Ilm-Online-Nachrichten

Informationen für Freunde der Modelleisenbahn im Maßstab 1:22,5

L·G·B FREUNDE MUCH

Der LGB-Sammler

2/04
2006

Deutsch-amerikanische Freundschaft

Jubiläumspackung zum 10-jährigen Bestehen des amerikanischen BTO-LGB-Clubs in 1988. Enthalten ist eine Lok 2010D und drei Personenwagen in weißer Lackierung und dem Anlass entsprechender Beschriftung und Bedruckung. Die Lok trägt an der Rückseite ein Messingschild mit eingravierten Initialen und der Mitgliedsnummer (bei mir also H-J N 1087). Die Auflage des Zuges betrug 500 Stück. Er ist in einer weißen, in den USA hergestellten und bedruckten Verpackung mit persönlicher Namens-Beschriftung durch Alfred Lenz, dem damaligen Clubpräsidenten, enthalten. Diesen Zug habe ich seinerzeit persönlich anlässlich der Teilnahme am der Jubiläums-Convention in Pittsburgh entgegen genommen. Aber nicht nur deswegen bedeutet er mir sehr viel, sondern auch hinsichtlich der vielen freundschaftlichen Beziehungen mit amerikanischen LGB-Freunden.

Diesen Bericht habe ich
Herrn Wolfgang Richter gewidmet!

Danke!

IMPRESSUM

LGB-Freunde Much

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

Postanschrift:

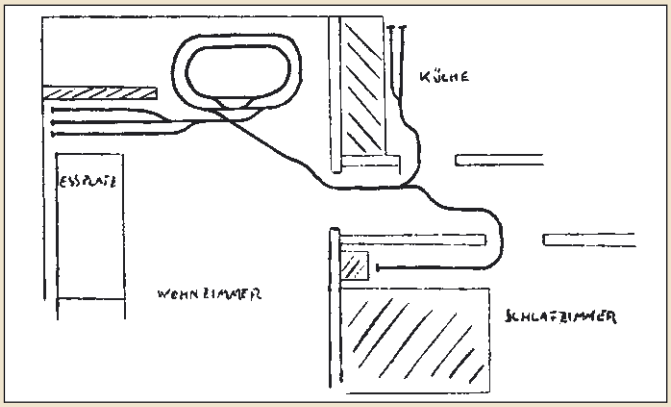
H.-Jürgen Neumann
Dr.-Wirtz-Straße 2, 53804 Much
Telefon: 0 22 45 / 22 24
Telefax: 0 22 45 / 42 11
E-Mail : Info@LGB-Much.de
Internet: www.lgb-much.de

Copyright: LGB-Freunde Much
Alle Rechte vorbehalten
Vervielfältigung nur mit Genehmigung der LGB-Freunde Much

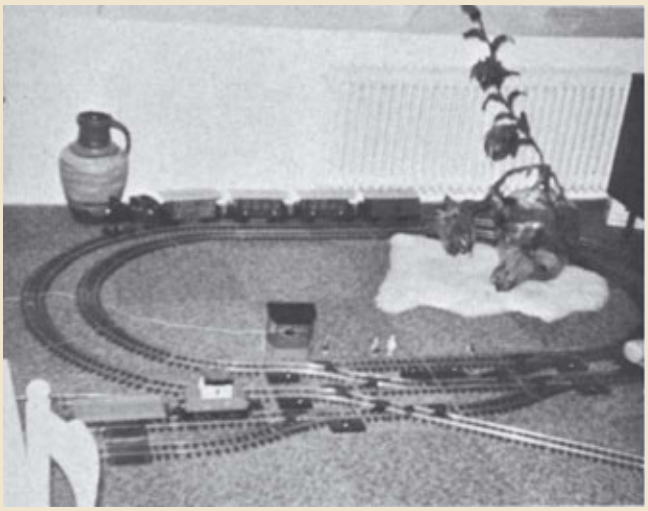
LGB® ist ein Warenzeichen des
Ernst Paul Lehmann Patentwerks, Nürnberg

Der LGB-Sammler - eine ganz persönliche Geschichte....

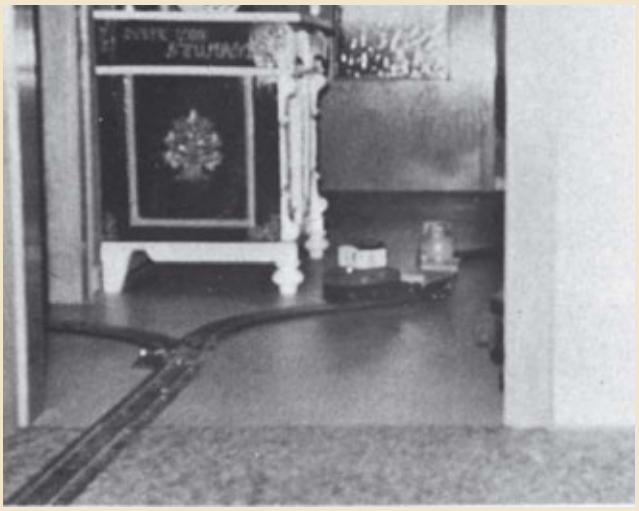
Als ich Anfang Februar 1972 zum ersten Mal die LGB sah, war ich 23 Jahre alt, wohnte (beruflich versetzt) in Siegen, und war in der Modelleisenbahn-Abteilung des Spielwarengeschäftes „Mehr am Markt“ gelandet. Wenn man da die Treppe in den ersten Stock hinauf und dann nach rechts ging, gab es dort eine Ecke, die der Lehmann-Gross-Bahn vorbehalten war. Und da war wohl alles zu haben, was zu dieser Zeit produziert wurde, und Fahrzeuge der allerersten Jahre (mit Heuler-Motor bei den Lokomotiven) gab es auch noch. Alles preisgebunden übrigens, und ich erinnere mich genau daran, dass ein Verkäufer, dem ich meinen Wunsch vortrug, eine ziemlich verstaubte grüne U-Reihe zu einem reduzierten Preis zu bekommen, erst im LGB-Werk anrief, und sich dort das O.K. holte. So war das früher! Wenn man an manche Preisschlachten der späteren Jahre denkt, war das System damals gar nicht so schlecht, - auf jeden Fall gab es genügend Händler, die die LGB führten. Sogar im „Globus“ Kaufhaus in Siegen konnte man die LGB erwerben, und bei dem Wocheneinkauf dort wurde regelmäßig ein Wagen mitgenommen. Damals war ja noch alles viel preiswerter als heute! Auch der „Handelshof“ als Cash & Carry-Markt führte die Lehmann-Gross-Bahn, und da wiederum erinnere ich mich genau an eine Begebenheit, wonach die kleine Ellok in ganz blau (LGB-Nr. 2031) wie „sauer Bier“ gestapelt war, weil ihre Farbe gegenüber ihren schöneren Schwestermodellen offensichtlich nicht so gut gefiel. Heute ist diese Lok eine der Meistgesuchten und Wertvollsten ihrer Zeit! So geht das schon ´mal....



Gleisplan der ersten Anlage. Rundverkehr im Wohnzimmer mit Abstellgleisen am Essplatz. Stichstrecken in die Küche und ins Schlafzimmer.



Ganz schön viel Spielbetrieb für den Anfang. Zahlreiche Weichen und eine Kreuzung sorgen für Abwechslung.



Die kleine Ellok kommt mit einem Güterzug aus dem Schlafzimmer. Nach links geht die (geschummelte) Stichstrecke in die Küche.

Damals war man natürlich kein „LGB-Sammler“. Man kaufte sich einfach – so weit das finanziell ging – alle Fahrzeuge, die es gab bzw. die neu herauskamen. Mit einer Zugpackung haben wohl immer schon die meisten Interessenten angefangen, - ich übrigens auch. Dann folgten die verschiedenen Wagen und natürlich Gleismaterial. Ich kann mich auch noch gut daran erinnern, dass Ende Februar der Einsendeschluss eines von Lehmann ausgelobten Preisausschreibens war, in dem die schönsten Innenanlagen gesucht wurden. Ein anderes Preisausschreiben, bei dem LGB-Außenanlagen prämiert wurden, hatte es ja bereits 1970, also zwei Jahre vorher gegeben. Ich wollte natürlich jetzt teilnehmen und baute meine Bahn in der damaligen Mietwohnung auf dem Fußboden auf, - Kreisverkehr im Wohnzimmer mit Stichstrecken in die Küche und ins Schlafzimmer. Den Gleisplan und zwei Fotos können Sie übrigens in der LGB-Depesche Nr. 14/15 auf Seite 30 oben sehen. Ich hatte nämlich mit dieser kleinen Anlage einen der Preise zwischen 11 und 50 gewonnen: einen Wagen meiner Wahl! Die Gelegenheit, dass ich jetzt und hier darüber erzähle, will ich gleich nutzen, um dem damaligen Preisgericht ein Geständnis zu machen: Für die Stichstrecken haben nämlich meine Gleise gar nicht gereicht, und so ist das Foto im Flur nur dadurch zustande gekommen, dass ich andere Gleise im Wohnzimmer schnell abgebaut und versetzt hatte! So, jetzt ist es nach 34 Jahren endlich raus.... Aber, ein schlechtes Gewissen hatte ich schon damals nicht, denn nach weiteren vier Wochen hatte ich natürlich so viel Material nachgekauft, dass die Streckenführung weiter gewachsen war.
Den gewonnenen Wagen habe ich dann übrigens persönlich in Nürnberg abgeholt, nachdem ich zuvor einen Besuchstermin mit Herrn Wolfgang Richter vereinbart hatte. Ich wurde freundlich empfangen und habe dann mittels meines mitgenommenen Dia-Projektors Bilder meiner Anlage vorgeführt. Ich hatte später noch das Gefühl, dass er sich wirklich darüber gefreut hat, denn immerhin hat er mir anschließend in aller Ruhe das ganze Werk gezeigt, und danach wurde ich noch in ein nahe gelegenes Restaurant zum Mittagessen eingeladen. Der Tag war natürlich für mich, als ob Weihnachten und Ostern zusammen fielen.... Das waren dann auch die Anfänge einer Freundschaft, die bis in die heutige Zeit reicht. Ich muss dazu aber auch sagen, dass ich in der Folgezeit die Anzahl meiner dann regelmäßigen Besuche im LGB-Werk so geplant habe, dass ich mir einigermaßen sicher sein konnte, ein immer gern gesehener Gast zu sein. Denn die Arbeit für Wolfgang Richter und später dann auch für Rolf und Johannes Richter stieg natürlich so stark an, dass sie nicht ´mal eben so ein paar Stunden vertrödeln konnten.
Speziell durch die Gründung des LGB-Clubs Rhein/Sieg mit eigener Clubzeitschrift und Auftritten auf Messen und Ausstellungen, übrigens auch öfters auf einem Stand der Firma Lehmann, ergab sich mit den Jahren eine sehr gute Zusammenarbeit, durch die ich – und damit der Club – auch eine sehr große Unterstützung durch die Firma Lehmann erfahren durfte. Wir haben als Club beim LGB-Sommerfest 1998 und bei verschiedenen Messen ausgestellt, haben Sonderausstellungen von historischen LGB-Fahrzeugen ausgerichtet, haben Handmuster gebaut, haben in Sachen Neuheitenplanung beraten und haben bei unzähligen Gesprächen die Meinungen und Wünsche der „Front“ weitergegeben.

Natürlich habe ich später einmal die Tochterfirma „LGB of America“ in San Diego/Kalifornien besucht. Es gibt da noch ein schönes Foto, auf dem ich gemütlich im Richter´schen Chefsessel an dem Schreibtisch sitze, an dem gearbeitet wurde, wenn einer der Chefs aus Nürnberg kam. Ich kann mich noch gut an das dortige Lager erinnern, in dem auch all´ die „Schätzchen“ massenweise zu sehen waren, die von hiesigen Sammlern damals heiß begehrt wurden. Und dann gab es in der dortigen Reparaturabteilung auch eine „Inge“, die von uns der Einfachheit halber als „amerikanische Frau Grimm“ bezeichnet wurde.

Was die deutsche, die echte „Frau Grimm“, also die Leiterin der Reparaturabteilung in Nürnberg (bis 1999) betrifft, so gab es auch dort ein freundschaftliches Verhältnis, das übrigens auch bis heute anhält und gepflegt wird. Frau Grimm war immer meine erste Anlaufstelle, wenn ich das LGB-Werk besuchte. Meistens bin ich ja freitags hingefahren, und dann konnte man fast die Uhr nach mir stellen, wenn ich Punkt 7.00 Uhr in der Frühe aufs Lehmann-Gelände fuhr. (Die Autos der Chefs standen dann übrigens auch schon auf dem Hof!) Ich hatte immer einige Repara-

turen sowie Wünsche von Clubmitgliedern nach bestimmten Ersatz- und Bastelteilen dabei, und die wurden dann gleich bearbeitet. Wie selbstverständlich habe ich dann um 9.00 Uhr in der Reparaturabteilung mit gefrühstückt, hatte natürlich auch nicht vergessen, des Öfteren für die Damen und Herren dort Kaffee usw. mitzubringen. Erst danach ging es zur „Chefbesprechung“ und zu weiteren „Stationen“.
Frau Grimm hat dann auch über viele Jahre anlässlich der Jahrestreffen des LGB-Clubs zusammen mit ihrem Mann, der früher gleichfalls im LGB-Werk, und zwar als Montage-Meister gearbeitet hatte, die „Grimmsche Reparaturwerkstatt“ betrieben, bei der die Clubmitglieder ihre „Sorgenkinder“ untersuchen und reparieren lassen konnten. „Schwierige Fälle“ wurden jeweils anschließend mit ins Werk genommen und später zugeschickt. Anlässlich der jährlichen Spielwarenmesse in Nürnberg übernachte ich regelmäßig in der „Pension Grimm“, und abends im „Goldenen Hirschen“ wird über alte Zeiten und aktuelle Neuigkeiten erzählt.

Im LGB-Werk gab es aber auch noch eine ganze Reihe von Damen und Herren, zu denen mit den Jahren ein netter bis freundschaftlicher Kontakt entstand. Neben den Herren Wolfgang, Johannes und Rolf Richter hatte ich mit den Herren Schnidtmann und Jagiella noch am meisten zu tun, denn Herr Schnidtmann war z.B. für das „Design-Tuning“ zuständig, während ich mit Herrn Jagiella als Leiter der LGB-Druckerei oft Details der Clubwagen besprochen habe. Als Frau Grimm dann in den wohlverdienten Ruhestand ging, übernahm Herr Thier als Leiter die Reparaturabteilung. Er hat sich dann auch sehr schnell in die Materie eingearbeitet, und hat mich (und damit den LGB-Club) in gewohnter Weise und sehr gut unterstützt! Für den Kundendienst insgesamt ist ja Herr Biedenbacher zuständig, und auch mit ihm hat es immer eine gute Zusammenarbeit (z.B. auf Messen) und beiderseits ein gutes Miteinander gegeben. Ich erinnere mich noch gut daran, dass er ´mal, aus welchem Grunde auch immer, für jemanden 2 uralte Handweichen brauchte. Selbstverständlich habe ich sie ihm aus meinem „Depot“ (kostenlos) zur Verfügung gestellt.... Schön war auch die Zeit, als Herr Baumann noch Verkaufsleiter bei Lehmann war. Rückblickend kann gesagt werden, dass die Firma ihm einen guten Teil am Erfolg der LGB zu verdanken hat. Er war immer an der Front, war auf jeder Messe zugegen und hat sich um die LGBler gekümmert. Fernsehauftritte und spontane Interviews waren für ihn kein Problem, - er war einfach eine Persönlichkeit. Ich habe mich immer gut mit ihm vertragen und wir haben sehr gut zusammen gearbeitet. Wenn der Club eine Anlage auf einem LGB-Messestand aufbauen sollte, dann haben wir uns kurz zusammen gesetzt, haben die Sache besprochen und dann habe ich bis zum Aufbau nie wieder etwas von ihm gehört. Er wusste, dass ich die Sache schon ordentlich erledigen würde. Schön waren dann auch meine Freitagstermine im LGB-Werk, anlässlich derer wir so oft es ging (mit der Firmen-Kreditkarte) zum gemeinsamen Mittagessen zum Italiener fuhren. Bei solchen Gelegenheiten wurden Ideen ausgetauscht und neue Termine besprochen. Und natürlich auch Nachrichten aus der LGB-Welt....
Auch mit Herrn Bauer bin ich immer gut zurecht gekommen. Vor Jahren haben wir einmal (zufällig) Sylvester gemeinsam in einem Hotel am Badersee in Grainau gefeiert. So klein ist manches Mal die Welt....
Hilfe habe ich auch von Herrn Michel als Einkaufsleiter und Herrn Gall als technischer Leiter bekommen. Von Frau Gerl (früher Krüger) wurde man freundlich begrüßt und zu einem Kaffee „zwischendurch“ eingeladen. Frau Aumer als Chefsekretärin besorgte unter anderem Besprechungstermine. In früheren Jahren war Herr Ottinger noch Leiter der Versandabteilung, und zusammen mit Frau Oberleiter hat er mir manchen Sonderwunsch nach Prospekten und Katalogen erfüllt.

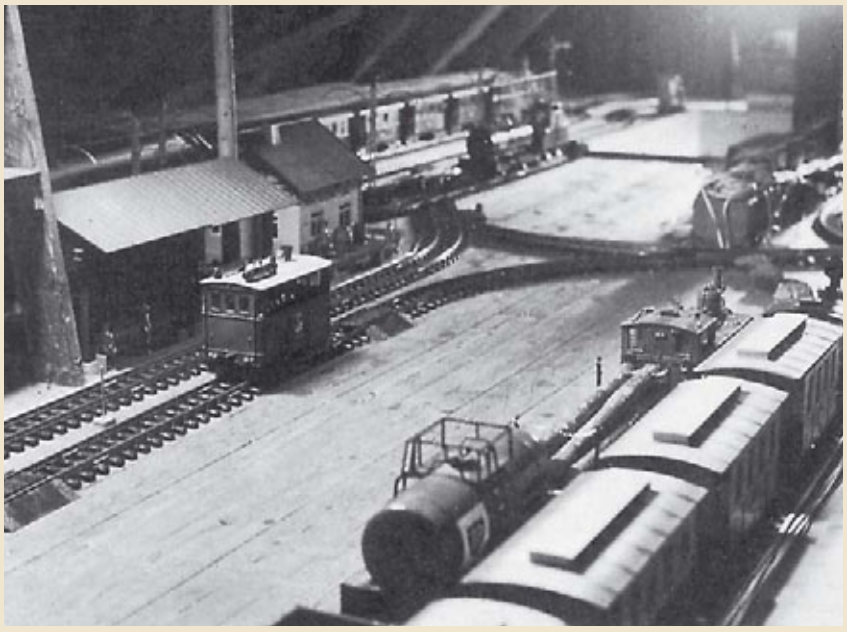
Ansonsten ergaben sich durch das LGB-Hobby und meine Aktivitäten vielerlei Kontakte. Man sprach mit LGB-Freunden auf Messen und Ausstellungen, pflegte freundschaftliche Beziehungen zum damaligen LGB-Club in der Schweiz und zu seinem Präsidenten Erwin Neuweiler, zum amerikanischen LGB-Club, dessen Mitglied ich schon seit vielen Jahren bin. Mit Herrn Zeunert, der früher für die LGB-Depesche zuständig war, wurde telefoniert oder auf der Spielwarenmesse diskutiert. Zahlreiche Händler habe ich persönlich kennen und schätzen gelernt: Jürgen Baumann, Jacob Groen, Marion Hötzel, Sven Linden, Hanspeter Naber, Hans-Hermann Nahrgang, Erwin Neuweiler, Frank Michael Pohl und andere. Dazu kommen

noch die meisten der Hersteller sonstiger Großbahn-Artikel und deren Zubehör. Es gab und gibt heute noch (nach fast 35 Jahren) einfach nette Verbindungen in die ganze (LGB-) Welt!

Doch zurück in das Jahr 1972: Gott sei Dank (nach heutiger Erkenntnis) muss ich sagen, war ich kein großer Bastler. Was andere LGB-Bahner so alles mit ihren Fahrzeugen anstellten, sie superten, bemalten, aus zwei Kurzen einen Langen machten, das war mir alles fremd. Bei mir fuhren sie so, wie sie aus der Schachtel kamen. Ergänzt alleine höchstens durch Ladegut oder eingesetzt als Transportmittel für meine damals vorhandenen Meerschweinchen. Es gibt nur ganz wenige Fahrzeuge, an denen ich damals irgendwie herumgebastelt hatte. Zum Beispiel einen amerikanischen Caboose 4065, den ich kürzlich für meine Historik-Seiten fotografiert habe. Er war mit Metallachsen und Stromabnahme sowie zwei Zugschlusslampen ausgerüstet worden. Während ich nach dem besagten Fototermin die Metallachsen nebst Stromaufnahme wieder entfernt und durch die (noch vorhandenen) Original-Achsen ersetzte, blieben im Wagenkasten die beiden gebohrten Löcher, die zuvor der Kabeldurchführung an die Schlusslaternen dienten. Schade, - nach heutigen Wertvorstellungen natürlich nur!

Ein gleichfalls noch zu behebender „Sündenfall“ ist darin zu sehen, dass ich die Nachläufer der U-Reihen, die am Anfang aus Kunststoff waren, später teilweise durch die Nachläufer mit Metallachse ersetzte. Das sah natürlich schöner aus. Die Ursprünglichen sind aber gleichfalls noch vorhanden, so dass ich die Loks demnächst einmal „zurückbauen“ kann.
Was ich allerdings heute bedauere, das ist die Episode, in der ich LGB-Kartonagen wegen Platzmangels auf dem Feld nebenan verbrannt habe. Aber das habe ich relativ schnell (in weiser Erkenntnis) dann wieder sein gelassen.

Lindberg-Bahnhof und zahlreiche Züge. Die ganz grüne Dampflok der „U“-Reihe vorne ist heute ein sehr gesuchtes Sammlerstück. Gut zu erkennen ist, dass sich die Anlage auf dem Dachboden befindet.



Hier die Sicht vom Bahnhof aus. Ein „Feuriger Elias“ rangiert im Gleisdreieck. Dahinter sind wieder Gebäude von Lindberg zu sehen. Es gab auch eine Strecke mit Oberleitung für die Ellok.

Meine nächste Station des LGB-Hobbys war der Spitzboden des Hauses, in dem zuvor meine Bahn auf dem Fußboden der Wohnung aufgebaut worden war. Besagter Speicher wurde zuvor vom Hauseigentümer nur zum Abstellen von diversem Gerümpel genutzt, und so war er einverstanden, dass ich dort auf den Holzdielen meine erste große LGB aufbauen und, was das schönste war, jetzt fest stehen lassen konnte. Auch hiervon gibt es Bilder in einer LGB-Depesche, und zwar in Heft 23/24 Seite 46. Auf dem unteren Bild ist hinten die Öffnung der Zugtreppe zu sehen, mittels der ich einen Zugang zu meiner LGB-Welt hatte. Im Begleittext zu den Fotos, die übrigens aus 1974 stammen, ist zu lesen, dass meine Anlage damals schon eine Gleislänge von 80 m hatte, und dass 15 Loks und 65 Wagen vorhanden wären. Sie sehen, der „LGB-Bazillus“ hatte ganz schön zugeschlagen....

Meine erste Umbauarbeit: Mit einem scharfen Bastelmesser wurden die Zwischenräume des Draisinen-Fahrgestelles entfernt, um eine filigranere Wirkung zu erzielen.

Hier die serienmäßige Draisine zum optischen Vergleich. Die Räder mussten größer sein als beim Handmuster, damit sie z.B. über ein Entkupplungsgleis kommt.

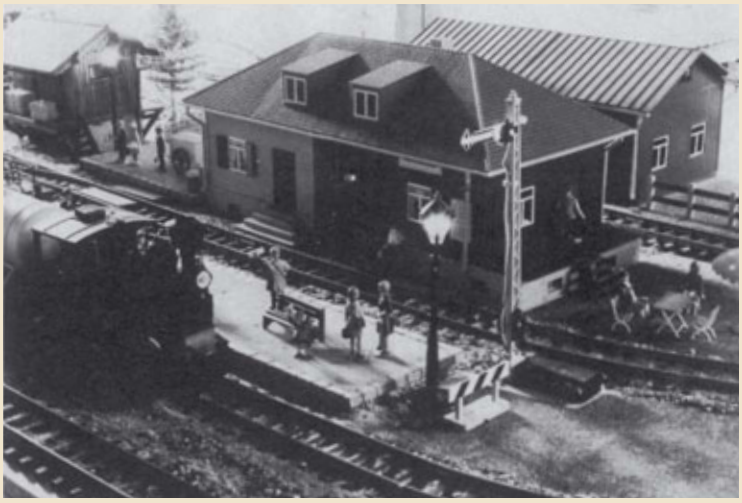
Beim Suchen dieses Depeschen-Berichtes bin ich dann in Heft 25/26 auf Seite 41 doch noch auf eine kleine Bastelarbeit von mir gestoßen. 1971 war ja die kleine Draisine (LGB-Nr. 2001) als Neuheit vorgestellt worden (siehe LGB-Depesche Heft 9 Seite 14), die aber dann hinsichtlich des Fahrwerkes deutlich weniger filigran in die Produktion ging, als beim Handmuster gezeigt. Also habe ich mir einmal ein scharfes Bastelmesser genommen, und die Zwischenräume der nachgebildeten Holzbeplankung herausgeschnitten. Dadurch waren dann die dahinter liegenden Räder deutlicher zu sehen. Meine Arbeit wurde dann zwar wie gesagt in der Depesche abgebildet und kurz beschrieben, geändert hat das LGB-Werk dann die Form aber nicht.

Im Jahr 1975 bin ich zurück in meine (ursprüngliche) Heimatstadt Wuppertal ins Haus meiner Eltern gezogen. Dort gab es auf dem Grundstück ein altes Gartenhaus, das sofort für meine LGB annektiert wurde. Dort entstand dann auf einer Holzplatte meine erste richtige Anlage! Frühe Fotos hiervon zeigte dann die LGB-Depesche in Heft 31/32

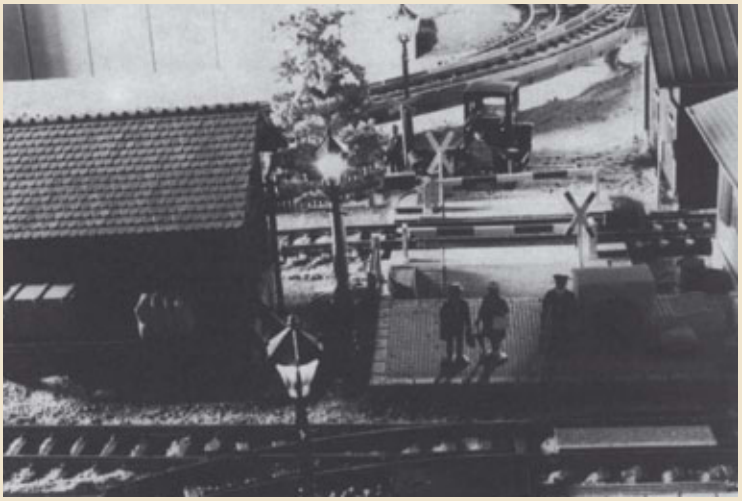
auf Seite 31. Gut zu erkennen ist darauf auch, welches Zubehör seinerzeit vorhanden war. Ein Bahnhof und ein Güterschuppen von „Lindberg“, Lokschuppen, kleiner Güterschuppen und Bahnsteige von „Preiser“ (die leider ihr Gebäude-Programm nicht fortgeführt haben). Von „Kibri“ sind die Auffahrtrampen, die auf dem oberen Foto rechts zu sehen sind. An der Bahnschranke wartet ein Oldtimer-Auto von „Schuco“.
Mit dieser Anlage habe ich dann noch einmal einen Preis bei einem LGB-Fotowettbewerb gewonnen, und zwar sogar den Zweiten! Auch hierüber hat die LGB-Depesche berichtet, nämlich in Heft 35 aus 1978 Seiten 18 bis 21. Der Lindberg-Bahnhof ist dort bereits durch den „Kleinbach“ von POLA ersetzt, ein Bahnwärterhaus, gleichfalls von POLA, ist zu erkennen, ein Kohlensilo und ein kleiner Kran von HMB, genau wie auch diverse, dazu gekommene LGB-Lokomotiven und Wagen.

1979 bin ich dann von Wuppertal aus in Much gelandet. Ich war seinerzeit beruflich im Raum Köln tätig und wollte bauen. Über den „Kölner Stadtanzeiger“ fand ich ein Grundstück in (dem mir bis dahin unbekannten, und ca. 30 Auto-Minuten von Köln entfernten) Much, das rd. 1.200 qm groß und in der Stadt unbezahlbar gewesen wäre. Dem Architekt habe ich dann gleich erzählt, dass ich einen Eisenbahn-Keller benötige, und so hat er einen Raum quer unter dem ganzen Haus von 11 x 5 m eingeplant. Aber es hat dann noch einige Jahre gedauert, bis ich mit dem Bau einer LGB-Anlage beginnen konnte, denn erstens wurde besagter

Blick auf die erste „richtige“ LGB-Anlage.
Hinter der Drehscheibe die Lokschuppen von Preiser.



Lindberg-Bahnhof schon mit verschiedenen Zurüstsätzen.
Davor ein Bahnsteig von Preiser.



Links der kleine Güterschuppen von Preiser.
Die Bahnhofslampen zaubern ein stimmungsvolles Licht.

Die grüne „Waldenburg“-Dampflok wartet am Bahnsteig.

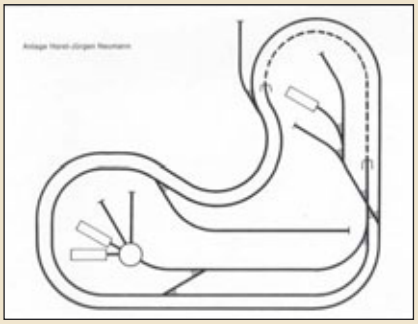
Herr Eilig spurtet zum (POLA-)Bahnhof, um mit dem „Feurigen Elias“ in die nächste Stadt zu fahren.

Der Bahnhof „Kleinbach“ von POLA in so richtig schöner Oldtimer-Bauweise war damals schon etwas ganz Besonderes! Wenn man genau hinschaut, dann kann man auf diesen Fotos schon eine Menge Zubehör erkennen.

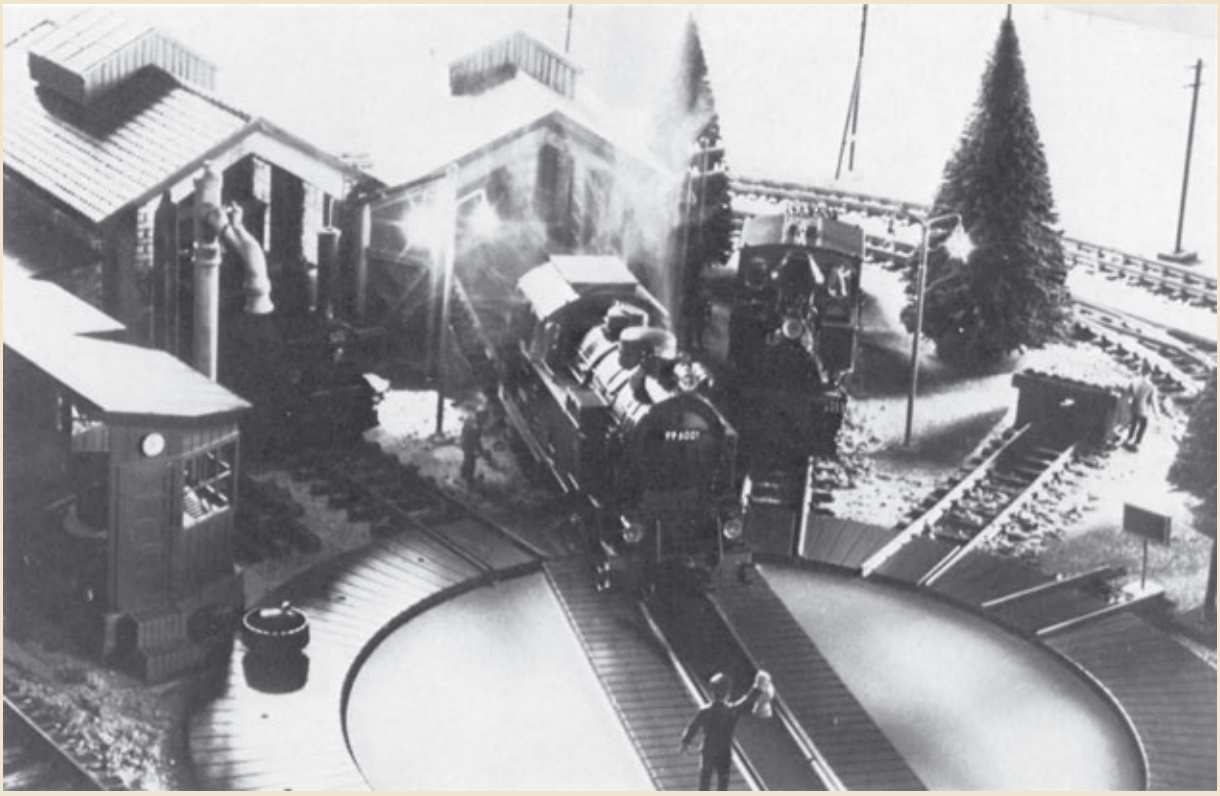
Die neue ÖBB-Diesellok 2095 im Einsatz. Vorne ein kleines Bahnsteig-Häuschen, das aus einem Lokschuppenanbau von Preiser entstanden ist.

Blick über den Bahnhofsbereich mit BW. Hinten kommt eine 2080 mit ihrem Personenzug.

Gleisplan der neuen LGB-Anlage im Gartenhaus.



Ilm-Online-Nachrichten



Stimmungsvolle Aufnahme im Bahnbetriebswerk.

Im Vordergrund ist die Auffahrtrampe von Kibri zu erkennen. Dahinter das Bahnwärterhaus von POLA.

Rechts ein Kohlenbunker von HMB in Holzbauweise.

Rechts noch einmal die Kibri-Auffahrtrampe. Ansonsten dichte Bebauung mit verschiedenen Gebäuden und einem kleinen Kran.

Raum nach dem Umzug erst einmal als Lager benutzt, und dann hatte man mit dem Anlegen des Gartens und anderen Arbeiten erst einmal genug zu tun.
Aber irgendwann stand der Unterbau, die Gleise inklusive eines Schattenbahnhofes waren verlegt. Doch dann wollte es das Schicksal anders: Ich gründete 1985 den LGB-Club Rhein/Sieg und gleichzeitig deren Clubzeitschrift „Spur II Nachrichten“, die sich übrigens gleich in Heft 1 mit der Sammelei beschäftigte, und die das Thema „sammeln“ im Laufe der Jahre immer wieder aufgegriffen und sowohl aus der Vergangenheit als auch über Aktuelles berichtet hat.
Was nun meine Kelleranlage betrifft, so ist die aufgrund vieler organisatorischer Aufgaben rund um den Club und der Arbeit an den „Spur II Nachrichten“ insoweit vernachlässigt worden, als dieser „Rohbau“ auch heute noch mehr oder weniger der aktuelle Stand ist.
Es galt nun über einen Zeitraum von rd. 20 Jahren Clubtreffen und Messeauftritte, Clubreisen, Rundschreiben, Mitgliederverwaltung und viele andere Dinge zu managen. Die Clubzeitschrift erforderte dann eigentlich noch die meiste Zeit, denn viele Artikel habe ich selbst geschrieben und viele Abende und Wochenenden habe ich mit der Erstellung von Berichten und mit der Herausgabe der Zeitschrift insgesamt verbracht. Und immer war der Zeitdruck da, Mitte und Ende des Jahres ein Heft ausliefern zu müssen. Die „Spur II Nachrichten“ haben sich in den Jahren einen ausgezeichneten Ruf erarbeitet. Sie waren unabhängig und kritisch, nannten Ungereimtheiten auch beim Namen, was den Angesprochenen natürlich nicht immer gefallen hat. Aber alle Kritik war stets sachlich und sicher überwiegend auch zutreffend.

Nachdem ich mich dazu entschlossen hatte, im Jahr 2005, also nach 20 Jahren ehrenamtlicher Tätigkeit, die Leitung des Clubs in andere Hände zu übertragen und als Nachfolge ein Gremium aus mehreren aktiven Clubmitgliedern zu installieren, habe ich schon eine deutliche Befreiung verspürt. Sie wurde noch größer, als sich der neue Clubvorstand Anfang 2006 entschloss, aus Kosten- und aus anderen Gründen die „Spur II Nachrichten“ einzustellen und in eigener Regie eine neue Clubzeitschrift herauszubringen. Durch diese Entscheidung fühlte ich mich schon sehr erleichtert, auch wenn ich das plötzliche Ende natürlich auch bedauert habe, - so, wie viele der Leserschaft natürlich auch.

Aber zurück zum Thema „sammeln“. In der Zeit, als ich bei einer großen Wirtschaftsprüfungsgesellschaft tätig und im ganzen Bundesgebiet einschließlich West-Berlin im Prüfungseinsatz unterwegs war, kamen zwei ideale Voraussetzungen für das Sammeln von LGB-Fahrzeugen, speziell auch von denen, die aus der allerersten Zeit stammten bzw. die nicht mehr im laufenden Programm waren, zusammen: Ich war in vielen Großstätten unterwegs und konnte nach Feierabend die Spielwarengeschäfte durchforsten, und zweitens war die Spesenregelung damals so großzügig, dass die finanziellen Voraussetzungen immer gegeben waren. Ich kann mich z.B. gut daran erinnern, dass ich in Mannheim 6 grüne BP-Kesselwagen erwerben konnte. Nach heutigen Verhältnissen eine sehr gute Geldanlage!
Auch auf Trödel- und Spielzeugmärkten konnte man vor Jahren noch oft interessante alte Stücke erwerben. Heiß begehrt waren immer schon die kleinen einfarbigen Elloks und die ersten Lokomotiven mit „Heuler“-Motor. Auch solche Stücke wie die alten Kesselwagen wurden immer gerne gekauft.
Als schließlich die „Altertümchen“ so gut wie nicht mehr zu haben waren, verlagerte sich die Sammelleidenschaft. Erst einmal wurden Farbvarianten gesucht. Denn so ganz genau nahm man es damals bei Lehmann nicht mit dem Griff ins Farbregal. Ein Wagen, der gerade noch in hellem Rot lackiert worden war, erschien in nächster Serie plötzlich in Mittelrot. Auch was die Beschriftungen betrifft, gab es viele Unterschiede. Die Wagenklasse bei Personenwagen wurde ´mal mit römischen, ´mal mit arabischen Zahlen angezeigt. Beschriftungen erfolgten erst mit Aufklebern, dann im Heißprägeverfahren bis später zum Tampondruck.
Irgendwann waren Modelle, die exklusiv für Amerika oder auch für andere Länder exklusiv und limitiert hergestellt wurden, die Objekte der Begierde. Eine rote Oldtimer-Straßenbahn für Österreich, ein rot/weißer Straßenbahnanhänger „Chocolat Suchard“ und insbesondere auch die Fahrzeuge der „Primus“-Serie, die ca. von 1977 bis 1978 gebaut wurden, und über die ich demnächst in einem gesonderten Artikel berichten will, wurden hochinteressant. Viele Modelle für den amerikanischen

Heutige Raritäten aus dem damaligen Primus-Programm (1977 - 1978). Die blaue Diesellok (Nr. 20860) vor einem schwarzen Shell-Kesselwagen (Nr. 40840) und einem Coca-Cola-Wagen (Nr. 40832). Die „8“ zwischen der vierstelligen LGB-Nummer war Primus vorbehalten.

Der erste „Coca-Cola“ US-Sonderwagen (LGB-Nr. 4072) erschien 1985 und war von Anfang an heiß begehrt. Seine Auflage betrug 2.000 Stück.

Markt durften aus Lizensgründen nur dort verkauft werden. Ich erinnere mich noch gut an den ersten „Coca-Cola“-Wagen (LGB-Nr. 4072), der 1985 erschien und hier bei uns sehr gesucht und hoch bezahlt wurde. Dann gab es einen „Orient Express“ (LGB-Nr. 20277), der aus einer grauen Dampflok der „U“-Serie und 3 verschiedenen Salonwagen (Basis 3062) bestand und hier fast unbekannt war.

Natürlich entstand seinerzeit ein reger Tauschverkehr und Handel mit LGB-Freunden in Amerika. Große Mengen von „Altertümchen“ wurden über Mittelsmänner hier aufgekauft und nach drüben geschickt. Gleichzeitig besorgten sich hiesige Sammler über Bekannte die amerikanischen Sondermodelle direkt. Das war zwar nicht immer ideal, weil durch die langen Transportwege (ein Mal USA und zurück) doch leicht Beschädigungen entstanden, aber was sollte man machen? Abgebrochene Griffstangen am „Coca-Cola“-Wagen und abgescheuerte Nietenreihen an den Wagen des „Orient Express“ können ein Lied davon singen. Der Wunsch an das LGB-Werk, so eine Art „Sammler-Dienst“ einzurichten, verhallte ungehört. Einer der Gründe hierfür war der, dass seinerzeit „Sammler“ mit „Spekulanten“ mehr oder weniger gleich gesetzt wurden, woran unsere amerikanischen LGB-Freunde sicher eine gehörige Portion Schuld hatten, denn deren Geschäftemacherei mit den Modellen war oftmals nur all´ zu deutlich. Die tollsten Geschichten gab es da - von gehorteten und in Banktresoren gestapelten LGB-Raritäten und vieles mehr.

Mit steigenden Preisen der LGB-Artikel nahm die Sammelwut reziprok ab. Dass gleich mehrere Fahrzeuge eines Artikels gekauft und einige davon ins „Sammellager“ gelegt wurden, war vielfach aus finanziellen Gründen gar nicht mehr möglich. Hinzu kam das Platzproblem, mit dem früher oder später jeder Sammler zu kämpfen hatte. Damals wurden auch oft alte Stücke veräußert, um sich die neuen Modelle leisten zu können, - was später dann sicher bereut wurde. Gleichwohl hat es bis vor wenigen Jahren Sammler gegeben, die sich zumindest 1 Stück von jeder Neuheit gekauft, und die sich auch jedes Sonderfahrzeug aus den USA beschafften. Diesen Letzten der gut Betuchten und Begeisterten wurde dann mit dem „eXtra-Shop“ die Freude genommen, indem reglementiert und eingeschränkt wurde, was sich gerade diese Käuferschicht nicht so einfach gefallen lässt. Das war dann eigentlich auch das Ende der Komplett-Sammelei. Dazu kam, dass die Anzahl der jährlichen Neuheiten ins Uferlose wuchs und nicht mehr bezahlbar wurde. Daran kann man auch sehen, wie wichtig eine Verkaufsstrategie und -Psychologie, die Kenntnis über die Käuferwünsche und deren Empfindlichkeiten für einen langfristigen Erfolg ist, denn der dramatische Umsatzrückgang mancher Modellbahnhersteller in den letzten Jahren ist überwiegend hausgemacht.

In den „heißen Jahren“ der Sammelei versuchten auch diverse „Trittbrettfahrer“ auf den LGB-Zug aufzuspringen. Große Händler ließen sich „ihren“ Zug im LGB-Werk fertigen, bzw. ihre Züge, wie die Firma Schweiger in Nürnberg oder Lütgenau mit dem Dortmunder Bierzug. Auslöser hierfür war sicher auch der Erfolg des LGB-Jubiläumszuges von 1981, der zum Jubiläum „100 Jahre Ernst Paul Lehmann“ herausgegeben wurde. Schon die Optik verrät, dass der wenig später erschienene Jubiläumswagen „100 Jahre Lütgenau“ (LGB-Nr.

3007LÜ) und der Wagen „1100 Jahre Stadt Duisburg“ der Firma Roskothen (Auflage jeweils nur 100 Stück) sich an diesen Erfolg anzuhängen versuchten. Lehmann selbst hat übrigens mit den folgenden vier Jahreswagen zum Jubiläumszug das gleiche Ziel verfolgt.

In privaten Werkstätten entstanden zudem allerlei Novitäten und Kuriositäten. Containerzüge und -wagen, Klappdeckelwagen mit Gravuren, Umlackierungen und/oder Umbeschriftungen (teilweise durchaus professionell gemacht) und sonstige Fahrzeuge. Während einige sich ihr Tun von der Firma Lehmann „absegnen“ ließen (wie z.B. die Firma Baumann Neustadt/Aisch mit ihren Umlackierungen), zogen ande-

Jubiläumszug „100 Jahre Lehmann“ aus 1981.
Trotz hoher Auflage etwas ganz Besonderes. Der Zug wurde in den folgenden Jahren mit weiteren Wagen ergänzt (siehe Seite 14).

Der Jubiläumswagen „1100 Jahre Stadt Duisburg“ aus 1983 trägt auf der anderen Seite eine Werbung der Firma Roskothen aus Duisburg. Bei einer Auflage von lediglich 100 Stück eine Rarität in jeder LGB-Sammlung.

Nachdem in 1985 der erste Schweiger-Zug (in gelb) zum Anlass „150 Jahre deutsche Eisenbahnen“ herausgegeben worden war (LGB-Nr. 20528), erschien 1987 diese Farbvariante in rot mir blauem Speisewagen (LGB-Nr. 20535). Hierbei war eine Lok mit drei Wagen in einer länglichen Schachtel verpackt, - ohne Gleise und Transformator.

Im Jahr davor, also 1986, hatte es den Schweiger-Zug in grün (LGB-Nr. 20533) gegeben.
Seine Auflage betrug 1.150 Stück, gegenüber 1.500 Stück dann in 1987.

Ilm-Online-Nachrichten

Die Ergänzungswagen zum Lehmann-Jubiläumszug aus 1981. Links der aus 1982, daneben der aus 1983. Die Auflage betrug jeweils 10.000 Stück (gegenüber 20.000 der Jubiläumspackung).

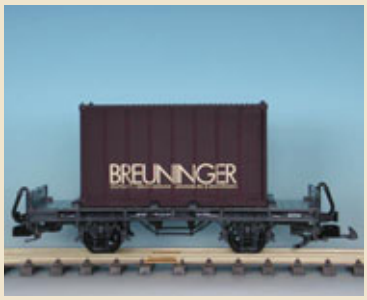
Die Ergänzungswagen zum Lehmann-Jubiläumszug aus 1981. Links der aus 1984, daneben der Schlusswagen aus 1985. Die Auflage betrug jeweils 10.000 Stück.

re, z.B. mit der Umlackierung ganzer Serien an kleinen Elloks, den Zorn des Herstellers auf sich. Nicht ohne Grund übrigens, denn scharfe Produkt-Haftungsgesetze, besonders in den USA, mussten beachtet werden.
Ein Novum im Modellbahnbereich war die zuvor schon erwähnte „Design-Tuning"-Abteilung, die 1995 im LGB-Werk eingerichtet wurde, und die runde 5 Jahre für den kreativen LGB-Freund zur Verfügung stand. Der Grundgedanke war der, dass man sich aus einer beschränkten Auswahl an LGB-Modellen „sein" Sondermodell kreieren lassen konnte, z.B. mit einer besonderen Beschriftung versehen zu einem Geburtstag, einem Jubiläum oder einem sonstigen besonderen Anlass. Von dieser Möglichkeit

Die „Florsheim"-Güterwagen aus 1982 wurden in einer Auflage von lediglich 500 Stück für den US-Amerikanischen Markt hergestellt, und sind heute eine große Rarität.

Dieser Sonderwagen „Stuttgarter Hofbräu" wurde auf Privatinitiative und nicht im LGB-Werk hergestellt.

Ein Novum im LGB-Programm: Lehmann lieferte die Grundpackung (Nr. 20531), die Gestaltung der Container erfolgte auf Privatinitiative. Hier eine gut gelungene Variante „Capri-Sonne" der Firma Schuhmann. Auflagenhöhe der Packung jeweils 100 Stück.



Containerwagen aus der Packung der Firma Breuninger.

habe ich damals regen Gebrauch gemacht, obwohl deren Verwirklichung nicht preiswert war. Allerdings musste auch ein ziemlicher Aufwand betrieben werden, bis aus dem vom Kunden einzuschickenden Fahrzeug eine Sonderanfertigung entstanden war. Es musste zerlegt und oftmals der Wagenkasten bzw. das Gehäuse durch ein Rohteil ersetzt werden. Nach kurzer Zeit konnte man eigentlich jedes LGB-Fahrzeug „tunen“ lassen. So ist für mich z.B. aus der ÖBB-Diesellok 2095 eine „Orient Express“ Lokomotive entstanden, die als Zugmaschine (statt der etwas zu klein wirkenden „U“-Reihe) für den zuvor schon genannten Sonderzug 20277 dienen sollte. Zum VW-Sport Güterwagen (LGB-Nr. 4090VW) habe ich mir eine passende Lokomotive auf Basis der Diesellok 2062 machen lassen und hatte somit einen schönen Komplettzug. Manche meiner Farbvarianten, wie z.B. der zweifarbig grün/braune und der ganz braune Sachsenwagen (LGB-Nr. 3050) wurden sogar später ins LGB-Programm übernommen. Der ganz Graue läuft immer noch als Besonderheit in meinem Sachsenzug.

Heute gibt es dann überwiegend Sammler, die sich ein Spezialgebiet herausgesucht haben. „Coca-Cola“ ist ein typisches Beispiel dafür, und solche Wagen wurden dann auch zusätzlich von denen gekauft, die alles von „Coca-Cola“ sammeln, also nicht etwa nur auf die LGB bzw. Modelleisenbahn beschränkt. Auf die gleiche Art und Weise fanden dann auch noch die Artikel mit Teddybären bei den Steiff-Sammlern einen besonderen Käuferkreis.
Kesselwagen aller Lackierungs- und Beschriftungs-Art, Bierwagen und sogar die verschiedenen Ausführungen der „Stainz“ und deren Schwestern wurden bzw. werden gesammelt. LGB-Freunde, die sich auf ein spezielles Thema beim Betrieb ihrer Anlage beschränken, würde ich nicht als „Sammler“ bezeichnen. Sie betreiben vielmehr eine Anlage nach Schweizer Thema oder Österreich- oder Deutsche Reichsbahn-Vorbild. Man darf dann auch nicht vergessen, dass der technische Fortschritt manches Altertümchen zum „alten Hündchen“ werden lässt. Auf einer heute voll digitalisierten Anlage kann man mehrere Lokomotiven der Gründerjahre schon gar nicht mehr zum Einsatz bringen. Und deren Digitalisierung dann wieder würde unweigerlich zur Beeinträchtigung des Sammlerwertes führen. Wer sich also vor Jahren mehrere grüne oder rote Krokodile „auf Lager“ gelegt hatte, der wird heute bei einem beabsichtigten Verkauf feststellen, dass schnell ein Vergleich

Schönes Beispiel für die Möglichkeiten der „Design-Tuning“-Abteilung. Passend zum LGB-Wagen „VW-Sport“ ist eine Diesellok gefertigt worden. Die (Höchst-)Auflage betrug 3 Stück.

Schönes Beispiel eines Steiff-Sonderzuges in freundlicher gelber Farbgebung mit limitierten Bären. Auch etwas für „Steiff“-Sammler!

zu den heutzutage mit Digitaldecoder und Sound ausgerüsteten Modellen gezogen wird, - und das dann nicht gerade werterhöhend.... So hat das Interesse an der Sammelei auch deutlich abgenommen. Zumindest, was aktuelle Fahrzeuge betrifft, die bereits seit Jahren in so großen Stückzahlen hergestellt wurden, dass sie nichts Besonderes (im Sammler-Sinne) mehr sind. Wobei es natürlich auch heute noch diverse Ausnahmen gibt, wenn ich da allein an die Sonderwagen des LGB-Clubs Rhein/Sieg zu dessen Jahrestreffen denke, mit Auflagen wenig über 100 Stück. Aber auch Auflagen von weltweit 1.000 Stück sind ja aus Sammler-Sicht immer noch sehr gering. Erstaunlicherweise haben Stückzahlen nicht immer einen deutlichen Einfluss auf den Sammlerwert. Der LGB-Jubiläumszug von 1981 zum Beispiel wurde rd. 20.000 Mal hergestellt, stieg in den ersten Jahren gleichwohl sehr stark im Preis. Wagen wie der von Lütgenau oder Roskothen wiederum, in Mini-Auflagen von 100 Stück, zeigen keinen besonderen Aufwärts-Trend. Das kann aber wiederum auch daran liegen, dass sie kaum auf dem Markt vorhanden sind.

Mit „Sammler-Preisen“ ist das so eine Sache. Zwar gibt es Sammlerkataloge, von denen der „Christmann Sammler-Katalog“ wohl der bekannteste und verbreiteste ist, aber letztendlich können die darin genannten Werte nur ein Anhaltspunkt sein. Erstens ist der Zustand des jeweiligen Fahrzeuges sehr ausschlaggebend, und dann wird jemand, der ein ihm fehlendes Teil unbedingt haben will, auch einen höheren Preis dafür zu zahlen

bereit sein. Und von Verkäuferseite muss man sich dann eben die Mühe machen, so jemanden zu suchen. In den letzten Jahren hat sich ja auch das Auktionshaus Ebay in dieser Richtung stark etabliert. Was da an LGB-Fahrzeugen manches Mal im Angebot ist, das ist schon hoch interessant. Aber wie gesagt, der Zustand ist wichtig, und ob man den per Ebay-Foto und -Beschreibung immer so erkennen kann, wage ich dann doch zu bezweifeln.

Ich könnte mir vorstellen, dass der Gedanke, sich eine „historische“ Sammlung zuzulegen, verstärkt Interesse finden wird. So, wie die „LGB-Freunde Much“ sich in ihrer Historie auf die ersten 10 Jahre der LGB, also von der Stainz bis zum Krokodil, beschränken wollen. Verpackungen in grau und gelb, nagelneue Fahrzeuge, unbespielte Modelle und die technische Ausrüstung der ersten Jahre können eine schöne und überschaubare Sammlung bilden. Alte Anfangspackungen vermitteln besonders schön die Aufbruchstimmung früherer (LGB-)Jahre! Die ersten Handweichen, Aluminiumschienen und das sonstige Zubehör der Anfänge gehören auch dazu. Dazu kann man noch die Literatur jener Jahre zusammentragen. Wir haben ja 2006 in Sinsheim eine derartige kleine Sammlung in einer Vitrine gezeigt und die angebotenen Prospekte der ersten Jahre fanden starkes Interesse. Parallel dazu und als Ergänzung würde sich noch eine Spezialsammlung der 1977 und 1978 gebauten „Primus“-Serie einrichten. Der vierachsige amerikanische Niederbordwagen (4061) in grüner Farbgebung, - das sind Raritäten, nach denen sich ein Sammler alle 10 Finger leckt!

Eine Sammlung von Sonderzügen, von LGB-Startpackungen, kann durchaus auch ihren Reiz haben. Wenigstens so lange, wie man sich nicht Mengen von jeder Sorte in der Hoffnung auf Wertsteigerung in den Keller legt. Es hat schöne Züge, wie z.B. den Pinzgau-Zug (LGB-Nr. 20520) oder den Furka-Oberalp-Zug (LGB-Nr. 20512) gegeben, die sich an das große Vorbild angelehnt haben. Optisch schöne Werbezüge waren der Nürnberger Lebkuchenzug (LGB-Nr. 20526), der Philips-Zug (LGB-Nr. 20412) sowie die Bierzüge von Lütgenau (LGB-Nr. 20536) und Schweiger (LGB-Nr. 20539). Dann gab es spezielle Sonderzüge für den amerikanischen Markt wie den Marshall Field-Zug (LGB-Nr. 20534) und den Dodge City Little Billy Zug (LGB-Nr. 20701).
Der Rote Zug (LGB-Nr. 20401RZ) und der Blaue Zug (LGB-Nr. 20301BZ) sollten damals an den Erfolg des Jubiläumszuges anknüpfen, was ihnen in gewisser Weise auch gelang.

Einer meiner Lieblings-Sonderzüge: Lebkuchen-Zug (LGB-Nr. 20526) aus 1984. Auflage 1.000 Stück.

Die ersten Jahre kaum zu bekommen: Philips-Zug (LGB-Nr. 20412) aus 1983. Auflage 1.000 Stück.

„Dortmunder Bierzug“ der Firma Lütgenau (LGB-Nr. 20536) aus 1987. Auflage 1.500 Stück.

„Nürnberger Bierzug“ der Firma Schweiger (LGB-Nr. 20539) aus 1989. Auflage 980 Stück.

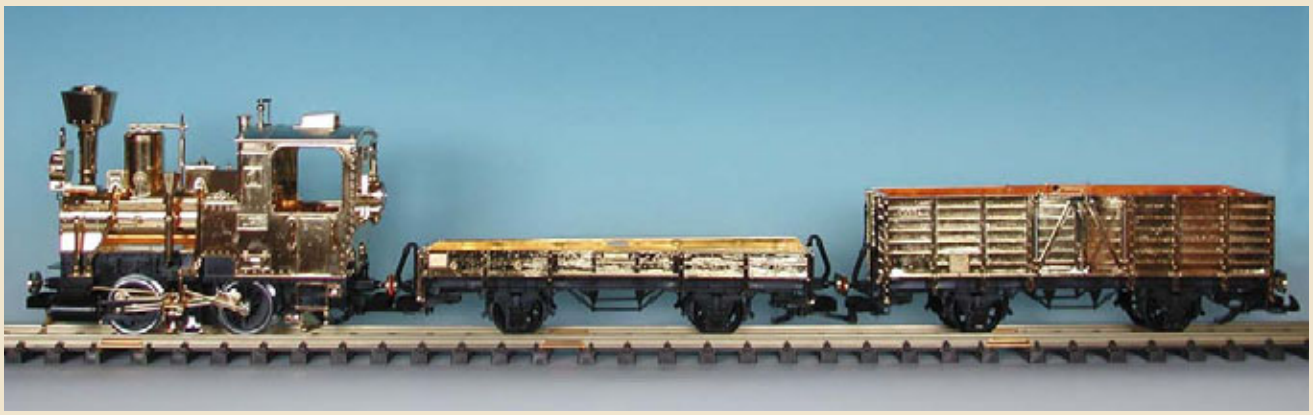
Ilm-Online-Nachrichten

Nur in Amerika erhältlich: „Marshall Field“-Sonderzug (LGB-Nr. 20534MF) aus 1986. Auflage 500 Stück.

US-Sonderzug Dodge City „Little Billy“ (LGB-Nr. 20701DC) aus 1982. Auflage 2.000 Stück.

Sonderzugpackung „Roter Zug“ (LGB-Nr. 20401RZ) aus 1984. Auflage 15.000 Stück. Die Lok erschien in verschiedenen Bedruckungs-Varianten.

Sonderzugpackung „Blauer Zug“ (LGB-Nr. 20301BZ) aus 1983. Auflage 20.000 Stück.



Der Traum aller Sammler! Der Goldene Zug! Sonderzugpackung (LGB-Nr. 20100NB) aus 1991. Geplante Auflage 999 Stück, - tatsächliche Auflage rd. 200 Stück.

Viele, viele andere Zugpackungen hat es gegeben, wobei das Lehmann-Werk gar nicht gerne gesehen hat, dass ein gewisser Anteil davon nicht beim Anfänger zwecks Einstieg in das LGB-Hobby, sondern in Sammlerkellern verschwand. Aber zu dem Thema habe ich immer die Meinung vertreten, dass man an dem einzelnen Sammler so viel Geld verdiente, dass man ihm ruhig hin und wieder eine (subventionierte) Zugpackung hat zukommen lassen können.
Die Krönung jeder Sonderzug-Sammlung wäre natürlich der Goldene Zug (LGB-Nr. 20100), von dem es komplett aufgrund technischer Probleme beim Aufdampfen des Blattgoldes bei der Stainz nur rd. 200 Stück gegeben hat. Geplant waren ursprünglich 1.000, wonach man sich ausrechnen kann, wie viele der damals schon hergestellten Niederbord- und Hochbordwagen noch einzeln bei LGB-Freunden stehen bzw. der Verlängerung des Zuges dienen.

Natürlich hat es bei den Sonderzügen und Sonderwagen auch viel „Blödsinn“ gegeben. Ich will hier keine aufzählen um niemanden noch nachträglich zu verärgern, aber jeder wird wissen, was ich meine....

Leider ist ja das in früheren Jahren schon einmal konkret geplante LGB-Museum am Standort Nürnberg nicht realisiert worden. Als Mitte der Neunziger Jahre ein Erweiterungsbau rechts auf das erworbene Firmengrundstück des Lehmann-Werkes geplant wurde, war ein Museum noch Bestandteil. Schade, dass es nicht dazu gekommen ist, und jetzt sind andere Dinge sicher wichtiger.... Es hat übrigens zwei Mal auf Messeständen der Firma Lehmann ein „LGB-Museum“ gegeben, und zwar 1988 (Anlass „20 Jahre LGB“) und 2000 (zusammen mit Uwe Klöting) auf der Internationalen Modelleisenbahnmesse in Köln. Beide wurden von mir aus- bzw. eingerichtet, was natürlich mit viel Arbeit verbunden war, seinerzeit aber auch in gewisser Weise eine „Ehre“ war....

Heutzutage ist es vermehrt so, dass LGB-Anlagen aus Hinterlassenschaften angeboten werden. Ich habe es oft erlebt, dass Leute angerufen und erzählt haben, dass der Großvater oder der Vater verstorben sei und dass sie die geerbte LGB-Bahn nun verkaufen möchten. Meine erste Rückfrage war immer die, ob sie denn nicht selbst oder etwa vorhandene Kinder Spaß an der Übernahme hätten. An den Antworten musste ich dann aber feststellen, dass der LGB-Bazillus offensichtlich in der Regel nicht mit vererbt wird, und heutzutage oftmals eine andere Interessenlage vorherrscht. Schade natürlich, aber nicht zu ändern....
Die Fahrzeuge, die aus derartigen Auflösungen stammen, sind leider in der Regel für eine Sammlung ungeeignet. Sie sind einfach bespielt, - wozu sie natürlich auch bestimmt waren, was man nicht vergessen soll. Fahrzeuge von Freilandanlagen sind darüber hinaus oft sehr bespielt, denn sie haben noch unter den verschiedenen Wetterverhältnissen gelitten, Schrauben sind verrostet und Kunststoffteile spröde geworden oder schon abgebrochen. Sollten zu so einer Anlage besonders seltene Stücke

gehören, dann könnte man die natürlich erwerben und versuchen, sie aufzuarbeiten. Aber selbst in der Reparaturabteilung des LGB-Werkes, die in früheren Jahren immer noch einem „Altertümchen“ wieder neuen Glanz verleihen konnte, sind mittlerweile die historischen Ersatzteile ausgegangen. Mancher kauft auch ein „schlimm“ aussehendes Stück auf einem Flohmarkt, um es (trotz Herzschmerzen) als Ersatzteilspender zu benutzen.
Vielleicht sollte sich derjenige, der über einen schönen „historischen“ LGB-Bestand verfügt, beizeiten einmal Gedanken darüber machen, wie und für wen er „seine“ LGB-Sammlung sichern kann. Denn dass derartige Fahrzeuge irgendwann lieblos bei Ebay oder auf dem Flohmarkt landen, wäre einfach sehr schade!
Ich hoffe, dass ich Sie gedanklich mit in die Welt der LGB-Sammelei nehmen konnte, und verweise zum Schluss noch einmal auf das Motto der LGB-Freunde Much: „Back to the roots“. „In allem Neuen liegt ein Zauber“, hat irgendein berühmter Mensch einmal gesagt, - „in vielem Alten aber auch“, meine ich. So, wie heutzutage wohl kaum jemand auf die Idee kommen würde, neuzeitliche Autos zu sammeln, werden aber Oldtimer gerne in die Garage gestellt. Sie verkörpern Handwerkskunst und ihre Technik ist nachvollziehbar. Sie sind einfach sympathisch und etwas Besonderes. So ähnlich kann man den dahinter liegenden Gedanken auch auf die LGB übertragen. Zurück zu den Wurzeln - mit Herzblut und Begeisterung....

H.-Jürgen Neumann

Zum Schluss meines Berichtes ein schönes Foto aus einem LGB-Prospekt aus 1981.
Ganz links ist Tochter Elke von Herrn und Frau Grimm, daneben Johannes Richter
und als vierter von links Peter Jagiella zu sehen.
Und dann noch das gesamte Programm aus jenem Jahr. Einfach überwältigend! Meine Hochachtung!