

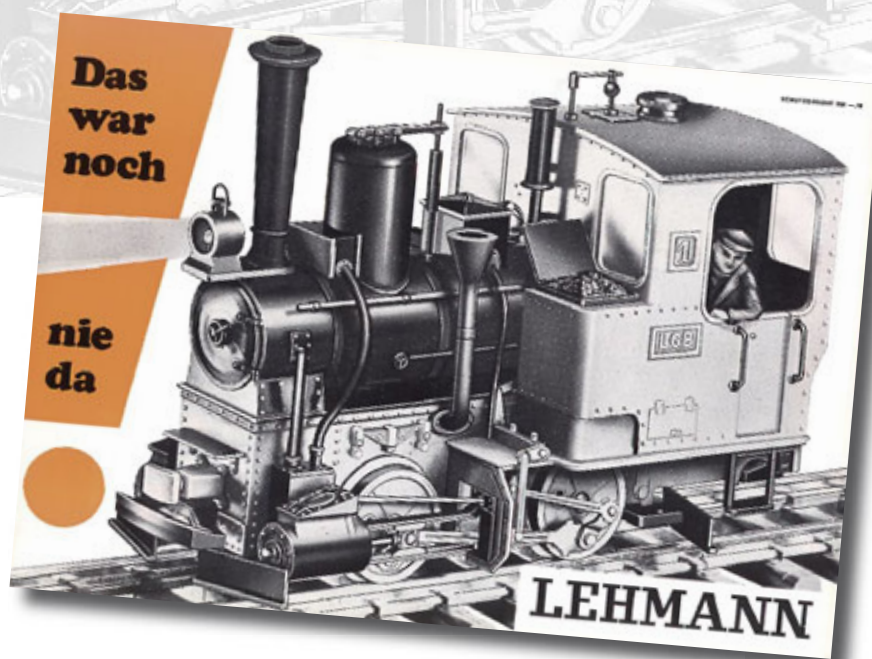
LGB-Historie

Die Jahre

1968

und

1969



L·G·B
FREUNDE MUCH



Inhaltsverzeichnis

1968

„Das war noch nie da!“

Die Anfänge der Lehmann-Gross-Bahn in 1968 3 - 8

LGB-Neuheiten 1969

2 neue Loks und 6 Wagen erweitern das Programm 9 - 12

Gleise, Weichen, Transformatoren, Zubehör 13 - 14

1969



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 den LGB-Depeschen Nr. 1 bis 4 entnommen haben.

Das Impressum der Hefte 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.

„Das war noch nie da!“

Die Anfänge der Lehmann-Gross-Bahn in 1968

Mit der „Stainz“ fing alles an! Genau gesagt waren am Anfang, also ab 1968, drei verschiedene Ausführungen erhältlich. Die „1“ nach einem Vorbild bei der Salzkammergut-Lokalbahn (LGB-Nr. 2010), die „2“ (LGB-Nr. 2020) mit dem sich bis heute eingepprägten Namen „Stainz“ der Steiermärkischen Landesbahnen (StLB), und schließlich die „4“ (LGB-Nr. 2040), die als Industrielok der Hüttenwerke Siegerland angeboten wurde. Sie hatten zuerst ein Gehäuse aus Hartplastik, entweder schwarz oder farbig durchgefärbt. Ursprünglich war das der „1“ grün, das der „2“ braun und die Industrielok hatte immer ein schwarzes Führerhaus. Die jeweiligen Ziffern und das „LGB“ auf den Seiten bzw. deren Gestaltung waren nicht nur goldfarbig, sondern bestanden aus hauchdünn aufgedampftem

Blattgold. Für preiswerte Startpackungen gab es auch damals schon „abgespeckte“ Versionen. Die Lok hat keine Goldbeschriftung, keinen Lokführer und keine Beleuchtung.

Im Gegensatz zu ihren Schwestern hatte die „Stainz“, also die „2“, einen Kobelschornstein. Sie wurde in der ersten Ausgabe der „LGB-Depesche“, Heft 1 aus Januar 1969 in einem Bericht „Porträt einer Lok“ wie folgt vorgestellt:

Die LGB-Lok, die wir hier vorstellen, hat ihr großes Vorbild bei der Steiermärkischen Landesbahn. Sie ist im Jahr 1892 als Lok Nr. 2 für die Schmalspurstrecke Preding – Stainz angeschafft worden und wurde von Krauss-Linz unter der Fabrik-Nr. 2774 geliefert. Es ist eine Dampflok der Bauart

Bn2t, Achsfolge B. Sie kann 1,15 m³ Wasser und 0,7m³ Kohle fassen. Und hat ein Dienstgewicht von 12 Tonnen. Diese kleine Tenderlok erreicht 25 km/h Höchstgeschwindigkeit. Charakteristisch für das Aussehen dieser Lok ist der typische Kobelrauchfang. Das nette LGB-Modell dieser kleinen Dampflok ist mit außerordentlich vielen Einzelheiten dem großen Vorbild nachgestaltet worden. Reizt der große Maßstab doch geradewegs dazu. Kein Wunder also, dass selbst die Inneneinrichtung im Führerhaus nachgebildet wurde. Kessel, Armaturen und Führerhaus bestehen aus unzerbrechlichem Kunststoff. Man kann diese Lok ohne Ängste in die Hand nehmen, es bricht nichts ab. Alle Metallteile der Lok sind vernickelt. Der Antrieb der beiden Lokachsen erfolgt durch einen auswech-



Tenderlok Nr. 1 der Salzkammergut-Lokalbahn (LGB-Nr. 2010), Kessel und Armaturen mattschwarz, grün eingefärbtes Führerhaus aus Hartplastik, Chassis rot eingefärbt, Stromabnahme System Schnabel (Heuler-Motor). Baujahr 1968.



Tenderlok Nr. 4 der Hüttenwerke Siegerland (LGB-Nr. 2040), Kessel und Armaturen mattschwarz, schwarzes Führerhaus aus Hartplastik, Chassis rot eingefärbt, Stromabnahme System Schnabel (Heuler-Motor). Baujahr 1968.

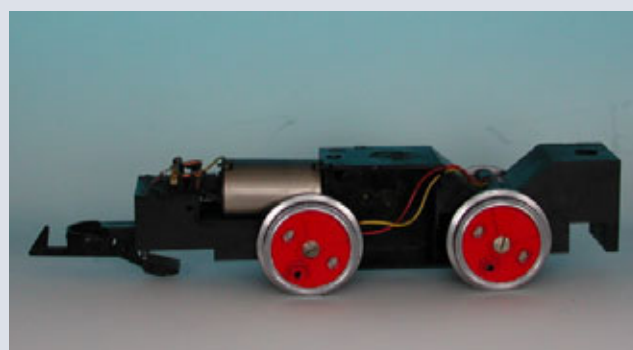
selbaren Gleichstrom-Hochleistungsmotor (14 Volt) über ein völlig gekapseltes, wartungsfreies Getriebe. Die vier Antriebsräder sind aus Messing gedreht und hartverchromt. Treibstangen und modellgetreue Stephenson-Steuerung auf beiden Lokseiten bewegen sich selbstverständlich richtig mit.

Die Stromabnahme für den Motor der Modell-Lok erfolgt über die vier Räder und an ihnen anliegende Kohlebürsten (System Schnabel). Zwei kleine Loklaternen, vorne am Schornstein und hinten am Führerhaus leuchten entsprechend der Fahrtrichtung der Lok.

Gefahrlos können wir die Lok auseinandernehmen. Nachdem wir ein paar Schrauben gelöst haben, können wir den Rahmen mit dem Antrieb vom Aufbau trennen. Die Kohlebürsten der Stromabnahme und auch den

Motor können wir dann leicht auswechseln. Die LGB-Loks brauchen wenig Pflege. Wir müssen nur darauf achten, dass die Laufflächen und die Innenseiten der Räder stets blank und schmutzfrei sind.

(Aber nicht mit Schmirgelpapier abschleifen, sondern mit ein paar Tröpfchen Feuerzeugbenzin auf einem Lappen.) Die Achslager brauchen nur ganz selten ein Tröpfchen Öl. Im übrigen können wir unsere LGB-Loks bei jedem Wetter fahren, denn Regen und Schnee machen ihnen nichts aus. Über Nacht sollten wir sie aber nicht im Freien stehen lassen.



*Das Fahrgestell einer Dampflokomotive 2040.
Die Anordnung des (Heuler-)Motors ist gut zu erkennen.*

Das Fahrgestell der kleinen Dampflokomotive war auch als Ersatzteil zu haben. Wir haben eines der heutzutage sicher sehr seltenen Stücke und zeigen es Ihnen im Foto. Die Anordnung des (Heuler-)Motors ist gut zu erkennen.

Das erste Programm der LGB zeigt neben den drei vorgenannten Dampflokomotiven drei Wagen für Personen- und sechs Wagen für Güterzüge.

Bei den Personenwagen handelt es sich um den braunen Bci 113 der Niederösterreichischen Landesbahn (LGB-Nr. 3000), sowie den grünen A 48 der Salzkammergut-Lokalbahn (LGB-Nr. 3010). Während der 3000 in holzbeplankter Ausführung daher kommt, fällt beim 3010 deutlich der Oberlichtaufsatz auf dem Dach ins Auge.

Als Gepäckwagen wurde mit der LGB-Nr. 3020 ein grüner Pw 274 der Pinzgauer Lokalbahn angeboten. Als „Zwischenlösung“, vor seiner Fertigstellung, wurde noch eine Serie des geschlossenen Güterwagens (4030) in grün als Gepäckwagen ausgeliefert. Als Schwesterfahrzeug gab es unter der LGB-Nr. 3019 diesen Wagen auch ab 1969 mit Korbogendach nach einem Vorbild bei der Zillertalbahn.



*Tenderlok Nr. 2 der Steiermärkischen Landesbahn (LGB-Nr. 2020),
Kobelschornstein, Kessel und Armaturen mattschwarz, braun eingefärbtes
Führerhaus aus Hartplastik, Chassis rot eingefärbt, Stromabnahme System
Schnabel (Heuler-Motor). Baujahr 1968.*



Personenwagen der Niederösterreichischen Landesbahn (LGB-Nr. 3000), Wagenkasten in Holzbeplankung, braun, verchromte Stahlachsen. Baujahr 1968.



Personenwagen der Salzkammergut-Lokalbahn (LGB-Nr. 3010), Wagenkasten aus hellgrünem Hartplastik, verchromte Stahlachsen. Baujahr 1968



Gepäckwagen der Pinzgauer Lokalbahn (LGB-Nr. 3020), Wagenkasten grün, verchromte Stahlachsen. Baujahr 1969.



Gepäckwagen der Pinzgauer Lokalbahn (LGB-Nr. 3020), frühe Version, Wagenkasten hellgrün, verchromte Stahlachsen. Baujahr 1968.



Gepäckwagen der Zillertalbahn (LGB-Nr. 3019), Wagenkasten aus dunkelgrün durchgefärbtem Kunststoff, Korbbogendach, ohne Beschriftung, verchromte Stahlachsen. Baujahr 1969.

An Güterwagen war der Plattformwagen Prd 3351 der Salzkammergut-Lokalbahn, LGB-Nr. 4000 (in schwarz) und eine Farbvariante, LGB-Nr. 4001 (in grau) im Programm. Ferner gab es den Niederbordwagen Nwr 4101 der Salzkammergut-Lokalbahn mit der LGB-Nr. 4010 in braun, und mit LGB-Nr. 4011 ein Typ-Schwesterfahrzeug in grün. Einen hohen Spielwert hatte auch der offene Güterwagen Ow 368 der Härtsfeldbahn in braun (LGB-Nr. 4020), sowie die Farbvariante in grün mit der LGB-Nr. 4021.

Anders übrigens als heutzutage waren die Wagen noch nicht nach ihren Vorbildern beschriftet, die Personenwagen trugen ein deutliches „LGB“ Emblem auf den Seitenwänden, - die Bahn sollte ja noch bekannt werden!

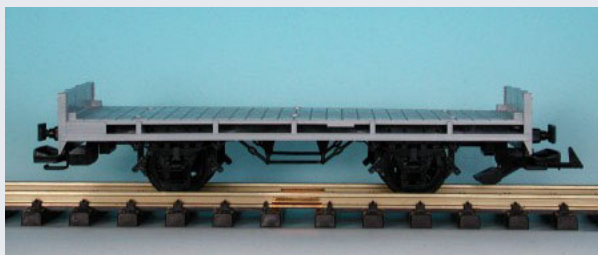
Einen geschlossenen Güterwagen schließlich gab es als G 40 der Salzkammergut-Lokalbahn in braun (LGB-Nr. 4030) und als Gmag 501 der Zillertalbahn in weiß für den Magnesium-Transport (LGB-Nr. 4031). Die Beschriftung der Türe war unterschiedlich, - Magnesit oder Magnesium. Der weiße Wagenkasten wurde übrigens durch UV-Licht, also speziell im Freilandbetrieb stark gelblich und damit unansehnlich. Der hier gezeigte Wagen aus meiner Sammlung hat sein ganzes „Leben“ im Karton verbracht, ist daher noch „jungfräulich“ und unschuldig weiß!

Der im Anfangsprospekt schon gezeigte Petroleum-Kesselwagen wurde dann erst in 1969 ausgeliefert.

Plattformwagen Prd 3351 der Salzkammergut-Lokalbahn (LGB-Nr. 4000), schwarz, durchgefärbtes Hartplastik, verchromte Stahlachsen, Baujahr 1968.



Plattformwagen der Salzkammergut-Lokalbahn (LGB-Nr. 4001), grau durchgefärbtes Hartplastik, verchromte Stahlachsen. Baujahr 1968.



Niederbordwagen Nwr 4101 der Salzkammergut-Lokalbahn (LGB-Nr. 4010), braun, durchgefärbtes Hartplastik, verchromte Stahlachsen, Baujahr 1968.



Niederbordwagen (LGB-Nr. 4011), grün, durchgefärbtes Hartplastik, verchromte Stahlachsen, Baujahr 1968.



Offener Güterwagen der Härtsfeldbahn Ow 368 (LGB-Nr. 4020) aus hellbraun durchgefärbtem Hartplastik, ohne Beschriftung, verchromte Stahlachsen, Baujahr 1968.



Offener Güterwagen (LGB-Nr. 4021), grün, durchgefärbtes Hartplastik, ohne Beschriftung, verchromte Stahlachsen, Baujahr 1968.





Geschlossener Güterwagen der Salzkammergut-Lokalbahn (LGB-Nr. 4030), braun durchgefärbtes Hartplastik, verchromte Stahlachsen. Baujahr 1968.



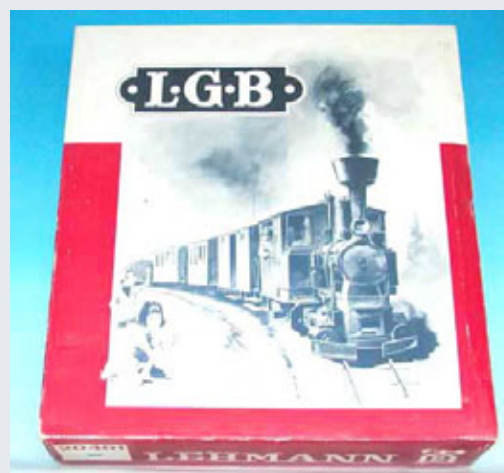
Geschlossener Güterwagen der Zillertalbahn (LGB-Nr. 4031), weißes Hartplastik (das sich im Licht schnell gelblich verfärbt), hier aber in Originalfarbe, Beschriftung „Magnesium“, verchromte Stahlachsen. Baujahr 1968

An Start-Packungen gab es einen Personen- und einen Güterzug. Der Personenzug (LGB-Nr. 20301) bestand aus einer „Stainz“ 2020, je einem Personenwagen 3000 und 3010, 12 gebogenen (Aluminium-)Gleisen, einem Anschlusskabel 5016, vier Figuren und Gleisklammern 1150.

Die (etwas billigere) Güterzug-Packung beinhaltete eine Lok 4 2040, je einen Wagen 4020 und 4030, 12 gebogene (Aluminium-)Gleise, Anschlusskabel 5016, vier Figuren und Gleisklammern 1150.



Güterzugpackung (LGB-Nr. 20401), bestehend aus Dampflokomotive 2010 mit grün durchgefärbtem Führerhaus und „Heuler“-Motor, Güterwagen 4030 in braun und 4021 in grün. Schienenkreis aus Aluminium-Schienen, Figuren, Anschlusskabel und Anleitungsheft. Erste Ausführung von 1968.



Packung des Güterzuges 20401. Erste Ausführung von 1968/69. Schon 1970 wurde eine andere, farbenfreudigere Verpackung verwendet.

Natürlich braucht man jetzt noch Strom, damit sich die Züge in Bewegung setzen. Da die LGB ja von Anfang an auch für den Freilandbetrieb vorgesehen war, mussten aus VDE-Gründen der Trafo und das Regelgerät getrennt werden. Während also der Transformator (LGB-Nr. 5000) im Trockenen stand, konnte der Fahrregler (LGB-Nr. 5010) mit seinen höchstens 14 Volt im Freien stehen. Er war dann auch wie ein Stellwerk-Häuschen gestaltet, erst braun und später dann grün. Das Verbindungskabel zwischen Trafo und Regler (LGB-Nr. 5015) war dann auch 5 m lang. Dann gab es noch ein Anschlusskabel (Regler an Schiene) von 1 m Länge (LGB-Nr. 5016) und eine Zugbeleuchtung für die beiden Personenwagen (LGB-Nr. 3030). Im ersten Prospekt wird übrigens noch Reklame damit gemacht, dass der Regler auch an eine Autobatterie angeschlossen werden könnte. Diesen Hinweis haben wir später nicht mehr feststellen können. Vielleicht waren daraufhin zu viele Autos mit leeren Batterien in Kleingartensiedlungen oder an Badeseen liegen geblieben....

Die Figuren aus den Anfangspackungen waren auch als Set einzeln erhältlich (LGB-Nr. 5040). Dann gab es als Ersatzteile einen Lokmotor (LGB-Nr. 2100) und vier Ersatz-Kohlebürsten (LGB-Nr. 2110).

Zum Schluss das Zweitwichtigste: die Schienen!

Aus Kostengründen gab es in der Anfangszeit auch Aluminiumschienen. Der LGB-Prospekt gibt hierzu folgende Beschreibung:

LGB-Schienen 1000, 1060 und 1100 sind aus einer Spezial-Hartaluminium-Legierung gezogen und verchromt. Die Schienenverbinder bestehen aus rostfreiem Chrom-Nickelstahl (V2a) und die Schwellenbetten aus VESTOLLEN. Sie sind für Innenanlagen bestimmt und nur für kurzfristigen Freiland-Betrieb geeignet. Im Freien dürfen sie nur bei Temperaturen über 5 Grad C (41 Grad Fahrenheit) verwendet werden. Für Dauerbetrieb im Freiland nimmt man das Gleismaterial 1000W – 1210W mit Messing-Vollprofilen.

Bei Gartenanlagen: Das Gleismaterial 1000W – 1210W mit Messing-Vollprofil ist absolut witterungsbeständig (auch bei Minus-Temperaturen) und für alle Außenanlagen sowie Innenanlagen bestens geeignet.

Das 60 cm Gleisstück 1060 hat es übrigens in Aluminium nicht gegeben. Demgegenüber haben wir einige 1500er Gleise, die wohl vernickelt sind, später wohl versuchsshalber hergestellt, aber damals nicht in Serie gegangen sind, also nicht im Handel erhältlich waren. Neu aber dann ab 2006 im LGB-Programm.

Eine kurze Zeit gab es also beide Schienensorten Nr. 1000 – gerade, 30 cm – und Nr. 1100 – gebogen, 30 Grad. Eine Handweiche wurde für rechts (Nr. 1200W) und für links (Nr. 1210W) angekündigt, aber erst 1969 ausgeliefert. Das gleiche gilt für das Entkuppungsgleis (Nr. 1050W). Das „W“ stand immer für „wetterfest“.

Schließlich gab es noch einen Prellbock (LGB-Nr. 1030) und die Gleisklammern (Nr. 1150).



Die ersten Kartonagen im Vergleich. Links ein erster, grauer Karton mit handschriftlicher Inhaltsangabe. Die gelben Kartons waren dann einige Jahre im Gebrauch, bevor sie von roten abgelöst wurden.

LGB-Neuheiten 1969

2 neue Loks und 6 Wagen erweitern das Programm

Als hübscher Oldtimer erschien 1969 die Straßenbahn-Dampflokomotive Nr. 102 aus dem Jahr 1891, die bei der OEG, der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft im Einsatz war, und vom Volksmund „Feuriger Elias“ genannt wurde.

Die damals „neue Zeit“ kam zur LGB in Form eines Modells der Schmalspur-Diesellok „Schöma CFL 150“. Sie wurde in Industriewerken und in Südamerika für Personenzüge verwendet. Bei der LGB kann sie ohne weiteres

Personen- und Güterzüge ziehen, da auf Schmalspurstrecken auch Dieselloks fahren.

Interessant war im Jahr 1969 auch noch, dass eine Dampflok „2010D“ ins Programm genommen wurde. „D“ wie „Dampf“. Ein kleines Metallröhrchen im Schornstein, und den dann halb voll mit Seuthe-Dampföl gefüllt, war das Geheimnis, das diese Lok (und viele Generationen nach ihr) richtig zum Qualmen brachte.

Das Heft 2 der LGB-Depesche aus Juli 1969 stellt den „Feurigen Elias“ wie folgt vor:

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



Tramwaylok „Feuriger Elias“ der Oberrheinischen Eisenbahngesellschaft (LGB-Nr. 2050). Hier die 1. Version mit schwarzem Chassis und Heuler Motor. Baujahr 1969.



Diesellok „Schöma CFL 150“ (LGB-Nr. 2060H), Chassis rot, Gehäuse aus gelb eingefärbtem Kunststoff, mit „Hupe“, ausgelöst durch Kontaktstift. Batterie. Baujahr 1971.



Diesellok „Schöma CFL 150“ (LGB-Nr. 2060), Chassis grau, Gehäuse aus rot eingefärbtem Kunststoff, Baujahr 1970.



Diesellok „Schöma CFL 150“ (LGB-Nr. 2060G), Chassis rot, Gehäuse aus grün eingefärbtem Kunststoff, „Heuler“-Motor, Baujahr 1969.

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

Die OEG-Straßenbahnlok Nr. 102 – die der Volksmund „Feuriger Elias“ nannte – hat Meter-Spurweite, also sozusagen haargenau richtig für die LGB-Spur 45 mm (= ein Meter im Maßstab 1 : 22,5). Ihr Leergewicht beträgt 11,0 Tonnen und das Dienstgewicht erreicht 16,4 Tonnen. Sie kann 1,2 Kubikmeter Wasser und 0,6 Kubikmeter Kohlenvorrat mitnehmen. Als Höchstgeschwindigkeit werden 30 Kilometer pro Stunde angegeben. Die äußerlichen, sonst für jede Dampflok charakteristischen Merkmale sind bei diesem Loktyp völlig unter der Ringsumverkleidung mit durchgehendem Dach verschwunden und nur der Schornstein ragt etwas aus dem Dach heraus. Der Kessel liegt in der Mitte der Lok und die Feuerung wird von der linken Seite beschickt. Der Kohlenvorrat liegt hinten, anschließend an den Kessel, und Speisewassertanks sind hinten neben der Kohle und vorne zu beiden Seiten. Im LGB-Modell dieser Lok kann man das übrigens alles genau sehen.

Besonders bemerkenswert ist schließlich noch, dass der „Feurige Elias“, die OEG-Lok Nr. 102, heute noch existiert und voll betriebsfähig ist. Diese Dampflok verbringt ihre alten Tage im Bw Edingen der OEG, und zu be-



Personenwagen der Norddeutschen Inselbahnen (LGB-Nr. 3011), rot/beige lackiert, verchromte Stahlachsen, Baujahr 1969.



Personenwagen Typ „Bayern“ (LGB-Nr. 3012), blau/beige lackiert, verchromte Stahlachsen, Baujahr 1969.



Personenwagen CD 2 der Schmalspurbahn Mixnitz - St. Erhard (LGB-Nr. 3040), Wagenkasten dunkelgrün durchgefärbt, Haubendach, verchromte Stahlachsen, Baujahr 1969.



Kesselwagen der Zillertalbahn (LGB-Nr. 4040), Tank aus grauem, durchgefärbtem Kunststoff, Aufschrift „Petroleum“. Baujahr 1969.

Schotterwagen 1200 der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft (LGB-Nr. 4041), rot durchgefärbter Kunststoff, verchromte Stahlachsen, Baujahr 1969.



Schotterwagen 1200 der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft (LGB-Nr. 4041G), grau durchgefärbter Kunststoff, schmales „O“, verchromte Stahlachsen, Baujahr 1969.

sonderen Gelegenheiten geht sie auch heute noch mit ein paar Oldtimer-Wagen zu Sonderfahrten auf die Strecke. Sie ist von der OEG der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. geschenkt worden.

An neuen Wagen kamen drei Personenwagen und ein Güterwagen ins Programm. Während es sich bei den beiden Oldtimer-Personenwagen (LGB-Nr. 3011 und 3012) um Farbvarianten des Personenwagens 3010 der Salzkammergut-Lokalbahn handelte, stellte der Personenwagen der „Mixnitz – St. Erhardt-Bahn“ (LGB-Nr. 3040) ein ganz neues Modell dar. Der Wagen 3011 war rot/beige lackiert und wurde als Personenwagen der Norddeutschen Inselbahnen bezeichnet. Der 3012 war weiß/blau (nicht etwa blau/weiß) und stellte einen Typ „Bayern“ dar. Beide Wagen wurden auch zusammen mit einer Dampflok „Stainz“ zigtausendmal über Anfangspackungen unter das „LGB-Volk“ gebracht. Farbenfreudig, etwas für Kinder eben....

Beim österreichischen Personenwagen CD 2 der Schmalspurbahn Mixnitz – St. Erhardt war im LGB-Werk sicher schon die passende kleine Ellok dieser Bahngesellschaft in der Planung, die dann ja im Jahr 1970 vorgestellt wurde.

Damals machte sich noch keiner Gedanken darüber, wenn eine „Norddeutsche Inselbahn“ zusammen mit der „Salzkammergut Lokalbahn“ und vielleicht noch der „Pinzgauer Lokalbahn“ hinter einer Lok der „Oberrheinischen Eisenbahngesellschaft“ im Einsatz war. Beliebt war, was gefiel. Und das nicht nur bei den

Kindern, sondern auch bei der zahlenmäßig großen Gemeinschaft der erwachsenen LGB-Liebhaber!

Sehr schön war auch der erste, zweiachsige Kesselwagen. R 360 der Zillertalbahn (LGB-Nr. 4040) in grau mit „Petroleum“-Beschriftung. Ihm folgten schon ein Jahr später die Ausführungen „ARAL“, „SHELL“, „ESSO“ und „BP“. Der Übergang von „Petroleum“ zu „ARAL“ war fließend: Der graue Petroleum-Kesselwagen erschien mit zusätzlichem „ARAL“-Aufkleber, dann fiel der „Petroleum“-Aufkleber fort, dann bekam der Wagen erst einen weißen, und dann einen blauen Kessel. Er hatte ab „ARAL“-Beschriftung die LGB-Nr. 4040A. Gegenüber seinen farbenfrohen Brüdern wurde der grüne „BP“-Kesselwagen immer etwas stiefmütterlich behandelt, war bei der Kundschaft weniger beliebt und wurde daher als erster aus dem Programm genommen. Was später dazu führte, dass er wegen seiner geringeren Auflage ein begehrtes Sammlerstück wurde.

Als Neuheit kam in 1969 auch der Schotterwagen, und zwar in rot (LGB-Nr. 4041) und in grau (LGB-Nr. 4041G). Heft 4 der „LGB-Depesche“ aus Dezember 1969 berichtet wie folgt:

Der LGB-Fahrzeugpark ist jetzt, noch rechtzeitig vor Weihnachten, um ein besonders attraktives Wagenmodell bereichert worden: Der zweiachsige Schotterwagen (Nr. 4041) mit seitlicher Entleerung ist in die Serienfabrikation gegangen. Ein ganz prächtiges Fahrzeugmodell, das genauso stabil und solide gebaut ist, wie alle LGB-Modelle, aus wetter-

festem Kunststoff und bis hin zu den Ketten für den Klappmechanismus reich detailliert. Die Fahrgestelle und der Rahmen mit bohlenbelegten Bühnen und Stirnfrontgittern sind schwarz gefärbt, während der Aufbau kräftig-rot gehalten ist. Aufbau und Rahmen tragen vorbildgetreue weiße Aufschriften.

An Zubehör wurde das Entkuppungsgleis 1050W ausgeliefert. Zwar noch mit Handbetrieb war es gleichwohl eine praktische Hilfe beim Entkuppeln der LGB-Fahrzeuge. Durch Druck auf die seitliche Taste hebt sich zwischen den Schienen das Entkuppungsstück und trennt die Kupplungen der darüber fahrenden Wagen.



Auf hohen Spielwert wurde bei der LGB von Anfang an Wert gelegt: Entkuppungsgleis (LGB-Nr. 1050W) mit Handbetrieb. Baujahr 1968. Noch in der allerersten, grauen Verpackung!

Der große Aufbau kann gut einen Liter Schüttgut (Sand, Schotter usw.) aufnehmen. Der Wagen ist nach beiden Seiten über Schrägrutschen zu entleeren, die durch handbediente Drehschieber verschlossen werden.

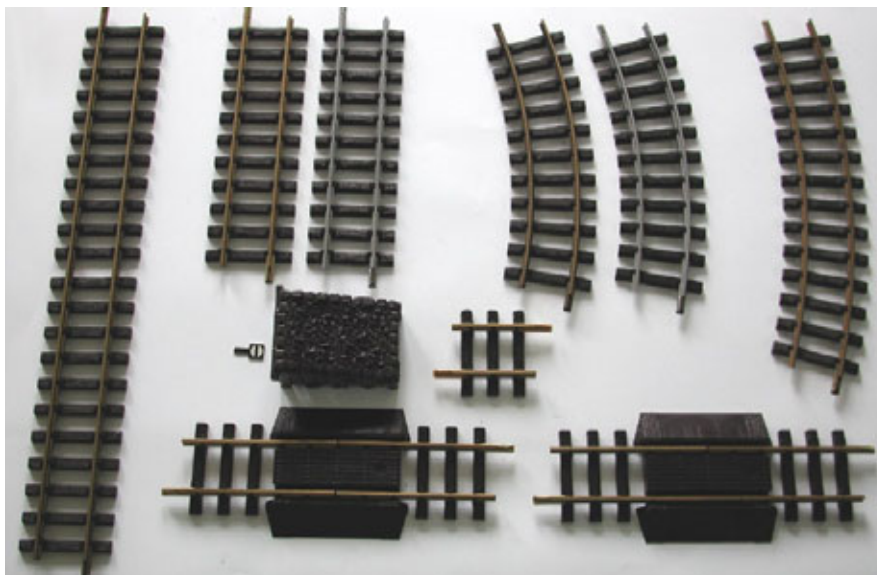
Das große Vorbild dieses neuen LGB-Schotterwagens finden wir bei der OEG (Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft) als Wagen Nr. 1200. Dieser Originalwagen wurde 1925 von der Waggonfabrik H. Fuchs in Heidelberg gebaut und fasst 7 cbm Schüttgut bei 10.500 kg Tragfähigkeit.

Praktisch war auch eine kleine Brücke von 45 cm Länge im Baustil einer eisernen Gitterträger-Konstruktion. (LGB-Nr. 5060). Sie ist übrigens bis heute im Programm und sicher vieltausendmal eingesetzt.

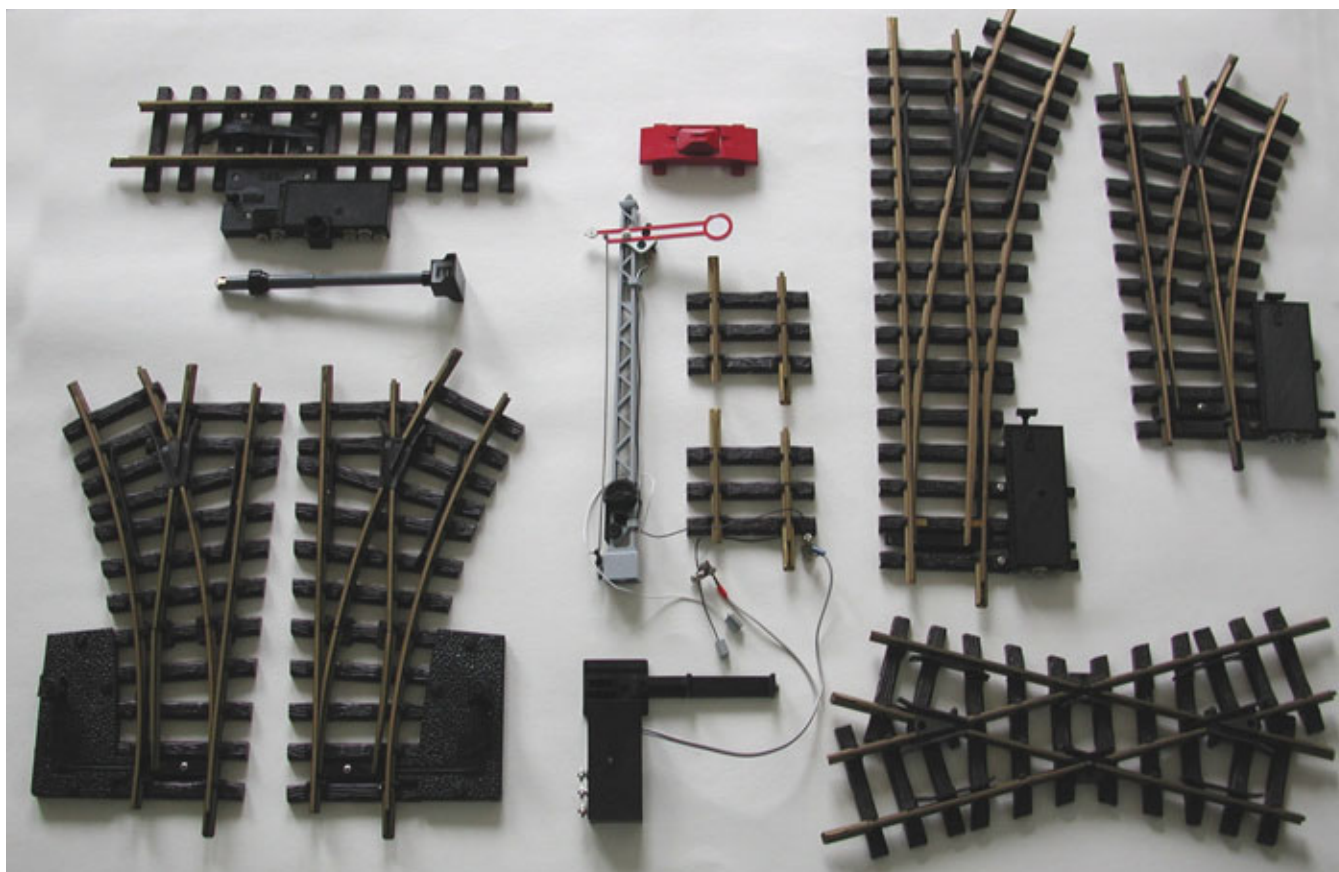
Eine kleine Verteilerplatte (LGB-Nr. 5070) konnte dazu benutzt werden, eine Reihe Bahnhofslampen elektrisch zu verbinden oder als Kupplung zwischen zwei Verlängerungskabeln zu dienen. Sie ist dann aber irgendwann der fortschreitenden Technik bei der LGB zum Opfer gefallen.

Gleise, Weichen, Transformatoren, Zubehör

Wir haben einmal alles herausgesucht und nebeneinander gelegt, was es in den ersten Jahren der LGB im Bereich Gleise, Elektroausrüstung und Zubehör gegeben hat. Dabei haben wir uns nicht streng an die Erscheinungsjahre 1968/1969 gehalten, sondern auch Dinge gezeigt, die erst in den Folgejahren produziert wurden. Wie zum Beispiel die Oberleitung, die erst in 1971 vorgestellt wurde. Gleichwohl halten wir es für interessant, sich einen umfassenden Überblick verschaffen zu können.



Von links: 3. und 5. Gleis oben aus Aluminium. Rechts Parallelgleis (LGB-Nr. 1500, ab 1970). Mittig Prellbock (LGB-Nr. 1030) und Ausgleichsleis (LGB-Nr. 1008W). Unten Unterbrechergleis (LGB-Nr. 1000UW) und Trenngleis (LGB-Nr. 1000TW)



Von links: Die ersten Handweichen (LGB-Nr. 1210W und 1200W). Darüber elektrisches Entkupplungsleis (LGB-Nr. 1055, ab 1975). Daneben „Dauerentkuppler“ (LGB-Nr. 1052, ab 1971). Mittig elektrisches Signal (LGB-Nr. 5029). Schlanke Elektroweiche. Elektroweiche Radius 1 (LGB-Nr. 1205W). Kreuzung (LGB-Nr. 1300W).



Von links: Oben der „Super Transformator“ (LGB-Nr. 5008) und der Transformator (LGB-Nr. 5000). Darunter Schaltpult und Stellpult. Rechts Anschlusssteile und Oberleitungsmast (LGB-Nr. 6000). Darunter Oberleitungsdrähte verschiedener Längen. Rechts oben Fahrtregler (LGB-Nr. 5010). Darunter „Super-Fahrtregler (LGB-Nr. 5012) sowie Verteilerplatten (LGB-Nr. 5070).

Links die Eisenbahn-Brücke (LGB-Nr. 5060). Daneben verschiedene Figuren und die Bahnhofslampe mit Stecksockel (LGB-Nr. 5050).



Der Beitrag „LGB-Historie“ wird demnächst mit einem Bericht über die Jahre 1970 und 1971 fortgesetzt.