



# LGB-Historie



## Die Jahre 1980 und 1981



## Inhaltsverzeichnis

# 1980

LGB-Neuheiten 1980	3 - 8
LGB-Neuheiten 1981	9 - 11
1980 und 1981	12 - 16

# 1981

### 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 der Firma  
 Gebr. Märklin & Cie. GmbH, Göppingen



*LGB-Sonderzug aus den Jahren 1981 – 1985.  
 Siehe hierzu auch den Download auf Seite 16:  
 „Die Geschichte der Lehmann Großbahn“.*

## LGB-NEUHEITEN 1980

Die herausragende Neuheit des Jahres 1980 war der zweiteilige Wismarer Triebwagen VT Bauart „Friesland“ (LGB-Nr. 2065), bei dem beide Fahrzeuge mit einem Motor ausgerüstet waren. Technisch neu hierbei war das so genannte „EAV“-System. Eine elektronische Anfahrverzögerung, die dazu führte, dass die Beleuchtung des Triebwagens bereits brannte, das Fahrzeug sich aber erst bei etwa 9 Volt Gleisspannung in Bewegung setzte. Und auch dann blieb die Helligkeit der Beleuchtung in

etwa gleich. Das Ganze führte dann auch dazu, dass eine andere LGB-Lok bereits auf dieser niedrigen Fahrstufe bewegt werden konnte, während der Triebwagen noch im Bahnhof stand, - mit Beleuchtung. Jede Triebwageneinheit war natürlich auch für sich alleine fahrbereit und wurde dann auch gerne als Zugmaschine für Kurzzüge eingesetzt. Mittels der beiliegenden Beschriftungsbögen konnten die Fahrzeuge wahlweise mit einer „Jägermeister“-Werbung versehen, als „Borkumer

Kleinbahn“ oder sonst wie beschriftet werden.

Die DB-Diesellok der Baureihe 251 (LGB-Nr. 2051) wurde in der Version mit „Sound“, also mit elektronisch erzeugtem Diesellok-Geräusch (LGB-Nr. 2051S) vorgestellt. Neben dem typischen und im Stand „nagelnden“ Dieselmotorgeräusch verfügte die Lok auch über ein Signalhorn, das bei Überfahren einer Kontaktleiste ausgelöst wurde. Auch diese Lok fand schnell ihre Liebha-



*Zweiteiliger VT Typ „Friesland“ mit Antrieb in jeder Einheit.*



*Gut und sicher aufgehoben, – Triebwagenführer und Schaffnerin im eigenen Fach.*

*Rechts: Die Außenverpackung*



*Mit umfangreichem Beschriftungsbogen war eine individuelle Gestaltung möglich.*







*Zur damaligen Zeit ein wahres Wunderwerk der Technik!  
Ein Blick ins Innenleben der DB-Diesellok 2051 mit elektronischem Fahrgeräusch.*



*Zugstark und formschön, – endlich stand auch eine  
moderne DB-Diesellok zur Verfügung.*



*Die passenden Reisezugwagen sollten im Folgejahr ins  
Programm genommen werden.*

ber, wenn auch die Qualität der Geräusche noch nicht so ausgefeilt war, wie bei späteren Maschinen. Aber auch damals war die Firma Massoth schon der Zulieferer.

Über ein Hornsignal einfacherer Art verfügte auch eine neue Version der kleinen SCHOEMA-Diesellok in gelb, die damit die LGB-Nr. 2060H erhielt. „H“ wir „Horn“, versteht sich. Bei der ersten Ausführung waren das „Horn“ und die erforderlichen Batterien im Innenraum des Führerstandes untergebracht. Das Dach war mit vier Schrauben verse-

hen (was natürlich nicht besonders vorbildgerecht aussah), und konnte zum Batteriewechsel geöffnet werden. Später produzierte Modelle bekamen diese Geräusch-Technik dann unter die lange Motorhaube.

Nachdem die LGB-Depesche und Wolfgang Zeunert als ihr Redakteur in einer früheren Ausgabe einmal klar gestellt hatte, dass es sich bei dem Personenwagen LGB-Nr. 3060 um einen nach dem Vorbild der Münstener Eisenbahn, und nicht, wie immer wieder auftauchte, um einen

„Barmer Bergbahn“-Wagen handelt, schien er zwischenzeitlich vor der „Mehrheit“ kapituliert zu haben, und nennt das Vorbild des Schwestermodells (LGB-Nr. 3061), das 1980 in brauner Lackierung aufgelegt wurde, nun selbst „Barmer Bergbahn“. Sei´s drum....

Bei der ersten Ausführung gibt es dann noch eine Besonderheit in Form von beflockten, also samtartigen Sitzen in der zweiten Klasse! Da von außen kaum sichtbar, hat man sich diese Mühe aber später nicht mehr gemacht.



*Schoema Diesellok Nr. 2060H. „H“ wie „Horn“.*



*Erste Ausführung mit verschraubtem Dach.*



*Batteriefach und „Horn“ waren im Führerhaus untergebracht.*



*Neuere Version mit Geräusch-Technik unter der Motorhaube.*



*Ein wunderschöner, vierachsiger Wagen Nr. 3061 der „Barmer Bergbahn“.*



*Originalverpackung der Diesellok 2060H.*



*Samtartige, beflockte Sitze in der 2. Klasse, – allerdings nur in der ersten Produktionsserie.*



*Kartonetikett der damaligen Zeit.*





*Reisezugwagen Nr. 3063 in roter Lackierung in der ersten Version. Der Wagen wurde später auch gerne vor der roten Zahnrad-Ellok eingesetzt.*



*Kartonagen mit Etiketten der Wagen Nr. 3063 und 3064. Leider scheuerten damals die Wagen an den Kartonseiten, was eine kleine Beschädigung der Lackierung zur Folge hatte, – insbesondere an den Nieten des Wagenkastens.*



*Es gab eine komplette Inneneinrichtung, – z.B. auch ein eingerichtetes Toilettenabteil.*



*Reisezugwagen Nr. 3064 in rot/beige Lackierung in der ersten Version. Die Klassen-Bezeichnung und die Kennzeichnung in „Raucher“ und „Nichtraucher“ entstammen einem jeweils beiliegenden kleinen Beschriftungsbogen.*

Weitere Farbvarianten stellten die vierachsigen Personenwagen in roter Lackierung (LGB-Nr. 3063) und in rot-creme-Farbgebung (LGB-Nr. 3064) dar. Sie erschienen als RhB-Schnellzugwagen, hatten gleichwohl auf ihrem Chassis zu anfangs noch das „ÖBB“ ihres grünen Schwesterfahrzeuges 3062 aufgedruckt. Ja, so war das seinerzeit, und es hat (fast) keinen gestört....

Als Farb- bzw. Beschriftungsvariante erschien auf der Basis des US-Kühlwagens 4064 ein Bierwagen „Budweiser“ (LGB-Nr. 4070) in sehr schöner Lackierung und Bedruckung. Selbst die Dachpartie war lackiert und „angeschmutzt“. Er hatte noch werkseitig montierte Griffstangen, die leider beim Transport oft beschädigt wurden. Den Nachfolgemodellen hat man dann später selbst zu montierende Kleinteile und eine Tube Kleber beigelegt.

Der zweiachsige Standard-Güterwagen erschien als Getränketransporter in der Ausführung „Coca Cola“ (LGB-Nr. 4031) und „Löwenbräu“ (LGB-Nr. 4032L).



Die Bedruckungstechnik wurde immer besser. Hier beim „Budweiser“-Bierwagen Nr. 4070.



Auch die Kartonagen der LGB-Fahrzeuge wurden fortentwickelt. Sie erhielten ein Innenteil, ein Sichtfenster und einen Pappschuber.



Auch die kleinen, zweiachsigen Wagen erhielten eine neue Verpackung. Statt zuvor gelb, waren die Kartonagen jetzt rot mit grün/weißem Streifen.

LGB-Getränkewagen „Löwenbräu“ Nr. 4032L.



LGB-Getränkewagen in der Ausführung „Coca Cola“ Nr. 4031.





Neu im Programm war ein zweiachsiger geschlossener Güterwagen in braun ohne Bremserbühne (LGB-Nr. 4035) nach Vorbild der DB-Bauart „Rastatt“ (Gw 187). Unter der Nummer 20801B kam ein Batteriebahnzug mit Messinggleisen, ganz offensichtlich, um die (Anfänger-)Kundschaft von den Plastikschienen zur „richtigen“ LGB zu bringen.

Sehr interessant waren dann auch das Gleisplanheft aus 1979 (LGB-Nr. 0025) und das jetzt neu erschienene Gleisplanbuch (LGB-Nr. 0026), die beide unter Federführung des damaligen technischen Leiters der Firma Lehmann, Robert Münzing, entstanden waren.



*Auf dem Standard-Fahrgestell kam dieser DB-Güterwagen ohne Bremserbühne ins Programm, – LGB-Nr. 4035.*



*Auch mit neuen Figuren-Gruppen wurde das LGB-Programm erweitert.*



*Einsteigerpackung 20801B, – zwar noch mit Batterieantrieb, aber schon mit Messinggleisen.*



*Ein erstes Gleisplanheft (Nr. 0025) zeigte Aufbauvorschlüge.*



*Das Gleisplanbuch (Nr. 0026) gab schon viele technische Hinweise.*

*Ein Blick ins Inhaltsverzeichnis zeigt schon interessante Themen für die LGB-Bahner der damaligen Zeit.*



Im Buch wurden rd. 100 Gleispläne und viel Informationen rund um das LGB-Hobby geboten. Und das dann auf dem neuesten Stand des LGB-Programmes, also einschließlich z.B. der neuen Dreiwege- und Doppelkreuzungsweichen. Die waren dann übrigens auch in der neu aufgelegten Gleisplan-Schablone (LGB-Nr. 1001N) enthalten, genau so, wie verschiedene neue Gleisstücke.

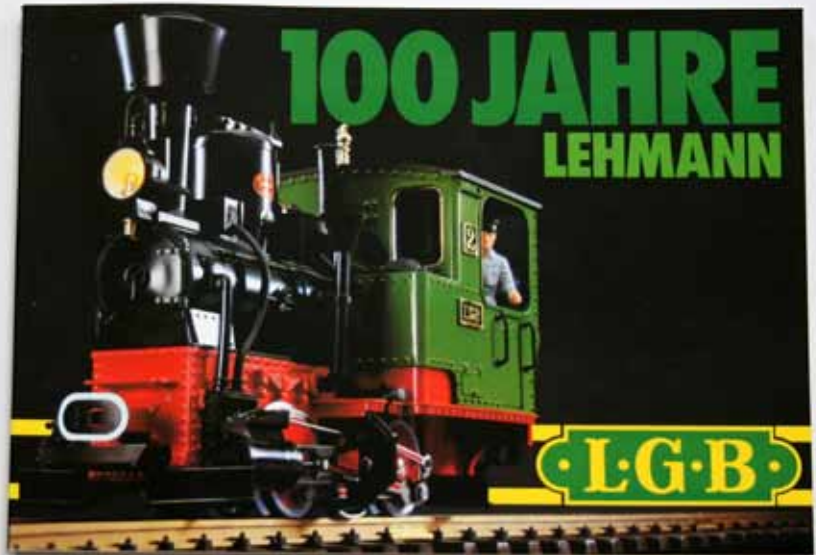
Zwei neue Figurensätze (LGB-Nr. 5047 und 5048) rundeten das LGB-Neuheitenprogramm 1980 an. In besonderer (Preis-)Klasse gab es dann auch wieder ein neues Handarbeitsmodell aus dem Hause Christian Höhne, nämlich eine „Kitson Meyer“ nach einem Vorbild bei der „Girardot Railway of Colombia“. Siehe hierzu das Kapitel „1980 und 1981“.



## LGB-NEUHEITEN 1981

Im Jahr 1981 feierte das Ernst Paul Lehmann Patentwerk sein 100jähriges Jubiläum. Zu diesem Anlass erschien dann auch ein richtig dicker LGB-Katalog: „100 JAHRE LEHMANN“ mit stolzen 129 Seiten.

Spitzenmodell im LGB-Neuheitenprogramm war eine Mallet nach einem Vorbild bei der ehemaligen Nebenbahn Zell – Todtnau (LGB-Nr. 2085D), die sowohl durch ihre Größe und Eleganz, aber auch durch ihre, Dank zweier Triebwerke hohen Zugkraft das Interesse der Modellbahner weckte. Von Anfang an wurde aber gleich darauf hingewiesen, dass aufgrund des erforderlichen, umfangreichen Formenbaus erst im Folgejahr mit dem Erscheinen der Lokomotive zu rechnen sei. Das war der LGB-Bahner ja schon von der „2080“ gewohnt und hat es hingenommen – Vorfriede kann ja auch schon mal die schönste Freude sein....

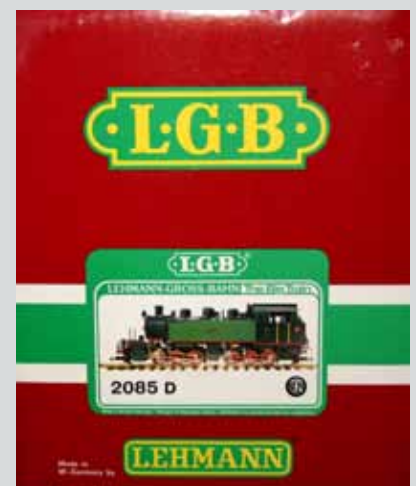


*Zum Firmenjubiläum gab es 1981 den ersten dicken Katalog. Die LGB feierte gleichzeitig ihren 13. Geburtstag.*



*Als Spitzenmodell wurde 1981 eine Mallet (LGB-Nr. 2085 D) vorgestellt. Ein weiterer Meilenstein!*

*Auch für die Lokomotiven gab es eine neue Verpackung. Eine Styropor-Bettung schützte vor Transportschäden, und diente der sicheren Unterbringung.*





*So richtig schön kleinbahnig: „Schweineschnäuzchen“, LGB-Nr. 2066.*



*Einfach eine Meisterleistung: DB-Personenwagen Nr. 3070 mit kompletter Inneneinrichtung.*



*Passender DB-Personenwagen mit Gepäckabteil, LGB-Nr. 3071.*

*Komplett detaillierte Übergänge zwischen den Wagen: Ein Augenschmaus!*



Auf der Basis des im Vorjahr vorgestellten Triebwagens erschien 1981 der Typ „Hannover“ (LGB-Nr. 2066), im Volksmund gerne wegen seiner Motorvorbauten „Schweineschnäuzchen“ genannt. Auch er sollte, weil so richtig schön „kleinbahnig“, ein Erfolgsmodell werden. Eine Meisterleistung stellte der neue vierachsige DB-Personenwagen KB4/59 (LGB-Nr. 3070) dar. Er verfügte über eine komplette Inneneinrichtung, sogar mit Gepäckablagen über den Sitzen. Die Fenster ließen sich hoch und runter schieben, die Türen öffnen, genau so wie die Klappgeländer an den Einstiegsbühnen, die Übergangsbleche waren klappbar. Diesen Wagen gab es dann auch als Personenwagen mit Gepäckabteil KBD4i (LGB-Nr. 3071). Er verfügte neben dem Gepäckabteil über einen abgeteilten Dienstraum und über vorbildgemäße Falttüren. Die Wagen passten natürlich hervorragend zur DB-Diesellok 2051! Die im Vorjahr herausgebrachten Personenwagen 3063 und 3064 erhielten nunmehr auch ihre endgültige Ausführung mit sauberer Lackierung und „RhB“-Beschriftung.

Zur Ergänzung des Gleisprogramms erschien ein Flexgleis von 1,50 m Länge. Ideal natürlich für den Freilandbetrieb, bei dem dann weite, schlanke Bögen gestaltet werden konnten. Neu war auch eine drehbare und beleuchtete Weichenlaterne (LGB-Nr. 1211), die einfach an einen elektrischen Weichenantrieb angedockt werden konnte.

Zur Stromversorgung erschienen ein neuer starker Transformator (LGB-Nr. 5006) und ein zugehöriger elektronischer Fahrregler mit Brems- und Beschleunigungstasten (LGB-Nr. 5007). Das gleichfalls in 1981 vorgestellte „LGB-Cockpit“ wurde dagegen nicht realisiert.





*Der Reisezugwagen Nr. 3063 erhielt jetzt auch seine endgültige Lackierung und Beschriftung als „RhB“-Fahrzeug. Er war mit 1. und 2. Klasse beschriftet.*

*Passend gab es mit der LGB-Nr. 3064 den rot/beigen Reisezugwagen, 2. Klasse. Mit mehreren Wagen – und vielleicht einem Schwesterfahrzeug 3063 – wurden gerne lange Züge für das „Krokodil“ gebildet.*



*Das LGB-Zubehörprogramm wurde auch ständig erweitert. Zum Beispiel durch eine drehbare und beleuchtete Weichenlaterne, – LGB-Nr. 1211.*



*Für die großen Lokomotiven im Programm wurde auch ein neues „Kraftpaket“ benötigt. Mit neuen Funktionen und viel Elektronik erschienen der Transformator Nr. 5006 und der Regler Nr. 5007.*

## 1980 und 1981

Besonderer Anziehungspunkt auf dem Messestand 1980 der Firma Lehmann war eine Großanlage, die komplett mit der neuen RhB-Modell-Oberleitung überspannt war. Dazu gab es die endgültige Ausführung der Doppelkreuzungsweiche (LGB-Nr. 1225) und der Dreiwegeweiche (LGB-Nr. 1235) zu sehen, – alles Artikel, die seinerzeit in der Schweiz, genauer gesagt in den AZB Behindertenwerkstätten gefertigt wurden.

Die Oberleitung wurde aus H-Profilen in Aluminium-Legierung gefertigt und war daher wetterfest. Das ganze System bestand aus Masten mit Auslegern, Quertragwerken zur Überspannung von drei Gleisen, Anschluss-Fahrdrahtausleger, Fahrdrahtklemmen aus Metall zur mechanischen und elektrischen Verbindung von Fahrdrähten, Kunststoffklemmen zur Isolierung von Gleisabschnitten und Fahrdrahtbausätzen in 60 und 90 cm Länge. Zur Stromversorgung der RhB-Lokomotive „Krokodil“ war diese Oberleitung natürlich absolut erforderlich, – selbst wenn sie nur der Dekoration dienen sollte.

Auch die Serie der LGB-Handarbeitsmodelle aus dem Hause Christian Höhne ging weiter. Siehe hierzu auch die Berichte der „LGB-Historie 1976 und 1977“ Seite 6, sowie „LGB-Historie 1978 und 1979“ Seite 10. Im Rahmen dieser Modellreihe, die völlig aus Metall und in Handarbeit, jeweils in einer limitierten Auflage von 100 Stück gefertigt wurde, sollten die bekannten Dampflokomotiv-Typen nachgebildet und damit dokumentiert wer-



*LGB-Messeanlage 1980 mit kompletter Oberleitung. So muss es sein!*



*Doppelkreuzungsweiche Nr. 1225 mit motorischem Antrieb. Ein technischer Leckerbissen, – auch wenn sich dieser Antrieb nicht durchgesetzt hat. Die Wetterfestigkeit war nicht gegeben.*



*Dreiwegeweiche Nr. 1235. Schlanker Radius und trotzdem platzsparend.*



den. Eine Lokomotive Typ „Kitson Meyer“ der „Girardot Railway of Colombia“ kam 1980. Im Jahr 1981 folgte eine wuchtige Kondens-Lokomotive von fast 1 m Länge und der Achsfolge 2 D 1 nach einem Vorbild bei der Argentinischen Staatsbahn.

**Im Jahr 1981 feierte die Firma Ernst Paul Lehmann ihr 100jähriges Bestehen.**

So wurde zum festlichen Anlass auf der Spielwarenmesse Nürnberg erst einmal ein ganz neuer Stand präsentiert, farblich im neuen Design – rot mit weißen und grünen Streifen. So, wie auch ab da die Kartonagen der LGB-Fahrzeuge gestaltet waren. Und zum runden Geburtstag gab es noch etwas ganz Besonderes, - als Geschenk an die LGB-Kundschaft sozusagen: In einer Auflage von sage

und schreibe 20.000 Exemplaren wurde ein LGB-Jubiläumzug aufgelegt, der in festlicher Girlanden-Bedruckung und Anlass-bezogener Beschriftung aus einer Dampflokomotive „Stainz“ nebst zwei passenden Wagen (Personen- und Speisewagen), sowie Schienenkreis und Trafo bestand. Und das alles – soweit zum Stichwort „Geschenk“ – zu einem Preis von lediglich 149,00 DM.



*Dampflokomotive Typ „Kitson Meyer“ als Handarbeitsmodell aus der Werkstatt von Christian Höhne. Ihr Vorbild war bei der „Girardot Railway of Colombia“ im Einsatz.*



*Große Kondens-Lokomotive nach einem Vorbild bei der Argentinischen Staatsbahn. Gleichfalls ein LGB/Höhne-Handarbeitsmodell.*

Die Nachfrage nach diesem Zug war riesig und mancher bunkerte sich gleich mehrere in spekulativer Absicht. Das funktionierte in der ersten Zeit sogar und der Liebhaberpreis stieg rasant, - trotz der gewaltigen Auflage. Und es geht immer noch ein gewisser Mythos von diesem schönen Zug aus, der anschließend noch viele „Nachkommen“ hatte. Allein von „Wertsteigerungen“ kann man heutzutage nicht mehr sprechen....



*Zum Lehmann-Jubiläumzug gab es in den Folgejahren 1982 bis 1985 jeweils noch einen Ergänzungswagen.*



*Von den gebauten 20.000 Zügen beinhaltet eine Auflage von 1.000 Stück eine Lokomotive mit dunkelroter Rauchkammer. So, wie hier gezeigt.*



*Ein wunderschöner Zug in wunderschöner Verpackung! Bis heute geht ein gewisser Mythos von ihm aus. Einen vergleichbarer Zug hat es nicht mehr gegeben....*





*Eine typische LGB-Anlage der damaligen Zeit.  
Viel Fahrbetrieb der Herren Backhaus und Dr. Vorsteher aus Wuppertal.*

So begann die Firma Lehmann angesichts dieses Erfolges mit limitierten Zugpackungen und Sondermodellen den Sammlermarkt richtig anzuheizen. Nach 1981 sollte kein Jahr vergehen, in dem nicht Sammlermodelle aufgelegt wurden, – entweder in eigener Regie, oder auf Bestellung von Kunden. Von großen Modellbahnhändlern (Schweiger, Lüttgenau) oder von diversen Spielzeugveränden zum Beispiel.

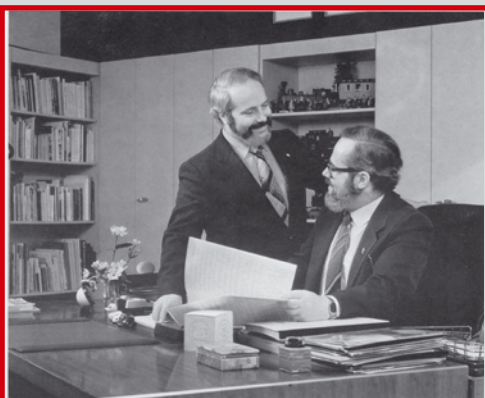
Doch zurück zum Jubiläum. Am 18.09.1981 fand der große Festakt im Nürnberger Stadtpark-Restaurant statt. Die LGB-Depesche Heft 42 (Herbst 1981) berichtet von der Festivität und verweist auch auf ein neues

Buch von Jürgen und Marianne Cieslik: „Ein Jahrhundert Blechspielzeug“. Den gleichfalls in besagter Depesche erschienenen Beitrag zur Geschichte der Lehmann-Großbahn stellen wir hier zum Download zur Verfügung.

Schade, dass seinerzeit die LGB-Depesche noch schwarz/weiß abbildete, bis auf eine Doppelseite in der Mitte übrigens, der wir hier ein Foto von der LGB-Anlage Backhaus/Dr. Vorsteher entnommen haben, Namen, die mit der weiteren Entwicklung der LGB verbunden waren und die, genauer gesagt, die dahinter sich verborgenden Großbahnfreunde für eine lange Zeit mit Aktivitäten in Erscheinung traten.

#### SCHLUSSWORT

*Wir denken, im Namen der meisten LGB-Bahner zu sprechen, wenn wir uns heute bei Wolfgang Richter bedanken! Für die Freude, die uns das LGB-Hobby gebracht hat. Für den Ausgleich vom beruflichen Alltag, für die sinnvolle Beschäftigung im Rentenalter, für die kindliche Freude beim Spielen! Wenn auch die Geschicke der Bahn heute nicht mehr in seinen Händen liegen, so werden wir seine Ideen als „Vater“ der LGB nie vergessen. Die ersten zwanzig Jahre der LGB waren eine wunderschöne Zeit, – voller Pioniergeist und Freude! Herzlichen Dank an Wolfgang Richter!*



In ihren Händen liegt heute das Geschick der Firma Ernst Paul Lehmann Patentwerk: Wolfgang Richter (rechts) kann seinem Bruder Eberhard Richter stolze Erbzahnen vorzeigen.

## Die Geschichte der Lehmann-Großbahn



LEHMANN

Download  
„Die Geschichte der Lehmann-Großbahn“  
aus Depesche 42.

Die Brüder Eberhard und Wolfgang Richter haben einstmal die „LGB“ erfunden. Mit der Insolvenz der Firma Ernst Paul Lehmann Patentwerk im Jahr 2006 ist die „Lehmann Groß Bahn“ zwar nicht untergegangen, aber der Zauber eines Produktes „mit Familienanbindung“ ist verloren gegangen. Die LGB ist ein Produkt, wie viele andere auch geworden. Sie wird heutzutage unter Eigentum und Regie des Hauses Märklin in Ungarn hergestellt, – wie viele andere Modelleisenbahnen auch. Die besondere Philosophie der Bahn, begleitet von einem hervorragenden Ersatzteil- und Reparaturdienst, ist untergegangen. Auch wenn viele Großbahner das nicht wahrhaben wollen.

Aber das Hobby deswegen aufgeben? Warum? In rd. 40 Jahren wurde so viel Material produziert, das nach wie vor Freude machen kann. Und wie gesagt, – Nachschub gibt es auch, wenn auch nicht mehr aus der Saganer Straße in Nürnberg. Es ist schade, alles ist traurig, aber es ist nicht zu ändern. Da hilft auch kein Grübeln, warum alles so gekommen ist. Die LGB ist tot, – es lebe die LGB!



Ein Werbeblatt aus der Zeit der Achtziger-Jahre. Ein stattliches Programm stand seinerzeit schon zur Verfügung.