



Wer hat nicht früher einmal mit einer BRIO-Bahn gespielt? Das Krokodil wurde vom Autor selbst gebaut.

die ganze Steuerung zu bauen und auch noch zu automatisieren. Wenn es dann läuft, und das tut es früher oder später bestimmt, dann wird der Besitzer zum passiven Zuschauer seiner eigenen Anlage. Die Betriebsabläufe der grossen Bahn kommen dabei zu kurz: Lokwechsel, Zug umfahren, Postwagen wegstellen, Kurzwagen umhängen, Stückgut vor den Schuppen rangieren oder dort abholen und so weiter. Die richtige Eisenbahn fährt ja auch nicht im Kreis, wenn man von Strassenbahnen und Untergrundbahnen einmal absieht, welche Ringlinien betreiben. Die Züge fahren von einem Ort A zu einem Ort B und erfüllen dabei wichtige Transportaufgaben.

Es ist interessant, zu beobachten, was vorschulpflichtige Kinder machen, wenn man ihnen eine Kiste voll Brio-Bahn hinstellt: Sie bauen eine Strecke, ein lineares Gebilde, welches zwar nicht geradlinig verläuft, weil zu viele Bogenstücke in der Kiste sind, aber als Schlangenlinie möglichst lang sein soll. Darauf wird der Zug dann geschoben und, an einem Ende angekommen, entweder wieder zurückgeschoben (rückwärts) oder eben von Hand umgesetzt.

Gustav Reder (1895*–1979†), Eisenbahningenieur und Pionier der Modell-eisenbahnliteratur, veröffentlichte 1925 das erste Buch zum Thema Modelleisenbahn im deutschsprachigen Raum. Zeitschriften gab es außer in Grossbritannien noch keine. In seinem viel beachteten Werk «Die Modell-eisenbahn – ihre Wirkungsweise und ihr Betrieb nebst einer Anleitung zum Selbst-anfertigen von Eisenbahnen und Zubehör» befasst er sich mit dem Vorbild und dem Umsetzen der Betriebsabläufe im Modell.

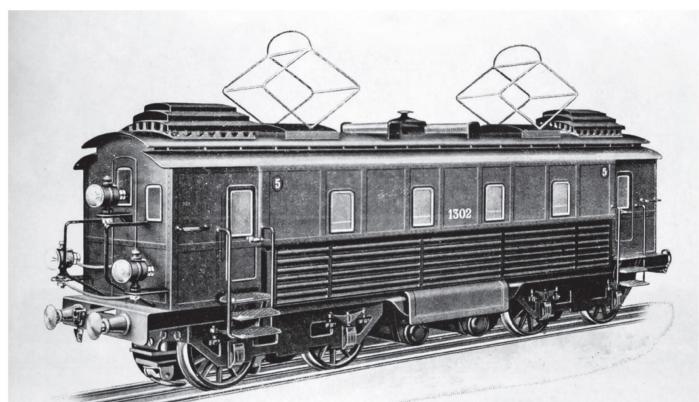
Für Reder war es eine Selbstverständlichkeit, dass die Eisenbahn von A nach B fährt. Da braucht es auch in A und B je einen Endbahnhof. Dafür hat er einige Vorschläge gezeichnet. Zu jener Zeit gab es

praktisch nur die Spuren 0 und I; die Spur 00 (Später H0) gab es noch nicht. Das bedeutet, dass eine Anlage auf dem Fussboden aufgebaut wurde. Die Strecke von A nach B verlief dann einspurig von einem Zimmer über den Korridor in ein anderes. Es brauchte also mindestens zwei Mitspieler, welche nicht immer Sichtverbindung hatten. Sie verständigten sich mit Pfeif- und Glockenzeichen wie bei der grossen Bahn.

Beim Rollmaterial war die Auswahl, im Vergleich zu heute, äusserst bescheiden. Im Handel wurden die Sortimente der beiden grossen Hersteller von damals, Bing und Märklin, angeboten. Ihre Kataloge wurden dominiert von Dampfloks. Solche gab es von einfachen B-Loks bis zu sechsachsigen (2'C'1-)Maschinen, auch, oder vor allem, mit Uhrwerk, denn Uhrwerkbetrieb war noch salonfähig. Die besseren Modelle hatten französische und vor allem englische Vorbilder, da dort die Kundschaft etwas anspruchsvoller war als im Heimmarkt. Sie

Zum Schmunzeln

Gustav Reder schreibt unter anderem: «Einige Worte seien über den elektrischen Betrieb von Dampflokomotivmodellen gesagt. An und für sich ist eine elektrisch angetriebene Dampflokomotive genau so ein Unding wie eine mit Dampf angetriebene Elektrolokomotive. Will man sich eine elektrische Eisenbahn anschaffen, dann sei man folgerichtig und wähle auch Nachbildungen elektrischer Lokomotiven, denn nur eine solche Bahn ist naturwahr. Wenn schon mit Rücksicht auf die umständliche Handhabung der Dampflokomotive die Dampfkraft durch ein Uhrwerk ersetzt wird, so ist dies ein Ersatz, der sofort als solcher kenntlich ist, denn die Wirklichkeit kennt keine Uhrwerklokomotiven. Ebenso kann man auch, wie es manchmal geschieht, Nachbildungen elektrischer Fahrzeuge mit Uhrwerkantrieb versehen. Da aber sowohl die Dampf- als die Elektrolokomotive ihre eigenen Bauformen besitzen, ist es wenig der Wirklichkeit entsprechend, Nachbildungen von Dampflokomotiven elektrisch zu treiben. Eine einzige Ausnahme will ich gelten lassen, nämlich wenn man z. B. zu Ausstellungszwecken ein Modell einer wirklich vorhandenen Dampfbahn im Betrieb vorführen will. Dann weiss man aber auch, dass der elektrische Betrieb angewandt wird, weil es nicht anders geht.»



Nachtragskatalog I zu den Hauptkatalogen O und P 19 (ca. 1921), heute noch ein begehrtes Sammelobjekt.