

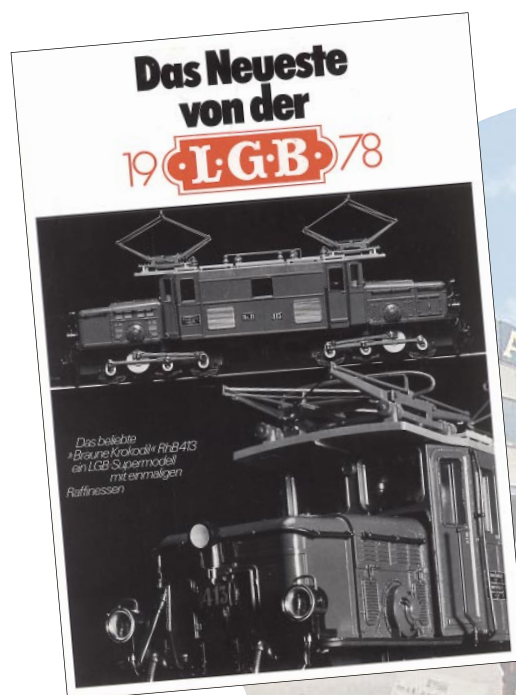
LGB-Historie

Die Jahre

1978

und

1979





Inhaltsverzeichnis

1978

LGB-Neuheiten 1978

3 - 5

LGB-Neuheiten 1979

6 - 8

1978 und 1979

Die „dicken Brocken“ werden ausgeliefert

9 - 14

1979

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



In der Sendung „Musik ist Trumpf“ von Peter Frankenfeld war die LGB ein gern gesehener Zusatz-Trumpf. Alle Beteiligten hatten offensichtlich ihren Spaß daran...

Foto: LGB-Depesche

HINWEIS

Der Nachdruck von Texten und Fotos aus der „LGB-Depesche“ und die Abbildungen von und aus LGB-Prospekten erfolgt mit freundlicher Genehmigung der Firma Ernst Paul Lehmann, Nürnberg.

LGB-Neuheiten 1978

Das Jahr 1978 war eher ein Jahr *zwischen* den Neuheiten. Die RhB-Lokomotive Ge 6/6 Nr. 413 (LGB-Nr. 2040) wurde ausgeliefert und zeigte sich als wahres Super-Modell! Führerstandstüren mit Schiebefenstern zum Öffnen, komplett eingerichteter Führerstand, Metall-Typenschilder in Ätztechnik, elektronische Fahr- und Lichtprogramme und vieles mehr gehörten zur Serienausstattung. Allein bei der Preiskalkulation hatte man sich offensichtlich vertan. Während die erste Serie – wie zuvor angekündigt – zu einem Preis von 375,00 DM im Handel zu haben war, belief sich der unverbindlich empfohlene Verkaufspreis ab 1979 dann auf realistischere 675,00 DM.

Die gleichfalls im Vorjahr schon gezeigte Oldtimer-Straßenbahn in rot/beige mit offenen Plattformen und Lyrabügel (LGB-Nr. 2036 und 3600) kam nun ins Programm. Zu dem schwenkbaren Lyrabügel gab es dann auch



Messeanlage der Firma Lehmann in 1978. Die RhB-Lokomotive „Krokodil“ zieht einen langen Zug mit den neuen BASF-Kesselwagen. Im Vordergrund ist die neue Oldtimer-Straßenbahn zu sehen.

Foto: LGB-Depesche



Die Litfaßsäule (LGB-Nr. 5038) hatte einen Einwurfschlitz für Münzen, und konnte daher auch gut als Spardose (für die LGB selbstverständlich!) verwendet werden.

gleich einen besonderen Oberleitungsdraht (LGB-Nr. 6009), mittels dem man am Streckenende den Bügel für die Rückfahrt umschwenken konnte.

Als Straßenbahn-Zubehör wurde ein 10-teiliges Bahnsteig-Set (LGB-Nr. 5034) und 9-teiliges Haltestellen-Set (LGB-Nr. 5033) vorgestellt. Das Letztgenannte sollte dann bei Auslieferung aber nur noch 8-teilig sein, da die Litfaßsäule als separater Artikel (LGB-Nr. 5038) geführt werden würde. Das Bahnsteig-Set wurde übrigens demgegenüber 12-teilig.

Als Farbvariante wurden der Chemie-Kesselwagen der RhB in silberner Lackierung (LGB-Nr. 4040C) ins Programm genommen. Mittels Aufkleber war der Kessel mit „BASF“ beschriftet, - nach dem Vorbild des Uh 8111 der Rhätischen Bahn.

Zwei Motor-Schleppender als Ergänzung einer zweiachsigen LGB-Dampflok, oder auch als Antriebseinheit für einen Eigenbau wurden angeboten. Eine Ausführung in grün und rotem Chassis mit „Deutsche Reichsbahn“-Beschriftung (LGB-Nr. 2015/6), die zweite gleichfalls in grün, jetzt aber mit schwarzem Chassis und „LGB“-Bedruckung (LGB-Nr. 2017/6). Mit dem ersten Tender konnte bei der LGB-Dampflok 2015 der unmotorisierte Tender gegen einen Tender mit Antrieb ausgetauscht werden. Das gleiche gilt für die LGB-Dampflok 2017.

An Zubehör gab es eine neue Figurengruppe, nämlich „Touristen“, 6-teilig, LGB-Nr. 5046. Das LGB-Dampf- und Reinigungsöl (LGB-Nr. 5001) kam auch 1978.



*BASF-Kesselwagen (LGB-Nr. 4040C) in erster Ausführung.
Später erhielt der Kessel mittig ein schwarzes Band.*

Interessant und nützlich war auch das Ausgleichsgeis (LGB-Nr. 1004) mit einer Länge von 41 mm. Es wurde speziell bei der Bildung von Weichenstraßen mit den schlanken Weichen 1605/1615 benötigt. Die Gleisergänzungspackung „Bahnhof-Set“ (LGB-Nr. 20902), die zusammen mit der Packung 20901 bereits im Vorjahr gezeigt wor-

den war, wurde jetzt ausgeliefert. Sie enthielt zwei Weichen, neun gerade und zwei gebogene 30 cm-Gleise.

Interessant war dann auch ein Gleisplanheft (LGB-Nr. 0025). Darin wurden rund 100 verschiedene Gleispläne gezeigt und die jeweils benötigten Gleise aufgelistet.



Die beiden Lokomotiven der Batteriebahn hatten an der rechten Seite einen Umschalthebel für vorwärts, rückwärts und stopp. Der konnte per Hand oder auch mit den Umschaltblöcken bedient werden.

Mit der LGB-Nr. 5001 erschien ein LGB-Dampf- und Reinigungsöl, und Kabelschuhe für eigene Kabelherstellung wurden unter der LGB-Nr. 5015/1 angeboten.

Im Jahr 1978 wurde auch die „LGB-Super-Batteriebahn“ aus der Taufe gehoben. Es gab eine Zugpackung (Nr. 300), die Plastikschiene, eine kleine, batte-

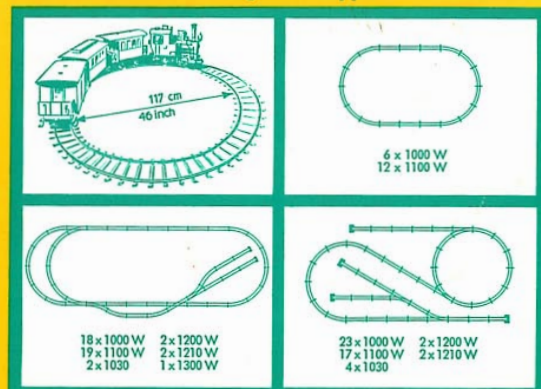
riegertriebene Dampflokomotive (3 Volt), einen Feldbahn-Aussichtswagen und eine Kastenlore enthielt. Zusätzlich gab es zwei Umschaltblöcke, mittels derer die Lok durch einen seitlichen Hebel in entgegengesetzte Richtung umgelenkt werden konnte. In der Packung enthalten waren 12 gebogene, 2 gerade Schienen und Playmobilfiguren.

Als Zubehör gab es das gerade Gleis (Nr. 100), das gebogene Gleis (Nr. 110) und eine Y-Weiche (Nr. 120). Auch die kleine Dampflokomotive (Nr. 207) war einzeln erhältlich.

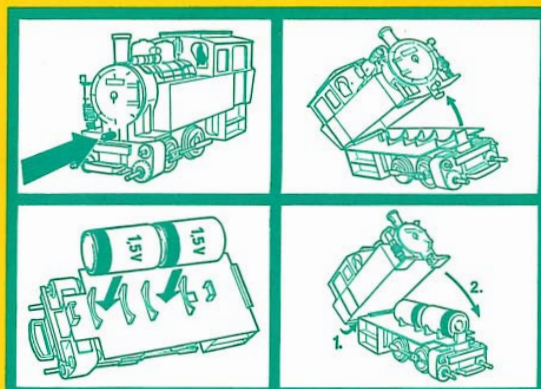
Aus dem „normalen“ LGB-Programm konnten zum Spiel der Prellbock, das Handsignal, die Hemmschuhe und die Gleisklammern verwendet werden.

LEHMANN

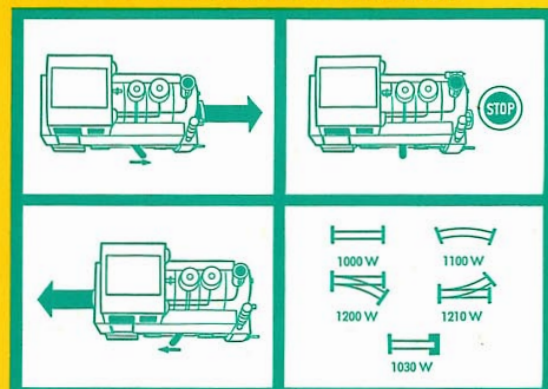
Man kann mehrere Wagen ankuppeln. Automatisch.



So wechselt man die Batterien. Ganz einfach.



Die Lehmann fährt vorwärts und rückwärts.



MADE IN WEST. GERMANY BY LEHMANN

Foreign Patents pending

Kleines Sonderblatt zum Thema „Lehmann Batteriebahn“

LGB-Neuheiten 1979

Im Jahr 1979 wurde dann die DB-Diesellok der Baureihe 251 (LGB-Nr. 2051) ausgeliefert. Mit ihr stand jetzt eine kräftige, zweimotorige Lokomotive zur Verfügung, um auch lange LGB-Züge zu befördern.

Bei den Personenwagen erschien ein zweiachsiger Typ, bei dem der Wagenkasten eine zweite Querstrebe und Haltestangen aus Metall an den Plattformeinstiegen bekommen hatte. Eine grüne Ausführung wurde als Ci 3. Klasse der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft (LGB-Nr. 3014) bezeichnet, wobei besonders auffällt, dass einmal nicht das „LGB“ auf den Seiten aufgeklebt, sondern das entsprechende Feld mit dem Emblem besagter Eisenbahngesellschaft bedruckt war. Diesen Wagen gab es dann auch in bayerischer weiß/blauer Lackierung (LGB-Nr. 3015).

An neuen Güterwagen ist erst einmal der Klappdeckelwagen



*Erste Ausführung der neuen Bundesbahn-Diesellok 251. Dahinter der gleichfalls in 1979 neu ins Programm genommene SHELL-Kesselwagen.
Foto: LGB-Depesche*

(LGB-Nr. 4011) zu nennen. Unschwer zu erkennen ist der Umstand, dass er auf dem Niederbordwagen basiert, und um die Aufbauten erweitert wurde. Aus dem Plattformwagen wiederum ist der Kabelwagen (LGB-Nr. 4002) entstanden. Die Kabeltrommeln gab es ja schon vom kleinen Feldbahn-Kabelwagen 4046, da lag diese Neuschöpfung ja nahe. Vom Containerwagen 4069 gab

es dann auch die beiden Container im Set einzeln (LGB-Nr. 4069/1), von denen auch einer nach dem Herunternehmen der Kabeltrommeln auf den Wagen 4002 passte.

Der Kesselwagen erschien in 1979 in den Varianten „ESSO“ (LGB-Nr. 4040E) und „SHELL“ (LGB-Nr. 4040S). Besonders der SHELL-Kesselwagen in leuch-



Personenwagen der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft (LGB-Nr. 3014) mit Haltestangen aus Metall an den Plattformeinstiegen, und ohne „LGB“-Aufdruck auf dem Wagenkasten.



Leichte Formänderung am Wagenkasten des zweiachsigen Personenwagens (LGB-Nr. 3015). Gut zu erkennen ist die zweite Querstrebe unterhalb der Fensterreihe.

tend gelber Lackierung war sehr beliebt. Die früheren Kesselwagen in der sogenannten Langversion hatten übrigens die gleichen Artikelnummern.

Anzumerken ist noch, dass der Langholzwagen (LGB-Nr. 4066) eine Beladung mit Holzstämmen aus eigener (LGB-) Produktion bekam, während in den Vorjahren Stämme der Firma Preiser zum Einsatz kamen. Nachdem Preiser aber die Hartschaum-Linie als Großbahn-Zubehör eingestellt hatte, war eine Eigenentwicklung erforderlich gewesen. Die Stämme waren dann leider nicht so schön gestaltet, wie die von Preiser, was aber hauptsächlich am verwendeten Material lag.

1979 wurde dann auch das Haltestellenset (LGB-Nr. 5033) und die Litfaßsäule (LGB-Nr. 5038) ausgeliefert.

Im gleichen Jahr begann auch die Zusammenarbeit mit dem Arbeitszentrum für Behinderte „AZB“ in Stengelbach/Schweiz. Unter der Überschrift „Ein Weichenprogramm für den fortgeschrittenen LGB-Modellbahner“ wurde eine DKW, eine Doppel-



Klappdeckelwagen (LGB-Nr. 4011), basierend auf dem Niederbordwagen. Die Klappen sind beweglich.



Kabelwagen (LGB-Nr. 4002), beladen mit zwei Kabeltrommeln der „Kabel-Union“. Als Wechselladung konnte auch der Container des Containerwagens 4069 genutzt werden.



Kesselwagen - Esso (LGB-Nr. 4040E). Zweifarbig beschriftet nach Vorbild der „Esso-Mineralölgesellschaft“.



Kesselwagen - Shell (LGB-Nr. 4040S). Beschriftet nach Vorbild der „Shell-Mineralölgesellschaft“.

kreuzungsweiche mit elektromotorischem Antrieb (LGB-Nr. 1225), und eine DWW – Dreiwegweiche (LGB-Nr. 1235) mit zwei elektromotorischen Antrieben (mit dem Hinweis, dass die Lieferung erst ab 1980 erfolgen würde) vorgestellt. Hinzu kam ein Ausziehgleis (LGB-Nr. 1009), das mittels einer besonderen Mechanik von 88 auf 120 mm ausgezogen werden konnte. Schließlich wurde auch noch ein Einpassgleis von 52 mm Länge (LGB-Nr. 1005) ins Programm genommen, das insoweit speziell für die neue Kreuzung bzw. die Dreiwegweiche angeboten wurde, und bei dem man die Schwellenenden kürzen konnte.

LGB-Prospekt „Dreiwegweiche 1235“ (Download 1,2 MB)



1225

DKW – Doppelkreuzungsweiche mit elektromotorischem Antrieb. Sie vereinigt zwei Weichen auf platzsparende Weise. Einstellbar auf „kreuzen“ oder „abzweigen“. L = 375 mm beidseitig, Kreuzungswinkel 22,5 Grad.

1235

Lieferbar 1980.

DWW – Dreiwegweiche mit zwei elektromotorischen Antrieben, einzeln stellbar für „abzweigen links“ – „gerade“ und „abzweigen rechts“. Eine DWW vereinigt je eine Links- und Rechtsweiche auf platzsparende Weise. L = 440 mm, Radius rechts = 660 mm, Radius links = 950 mm, Ablenkungswinkel beidseitig 22,5 Grad.

1005

Einpassgleis gerade L = 52 mm, Spezialgleis für Gleisentwicklungen mit der DKW und DWW. Das Schwellenende kann zum Einpassen gekürzt werden.

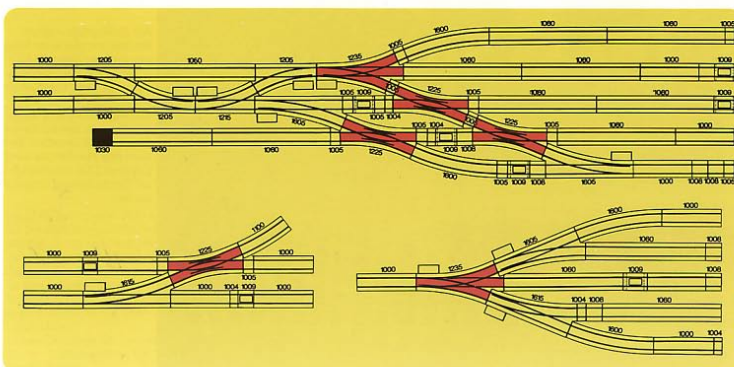
1009

Ausziehgleis mit variabler Längeneinstellung von L = 88 bis 120 mm. Als Einpassgleis in Streckenführungen und bei Gleisentwicklungen mit DKW und DWW schließt es manche Lücke.

Ein Weichenprogramm für den fortgeschrittenen LGB-Modellbahner. Vorbildliche Gestaltung von Weichenstrahlen, mit allen LGB-Gleisen und Weichen kombinierbar, wie die Bahnhofspläne zeigen.

Die elektromotorischen Weichenantriebe für DKW und DWW sind für Freilandbetrieb geeignet. Sie haben

- Endabschaltung bei Dauerstrom als Schutz gegen Überlastung
- Rückmeldemöglichkeit der Weichenstellung in ein Stellpult (z. B. über einbaubare Leuchtdioden).
- Handverstellung über Rändelschraube
- Anschluß über Stellpult 5075 an die Wechselstromklemmen 14 Volt eines Transformators.



LGB-AZB
für fortgeschrittene
Modelleisenbahner



Die Produkte dieser Seite werden in Kooperation mit dem AZB (Arbeitszentrum für Behinderte) – Stregelbach/Schweiz – hergestellt. Die Überwachung der sprichwörtlichen Schweizer Qualität erfolgt durch erfahrene Fachkräfte. Lieferrückmeldung vorbehalten.

Abdruck aus dem LGB-Katalog 1979 zum Thema „Dreiwegweiche und Doppelkreuzungsweiche“.

1978 und 1979

Die „dicken Brocken“ werden ausgeliefert



*Eberhard und Wolfgang Richter präsentieren dem bayrischen Ministerpräsidenten i.R. Alfons Goppel das neue Rhätische Krokodil.
Foto: LGB-Depesche*

Beispiel, bisher nur in Kunststoff hergestellte Wagen zu lackieren und zu bedrucken. Der Personenwagen mit der LGB-Nr. 3000 zum Beispiel erhielt eine rotbraune Lackierung, und der Hochbordwagen 4021 eine grüne.

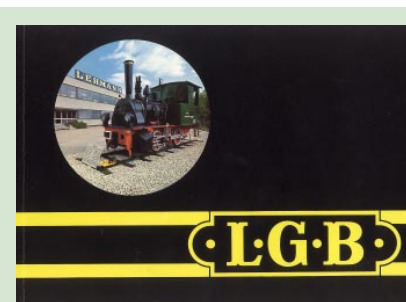
Im Jahr 1978 gab es ein sechs-seitiges Neuheitenblatt mit der Überschrift „Das Neueste von der LGB“. (Download am Ende des Artikels)

Ein Jahr später, also 1979, kam dann er erste „richtige“ LGB-Katalog. Ein richtiges Buch! DIN A 4-Format und fast 100 Seiten stark! Wegen des Umfangs können wir diesen Katalog leider nicht als PDF-Datei einstellen!

Das „Krokodil“, also die RhB-Ei-lok Ge 6/6 (LGB-Nr. 2040) und die DB-Diesellok der Baureihe 251 (LGB-Nr. 2051), die auf der Spielwarenmesse 1977 vorgestellt worden waren, wurden ausgeliefert. Die LGB-Freunde waren begeistert, und die Produktion bei Lehmann kam kaum der Nachfrage hinterher. Jetzt

standen zugstarke Lokomotiven zur Verfügung, und die konnten dann auch lange Züge auf die Strecken bringen. Was wiederum die Nachfrage an Wagen nach sich zog.

Aber auch das laufende LGB-Programm wurde verbessert und überarbeitet. Man begann zum



Erster LGB-Katalog als richtiges Buch....



Der Personenwagen (LGB-Nr. 3000) hat eine erste Lackierung bekommen.



Der Hochbordwagen (LGB-Nr. 4021) in leuchtend grüner Lackierung.

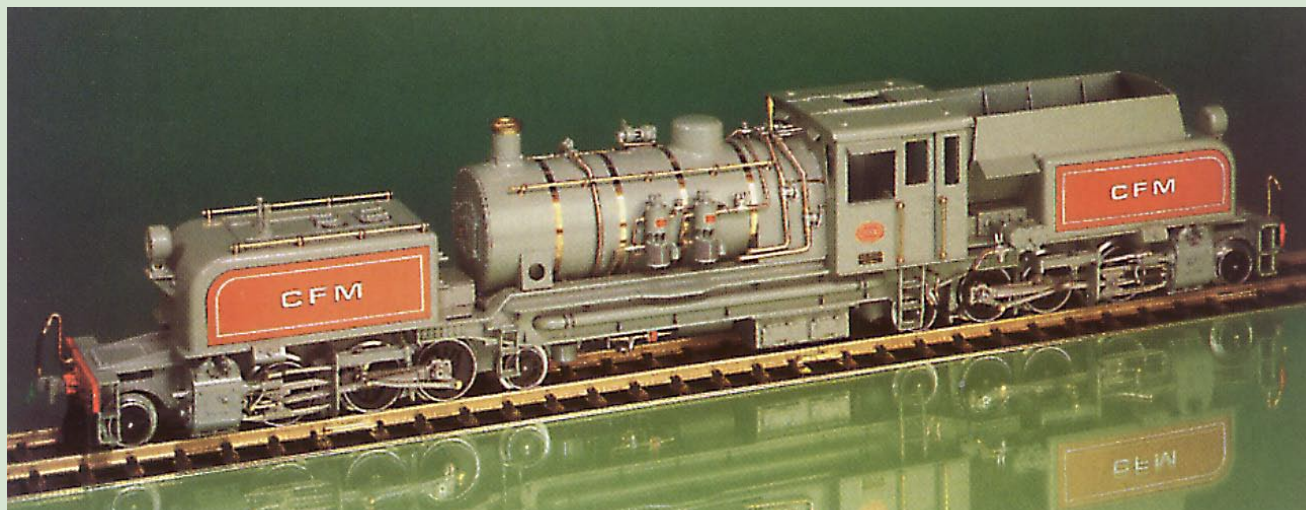
Natürlich ging auch die Serie der LGB-Handarbeitsmodelle aus dem Hause Christian Höhne weiter. Siehe hierzu auch der Bericht der „LGB-Historie 1976 und 1977“ Seite 8. Im Rahmen dieser Serie, die vollständig aus Metall und in Handarbeit, jeweils in einer limitierten Auflage von 100 Stück hergestellt wurde, sollten die bekannten Dampflokomotiv-

Typen nachgebildet und damit dokumentiert werden. Eine Garrat-Lokomotive nach einem Vorbild bei der „Caminhos De Ferro De Mocambique“ kam als Neuheit 1978, eine Mallet der „Bridal Will Lumbering Co.“ in 1979.

In der ersten „LGB-Depesche“ aus 1978 (Heft 35) wurden die Gewinner des zweiten LGB-Fo-

towettbewerbes zum Thema „Die schönsten LGB-Innenanlagen“ veröffentlicht, und die ersten 13 Anlagen mit Fotos vorgestellt.

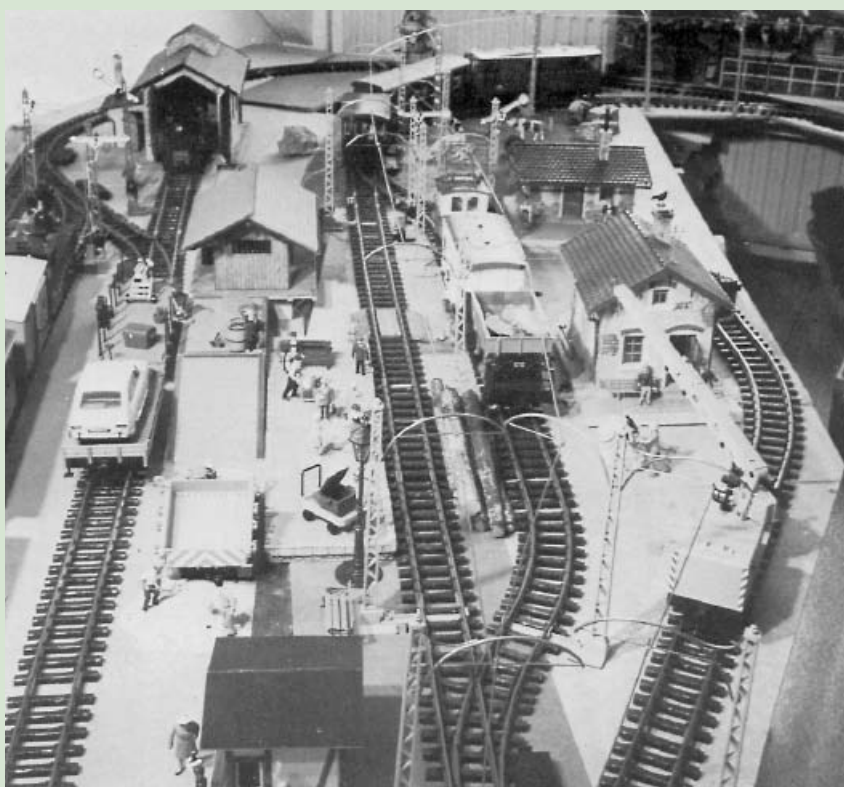
Darüber hinaus kam die Ankündigung, dass die restlichen Anlagen in einem festgebundenen Buch „Innenanlagen“ gezeigt werden sollen, - wie es ja später dann auch geschah.



Garrat Lokomotive « Caminhos De Ferro De Mocambique », Serie 1978. Bei einer Länge von 813 mm hat die Lokomotive ein Gewicht von 10,7 kg. Zwei Bühler-Motoren in serienmäßigen LGB-Einheiten dienen als Antrieb, das Spitzenlicht wechselt in Fahrtrichtung. Serien-Nr. 2035 – 2134.



Mallet der „Bridal Will Lumbering Co.“, Serie 1979. Die Lokomotive ist 790 mm lang und hat ein Gewicht von 10,8 kg. Der Antrieb erfolgt über zwei Bühler-Motoren in serienmäßigen LGB-Antriebs-Einheiten. Das Spitzenlicht wechselt in Fahrtrichtung. Serien-Nr. 201 – 300.



Jack ter Haar gewann den 7. Preis mit dieser hübschen Anlage. Sie bestand aus zwei ineinander verschlungenen Ringstrecken, von denen eine mit Oberleitung überspannt war. Die Landschaftsgestaltung stand in dem gezeigten Baustadium noch aus.

Rd. 10 Jahre waren seit der Erfindung der LGB vergangen. Immer noch erregte diese große Modelleisenbahn viel Aufsehen. Es gab Gaststätten, die sie unter der Decke auf Konsolen fahren ließ, oder die gar die Speisen und Getränke damit an die Tische beförderte. Als Fernseh-Star hatte sie gleichfalls zahlreiche Auftritte, zum Beispiel in Peter Frankenfelds „Musik ist Trumpf“. Peter Frankenfeld war übrigens auch privat großer LGB-Fan, und hatte in seinem Garten eine schöne, aufgeständerte LGB-Anlage.

Prominente wurden immer wieder gerne als Werbeträger für die LGB gezeigt. Peter Krauss zum Beispiel, der zusammen mit seinem Söhnchen eine Anlage auf dem Balkon aufgebaut hatte.

Allgemein weniger bekannt ist übrigens ein weiteres Preisausschreiben, das im Frühjahr 1979 über die LGB-Depesche Heft 37 ausgelobt wurde. Gesucht wurde der schönste Namen einer privaten Bahngesellschaft, ausgehend von den Buchstaben „LGB“. Seinerzeit gab es die „**L**ustige **G**rimm **B**ahn“ ja noch nicht, sonst hätte die sicher auch eine Chance auf einen Preis gehabt.... Das Ergebnis des Preisausschreibens ist dann in Heft 38 der „LGB-Depesche“ auf Seite 7 nachzulesen. Von der „**L**ikör- und **G**rog-Bahn“ bis zur „**L**ieselottchens-**G**lühwürmchen-**B**immelbahn“ spannte sich ein weiter Bogen....



*Prominente hatten immer schon eine Schwäche für die LGB, so auch Peter Krauss, der mit Sohn Michi hier eine Anlage auf dem Balkon aufgebaut hat.
Foto: LGB-Depesche*



Lonny Kellner, Gene Reed, Lorna Dallas, Gitti und Erica, Tony Marshall, Nadja Tiller, Walter Giller, Catarina Valente und Katja Ebstein (von links nach rechts) hatten mächtig viel Spaß auf den Proben zum Fernsehwunschkonzert „Musik ist Trumpf“ mit der Lehmann-Großbahn, die auch diesmal ein vielbeachtetes Requisit war.

Im Jahr 1978 gründete Alfred E. Lentz in den USA den amerikanischen LGB-Club „Big Train Operator“, den er als Präsident über viele Jahre führte. Er hat sich in Amerika große Verdienste um die Verbreitung des LGB-Hobbys erworben.

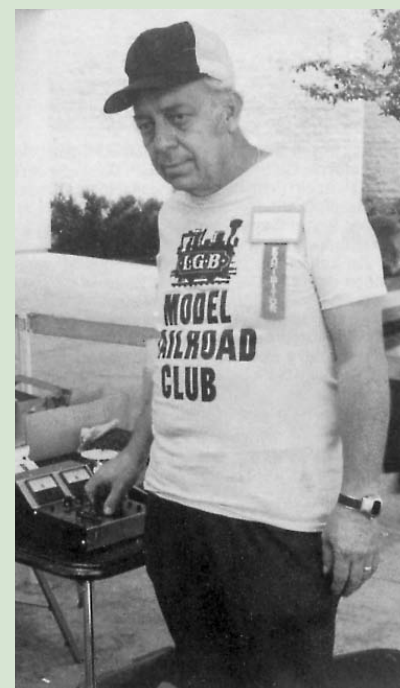
Ein Jahr später eröffnete dann in St. Gallen/Schweiz der bereits 1976 gegründete erste europäische LGB-Club eine große Freilandanlage. Club-Präsident Max Tobler hielt am 24.06. 1979 die feierliche Eröffnungsrede. Er sollte nach ca. 10 Jahren Tätigkeit von Erwin Neuweiler abgelöst werden.

Natürlich gab es auch in Deutschland viele LGB-Aktivitäten. Allerdings sollten noch einige Jahre vergehen, bis 1985 der später größte LGB-Club in Deutschland gegründet wurde. Mit rd. 250 Mitgliedern ist der „LGB-Club

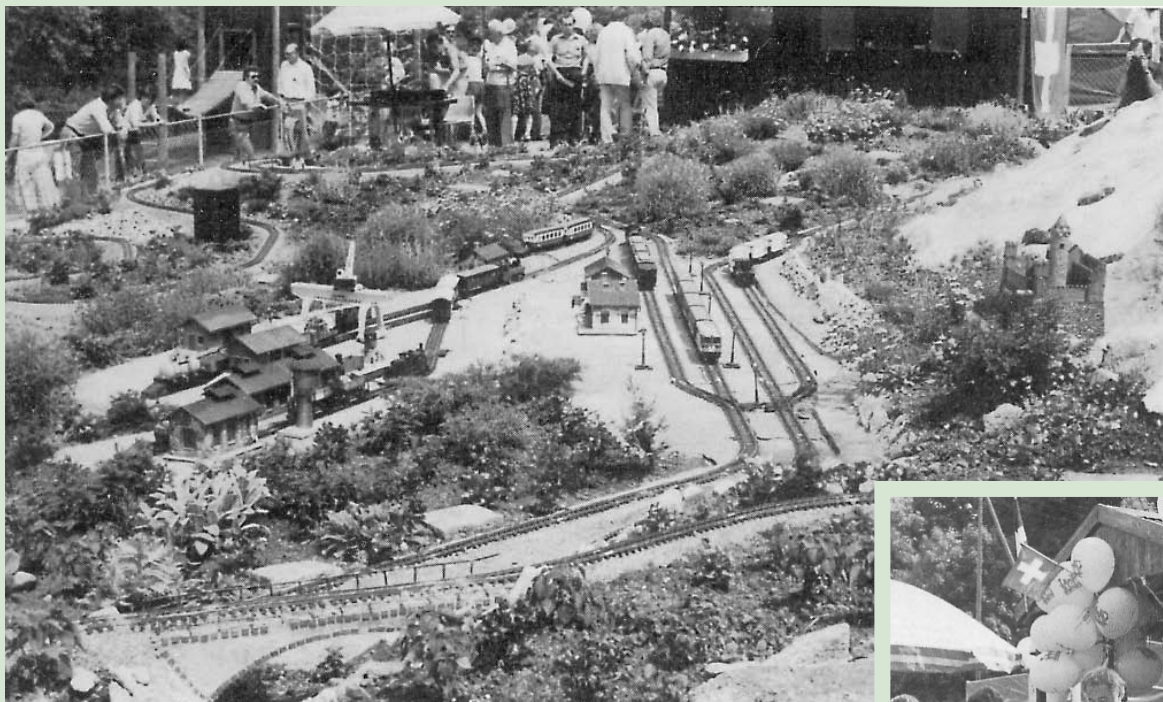
Rhein/Sieg“ auch heute noch sehr aktiv, während es die beiden vorgenannten Clubs in den USA und der Schweiz in der ursprünglichen Form nicht mehr gibt.

Ein wichtiger Name tritt 1979 in Erscheinung: Edwin Herkner. Begnadeter Eigenbauer und Umbauspezialist. Seine wunderschönen Modelle basieren auf serienmäßigen LGB-Fahrzeugen. Ob Fünfkuppler, Tssd-Mallet oder Zahnradlokomotive, in seiner Werkstatt entstanden kleine Meisterwerke.

Viele, viele Eigenbauten bzw. Umbauten entstanden in der damaligen Zeit bei vielen, vielen LGB-Freunden. Die Ausgaben der „LGB-Depesche“ dieser Periode legen Zeugnis davon ab. Manche der früheren Eigenbauten tauchen später als Neuheiten im LGB-Programm wieder auf. Oft haben sie aber auch als An-



Alfred E. Lentz war der erste Präsident des amerikanischen LGB-Clubs „Big Train Operator“. Hier zu sehen im November 1978 mit einer LGB-Anlage auf einer Modellbahnausstellung in Pittsburgh.



*Freilandanlage des LGB-Clubs St. Gallen im Freizeitpark Schiltacker.
Baubeginn 1977, Eröffnung im Juni 1979.*



*Präsident Tobler bei
der Festansprache
zur Eröffnung der
Clubanlage.*



*Am Betriebsbahnhof wurde auch eine große
Containerbrücke in Betrieb genommen.*

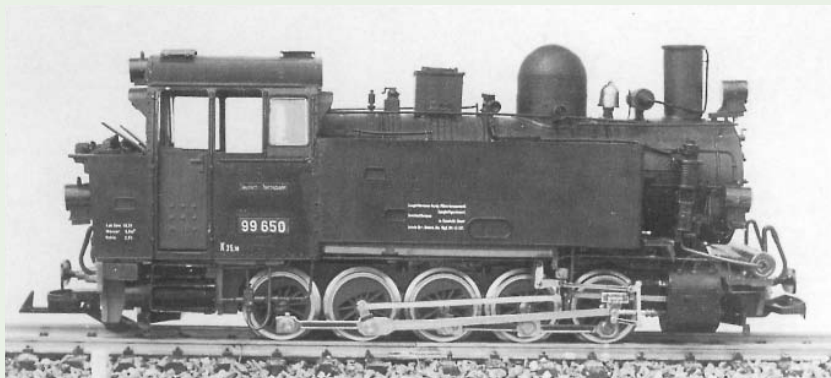


*Streckenführung am großen See auf der Clubanlage
in St. Gallen.*

Fotos LGB-Depesche

regung für andere zum Nachbau gedient. Die Größe der LGB war eine gute Voraussetzung dafür, dass auch diejenigen, die nicht gerade eine Feinmechanikerlehre absolviert hatten, sich kreativ betätigen konnten. Und die Reparatur-Abteilung des LGB-Werkes lieferte hierzu problemlos die benötigten Einzelteile.

Auch die Zubehör-Industrie bot zahlreiche Artikel zum Bau bzw. zur Ausgestaltung einer LGB-Anlage. Mehr darüber können Sie unserem Beitrag „Zubehör aus den LGB-Anfangsjahren“ entnehmen. Als Fortsetzung hierzu kann man insbesondere die Firma POLA nennen, die bis in die heutige Zeit ein umfangreiches und schönes Programm an Gebäuden und sonstigem Zubehör liefert.



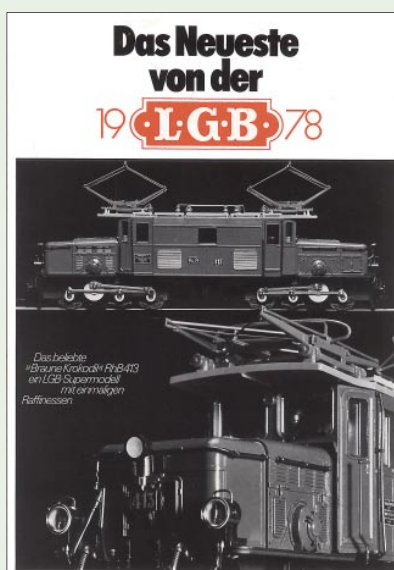
Edwin Herkner baute diese ursprüngliche Heeresfeldbahnlok, spätere 99 650 der Deutschen Reichsbahn.



Württembergische Mallet der Bauart Tssd aus der Werkstatt von Edwin Herkner.



Zubehör aus den LGB-Anfangsjahren



LGB-Prospekt „Das Neueste von der LGB 1978“ (Download 1,8 MB)