

## 40 Jahre LGB: Wolfgang Richter im Focus

# Von einer Vision zur LGB

Mit der Uhrwerklok von Bing drängte es die Brüder Wolfgang und Eberhard Richter einst in den Garten. Doch die Blechgleise rosteten und verbogen sich – eine Erfahrung aus Kindertagen, die nicht ver-

gessen war, als sich die Brüder 1964 auf die Suche nach einem neuen Systemspielzeug machten – und dabei die LGB erfanden, die im Frühjahr 1968 Premiere feierte. Damals war Wolfgang Richter 40, unlängst

feierte er seinen 80. Geburtstag. Ein langjähriger Weggefährte erinnert sich an seine zahlreichen Begegnungen mit dem Herzblut-Unternehmer: Mit H.-Jürgen Neumann sprach Hans-Joachim Gilbert.



Was Wolfgang Richter zu diesem Schaustück geäußert hat, ist auf Seite 17 dokumentiert...

Fotos:  
Archiv H.-Jürgen Neumann,  
Hans-Joachim Gilbert (1)

Es war von Anfang an unser Wunsch, begleitend zur Serie „40 Jahre LGB“ (GBP 1 - 6/2008) auch jenen Mann zu Wort kommen zu lassen, der als der „Vater“ der LGB gilt und der rund drei Jahrzehnte lang für sie in vorderster Verantwortung gestanden hat. Doch im Trubel der Ereignisse in den letzten Jahren sah Wolfgang Richter sich derzeit leider noch nicht in der Lage, für ein Interview zur Verfügung zu stehen – es sei dafür „noch zu früh“, wie er uns in einem Brief schrieb.

Wir wollten diese Beitragsreihe, die zu einem Zeitpunkt des Neubeginns bei LGB erscheint, allerdings nicht ohne ein Porträt von Wolfgang Richter ausklingen lassen, und haben daher noch einmal H.-Jürgen Neumann von den LGB-Freunden Much zu Wort kommen lassen. Neumann befasst sich seit vielen

Jahren, genau gesagt seit 1972, mit der LGB – und damit auch mit deren Vätern. So lag es nahe, dass er über LGB und auch über Wolfgang Richter etwas aus den „alten Zeiten“ erzählt. Zwischen beiden Herren besteht seit vielen Jahren eine freundschaftliche Verbindung. Sie beruht natürlich in erster Linie auf der Liebe zur LGB allgemein, es gibt aber auch eine Menge an gemeinsamen Aktivitäten rund um das LGB-Hobby.

■ **GBP:** Herr Neumann, Sie haben Wolfgang Richter schon sehr früh persönlich kennen gelernt. Können Sie sich noch an das erste Zusammentreffen erinnern?

■ **H.-Jürgen Neumann:** Ja, sogar sehr gut! Das erste Zusammentreffen mit Wolfgang Richter war für mich einfach ein Schlüsselerlebnis. Ich hatte damals, es war 1972, einen der Preise aus dem

LGB-Preiswettbewerb zum Thema „Schöne Innenanlagen“ gewonnen und daher beim LGB-Werk angefragt, ob ich mir die Firma einmal ansehen dürfe. Ich durfte nicht nur kommen, Herr Richter hat mir höchstpersönlich alles gezeigt und ist anschließend mit mir noch zum Mittagessen gefahren. Ich war begeistert!

In den Folgejahren habe ich mich erst einmal im stillen Kämmerlein mit meiner LGB und dem Beginn einer LGB-Sammlung beschäftigt. Der dann 1985 von mir gegründete LGB-Club Rhein/Sieg war über viele Jahre hin so eine Art von „Hausclub“ für die Firma Lehmann. Und ich weiß auch, dass die von mir herausgegebenen „Spur II Nachrichten“ von Wolfgang Richter immer gerne gelesen wurden. Ich habe mich auch immer bemüht, fair zu berichten, aber wenn etwas nicht in Ordnung war, dann habe ich auch schon mal den Finger in die Wunde gelegt.

Ohne dass man sich laufend gesehen hat, gab es zwischen Wolfgang Richter und mir eine gedankliche und freundschaftliche Verbindung. Zum Anlass „30 Jahre LGB“ hatte ich ein Interview mit ihm geführt, und seinerzeit in einem Jubiläums-Sonderheft der „Spur II Nachrichten“ veröffentlicht.

■ **GBP:** Zum 100-jährigen Jubiläum der Firma Ernst Paul Lehmann im Jahr 1981 hat Wolfgang Richter anlässlich des Festabends im Nürnberger Stadtpark-Restaurant eine Rede gehalten. Wie die „LGB-Depesche“ anschließend berichtete, hat er bei der Gelegenheit gesagt, dass „...die grundsätzlich ja liebenswerte Spielwarenbranche gegenwärtig wenig Grund zum Jubeln habe. Sei sie doch in den letzten 20 Jahren ständig geschrumpft und habe unter

den steigenden Importen stark gelitten. Wie solle sie in Zukunft überleben bei einem Importüberhang von 180 Mio. DM, bei sinkender Geburtenzahl, bei ständiger Verkürzung des Spielalters“?

Diese Ausführungen, auf die ich anlässlich der Recherchen zum Bericht über „40 Jahre LGB“ gestoßen bin, haben mich erstaunt. Denn seinerzeit setzte die LGB doch eigentlich zu einem Höhenflug an. Was, meinen Sie, hat Wolfgang Richter damals auf so pessimistische Gedanken gebracht?

■ **H.-Jürgen Neumann:** Man war natürlich seinerzeit schon sehr froh, dass die LGB so einen großen Erfolg hatte. Man darf aber auch nicht vergessen, welcher Kraftanstrengung es bedurft hatte, um diesen Stand zu erreichen.

Da war einmal die Firma Ernst Paul Lehmann, die durch Kriegswirren und Enteignung existenzielle Probleme durchmachen musste, da war ein Neubeginn in Nürnberg, und da waren schließlich die Umstände, dass damals das Lehmann-Kleinspielzeug permanent von Kopierern aus Fernost nachgemacht wurde. Man war gezwungen etwas zu tun, und: Man hatte eine Vision. Eine Modelleisenbahn im Maßstab 1:22,5 war einfach etwas absolut Neues. Die Richter-Brüder hatten anfangs ja zur Baugröße 0, also zum Maßstab 1:43 tendiert. Aber die gab es von anderen Herstellern ja auch schon. Und so wurde schließlich alles auf eine Karte gesetzt, wobei es durchaus genügend warnende Stimmen gab. Man hatte zwar alles gut durchdacht, aber man weiß ja selbst, was Einwirkungen von Außen vermögen, die oft gar nicht zu

beeinflussen sind. Man war also, bei aller Begeisterung, erst einmal sehr vorsichtig.

■ **GBP:** Ich weiß aus früheren Veröffentlichungen, dass die Planungsarbeiten zur LGB bereits 1964 begonnen haben. Man hat sich also vier Jahre bis zur Vorstellung Zeit gelassen, was dann vielleicht auch erklärt, dass alles von Anfang an recht perfekt erschien. Wir haben es ja selbst in unserer Serie dargestellt, dass gleich zu Anfang eine Vielzahl von Modellen herauskam, auch wenn viele davon auf einheitlichen Komponenten aufgebaut waren. Sie haben ja öfters mit Wolfgang Richter über die Anfänge gesprochen. Wie ist man denn damals mit dem großen Erfolg umgegangen?

■ **H.-Jürgen Neumann:** Wolfgang Richter und sein Bruder Eberhard bildeten erst einmal ein gutes Team. Eberhard mehr der Techniker, Wolfgang der Kaufmann. Wobei sich die Kompetenzen immer überschneiden und alle wichtigen Entscheidungen gemeinsam getroffen wurden.

Sie wissen ja auch, dass in der Regel die Familienbetriebe oft erfolgreicher sind, als wenn man nur mit Fremdpersonal etwas auf die Beine stellen will. Da sind einfach gleiche Interessen, da



H.-Jürgen Neumann und Wolfgang Richter kennen sich seit 1972. Neumann hatte damals ein LGB-Preis-ausschreiben gewonnen. Von Wolfgang Richter wurde er nach einem Betriebsrundgang zum Mittagessen eingeladen – von da an blieb man in Kontakt.

schaud auch keiner zum Feierabend so genau auf die Uhr. Aber bei allen Vorhaben braucht man in der Regel Kapital. Und es ist nun mal so, dass man mit einer Bank als Geldgeber immer einen weiteren Partner im Boot hat. Und an dem Spruch, dass die Banken bei Sonnenschein die Schirme austeilten und diese dann bei Regen wieder einsammeln, ist durchaus ein Körnchen Wahrheit. Es war dann wohl nicht immer so einfach, den großen Erfolg, den die LGB nach einer gewissen Anlaufzeit hatte, auch räumlich und maschinenmäßig, und damit auch finanziell in die Reihe zu bekommen.

Was den persönlichen Umgang mit dem Erfolg angeht, da kann Wolfgang Richter für uns alle ein gutes Vorbild sein. Er ist immer mit den Füßen auf dem Teppich geblieben, er war immer freundlich, ja, manches Mal war seine Art etwas zu bescheiden. Er mochte nie den großen Personenkult, sondern hat sich selbst auch immer als Modelleisenbahner und LGB-Fan gesehen.

■ **GBP:** Und doch stand er immer im Mittelpunkt, wo er auftrat. Seine Präsenz hat ihn wohl zu einer Art Übervater der großen LGB-Fanfamilie werden lassen. Es scheint fast so, als wäre hier die große Harmonie zuhause gewesen. Dabei hat es seit dem frühen Tod von Eberhard Richter im Jahr 1984 – er war damals erst 53 Jahre alt – sowie drei Jahre zuvor mit der Erkrankung auf Leben und Tod von Wolfgang Richter sehr große Probleme gegeben, die es zu bewältigen galt.

■ **H.-Jürgen Neumann:** Ja, da haben Sie wohl Recht. Die ersten 20 Jahre müssen



Ein Foto aus „schöner Zeit“: Wolfgang und Eberhard Richter mit der damals neu aufgestellten Fabrikzuglok auf dem Werkgelände an der Saganer Straße



Festabend bei der Convention des US-LGB-Clubs 1996 auf dem Seaworld-Gelände in San Diego – und Wolfgang Richter (mit LGB-Schürze) beim Fotoshooting mitten unter den LGB-Fans

Wolfgang Richter, Klaus Baumann und Eberhard Richter (v.l.) präsentieren stolz das erste LGB-Modell einer amerikanischen Mogul-Dampflokomotive. Es sollte ein Erfolgsmodell werden...

eine wunderschöne Zeit gewesen sein, wobei Sie ja auch wissen, dass sich rückblickend manches verklärt. Es ist auch viel Mühe und Arbeit gewesen, denke ich mir. Und nicht umsonst begann der Arbeitstag von Wolfgang und Eberhard Richter im Patentwerk um 6.30 Uhr in der Frühe. Aber eine Modelleisenbahn war für die Richters nicht einfach so ein Artikel, den es zu produzieren galt. Für sie war immer eine Portion Herzblut mit im Spiel. Und das war es dann auch, was die LGB-Bahner spürten. Es gab da einfach den sprichwörtlichen Funken, der auf die LGB-Familie übersprang. Lehmann waren die ersten, die in einer Zeit, als die Modellbahnen immer kleiner wurden, mit solch einer großen Bahn auf den Markt kamen. Und Sie wissen ja: „Jedem Anfang wohnt ein Zauber inne“, wie es Hermann Hesse formuliert hat. Und der Zauber der LGB war damals besonders stark.

Auf jeden Fall war ein Wolfgang Richter das „Familien-Oberhaupt“, was zum Beispiel ganz deutlich wurde, wenn er vor Jahren an einer Convention des amerikanischen LGB-Clubs in San Diego teilnahm, und abends im riesengroßen Fest-Pavillon in der Mitte von LGB-Fans umlagert wurde, die zusammen mit ihm fotografiert werden wollten.

■ **GBP:** Diese Hobby-Familie ist dann sicher auch ein Grund für den großen Erfolg der LGB. Ein Produkt wirkt als Bindeglied zwischen einer großen Anzahl Gleichgesinnter. Und zwar nicht nur wie die Mitglieder irgend-

welcher und dann doch anonymen Fanclubs. „Zuhause fahre ich mit der LGB“, lautete damals die Beschriftung eines Autoaufklebers, mit dem man sich zu erkennen gab – heute würde man sagen: outete. Wie hat Wolfgang Richter die Geschichte mit der „LGB-Familie“ erlebt?

■ **H.-Jürgen Neumann:** Für ihn war der Kontakt mit jedem einzelnen LGB-Freund wichtig. Er hat aufmerksam zugehört, wenn sie erzählten, und er hatte immer ein Notizbuch bei sich, in das er die Wünsche und Ideen eingetragen und später auch ausgewertet hat. Er war auf vielen Modellbahn-Ausstellungen und Messen am LGB-Stand präsent, hat später viele LGB-Clubs besucht, wann immer es seine Zeit zuließ. Und nicht, dass Sie meinen, das Durchblättern von Fotoalben oder die

Betrachtung von einzelnen Bildern der LGB-Anlagen wäre ihm je zu viel gewesen. Auch nach Jahren hat er sich immer noch daran erfreuen können, was landauf, landab aus dem „Material“, das die Firma Lehmann den Modellbahnern an die Hand gegeben hatte, geworden ist. Welche Ideen da umgesetzt wurden, wie ein gemeinsames Spiel mit den Kindern entstand, wie mancher Rentner eine neue Beschäftigung gefunden hatte. Das war etwas, was ihm im Sinne der „LGB-Familie“ immer gut gefallen hat und auf das er auch stolz war. Wo haben Sie das sonst, dass da über Generationen hinweg ein gemeinsames Hobby betrieben und gepflegt wird?

■ **GBP:** Ein prima Marketing-Konzept! Doch heutzutage ist so ein inniger Kontakt zum einzelnen Kunden kaum noch vorstellbar...

■ **H.-Jürgen Neumann:** Richtig. Was Wolfgang Richters Aktivitäten in Sachen Kundenkontakten angeht, so muss man rückblickend natürlich sagen: Alles hat seine Zeit. Es ist ein fließender Prozess, denn ab einer gewissen Größenordnung kann man sich nicht mehr so dem Einzelnen widmen, wie man das früher gerne getan hat. Eine Einladung eines Besuchers zum Mittagessen während der Arbeitszeit, wie ich sie 1972 erfahren durfte, wäre 20 Jahre später für einen Fremden nicht mehr möglich gewesen.

■ **GBP:** Wer die damaligen „LGB-Depeschen“ durchblättert, der stößt immer mal wieder auf Fotos, die Wolfgang Richter als Besucher bei den großen Vorbild-Bahnen zeigt. Und es ist ein offenes Geheimnis, dass er auf der Suche nach neuen LGB-Modellen ger-



ne „vor Ort“ recherchiert hat. Wurde da das Nützliche mit dem Angenehmen verbunden?

■ **H.-Jürgen Neumann:** Ja, das war wohl so. Sie wissen selbst, wie kritisch manche Modellbahner ein neues Modell unter die Lupe nehmen, da war es einfach wichtig, im Vorfeld Detailaufnahmen zu machen und, so weit es ging, Originalpläne zu beschaffen. Aber da gab es auch einige Mitarbeiter und LGB-Freunde, die das LGB-Werk gerne mit Fotos versorgten. Namen wie Backhaus, Himmelreich und Dr. Strässle fallen mir da spontan ein. Und die Bahngesellschaften waren dann in der Regel auch ein bisschen stolz, wenn „ihr“ Fahrzeug als LGB-Modell erscheinen sollte, und waren gerne behilflich.

■ **GBP:** Es fällt auf, dass unter den ganz frühen LGB-Modellen viele nach Vorbildern aus Österreich waren, ganz im Gegensatz zu heute. Hat das etwas damit zu tun gehabt, dass Wolfgang Richter seinerzeit gerne Urlaub in Österreich gemacht hat?

■ **H.-Jürgen Neumann:** Ich glaube nicht. Aber als man damals in der Vorbereitungszeit nach passenden Vorbildern für die LGB Ausschau hielt, da stieß man sehr schnell auf die „Stainz“. Sie war auch im Original einfach liebenswert und in ihren Proportionen typisch für eine Schmalspurbahn. Und es gab mehrere ähnliche Lokomotiven, und es wurden dann ja auch gleich drei verschiedene ins Programm genommen. Übrigens gibt es ja heutzutage einige LGB-Bahner, die alle Stainz-Lokomotiven und ihre Geschwister gesammelt haben. Ich glaube, mein LGB-Freund Gerd Buerger ist da ziemlich komplett...

Ansonsten gab und gibt es in Österreich einfach sehr viele Bahnen: Zillertalbahn, Steiermärkische Landesbahn, Salzkammergut-Lokalbahn, Pinzgauer Lokalbahn, Murtalbahn, Steyertalbahn, Lokalbahn Mixnitz St. Erhard, um nur einmal einige zu nennen. Und seinerzeit standen ja erst einmal kleinere Fahrzeuge im LGB-Programm. Große Schweizer Lokomotiven und Reisezugwagen wären damals technisch noch gar nicht möglich gewesen, von DB-Regelspur-Reisezugwagen ganz zu schweigen...

■ **GBP:** Im Jahr 1987 wurde die Tochterfirma LGBaO gegründet, in erster Linie, um eine Service-Station vor Ort



für den Nordamerikanischen Markt, das heißt, für deren LGB-Bahner zu haben. Später wurde ein Auslieferungslager angegliedert, und räumlich war der Sitz im schönen San Diego an der Westküste in Kalifornien. Wolfgang Richter war regelmäßig für einige Wochen im Jahr drüben, und es ging seinerzeit das Gerücht, dass er als Pensionär dort bleiben wolle, zumal er die amerikanische Lebensweise sehr mochte. Der erste Niederlassungsleiter in San Diego war Rudi Enners, ein gebürtiger Düsseldorfer, der tatsächlich dort geblieben ist. Und der hat einmal erzählt, dass das milde Klima dort ihm gesundheitlich mindestens zehn Jahre gebracht habe. Ob Wolfgang Richter es heute bereut, nicht auch umgesiedelt zu sein?

■ **H.-Jürgen Neumann:** Es ist richtig, dass er den „American Way of Live“ schon immer gemocht hat. Kurz nach dem Krieg war er ja für die US-Armee in München in der Verwaltung tätig, und hat die dort erlebte lockere und unkomplizierte Art sehr gemocht. Was unseren gemeinsamen Freund Rudi Enners betrifft, so hatte der keine Fami-

Auch nach Jahren hat sich Wolfgang Richter immer noch daran erfreuen können, was landauf, landab aus dem „Material“, das die Firma Lehmann den Modellbahnern an die Hand gegeben hatte, geworden ist – wie hier am Schaustück mit Zahnradbahn der LGB-Freunde Much in Sinsheim, März 2006.

### Mehr zur Lehmann-Geschichte

Die Geschichte des Ernst Paul Lehmann Patentwerks ist schon öfters besprochen und beschrieben worden, nicht zuletzt in dem Buch „Bewegte Zeiten“ aus dem Tümmers Verlag Nürnberg (ISBN 3-921590-90-6). Und H.-Jürgen Neumann hat 1998 zum Jubiläum „30 Jahre LGB“ eine 32-seitige Broschüre im Rahmen seiner „Spur II Nachrichten“ herausgegeben, die sich mit der Historie und den „Machern“ der LGB beschäftigte. Hiervon sind noch einige Exemplare erhältlich, Anfragen per E-Mail an: [info@lgb-much.de](mailto:info@lgb-much.de)

lie mehr, als er seinen Wohnsitz nach San Diego verlegte. Wolfgang Richters Wurzeln in Deutschland und in Nürnberg waren doch andere. So ist er dann ein bisschen gependelt, zwischen den Welten und zwischen den Kulturen. Seine Zelte völlig in der deutschen Heimat abbrechen, das wollte er nicht. Und auch nach dem Ausscheiden als Gesellschafter und Übergabe an seinen Sohn und seinen Neffen vor etwa zehn Jahren war er immer noch in manche Entscheidungen im LGB-Werk eingebunden und wollte auch bewusst seine Erfahrungen einbringen. Und die Frage „was wäre wenn“ im Hinblick auf aktuelle Ereignisse, ist müßig zu stellen...

■ **GBP:** In San Diego sollen dann ja zeitweise bis zu zwei Containerladungen aus Nürnberg täglich angekommen sein. Und von dort ging es dann weiter zu den Großhändlern und in die Modellbahnläden. Der amerikanische LGB-Club hatte irgendwann mehrere Tausend Mitglieder. Und wer dessen jährliche Convention besuchte, der konnte als Europäer eigentlich nur staunend bewundern, welche Größenordnungen sich da in allen Bereichen abspielten.

Allerdings gab es auch eine Menge Konkurrenzprodukte. Anders also als in Europa waren einige Anbieter von Großbahnmodellen vertreten, die schon damals in China produzieren ließen, und daher zu geringeren Preisen anbieten konnten. Man wird sich in Nürnberg nicht gerade über diese Mitbewerber gefreut haben?

■ **H.-Jürgen Neumann:** Konkurrenz soll ja das Geschäft beleben, wie eine alte Kaufmannsregel lautet. Aber wenn eine Firma feststellen muss, dass eigene Produkte 1:1 abgekupfert werden, dann ärgert man sich nachvollziehbar schon sehr. Das waren dann die Anfänge, als die Firma Lehmann mit aller Kraft gegen Plagiate vorgehen musste.

Es sind aber dann auch schöne Produkte anderer Hersteller entstanden, die durchaus gefielen. Insbesondere für den amerikanischen Markt kamen Baureihen, die sehr interessant waren und auch großes Interesse fanden, und von denen wegen des riesigen amerikanischen Marktes große Stückzahlen abgesetzt werden konnten. Natürlich waren die Kapazitäten im LGB-Werk hinsichtlich neuer Modelle und deren Formenbau begrenzt.

Doch irgendwie habe ich auch das Gefühl, dass man sich da die Butter vom Brot hat nehmen lassen. Aber es bringt jetzt nichts mehr, sich zu fragen, warum die zwanzigste Variante der Mogul aufgelegt oder eine Mikado statt einer K 27 ins Programm genommen wurde. Man hat einige Fehler gemacht und die eigene Marktposition vielleicht etwas überschätzt. Das hat die Konkurrenz groß werden lassen.

■ **GBP:** Wie hat man bei Lehmann darauf reagiert?

■ **H.-Jürgen Neumann:** Trotzig wie ein Kind. Auch die Reaktion, der großen „Queen Mary“-Verkaufsschau in den USA fern zu bleiben, war zum Beispiel so ein Fehler, der im Trotz begangen wurde.

■ **GBP:** Es wurden im Laufe der Jahre auch einige Ideen von Außen an die Firma Lehmann herangetragen. Nicht alle waren erfolgreich. So wurde im Jubiläumsjahr 1981 ein „LGB-Cockpit mit Lokführereigenschaften“ vorgestellt, als „Neue Generation elektronischer Fahrpulte“, das aber nicht in Serie ging. Im Katalog 1984 wird ein „Beleuchtungs- und Werkstattwagen“ (Nr. 4075) als „in Vorbereitung“ angekündigt, der aber so nie erschienen ist. Da gab es einmal ein „Mechanisches Kupplungssystem“ (Nr. 64540), das aber sehr schnell wieder verschwand. Sie wissen vielleicht, woran diese Planungen gescheitert sind.

■ **H.-Jürgen Neumann:** Das „LGB-Cockpit“ hätte man wohl gerne den Großbahnern als leistungsstarkes Fahrgerät an die Hand gegeben, aber VDE-Vorschriften sollen dies seinerzeit nicht zugelassen haben. Und dann gab es wohl noch ein weiteres Problem: Das Ding wäre einfach zu teuer geworden. Mit dem Jumbo-Transformator hat man später ja das Versprochene nachgeliefert, wobei dabei mit einem technischen Trick alle Bestimmungen eingehalten wurden.

Was den Beleuchtungswagen angeht, da gab es auch ein Preisproblem, der Wagen hätte keine Chance am Markt gehabt. Mit Bogenweichen war es übrigens ähnlich. Die wurden seinerzeit ja auch von den LGB-Bahnern gewünscht, wären aber in der Produktion zu teuer geworden. Damals achtete man noch sehr auf das Preis-Leistungsverhältnis. In späteren Jahren hatte man bekanntlich weniger Skrupel, wenn es um hohe Preise ging. Das Kupplungssystem war

pfiffig gedacht und sollte die Wagen mit jeweils zwei Kupplungshaken trennen können. Offensichtlich fuhren die LGB-Freunde aber überwiegend ihre Fahrzeuge nur mit einem Haken, so dass dieses neue System auf wenig Interesse stieß. Es wurde daher nach einiger Zeit wieder aus dem Programm genommen.

Wolfgang Richter an seinem früheren Schreibtisch in der Saganer Straße



■ **GBP:** Im Laufe der Jahre war die Firma Lehmann ja immer mal wieder für eine besondere Überraschung gut. Ich denke da an die Serie der Handarbeitsmodelle, die ab 1977 aus dem Hause Christian Höhne kamen. Ich denke an das Aufsehen um die „Frank S.“ als „Live-Steam“-Lokomotive, ich denke an die Metallmodelle, die von Aster in Japan ab 1977 für Lehmann gefertigt wurden, und ich denke da auch an solche Ideen wie die „Design-Tuning“-Abteilung, die in den Jahren 1995 bis 1999 den LGB-Freunden für ihr ganz spezielles LGB-Modell, was die Farbgebung und Bedruckung betraf, zur Verfügung stand. Können Sie uns ein biss-

chen aus Ihrer Sicht die Dinge schildern und erzählen, wie Sie diese besonderen Produktlinien erlebt haben?

■ **H.-Jürgen Neumann:** Das LGB-Werk war natürlich in erster Linie ein Wirtschaftsbetrieb. Auch wenn für den Hobby-Markt produziert wurde und sicher ein gutes finanzielles Polster vorhanden war, hat man natürlich auch wirtschaftlichen Zwängen unterlegen. Für manches Modell, das von LGB-Bahnern gewünscht wurde, war einfach kein genügend großer Markt da. Der Formenbau einer neuen Lok verschlang schon damals etliche Hunderttausend D-Mark, da musste man sich relativ sicher sein, dass eine genügend große Stückzahl verkauft werden konnte.

Von einer ersten Serie wurden seinerzeit in der Regel 3000 Stück gefertigt. Anhand der damaligen Händler-Bestellungen auf der Spielwarenmesse konnten die Lehnmänner ja relativ sicher sein, dass diese Menge schnell abverkauft sein würde. Und ab der dritten Serie hat man dann vielleicht erst einmal Geld verdient. Von der „Mogul“ wurden im ersten Jahr gleich 10000 Stück produziert. Leider war dieser Erfolg nicht allen Modellen beschieden...

■ **GBP:** Meinen Sie denn, das mit dem „Geld verdienen“ hat auch mit den zuvor genannten Sonderserien funktioniert? Und die Sache mit dem „Design Tuning“ soll deshalb eingestellt worden sein, weil zu wenig übrig blieb.

■ **H.-Jürgen Neumann:** Es hat im LGB-Programm immer mal wieder Fahrzeuge gegeben, bei denen offensichtlich war, dass es damit wenig zu verdienen gab. Dann war das offensichtlich auch so in Ordnung, denn Entscheidungen wurden mitunter auch aus anderen Gründen getroffen. Wir im Rheinland

... und im Jahre 1981 mit seiner damaligen Führungsmannschaft: hinten links Eberhard Richter, hinten rechts Wolfgang Richter.





*"Alleine, um diesen wunderbaren  
Schmuck der LGB-Freunde nicht  
zu sehen, lohnt sich die Fahrt  
nach Sinsheim" sagte gerade ein  
Besucher, der neben mir stand.  
Recht hat er!  
Weiterhin "Gute Fahrt!"  
wünscht Ihnen,  
mit LGB-Pfiff  
Wolfgang Richter  
11.12.06*

sagen dazu „Aus Spass an der Freud“. Die propellergetriebenen „Flyer“ waren zum Beispiel solche Fahrzeuge.

Bei der „Frank S.“ habe ich da weniger Sorgen. Ich denke einfach, dass die Gewinnspanne bei diesem Modell hoch genug war, um auch am Ende der Laufzeit noch ein paar Maschinen preisreduziert abgeben zu können. Von der „Frank S.“ als Echtdampf-Maschine waren die Herren im LGB-Werk schon selbst begeistert! Und die Größe der LGB war natürlich prädestiniert, auch einmal ein solches Projekt zu wagen. Die „Design-Tuning“-Einrichtung wurde seinerzeit von mir rege in Anspruch genommen, vielleicht war ich sogar derjenige, der die meisten Aufträge hierzu erteilt hat. Das Konzept war ursprünglich so, dass man sich nur aus zwei Wagentypen ein Wunschmodell machen lassen sollte. Da hatte man noch nicht mit dem Ansturm gerechnet, der da auf diese neue Abteilung zu kommen sollte.

Natürlich hatte das LGB-Werk auch seinen Vorteil aus der Aktion, denn der Kreativität der LGB-Bahner war fast keine Grenzen gesetzt. Und eini-

ge Modelle sind später dann auch in etwa so in Serie gegangen. Ich nenne die Sachsenwagen in Grün/Braun und ganz Braun, die ich mir habe machen lassen und die dann später ins Programm genommen wurden. Auch der „Gourmino“-Speisewagen entstammte einer Kundenidee. Grundsätzlich war der Aufwand, der da getrieben werden musste, sehr hoch. Ich habe es ja erlebt, denn ich war öfters „vor Ort“, um ein Wunschmodell zu besprechen.

Da der zuständige Mitarbeiter bei Lehmann auch noch für die Handmuster von geplanten Neuheiten zuständig war, und diese Arbeiten immer mehr wurden, musste die „Design-Tuning“-Abteilung wieder geschlossen werden. Aber ich finde auch heute noch die Idee sehr gut, bin dankbar für die damalige Möglichkeit und zolle Respekt für die Entscheidung, so etwas anzubieten. Es gibt wohl keinen anderen Modellbahnerhersteller auf der Welt, der diesen Kundendienst jemals angeboten hat.

■ **GBP:** Und was war mit der Aster-Serie, die so plötzlich eingeschlafen ist?

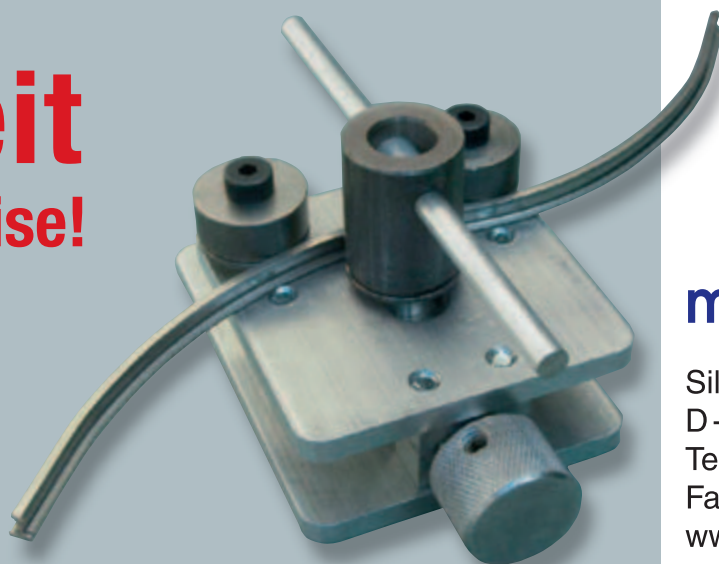
■ **H.-Jürgen Neumann:** Bei den ersten

Serien der Metallmodelle von Aster war die Nachfrage der Kunden sehr groß, der Modellbahner musste sich schnell entscheiden und dann beim Händler vorbestellen. In späteren Jahren merkte man dann schon, dass die Wirtschaftslage sich in Deutschland verschlechtert hatte. Denken Sie nur an die ständig steigenden Arbeitslosenzahlen seinerzeit. Das hat das LGB-Werk dann auch gemerkt. Und ein wenig kritisch muss ich sagen, dass man bei der Vorbildauswahl auch nicht immer gut beraten war. Da hätte man sicher manches anders machen können. Die Schlepptender-Dampflokomotive G 4/5 der RhB wäre zum Beispiel ein schönes Modell für die Aster-Serie gewesen. Gemacht haben sie andere: Magnus und Kiss.

■ **GBP:** Ich möchte doch noch einmal auf die Probleme der Modellbahnbranche zurückkommen, die zu Anfang genannt wurden. Natürlich ist da auf der einen Seite der ständige Nachfragerückgang. Aber da gibt es auch das Problem bei Herstellern und den Händlern, dass eben nur noch wenige Fachleute mit „Herzblut“ in der Verantwortung

Das 2006 zur Sinsheimer Modellbahnmesse vorgestellte Schaustück der LGB-Freunde Much fand auch Gefallen bei Wolfgang Richter

# Freiheit für Ihre Gleise!



für Code 250 oder Code 332

**miha modell+**

Silberweg 4  
D-41564 Kaarst  
Tel.: +49 (0)2131 979 442  
Fax: +49 (0)2131 979 441  
www.miha-modell.de



Während der Modell Hobby Spiel im Oktober 2003 in Leipzig wurde der langjährige Leiter der Abteilung Public Relations beim EPL Patentwerk, Klaus Baumann (Mitte), vom Vorsitzenden des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahnfreunde (BDEF), Gerhard Bayer (links) mit der goldenen Ehrennadel für seine Verdienste um die Modellbahn ausgezeichnet. Das war für Wolfgang Richter auch eine Anerkennung des Stellenwertes der LGB-Bahn.

Foto:  
H.-Joachim Gilbert

stehen, die sich in einem Hobbymarkt schwer tun zu spüren, wie bei den Kunden der Puls schlägt. Und dann sind mit den letzten Jahren einfach die Preise stark gestiegen. „Die Kinder und die Jugend müsste an das Produkt Modelleisenbahn herangeführt werden“ – wird da so oft gesagt. Wenn heutzutage eine Lok so viel Geld kostet wie ein Laptop, dann kann man sich denken, was Jugendliche sich wünschen und was die Eltern bereit sind auszugeben.

■ **H.-Jürgen Neumann:** Ja, Sie haben grundsätzlich Recht. Der Meinung bin ich auch. Aber das Problem ist vielschichtiger. Man hat ja eine Zeit lang versucht, mit „Made in Germany“ zu überzeugen. Aber Sie wissen auch, dass vielfach alles verlangt wird, aber dann nichts kosten darf. Denken Sie auch daran, dass mit „Lehmann“ und später „Toytrain“ eine Produktlinie für die Jugend geschaffen wurde, die wirklich preisgünstig war. Ich bin aber, was die Preise angeht, grundsätzlich der Meinung, dass man besser darauf geachtet hätte, was der LGB-Bahner in der Lage und bereit ist zu bezahlen. Mit dem eXtra-Shop hat man an der Schraube

gedreht, und – um bei diesem Bild zu bleiben – sie überdreht. Die Leute waren verärgert und haben sich abgewandt. Da hat man sich im Hause Lehmann wohl ganz gehörig überschätzt.

■ **GBP:** Was hätte man da grundlegend anders machen können? Nennen Sie mir doch ein Beispiel, was Sie anders gemacht hätten.

■ **H.-Jürgen Neumann:** Meine These war es immer, die „alten“ Formen, also die Klassiker der ersten Jahre zu benutzen, um wirklich preiswerte Fahrzeuge anbieten zu können. Diese Formen hatten schon lange ihr Geld verdient, und boten sich doch eigentlich an. Ich weiß, wer viel entscheidet, der macht auch Fehler. Bei Lehmann gab es in den letzten zehn Jahren zu viele Fehler in der Produktplanung, das ist einfach nicht verständlich. Und bevor Sie mich jetzt fragen: Die Aufnahme von Regelspurnmodellen ins LGB-Programm halte ich für den falschen Weg, da ist man von einer zuvor geraden Linie abgerückt.

■ **GBP:** Aber den vorgegebenen Grund kennen Sie ja: Es hieß, im Schmalspurbereich gingen die Vorbilder für nachfragestarke Modelle aus...

■ **H.-Jürgen Neumann:** Das sehe ich anders. Eine Schmalspurbahn ist nun mal besonders geeignet für immer kleiner werdende Gärten. Wer hat denn den Platz für Schnellzüge? Ich halte das für einen Fehler. Und die Fertigungsverlagerung von vielen Modellen nach China halte ich für einen noch größeren Fehler! Denken Sie nur an erkennbare Qualitätsunterschiede zu LGB-Modellen aus Nürnberg oder Lieferverzögerungen, die es deswegen gegeben hat.

■ **GBP:** Herr Neumann, da könnten wir noch lange darüber philosophieren. Ich denke, wir sollten hier zum Schluss noch einmal kurz auf den Anlass unseres Gesprächs zurückkommen: die Anfänge und Blütezeit der LGB in ihren ersten 20 Jahren. Wir haben diese Zeit in sechs Ausgaben Revue passieren lassen und, wie ich meine, einen guten Überblick über die Entstehungszeit und die „Goldenen Jahre“ der LGB verschafft. Auch in den nächsten zwanzig Jahren ist viel passiert, aber diese Geschichte müsste später einmal geschrieben werden.

Wolfgang Richter ist im Jahr 2008 80 Jahre alt geworden und wir wollen die Gelegenheit nutzen, um ihm nachträglich an dieser Stelle zu gratulieren. Ich möchte mich im Namen der Leser des Gartenbahn-Profi ganz herzlich bei ihm für das Geleistete bedanken. Er hat mit dem Gartenbahnhobby sicher vielen Menschen Freude bereitet. Und Ihnen, Herr Neumann, danke ich herzlich für dieses interessante Gespräch.

■ **H.-Jürgen Neumann:** Es war mir ein Vergnügen, mit Ihnen über Wolfgang Richter und die LGB zu plaudern. Und ganz speziell an Wolfgang Richter sende ich meinen Gruß: Bleiben Sie gesund, viel Erfolg mit Ihren weiteren Plänen. Und alles, alles Gute. ◆

## Alles in bester Ordnung.

Lassen Sie Ihre Magazine binden:  
Bis zu 2 Jahrgänge in einem Band.



**AUGUST LANGE**  
Buchbinderei – Papierhandlung

Inhaber Peter Lange  
Friesenstieg 2  
D - 31134 Hildesheim  
Tel. + Fax 05121 / 34831



1 Jahrgang (bis 6 Hefte) / 2 Jahrgänge (bis 12 Hefte)  
**29,75 €\*** / **32,50 €\***

\*) Bindepreise je Band zuzüglich 5,- € Porto inkl. Verpackung je Sendung in D bei von Ihnen gestellten Heften

**GARTENBAHN PROFI im Jahresband.**

## Wir bauen Ihre Kunststoffachsen auf Edelstahl um!

- ✓ **Edelstahl-Ringe!**  
**Keine verchromten Ringe!**
- ✓ **Keine Abriebspuren auf den Schienen!**
- ✓ **Extreme Laufruhe!**

Telefon: 05067-247524  
Fax: 05067-24 67 96  
Mobil: 0172-54 36 0 83  
e-Mail: AnSchmidtk@t-online.de  
Montag - Freitag ab 16.00 Uhr

Preise auf Anfrage

Wir kaufen auch Ihre gebrauchten Kunststoffachsen an!

