

LGB-Historie

Die Jahre

1972

und

1973



Inhaltsverzeichnis

1972

LGB-Neuheiten 1972

Die erste zweimotorige Lokomotive wird vorgestellt

3 - 6

LGB-Neuheiten 1973

Das Jahr, in dem die 2080 das Licht der (LGB-)Welt erblickte 7 - 10

1972 und 1973 - Jahre des Erfolges

11 - 15

Prospekte 1972 und 1973

16



1973

IMPRESSUM

LGB-Freunde Much

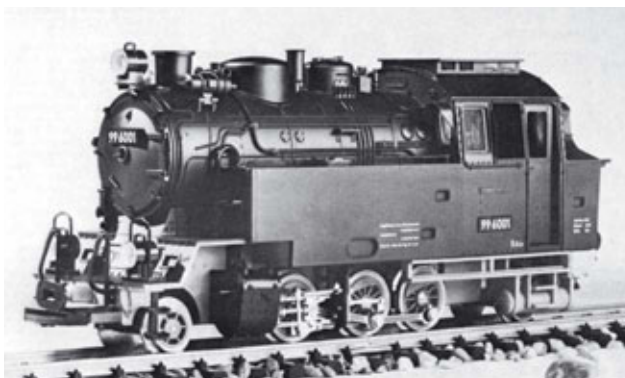
Cordula Abends	Grafik und Design
H.-Jürgen Neumann	Redaktion
Dr. Wolfgang Neumann	Webmaster

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 verschiedenen LGB-Depeschen 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, 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 1972

Die erste zweimotorige Lokomotive wird vorgestellt

Es war das Jahr, in dem die ÖBB-Diesellok 2095.11 der „Pinzgauer Lokalbahn“ vorgestellt wurde. Mit 47 cm Länge, zwei Motoren in den Drehgestellen und einem beachtlichen Gewicht sollte sie nach Auslieferung im Jahr danach die zugstärkste Maschine im LGB-Programm werden. Gegenüber den bisher vorhandenen Dampflokomotiven war sie eine moderne Lok, - gleichwohl so richtig schön kleinbahnnig.

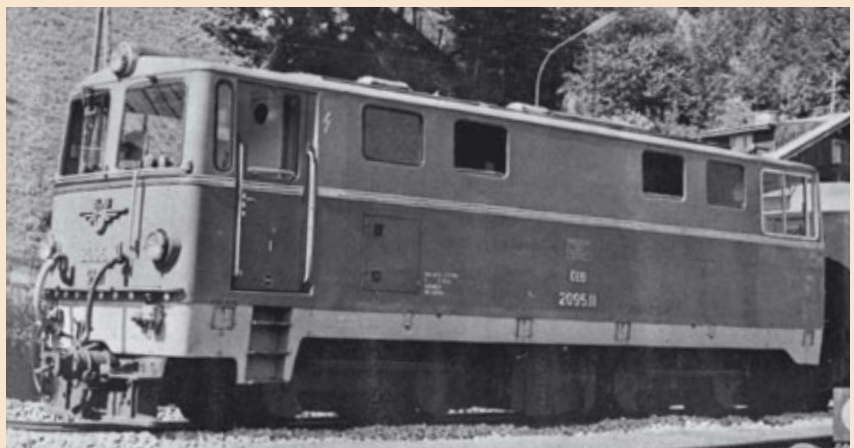
Die „LGB-Depesche“ berichtete in Heft 16 aus 1972 auf Seite 15 wie folgt:

Die größte und stärkste Diesellok auf den Schmalspurstrecken der ÖBB ist „die 2095“. Dieses moderne Triebfahrzeug, den Eisenbahn- und vor allem den Schmalspurfreunden gut bekannt, ist das große Vorbild der jüngsten LGB-Lok. Dieses Modell – zugleich auch die größte und stärkste LGB-Lok – ist 47 Zentimeter lang. Zwei Motoren in den Drehgestellen treiben die Maschine an. Beide Fahrstände haben beleuchtete Armaturenbretter und die Beleuchtung der vorn und hinten eingebauten Dreilampen-Spitzensignale wechselt mit der Fahrtrichtung. Die LGB-Lok 2095 ist rot/grau lackiert (tatsächlich kam sie dann aber erst einmal in der ganz roten Version).

Das große Vorbild war in Zell am See beheimatet. Als die zahlreichen österreichischen 76-cm-Schmalspurstrecken wegen des ansteigenden Verkehrs eine Modernisierung des Triebfahrzeug-

parks erforderten, entwickelte und baute die Simmering-Graz-Pauker AG eine diesel-hydraulische B'B'-Schmalspurlokomotive mit 600 PS-Motor und stellte sie auf der Wiener Herbstmesse 1958 vor. Nach erfolgreichen Probefahrten übernahmen die ÖBB diese Lok als 2095.01 und gaben 15 weitere Maschinen dieser Baureihe in Auftrag.

Das Modell wurde erst in einer rot/grauen Lackierung angekündigt, dann in 1973 aber doch in ganz rot ausgeliefert. Beide Fahrstände hatten beleuchtete Armaturenbretter und die Beleuchtung der vorn und hinten eingebauten Dreilampen-Spitzensignale wechselte mit der Fahrtrichtung. 1983/84 kam dann auch ein zweifarbiges Modell (LGB-Nr. 2096S)



Das große Vorbild der LGB-Lok 2095. Die ÖBB-Schmalspur-Diesellok BR 2095. Hier die Lok 2095.11 in Zell am See im Diesel-Bw.



Das LGB-Modell 2095 als Handmuster. Entgegen der hier gezeigten Lackierung in rot/grau erschien das erste Modell dann mit ganz rotem Gehäuse.

Fotos: LGB-Depesche Nr. 16



Draisine (LGB-Nr. 2001) mit „Gustav“, der das kleine und lustige Gefährt einschließlich seiner „Ladung“ an Fässern und einer Werkzeugkiste zigtausendmal über die LGB-Anlagen per Muskelkraft bewegte. Der Namensgeber soll übrigens Wolfgang Richter höchstpersönlich gewesen sein, zur Erinnerung an einen Boten im Lehmann'schen Stammwerk in Brandenburg.

ins LGB-Programm. Es hatte eine eingebaute (Diesel-)Geräusch-Elektronik.

Als weitere Neuheit kam in 1972 die kleine Draisine (LGB-Nr. 2001) mit „Gustav“, der bis in die heutige Zeit (scheinbar) per Muskelschmalz für den Antrieb des kleinen, alle Herzen im Sturm erobernden Fahrzeuges sorgt. Abgelöst bzw. unterstützt wurde er zwischendurch übrigens nur vom Weihnachtsmann auf der „Weihnachts-Draisine“ (LGB-Nr. 21010 bzw. 21013) und dem Clown der „Zirkus-Draisine“ (LGB-Nr. 22010).

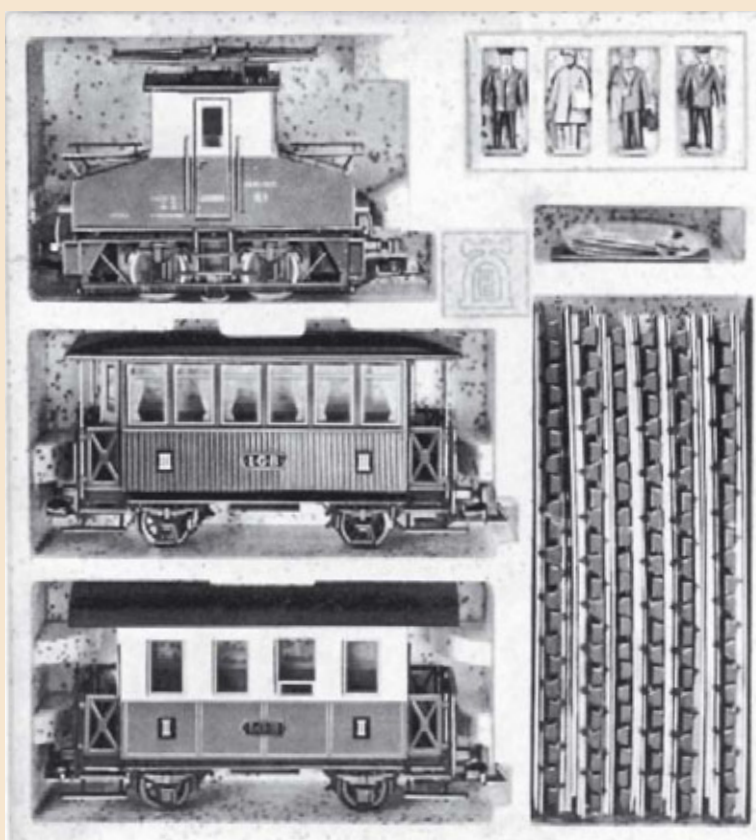
Im Jahr 1972 wurden die Dampflokomotiven der „U-Reihe“ dann auch mit Dampfzeuger vorgestellt. Somit kamen die 2070D der Murtalbahn, die 2071D der Zillertalbahn, die 2072D der Steyrtalbahn und die 2073D der Waldenburgbahn ins Programm. Als neue Zugpackung wurde für einige Zeit der Personenzug mit der grün/beige Ellok (LGB-Nr. 2034) ins Programm genommen



Foto: Christmann

(LGB-Nr. 20302). Von Anfängern wurde dieses Set aber nicht häufig gekauft, weil ja dann gleich eine Oberleitung mit erworben

werden musste bzw. logischerweise sollte. So ist dann diese Packung heutzutage ein sehr seltenes Sammlerstück!



Heutzutage ein sehr seltenes Sammlerstück. Der Personenzug mit Ellok (LGB-Nr. 20302) war auf die seinerzeit ins Programm genommene Oberleitung zugeschnitten. Die Packung gab es von 1972 bis 1974, der Karton trug einen runden Aufkleber (über der Abbildung der Dampflok) mit einer grünen Ellok.



In blauer Farbgebung richtig elegant: Speisewagen der Steyrtalbahn (LGB-Nr. 3013) mit kompletter Theken-Einrichtung.



Aus dem grünen Wagen der „Barmer Bergbahn“ (LGB-Nr. 3060) entstand dieses nicht minder elegant wirkende Fahrzeug in dunkelbrauner Lackierung (LGB-Nr. 3061). Nach den bisher nur kurzen und zweiachsigen LGB-Personenwagen wurde dieser schöne, vierachsige Wagen mit seiner filigranen Bedruckung und gravierten Gardinen an den Fenstern begeistert aufgenommen.

Als schöne Ergänzung kam der Speisewagen der Steyrtalbahn (LGB-Nr. 3013) in eleganter blauer Lackierung und Beschriftung. Er verfügte über eine komplette Inneneinrichtung mit Bartheke und wurde von den LGB-Bahnnern natürlich gerne mit Figuren bestückt und beleuchtet. Von dem vierachsigen Personenwagen der „Barmer Bergbahn“ (LGB-Nr. 3060) wurde dann noch eine Farbvariante in dunkelbraun (LGB-Nr. 3061) ausgeliefert.

Bei den Güterwagen kamen als Farbvarianten der Tucher Pils Bierwagen (LGB-Nr. 4032) in weiß, sowie der Bananenwagen (LGB-Nr. 4033) in gelb. Der letztgenannte Wagen war wegen seiner gelungenen Farbgebung (gelber Wagenkasten, blaues „Chiquita“-Schild) sehr beliebt, und wurde daher von Lehmann ab 1973 mit in die Güterzug-Anfangspackungen gesteckt.

Der erste Güterwagen, der aus dem Programm genommen wurde, war übrigens der schwarze Plattformwagen (LGB-Nr. 4000). Die hellgraue Ausführung 4001 sah halt etwas freundlicher aus.



Bierwagen „Tucher Pils“ (LGB-Nr. 4032), dem in nachfolgenden Jahren noch eine Menge Bedruckungsvarianten folgen sollten.



Der berühmte „Bananenwagen“ (LGB-Nr. 4033). Er war farbenfroh und daher - nicht nur bei den Kindern - sehr beliebt.

Auch das Gleisprogramm wurde kontinuierlich ausgebaut. Ab 1972 gab es elektrische Weichen, und zwar die Rechtsweiche (LGB-Nr. 1205W) und die Linksweiche (LGB-Nr. 1215W). Dazu wurde noch ein einzelner elektrischer Weichenantrieb angeboten (LGB-Nr. 1206). Zum Stellen der Weichen wurde dann natürlich ein Stellpunkt (LGB-Nr. 5075, rot) gebraucht, und in gleicher (gelber) Ausführung gab es dann gleich ein Schaltpult für Beleuchtung und Stromkreise (LGB-Nr. 5080).

Von hohem Spielwert war auch die 30-Grad-Kreuzung (LGB-Nr. 1300W), die im Bahnhofsbereich eingebaut, rein optisch schon sehr schön, und natürlich auch praktisch war.

Für die Abtrennung eines Gleises vom Strom gab es als Neuheit ein Unterbrechergleis (LGB-Nr. 1000UW) und ein Trenngleis (LGB-Nr. 1000TW). Mit der Kehrschleifengarnitur (LGB-Nr. 1000KW) konnte man die Lokomotive am Ende einer eingleisigen Strecke wenden lassen, ohne dass durch das Aneinanderkommen des Plus- und des Minuspoles ein Kurzschluss entstand. Innerhalb des Wendekreises befanden sich zwei Trenngleise, von denen eines mit einem Gleichrichter ausgerüstet war. Der Zug hielt kurz an, und, indem am Trafo in die andere Richtung gedreht wurde, trat die Lok problemlos ihren Rückweg an.

Interessant für den Spielbetrieb war auch das neue Entkuppungsgleis (LGB-Nr. 1050W). Es wurde übrigens 1975 durch das elektrische Entkuppungsgleis (LGB-Nr. 1055) ersetzt.



Elektrische Rechtsweiche Nr. 1205



Kreuzung 30° Nr. 1300



Beispiel für Gleisverlegung im Bahnhofsbereich, zwei Rechtsweichen und eine Kreuzung ergeben schöne Spielmöglichkeiten.



Stellpult und Schaltpult für Weichen, Signale und Beleuchtung.



Unterbrecher- und Trenngleis und Kehrschleifen-Garnitur.



Entkuppungsgleis

Links: Elektrisches Flügelsignal mit Zugbeeinflussung.

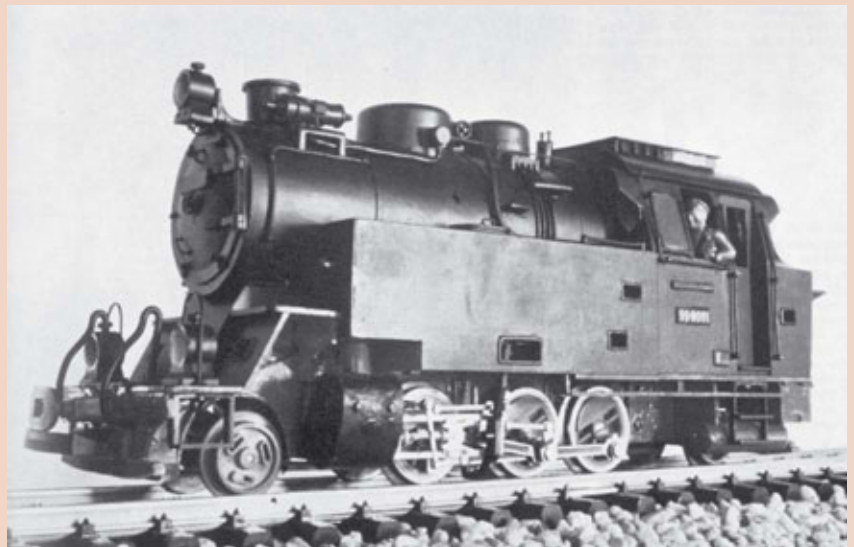
LGB-NEUHEITEN 1973

Das Jahr, in dem die 2080 das Licht der (LGB-)Welt erblickte

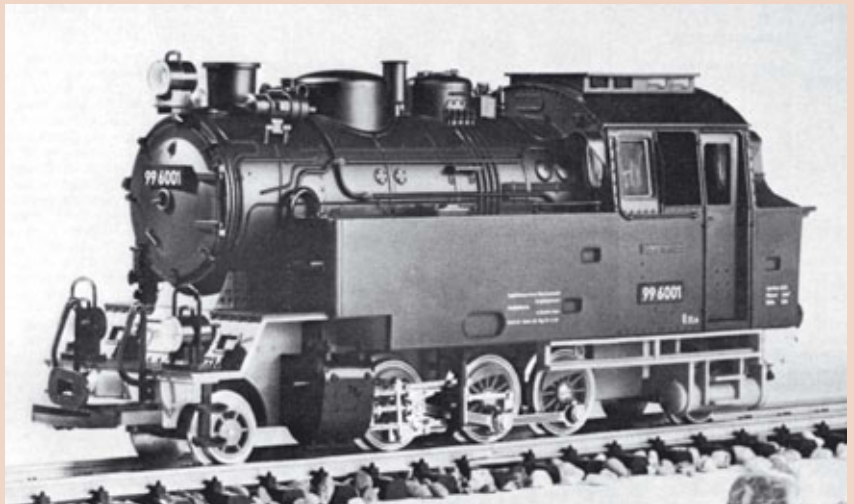
Im Jahr 1973 wurde die Dampflok der Harzquerbahn 99 6001 (LGB-Nr. 2080) vorgestellt. Die „LGB-Depesche“ berichtet in Heft 17/18 auf der Seite 23 wie folgt:

Gewichtigster Anziehungspunkt unter den LGB-Neuheiten war für alle Besucher des LGB-Standes auf der diesjährigen Spielwarenmesse in Nürnberg ohne Zweifel das prächtige Modell der „99 6001“. Der Dampflokpark der LGB wird mit ihr um eine Maschinentype in der inzwischen weltweit bekannten LGB-Qualität und -Detailfreudigkeit bereichert, die ihr großes Vorbild dieses Mal nicht unter den Oldtimern hat, sondern unter den Schmalspur-Dampfloks der jüngeren Zeit.

Die 1'C1'-Tenderlok 99 6001 ist im Jahre 1939 von der Firma Krupp mit der Fabrik-Nr. 1875 geliefert worden. Sie war die erste Maschine eines neuen meter-spurigen Typenprogramms und blieb infolge des Kriegsausbruchs auch die einzige. Die kompakt gebaute, nur knapp neun Meter lange Tenderlok war für eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgelegt und hatte eine ausgezeichnete Zugkraft. Im Jahr 1949 übernahm die Deutsche Reichsbahn die Lokomotive mit der Betriebsnummer 99 6001. Sie ist immer noch auf der Harzquerbahn im Dienst. Das neue Modell dieser fünfachsigen Schmalspur-Tenderlok (LGB-Nr. 2080) ist 410 Millimeter lang. Ende 1973 oder Anfang 1974 sollen die ersten Maschinen ausgeliefert werden...



Die „LGB-Depesche“ Nr. 17/18 zeigte das erste Handmuster der wuchtigen und 410 mm langen Harzquerbahn-Dampflokomotive 99 6001.



Ende 1974 wurde die 99 6001 dann ausgeliefert. Hier sieht man eine Abbildung aus der „LGB-Depesche“ Nr. 25/26. Vor- und Nachläufer der Lok haben jetzt Metallräder, die Leitungen sind graviert und viele Teile angesetzt. Ein Prachtstück! Schon ein Jahr später erschien eine Sonderausführung mit seinerzeit erstmaligem und einmaligem Geräuschsimulator. Die „2080S“ war einfach eine Sensation! Mit völlig echt wirkendem Dampflokgeräusch setzte sich diese Maschine in Bewegung, wobei die Geräuschintensität der Fahrgeschwindigkeit genau angepasst war. Per in das Gleis einzulegender Kontaktschiene konnte zudem ein Pfiff oder eine (mechanische) Glocke ausgelöst werden.

Tatsächlich sollte es dann bis Ende 1974 dauern, bis diese Lokomotive in den Handel kam. Aber das Warten hatte sich gelohnt! Ein fantastisches Modell, sowohl was die Optik, als auch was die Zugkraft betrifft, konnte von da an auf den LGB-Anlagen zum Einsatz kommen. Über 30 Jahre lang wurde diese Lok in fast unveränderter Form im LGB-Werk gebaut, bis sie dann, nach zwischenzeitlichen Farb- und Beschriftungsvarianten, im Jahr 2006 zum Jubiläums-Anlass „125 Jahre Lehmann“ gründlich überarbeitet wurde.

Erst einmal sollte im Jahr 1975 aber die 2080S erscheinen, - „S“ wie „Sound“! Mit dieser Sonderausführung sollte den Konstrukteuren der LGB ein vorläufiger Höhepunkt im Sortiment gelingen. Erst- und einmalig auf der Welt war diese Lokomotive mit einem Geräuschsimulator ausgestattet, der drei verschiedene Geräusche bot: Dampflokgeräusch, Pfeife und Glocke. Mehr davon in unserem Bericht über die Jahre 1974 und 1975!

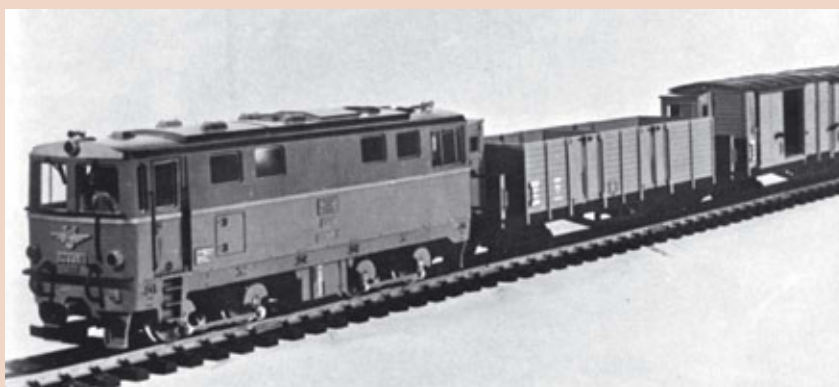
1973 wurde dann die im Vorjahr angekündigte ÖBB-Diesellok 2095.11 (LGB-Nr. 2095) ausgeliefert. Die LGB-Freunde waren begeistert! Mit ihrer leuchtend roten Lackierung, dem hellgrauen Dach mit „angeschmutzten“ Rändern, der exakten Beschriftung, den vielen Details und der fantastischen optischen Wirkung dieser Maschine wurde ein neues LGB-Zeitalter eingeläutet! Besonders zugstark war diese Lokomotive dank ihrer zwei Motoren natürlich auch, so dass die gleichfalls als Neuheit vorgestellten vierachsigen ÖBB-Güterwagen (LGB-Nr. 4062 und LGB-Nr. 4063) genau passend kamen.



Hier ist die 2080S in der ersten Version zu sehen. Zwei Stifte, die den Pfiff bzw. die Glocke auslösen, befinden sich hinter der vierten Achse.



Mit 47 cm Länge und zwei Drehgestellen mit jeweils einem Motor war die Diesellok 2095 sowohl optisch als auch technisch ein Prachtstück! Es gab wohl ab 1973 kaum eine LGB-Anlage, auf der sie nicht im Einsatz war. Manche Exemplare erhielten sogar in privater Bastelwerkstatt zwei Oberleitungsbügel....



Die „LGB-Depesche“ Nr. 19/20 zeigt die ÖBB-Diesellok 2095 vor den beiden gleichfalls neuen ÖBB-Güterwagen. Für eine derart große Maschine standen dann auch gleich die passenden Wagen zur Verfügung. Der offene hatte dann wiederum einen hohen Spielwert durch seine Belademöglichkeit. Selbst Meerschweinchen sollen damit transportiert worden sein!

Beide Wagen hatten Vorbilder bei der Pinzgauer Lokalbahn, waren 43 cm lang und machten natürlich schon etwas her! Besonders der geschlossene Güterwagen 4063 mit seinem Bremserhaus und der schönen Dachlackierung konnte begeistern. Viele LGB-Bahner kauften sich gleich mehrere davon zur Bildung eines kompletten, langen Zuges. Dies konnte man natürlich auch mit dem offenen Güterwagen 4062 machen, vielleicht noch mit einem 4063 als Schlusswagen. Ein weiterer vierachsiger Güterwagen, der 1973 ins Programm genommen wurde, war der Langholzwagen (LGB-Nr. 4066), der damals noch mit 5 Stämmen aus dem Hause Preiser beladen war. Diese waren aus Hartschaum hergestellt, hatten verschiedene Stärken und waren farblich sehr originalgetreu gestaltet.

Leider hat Preiser einige Zeit später sein Programm an Gebäuden und Zubehör in dieser Hartschaum-Bauweise gestrichen, und somit standen diese schönen Holzstämmen nicht mehr zur Verfügung. Sie wurden dann durch solche aus „normalem“ Kunststoff aus eigener LGB-Fertigung ersetzt, waren leider danach längst nicht mehr so naturgetreu. Der Wagen 4066 war auch 43 cm lang und vom Thema her natürlich für Waldbahnen, insbesondere für nordamerikanische gedacht. Die Beschriftung lautet „N.W.L.co.“ und der Nummer 4066. Zur Bedeutung der Abkürzung habe ich nirgendwo etwas gefunden. Es könnte „North Western Lumber-Company“ oder so ähnlich heißen. Bei späteren Versionen war dann „LGB“ aufgedruckt, das war dann immerhin schon einfa-



Offener vierachsiger Güterwagen mit Bremserhaus der Pinzgauer Lokalbahn (LGB-Nr. 4062).

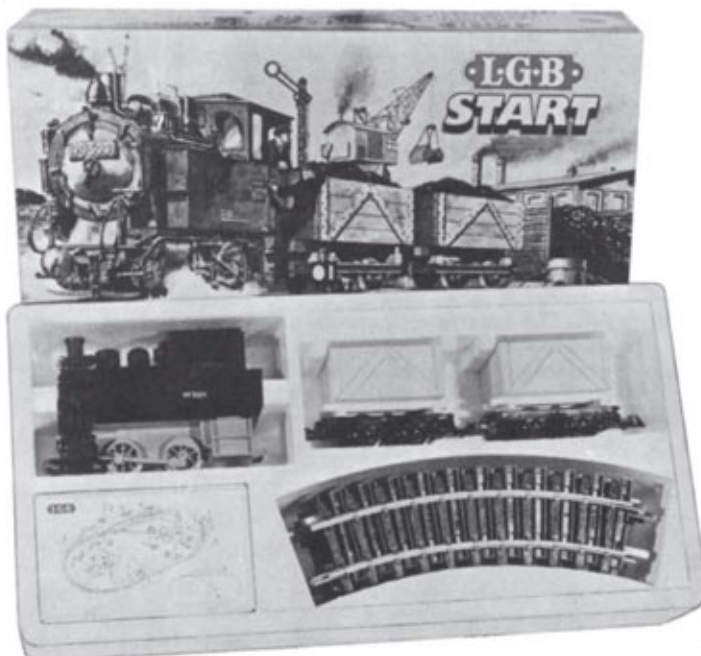
Geschlossener vierachsiger Güterwagen mit Bremserhaus der Pinzgauer Lokalbahn (LGB-Nr. 4063).

Vierachsiger Langholzwagen nach einem Vorbild bei den Waldbahnen (LGB-Nr. 4066). Die Stämme als Ladegut kamen damals von der Firma Preiser.

Alle Farbfotos: Dr. Wolfgang Neumann

cher zu übersetzen, aber... Als Zugmaschinen kamen alle zwei- und dreiachsigen Lokomotiven in Frage. Auch im Ganzzug wirkte der Langholzwagen sehr gut. Als LGB-Zubehör kam in 1973 eine mechanisch betätigte Schranke (LGB-Nr. 5065) und ein elektrisches Flügelsignal mit Zugbeeinflussung (LGB-Nr. 5029). Als preiswerte Einstiegsmöglichkeit in das LGB-Hobby, ins-

besondere für Kinder gedacht, wurde eine Anfangspackung mit einer neuen, kleinen Dampflok ins Programm genommen. Die „LGB-Depesche“ Nr. 19/20 zeigt sie auf Seite 3. „LGB-START“, Lok mit Batterieantrieb, Messinggleise, 2 Feldbahn-Kastenwägelchen. Die Lokomotive kam dann ab 1974 auch mit normalem LGB-Antrieb (LGB-Nr. 2075).



... und auch schon zu haben:

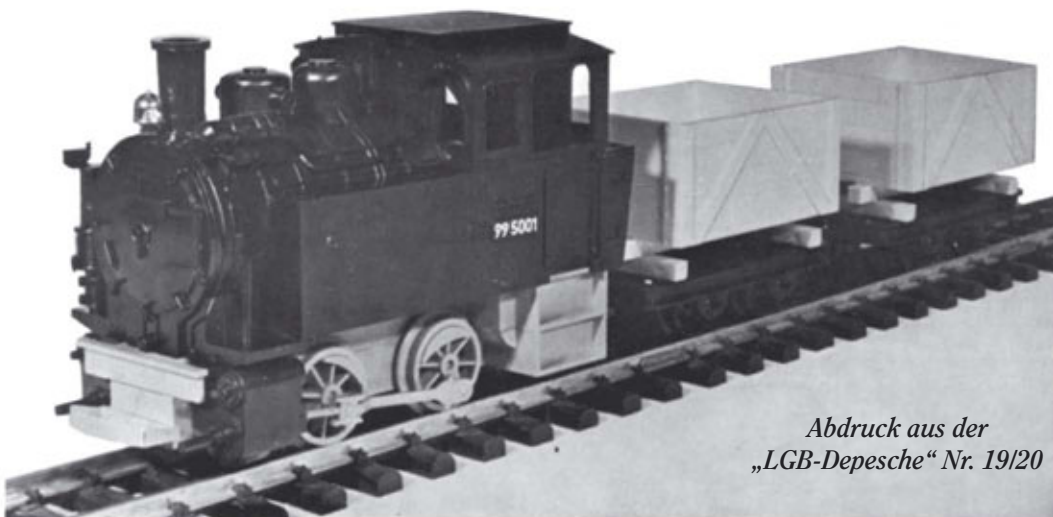
START

Die Packung für den LGB-Anfang mit der netten Batterie-Lok



Zum Weihnachtsfest kommt vom LGB-Werk noch eine Überraschung ins Haus, verehrte Leser! Für alle Freunde der großen Modellbahn, die ein „einschlägiges“ Geschenk brauchen oder die sich selbst noch nicht zur eigenen LGB entschließen konnten, gibt es nun die preiswerte Anfangspackung „START“. Sie enthält eine Lok mit Batterieantrieb (zwei 1,5-Volt-Monozellen), zwei zweiachsige Grubenloren und zwölf Messing-Bogengleise für den 1,25-Meter-Kreis.

Das große Vorbild dieser zweiachsigen LGB-Batterie-Lok - die es später auch als Modelllok für Trafo-Betrieb geben wird - ist eine B-Tenderlok der ehem. Spremberger Stadtbahn. Sie kam später zur Harzquerbahn der Deutschen Reichsbahn, wo sie die Betriebsnummer 99 5001 erhielt. Inzwischen ist sie aus dem Betrieb gezogen. Diese kleine, sehr kompakt aussehende Dampflokomotive der Meterspur ist 1925 von Borsig mit der Fabrik-Nr. 11 870 gebaut worden.



*Abdruck aus der
„LGB-Depesche“ Nr. 19/20*

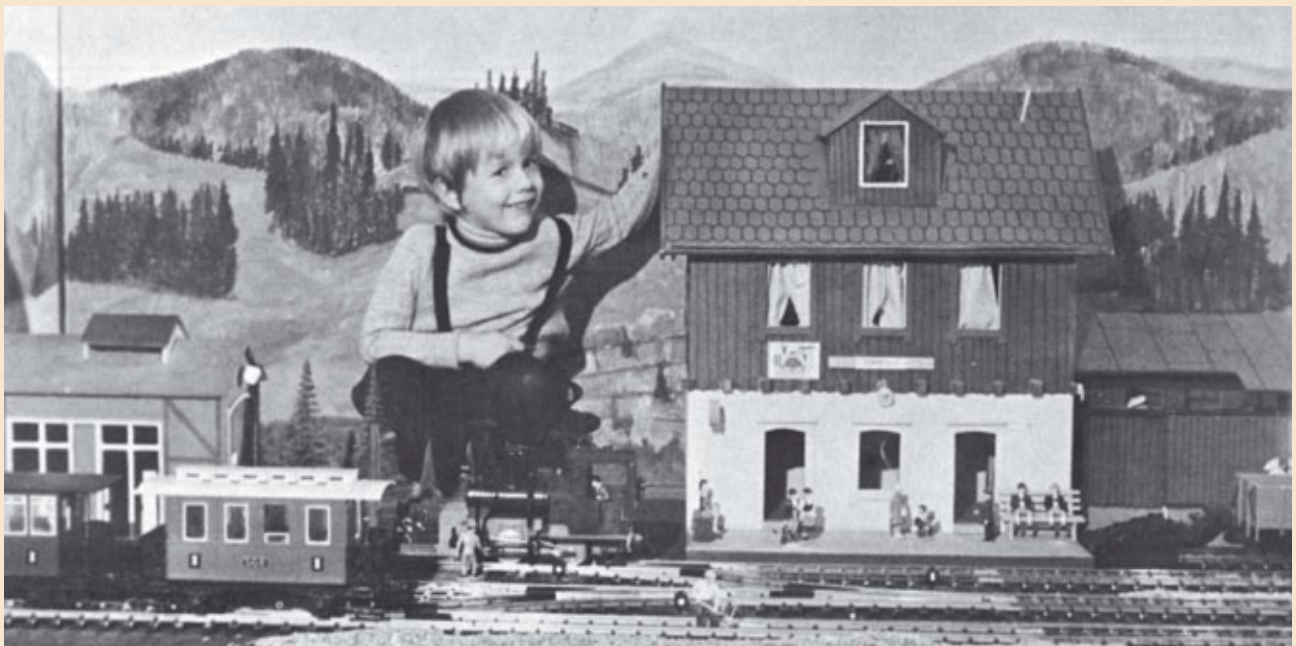
1972 und 1973 Jahre des Erfolges

Im Jahr 1972 fand die Preisverleihung aus dem zweiten LGB-Wettbewerb statt, mit dem die schönsten LGB-Innenanlagen gesucht wurden. Die „LGB-Depesche“ Nr. 14/15 berichtete über das Ergebnis, das allerdings nicht so spektakulär wie das des ersten, des Außenanlagen-Wettbewerbes war. Denn alleine durch die räumlichen Beschränkungen gingen (und gehen) natürlich einige Besonderheiten verloren: Die Einbeziehung der Bahn in die Natur, die Weitläufigkeit der Strecken und die Demonstration der einzigartigen Wetterfestigkeit. Die späteren positiven Attribute einer Innenanlage, nämlich die Mög-

lichkeit zur sehr detaillierten und filigranen Gestaltung, war seinerzeit noch nicht so recht möglich, da es das hierfür erforderliche Zubehör auf dem Markt noch nicht gab. Dafür waren natürlich schon eine Menge Eigenbau-Gebäude vorhanden, und manche selbstgemalte Hintergrund-Kulisse diente der Verschönerung. Ein großes Bahnhofsgebäude, das auf der Rückseite aufgeschnitten war und als Puppenstube für das Töchterlein diente, - auf solch eine Idee muss man erst einmal kommen.... Auch so Kuriositäten wie eine LGB-Anlage im Wohnwagen fand das Preisgericht belohnenswert.



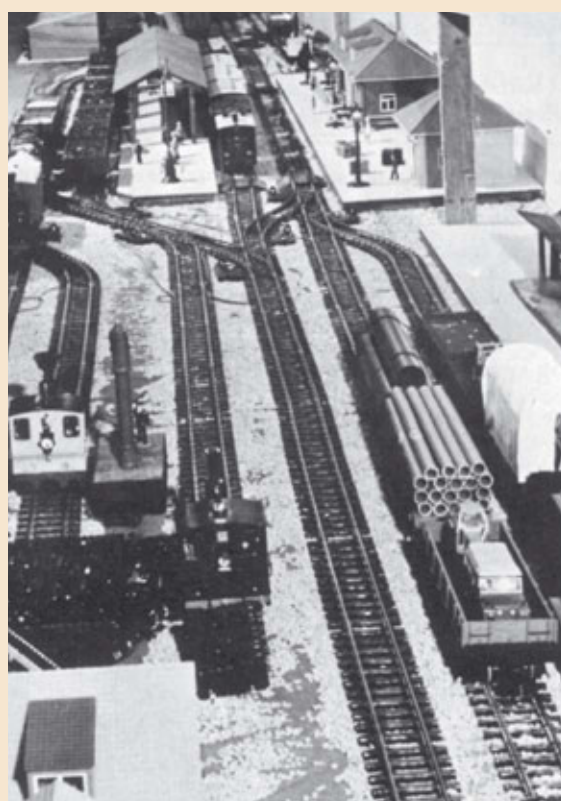
Mit einer LGB-Anlage von ca. 2 x 4 Meter wurde im Winter der (beheizbare) Wohnwagen genutzt. Eine originelle Idee von A. Dehoff aus Mannheim!



LGB-Freund H. Hauck aus München hatte wunderschöne Eigenbauten auf seiner, nicht fest aufgebauten Anlage. Die Gebäude waren auf der Rückseite aufgeschnitten und als richtige Puppenhäuser eingerichtet! (Ob Herr Hauck etwas mit den später erschienenen Hauck-Brücken zu tun hatte?)



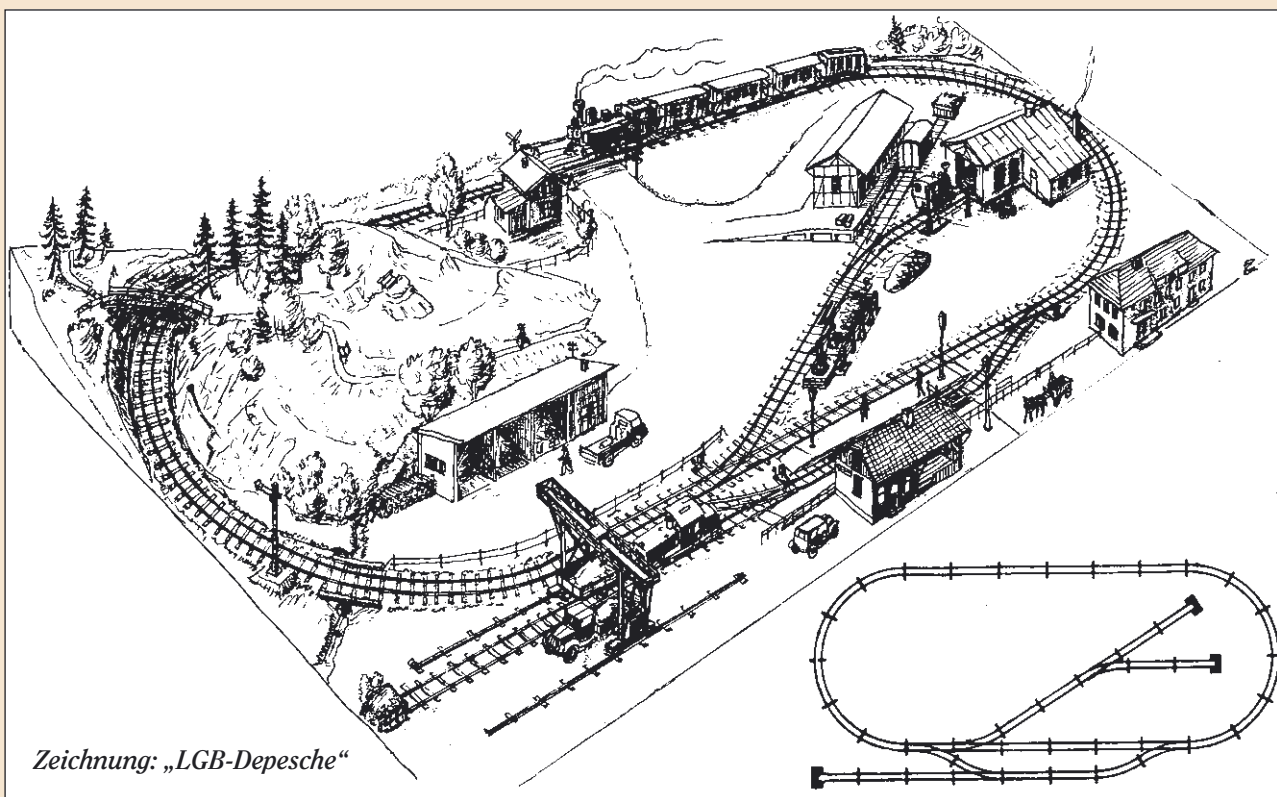
Anlage H. Landgraf, München, mit selbstgebaurem Bahnhof und gemalten Hintergrundkulissen.



Anlage J. Landkroon, Amsterdam, mit Bahnhof und vielen Rangiergleisen.



Kompakte Teppichanlage von A. Kaempfel, Fronhausen, mit Steigungen und regem Zugbetrieb.



Zeichnung: „LGB-Depesche“

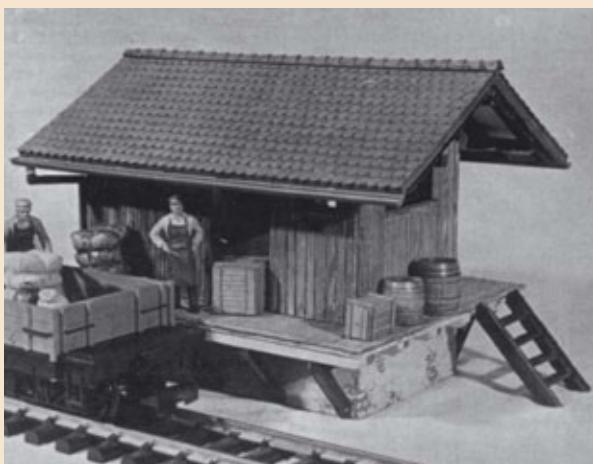
Auf einer Fläche von 300 x 135 cm ist ein größeres Gleisoval mit Überhol- und Rangiergleisen unterzubringen. Mit diesem gegliederten, aber immer noch kompakten Gleisbild lässt sich ein Zweizugbetrieb durchführen und man kann Rangierfahrten machen.



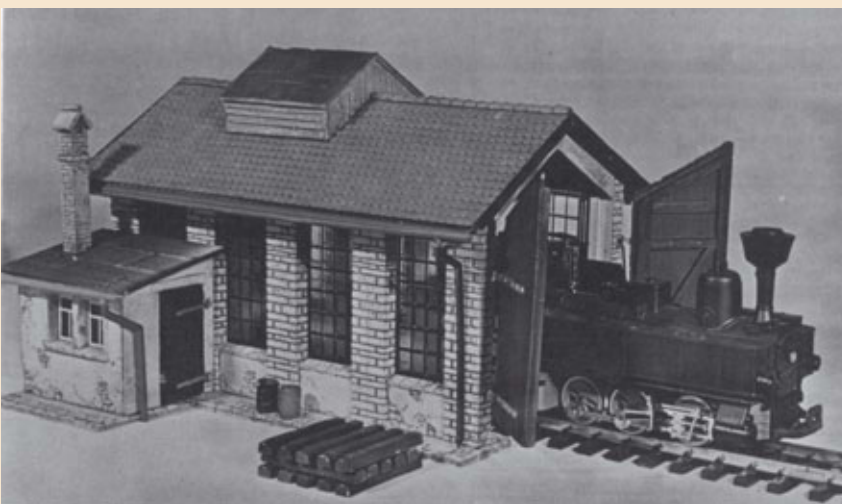
Dieser Foto aus der „LGB-Depesche“ Nr. 16 zeigt die in 1972 vor dem LGB-Werk in Nürnberg, Saganer Straße aufgestellte Oldtimer-Schmalspur-Dampflokomotive, die 1894 von der Bremer Vulcan mit der Fabrik-Nr. 1379 für die damalige Franzburger Kreisbahn gebaut worden war.

Nach Übernahme 1949 von der Deutschen Reichsbahn war sie 20 Jahre später ausgemustert worden. Der Kauf durch die Firma Lehmann hatte sie vor dem Verschrotten bewahrt.

Viele Anlagen waren auf dem Erdboden aufgebaut, sicher nur vorübergehend, bis die Hausfrau 'mal wieder staubsaugen wollte bzw. musste. Manche LGB-Bahner hatten schon ein extra Zimmer für ihre Bahn, und sehr oft wurde der Speicher des Hauses in Anspruch genommen. Die dortige Luftfeuchtigkeit, die einer H0-Bahn schnell den Garaus gemacht hätte, spielte bei der LGB keine Rolle! Natürlich gerät man mit einer Innenanlage immer in die Gefahr der optischen Überfrachtung. Zusätzlich wird der „Kreisverkehr“ nur allzu deutlich. Die dem Vorbild nahe kommende Streckenführung von A nach B und wieder zurück, die im weitläufigen Garten vielleicht möglich ist, bietet in einem Wohnzimmer dann nicht so recht einen Anreiz. Besonders in den ersten Jahren,



Von der Firma Preiser kamen damals sehr schöne Gebäude als Bausätze aus Hart-schaum-Kunststoff für die LGB. Dieser kleine Güterschuppen (Nr. 5405) war 32 cm lang und 25 cm breit.



Eine wunderschöne Lokhalle (Nr. 5403) mit Werkstattanbau (Nr. 5404). Die Lokhalle ist 43 cm lang und 25 cm hoch. Die davor liegenden Schwellen (Nr. 5203) waren, wie verschiedene andere Teile auch, zur Ausschmückung erhältlich.

in denen die LGB-Freunde mit Spannung jede Neuheit erwarteten, wurde alles gekauft und als gemischte Züge eingesetzt. Das war bei den Fahrzeugen sogar noch einigermaßen hinnehmbar, denn auch bei den großen Vorbildern fuhr manches Mal im Zug alles durcheinander, was von anderen Bahngesellschaften zugekauft worden war.

Vom LGB-Werk selbst wurde gleichwohl immer propagiert, dass für die LGB auch in der sprichwörtlich kleinsten Hütte Platz wäre. In der „LGB-Depesche“ Nr. 16 (auf Seite 11) ist

zum Beispiel der Gleisplan einer interessanten Anlage skizziert, die auf einer Fläche von 300 x 135 cm schon schöne Spielmöglichkeiten bietet.

Im Jahr 1972 wurde vor dem LGB-Werk die kleine Dampflok der Franzburger Kreisbahnen als Denkmals-Lok aufgestellt, die in den Folgejahren um einige Güterwagen ergänzt und dann in 2006 komplett als Modellzug ins LGB-Programm genommen wurde.

1973 war dann auch das Jahr, in dem die wunderschönen Gebäu-

de von der Firma Preiser herausgebracht wurden. Siehe hierzu auch den Bericht in der „LGB-Depesche“ Nr. 17/18 aus 1973 Seite 28. Mehr darüber werden Sie demnächst in dem Sonderbericht über „LGB-Zubehör“ lesen können.

Auf der einen Seite also kleine LGB-Anlagen, und dann aber auch Riesenanlagen wie zum Beispiel die in „Minidomm“ in der Nähe von Düsseldorf-Breitscheid. Die „LGB-Depesche“ Nr. 19/20 aus 1973 zeigt sie im Titelbild und berichtet ab Seite 4 als Auszug wie folgt:

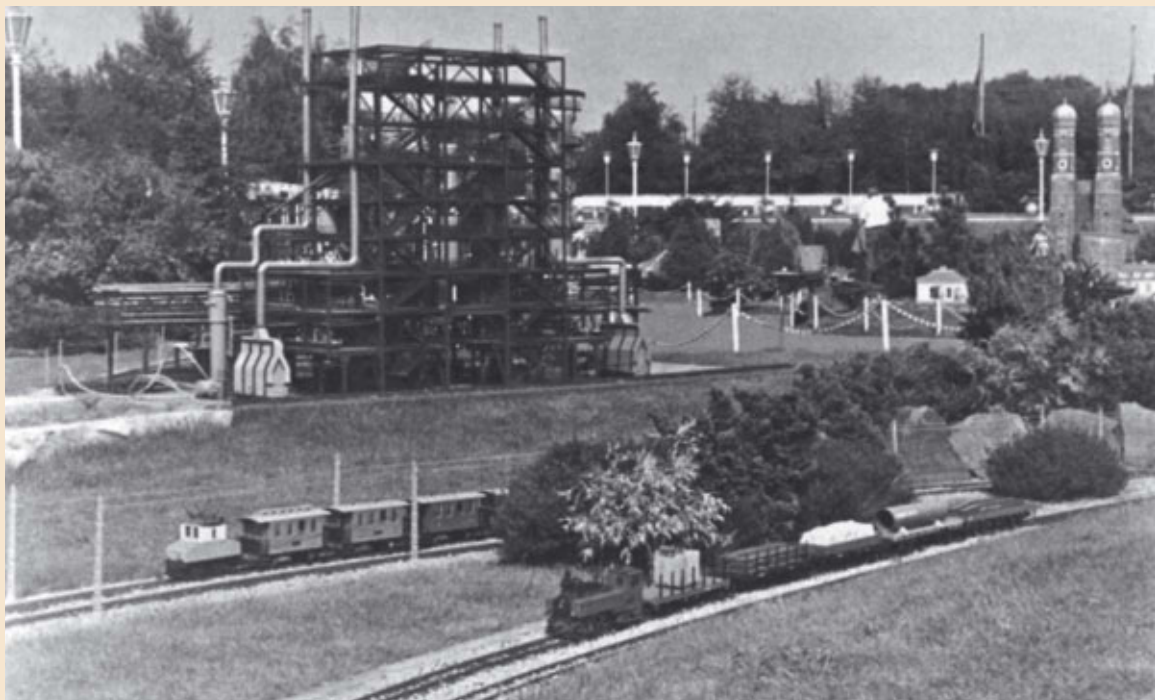
Dort, wo sich bei Düsseldorf-Breitscheid die Autobahnen Köln – Hannover und Düsseldorf – Essen kreuzen, liegt „Minidomm“. Auf 120.000 Quadratmetern Fläche wurde hier im Laufe vieler Jahre eine Miniaturwelt geschaffen, die mit nicht nachlassender Anziehungskraft täglich viele Menschen jeden Alters anlockt. Minidomm – das ist eine in die grüne Landschaft hineingesetzte Sammlung der schönsten und berühmtesten Bauwerke Deutschlands. Hier findet man in Miniaturausführung 100 Modelle – vom Bamberger Dom über Bauernhöfe der deutschen Lande und das Kloster Ettal, den Stadtkern von Rothenburg ob der Tauber, die Dortmunder Westfalahalle und die Wartburg, bis zum Hafen von Bremerhaven. Die Bauwerke sind alle in der eigenen Werkstatt hergestellt worden, und zwar einheitlich im Verkleinerungsmaßstab 1 : 25. Selbstverständlich darf in dieser Miniwelt auch eine Eisenbahn nicht fehlen. So durchziehen rd. 5.500 Meter Gleise das Minidomm-Gelände, wetterfest verlegt auf richtigem Schotterbett.

Auf ihnen fahren von früh bis spät bei jedem Wetter LGB-Personen und -Güterzüge verschiedenster Zusammenstellungen zur großen Freude der alten und jungen Besucher. Minidommm ist damit unter den Augen der Öffentlichkeit eine Art Dauertestgelände für LGB-Fahrzeuge geworden.



Vor der Münchner Frauenkirche fährt ein Personenzug der LGB. Wie das in Bayern so üblich ist, natürlich mit Oberleitung.

Links: Langer Personenzug mit ÖBB-Diesellok 2095 unter einer zweigleisigen Bahnbrücke. Im Hintergrund rechts das Ulmer Münster.



Auf langen Strecken war die LGB in Minidommm, einer Miniaturwelt bei Düsseldorf unterwegs.



LGB-Prospekt aus 1972 (Download 1,2 MB)



LGB-Prospekt aus 1973 (Download 1,5 MB)