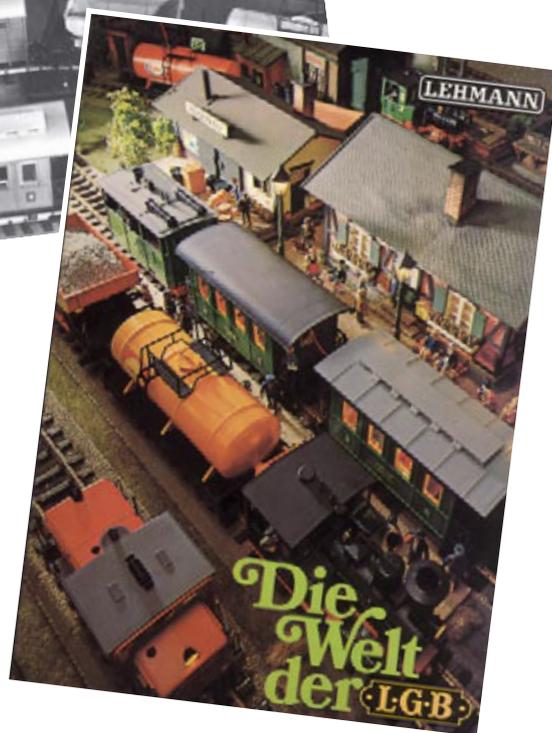


LGB-Historie

Die Jahre

1970

und 1971



Inhaltsverzeichnis

1970



Neuheiten 1970

Zwei neue LGB-Modelle sind die Stars des Jahres

3 - 6

LGB-Neuheiten 1971

Das Geburtsjahr der LGB-Oberleitung

7 - 11

1970 und 1971 - Jahre der Aktivitäten

12 - 15

Prospekte 1970 und 1971

16

1971



IMPRESSUM

LGB-Freunde Much

Cordula Abends Grafik und Design
H.-Jürgen Neumann Redaktion
Dr. Wolfgang Neumann Webmaster

Postanschrift:

H.-Jürgen Neumann
Dr.-Wirtz-Straße 2, 53804 Much
Telefon: 0 22 45 / 22 24
Telefax: 0 22 45 / 42 11
E-Mail : Info@LGB-Much.de
Internet: www.lgb-much.de

Copyright: LGB-Freunde Much
Alle Rechte vorbehalten
Vervielfältigung nur mit Genehmigung der
LGB-Freunde Much

LGB® ist ein Warenzeichen des
Ernst Paul Lehmann Patentwerks, Nürnberg

HINWEIS

Bei den kursiv gesetzten Passagen handelt es sich um Texte, die wir der LGB-Depesche Nr. 9 entnommen haben.

Das Impressum des Heftes gibt hierzu folgenden Hinweis:

„Nachdruck, auch auszugsweise, nach vorherigem Einverständnis der Redaktion gerne gestattet.“

Wir haben versucht, diesbezüglich mit dem damaligen Redakteur, Herrn Horst Rabsilber, Rothenburg ob der Tauber, Kontakt aufzunehmen. Das ist uns leider nicht gelungen. Da der Nachdruck seinerzeit „gerne gestattet“ wurde, gehen wir davon aus, dass unser heutiger Abdruck in Ordnung geht.

LGB-NEUHEITEN 1970

Zwei neue Lok-Modelle sind die Stars des Jahres

Auf der Spielwarenmesse 1970 wurde nach dem Vorbild einer von Krauss/Linz um die Jahrhundertwende für österreichische Strecken gebaute Schmalspurlokomotive der U-Reihe die erste vierachsige LGB-Dampflokomotive (C1) vorgestellt (LGB-Nr. 2070). Sie war seinerzeit schon ein „Knüller“ und wurde von den LGB-Freunden begeistert aufgenommen. Beachtenswert war auch der Umstand, dass für die verschiedenen Versionen, die ab 1971 erscheinen sollten, die unterschiedlich typischen Dinge der Vorbilder gleich vorgesehen wurden. So gab es je nach Bahn-

gesellschaft ein hohes oder ein gedrungenes Führerhaus, den Kohlenkasten entweder hinten oder an der Seite und verschiedene Schornsteine und Aggregate.

Als zweite Lok-Neuheit wurde die kleine blau/beige Ellok nach einem Vorbild bei der österreichischen Schmalspurbahn Mixnitz – St. Erhard (LGB-Nr. 2030) vorgestellt. Optisch so richtig schön kleinbahnig sollte sie auch noch den Vorteil bieten, dass mittels funktionierender Oberleitung ein unabhängiger Zugverkehr mit zwei Zügen möglich sein würde. Zwar dauerte es dann noch

bis 1971 zur Auslieferung beider Maschinen, aber Vorfreude war schon damals die schönste Freude!

Bei den Wagen wurden die ersten Modelle nach nordamerikanischem Vorbild ins Programm genommen, wobei der vierachsige Plattformwagen mit Rungen (LGB-Nr. 4060) sowie der vierachsige Niederbordwagen (LGB-Nr. 4061) auch europäischen Bahngesellschaften zugeordnet werden konnten. Im damaligen Prospekt stand dann zum 4060 der Vorbildhinweis „Pinzgauer Lokalbahn“ und zum 4061



Plattformwagen der Pinzgauer Lokalbahn und US-Bahnen (LGB-Nr. 4060), braun, erste Ausführung nur mit Modell-Nummer 4060 versehen. Spätere Beschriftungen gab es mit „SP“ und „D&RGW“ amerikanischer Bahngesellschaften. Es gibt auch verschiedene Lackierungs-Varianten.



Plattformwagen 4060 mit eingesteckten Rungen. Diese Rungen liegen jedem Wagen bei. Länge 43,5 cm, Diamond-Drehgestelle.



Niederbordwagen der „SP“ (LGB-Nr. 4061). Verschiedene Rot-Töne. Später auch mit „D&RGW“-Beschriftung. Länge 43,5 cm, Diamond-Drehgestelle.



Güterzug-Begleitwagen (Caboose) der Rio-Grande-Bahn (LGB-Nr. 4065). Wagenkasten rot durchgefärbt. Später verschiedene Ausführungen.

„Härtsfeldbahn“. Beim 4060 war das dann auch kein Problem, weil die erste Beschriftung nur aus der Nr. „4060“ bestand, während beim 4061 von Anfang an eine amerikanische Beschriftung („S.P.“) vorhanden war. Ein zweiachsiger amerikanischer Güterzug-Begleitwagen (Caboose) mit der LGB-Nr. 4065 bildete den Schluss des kleinen Anfangszuges. Die erste amerikanische Lokomotive hierfür wurde dann in 1976 vorgestellt, - US-Western-Dampflok mit Schlepptender, LGB-Nr. 2016.

Die vierachsigen Wagen waren übrigens 43,5 cm lang (LüP), der Drehzapfenabstand der Drehgestelle belief sich auf 26 cm.

Der zweiachsige Kesselwagen, der im Vorjahr erschienen war, wurde jetzt auch in den Varianten „ARAL“ (LGB-Nr. 4040A) erst mit grauem, dann mit weißem und schließlich mit blauem Kessel, „BP“ (LGB-Nr. 4040B) mit

grünem Kessel, „ESSO“ (LGB-Nr. 4040E) mit rotem Kessel und „SHELL“ (LGB-Nr. 4040S) mit gelbem Kessel gefertigt.

Diese Bauart wird als „Langversion“ bezeichnet.

Kesselwagen „SHELL“ in der ersten Version (LGB-Nr. 4040S). Vielleicht die Farbvariante, die in den größten Stückzahlen produziert wurde.



Kesselwagen „ARAL“ mit grauem oder weißem Kessel (LGB-Nr. 4040A). Beim grauen Kesselwagen liegen teilweise noch Aufkleber „Petroleum“ bei.



Kesselwagen „BP“, Kessel in grünem Kunststoff (LGB-Nr. 4040B). Ein heute gesuchtes Sammlerstück.



Kesselwagen „ARAL“ mit blauem Kessel (LGB-Nr. 4040A).



Kesselwagen „Esso“ mit rotem Kessel (LGB-Nr. 4040E).

Ganz neu war ein zweiachsiger Kranwagen Typ Matra (LGB-Nr. 4042) mit hohem Spielwert. Der Kranausleger ließ sich drehen, senken und heben und auf verschiedenen Längen einstellen. Die Handkurbel für den Seilzug ließ sich feststellen. Der Kranwagen war später auch öfters Bestandteil von Anfangspackungen.

Ein zweiachsiger Personenwagen kam als Variante in grün mit Tonnendach (LGB-Nr. 3009) nach einem Vorbild bei der Murtalbahn, genau wie der passende Gepäckwagen (LGB-Nr. 3019). Gleichfalls mit Tonnendach wurde der zweiachsige Güterwagen der Zillertalbahn in braun (LGB-Nr. 4029) angeboten.

Eine ganz wichtige Neuheit des Jahres 1970 war natürlich auch der Parallel-Gleisbogen (LGB-Nr. 1500W) sowie das Ausgleichstück von 82 mm Länge (LGB-Nr. 1008W). Der größere Kreis hatte 33 cm mehr Durchmesser und bot damit einen Gleisabstand, der genau dem Abstand zweier Weichen, die direkt aneinander gesetzt wurden, entsprach. Mittels einer Gleisschablone (LGB-Nr. 1001) im Maßstab 1 : 10 konnten ab 1972 auch die Gleisanlagen am Zeichentisch geplant werden.

Spätestens 1975 verschwand übrigens das „w“ für „wetterfest“ hinter den Gleis-Artikelnummern, da zwischenzeitlich nur noch das wetterfeste Messinggleis bei Lehmann im Programm war.

Zur Reinigung verschmutzter Gleise wurde das Gleisreinigungsggerät (LGB-Nr. 5005) ins Programm genommen, das einfach nur (nach dem Entfernen der Druckluft-Behälter-Attrappen)



Kranwagen Typ Matra, gelb durchgefärbter Kunststoff (LGB-Nr. 4042). Ein Fahrzeug mit hohem Spielwert und daher auch heute noch unverändert (bis auf die Beschriftung) im Programm.

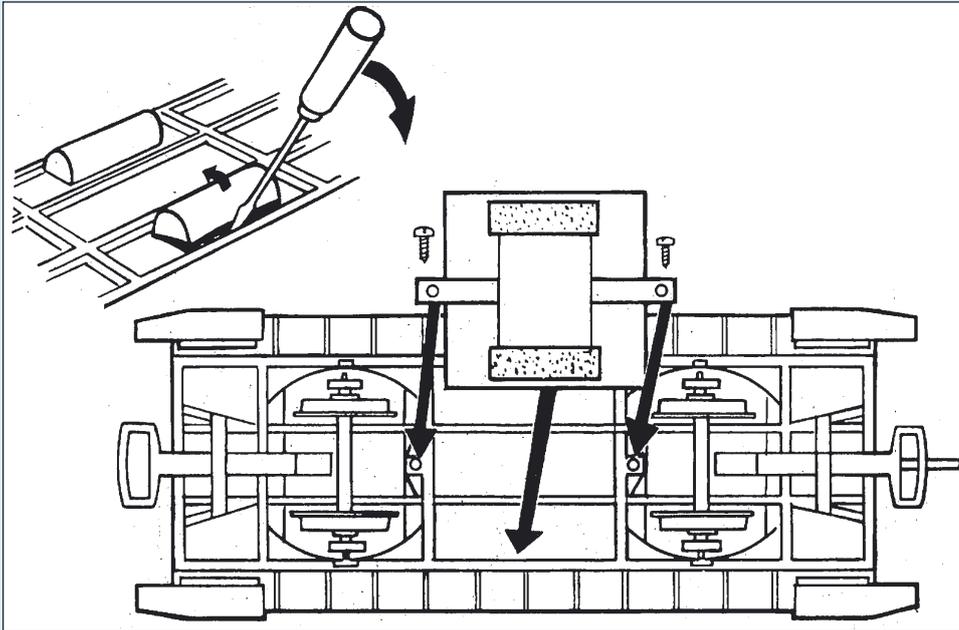
unter einen LGB-Wagen geschraubt werden konnte. Zwei Schleifplatten mit Schmirgelpapier wurden federnd auf das Gleis gedrückt und entfernten während der Fahrt den vor allen Dingen im Freilandbetrieb unvermeidlichen Schmutz.

Damals gab es schon ein Figuren-Set mit sitzenden Figuren (LGB-Nr. 5042), damit die Personenwagen nicht permanent als Leerfahrten unterwegs waren.

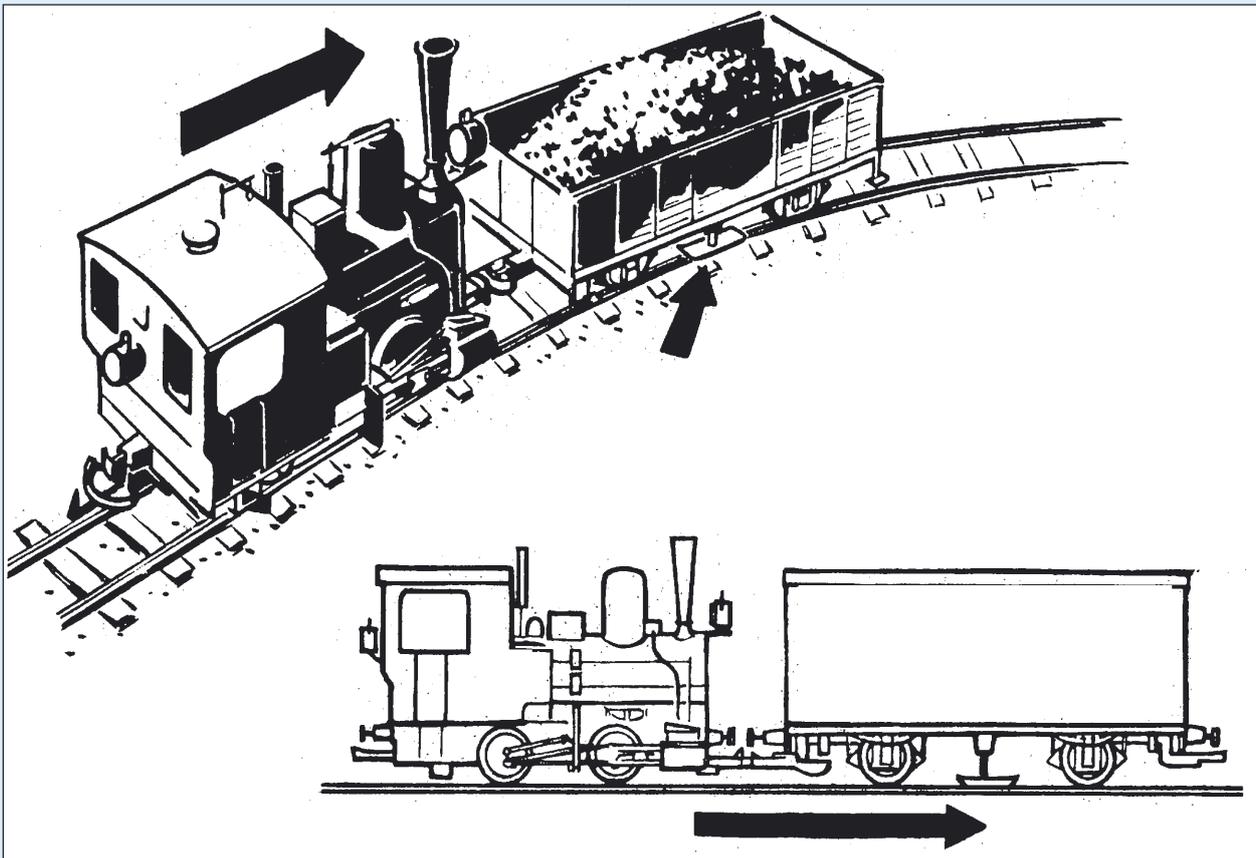
Für das Elektrische wurde ein Super-Transformator (LGB-Nr. 5008) vorgestellt, bei dem man mittels Drehknopf eine Spannung von 14, 16 oder 17,5 Volt einstellen konnte. Damit waren schon bis zu vier Loks gleichzeitig mit Strom zu versorgen. Darauf abgestimmt war dann auch der (grüne) Super-Fahrtregler (LGB-Nr. 5012) im Programm. Er wurde später durch den Superfahrtregler 5012N (mit Elektronik) ersetzt.



Personenwagen der Murtalbahn, grün, Tonnendach (LGB-Nr. 3009). Mit verschiedenen Dächern, Farben und Beschriftungen wurden seinerzeit diverse Wagen dargestellt.



*Zu bewundern sind einige pfiffige Ideen, die von Anfang an in das LGB-Programm eingearbeitet wurden:
Das Gleisreinigungsgerät (LGB-Nr. 5005) z.B. konnte einfach unter jeden Wagen geschraubt werden.
Der Niederbordwagen 4010, beschwert für den nötigen Andruck, wurde gerne hierfür genommen.
Die LGB-Bahner haben aber nicht nur mit dem vorgesehenen Schmirgelpapier die Gleise gereinigt, sondern hatten oft auch ihr „Geheim-Rezept“. Filzplättchen mit Reinigungsöl z.B. waren beliebt, weil gleisschonend.
Die Zeichnung ist der „LGB-Depesche“ entnommen.*



LGB-NEUHEITEN 1971 Das Geburtsjahr der LGB-Oberleitung

In 1971 wurde dann die Dampflok der U-Reihe ausgeliefert, und mit ihr gleich drei weitere Schwesterfahrzeuge. Die „U 43“ der Murtalbahn hatte die LGB-Nr. 2070, war mit einem auffälligen Kobelschornstein ausgerüstet und hatte den Kohlentender hinten am Führerhaus. Bei der Dampflok Nr. 2 der Zillertalbahn (LGB-Nr. 2071) war der Kohlenvorrat links vor dem Führerhaus im Seitenkasten untergebracht. Auch diese Lok hatte den charak-



*Tenderlok „U 43“ der Steiermärkischen Landesbahnen (Murtal-
bahn) (LGB-Nr. 2070), Kobelschornstein, Nachläufer-Radsatz
aus Kunststoff, niedriges Führerhaus, erste Ausführung.*



*Tenderlok der Zillertalbahn (LGB-Nr. 2071), Kobel-
schornstein, Nachläufer-Radsatz hier schon aus Metall,
hohes Führerhaus.*



*Tenderlok der Steyertalbahn (LGB-Nr. 20872 - aus der
späteren Primus-Serie), schlanker Schornstein,
Nachläufer-Radsatz aus Metall, hohes Führerhaus.*



*Tenderlok der Steyertalbahn (LGB-Nr. 2072), schlanker
Schornstein, Nachläufer-Radsatz aus Kunststoff,
niedriges Führerhaus.*



*Tenderlok der Waldenburger Bahn (LGB-Nr. 2073),
schlanker Schornstein, grün/schwarz, selten auch in
ganz grün bekannt, hohes Führerhaus.*

teristischen Kobelschornstein. Dritte im Bunde war die Dampflok der Steyrtalbahn (LGB-Nr. 2072) mit einem normalen geraden Schornstein. Sie gab es erst mit dem vorbildgemäß niedrigen und später mit dem hohen Führerhaus. (Siehe Erläuterungen zu 1970).

Und schließlich erschien noch die grüne Ausführung der Lok als Maschine der Waldenburgbahn (LGB-Nr. 2073). Es gab eine erste Version in ganz grüner Lackierung, während danach der Kessel, der Schornstein und das Dach schwarz waren und ein seitlicher Kohlenkasten montiert war.

In der Anfangszeit waren die Nachläufer-Räder in Kunststoff ausgeführt, später wurden sie durch Metallräder ersetzt.

Passend zur Lok der Zillertalbahn wurde ein zweiachsiger Personenwagen (LGB-Nr. 3007) dieser Bahngesellschaft mit braunem Wagenkasten und Tonnendach ins Programm genommen. Auch hier gab es eine „Vorversion“, die aus dem Personenwagen 3010 entstanden war. Die endgültige Version war dann mit glatten Wänden des Wagenkastens versehen.

Ein zweiachsiger Personenwagen der Steiermärkischen Landesbahn in grün/beige wurde unter der LGB-Nr. 3008 angeboten.

Wie beim Personenwagen 3007 gibt es eine frühe Version mit unterteilten Wänden des Wagenkastens und eine folgende mit glatten Wänden. Die beiden Wagen passten optisch hervorragend zur kleinen Ellok in grün/beige (LGB-Nr. 2034). Die Beschriftung der Wagenkästen erfolgten sowohl mit römischen, als auch mit arabischen Ziffern.

Personenwagen der Zillertalbahn (LGB-Nr. 3007) in der ersten Ausführung. Das Schild „Zillertalbahn“ ist aufgeklebt. Seitenwände in Felder unterteilt.



Personenwagen der Zillertalbahn (LGB-Nr. 3007). Eingelassenes Schild „Zillertalbahn“. Seitenwände glatt.



Personenwagen der Steiermärkischen Landesbahn (LGB-Nr. 3008) in grün/beige. Eingelassenes Schild, aber ohne Beschriftung. Seitenwände glatt.



Personenwagen der Steiermärkischen Landesbahn (LGB-Nr. 3008) in erster Ausführung. Seitenwände in Felder unterteilt.



Die Schöma Diesellok CFL 150 in gelb wurde um eine Variante mit eingebautem Horn ergänzt (LGB-Nr. 2060H). Zum Auslösen des Tones war eine Kontaktleiste erforderlich, die in ein gerades Gleisstück eingelegt wurde. Diese drückte dann ganz simpel einen Auslöse-Stift an der Lokunterseite nach oben. Zwei Batterien im Führerstand gaben dann den nötigen Strom für die elektrische Hupe. Zum Auswechseln der Batterien war das Dach mit 4 Schrauben befestigt.

An neuen Personenwagen wurde der zweiachsige Abteilwagen (LGB-Nr. 3050) sowie der vierachsige Personenwagen nach einem Vorbild bei der Barmer Bergbahn (LGB-Nr. 3060) vorgestellt. Der vierachsige Wagen war 37 cm lang und hatte eine komplette Inneneinrichtung. Ein „Salonabteil“ der II. Klasse verfügte sogar über Sitze, die mit rotem Filz (später beflockt) versehen waren. Diesen Wagen in grüner Lackierung hat es später dann auch in braun mit der LGB-Nr. 3061 gegeben. Der Abteilwagen war nach einem Vorbild aus Sachsen entstanden und verfügte über 8 bewegliche Türen und eine komplette Inneneinrichtung mit Bänken und Gepäcknetzen.

An Güterwagen wurde eine kleine Kipplore ins Programm genommen (LGB-Nr. 4043). Das Wägelchen hatte eine rote, bewegliche Kippmulde und war 17,5 cm lang. Auch wieder ein Fahrzeug mit hohem Spielwert. Siehe hierzu das Foto aus einem nachgestalteten Freiland-Steinbruch auf Seite 15. Die Reihe der kleinen Feldbahnwägelchen wurde in den nachfolgenden Jahren noch weiter fortgesetzt. Es gab Kastenwagen, Rungenwagen, Fasswagen, Kabelwagen und andere Modelle.



Schöma Diesellok CFL 150 in gelb mit eingebautem Horn (LGB-Nr. 2060H). Hinter der zweiten Achse ist der kleine Stift zu sehen, mit dem das Horn ausgelöst wurde.



Abteilwagen „Sachsen“ (Bezeichnung taucht auch als Wagen der Norddeutschen Inselbahnen auf), (LGB-Nr. 3050).



Personenwagen der Barmer Bergbahn, grün, (LGB-Nr. 3060). Schönster Wagen seinerzeit, den ich übrigens beim LGB-Preisauusschreiben gewonnen habe.



Kipplore (LGB-Nr. 4043). Ein kleines Fahrzeug mit hohem Spielwert und niedrigem Preis. Besonders schön im Einsatz bei längeren Feldbahn-Zügen.



Ellok E1 der Landesbahn Mixnitz – St. Erhard in blau/beige (LGB-Nr. 2030). Die Lok war auch in ganz blau mit der LGB-Nr. 2031 erhältlich.



Industrie-Ellok E1 in rot/beige (LGB-Nr. 2032). Die Lok war auch in ganz rot mit der LGB-Nr. 2033 erhältlich.



Industrie-Ellok E1 in grün/beige (LGB-Nr. 2034). Die Lok war auch in der Zugpackung 20302 enthalten. Ferner war sie auch in ganz grün mit der LGB-Nr. 2035 erhältlich.

1971 wurde dann auch die kleine Ellok (LGB-Nr. 2030) ausgeliefert, zusammen mit dem kompletten Programm an Oberleitungsmasten, einzelnen Auslegern und verschiedenen langen Oberleitungs-Drähten. Von da an war ein unabhängiger Betrieb mit zwei Lokomotiven auf einem Gleis möglich. Die Ellok bezog ihren Strom über die Oberleitung, die Dampf- bzw. Diesellok wurde über die Schienen versorgt. Am Anfang waren dann auch gleich 6 Farbvarianten dieser hübschen Lok im Angebot: Ellok der Steiermärkischen Landesbahn in ganz blau (LGB-Nr. 2031), Industrie-Ellok in rot/beige (LGB-Nr. 2032), Industrie-Ellok ganz rot (LGB-Nr. 2033), Industrie-Ellok grün/beige (LGB-Nr. 2034) und Industrie-Ellok ganz grün (LGB-Nr. 2035). Die ersten Loks waren aus durchgefärbtem Kunststoff, die späteren waren lackiert. Die „LGB-Depesche“ schrieb in Heft 9 aus Anfang 1971 folgendes Lok-Portrait:

Vorbild für das LGB-Modell der E-Lok ist die elektrische Lok Nr. E1 der Lokalbahn Mixnitz – St. Erhard in Österreich. Diese nur 11 km lange Bahnstrecke von der Station Mixnitz der Bahnlinie Graz-Bruck zu den Magnesitwerken bei St. Erhard war von Anfang an für elektrischen Betrieb eingerichtet. Ihr Schwergewicht liegt im Güterverkehr. Die Lok E1 wurde, wie ihre Schwester E2, bei Bahnbeginn im Jahre 1913 von der AEG geliefert. Das 25 cm lange LGB-Modell der Lok E1 dieser Lokalbahn ist dem großen Vorbild bis in viele kleine Einzelheiten nachgebildet und in schon gewohnter LGB-Qualität sauber und präzise gearbeitet. Der Fahrstand hat zwei bewegliche Türen, die sich selbst schließen, und ist mit einer Inneneinrichtung ausgestattet. Jede Stirnseite hat zwei kleine elektrische Lampen. Der Scherenstromabnehmer auf dem Fahrstand entspricht in seinem Aufbau auch dem großen Vorbild. Mit zwei Federn wird

dafür gesorgt, dass der kippbare Stromabnehmerbügel mit dem notwendigen Druck am Oberleitungsdraht anliegt. Selbstverständlich ist das LGB-Modell der Lok E1 nicht nur für den Oberleitungsbetrieb allein eingerichtet. Der wetterdicht gekapselte Getriebemotor der E-Lok kann ebenfalls durch die Schienen mit Fahrstrom versorgt werden. Ein einfacher Umschalter unter dem Fahrgestell dient der Wahl der Betriebsart. Zubehör zur E-Lok sind die Einrichtungen für den Oberleitungsbetrieb. Die 30 cm hohen Masten in Gitterträgerbauart (Nr. 6000) sind, wie alle LGB-Teile, aus wetterbeständigem Kunststoff hergestellt. Der Mastfuß hat eine angespritzte, 13 cm lange Lasche für die Befestigung. Die Lasche wird zwischen zwei Gleisschwellen geschoben und dann mit entsprechenden Nasen von unten an den Schienenfüßen festgeklemmt. Für die Daueraufstellung auf festverlegten Bettun-

gen mit Schrauben ist außerdem eine Bohrung eingespritzt.

Der 14 cm lange Ausleger aus kräftigem Stahldraht hat in 23,5 cm Höhe über dem Gleis einen Querdraht, in den die Fahrleitungsdrähte eingehängt werden. Diese Oberleitungsdrähte sind in den Längen 30 cm, 31,5 cm, 40 cm und 60 cm zu haben.

In der Ausführung als Anschlussmast (Nr. 6001) ist der Oberleitungsmast mit einem zweiadrigen Kabel für den Anschluss an den Fahrtregler versehen. Eine Kabelader führt im Mast zum Ausleger, und damit zum Fahrleitungsdraht, die andere Ader hat eine Schraubklemme für die Befestigung an einer der Schienen. Durch die Ausrüstung einer LGB-Strecke mit einer Oberleitung ist es möglich, auf dieser Strecke zur gleichen Zeit mit zwei, unabhängig voneinander gesteuerten Zügen zu fahren. Dazu braucht man selbstverständlich zwei Fahrtregler.

Eine Lok, beispielsweise eine Dampflok, eine Diesellok oder auch eine auf Unterleitungsbetrieb geschaltete E-Lok, wird über die beiden Schienen mit Fahrstrom versorgt. Die zweite Lok, eine auf Oberleitungsbetrieb geschaltete E-Lok, erhält dagegen ihren Fahrstrom über den Oberleitungsdraht und als Rückleitung dient eine der Schienen.

Mit der Einrichtung einer Oberleitung lässt sich also die Betriebskapazität jeder LGB-Strecke verdoppeln, ohne dass man zu schaltungstechnischen Kniffen greifen muss. So kann man beispielsweise zwei Züge im Gegenverkehr fahren lassen, die sich dann auf irgendeinem Zwischenbahnhof begegnen. Oder man kann mit einem

Personenzug einem vorausfahrenden, langsamen Güterzug nachfahren und ihn auf einem Unterwegsbahnhof überholen. Oder man kann mit einem Zug auf die Strecke gehen, während man ungestört und unabhängig mit einer zweiten Lok auf einem Bahnhof rangiert.

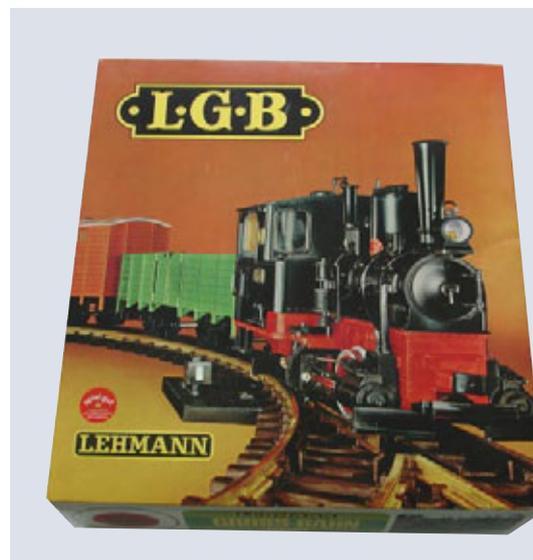
Interessant war auch, dass Radlager und Drehgestelle sowie einzelne Achsen ins Programm genommen wurden und somit für Bastler und Eigenbauer zur Verfügung standen.

Dann gab es für den Rangierbetrieb auch noch einen Dauerentkupppler, der in ein gerades Gleisstück gelegt wurde, und der bei langsamer Fahrt des Zuges die Wagen voneinander trennte. Bei schneller Fahrt blieben die Wagen durch ihren eigenen Schwung angekoppelt.

Beim Schienensortiment stand ab 1971 eine 30-Grad-Kreuzung zur Verfügung. Ansonsten gab es noch ein Handsignal (LGB-Nr. 5030) und Bahnfigürchen (LGB-Nr. 5043). Zur Stromversorgung gab es dann noch neu

einen kleinen Transformator mit 0,7 A.

Die Kartonagen der Zugpackungen wurden ab 1970 bunter. Der Personenzug (LGB-Nr. 20301) sowie der Güterzug (LGB-Nr. 20401) waren in einer Styroporverpackung mit Pappstülpedeckel, der mit einem jeweils passenden Farbfoto bedruckt war, untergebracht. Die Abbildung des Personenzuges hatte einen gelb/grünen, die Abbildung des Güterzuges einen gelb/braunen Hintergrund. Als Neuheit erschien eine „Junior“ Anfangspackung (LGB-Nr. 20501), deren Inhalt aus einer Schöma-Diesellok ohne Beleuchtung, je einem Flach- und Niederbordwagen sowie einem Schienenkreis aus Aluminium-Schienen sowie einem Anschlusskabel bestand. Parallel dazu gab es die Packung „Junior Luxus“ (LGB-Nr. 20501 L), bei der die Diesellok mit Beleuchtung ausgerüstet war und der Schienenkreis aus den wetterfesten Messing-Schienen bestand. Auch diese Packung war bunt bedruckt. Zu sehen waren groß die gelbe Diesellok und der grüne Niederbordwagen auf dem Gleisbogen.



Farbenfreudig und sehr ansprechend zeigt sich die zweite Generation der LGB-Anfangspackungen. Hier die Packung Güterzug (LGB-Nr. 20401). Die Bauzeit lag zwischen 1970 und 1974. Die spätere Ausführung (1975 bis 1976) beinhaltete als geschlossenen Güterwagen einen Bananenwagen.



Die Bauzeit dieser kleinen Anfangspackung für Kinder (LGB-Nr. 20501L) lag zwischen 1970 und 1977. Eine preiswerte Einstiegsmöglichkeit unter „LGB Junior“ in das Großbahnhobby. Eine Diesellok, zwei Güterwagen, Schienenkreis und ein Anschlusskabel. Allein ein Transformator war nicht enthalten.



Alle Fotos: Dr. Wolfgang Neumann

1970 und 1971 Jahre der Aktivitäten

Während die Jahre 1968 und 1969 als die Zeit der Anfänge, der Bemühungen, die LGB bekannt zu machen, bezeichnet werden kann, können die folgenden zwei Jahre als die Zeit der Aktivitäten gesehen werden. Da ging die Post ab, wie man so schön sagt! In erster Linie seitens des LGB-Werkes, aber dann auch durch die neu entstandene Fan-Gemeinde der LGB in Form von wunderschönen LGB-Anlagen und Eigen- bzw. Umbauten an Fahrzeugen.

In den Heften 2 und 5 der „LGB-Depesche“ und dann auch noch in einer speziellen Beilage zu Heft 5 wurde ein Preisausschrei-

ben ausgelobt. Man suchte die schönste LGB-Außenanlage. Einsendeschluss war der 30.06.1970 und im Depeschen-Doppelheft 7/8 wurde bereits über die Gewinner berichtet. Der 1. Preis ging übrigens nach Spanien, an Manuel Rossich aus Algorta (Vizcaya), einem damals 52 Jahre alten Steuerinspektor. (Der Umgang mit der LGB scheint speziell für Menschen, die mit Steuern zu tun haben, ein schöner Ausgleich zum Beruf zu sein....)

Schon ein Jahr später, in der LGB-Depesche Heft 10 aus 1971, wurden die schönsten LGB-Innenanlagen gesucht. Wieder

war ein Depeschen-Doppelheft erforderlich, nämlich die Ausgabe 14/15 aus 1972, um die zahlreichen Gewinner vorzustellen. Um das Ergebnis etwas vorwegzunehmen: Der 1. Preis ging an Louis Gesche aus Aachen-Süsterfeld, einem damals 77 Jahre alten Rentner. (Offensichtlich hat damals schon die LGB die Rolle als „Jungbrunnen“ spielen können....)

Nur am Rande sei erwähnt, dass der Berichtersteller selbst auch 1972 zur LGB-Familie stieß, und einer der weiteren 50 Preisträger dieses Preisausschreibens wurde (Seite 30 der LGB-Depesche 14/15).

In einem separaten Bericht wollen wir demnächst einmal über den durch die LGB entstandenen Zubehör-Markt berichten. Denn auch das ist ein interessantes Thema, und es gehört zur LGB-Historie dazu. An Gebäuden und Zubehör-Bausätzen gab es seinerzeit hauptsächlich die der Firma Lindberg. Kibri brachte ein System an Auffahrtrampen. Ab 1970 waren von Compact dann

auch Miniatur-Bausteine zum Eigenbau von Gebäuden und Brücken zu haben. Die Firma „Herpa“ zeigte im gleichen Jahr auf der Spielwarenmesse den Oldtimer-Bahnhof „Rottenberg“ nebst Lokschuppen. Beide Gebäude sind dann aber doch nie produziert worden. Der Grund hierfür mag darin gelegen haben, dass zu jener Zeit der Anteil der Großbahner am Modellbahnangebot

prozentual natürlich immer noch recht bescheiden war und die Entwicklungs- und Formkosten für einen so großen Bahnhof sicher sehr hoch ausfielen. So waren die LGB-Bahner in Sachen Gebäude hauptsächlich auf den Eigenbau angewiesen, aber der wurde dann offensichtlich, wie viele Abbildungen und Berichte in den LGB-Depeschen jener Zeit beweisen, mit Begeisterung betrieben.



Was für wunderschöne LGB-Anlagen seinerzeit schon entstanden, zeigt dieses Foto. Heinz Wagenknecht, ein damals 59-jähriger Konditormeister aus Berlin, gewann den 3. Preis im großen LGB-Preisausschreiben.

Foto: LGB-Depesche Nr. 10

Das Thema „Werbung und Öffentlichkeitsarbeit“ war seinerzeit natürlich besonders wichtig, denn die LGB musste bekannt werden, der neue Maßstab und das neue Produkt „Gartenbahn“ mussten sich noch durchsetzen. Von Filmemachern bis zu Quizmastern entdeckten die Fachleute und Prominenz die LGB als positiven Werbeträger. In der Malpass-Verfilmung „Morgens

um sieben ist die Welt noch in Ordnung“ spielte Archibald Eser mit der LGB, und im Heintje-Film „Einmal wird die Sonne wieder scheinen“ gibt Paul Dahlke das Abfahrtsignal, während Heintje sich darum kümmert, dass sein LGB-Zug auf die Strecke kommt. Von Peter Frankenfeld (ZDF-Serie „Vergissmeinnicht“) über Hans Rosenthal (Dalli - Dalli), Oberstaatsanwalt Hans Sachs, Hans

Clarín (und sein Pumuckl) und später Kurt Biedenkopf sowie verschiedene sonstige bekannte Köpfe und Sympathieträger war alles vertreten.

Auch Spielwarenhändler fanden Gefallen an der LGB und bauten teils große Anlagen in die Schaufenster oder auf Sonderflächen. Damals galt für die LGB ja noch eine Preisbindung, aufgrund



Auf dem Lehmann-Messestand 1971 zeigt Wolfgang Richter (rechts) einigen Prominenten die Bilder der Gewinner des LGB-Preisausschreibens. Im Vordergrund ist die kleine Schauanlage zu sehen, auf der die neue Oberleitung vorgeführt wurde. Foto: LGB-Depesche Nr. 9

der auch der Handel, sei es im Fachgeschäft oder im Kaufhaus, zufrieden war. Spätere „Preis-schlachten“ konnte man sich seinerzeit noch nicht vorstellen....

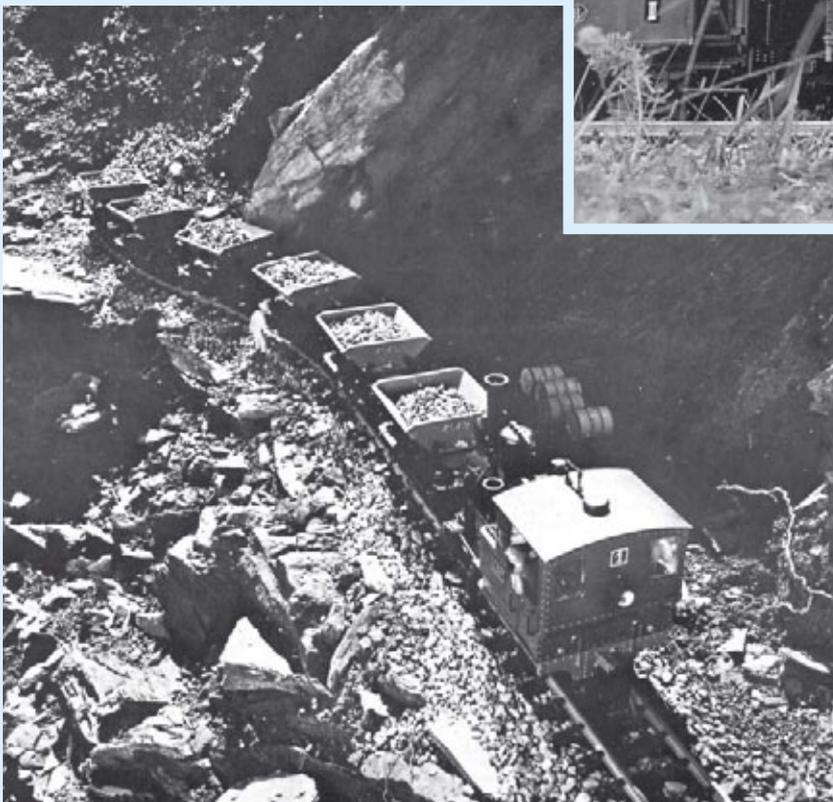
Aber die größten Aktivitäten gingen von der neu entstandenen LGB-Fangemeinde aus. Zwar wurde gerne gescherzt, dass der LGB-Bazillus zugeschlagen habe, so, als ob es sich dabei um eine Krankheit handele. Tatsächlich waren viele von einer Begeisterung erfasst, die sich in Windeseile fortpflanzte und wei-

ter entwickelte. Wer mit der LGB in Berührung kam, der spürte einfach, welche Qualität und Philosophie hinter diesen hübschen Fahrzeugen steckte und der Funke der Gebrüder Richter als deren Erfinder und Väter sprang einmal mehr über. Die Stainz als Sympathieträger mit ihren, den Beschützerinstinkt weckenden Konturen, spielte hierbei sicher auch eine wichtige Rolle.

In den LGB-Depeschen der damaligen Zeit kann man heute noch nachlesen, welche Umbau-

ten und Eigenbauten an und von LGB-Fahrzeugen damals entstanden sind. Aus zwei kurzen Personenwagen entstand ein langer, ein vierachsiger Güterwagen wurde geschaffen, ein Caboose erhielt eine komplette Inneneinrichtung, Beton-teile für Freilandanlagen wurden gegossen, Brücken aus dem Metallbaukasten errichtet, eine kleine Drehscheibe gebaut, Gebäude aller Art in der Heimwerkstatt errichtet. Kreativitäten ohne Ende. Es war eine schöne Zeit....

*Rechts: Ein LGB-Zug in freier Natur.
Kein Wunder, dass die Modellbahner von
dieser neuen und wetterfesten LGB so
begeistert waren!
Foto: LGB-Depesche Nr. 7/8*



*Links: Das war immer eines meiner
Lieblingsfotos: Ein Feldbahnzug im
Steinbruch mit den kleinen Kipploren.
Foto: LGB-Depesche Nr. 12*

Der Beitrag „LGB-Historie“ wird demnächst mit einem Bericht über die Jahre 1972 und 1973 fortgesetzt.



LGB-Prospekt aus 1970 (Download 1 MB)



LGB-Prospekt aus 1971 (Download 1,6 MB)