

# Rückblick auf die Entwicklung des Eisenbahnmodellbaus in H0



Mittels Kitbashing entstand vor Jahrzehnten aus den Kästen von zwei Liliput-F2 und Teilen eines preussischen Vierachsers ein Z4 der SBB.

Bis Ende der 1960er-Jahre war der Modellbau in H0 einigen Spezialisten vorbehalten. Als Möglichkeiten blieben vorwiegend die farbliche Veränderung von Kaufmodellen, das Kitbashing (aus vorhandenen Modellen Neues erstellen) oder der komplette Selbstbau mithilfe von Papier, Karton, Holz, Plastikplatten und Metall. Ab 1969 begann die Firma Merker und Fischer (M+F) mit der Produktion von Metallgussteilen zur besseren Detaillierung bereits existierender Fahrzeugmodelle. Später wurden auch komplett zusammengestellte Bausätze für (vorwiegend deutsche) Lokomotiven angeboten.

Anfang der 1970er-Jahre erfolgte in H0 eine Entwicklung hin zu besserer Modelltreue und vor allem zu höherer Massstäblichkeit. Ein Pionier dieser Zeit war der deutsche Ingenieur Willy Ade. Dieser hatte ursprünglich mit seiner Firma Röwa für Trix gearbeitet. Nach fachlichen Differenzen machte er sich 1968 mit Röwa selbstständig. Dabei tat er sich mit der Firma Rokal zusammen, die Modellbahnen in Spur TT herstellte. Röwa produzierte nun hervorragend detaillierte H0-Modelle im Massstab 1:87, lange Personenwagen noch im Längenmassstab 1:100. Willy Ade war auch der erste Modellbahnproduzent, der 1972 unter dem Namen Röwa-Matic eine Kurzkupplungsdeichsel mit Kinematik bei seinen Wagen einbaute. Diese besaß eine Aufnahme, in die der mit einer Schwalbenschwanzsicherung versehene Kurzkupplungskopf eingesteckt werden konnte. Im Jahr 1975 ging die Firma Röwa aus nicht selbst verursachten Gründen in Konkurs. Aus der Konkursmasse gingen sehr viele Formen an die Firma Roco aus Salzburg über, die nun ihrerseits im Jahr 1976 mit der Produktion europäischer Modelle unter konsequenter Einhaltung des Massstabes 1:87 begann (vorher amerikanische Fahrzeuge). Willy Ade gab nicht auf und gründete diesmal alleine die Firma ADE. Hier setzte er seine modellbahnerischen Visionen konsequent um:

- genaue Einhaltung des Massstabes 1:87, auch bei langen Wagen
- Klipsverbindungen zwischen den Teilen (Gehäuse – Unterbau)
- vollständige Anschriften in Sieb- und/oder Tampondruck
- Lokbeleuchtung durch Lichtleiter
- vorbildgerechte Fahrzeugabstände mittels Kinematik und Kurzkupplungen

Mit dem Erfolg von ADE und vor allem mit dem Markteintritt der Firma Roco gerieten die damaligen europäischen Marktführer unter Zugzwang (Fleischmann etwa produzierte noch vorwiegend im Massstab 1:82). In der Folge überboten sich die Hersteller bei ihren Neuankündigungen mit Hinweisen auf die Massstäblichkeit ihrer Modelle.

Auch sah sich nach dem Erfolg der Röwa-Matic (ab 1972) jeder Modellbahnhersteller genötigt, einen eigenen Kurzkupplungskopf zu entwi-

ckeln. Als Erster Roco 1975, gefolgt von Fleischmann 1985 und Märklin 1987. Um Plagiatssklagen der Konkurrenz zu vermeiden, entstand ein Wildwuchs von Lösungen. Dieser verhindert leider bis heute eine für uns Modellbahner ideale und problemlos einsetzbare Lösung. Roco versuchte zudem 1993 auch noch, mit seiner Universalkupplung eine Brücke zwischen der klassischen Bügelkupplung (Standardkupplung) und einem echten Kurzkupplungskopf herzustellen. Zum Umbau von Wagen ohne Kurzkupplung gab es nun auch relativ schnell Angebote von einbaubaren Kinematiken durch Roco selbst und durch spezialisierte Firmen wie Symoba oder RIBU.

## Die Entwicklung bei Gebäuden und beim Geländebau

Beim Gebäudebau ging die Entwicklung bei Kaufmodellen ebenfalls in Richtung einer exakteren Massstäblichkeit. In Bezug auf den Selbstbau tauchten nun neue Techniken auf, wie die Herstellung von feinsten Teilen im Ätzverfahren und der Guss von Teilen mithilfe chemischer Komponenten (zum Beispiel Resin). Der aktuellste Schritt in diesem Bereich ist der Einsatz von Laser-Cuttern.

Was den Geländebau angeht, drängten auch amerikanische Firmen (nach 1975 Woodland Scenics) auf den europäischen Markt. Denn dort war man dank der NMRA (National Model Railroad Association, Amerikanischer Modellbahn-Verband) bedeutend weiter mit der Normierung und Detaillierung der Modellbahnen als in Europa. Dies zwang in der Folge aber auch die europäischen Anbieter dazu, qualitativ hochstehendes Material für den Geländebau in ihr Sortiment aufzunehmen. Die Grasfaser und der Schaumstoff-Turf begannen, das grün eingefärbte Sägemehl abzulösen. Auch in Sachen Bäume ging die Entwicklung vom zugeschnittenen «Flaschenputzer» als Tanne zu hoch detaillierten Modellen. Heute ist sogar die Nachbildung einzelner Blätter am Baum ein Thema.

Auch beim Gleismaterial kam die Qualität aus den USA nach Europa. Dies, obwohl man dabei mit der amerikanischen Schwellenteile und falschem Kleiseisen leben musste. Fuhr meine erste H0-Modellbahn von Fleischmann noch auf aus dünnem Blech gebogenen und auf Kartonschwellen aufgeklebten Hohlsschienen, rollen meine Züge heute auf niedrigen, hervorragend detaillierten Vollprofilgleisen. Weil sich hoch detaillierte, massstäblich grosse Wagen auf groben, überhöhen Schienen schlecht machen, hiess es schnell: «Runter von der hohen Schiene.» Und weil die langen Wagen ebenfalls nach schlankeren Weichen verlangten, erfuhren auch die Gleisgeometrien der neu produzierten Gleise eine Anpassung. Es kam hinzu, dass der Verband der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Europas (MOROP) inzwischen entsprechende Normen vorgab.

Carl Waldis