

Anfänglich war die Funktionalität viel höher gewichtet als Form- und Detailtreue. Die ältesten Nachbildungen von Schweizer Lokomotiven sind gut 100 Jahre alt. Sie wurden von Hermann Löwenstein in Zusammenarbeit mit Theodor Zürrer, beide in Zürich, für die Spur I produziert. Die Grösseren unter ihnen sind alle vierachsig, ein Motordrehgestell und ein Laufgestell, beide mit Kuppelstangen. Trotz erntor Verkürzung und Vereinfachung können sie dank einer sorgfältigen Farbgebung mit ihren Vorbildern identifiziert werden.

Ein weiteres Beispiel sind die Märklin RS 910 (Uhrwerk) und RS66/12910 (elektrisch) aus dem Jahre 1932 für die Spur 0. Angesiedelt im unteren Preissegment, chromolithografiert und nur zweiachsig, dennoch erkennt man spontan, dass es sich um eine gekonnt vereinfachte Ae 4/4 handelt, die damals aktuelle und moderne Schnellzug-lokomotive.

Das waren die Modellbahnen unserer Grossväter. Heute werden solche Züge von seriösen Modellbahnern belächelt und als «Spielzeug» abgetan oder aber von Sammlern als «technisches Kulturgut» hoch geschätzt. Viele dieser «Fahrzeuge» fristen ihr Dasein heute als «Stehzeugen» in Vitrinen, und wenn sie dann ausnahmsweise einmal in Betrieb genommen werden, dann als «Katalogzüge», das heisst mit genau den Wagen wie im Katalog abgebildet.

Seit es Systembahnen gibt, wurden diese häufig als Garnituren angeboten. Das heisst



Populär: Fast vier Jahrzehnte war die «Vier-sieben» die grösste Lokserie der SBB – knapp 20 Jahre war diese Verkleinerung im Angebot von Märklin Spur 0; also durchwegs ein Erfolgsmodell.

eine Lok, zwei bis drei Wagen und ein Schienenkreis oder auch ein Oval, dazu eventuell auch noch ein Steuergerät. In den Katalogen stand dann etwa: «...in hübscher Geschenkpackung». Damit war das Kreis-fahren vorgespart.

Und in der Gegenwart

Heute heissen diese Garnituren «Startsets» und können auch noch zwei Weichen und einen zweiten Zug beinhalten. Was macht man damit? Ein Oval mit Ausweichgleis, also eine Kreuzungsstation. Der Güterzug wartet den Schnellzug ab und fährt dann in entgegengesetzter Richtung eine oder mehrere Runden. Es wird immer noch im Kreis

gefahren. Daraus kann sich dann eine grössere Anlage entwickeln. Die Bahnhofsgleise vermehren sich, die Fahrstrecke wird länger, möglicherweise sogar doppelspurig, Hundeknochen, verschlänger Hundeknochen und so weiter. Auch die Züge nehmen zu, und der Bahnhof kann sie nicht mehr alle aufnehmen. Also wird ein Schattenbahnhof gebaut. Dieses «Reservoir» erlaubt es, eine grössere Artenvielfalt auf der Anlage zu präsentieren. Aber es wird im Prinzip immer noch im Kreis gefahren. Die Züge werden als Ganzzüge eingesetzt und passieren die Paradestrecke, einer nach dem anderen, ohne je verändert zu werden. Eine Herausforderung besteht dann darin,



Eine Billigpackung von Löwenstein anfangs der 1920er-Jahre: Tenderlok nur vorwärtsfahrend, Lampenwiderstand, je ein Personen- und ein Güterwagen



Eine ERNO-Garnitur von 1947. Ein Vorreiter der TEE-Züge, welcher auf dem Gleisoval seine Runden dreht. Schöner Karton, aber unfachmännisch geklebt.