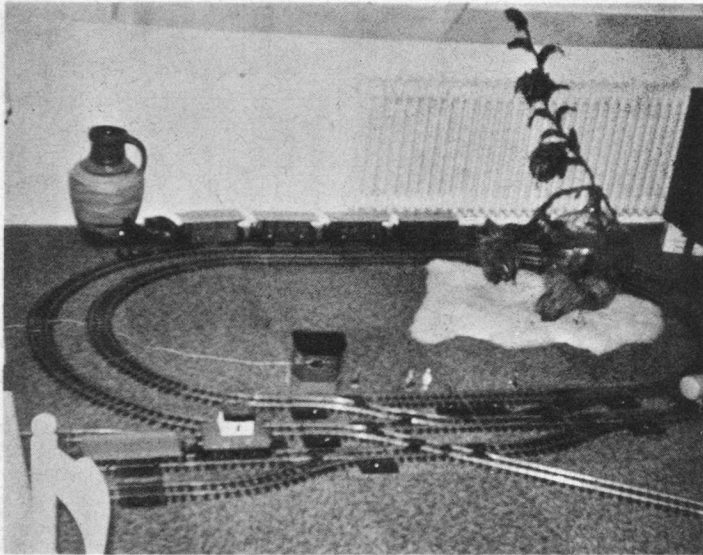
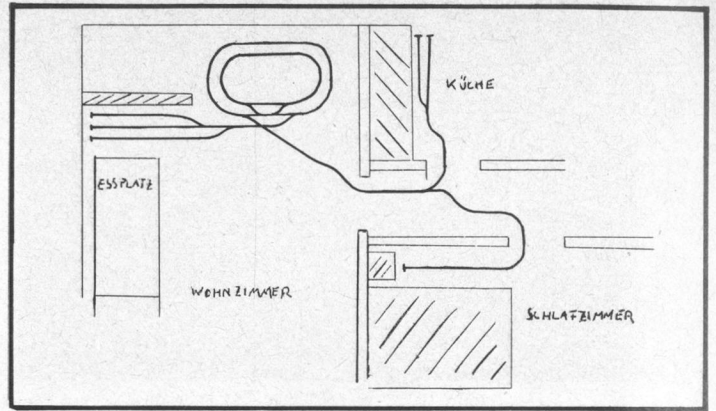
Dieter Müller schreibt, daß er etwa 1 1/2 Stunden zum Aufbau seiner Anlage braucht und daß die elektrischen Anschlüsse der Vater machen muß.



**11. — 50. Horst-Jürgen Neumann**

**Preis** 5901 Wilmsdorf-Flammersbach, Ostlandstr. 11  
23 Jahre - Fachgehilfe

"Ich bin erst seit kurzem Besitzer einer LGB und meine Anlage ist noch im Entstehen. Sie wird wegen Platzmangels nur an Wochenenden aufgebaut. Die Anlage besteht aus drei Abstellgleisen (die vom Fahrstrom getrennt sind), zwei parallelen Gleisovalen (die vom Fahrstrom getrennt sind), zwei parallelen Gleisovalen, einem Bahnhof mit Abzweigmöglichkeiten und einer "Versorgungslinie" zur Küche und zum Schlafzimmer, an deren Ende die Züge durch Unterbrechergleis von selbst anhalten. - Bei meiner Anlage lege ich besonderen Wert auf verschiedene Fahrtmöglichkeiten innerhalb des zur Verfügung stehenden Platzes."



**11. — 50. Gary W. Palmer**

**Preis** 6904 Ziegelhausen bei Heidelberg  
27 Jahre - Grafiker



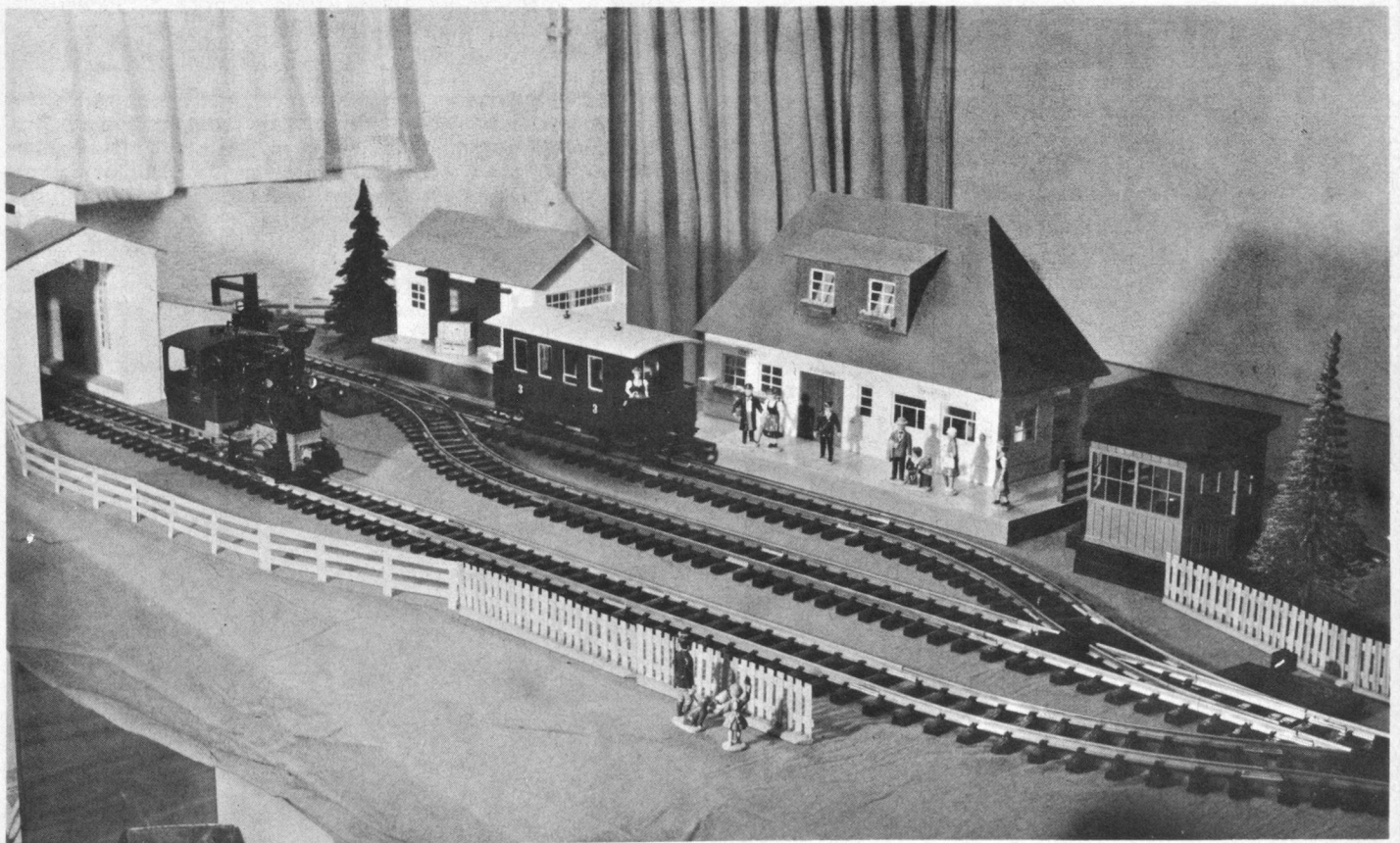
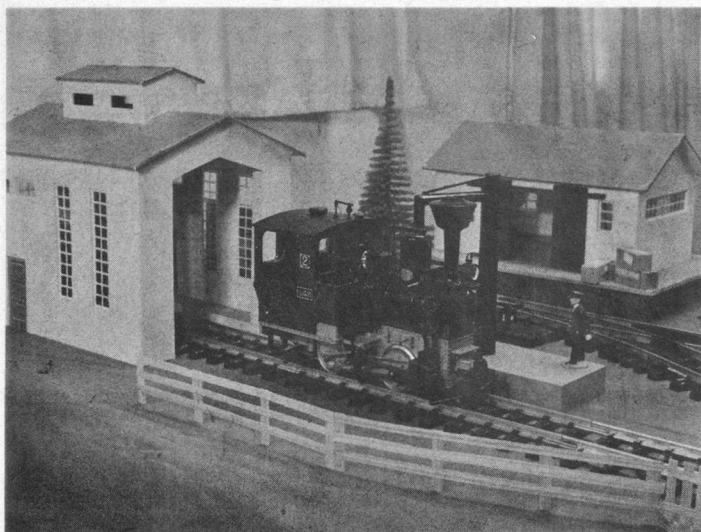
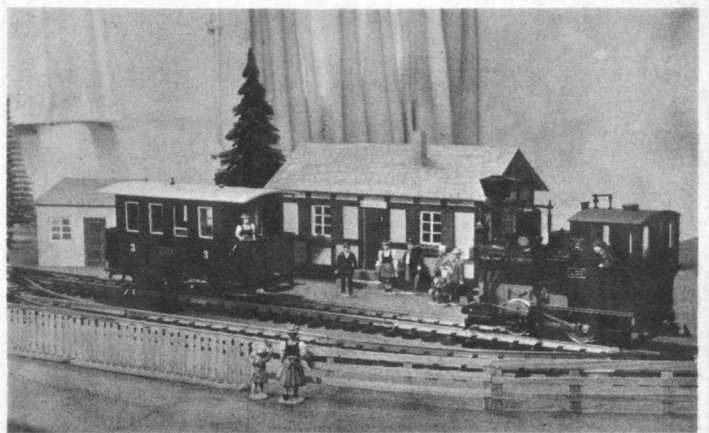
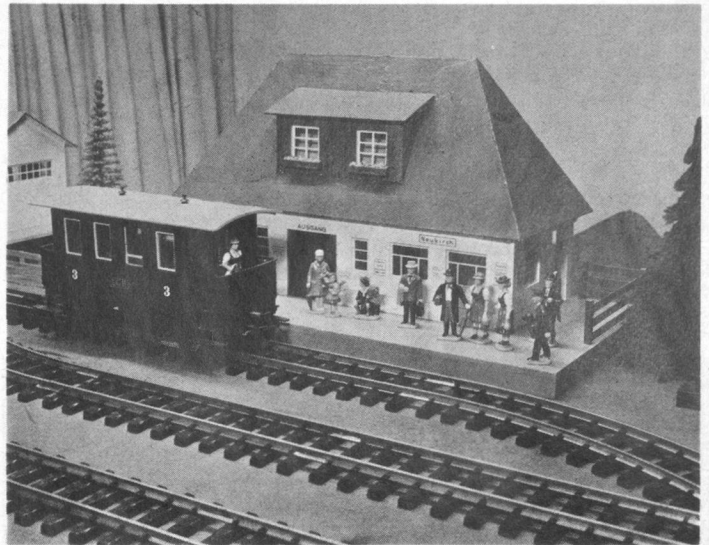
Zu seiner LGB-Anlage schreibt Karl-H. Röntzsch: "Meine Anlage ist "mobil". Die Aufbauzeit im Hause - wo sie dann vom einen Kinderzimmer über die Diele ins zweite Kinderzimmer geht - beträgt 20 bis 30 Minuten. Eine weitere Möglichkeit für unsere LGB ergibt sich zur Erdbeerzeit. Dann übernimmt sie die Funktion eines "Erdbeer-Bähnle". Die Gleise führen in diesem Fall von der Küche durchs Wohnzimmer, über Terrasse und Rasenfläche ins Erdbeerbeet: Von Mutti beladen bringt die LGB dann die Früchte frisch auf den Küchentisch.

Meine bis jetzt gebauten Bahnhöfe, Lok- und Güterschuppen sind alle auf Grundbrettern aus Holz mit Holzrahmen aufgebaut.

Die Gebäude selbst sind aus der - leicht mit dem Messer zu bearbeitenden, 3 mm starken - "Kromapappe" hergestellt, die doppelt kaschiert ist und sich also nicht verzieht, Fenster und Türen sind ausgeschnitten und mit selbstbedruckten Folien hinterklebt. Die Gebäude wurden dann mit "Moltofill-außen" bespachtelt und anschließend mit Plakatfarben bemalt. Zuletzt werden die Häuser mit einem Mattlack aus der Spühdose behandelt.

11. — 50.  
Preis

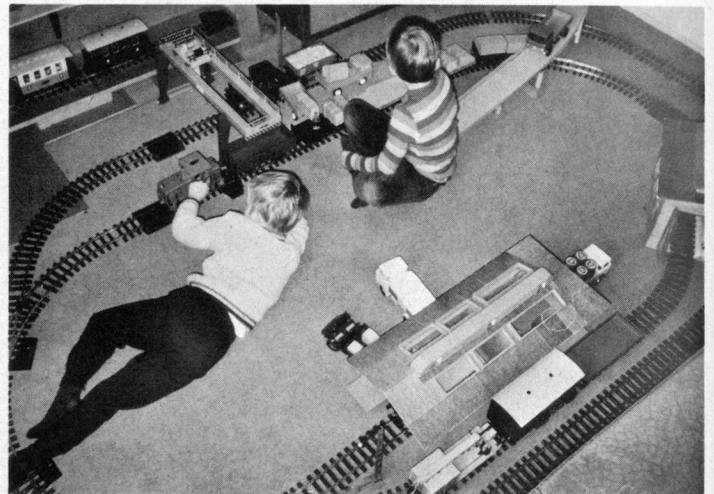
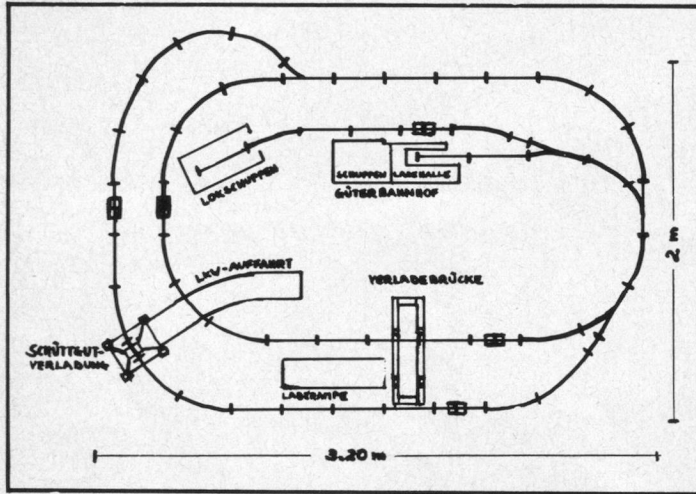
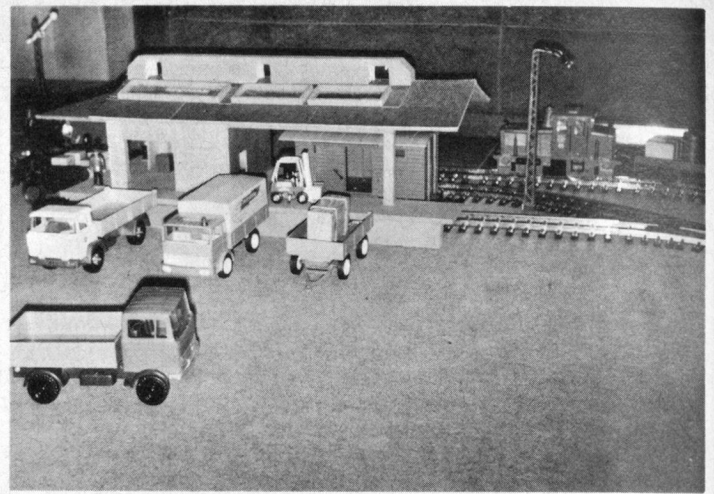
Karl-H. Röntzsch  
7080 Aalen/Württ.



11.- 50.  
Preis

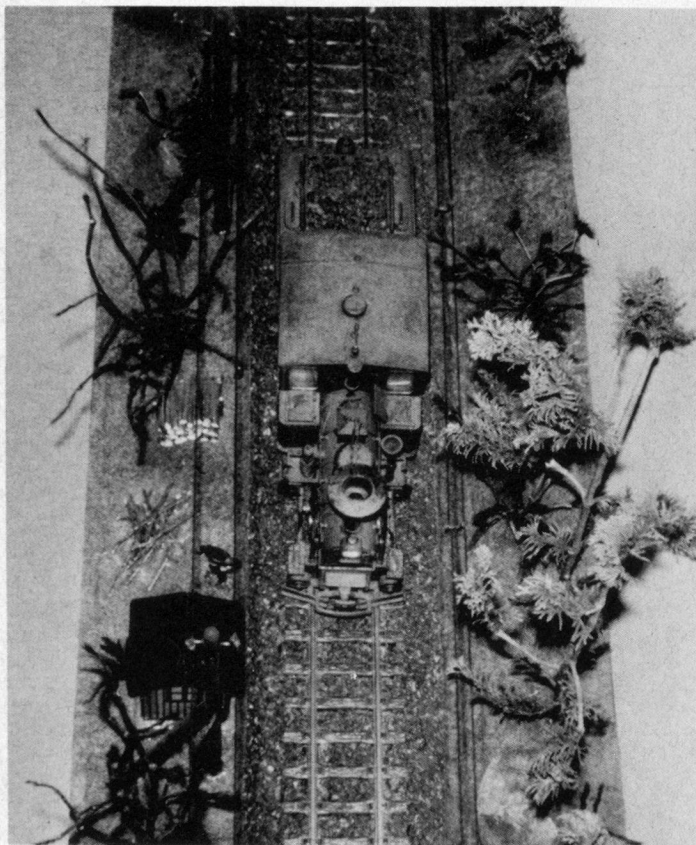
**Günther Rasse**  
8000 München 90, Bozener Str. 5  
kaufm. Angestellter - 45 Jahre

Diese LGB-Anlage von Günther Rasse ist wieder eine mobile Anlage, die auf- und abgebaut werden kann. Sie nimmt im Kinderzimmer eine Fläche von etwa 2,0 x 3,5 Meter ein. Für den Aufbau werden ca. 30 bis 45 Minuten benötigt. Der Güterbahnhof mit überdachter Ladehalle und Güterschuppen, der einständige Lokschuppen und der überdachte Bahnsteig sind selbstgebaut. Wände und Boden des Lokschuppens - beispielsweise - entstanden aus 2-cm-Styroporplatten und für das Dach wurden 4-mm-Hartfaserplatten genommen. Wände und Dach sind außerdem mit Fallor-Prägeplatten beklebt. Der Fahrbetrieb mit zwei Zügen wird über einen Fahrregler abgewickelt, wobei die Stromzuführung für die verschiedenen Streckenabschnitte durch Schalter vorgenommen wird.



11. - 50.  
Preis

**Herbert Reck**  
CH-6030 Ebikon-Luzern, Schmiedhof 2  
Maschinenzeichner - 36 Jahre

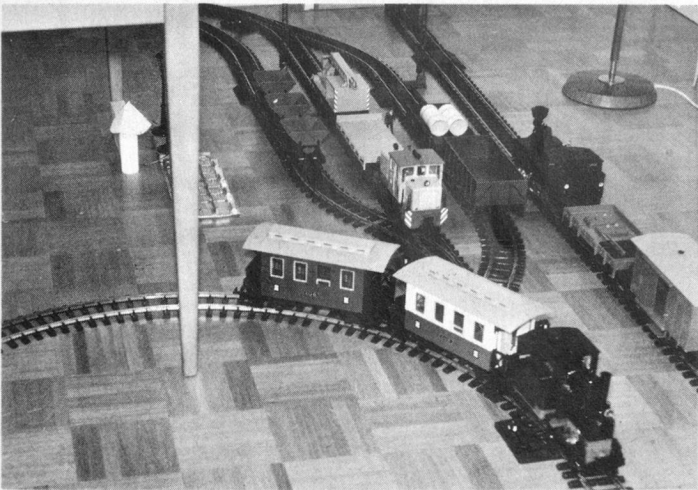
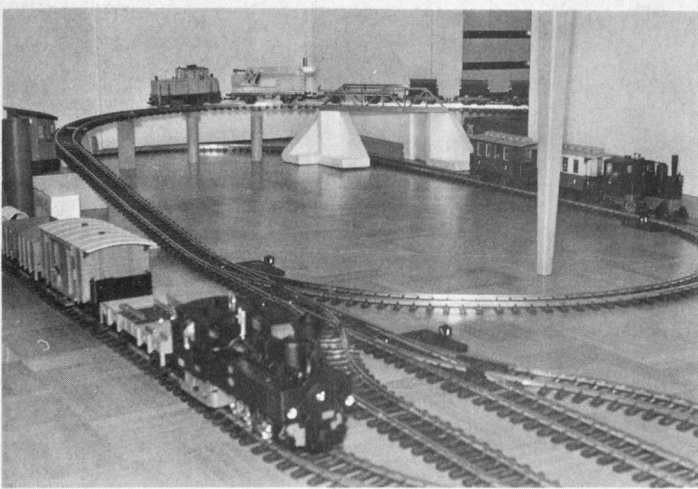


"Meine Anlage stellt ein Versuchsobjekt für eine Innenanlage dar, Sie dient als Teststrecke erstens für richtig funktionierende Modell-Dampflokomotiven, zweitens für die Haltbarkeit und Farbbeständigkeit des Anlagenmaterials und drittens für das Projekt einer großen Innenanlage mit Tunnel zwischen zwei Zimmern. Zum Bau der Anlage wurden richtiges Sträucherholz, Waldmoos und Kieselsteine verwendet. Wenn schon eine große Spurweite und dazu die LGB, dann natürlich auch richtigen Schotter."

Meine 32 LGB-Wagen haben alle ein naturgetreues, gealtertes Aussehen bekommen. Die Personenwagen sind im Original-SBB-Grün gehalten und die Güterwagen in Rostbraun. Die Fahrgeleise wurden von unten mit Rost-Haftgrund besprüht und die kompletten Wagen dann "gealtert" mit Original-Verwitterungs-Spray aus England. Ganz große Klasse! Für mich gibt es jetzt nur noch die LGB."





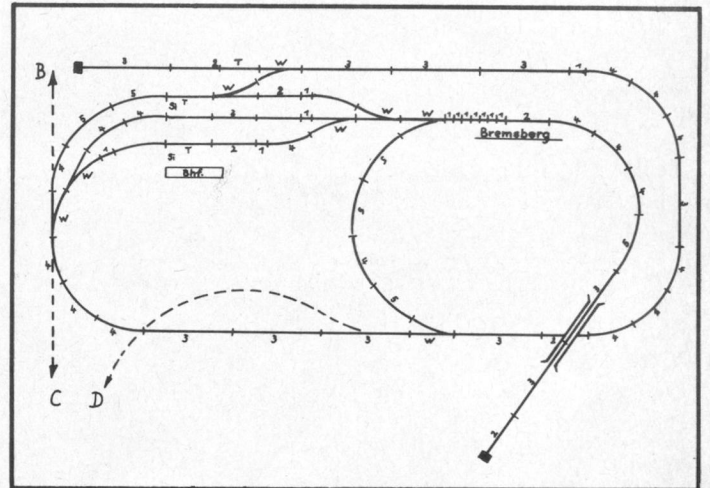


11. — 50.  
Preis

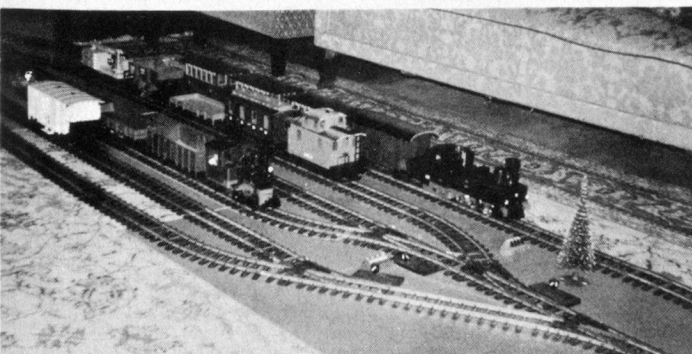
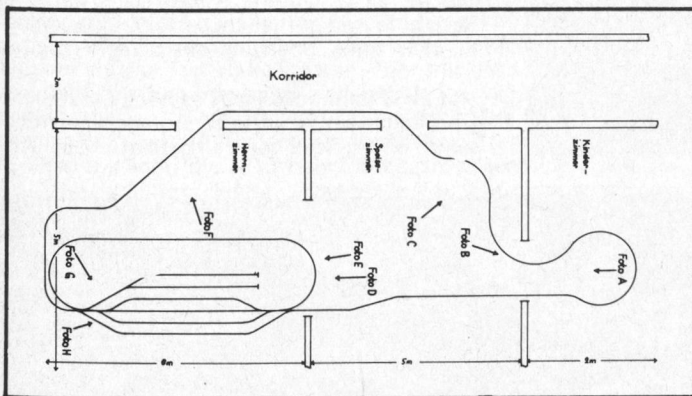
Bernhard Seifert  
7800 Freiburg

"Mit meinen "Guten Geistern" (6 und 9 Jahre alt) erstellen wir die Anlage in 12 bis 20 Minuten," schreibt Bernhard Seifert. "Wir bewahren die Anlageneinzelstücke in den Original-LGB Kartons auf, in denen wir dann allerdings mehr verpacken, um auf diese Weise Leerräume auszunutzen. Auf einen stabilen Schrank haben wir einen Aufsatz (59x110cm) mit zwei Fächern schreiner lassen. Hier ist unsere LGB verstaut."

Bei unserer Anlage ist die Rundstrecke für durchgehenden Zugverkehr gedacht. Sie läßt sich nach B durch eine Kehrschleife und bei C/D durch einen Kreisbogen erweitern, jedoch in ein anderes Zimmer. Innerhalb der Rundstrecke findet der Rangierbetrieb statt."

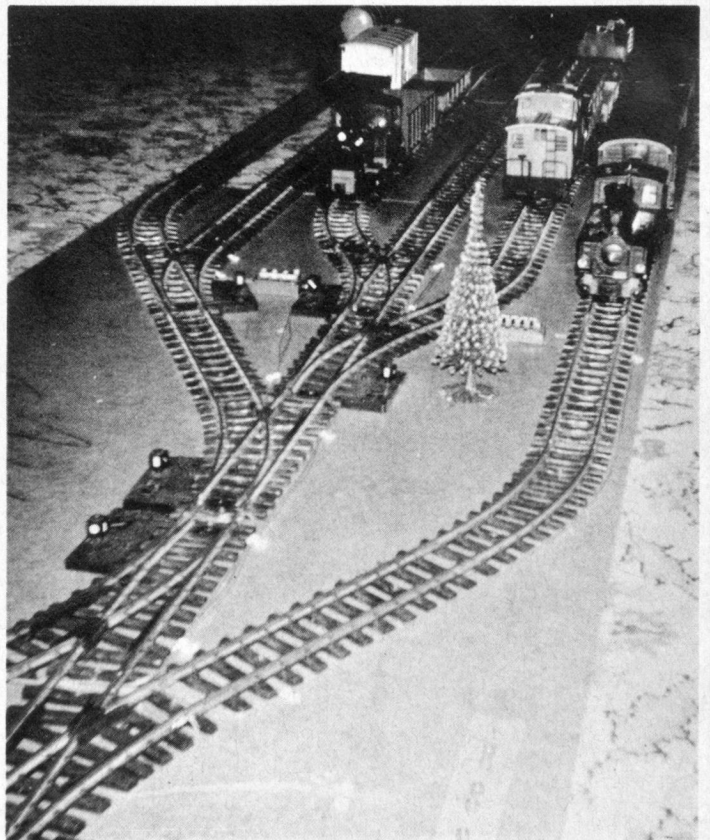


"Der Aufbau dieser Anlage ist in einer knappen halben Stunde erledigt, weil die beiden Weichenstraßen-Kopfteile des Bahnhofs auf Hartfaserplatten schon fest montiert sind. So kann der Bahnhof sehr schnell und in beliebiger Länge, sogar in einer Krümmung, aufgebaut werden. Auch im Freien bauen wir die Anlage so auf. Meine Frau ist sehr verständig und respektiert unser Hobby, so daß meine beiden Söhne und ich die Anlage acht Tage und länger liegen lassen können".



11. — 50.  
Preis

Peter Smolik  
A-4020 Linz, Rainerstr. 17  
kaufm. Angestellter - 40 Jahre

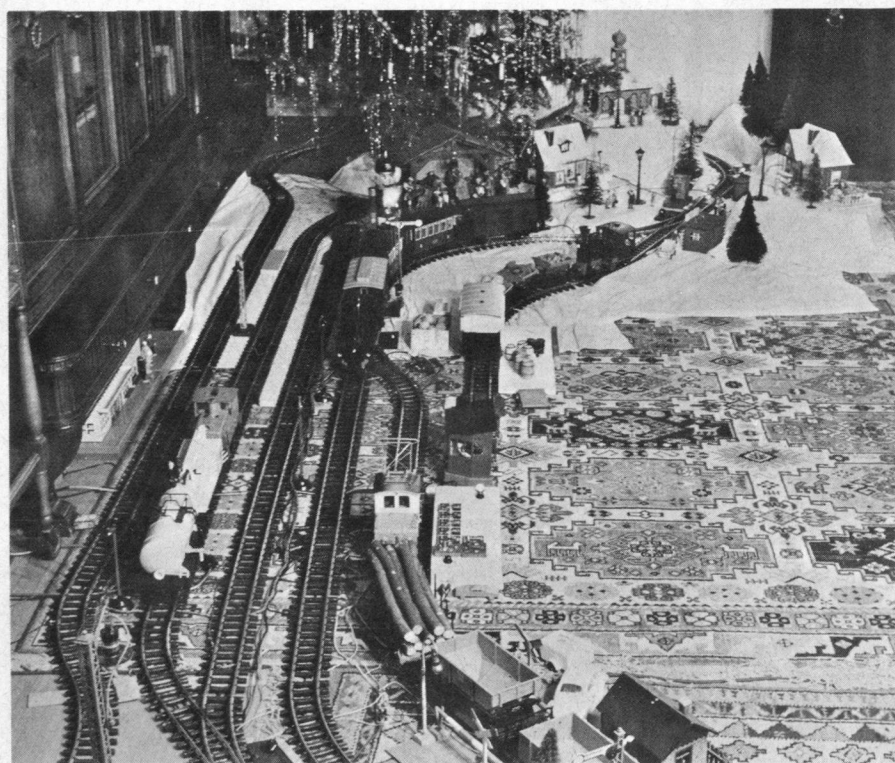
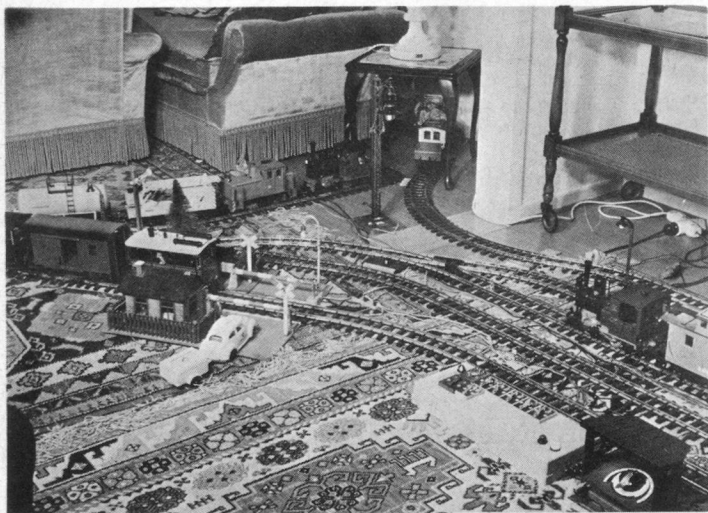


11. — 50.

Bernd + Thomas Staegemeier

Preis

4300 Essen-Süd  
Schüler - 15 + 7 Jahre

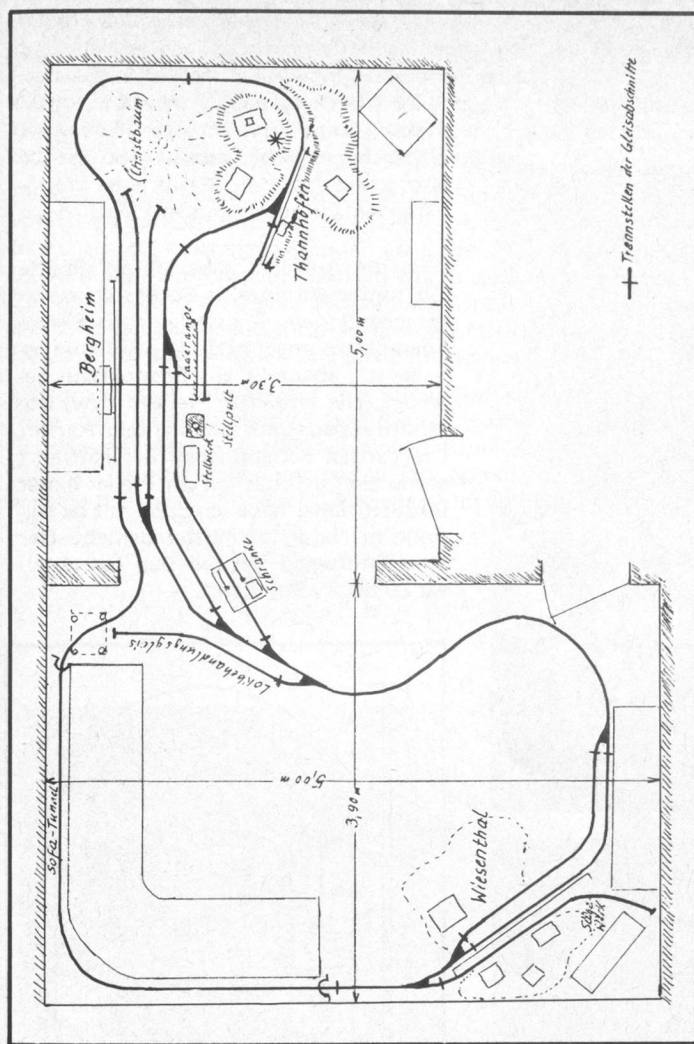


"Ich glaube, daß die "Innenanlage auf Zeit", wie man wohl diese LGB-Anlagen bezeichnen kann", schreibt Vater Staegemeier, "die tatsächlich meist nur mögliche Anlagenform darstellt. Ich glaube auch, in unserer nicht gerade kleinen Wohnung haben meine beiden Söhne die bei dem gegebenen Platz optimale Lösung gefunden, unter der besonderen Auflage, daß die Zimmer weiter für Wohnzwecke benutzbar bleiben sollten. Wohnung und Spielen fanden also in einem Raum statt. Die Linienführung mußte entsprechend gestaltet werden. So entstand auch der relativ lange "Tunnel" hinter der Couchtische. Eine besondere Attraktion war das Winterdörfchen mit Hügeln aus LGB-Kartons und Bettdecken, Häusern und Kleinchristbaum, alles Eigenbau und beleuchtet."

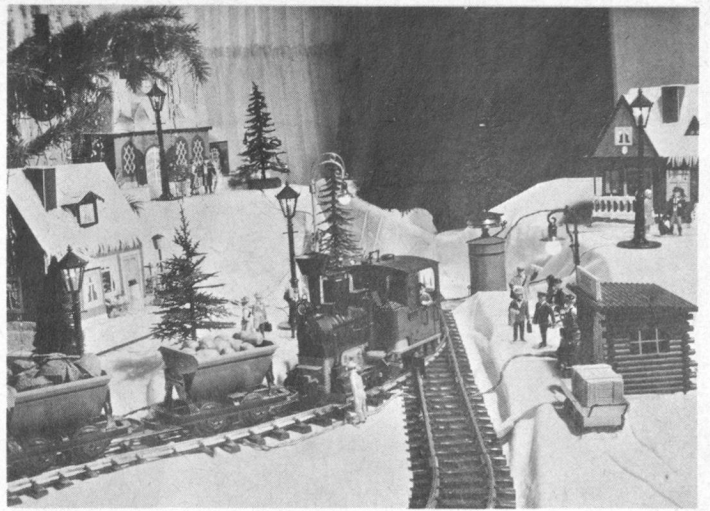
Unsere Weihnachtsanlage stand etwa vier Wochen. Für den Aufbau unserer Gleisanlagen wurden ca. vier Stunden gebraucht. Die elektr. Installation der Gleisabschnitte und Beleuchtung brauchte noch einmal etwa die gleiche Zeit. Unsere Ringstrecke hat drei Bahnhöfe und auf jedem besteht Belademöglichkeit ohne Sperrung des Streckengleises.

Auf zwei Bahnhöfen gibt es noch zusätzliche Überholgleise. In unserer Anlage sind insgesamt neun Weichen eingebaut. Die An-





lage ist elektrisch in 13 Gleisabschnitte eingeteilt. Dadurch haben wir Spielmöglichkeit mit sechs Zügen. Unsere LGB-Anlage ist teils mit selbstgebaute Gebäuden ausgestattet, teils mit gekauften Holzhäusern. "Wiesenthal" ist ein Landbahnhof mit Bauernhöfen und Sägewerk. "Bergheim" ist ein großer Hauptbahnhof mit Abstellgleisen und Lokgleis. Alle



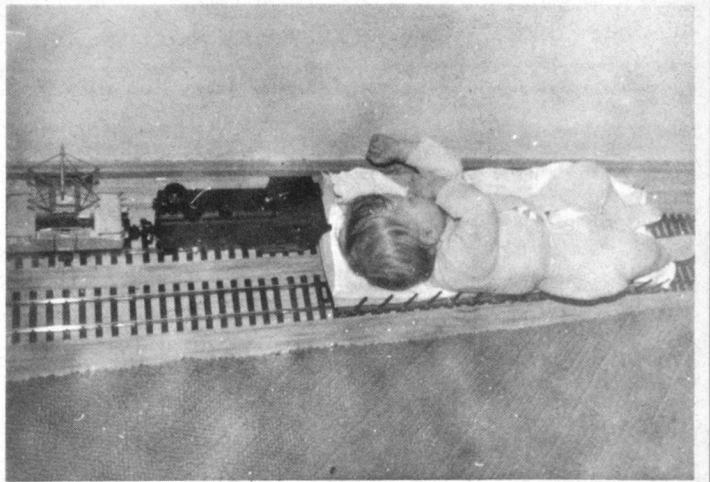
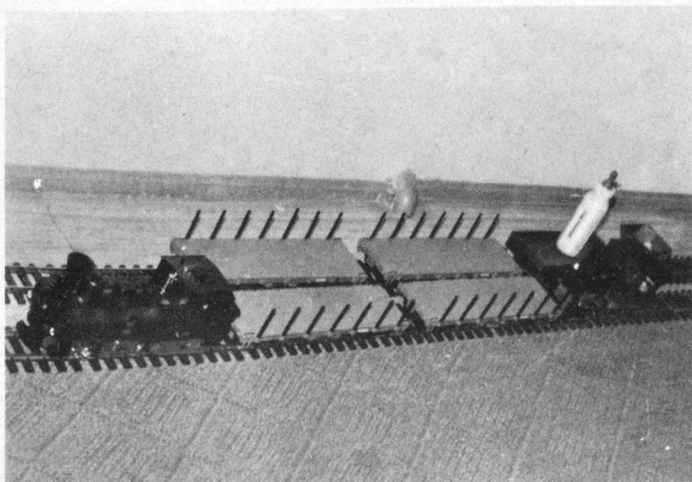
Gebäude sind beleuchtet und ebenfalls die Personenwagen. - Die Anlage hat unserer ganzen Familie großen Spaß gemacht, wozu in erster Linie die vielen Fahrmöglichkeiten durch die zahlreichen Trennstellen und das Stellwerk beigetragen haben. Unsere LGB wird in Originalkartons aufbewahrt, die im Keller abgestellt sind. Die Gebäude sind in besonderen Kartons untergebracht."

"Ist eigentlich schon jemand auf die Idee gekommen, ein Baby mit der LGB fahren zu lassen? Mein Sohn Helmut, damals sechs Monate alt und fast 10 kg schwer - fuhr mit der LGB. Dazu wurden je zwei - also insgesamt vier - Plattformwagen Nr. 4060 nebeneinander auf zwei parallele Gleise gestellt. Die Rungen an den Innenseiten sind natürlich herauszunehmen. Offensichtlich machte unserem Sohn die LGB-Fahrt Spaß. Im allgemeinen rollt dieses "Gefährt" sehr leicht. Gezogen wird das Ganze schon von einer einzigen kleinen Lok 2010 D. Bei kleinen Steigungen hängt man aber besser noch eine zweite Lok an. Mit einem "Transport-

11. - 50.  
Preis

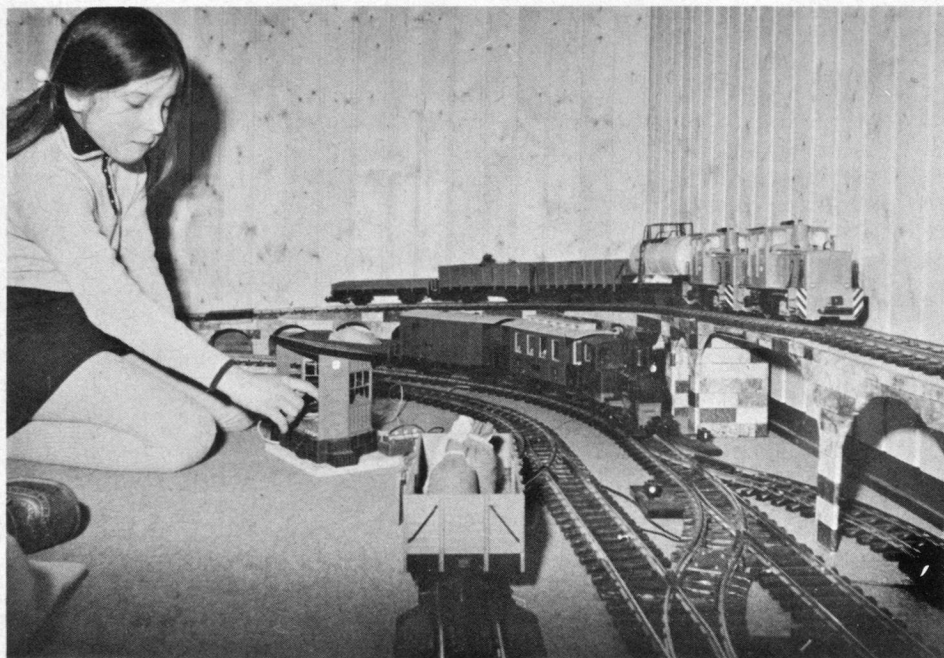
Helmut Staudinger  
8670 Hof, An der Galgenleite 10  
Studienrat - 39 Jahre

gewicht" von 10 kg ergibt sich bei zusammen 16 Achsen ein Achsdruck von 625 Gramm. - Übrigens spielt unsere 8jährige Tochter sehr gerne mit der LGB, viel lieber als mit Puppen . . ."



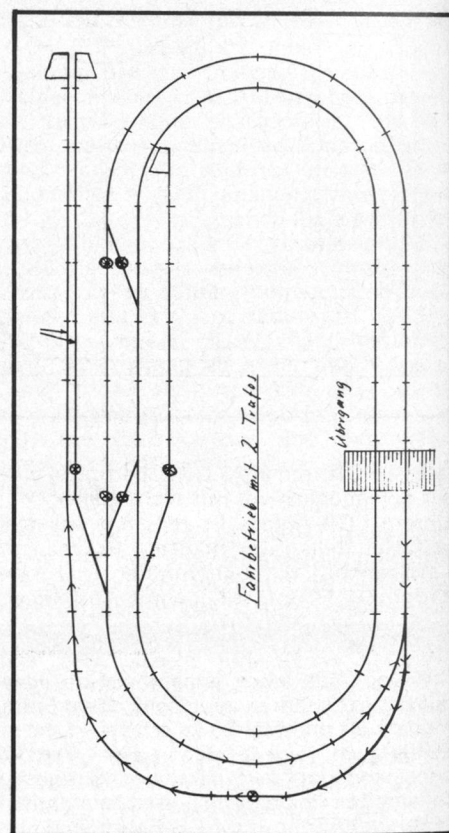
11. — 50.  
Preis

**Lothar Stehle**  
7980 Ravensburg, Marienburger Str. 8  
Fernmeldeamtman - 35 Jahre



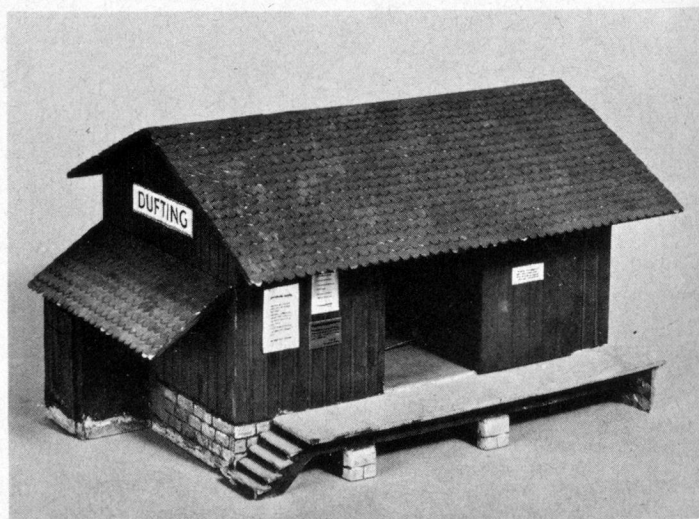
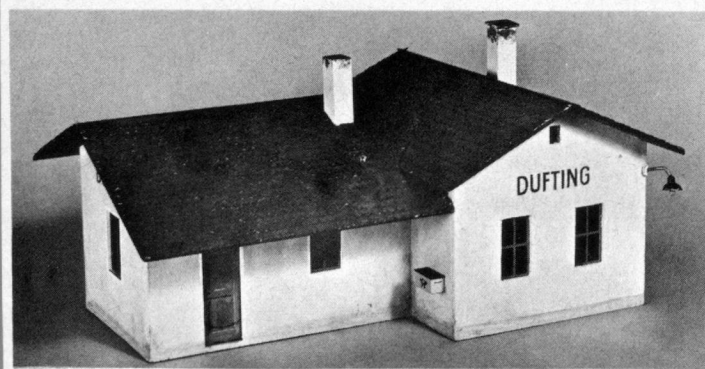
Diese LGB-Anlage ist wohl eine mobile Anlage, weil man sie jederzeit ab- und aufbauen kann, aber sie "ist in unserem Spielkeller aufgebaut," schreibt Lothar Stehle dazu, "und an einen Abbau ist bisher noch nicht gedacht. (So hat sie also schon fast den Status einer stationären Anlage angenommen.)"

"Für die Auffahrt habe ich als direkte Gleisunterlage einzelne Bogenstücke entsprechend dem Gleisverlauf aus 5-mm-Spanplatten angefertigt. Die Stützpfiler habe ich ebenfalls aus Spanplatten gefertigt. Die seitlichen Pfeiler- bzw. Bogenattrappen sind aus starkem Karton. Die ganzen Seitenflächen der Auffahrt sowie die Innenflächen der Pfeiler in der Bogenauffahrt habe ich dann mit dc-fix-Folie in Natursteinmuster beklebt. Der Arbeitsaufwand für den Bau betrug etwa 20 bis 25 Stunden."



11. — 50.  
Preis

**H. Steudle**  
8500 Nürnberg



Auch hier handelt es sich um keine festverlegte Anlage."Die Anlage wird immer dann wieder abgebaut, wenn sich zwischen Gleisen erste Staubteilchen niedergelassen haben, die der Mama dann zu sehr ins Auge stechen. Doch bleibt die Streckenführung beim nächsten Aufbau in etwa dieselbe, da das Kinderzimmer räumlich so am besten ausgenutzt werden kann.

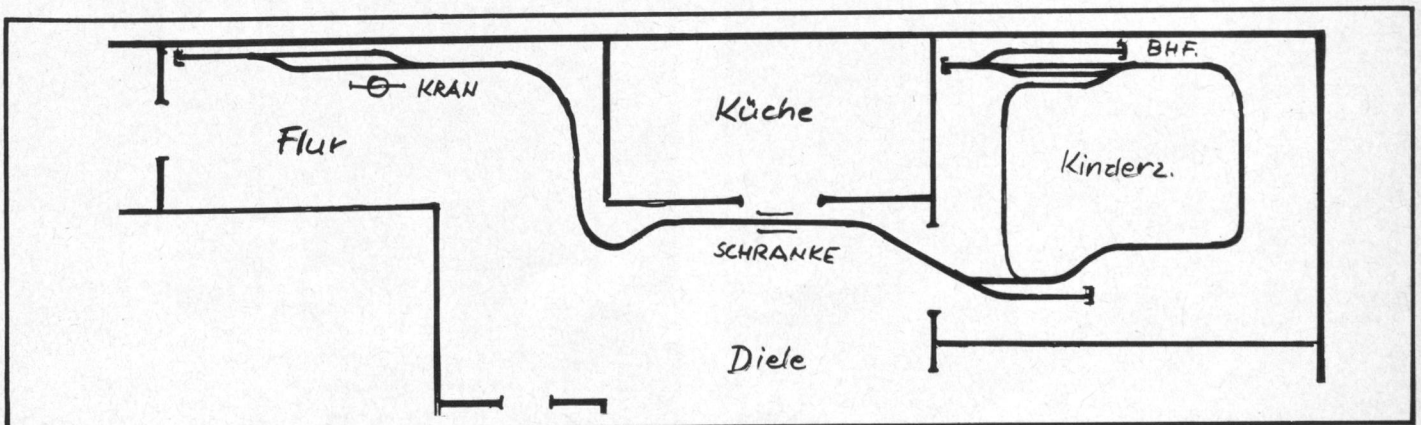
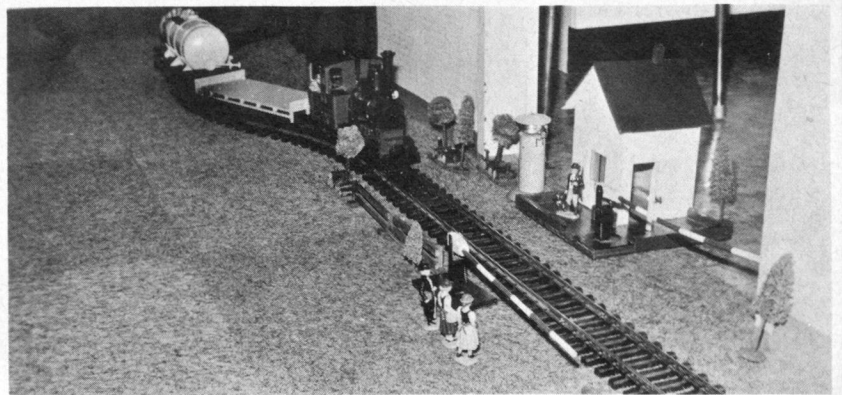
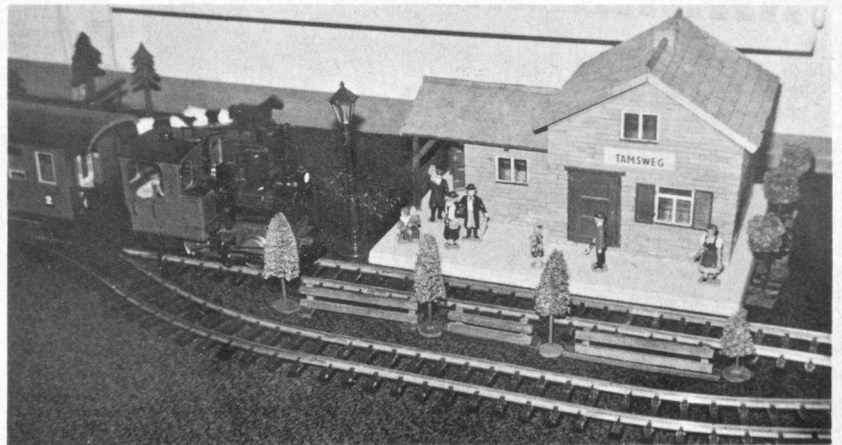
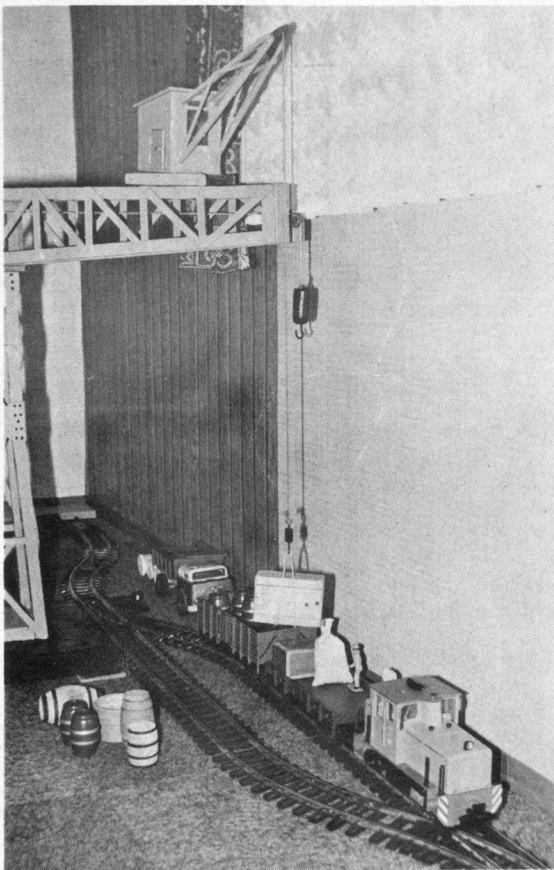
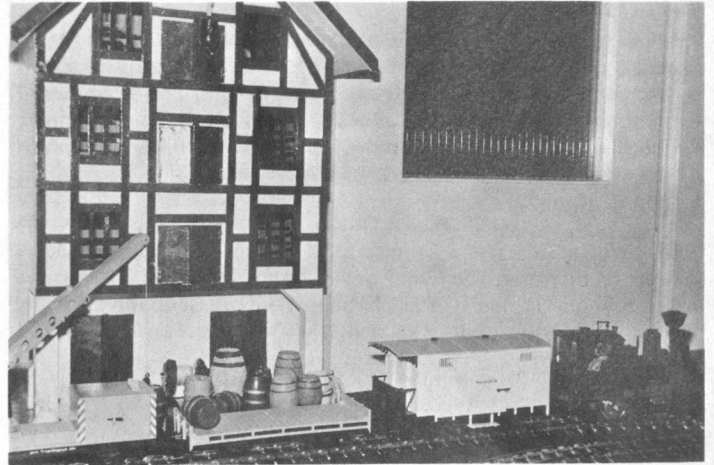
Besitzer unserer Anlage ist mein 6jähriger Sohn, der seinen Vater vorerst als Betriebsinspektor zugelassen hat. Die Anlage läßt sich in ca. ein bis eineinhalb Stunden aufbauen. Das Aufbewahren, in Verbindung mit ihrem ständigen Wuchs, brachte in der ersten Zeit einige Probleme, aber seitdem wir Uropas echte Seekiste aus der Segelschiffszeit für die vorübergehenden Stilllegungen der LGB herangezogen haben, sind alle Bedenken aus der Welt.

Der große Kran wurde vom Opa schon Anfang der 30er Jahre nach dem großen Vorbild des 250-Tonnen-Werftkranes der Schiffswerft Blohm & Voß aus Holz gebaut. Der große Warenauslager ist auch schon vor fast vierzig Jahren entstanden und wartete nur darauf, für die LGB wiederentdeckt zu werden."

11. — 50.  
Preis

Lothar Trolsen

2100 Hamburg 90, Grunbrachtstr. 80  
Reederei-Angestellter - 43 Jahre



11. — 50.  
Preis

Ernst Christian Studd  
2211 Kleve über Itzehoe  
Kaufmann - 36 Jahre

"Meine Anlage ist mobil und soll es auch bleiben. Gerade hierin sehe ich den überaus hohen Spielwert. Unsere Gleise sind schon dutzende Male auf- und abgebaut worden und zeigen keinerlei Ermüdungserscheinungen. Natürlich muß man vielleicht einmal die Verbindungslaschen mit einer Zange enger formen, doch das ist ja kein Problem.

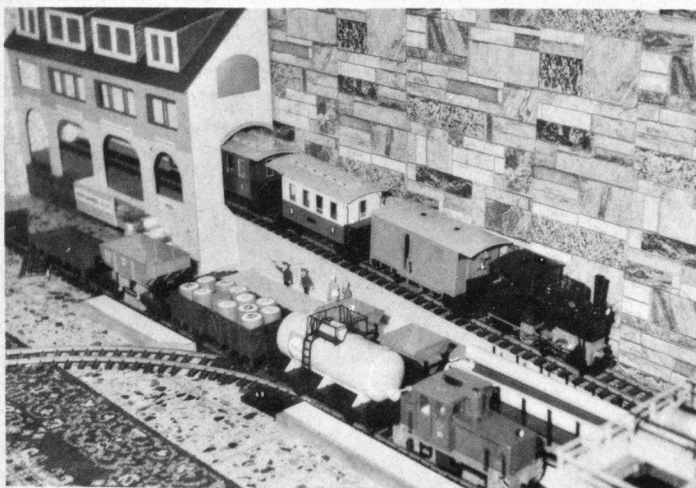
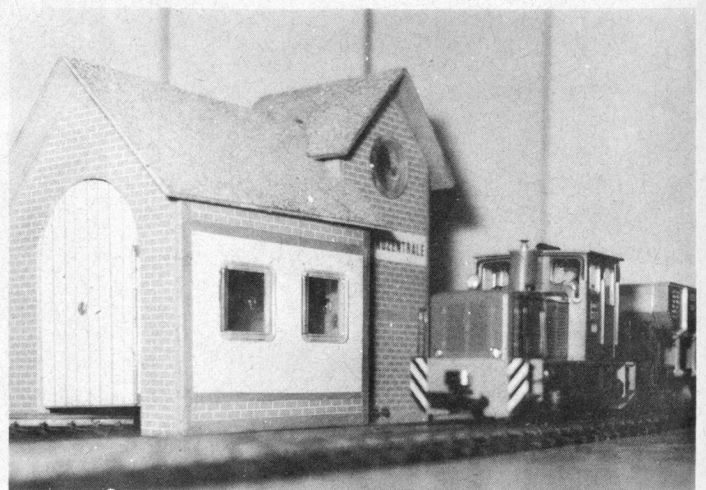
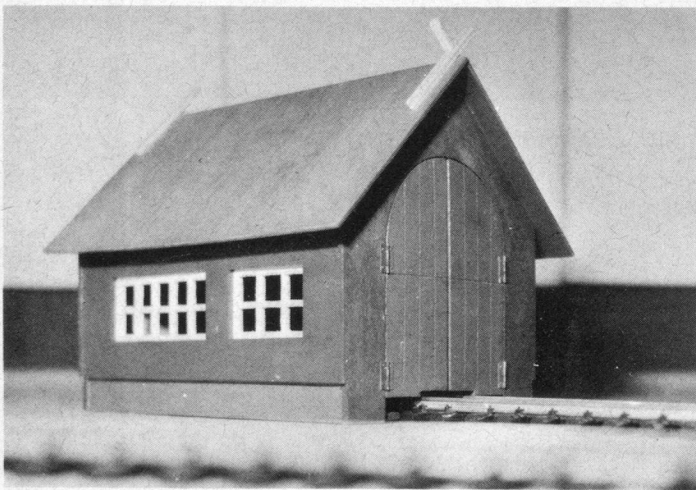
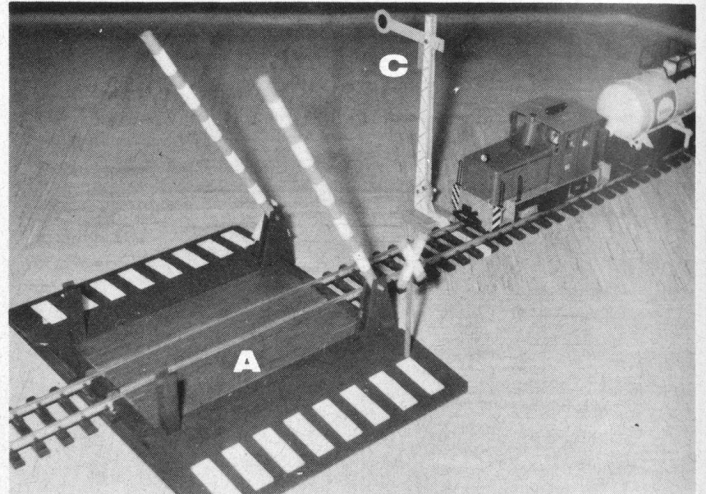
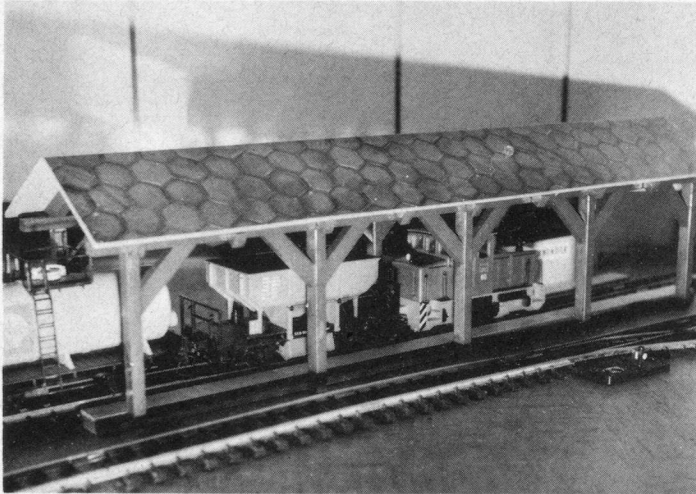
Die LGB ist, im Gegensatz zu den bisher bekannten Bahnen, ein äußerst wertbeständiges Spielzeug, das man unbedenklich auch kleinen Kindern in die Hand geben kann. In dieser Dimension kommen auch kleine Kinderhände mit einer Eisenbahn zurecht. Ich denke hier besonders an den Gleisbau, das Ankuppeln und

Aufsetzen der Wagen und Lokomotiven auf die Gleise und an die allgemeine Robustheit und Stabilität der Einzelteile.

Die Aufbauzeit meiner LGB-Anlage beträgt, wenn es schnell gehen soll, kaum mehr als 15 bis 20 Minuten. Zwischenzeitlich ist meine Anlage auch nach draußen verlegt worden. Meine ersten Bedenken für eine Verwendung als Gartenbahn sind zerstreut. Mein Sohn, für den diese Anlage erstellt wurde, ist jetzt vier Jahre alt.

Im Laufe der Zeit habe ich das Zubehör in meiner Freizeit als Entspannung für mich und zur Freude meines Sohnes selbst entworfen und hergestellt.

Unser Hauptbahnhof (1) mit Bahnsteig und Stabverladebrücke ist innen beleuchtet. Er ist hergestellt aus Spanplatten, Sperrholz und PVC-Platten. Die Außenhaut ist Selbstklebefolie. Das Dach wurde mit Ponal-Leim bestrichen, dann mit Sägespänen (im Sieb) bestreut, gebeizt und mit Bootsack gespritzt.



Im Turm unseres E-Werkes (3) ist der Trafo untergebracht. Das übrige Gebäude dient als Lkw-Garage. Baumaterial auch wieder Spanplatten usw. wie beim Bahnhof. Die Fenster sind Plastik-Sesselgleiter, wie man sie im Kaufhaus bekommt.

Der Lokschuppen (4) hat als Baustoffe wieder die gleichen Materialien wie Bahnhof und E-Werk.

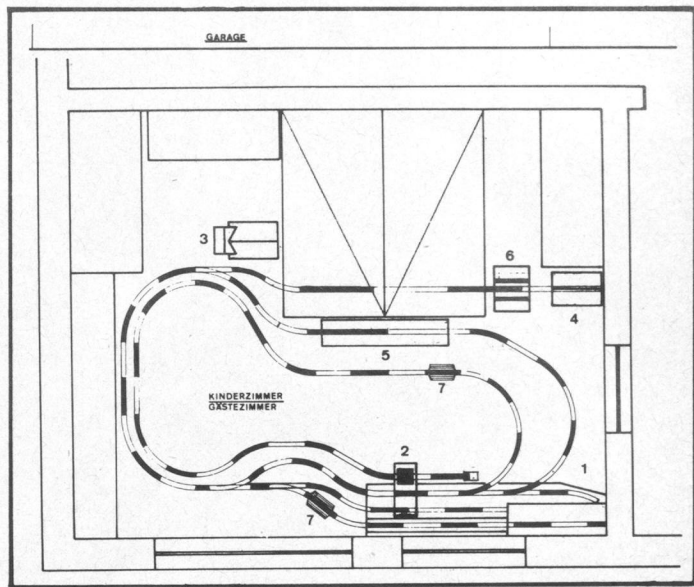
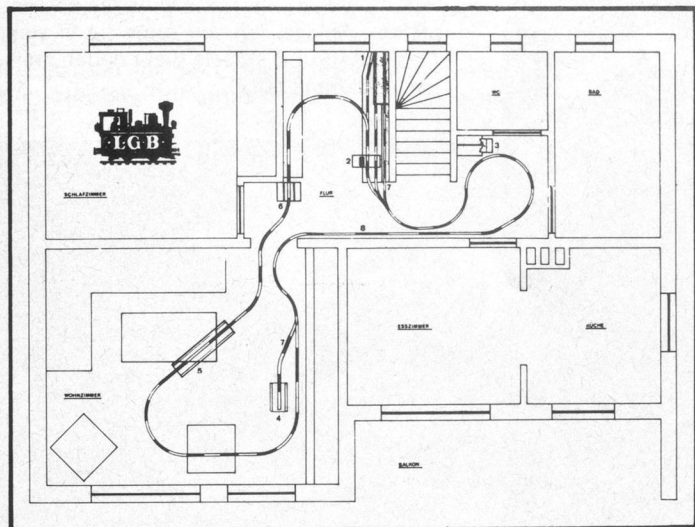
Unsere zweite Bahnstation (5) wurde getreu einer Holz-Abbundkonstruktion hergestellt. Der Dachbelag ist wiederum Selbstklebefolie.

Die Schranke (6) kann an jeder beliebigen geraden Gleisstrecke aufgestellt werden. Das Gleis wird von oben eingesetzt und dann mit den Planken abgedeckt. Die Schrankenbalken können durch einen kleinen Hebel von Hand gehoben und gesenkt werden.

Momentan arbeite ich an einer fünf Meter langen Bahnüberführung unter Verwendung von fünf LGB-Brücken. Auf- und Abfahrten werden dabei wieder in Holzkonstruktion hergestellt."

In den Gleisplänen, die zwei verschiedene Aufbaumöglichkeiten zeigen, bedeuten die Zahlen:

- 1 = Hauptbahnhof
- 2 = Portalkran
- 3 = E-Werk
- 4 = Lokschuppen
- 5 = zweiter Bahnhof
- 6 = Schranke



11. — 50.  
Preis

**Michael Teucke**  
8500 Nürnberg, Oedenberger Str. 11  
Schüler - 10 Jahre

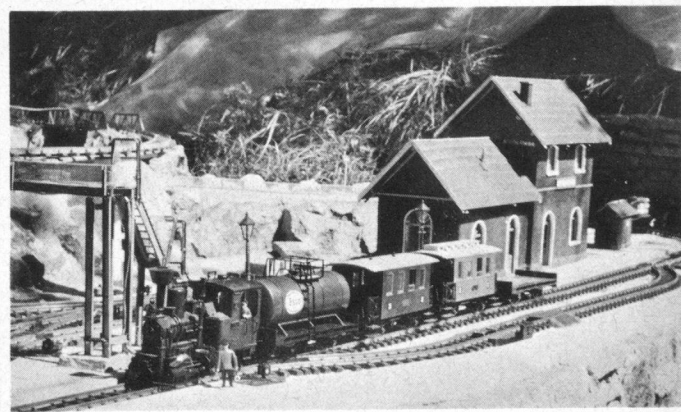
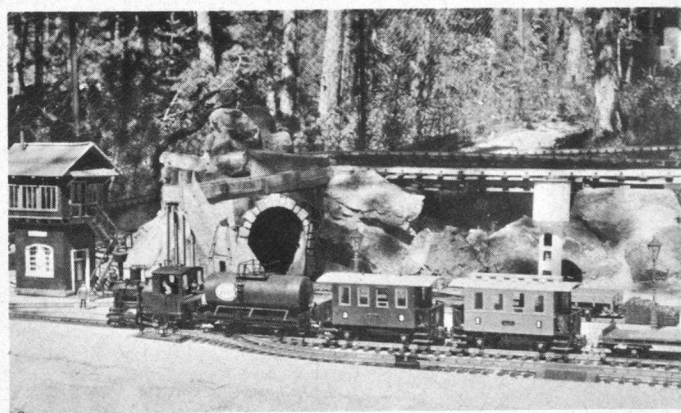
Die LGB-Anlage von Michael Teucke ist nicht fest installiert. Sie kann nach Belieben auf- und abgebaut werden, und mit ihr wird nicht nur in der Wohnung sondern auch im Freien gespielt. Zum Aufbau der Anlage wird etwa eine halbe Stunde benötigt.

"Verhältnismäßig wenig Platz benötigen wir zum Aufbewahren. In unserer Wohnwand haben wir einen Teil reserviert und belassen alle LGB-Teile in den Originalkartons. So ist alles sicher und ordentlich verstaut."



11. — 50.  
Preis

**Cesare Ruberti**  
Via A. Vivaldi 16, I-38100 Trento



11. — 50.  
Preis

Thomas Winkler  
8130 Starnberg, Fischhaberstr. 8 m  
Schüler - 13 Jahre

"Meine etwa 28 Meter lange Eisenbahnstrecke hat 3 Bahnhöfe: Hauptbahnhof "St. Lorenzen" (ich), Station "Unterau" (große Schwester) und Station "Oberau" (kleine Schwester). Auf meiner Anlage, die ich meistens in den Ferien aufbaue, sind zur Zeit drei Weichen eingebaut.

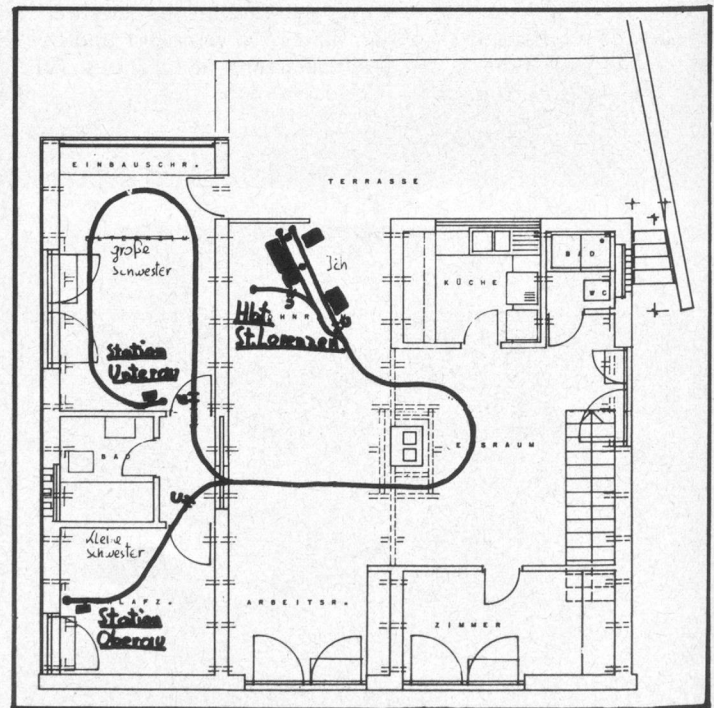
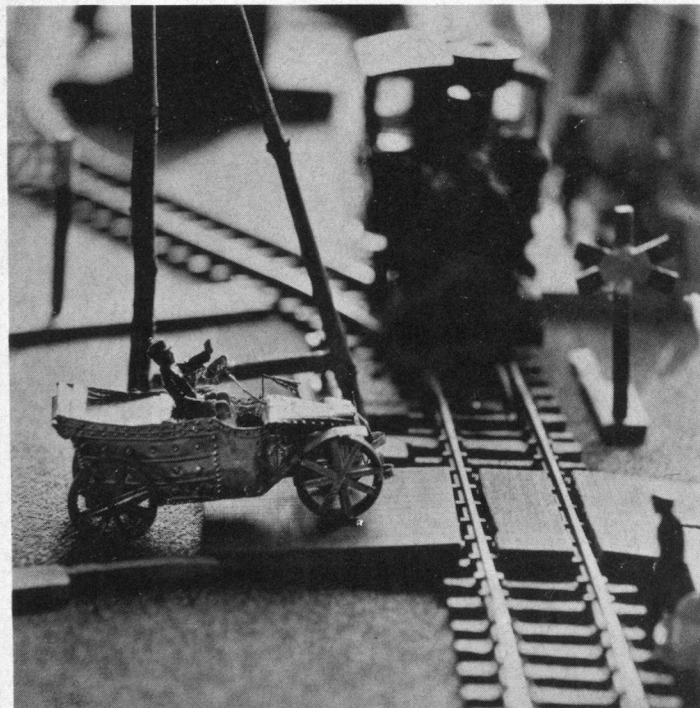
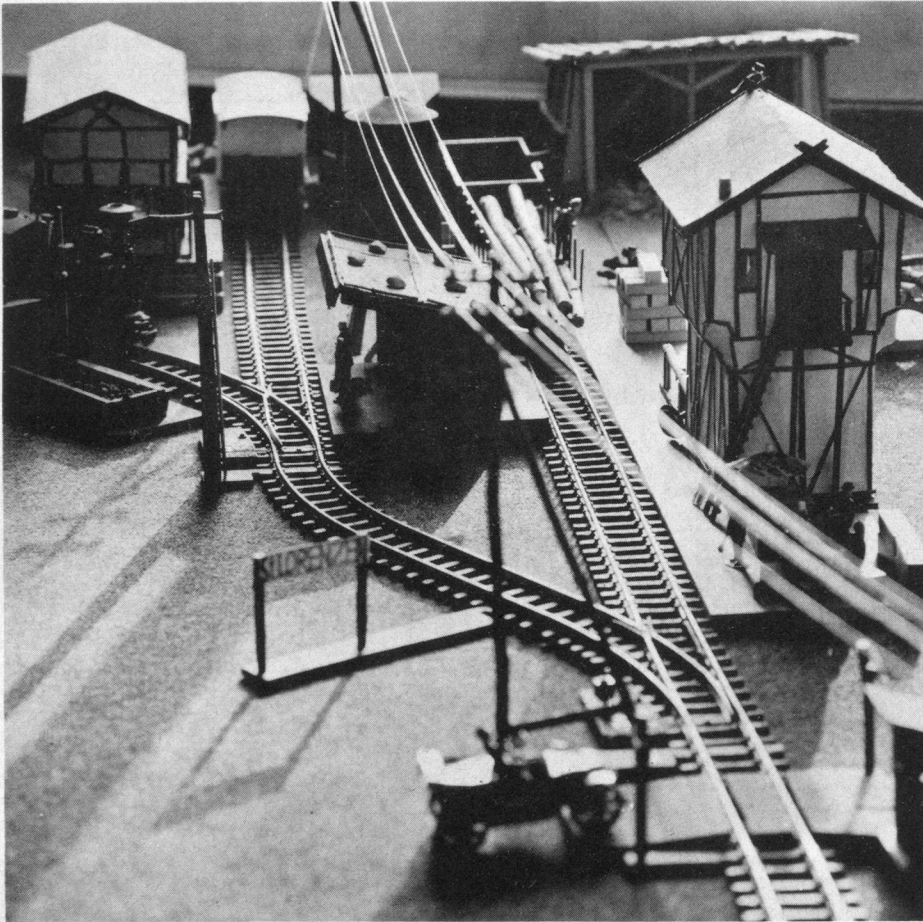
Es verkehren ein Hauptstreckenzug von St. Lorenzen nach Unterau und ein Nebenstreckenzug von St. Lorenzen nach Oberau.

Der Zugverkehr spielt sich dann so ab, daß Zug 1 von St. Lorenzen nach Unterau abfährt. Wenn er das U-Gleis nach der Abzweigung passiert hat, startet Zug 2 nach Oberau. Inzwischen ist Zug 2 nach Oberau. Inzwischen ist Zug 1 in Unterau beladen bzw. entladen und kehrt nach St. Lorenzen zurück. Dann kommt Zug 2 wieder an die Reihe, usw.

Meine Gebäude sind aus Styroporplatten ausgeschnitten, zusammengeklebt und dann mit Moltofill-außen verkleidet worden. Das Fachwerk wurde aus 5 mm breiten Balsaholzbrettchen hergestellt, die ich dunkelbraun angemalt habe. Nur der Warteraum und die Sägerei sind aus Holz gefertigt.

Das Auto stammt, wie die Häuser, aus meiner Werkstatt. Ich habe es aus starker Metallfolie ausgeschnitten, die einzelnen Teile zusammengeklebt und Imitationen eingestanz.

Der Aufbau meiner LGB-Anlage dauert ungefähr 15 bis 20 Minuten. Ich brauche relativ wenig Platz zum Aufbewahren meiner Anlage. Ich verräume sie in vier Obstkisten und stapel diese neben meiner Werkbank auf."





"Unsere LGB (Liebenwalde-Gundelsheimer-Eisenbahn) wird vom Vater und seinen drei Töchtern (10, 8 und 5 Jahre alt) betrieben und verkehrt ausschließlich an Sonn- und Feiertagen. Die Verlegung der Gleise in der geräumigen Wohnung erfolgt nach immer neuen Gesichtspunkten. Häufig werden „Ausflugsverbindungen“ vom Kinderzimmer über den 6 Meter langen Flur zu einem anderen Zimmer hergestellt. Zwei im Eigenbau hergestellte Bahnhöfe (Liebenwalde und Gundelsheim) bilden oft die Endpunkte der Strecke. Zu jedem Bahnhof gehört ein Transformator. Die gesamte Strecke wird in drei elektrisch getrennte Abschnitte unterteilt. Der mittlere Abschnitt mit einem abschaltbaren Ausweichgleis kann wahlweise den beiden Endbahnhöfen zugeordnet werden. Somit ist ein Gegenzugverkehr mit Übernahme der Züge von einem Transformator auf den anderen möglich. Die Verständigung erfolgt über Telefon.

Als Reisende für die Fahrten sind einige LGB-Figuren vorhanden, aber auch aus Tonal geformte Personen bevölkern die Bahnhöfe. Gelegentlich müssen auch die Biegepuppen der Puppenstuben am Ausflugsverkehr teilnehmen. Hierfür haben wir einen Spezialwagen in Anlehnung an die alten Postkutschenwagen der ersten Eisenbahn gebaut.

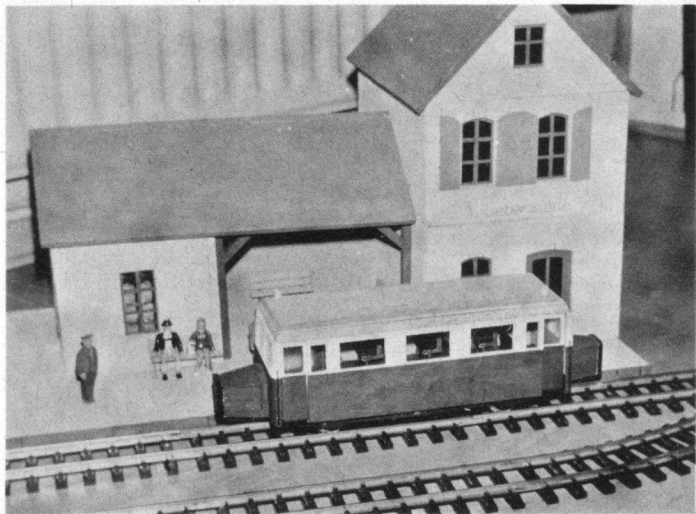
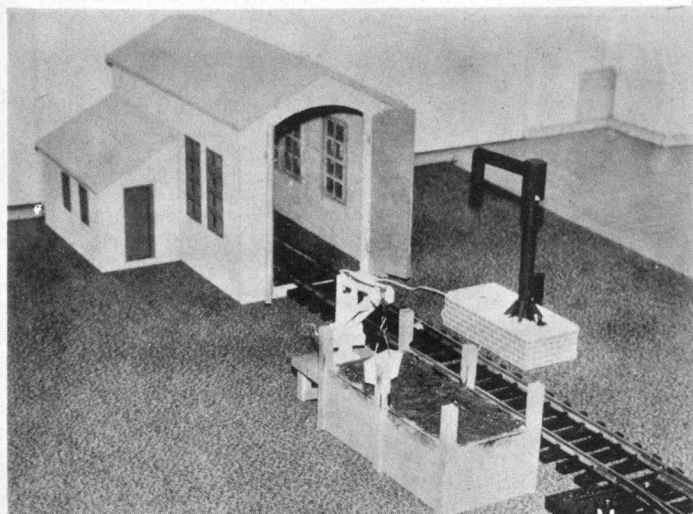
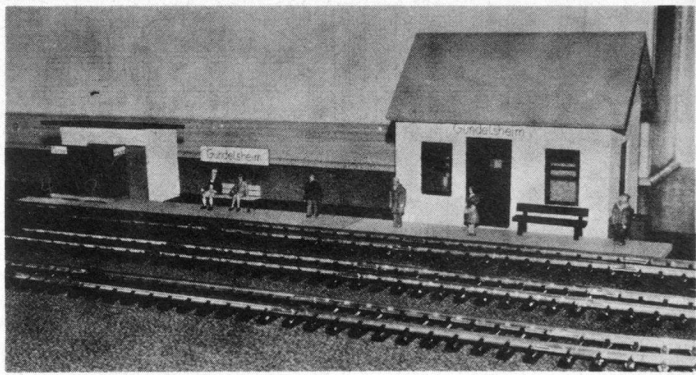
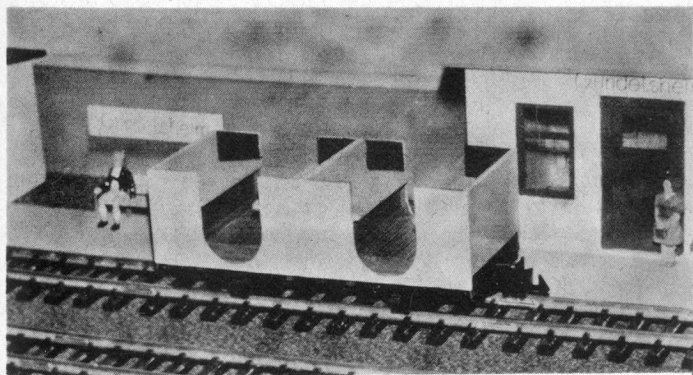
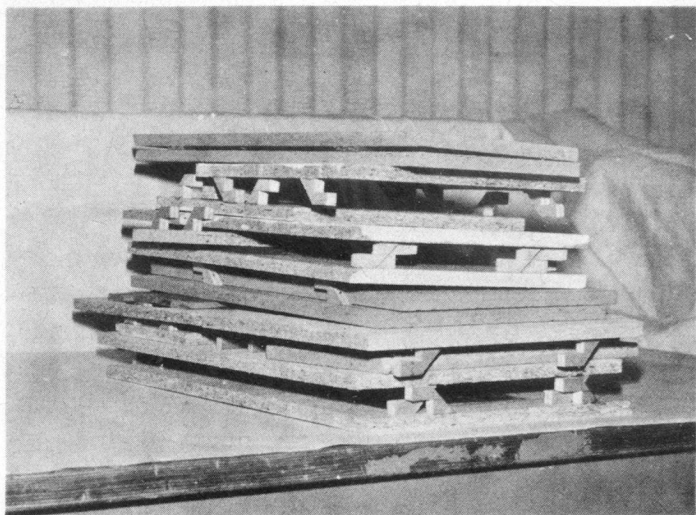
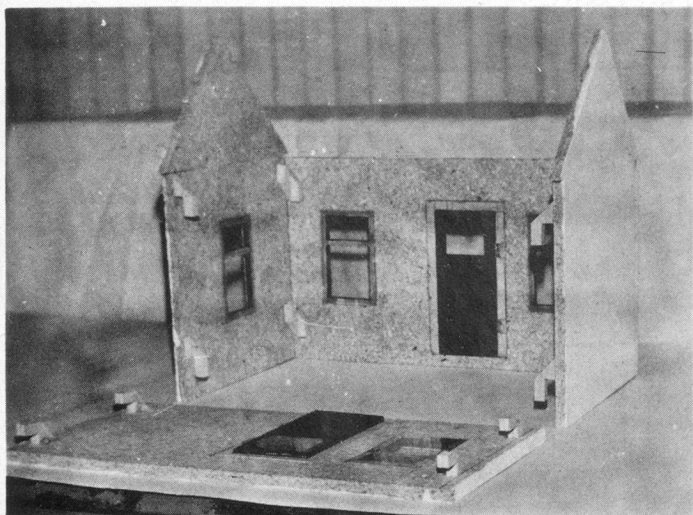
Die Bauten für die Liebenwalde-Gundelsheimer-Eisenbahn sind zum größten Teil aus 8 mm starker Spanplatte hergestellt. Da

11. — 50.

Preis

Dr. Wolfgang Wirth

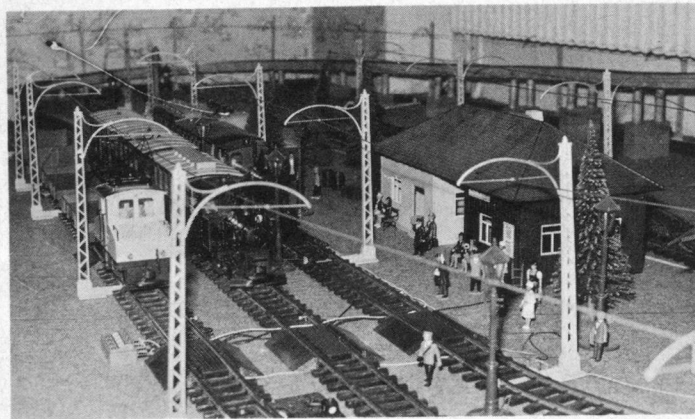
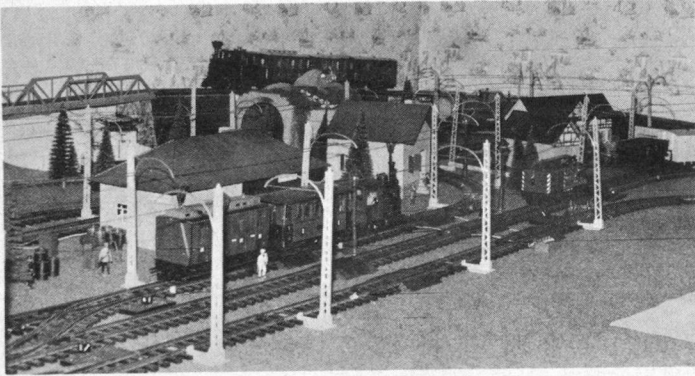
Bauten in dieser Größe während der Betriebspausen viel Platz beanspruchen würden, haben wir die Gebäude zerlegbar gemacht. Die vier Hauswände sind an ihrer Innenseite an den Ecken mit Haken ausgestattet, die beim Zusammensetzen ineinandergreifen. Die Haken sind aus 8 - 10 mm starkem Sperrholz ausgesägt und geben dem zusammengefügt Haus Stabilität. Das fertig zusammengesetzte Haus kann dann über kürzere Strecken bis zum Ausstellungsort transportiert werden. Das Dach wird ebenfalls durch das Hakensystem zusammengehalten und ist lose aufgesetzt. Man kann so zu jeder Zeit das Dach entfernen und hat Zugang zum Inneren des Hauses. Bei Häusern mit einem flacheren Giebel, wie z.B. bei unserem Lokschuppen, werden die Dachhälften durch kleine Scharniere zusammengehalten. Die Fenster und Türen sind aus Sperrholz ausgesägt und erst nach Fertigstellung des Rohbaues einschließlich Anstrich eingesetzt worden. Die Türen können geöffnet werden. Das Bild zeigt das Hakensystem. Der Aufbau der Anlage erfolgt zumeist mit Assistenz meiner drei Töchter. Wir benötigen hierfür etwa 1 bis 1 1/2 Stunden."



11. — 50.  
Preis

**Hans Zrenner**  
800 München 19, Juttastr. 9  
Metzgermeister - 34 Jahre

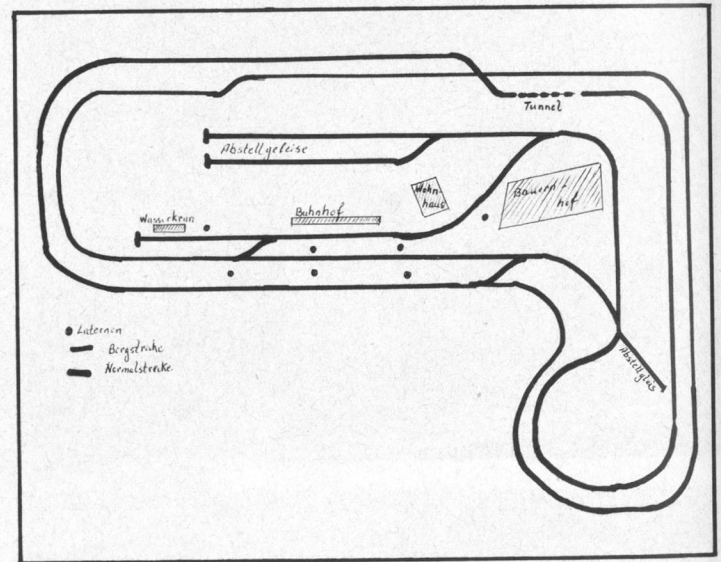
"Die beiden großen Gleisovale mit einer Gesamtlänge von ca. 45 Metern, wobei ca. 32 Meter für Zweizugbetrieb durch Oberleitung ausgerüstet, sind mittels Weichen miteinander verbunden. Die drei Schienenstränge am Bahnhof sind einzeln zu steuern. Vier Abstellgleise sind vorhanden, bei denen man ebenfalls einzeln den Strom schalten kann. An einem Abstellgleis befindet sich der Wasserkran um die Dampflokomotiven ausreichend mit Wasser zu versorgen. Die Berg- und Talstrecke ist ca. 7 Meter lang. In der Anlage befinden sich außer dem Bahnhof noch ein Wohn-



haus, ein Bauernhof sowie acht Laternen, die die Bahnsteige bei Nacht ausreichend mit Licht versorgen. Ein Tunnel, auf dem vergnügte Wanderer sitzen, ist ebenfalls vorhanden. Stehende, gehende, arbeitende und sitzende Männer und Frauen sowie zahlreiche Bäume geben der Anlage einen für uns schönen Spielcharakter. Vier Lokomotiven (zwei Dampfloks, davon eine rauchend), eine Diesel- und eine elektrische Lok mit vier Personenwagen und elf Güterwagen beleben die Schienenstränge.

Wenn die Anlage vielleicht schöpferisch nicht so sehr ins Auge fällt, so ist sie doch für unsere Familie (Meine Frau, unser Sohn und Tochter sowie meine Wenigkeit) eine gern gesehene Ablenkung vom Alltag."

Was das Wegräumen anbetrifft, so kann man bei der LGB den Ausspruch anwenden: Platz ist in der kleinsten Hütte. Das Gleismaterial, die Wagen und Lokomotiven sowie sonstiges Zubehör haben bequem in einem Karton von ca. 80 x 60 cm Platz."



11. — 50.  
Preis

**Mr. N. Gane**  
56, Baringa Ave., Seaporth 2092  
Sydney, Australien

"Ich möchte Ihnen zu Ihrer Eisenbahn gratulieren. Gerade habe ich den ersten Bauabschnitt meiner Gartenanlage beendet. Der erste Zug ist schon gefahren. Ich habe bisher zwei Jahre daran gebaut und meine Bahn hat den Namen "Light Gauge Boringa"-Railway erhalten. Es wird eine Daueranlage auf einem entsprechenden Gleisbett in zwei Ebenen."

Die beiden Fotos zeigen Mr. Gane und seine LGB-begeisterte Familie vor den noch im Ausbau befindlichen Bahnhofsbauten.



# Gesucht wird...

Auf der Rückseite der Bahnhofsplatte befinden sich Rillen für die Verkabelung der Signale und der Beleuchtung. Die Anlage ist in zwei getrennte Stromkreise aufgeteilt, sodaß auf dem Bahnhof richtig rangiert werden kann, ohne den gesamten Streckenbetrieb einstellen zu müssen.

Der Lokschuppen ist nach der Erinnerung und der LGB-Depesche gebaut worden. Abweichend vom Original ist der Schuppen z. T. aus Mauerwerk und erhält die Schiebebühne einen elektrischen Antrieb. - Am Übergang vom Viadukt zur Brücke befindet sich ein Entkupplungsgleis, sehr zur Freude unseres Sohnes, (2 1/2) welcher seinen Zug lieber schiebt und abrollen läßt. Natürlich sind wir nicht fertig geworden, obwohl die ganze Familie geklebt und gesägt hat. Geplant sind vorerst noch eine Drehscheibe, ein Kohlenkran, diverse Gebäude und einige weitere Wagenumbauten.

Mit freundlichen Grüßen

Ihre Adresse ist nicht aufzufinden!

Bitte melden Sie sich, damit wir Ihnen schreiben und Ihnen Ihren wohlverdienten Preis zusenden können!

**Achtung!**

Lieber unbekannter LGB-Freund!

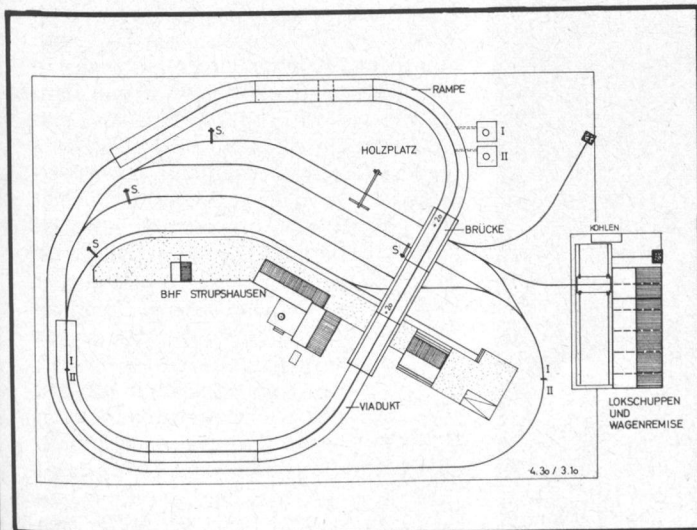
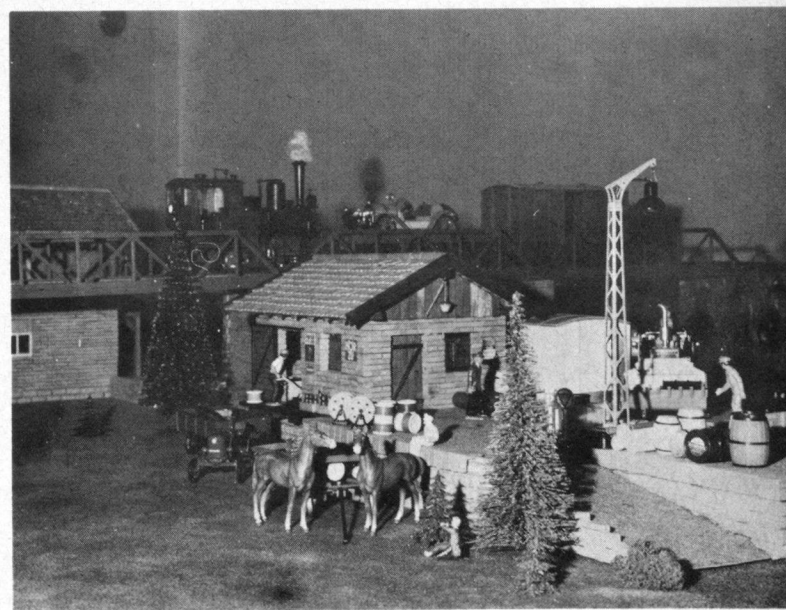
Sie sandten uns unter dem 26.2.1972 (mit der Preisausschreiben-Kennnummer 763975) folgenden Brief mit Fotos:

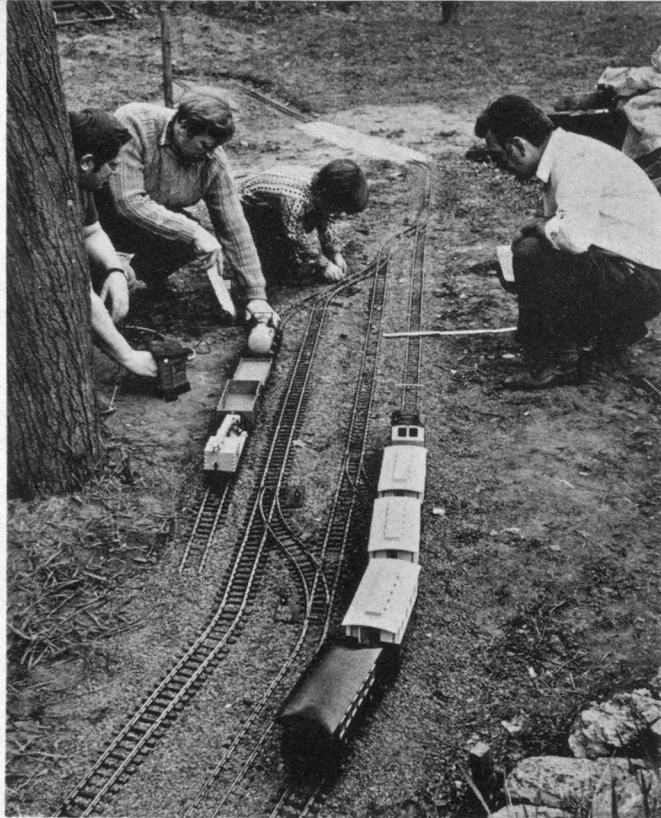
Sehr geehrte Herren!

Zu den beiliegenden Fotos möchte ich Ihnen folgendes mitteilen: Mit unserer Bahn spielen vornehmlich Kinder (2 1/2 und 8). Darum ist die Anlage keine Modellanlage im strengen Sinne. Der Platz in der Mitte und rundum wird zum Bewegen benötigt. Die Größe der Anlage wurde aber auch durch einen Teppich bestimmt (4,30 x 3,10 m).

Die Anlage sollte eine möglichst lange Strecke, einen großen Bahnhof und einen Ablaufberg besitzen. Daraus ergab sich der skizzierte Gleisplan.

Alle Gebäude, Rampen etc. bestehen aus einzelnen Teilen und können selbstverständlich auch anders aufgebaut werden. Alle Teile sind halbwegs wetterfest, sodaß wir im Sommer auch bei trockenem Wetter im Garten fahren werden. Leider werden wir abends abbauen müssen, da die Gefahr von Diebstahl zu groß ist.





Das Clubheim der Wiesbadener Modellbahner liegt an der Bahnstrecke Wiesbaden, Bad Schwalbach-Limburg, am kleinen Haltepunkt "Landesdenkmal" im Stadtteil Wiesbaden-Biebrich. Die Unterkunft ist zünftig, denn der Club ist in zwei alten Eisenbahnwagen untergebracht, die von der Bundesbahn zur Verfügung gestellt wurden. In einem 19 Meter langen D-Zugwagen verfügt der Club über eine HO-Großanlage, im zweiten Wagen, einem 16 Meter langen "Württemberg-Perronwagen", sind die geselligen Zusammenkünfte. Filmabende und Versammlungen des Vereins, der zur Zeit 38 Mitglieder hat. Glücklicherweise gehört zur Unterkunft des Clubs auch noch ein Gartengelände, das die Möglichkeit bot eine Lehmann-Bahn darauf zu erstellen.

Nachdem vor einigen Jahren die LGB auf den Markt kam, hieß es sofort im

Club, die müssen wir auch eines Tages haben, aber natürlich fehlte es zuerst einmal an Geld dafür. Doch durch einen glücklichen Zufall konnte bald ein Anfang gemacht werden. Ein Wiesbadener Kaufhaus ließ in der Vorweihnachtszeit 1970 wochenlang eine Lehmann-Bahn in der Spielwarenabteilung laufen. Der Vorsitzende des Clubs, ein Journalist, der überall in der Stadt gute Verbindung hat, wandte sich an den Kaufhausdirektor und erreichte, daß die Vorführanlage nach dem Abbau im Kaufhaus für billiges Geld vom Club erworben werden konnte. Die Lok hatte viele Kilometer auf dem Buckel, sie wurde vom Herstellerwerk wieder fit gemacht, die Wagen waren noch prima, ebenso Schienen, Trafo und Fahrregler, und der Anfang war gemacht. - Doch das wenige Material langte bei weitem noch nicht, um eine modellgerechte Gartenbahn aufzubauen. Gut Ding will

In Wiesbaden entsteht

## Eine große LGB-Freianlage

Modellbahn-Club feiert Jubiläum

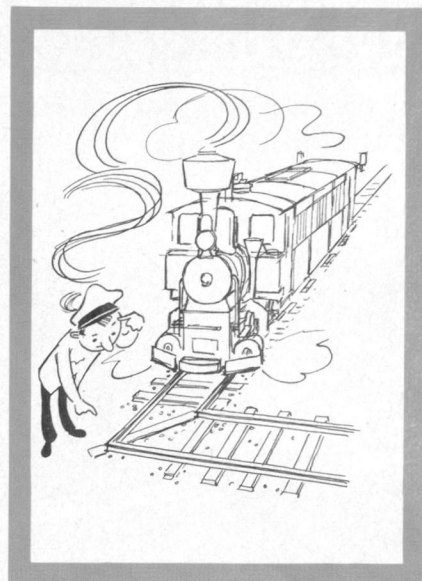
Zum 15jährigen Jubiläum des Wiesbadener Modellbahn-Clubs, gegen Ende dieses Jahres, planen die rührigen Vereinsmitglieder die Eröffnung einer großen Eisenbahnschau, unter Mitwirkung der Deutschen Bundesbahn. Gleichzeitig soll der erste Bauabschnitt einer Großanlage der "Lehmann-Gartenbahn", die seit dem Sommer 1971 im Bau ist, fertig sein und der Öffentlichkeit vorgeführt werden. Wir haben uns bei den Wiesbadener Modellbahnern umgesehen und berichten hier von der Entstehung der Anlage und dem Fortgang der Bauarbeiten.

Weile haben und so wurde das Projekt erst einmal auf Eis gelegt.

Aber Pläne für die eigene Gartenbahn des Clubs wurden inzwischen schon erstellt. Im März 1971 machte der Club dann eine Ausstellung mit HO-Spur, Spur 0 und auch mit dem vorhandenen Lehmann-Material in der Wiesbadener Rhein-Main-Halle. Es gab viele Besucher und dadurch auch Geld, wofür weiteres Material für die LGB gekauft werden konnte. Doch es langte immer noch nicht für die geplante Gartenbahn-Großanlage. So wurde es Sommer 1971 als der Club, wieder durch einen glücklichen Zufall, von der Witwe eines begüterten und begeisterten verstorbenen Modellbahners soviel gebrauchtes Eisenbahnmateriale billig erwerben konnte, daß nunmehr die Voraussetzungen für den Bau einer Großanlage gegeben waren, wozu allerdings noch einige passive Mitglieder mit Geldspenden halfen.

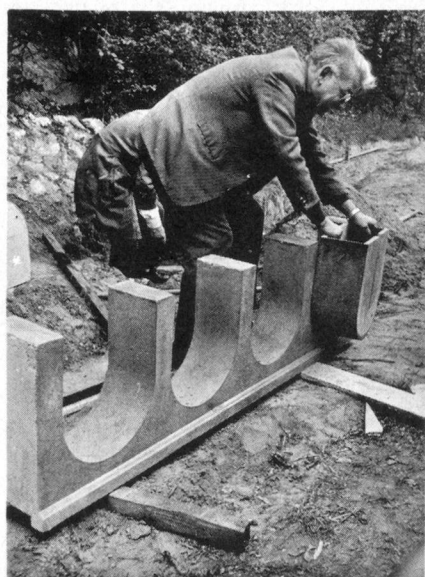
Man ging sofort ans Werk, und das sieht heute etwa so aus. Auf einer Gesamtfläche von etwa vier mal 20 Meter, unmittelbar neben dem Original-Bundesbahnwagen, wurde die Trasse für die Lehmann-Bahn gebaut, die im ersten Bauabschnitt etwa eine Gleislänge von 40 Metern aufweist. Von einem fünfgleisigen Kopfbahnhof führt das Gleis auf eine Rundstrecke mit einem weiteren Durchgangsbahnhof, selbstverständlich eingleisig. Die Trasse steigt vom Kopfbahnhof langsam an, etwa 4 % Steigung, und führt über ein 1,80 Meter langes Viadukt, das die Clubmitglieder selbst entworfen und auch in Beton gegossen haben. Das Messinggleis wurde in kleinem Blaubasaltschotter verlegt, wobei streng darauf geachtet wurde, daß die elektrische Verbindung von Gleis zu Gleis einwandfrei war. Dadurch lief die Bahn bei der ersten Probefahrt von Anfang an rund. Die bis jetzt fertiggestellte Strecke ist ca 43 Meter lang



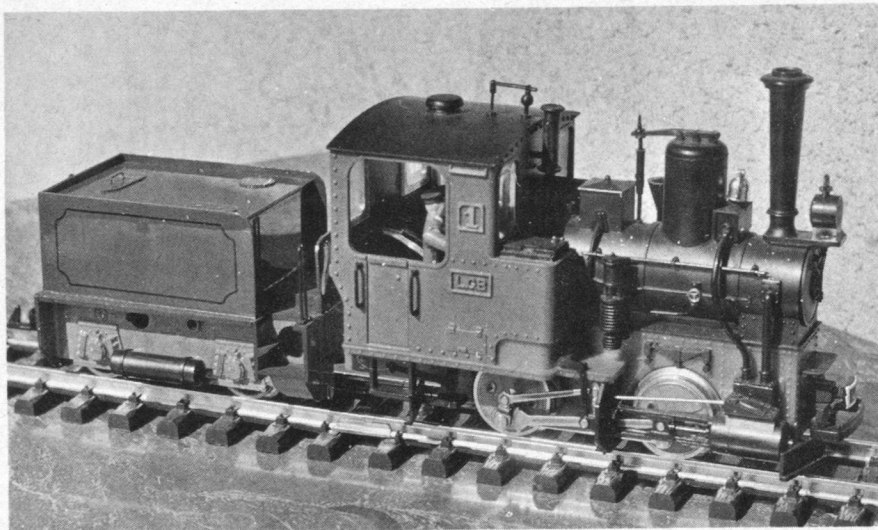


und so aufgebaut, daß sie von allen Seiten gut eingesehen werden kann, was besonders bei Ausstellungen sehr wichtig ist. Um die Anlage wurde ein stabiles Eisengeländer aufgebaut, so daß kein Besucher innerhalb der Anlage herumlaufen kann. Für den zweiten Bauabschnitt, der noch Ende 1972 begonnen werden soll, ist eine elektrisch getrennte zweite Rundstrecke mit Kehrschleife vorgesehen, die durch mehrere Tunneln an einem künstlichen See vorbei, führen soll.

Natürlich hat die große Anlage bisher viel Mühe und Arbeit und auch allerdings Geld gekostet, aber die Wiesbader Modellbahner haben bei ihrem Hobby auch viel Freude gehabt, und sie sind sicher, daß sie bei der geplanten Jubiläums-Ausstellung, die Ende des Jahres durchgeführt werden soll, für Ihren Einsatz belohnt werden. Schon jetzt stellen sich an jedem Wochenende Besucher ein, die vom Bau der neuen Gartenbahn gehört haben, und äußern sich begeistert über die hübsche kleine Bahn. Bei der Ausstellung wird sich der Einsatz in klingender Münze auszahlen.



# Selbstbautender für LGB-Lok



Für seine LGB-Lok hat sich LGB-Freund Heinrich Droge aus Berlin einen Tender gebaut: "Der Tender stellt einen Wassertender dar, wie er bei vielen Schmalspurbahnen mitgeführt wurde. Das Unterteil stammt von einer Diesellok, es wurde stark verkürzt. Der Aufbau besteht aus Graupner-Kunststoffplatten von 1,5 mm Dicke. Die

Räder sind von Heller und nehmen zusätzlich Fahrstrom ab. Die Laterne wurde vom Führerhaus der Lok entfernt und hinten am Tender montiert. Ein Kabel zwischen Lok und Tender sorgt für die Stromzufuhr. Der Anstrich des Tenders: Unterteil rot und Aufbau grün. Die Zierlinien wurden mit Filzschreiber angebracht."



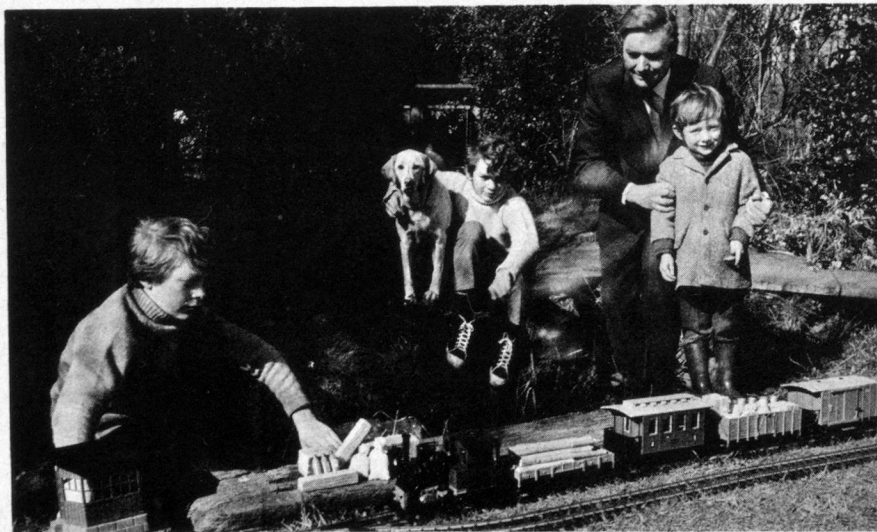
## The Mayor's Parlour, Royal Leamington Spa.

Sehr geehrte Herren,

Meine drei Söhne haben viel Spaß mit Ihrem Eisenbahn-Material, das wir im letzten Sommer in Köln gekauft haben und ich sende Ihnen hier eine Photographie, die in meinem Garten aufgenommen wurde. Ich bin sehr an Ihrer LGB-Depesche interessiert.

Mit freundlichen Grüßen

S. W. T. Birch  
Bürgermeister  
Ratsherr, T.D.



Für Sie  
gelesen...

### Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft AG

von Dieter Höltge. - 28 Seiten, 58 Fotos, 1 Streckenskizze. - 6.60 DM (frei Haus). - Verlag Wolfgang Zeunert, 317 Gifhorn, Hauptstr. 43.



Dieter Höltge

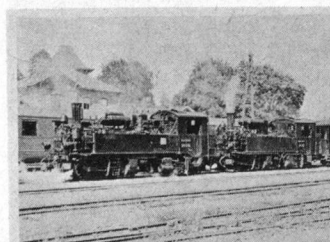
### Oberrheinische Eisenbahn- Gesellschaft A.-G.

KLEINBAHN-HEFTE 6

Diese reich illustrierte Broschüre wird alle Eisenbahnfreunde und vor allem auch die Besitzer der LGB-Modelle von OEG-Fahrzeugen interessieren. Der Autor beschreibt hier eingehend die geschichtliche Entwicklung der OEG seit 1887 von einer einst dampfbetriebenen Schmalspurbahn zur heutigen elektrifizierten Schnellbahn mit stadtbahnähnlichem Charakter im Städtedreieck Mannheim - Heidelberg Weinheim. Der Fahrzeugpark der OEG wird durch Listen ausführlich dargestellt.

### Die Schmalspurbahn auf der Insel Rügen

Von Gerhard Oldenburg. - 16 Seiten, 28 Fotos, Streckenplan, Gleispläne von jedem Bahnhof. - 4,- DM (+ 0,60 für Versand). - Verlag Wolfgang Zeunert, 317 Gifhorn.



Gerhard Oldenburg

### Die Schmalspurbahnen auf der Insel Rügen

KLEINBAHN-HEFTE 4

Auf der größten deutschen Insel geht die Zeit eines großen Teils der 750-mm-Schmalspurbahn zu Ende.

Der Verfasser hat in dem vorliegenden Heft die schmalspurigen Bahnen ausführlich beschrieben. Die vielen herrlichen Fotos von Lokomotiven, Wagen und Betriebssituationen sind ebenso interessant wie die Gleisplanskizzen der einzelnen Bahnhöfe.

Das Rügensch Schmalspurnetz fand hier eine angemessene Würdigung. Dieses Heft wird sicher auf das große Interesse vieler Eisenbahnfreunde stoßen. Nicht zuletzt, weil die Schmalspur auf Rügen noch voller Dampf ist.

### Taschenbuch Deutsche Diesel-Lokomotiven mit Kleinlokomotiven

von Horst J. Obermayer 216 Seiten mit 185 Abbildungen Plastik: 9.80 DM. Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttg.

Genau 75 Jahre sind vergangen, seit Rudolf Diesel im Jahre 1897 bei der MAN in Augsburg seinen ersten Dieselmotor in Betrieb nahm. Noch war jener Motor mit einer Leistung von 20 PS für den Antrieb von Fahrzeugen zu schwach und zu schwer. Mit dem Eifer des Erfinders gelang es Diesel jedoch, die Konstruktion in wenigen Jahren soweit zu verbessern, daß der Verwendung des Dieselmotors in Fahrzeugen nichts mehr im Wege stand. Bis zu einem serienmäßigen Einbau in Eisenbahnfahrzeugen war es aber noch ein weiter Weg.

Erst nach 1950 lief die Serienfertigung großer Diesellokomotiven an. Inzwischen sind in beiden Teilen Deutschlands Tausende solcher Fahrzeuge im Einsatz. Sowohl die Deutsche Bundesbahn als auch die Deutsche Reichsbahn haben eine Typenauswahl getroffen,

die auch für die nahe Zukunft richtungweisend bleiben dürfte. Es lag deshalb nahe, dem Wunsch vieler Eisenbahnfreunde nachzukommen und auch ein Taschenbuch "Deutsche Diesellokomotiven" zusammenzustellen.

Mit dem soeben erschienenen Eisenbahnbuch liegt nun bereits der vierte Band der taschengerechten Nachschlagewerke vor, die den Lokomotivbau in Deutschland beleuchten. Beschrieben und dargestellt werden jede Brennkraftlokomotiven, die von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Dienst gestellt wurden.

Enthalten sind außerdem die verschiedenen Gattungen von Schmalspur- und Kleinlokomotiven beider deutscher Bahnverwaltungen.

Ein einleitendes Kapitel schildert die Entwicklung der Verbrennungsmotoren und der damit ausgerüsteten Fahrzeuge. Soweit es trotz des Verlustes wertvollen Materials noch möglich war, werden die einzelnen Lokomotivgattungen in je zwei Abbildungen gezeigt. Für die Zusammenstellung der historischen und technischen Daten standen unter anderem die Archive der Deutschen Bundesbahn und einiger Lokomotivwerke zur Verfügung. Freunde der Eisenbahn und Mitarbeiter der Deutschen Bundesbahn gaben manch wichtigen Hinweis.

### S 10<sup>1</sup> - Geschichte der letzten Preußischen Schnellzug-Dampf- lokomotiven

von Karl-Ernst Maedel - 1972. 166 Seiten mit 35 Zeichnungen im Text und 120 Fotos auf 45 Kunstdrucktafeln. - Gebunden 34,- DM. - Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgart.

Merkwürdig, begegnet man einem älteren Lokomotivfachmann oder Eisen-



bahnfreund norddeutscher Herkunft, und kommt das Gespräch von ungefähr auf die Dampfrosser - welches Thema sollte es auch berühren? - wird ferner die Frage gestellt, welche Lokomotivgattung denn in der Gunst des betreffenden Mannes wohl den ersten Platz einnimmt, so überrascht es immer wieder die in fast allen Fällen gegebene Antwort: Die preußische S 10<sup>1</sup>-Schnellzuglokomotive!

Die S 10<sup>1</sup> war die wichtigste Schnellzuglokomotive des preußischen Raums - die Deutsche Reichsbahn besaß von ihr 209 Stück! - und hat zwei Jahrzehnte lang den gesamten hochwertigen Schnellzugdienst in Nord- und Ostdeutschland bestritten. Karl-Ernst Maedel gibt in dem soeben erschienenen Buch eine ausführliche Darstellung mit allen technischen Einzelheiten und hochinteressanten, meist bisher unveröffentlichten Fotos.

Karl-Ernst Maedel ist wohl der bekannteste und erfolgreichste Verfasser von Eisenbahnbüchern. Bei der Franckh'schen Verlagshandlung, Stuttgart, sind bisher schon 10 Eisenbahnbücher dieses beliebten Autors erschienen.

### 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 abzuschicken. (Absender bitte nicht vergessen!)

**LEHMANN**

Absender:

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

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

Straße: \_\_\_\_\_

(Bitte Druckschrift!)

Senden an:

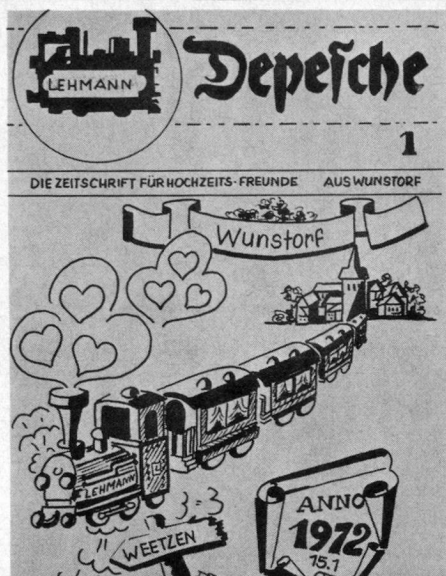
**Ernst Paul Lehmann  
- Patentwerk -**

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

### Bestellschein

Hiermit bestelle ich die  
"LGB-Depesche"  
ab Heft 14 zum laufenden Bezug (jährlich 4 Hefte à 1.80 DM = 10,50 DM  
einschl. Porto + Mehrwertsteuer)

(Unterschrift + Datum)



Die "LGB-Depesche" ist kopiert worden! - Aber wir sind darüber nicht böse. Das frischgebackene Ehepaar Helmut und Renate Lehmann in Wunstorf gab eine einmalige Hochzeitszeitung heraus. - Wir wünschen viel Glück und erwarten die nächste Nummer der Zeitschrift zur Silberhochzeit.

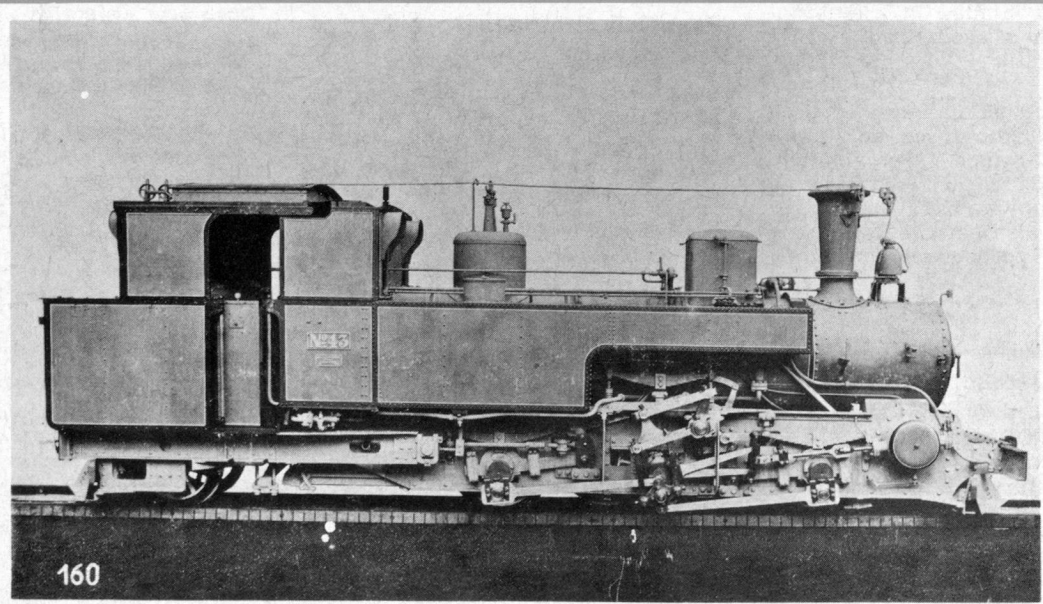
Nun preisen auch Dichter unsere LGB:  
Ob Kindertraum, ob Traum der Zeit.  
Wo Eile, Hetze, fern und weit -  
laß' liegen doch den Alltagskram,  
mach mit! - Wir spielen Eisenbahn!  
Dein alter Wunsch, Lokführer sein,  
der wird hier wahr. d'rum steige ein!  
Modellgetreu, so wie sie fuhr,  
steht sie vor Dir auf schmaler Spur.

Die LGB läßt dies ersteh'n  
und fährt vorbei mit Dir an See'n,  
durch Tunnels und an Bergeshöh'n  
Sie fährt mit Dir, die Bimmelbahn  
wohin Du willst, soweit sie kann.

Ja sie erfüllt Dir jeden Traum,  
sie fährt mit Dir durch Zeit und Raum.  
Auch wenn Du ferne Ziele hast -  
die LGB dies trotzdem schafft.

D'rum steige ein! - Die Fahrt beginnt!  
Egal, ob Mann Du oder Kind.  
Denn letzten Endes spielt doch dann  
ja auch bei Dir das Kind im Mann.

K. Leikamm, 8501 Altenfurt



## Schmalspur-Dampflok von 1889

Diese Lok der Bauart C1'n2 der 750-mm-Spur wurde vor 83 Jahren zum ersten Mal gebaut. Unser Bild zeigt die Lok Nr. 43, die 1891 von Hartmann, Chemnitz, gebaut worden ist. Insgesamt gab es sechs Maschinen dieser Stütztenderbauart. Sie waren von den Sächsischen Staatsbahnen für die Beförderung schwerer Züge angeschafft worden, nachdem sich

Loks der gleichen Bauart vorher schon bei der Bosna-Bahn bewährt hatten. Die ersten beiden Maschinen baute 1889 Krauss, München, die vier folgenden dann Hartmann. Besonderheiten dieser Loks der Gattung III K waren die Klose-Steuerung und der Stütztender auf Bissel-Gestell. 1926 wurden die Maschinen von der Reichsbahn ausgemustert.