

H.-Jürgen Neumann:

Herr Richter, wir haben uns persönlich im Jahr 1972 kennen gelernt. Ich erwarte jetzt nicht, dass Sie sich an diese erste Begegnung erinnern, wogegen das erste Zusammentreffen mit Ihnen für mich schon ein Schlüsselerlebnis war. Ich hatte damals einen der Preise aus dem LGB-Preisausschreiben zum Thema „Schöne Innenanlagen“ gewonnen, und hatte beim LGB-Werk angefragt, ob ich mir die Firma einmal ansehen dürfe. Ich durfte nicht nur kommen, Sie haben mir höchstpersönlich alles gezeigt und sind 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 Ihre Firma. Und ich weiß auch, dass Sie die von mir herausgegebenen „Spur II Nachrichten“ immer gerne gelesen haben. Ohne dass man sich laufend gesehen hat, gab es doch eine gedankliche und freundschaftliche Verbindung. Zum Anlass „30 Jahre LGB“ hatte ich schon einmal ein Interview mit Ihnen gemacht, und seinerzeit in einem Jubiläums-Sonderheft der „Spur II Nachrichten“ veröffentlicht.

Und so sitzen wir dann auch heute rd. 10 Jahre später wieder zusammen, und ich freue mich sehr, Ihnen einige Fragen zur LGB-Geschichte stellen zu dürfen:

Zum 100-jährigen Jubiläum der Firma Ernst Paul Lehmann im Jahr 1981 haben Sie anlässlich des Festabends im Nürnberger Stadtpark-Restaurant eine Rede gehalten. Wie die „LGB-Depesche“ anschließend berichtete, haben Sie 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 der besonderen Art an. Was hat Sie damals auf so pessimistische Gedanken gebracht?

Wolfgang Richter:

Wir waren natürlich seinerzeit schon sehr froh, dass wir mit unserer LGB so einen großen Erfolg hatten. Wir haben aber auch nie 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 unser technisches Kleinspielzeug permanent von Kopierern aus Fernost nachgemacht wurde. Wir waren praktisch gezwungen, etwas zu tun, und gleichzeitig hatten wir unsere Vision.

Eine Modelleisenbahn im Maßstab 1 : 22,5 war einfach etwas absolut Neues. Wir hatten anfangs ja selbst zur Baugröße 0, also zum Maßstab 1 : 43 tendiert. Aber die gab es von anderen Herstellern ja auch schon. Und so haben wir schließlich alles auf eine Karte gesetzt, - wobei es durchaus genügend warnende Stimmen gab. Wir hatten zwar alles gut durchdacht,

aber Sie wissen ja selbst, was Einwirkungen von Außen vermögen, die man oft gar nicht beeinflussen kann. Wir waren also erst einmal durchaus auch vorsichtig.

H.-Jürgen Neumann:

Wir wissen aus Ihren früheren Erzählungen, dass die Planungsarbeiten zur LGB bereits 1964 begonnen haben. Sie haben sich also vier Jahre bis zur Vorstellung Zeit gelassen, was dann vielleicht auch erklärt, dass alles von Anfang an so sehr 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. Können Sie sich denn noch an Ihr Gefühlsleben vor 40 Jahren erinnern, an Ihre Sorgen und Befürchtungen, aber dann auch an Ihren Umgang mit dem großen Erfolg?

Wolfgang Richter:

Ja, das kann ich noch sehr gut. Mein Bruder Eberhard und ich bildeten erst einmal ein gutes Team. Er mehr der Techniker, ich der Kaufmann. Wobei sich unsere Kompetenzen immer überschneiden und wir alle Entscheidungen gemeinsam trafen. Sie wissen ja auch, dass in der Regel die Familienbetriebe oft erfolgreicher sind, als wenn sie nur mit Fremdpersonal etwas auf die Beine stellen wollen. Da sind einfach gleiche Interessen, und da schaut 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 sie mit einer Bank als Geldgeber immer einen weiteren Partner im Boot haben. Und an dem Spruch, dass die Banken bei Sonnenschein die Schirme austeilten, und die dann bei Regen wieder einsammeln, ist durchaus ein Körnchen Wahrheit. Es war also 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 ich immer nur den Rat geben, dass man mit den Füßen auf dem Teppich bleiben sollte. Ich mochte nie den großen Personenkult, sondern habe mich selbst auch immer als Modelleisenbahner und LGB-Fan gesehen.

H.-Jürgen Neumann:

„Wo viel Licht ist, ist auch Schatten“ – lautet eine alte Volksweisheit. Es hatte ja im Firmenverlauf und auch im Privatleben der Brüder Richter einige Schicksalsschläge gegeben. Sie sprachen selbst schon die Enteignung in früheren Jahren an, es hat aber mit dem frühen Tod Ihres Bruders Eberhard im Jahr 1984 – er war damals erst 53 Jahre alt – und einer Erkrankung auf Leben und Tod Ihrerseits drei Jahre zuvor, große Probleme gegeben, die es zu bewältigen galt.

Die Geschichte des Ernst Paul Lehmann Patentwerks ist schon öfters besprochen und beschrieben worden, - nicht zuletzt in dem Buch „Bewegte Zeiten“ aus dem Tümmlers Verlag Nürnberg (ISBN 3-921590-90-6). Und ich selbst habe seinerzeit zum Jubiläum „30 Jahre LGB“ die vorgenannte Broschüre herausgegeben, die sich mit der Historie und den „Machern“ der LGB beschäftigte.

Das wollen wir hier an dieser Stelle nicht weiter vertiefen.

Unser Gespräch heute soll in die Richtung gehen, dass ich mit Ihnen zusammen hauptsächlich über den ganz besonderen Erfolg der LGB in den ersten 20 Jahren philosophieren möchte.

Das ist nämlich der Zeitraum, über den der „Gartenbahn Profi“ in seiner Serie „40 Jahre LGB“ berichtet hat.

Wolfgang Richter:

Ja, Sie haben Recht. Die ersten 20 Jahre waren eine wunderschöne Zeit, - wobei Sie ja auch wissen, dass sich rückblickend manches verklärt. „Es ist auch viel Mühe und Arbeit gewesen“ möchte ich zitieren. Und nicht umsonst begann mein Arbeitstag im Patentwerk um 6.30 Uhr in der Frühe. Aber eine Modelleisenbahn war für meinen Bruder und für mich nicht einfach so ein Produkt, das es zu produzieren galt. Für uns 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 übersprang.

Wir waren ja 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.

H.-Jürgen Neumann:

Da möchten wir mal einhaken: Es war ja immer die Rede, von der „LGB-Familie“. Und da brauche ich jetzt nicht die Bedeutung des Begriffs „Familie“ zu erläutern. Auf jeden Fall war ein Wolfgang Richter das „Familien-Oberhaupt“, was mir persönlich einmal ganz deutlich wurde, als ich vor Jahren an einer Convention des amerikanischen LGB-Clubs in San Diego teilnahm, und ich abends im riesengroßen Fest-Pavillon den Wolfgang Richter in der Mitte entdeckte, dicht umlagert von LGB-Fans, die zusammen mit ihm fotografiert werden wollten. Eine Familie hält zusammen, - und das ist dann sicher auch eine Begründung für den großen Erfolg der LGB. Ein Produkt wirkt als Bindeglied zwischen einer großen Anzahl von Gleichgesinnter. Und zwar nicht nur wie die Mitglieder irgendwelcher und dann doch anonymen Fanclubs. „Zuhause fahre ich mit der LGB“ lautete damals die Beschriftung eines Autoaufklebers, mit dem man sich zu erkennen gab. Wie haben Sie die Geschichte mit der „LGB-Familie“ erlebt?

Wolfgang Richter:

Für mich war der Kontakt mit jedem einzelnen LGB-Freund wichtig. Ich habe aufmerksam zugehört, wenn sie erzählten, und ich hatte immer ein Notizbuch bei mir, in das ich die Wünsche und Ideen eingetragen, und später natürlich auch ausgewertet habe. Ich war auf vielen Modellbahn-Ausstellungen und Messen am LGB-Stand, habe später viele LGB-Clubs besucht, wann immer es meine Zeit zuließ. Und nicht, dass Sie meinen, das Durchblättern von Fotoalben oder die Betrachtung von einzelnen Bildern der LGB-Anlagen wäre mir je zu viel gewesen. Auch nach Jahren habe ich mich immer noch daran erfreuen können, was landauf, landab aus dem „Material“, das wir den Modellbahnern an die Hand gegeben hatten, 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 mir im Sinne der „LGB-Familie“ immer gut gefallen hat und auf das ich auch stolz war. Wo haben Sie das sonst, dass da über Generationen hinweg ein gemeinsames Hobby betrieben und gepflegt wird?

Und ich habe mich auch immer besonders gefreut, wenn die Ehefrauen sich an dem Hobby beteiligt haben. Sie waren oft für die Landschaftspflege im Garten zuständig oder haben gestalterisch auf der Innenanlage mitgebaut.

Was meine Aktivitäten in Sachen Kundenkontakten angeht, so muss ich rückblickend natürlich auch sagen: Alles hat seine Zeit. Es ist ein fließender Prozess, aber 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, an die Sie sich so nett erinnern, wäre 20 Jahre später nicht mehr möglich gewesen.

H.-Jürgen Neumann:

Wer die damaligen „LGB-Depeschen“ durchblättert, der stößt immer mal wieder auf Fotos, die Sie als Besucher bei den großen Vorbild-Bahnen zeigt. Und es ist ein offenes Geheimnis, dass Sie auf der Suche nach neuen LGB-Modellen gerne „vor Ort“ recherchiert haben. Haben Sie da das Nützliche mit dem Angenehmen verbunden?

Wolfgang Richter:

Ja, da haben Sie Recht. 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 das war nicht alleine meine Tätigkeit, vielmehr gab es da einige Mitarbeiter und LGB-Freunde, die uns gerne mit Fotos versorgten. Und die Bahngesellschaften waren dann in der Regel auch ein bisschen stolz, wenn „ihr“ Fahrzeug als LGB-Modell erscheinen sollte, und waren gerne behilflich.

H.-Jürgen Neumann:

Es fällt auf, dass unter den ganz frühen LGB-Modellen viele nach Vorbildern aus Österreich waren. Hat das etwas damit zu tun, dass Sie seinerzeit gerne Urlaub in Österreich gemacht haben?

Wolfgang Richter:

Nein. Aber als wir seinerzeit in der Vorbereitungszeit nach passenden Vorbildern für unsere LGB Ausschau hielten, da stießen wir 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, Ihr Freund Gerd Buerger aus Schwerte ist da ziemlich komplett....

Ansonsten gibt es in Österreich einfach sehr viele Bahngesellschaften: 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 auf unserem Programm. Große Schweizer Lokomotiven und Reisezugwagen wären technisch noch gar nicht möglich gewesen....

H.-Jürgen Neumann:

Im Jahr 1987 wurde die Tochterfirma LGBoA 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. Sie waren regelmäßig für einige Wochen im Jahr drüben, und wir haben uns dort auch schon getroffen. Es ging seinerzeit das Gerücht, dass Sie als Pensionär dort bleiben wollten, und auf Nachfrage haben Sie mir einmal erzählt, dass Sie zwar die amerikanische Lebensweise sehr mögen, aber auch Ihre deutsche Heimat nicht verlassen wollten. Ihr erster Niederlassungsleiter in San Diego war Rudi Enners, ein gebürtiger Düsseldorfer, der tatsächlich dort geblieben ist. Und der hat mir kürzlich erklärt, dass das milde Klima dort ihm gesundheitlich mindestens 10 Jahre gebracht habe. Bereuen Sie es heute etwas, nicht auch umgesiedelt zu sein?

Wolfgang Richter:

Es ist richtig, dass ich den „American Way of Live“ schon immer gemocht habe. Kurz nach dem Krieg war ich ja für die US-Armee in München in der Verwaltung tätig, und habe die auch dort erlebte lockere und unkomplizierte Art sehr gemocht. Was unseren gemeinsamen Freund Rudi Enners betrifft, so hatte der keine Familie mehr, als er seinen Wohnsitz nach San Diego verlegte. Meine Wurzeln in Deutschland und in Nürnberg waren doch andere, - so bin ich dann ein bisschen gependelt. Und Sie wissen, dass ich auch nach dem Ausscheiden als Gesellschafter und Übergabe an meinen Sohn und meinen Neffen vor ca. 10 Jahren immer noch in manche Entscheidungen im LGB-Werk eingebunden war, und auch bewusst meine Erfahrungen einbringen wollte. Und die Frage „was wäre wenn“ im Hinblick auf aktuelle Ereignisse stellt sich mir nicht....

H.-Jürgen Neumann:

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 ja 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. Es gab jeweils eine „Dealers Hall“, in der Unmengen von Modellen angeboten wurden. Es gab abends eine Hafenrundfahrt mit Festmenü, es gab Verlosungen, es gab tagsüber Seminare zu verschiedenen Themen und alles war perfekt organisiert.

Allerdings gab es auch eine Menge Konkurrenzprodukte. Anders also als in Europa waren einige Anbieter von Großbahnmodellen vertreten, die allesamt in China produzieren ließen, und daher zu geringeren Preisen anbieten konnten. Zwar waren die der LGB-Qualität unterlegen, was sich hauptsächlich bei den Lokomotiven bemerkbar machte, aber die preisgünstigeren Wagen wurden gerne gekauft.

Sie werden sich nicht gerade über diese Mitbewerber gefreut haben....

Wolfgang Richter:

Konkurrenz soll ja das Geschäft beleben, wie eine alte Kaufmannsregel lautet. Aber wenn man feststellen muss, dass eigene Produkte 1 : 1 abgekupfert werden, dann ärgert man sich schon sehr. Das waren dann die Anfänge, als wir mit aller Kraft und juristischer Unterstützung gegen Plagiate vorgehen mussten. Vielleicht waren wir damals auch etwas empfindlich, da wir diesbezüglich in der Vergangenheit gegen Raubkopierer bei unserem Blechspielzeug vorgehen mussten. Aber eine zweite Regel lautet. „Wehret den Anfängen“! Und Sie wissen, was heutzutage für große Schäden im weltweiten Handel durch Nachahmer angerichtet werden, und wie energisch mittlerweile dagegen vorgegangen wird. Grundsätzlich war es also richtig, dass wir uns da konsequent gewehrt haben.

Es sind aber dann auch schöne Produkte anderer Hersteller entstanden, die durchaus meinen Respekt verdienen. Es gibt halt so viele interessante Vorbilder, aber unsere Kapazitäten waren ja dann auch irgendwie beschränkt.

H.-Jürgen Neumann:

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.

Können Sie uns etwas über diese drei Artikel erzählen?

Wolfgang Richter:

Wir hätten mit dem „LGB-Cockpit“ gerne den Großbahnern ein leistungsstarkes Fahrgerät an die Hand gegeben. Aber VDE-Vorschriften haben dies nicht zugelassen.

Was den Beleuchtungswagen angeht, da gab es seinerzeit einen Einwand der Firma Märklin.

Das Kupplungssystem war pfiffig gedacht und sollte die Wagen mit jeweils zwei Kupplungshaken trennen können. Offensichtlich fuhren unsere 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 im Programm gestrichen.

H.-Jürgen Neumann:

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 erinnere mich an das Aufsehen um die „Frank S.“ als „Live-Steam“-Lokomotive, ich denke an die Metallmodelle, die von Aster in Japan für die Firma Lehmann ab 1997 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 bisschen aus Ihrer Sicht die Dinge schildern, und erzählen, wie Sie diese besonderen Produktlinien erlebt haben? Und wie sah so allgemein die Strategie im LGB-Werk aus?

Wolfgang Richter:

Das LGB-Werk war natürlich in erster Linie ein Wirtschaftsbetrieb. Auch wenn wir für den Hobby-Markt produzierten, haben wir natürlich auch wirtschaftlichen Zwängen unterlegen. Für manches Modell, das von LGB-Bahnern gewünscht wurde, war einfach kein genügend großer Markt da. Die Formneuheit einer Lokomotive kostete of schon mehrere Millionen DM, - da musste man schon relativ sicher sein, dass eine genügend große Stückzahl verkauft werden kann.

Grundsätzlich wurde ein Großteil des Jahresumsatzes mit Neuheiten gemacht. Und da war man dann schon ein bisschen das Opfer des eigenen Erfolges: Von der stetig wachsenden Anzahl der LGB-Bahner wurde natürlich auch immer mehr verlangt. Dazu kam dann noch die große Nachfrage aus den USA nach landestypischen Modellen.

Von einer ersten Serie wurden seinerzeit in der Regel 3.000 Stück gefertigt. Anhand der Händler-Bestellungen auf der Spielwarenmesse konnten wir da relativ sicher sein, dass diese Menge schnell abverkauft sein würde. Entsprechend der Nachfrage wurde dann nachproduziert. Und ab der dritten Serie hat man dann vielleicht erst einmal Geld verdient.

Von der „Mogul“ wurden im ersten Jahr gleich 10.000 Stück produziert. Leider war dieser Erfolg nicht allen Modellen beschieden....

H.-Jürgen Neumann:

Sie werden uns jetzt sicher keine Betriebsgeheimnisse verraten, aber hat das mit dem „Geld verdienen“ auch mit den zuvor genannten Sonderserien funktioniert? Von der „Frank S.“ wissen wir zum Beispiel, dass im ersten Verkauf doch so viele Maschinen übrig geblieben sind, dass es einige Jahre gedauert hat, bis alle abverkauft waren.

Und die Sache mit dem „Design Tuning“ soll ja eingestellt worden sein, weil zu wenig übrig blieb.

Wolfgang Richter:

Es hat im LGB-Programm immer mal wieder Fahrzeuge gegeben, bei denen uns von vornherein klar war, dass damit wenig zu verdienen war. Dann war das auch so in Ordnung. Sie im Rheinland sagen dann „Aus Spass an der Freud“. Die propellergetriebenen „Flyer“ waren zum Beispiel solche Fahrzeuge.

Die „Live Steam“-Lokomotive „Frank S.“ hatte uns schon selbst begeistert! Und die Größe unserer Bahn war natürlich prädestiniert, auch einmal ein solches Projekt zu wagen. Natürlich hat so eine Technik dann Aufmerksamkeit erregt, und mancher hat dann dadurch seinen Weg zur LGB gefunden. „Live Steam“ gab es oft im Garten, während auf der Keller- oder Speicheranlage die elektrische Bahn im Einsatz war. Und dass sich da ein ganz besonderer Liebhaberkreis gefunden hat, der mit „echten“ Dampflokomotiven fahren wollte, das können Sie an den heutzutage existierenden Kleinserienherstellern erkennen. Denken Sie nur an die Modelle der Herren Schweer, Regner und Reppingen, - um nur mal einige zu nennen.

Bei der „Design-Tuning“-Einrichtung war unser Konzept ursprünglich so, dass man sich nur aus zwei Wagentypen ein Wunschmodell machen lassen kann. Da hatten wir noch nicht mit dem Ansturm gerechnet, der da auf uns zu kommen sollte. Kurz und gut haben wir dann irgendwann fast jedes Fahrzeug wunschgemäß umgearbeitet. Natürlich hatten wir auch unseren Vorteil aus der Aktion, denn der Kreativität der LGB-Bahner war fast keine Grenzen gesetzt. Und einige Modelle, die wir so selbst zu Gesicht bekamen, sind später dann auch in etwa so in Serie gegangen. Grundsätzlich war aber der Aufwand, der da getrieben werden musste, sehr hoch. Ein Modell vollständig zur Umlackierung zu zerlegen, das brauchte schon seine Zeit. Und extra ein Tampon zur Bedruckung von vielleicht nur einem oder höchstens drei Modellen herzustellen, die Konstruktion am Computer und die Korrespondenz mit dem Kunden, das nahm einfach zu viel Zeit in Anspruch.

Schließlich war der zuständige Mitarbeiter auch noch für die Handmuster von geplanten Neuheiten in unserem Hause zuständig, und als diese Arbeit immer mehr wurde, mussten wir die „Design-Tuning“-Abteilung wieder schließen.

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 haben wir dann auch gemerkt. Und ein wenig selbstkritisch muss ich sagen, dass wir bei der Vorbildauswahl dann auch nicht immer gut beraten waren. Da würde man heutzutage sicher manches anders machen. Die Schlepptender-Dampflok der RhB G 4/5 wäre zum Beispiel ein schönes Modell für die Aster-Serie gewesen.

H.-Jürgen Neumann:

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 den Herstellern und den Händlern, dass eben nur noch ganz selten Fachleute mit „Herzblut“ in der Verantwortung stehen. Wenn ein Manager von einem Produzenten von Milchprodukten in höchste Position bei einem Modelleisenbahnhersteller wechselt, ja, was soll ich sagen, das muss ja eigentlich schief gehen.

Und dann sind mit den Jahren einfach die Preise zu sehr gestiegen. „Die Kinder und die Jugend müsste an das Produkt Modelleisenbahn herangeführt werden“ – wird da so oft gesagt. Wenn heutzutage eine Lokomotive so viel Geld kostet, wie eine Computeranlage, dann kann man sich denken, was der Jugendliche sich wünscht, und was die Eltern bereit sind, auszugeben.

Wolfgang Richter:

Ja, Sie haben schon grundsätzlich Recht. Aber das Problem ist doch vielschichtiger. Wir haben ja eine Zeit lang versucht, mit „Made in Germany“ zu überzeugen. Aber Sie wissen ja auch, dass vielfach alles verlangt wird, aber das darf dann nichts kosten. Denken Sie auch daran, dass wir mit „Toytrain“ gerade eine Produktlinie für die Jugend geschaffen haben, die wirklich preisgünstig war.

Und was die heutigen Manager betrifft: Es ist wohl eine Zeiterscheinung, dass in den Branchen, in denen das „Herzblut“ erforderlich wäre, wenig geeigneter Nachwuchs zur Verfügung steht. Da bin ich derzeit auch etwas ratlos....

H.-Jürgen Neumann:

Herr Manfred Regner hat ja auf der Spielwarenmesse in diesem Jahr den Ausspruch getan, dass es seiner Meinung nach in zwanzig Jahren keine Modelleisenbahn mehr geben würde. Teilen Sie diese Meinung?

Wolfgang Richter:

Das ist schwer zu sagen. Ich bin von Natur aus eigentlich ein Optimist. Vielleicht wird ja auch einfach nur der Markt schrumpfen, weil die Modellbahner weniger werden. Denn wenn die Kinder sich mit anderer Technik beschäftigen, die Jugend mit Familiengründung beschäftigt ist und sich im Beruf einen Weg suchen müssen, dann wachsen ja auch immer wieder Menschen ins Rentenalter nach, die nach einer Freizeitgestaltung suchen. Und diese Gruppe wird immer zur Verfügung stehen und ein lebenswertes Hobby wie die Modellbahn und insbesondere die LGB zu schätzen wissen.

Ich sehe da auch eigentlich keine Versäumnisse der Modellbahnindustrie. Denken Sie mal, was mit der Entwicklung von Mehrzugsteuerungen und anderen elektronischen Komponenten alles getan wurde, um Interesse zu wecken.

H.-Jürgen Neumann:

Herr Richter, ich denke, wir müssen hier einmal wieder auf unser Ursprungsthema zurückkommen. Vierzig Jahre LGB und hiervon ein Rückblick auf die ersten zwanzig Jahre.

Wir haben in sechs Ausgaben dieses Jahres 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 die Geschichte müsste später einmal geschrieben werden.

Ich möchte mich auf jeden Fall – und das sicher auch im Namen vieler LGB-Freunde – ganz herzlich bei Ihnen bedanken, für die Freude, die dieses wunderschöne Hobby LGB gebracht hat. Für die zahlreichen Freundschaften, die dadurch entstanden sind. Für eine sinnvolle Freizeitgestaltung, für zahlreiche Kontakte, - in meinem Fall sogar in viele Länder auf der Welt. Und schließlich danke ich Ihnen auch ganz herzlich für dieses Gespräch heute....

Wolfgang Richter:

Es war mir ein Vergnügen, mit Ihnen zu plaudern, und es ist mir eine große Freude, dass auch in der heutigen schweren Zeit meine Freunde zu mir und zur LGB stehen. Ich möchte mich bei der Gelegenheit auch ganz herzlich bei denen bedanken, die an meinen „runden“ Geburtstag in diesem Jahr gedacht und mir gratuliert haben. Auch sonst bekomme ich sehr viel Post mit aufmunternden und lieben Worten. „Danke“ an alle, bleiben Sie gesund und haben Sie weiterhin viel Freude an einem der schönsten Hobbys der Welt, - der LGB....