

menen, beliebten und heute noch bekannten BRIO-Holzeisenbahn. Der kleineren Baugröße wegen kommt jetzt zum Teil auch Sperrholz zur Anwendung. Doch auch hier wieder einiges Recycling, beim Kistenholz und bei den Blechdosen für die Kesselwagen. An Industrieteilen wird allerdings nur zugekauft, was unbedingt nötig ist, wie Kupplungen von BUCO, HAG und Märklin, Puffer von BUCO, Achslagerböcke von BUCO und HAG, Pantografen von HAG und schliesslich auch noch elektrische Antriebe von RESAL.

Fazit

Hermann Löwenstein war ein Eisenbahnner durch und durch: Er fing ein Lehre als Telegrafist bei der einstigen Gotthard-

bahn an, hatte eine eigene vielversprechende, aber leider nur kurzlebige Manufaktur (Ha El Zet), war aktiver und begeisterter Modellbauer (Dornier-Flugzeuge und Zeppelin) und stellte schliesslich mit sehr bescheidenen Mitteln verschiedene Spielzeuge mit hohem Spielwert für seine beiden Enkel her. Damit wollte er seine lebenslang anhaltende Faszination zur Eisenbahn seinem Nachwuchs vermitteln. Das ist ihm so auch gelungen, denn seine Werke sind bis heute glücklicherweise im Familienbesitz weitgehend der Nachwelt erhalten geblieben. Ob das weiterhin so bleiben wird, werden womöglich die nachfolgenden Generationen, seine heute lebenden Ur- und Uurenkel, einmal entscheiden müssen. 

Quellen:

- Alexander R. Stofer, Hansueli Gonzenbach, Rudolf W. Butz, Robert Ganz, Bruno Wernli und Roland Kink, Schweizerische Spielzeug-eisenbahnen, Fachpresse Goldach, 1984.
- Dieter Kässer und Alfred Stucki, Löwensteins «ELECTRA», Tintoy Magazin 5/96.
- Robert Ganz, Dieter Kässer und Alfred Stucki, Löwensteins Modell der Gotthard-Versuchsolokomotive Be 4/6, Tintoy Magazin 6/96.
- Robert Ganz, Löwenstein, 1919–1921: Eine Schweizer Spielzeugmanufaktur sucht den ausländischen Absatzmarkt, Spielzeug ANTIK-REVUE, 10/2002.

Größenvergleich eines wuchtigen Bodenläufers mit einer Schiebelok auf BUCO-Gleis für Spur 0.

