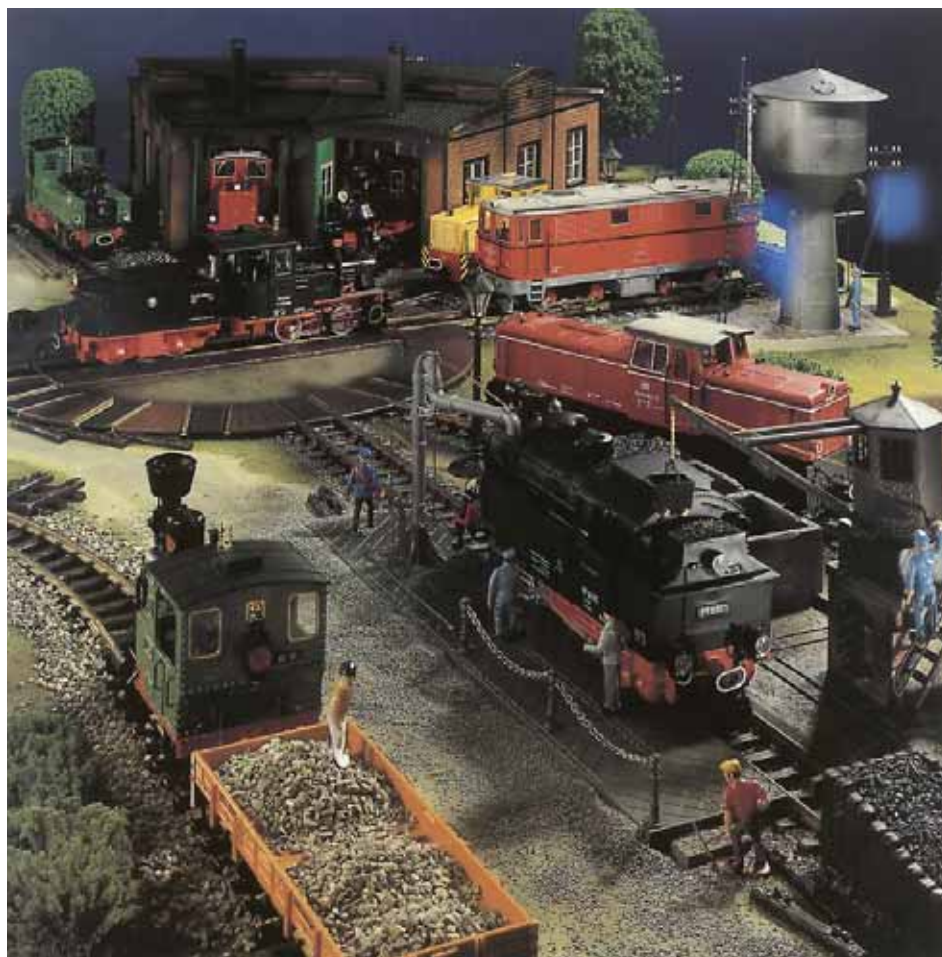


LGB-Historie



Die Jahre

1976 und 1977



L·G·B
FREUNDE **MUCH**



Inhaltsverzeichnis

1976



LGB-Neuheiten 1976

Das Jahr, in dem die Straßenbahn vorgestellt wird 3 - 5

LGB-Neuheiten 1977

RhB-Krokodil, DB-Diesellok und Handarbeitsmodelle 6 - 8

1976 und 1977

Der Beginn eines neuen Kapitels in der LGB-Geschichte 9 - 13

Katalog 1977

1977

14

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

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

LGB-Neuheiten 1976

Das Jahr, in dem die Straßenbahn vorgestellt wird

Die „LGB-Depesche“ berichtet in Heft 29/30 aus dem Mai 1976 im Rahmen der „LGB-Messeneuheiten“ wie folgt:

Straßenbahnen waren bislang ein wenig das Stiefkind der Modellbahnindustrie. Für die LGB-Freunde geht daher ein langgehegter Wunschtraum in Erfüllung: Jetzt gibt es auch in dieser herrlichen LGB-Baugröße eine Tram, auf die ein weiteres Einsatzgebiet schon wartet. Das Vorbild der LGB-Straßenbahn 2035 mit ihrem Anhänger 3500 fuhr in Darmstadt. Mit der Wahl dieses Vorbildes hat sich E. P. Lehmann die allergrößte Mühe gegeben und damit voll ins Schwarze getroffen. Geschaffen wurde ein Oldtimer, der, gebaut in den zwanziger Jahren, in dieser oder abgewandelter Form in allen Städten zu finden war, und der in jeder Stadt hätte fahren können. Jeder LGB-ler kann sich sein Stadtwappen anbringen, seine Liniennummer wählen und nach Herzenslust diesem herrlichen Modell auch den Anstrich seiner Heimatstadt geben. Für die Bastler

sind unzählige Varianten möglich. Straßenbahnen dieses Typs haben bis in die fünfziger Jahre überall noch verkehrt und überleben bis zum heutigen Tage in einzelnen Exemplaren noch als Arbeitswagen bei ihren Verkehrsbetrieben. Bei der langen Lebensdauer eines Straßenbahnwagens ist man nicht so sehr an Epochen gebunden, wie bei verschiedenen Eisenbahnfahrzeugen. Neben dieser alten Straßenbahn kann auch ein modernes Fahrzeug seinen Platz haben. Der Einsatz einer Straßenbahn ist für den LGB-Freund unbegrenzt...

Dieser Einschätzung kann man sich nur anschließen. In der Regel wurden Straßenbahnen zusätzlich und als Ergänzung zur LGB eingesetzt. Also die Strecke, die hinter dem Bahnhofsgebäude beginnt und innerhalb einer Kleinstadt verläuft. Vom Hauptbahnhof zum



Die Handmuster der LGB-Modelle werden von Profis erstellt. Werner Arthur Hinz, Modellbildhauer aus Darmstadt, legt gerade letzte Hand an den Straßenbahn-Motorwagen an.

Marktplatz zum Beispiel. Etwas abseits vielleicht ein kleines Straßenbahn-Depot. Alles natürlich mit der ja schon vorhandenen Oberleitung versehen. Auf Spielbahnstrecken kann die Straßenbahn den Personentransport, und die ja schon im LGB-Programm vorhandene kleine Industrie-Ellok den Güterverkehr übernehmen. Reine LGB-Straßenbahnanlagen sind uns nicht bekannt geworden. Das ist auch verständlich, - bei den vielen schönen Eisenbahnmodellen, die zum Kauf (ver-)locken....



Motorwagen und Beiwagen der LGB-Straßenbahn. Den Fahrzeugen lagen noch Werbetafeln bei, die oben am Dach befestigt werden konnten. Mittels Beschriftungsbogen konnte das gewünschte Stadtwappen aufgeklebt werden.



Passend zur Straßenbahn wurden dann auch gleich, basierend auf dem Fahrgestell der kleinen Feldbahnloren, eine Arbeitslore (LGB-Nr. 3510) und ein Turmwagen für Oberleitungs-Reparaturen (LGB-Nr. 3530) angeboten. Diese wurden dann in der Folge nicht nur auf Straßenbahnstrecken eingesetzt. Die kleine Kastenlore konnte aufgrund ihres geringen Gewichtes auch der Draisine angehängt werden (falls der ein Bastler eine Ziehvorrichtung verpasst hatte), und der Turmwagen fand als Brücken-Montagewagen oder Tunnel-Inspektionswagen Verwendung.



Gleich mit ins Straßenbahnprogramm wurden diese beiden kleinen Wägelchen auf Basis der Feldbahn-Untergestelles. Ein Oberleitungs-Reparaturwagen und eine offene Kastenlore.



Schleptenderlok 2015, Basismodell mit nur einem Motor.



Schleptenderlok 2015 D mit Motortender und Raucherzeuger.



Schleptenderlok 2017 als (Pseudo-)US-Ausführung.

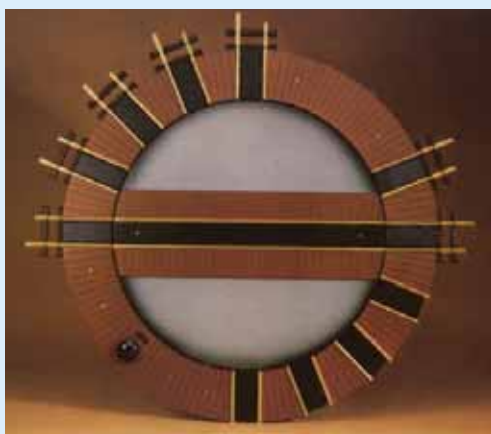
Die im Vorjahr als Handmuster gezeigte Schleptenderlok kam dann in 1976 zur Auslieferung. Und das dann gleich in drei verschiedenen Ausführungen. Während das Basismodell (LGB-Nr. 2015) nur über einen Motor verfügte, war die in erster Serie grün lackierte Schwestermaschine (LGB-Nr. 2015 D) mit Raucherzeuger und dann auch mit einem zweiten Motor im Tender ausgerüstet. Die Lokomotiven hatten jetzt auch Speichenräder und andere Schornsteine bekommen. Mit einer Länge von 45 cm machten die Modelle schon etwas her, auch wenn sie natürlich überwiegend dem Spielbahn-Bereich zuzuordnen waren.

Als dritte im Bunde kam dann die US-Western-Ausführung (LGB-Nr. 2016) mit Kuhfänger, grüner Lackierung und bunter Farbgebung. Sie hatte nur einen Motor und die Räder des Tenders waren rot. Diese Ausführung ist heute relativ selten. Die zweite Variante dieser Lokomotive kam ein Jahr später (LGB-Nr. 2017) mit zwei Motoren und schwarzen Rädern des Tenders.

Das amerikanische Wagenprogramm wurde durch einen Kühlwagen „Reefer“ (LGB-Nr. 4064) ergänzt. Mit ihm standen dann die typischen US-Wagen zur Verfügung. Mit seinen großen Seitenflächen bot er sich für die Zukunft natürlich für allerlei Werbebedruckungen an. Als „Budweiser“ war er wenig später sehr farbenfreudig und beliebt.

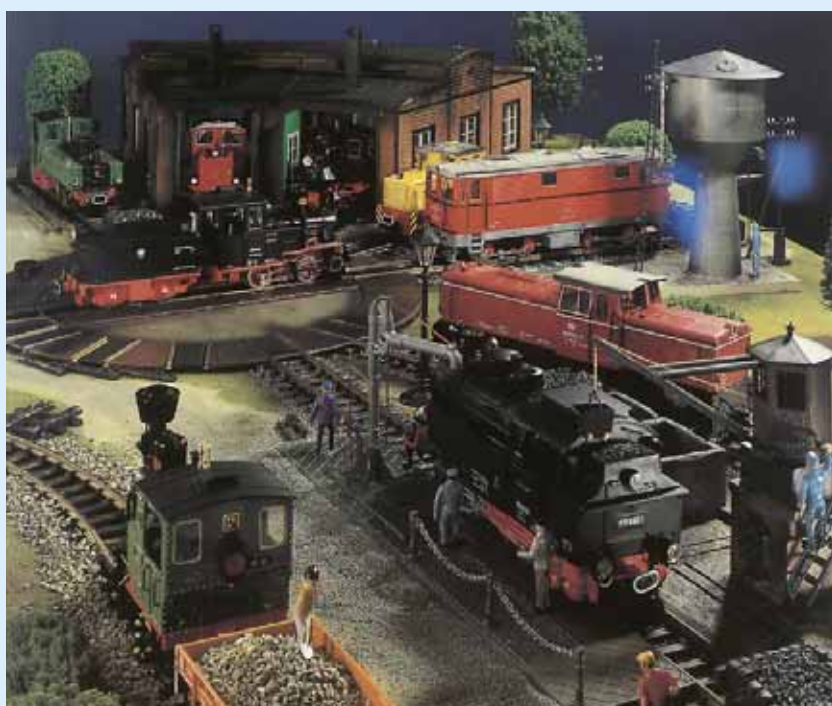


Der erste seiner Reihe: „Reefer“ 4064 in freundlich gelber Farbgebung.



Links: Handdrehescheibe für den Innenbetrieb. Es gab seinerzeit Bastler, die den Stellknopf (unten links) mit einem Motor-Getriebe ausgestattet haben.

Unten: Die Drehscheibe eingebaut in einem wunderschönen Ausstellungs-Diorama. Auf den Gleisen sind die meisten der damaligen LGB-Lokomotiven zu sehen.



Eine neue preiswerte Anfangspackung (LGB-Nr. 20601T) mit der kleinen Dampflok 2075, zwei Kipploren, Schienenkreis und Trafo zielte auf den LGB-Nachwuchs. Zur schnellen Ergänzung und zu Geschenkzwecken erschien eine Gleisergänzungspackung „Prellbock-Set“ (LGB-Nr. 20901) mit einer Weiche, einem gebogenen und sechs geraden 30-cm-Gleisen sowie einem Prellbock. Ein „Bahnhof-Set“ (LGB-Nr. 20902) enthielt 2 Weichen, 9 gerade und 2 gebogene 30-cm-Gleise. Damit ließ sich aus einem Schienenkreis ein Oval mit Ausweichgleis aufbauen.

Lange erwartet kam der große LGB-Radius von 235 cm Durchmesser, das gebogene Gleis Nr. 1600. Passend dazu wurden die elektrischen Weichen mit 22,5 Grad Abzweigwinkel (LGB-Nr. 1605 bzw. 1615) ins Programm genommen.

Eine Handdrehescheibe (LGB-Nr. 1400) kam von der Firma Diller, war relativ wenig bekannt, nicht wetterfest, und hat sich auch nicht besonders durchgesetzt.

LGB-Neuheiten 1977

RhB-Krokodil, DB-Diesellok und Handarbeitsmodelle

Das zehnte Jahr der LGB begann mit einem Paukenschlag! Zur Spielwarenmesse im Frühjahr wurden mit der RhB-Ellok Ge 6/6 „Krokodil“ (LGB-Nr. 2040) und der DB-Diesellok der Baureihe 251 (LGB-Nr. 2051) zwei große Lokomotiven vorgestellt. Deren Auslieferung wurde zwar erst für die Jahre 1978 und 1979 angekündigt, aber das machte nichts. Bei derart aufwändigen Maschinen konnte man sich – wie seinerzeit ja auch bei der Harzquerbahn-Dampflok 2080 – gut vorstellen, dass der Formenbau bei Lehmann damit gut beschäftigt sein würde. Und gut 'Ding braucht Weil' - wie es so schön heißt. Oder: Vorfreude ist die schönste Freude....

Bei zwei kleineren Lokomotiven war dann die Entwicklungsarbeit nicht so aufwändig, und sie erschienen dann auch im Laufe des Jahres. Aus vielen Teilen der kleinen Diesellok (LGB-Nr. 2060) war nämlich in grüner Farbgebung eine elektrische Rottenlok mit Oberleitungsbügel entstanden (LGB-Nr. 2033). Als Gag verfügte diese Lok über ein gelbes Blinklicht auf dem Dach.

Dann gab es eine kleine B Köf Diesellok (LGB-Nr. 2090), die im Neuheitenprospekt gleichfalls in grün abgebildet war, dann aber in rot ausgeliefert wurde. Gleichwohl sollte später durch Sammlerkreise lange das Gerücht gehen, dass es doch eine erste grüne Serie gegeben hätte. Dem war aber nicht so. Vielmehr war von dem später erschienenen



Erste Serie des LGB-Krokodils, - die schwarzen Einlegescheiben an den Blindwellen waren noch nicht vorhanden.



Ein Kraftprotz! DB-Diesellok 2051 in der ersten Ausführung.

*Ein „Wolpertinger“ auf LGB-Gleisen:
Eine Mischung aus kleiner Diesellok 2060 und Ellok 2030.
Aber trotzdem ganz nett....*



grünen (!) Batteriezug-Modell von LGB-Bahnern schon ´mal das Gehäuse gewechselt worden. Ob dies mit dem Ziel geschah, ganz harmlos die „Artenvielfalt“ zu vergrößern, oder ob man eine „große Rarität“ vortäuschen wollte, sei dahin gestellt....

Zum Thema „Straßenbahn“ wurde ein Haltestellenschild und eine Reklamesäule angekündigt. Beides kam aber erst 1978, und dann auch noch in geänderter Zusammenstellung.

An neuen Wagen wurde der vierachsige Personenwagen in einer rot/elfenbein-Lackierung ins Programm genommen (LGB-Nr. 3064). Er wurde als Schweizer Reisezugwagen angekündigt, hatte gleichwohl vorerst das „ÖBB“ auf dem Rahmen, - macht ja nichts....

Aus dem vierachsigen Flachwagen ist der Container-Tragwagen (LGB-Nr. 4069) entstanden. Auch hierbei hat die Prospektabbildung lediglich ein Handmuster gezeigt. Die großen „LGB“-



Reisezugwagen 3064 in schöner rot/elfenbein Lackierung.



Vierachsiger Containerwagen 4069. Die Container hat es später auch mit anderer Bedruckung gegeben.

Schilder waren zwar zuerst auf dem Kartonaufkleber zu sehen, aber durch kleinere mit durchgehendem Streifen ersetzt. Erst in wurden in der Serienfertigung grün/gelb, danach in rot/gelb.



Kleine Rangier-Köf in zwei verschiedenen Farben. Hat es etwa doch eine grüne Vorserie gegeben?



Sensation des Jahres und Beginn eines neuen Zeitalters. LGB-Handarbeitsmodelle in Metallausführung aus dem Hause Christian Höhne. Zu sehen sind die ersten 3 Modelle einer 7er-Serie. Etwas für Gutbetuchte....

Nicht minder spektakulär war die Vorstellung eines Programms an Handarbeits-Lokomotiven in Kleinserien-Metallbauweise. Die „LGB-Depesche“ Heft 33 berichtet in ihrem Messebericht auf Seite 13 kurz und knapp wie folgt:

DM 5.410,00 kosten Handarbeitslokomotiven, die in einer limitierten Kleinserie hergestellt werden. Die Maschinen sind mit LGB-Fahrwerken ausgerüstet, die Aufbauten werden in Metall wohlfein ausgeführt. Die Modelle entsprechen Vorbildern von großen Schmalspurlokomotiven aus aller Welt (Afrika, Japan, Nordamerika usw.). Jedes Jahr soll ein Modell angeboten werden. Der Vertrieb an den Fachhandel erfolgt durch die Firma Ernst Paul Lehmann. Die Maschinen sind auf allen LGB-Anlagen mit großen Gleisradien einsetzbar.

Heute wissen wir, dass diese Lokomotiven von Christian Höhne kamen, dass jährlich eine Serie

von 100 Stück angeboten wurde, dass die Preise jedes Jahr stiegen, und dass diese Lokomotiven dem Anschein, dass sie wie „normale“ LGB-Lokomotiven eingesetzt werden konnten (lediglich mit der Einschränkung der großen Gleisradien) nicht gerecht wurden. Sie waren durch ihre Metallbauweise einfach zu schwer für die LGB-Getriebe und waren darüber hinaus für den rauen Alltag viel zu empfindlich. Selbst bei Vitrinenmodellen sollten sich nach Jahren angeklebte Bauteile lösen. Gleichwohl war die Nachfrage erst einmal groß, und es fanden sich offensichtlich – trotz des Preises – genügend Interessenten bzw. erst einmal Händler, die bestellten.

Als erstes Modell wurde 1977 eine 1 D 2 Schlepptenderlokomotive, die „Class 24“ der South African Railways (S.A.R.) vorgestellt. Die Maschine war 815 mm lang und 11,8 kg schwer. Voraussetzung für einen Einsatz

auf der LGB-Anlage waren die Verwendung der Gleise 1600 und der Weichen 1605 bzw. 1615.

In 1978 sollte dann eine Beyer-Garrat-Lok, und in 1979 eine Mallet folgen. Alle drei Maschinen waren im Katalog von 1977 abgebildet und mit folgendem Text versehen:

Diese handgearbeiteten Spitzenmodelle sind vollständig aus Metall gearbeitet. Sie sind mit den über 100.000fach bewährten LGB-Triebwerken ausgerüstet. Deshalb sind diese wertvollen Sammlermodelle nicht nur für die Vitrine, sondern auch für den LGB-Fahrbetrieb bestimmt. Die

originalgetreue Farbgebung, sowie die absolut vorbildgerechte Detaillierung durch Meisterhand, lässt auch verwöhntesten Modellbahnliebhabern das Herz höher schlagen!



[Download 2 MB](#)

Wir stellen hier einen kleinen Sonderprospekt zum Download ein, in dem dann auch die nachfolgenden Modelle bis 1981 enthalten sind. Insgesamt sollte sich die Serie auf sieben Lokomotiven belaufen, die wir Ihnen später einmal in einem Sonderbericht vorstellen wollen.

1976 und 1977

Der Beginn eines neuen Kapitels in der LGB-Geschichte

Straßenbahnen waren bzw. sind im LGB-Programm nie der „große Renner“ gewesen. Im Jahr 1977 wurde nach einem Vorbild aus dem Hause AEG/Siemens ein hübsches Modell geschaffen, das so in vielen europäischen Großstädten im Einsatz war. In gelb/weißer Farbgebung gab es einen Motorwagen (LGB-Nr. 2035) und einen Beiwagen (LGB-Nr. 3500). Die Auslieferung der Modelle sollte dann Mitte 1978 erfolgen. Die Fahrzeuge wurden einzeln angeboten, was auch gut war. Wer wollte, konnte die Anschaffung kostenmäßig „strecken“, oder sich mehrere Beiwagen zulegen. Angekündigt wurde zur Auslieferung im Folgejahr bereits eine rot/weiße Variante mit offenen Bühnen und anderer Fensteraufteilung sowie mit Lyra-bügel (LGB-Nr. 2036 und 3600). Schade eigentlich, dass in all' den Jahren nicht eine zweite Oldtimer-Straßenbahn, vielleicht ein vierachsiges Modell, ins Programm genommen wurde (die US-Straßenbahn lassen wir jetzt 'mal außen vor). Eigenbauten wurden oft genug in der „LGB-Depesche“ abgebildet.



Die zweite Ausführung der Straßenbahn wurde 1977 schon vorgestellt. Motorwagen 2036 und Beiwagen 3600 in schöner rotweißer Lackierung.



Das wäre zum Beispiel ein schönes, vierachsiges Modell gewesen: Museums-Triebwagen 2 der OEG.

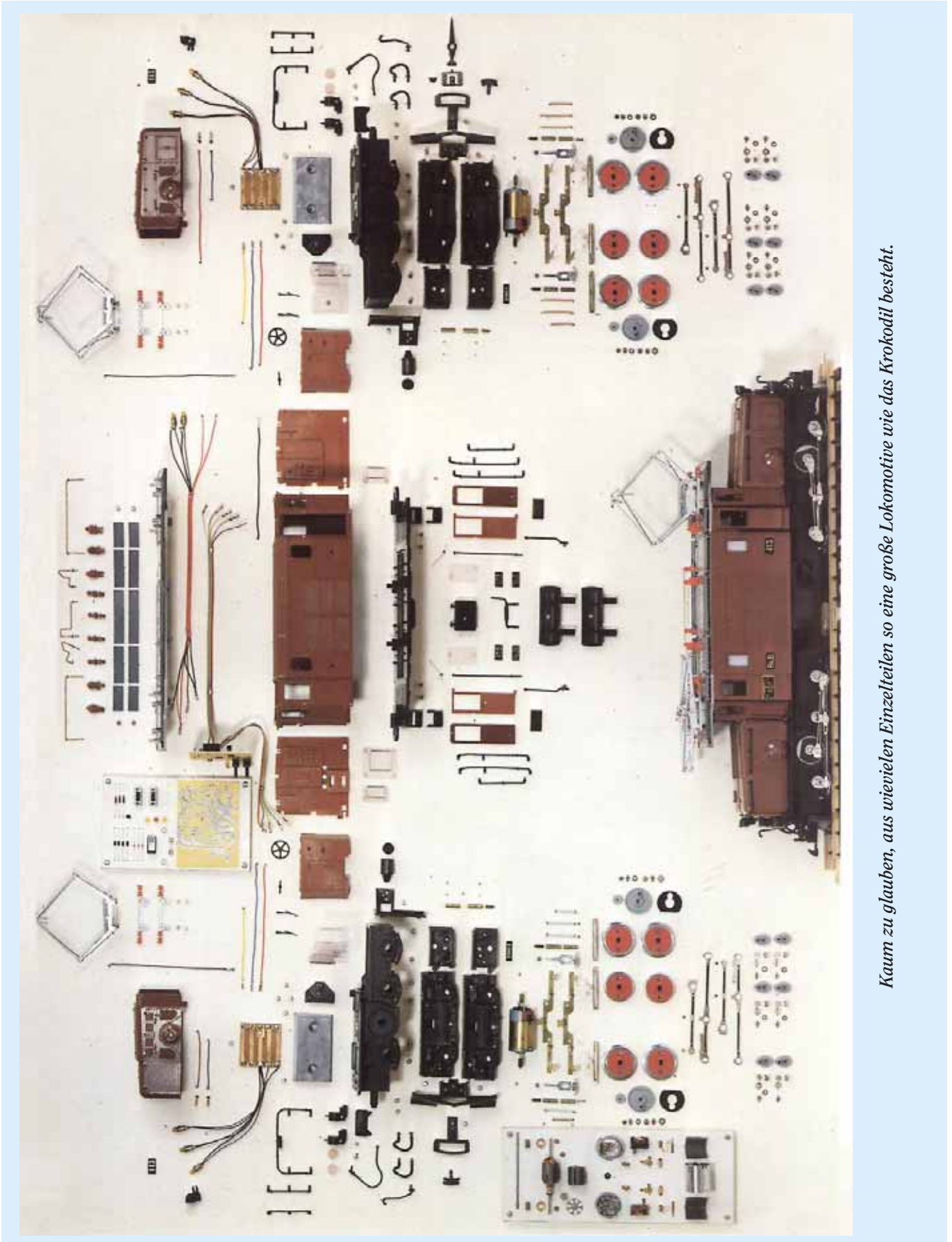
Foto: DGE/Upfegger (aus „LGB-Depesche“ Nr. 40 aus 1980 Seite 16)

Das „Krokodil“, die RhB-Elektrolokomotive Ge 6/6 (LGB-Nr. 2040) wurde 1977 vorgestellt, mit dem Hinweis, dass die Auslieferung für 1978 geplant wäre. Das war eine Maschine! Sie verkörperte so richtig die selbstgesteckten Qualitätsansprüche der Firma Lehmann. Zahllose Details, wie z.B. richtig geätzte Messing-Fabrikschilder,

waren vorhanden! Einfach toll! Und der erste Preis belief sich auf lediglich 375,00 DM. Da brachte die spätere Nachkalkulation dann schnell eine andere Größenordnung hervor.... Schließlich bestand das Modell aus rd. 640 Einzelteilen, und das nachfolgend gezeigte Schaubild hängt heute noch im LGB-Werk.

Die passende Oberleitung in Metallbauweise nach RhB-Vorbild kam dann 1980 ins Programm, - gefertigt damals von „AZB“, einer Behindertenwerkstatt in der Schweiz.

Zur Auslieferung in 1979 wurde gleichzeitig die DB-Diesellok Baureihe 251 (LGB-Nr. 2051)



Kaum zu glauben, aus wievielen Einzelteilen so eine große Lokomotive wie das Krokodil besteht.

angekündigt. Damit wurde dann auch einfach der Notwendigkeit Rechnung getragen, dass auf den Anlagen der LGB-Bahner immer längere Züge zu transportieren waren. Und da mussten schon zugstarke Maschinen her... 1980 kam dann übrigens die 2051S mit Geräuschsimulator.

Auf der Spielwarenmesse 1976 wurden die LGB-Handarbeitsmodelle vorgestellt. Die Optik war schon hervorragend! Gerade zu einer Zeit, in der mit dem „Krokodil“ und der DB-Diesellok große Lokomotiven ins Programm genommen wurden, wollte die Kundschaft natürlich auch eine große Schleptenderdampflok

haben. Wir erinnern noch einmal an die entsprechende Umfrage in der „LGB-Depesche“ Nr. 21/22 Seite 12 und deren in Heft 23/24 Seiten 10 und 11 veröffentlichtes Ergebnis.

So waren die Handarbeits-Lokomotiven dann auch schnell verkauft, - trotz des hohen Preises. Und nicht nur die Maschine für 1977, sondern gleich die komplette vorgestellte Dreier-Serie. Zum Ende der Messe hieß es dann: ausverkauft! Viele bestellten gleich mehrere eines Modells für sich und sahen darin eine Kapitalanlage.

Wer seinerzeit trotz LGB-Begeisterung der Versuchung widerstehen konnte, sei es aus Erkenntnis, oder, wie wohl in den

meisten Fällen, aus finanziellen Gründen, der brauchte sich später darüber nicht zu grämen. Die „Wertsteigerungen“, die von Anfang an propagiert wurden, sind per heute nämlich in keinerlei Weise eingetreten. Gleichwohl gab es damals erst einmal eine Preissteigerung. Und zwar jedes Jahr, von Modell zu Modell. Nach 5.400,00 DM für das erste Modell, sollte das letzte der Reihe schon 12.000,00 DM kosten. Diese Preise waren dann einfach nicht mehr gerechtfertigt. Zumal bei den Lokomotiven noch eine Menge „Kinderkrankheiten“ zutage traten, die in der Klebtechnik, der Empfindlichkeit dadurch oder einfach in der Antriebstechnik lagen.



Hier die „Sound“-Version der DB-Diesellok 2051. Der Stift unten mittig, mit dem mittels Kontaktleiste der Pfiff ausgelöst werden kann, ist gut zu sehen. Die Räder sind nicht mehr rot, sondern schwarz.

Unten: Ein Blick ins „Innenleben“ der Lokomotive. Ein kleines technisches Wunderwerk!

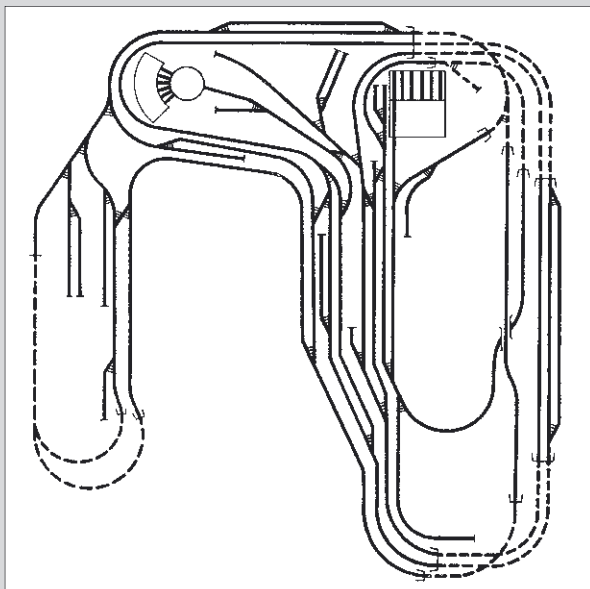


Besondere Ereignisse:

Die „LGB-Depesche“ schrieb in Heft 31/32 (01.11.1976) einen weiteren **Fotowettbewerb** aus. Gesucht wurden die schönsten LGB-Innenanlagen. Die Preisträger wurden in Heft 35 sowie in den Heften 37 und 38 vorgestellt.

Ein Ehrenpreis ging an Hans Zinner, der in seinem Garten (in der Nähe von Augsburg) ein weiteres Haus nur für die LGB gebaut hatte.

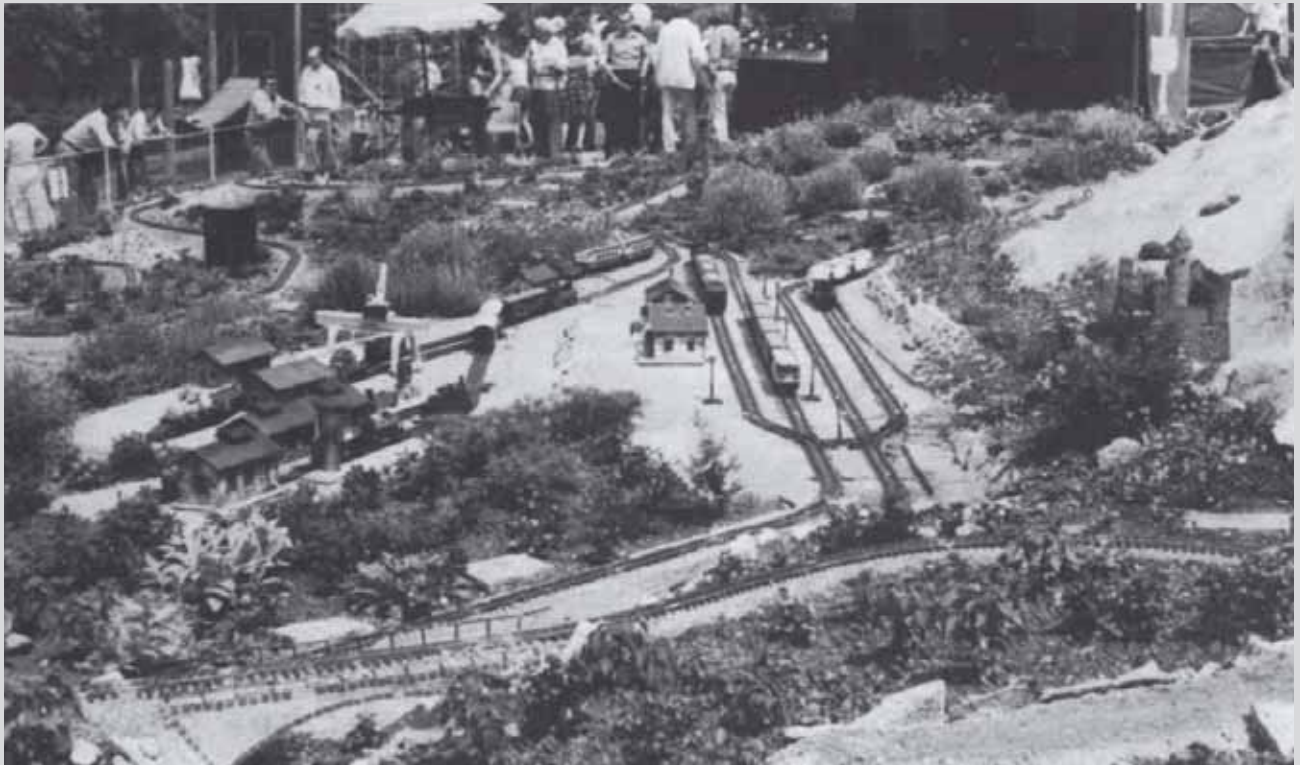
Ein zweiter Preis ging übrigens an einen gewissen Horst-Jürgen Neumann....



Gleisplan der Anlage Hans Zinner. Die unendlich vielen Spielmöglichkeiten sind gut zu erkennen.



*Eine der damals schönsten LGB-Innenanlagen.
Für sie war auf dem Grundstück des Besitzers extra ein Haus gebaut worden.*



Anlage des LGB-Clubs St. Gallen bei der Eröffnung. Sonntag der 24.06.1979.

Die ersten **Artikel-Nummern** wurden im LGB-Werk neu vergeben. Die 2040 der kleinen Dampflok der Hüttenwerke Siegerland bekam die RhB-Ellok „Krokodil“. Die Straßenbahn erschien unter der Nr. 2035, die zuvor für die einfarbig grüne Industrie-Ellok verwendet worden war.

Im Jahr 1976 wurde der **LGB-Club St. Gallen** in der Schweiz gegründet. Siehe hierzu auch den Bericht in der „LGB-Depeche“ Nr. 31/32 Seite 8. In 1979 sollte dann schon die große Freilandanlage am Kinderparadies Schiltacker (die es ja bekanntlich nicht mehr gibt) eingeweiht werden.

Zum Schluss noch ein Foto der wunderschönen Gartenbahnanlage von Georg Pscheidl, Teisendorf am Chiemsee. Ihn habe ich seinerzeit einmal besucht....



Schöne Gartenbahnanlage von Georg Pscheidl, Teisendorf am Chiemsee.



Georg Pscheidl und Hans Godl sind fast Nachbarn am Chiemsee. Während wir auf der Vorderseite ein Bild von der Gartenbahnanlage Pscheidl zeigen, sehen Sie hier einen Teilausschnitt der gleichfalls wunderschönen Anlage von Hans Godl. Sie sind „Pioniere“ der LGB und ihre Freilandanlagen waren seinerzeit oft in der „LGB-Depesche“ abgebildet.

Großer **L·G·B** Katalog



DIE BAHN
für den Riesenspaß,
mit der Liebe zum Detail –
für drinnen & draußen

LGB-Katalog 1976/1977 - Download 3 MB

Obenstehend stellen wir den LGB-Katalog 1976/1977 zum Download zur Verfügung. Das Titelbild zeigt ein wunderschönes Diorama in Form eines Ringlokschuppens mit den

meisten der damaligen LGB-Lokomotiven. Die Drehscheibe mit Grube wurde als Kleinserie von der Firma Diller gefertigt, die auch die LGB-Handdrehscheibe Nr.

1400 hergestellt hat. Bei der kleinen Diesellok in grün ganz links handelt es sich lediglich um das Handmuster, - nicht dass erneut die Gerüchteküche wieder neu brodelt....