

Kleinbahn – Österreichs Modellbahn-Legende

Erich Klein ging keiner Provokation aus dem Weg; seine Ideen zu Fertigung und Verkauf einer Modelleisenbahn waren unkonventionell, aber in den 1960er und 1970er Jahren erfolgreich. Heute sind Kleinbahn-Modelle nach Schweizer Vorbild teils begehrte Sammlerstücke.

■ Text und Fotos:
Daniel P. Wiedmer, SVEA

Nach dem Zweiten Weltkrieg ging es in Westeuropa wirtschaftlich aufwärts: Es herrschte Vollbeschäftigung, die Löhne stiegen, die Arbeitszeiten wurden kürzer. Das Geld reichte jetzt auch für Kinderspielsachen oder dazu, selber ein Hobby zu pflegen. Nicht zufällig war dies die goldene Zeit der Modelleisenbahn – noch gab es wenig andere Freizeitbeschäftigungen, die ihr Konkurrenz machten.

Der österreichische Modellbahnpionier Ing. Erich Klein (1923–2011) kehrte 1946 aus der Kriegsgefangenschaft zurück. Österreich war Besatzungszone, und in Wien blühte der Schwarzmarkt, auf dem alles getauscht wurde, was die Menschen noch besaßen. Nur wenige verfügten über die Mittel, um sich mehr als Essen und Wohnen zu leisten. Erich Klein machte seine Meisterprüfung und holte sich den Gewerbeschein, damit er eine eigene Firma gründen konnte. Als erstes stellte er Schiff- und Flugzeugmodelle aus Holz her, die er an Spielwarenläden zu verkaufen suchte. Deren Interesse war allerdings mässig; der Spielwarenhändler Otto Hilpert drückte ihm schliesslich einen

Märklin-Vorkriegsprospekt in die Finger mit den Worten «so etwas suche ich». Die Idee zündete, und Erich Klein begann 1947 mit der Produktion von Modelleisenbahnen in Nenngrösse H0. Der erste Firmensitz war ein 10 m² grosses Kellerabteil, kurz darauf ein doppelt so grosses Atelier am Schottenring in Wien, das auch als Laden genutzt wurde. Materialien waren nur sehr beschränkt verfügbar und mussten zu Beginn über die amerikanische Besatzungsmacht organisiert werden. Die ersten Modelle waren noch recht einfach. Bei der Herstellung der nötigen Gussformen erhielt er Hilfe vom Vater einer Lehrtochter, die in seiner Werkstatt arbeitete. Er war Ziseleur bei der Porzellanmanufaktur Augarten und baute die ersten Formen einer Dampflokomotive nach Märklin-Vorbild. Sie wurden auf einfachste Weise am heimischen Herd mit Blei ausgegossen. Fahrgestelle und Räder entstanden aus Messing, als Motoren wurden sogenannte «Wehrmachts»-Motoren verwendet (im Kommandogerät 40 der deutschen Fliegerabwehr zum Beispiel arbeiteten zwanzig dieser Motoren). Diese Trommelkollektormotoren waren hochwertig gebaut (neunpolig, kugelgelagert) und funktionierten mit Gleichstrom. Sie standen noch bis Anfang der 1950er Jahre in grossen

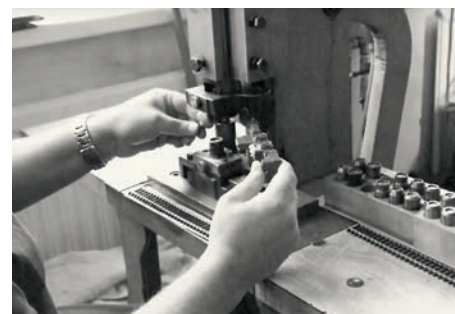
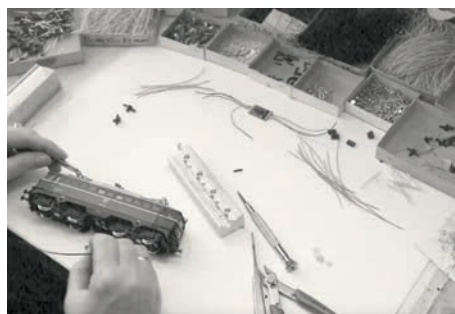
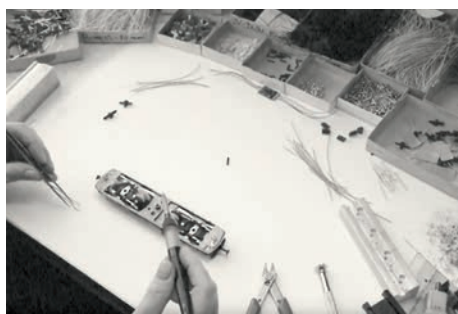
Mengen zur Verfügung; bis dahin wurde auch die handwerkliche Herstellungsweise der Modelle weitergeführt.

Im Jahr 1948 trat Bruder Oskar Klein in die Firma ein, zuerst als Angestellter, ab 1952 dann als Kompagnon. Ihre neue Modelleisenbahn stiess im Fachhandel allerdings auf wenig Gegenliebe. Man war höchstens bereit, die Modelle auf Kommission zu verkaufen. Erich Klein brauchte aber Bargeld und konnte nicht auf die Bezahlung warten, bis seine Produkte einen Endabnehmer gefunden hatten. Auch Versuche, die Modelle über Messen abzusetzen, scheiterten. Daraus entstand die Idee, ein eigenes Ladenlokal zu eröffnen und die Modellbahn direkt an die Kunden zu verkaufen. Dieser Entscheid hatte zur Folge, dass ein komplettes Sortiment mit Loks, Wagen, Schienen und Zubehör entwickelt wurde.

Die Frühzeit von Kleinbahn

1950 kaufte Erich Klein bei den Amerikanern sein erstes Kunststoffgranulat. Es wurde gleich verarbeitet wie das Blei: Das Granulat wurde in die Form gegeben, auf einem Gasrechaud erhitzt, und, nachdem es flüssig geworden war, das Innenteil der Form hineingedrückt. So entstanden als erstes die Tender der Dampflokomotiven aus Kunststoff. Diese Teile mussten immer noch mit Feile und Schleifpapier nachbearbeitet und dann lackiert werden.

Die ersten Wagen entstanden bei Kleinbahn aus Holz und bedrucktem Papier, ähnlich wie die frühen Wagen der Schweizer



Montage eines Kleinbahn-Lokmodells im Jahr 2013; Ladeneinrichtung einer Kleinbahn-Filiale.

Fotos: kleinbahntv/Kleinbahn

Firma Wesa. Bereits in den Anfangszeiten wurde für die Produktion dieser Wagen, aber auch für Kataloge, Briefpapier, Preislisten und Schachteln, eine eigene Druckmaschine eingesetzt. Ab etwa 1952 standen für den Formenbau Kopierfräsen zur Verfügung; damit wurden perfektere Formen möglich, die keine Nachbearbeitung der Teile mehr erforderlich machten. Eine erste, selbstgebaute Spritzgussmaschine steigerte die Effizienz der Arbeit.

Erste Zweileiter-Gleichstrombahn

Die meisten Modellbahnhersteller der ersten Nachkriegsjahre verwendeten Dreileiter-Gleise, entweder nach Märklin- oder nach Trix-System (Wechsel- oder Gleichstrom). Kleinbahn war die erste Modellbahnfirma in Europa, die eine Gleichstrombahn ohne Mittelleiter anbot und die Modelle in Kunststoff-Spritzgusstechnik produzierte. Frühe Konkurrenten waren Fleischmann und Jouef. Im Jahr 1953 wurde die NEM-Norm mit dem etwas umständlichen Titel «Gleichstromzugförderung – Lauf- und Verkehrsrichtung beim Zweischienensystem» eingeführt, die bestimmt, wie Modellbahnloks gepolt sein sollten. Die NEM-Norm war genau verkehrt zur Polung, die Kleinbahn verwendete. Daraus entstand das Gerücht, dass dahinter die Absicht steckte, den ungeliebten Konkurrenten aus Österreich zu drangsaliieren. Tatsächlich folgte der MOROP aber mit dieser Norm der amerikanischen Schwesterorganisation NMRA, die bereits früher die gleiche Normierung eingeführt hatte. Kleinbahn hielt an der «ver-

kehrten» Polung fest, um zu verhindern, dass die Kunden Loks anderer Marken kauften. Eine ähnliche Taktik verfolgten damals fast alle Hersteller, weshalb es für den MOROP zu dieser Zeit schwer war, seine Normen durchzusetzen. Die Firma Fleischmann, deren Loks damals ebenfalls entgegen der Norm gepolt waren, stellte im Gegensatz dazu sofort um und warb damit, dass sie «nach internationalen Standards» gebaut seien, denn Fleischmann lieferte auch in die USA.

Bei den Radsätzen versuchte Erich Klein ebenfalls, eine eigene Schiene zu fahren: Statt mit dem normierten NEM-Innenmass von 14,2 mm produzierte Kleinbahn die Radsätze mit einem Innenmass von 13,5 mm. Verwendete ein Modellbahner Kleinbahn-Fahrzeuge auf anderen Gleisen, konnte dies zu Entgleisungen führen. Der «Eisenbahn Amateur» (EA) empfahl daher, die Räder etwas aufzupressen, was mit den in dieser Zeit verbauten zweiteiligen Kunststoff-Radsätzen möglich war.

Abgeleitet von den ursprünglich verwendeten Wehrmachtsmotoren entwickelte Kleinbahn einen neuen Motor, der in der eigenen Fabrik hergestellt werden konnte. Das Getriebe war mit einer günstig herzustellenden Drahtschnecke ausgerüstet. Damit erhielten die Fahrzeuge beim Stoppen nur einen kleinen Auslauf: Die Kunden wollten die damals neuen Signale und kurzen Unterbrecherstücke auf ihren Anlagen einbauen, und diese sollten von den Loks nicht überfahren werden. Bei der Motorisierung seiner Loks ging Erich Klein an-

dere Wege als die Konkurrenz: Während praktisch alle europäischen Hersteller den Motor auf eines der Drehgestelle der Lok setzten und die Räder mit Haftreifen ausrüsteten, waren die Kleinbahn-Loks mit zwei Motoren und sehr viel Gewicht ausgerüstet, dafür aber nicht mit Haftreifen versehen. So waren sie in beiden Fahrrichtungen sehr zugstark; gleichzeitig wurde das Problem der Gleisverschmutzung deutlich verringert, denn Haftreifen neigen dazu – genauso wie Plastikräder –, Staub und Fette anzuziehen und auf den Gleisen zu verteilen. Frühe Kleinbahn-Loks waren zudem (wie amerikanische Produkte aus dieser Zeit) mit Druckgussrädern ausgerüstet, die nicht vernickelt wurden. Ihre raue Oberfläche verbesserte zwar die Zugkraft, dafür ist die Stromaufnahme schlechter – sie neigen zu Funkenbildung beim Fahren, vor allem wenn die Räder verschmutzt oder oxidiert sind.

Kleinbahn wird erwachsen

Bis 1955 stand Österreich unter alliierter Besatzung. Am 15. Mai 1955 wurde schliesslich der «Staatsvertrag» unterzeichnet, der Österreich wieder zu einem freien, demokratischen Land machte und die Wirtschaft prosperieren liess. Zu Weihnachten dieses Jahres standen die Menschen vor Kleinbahns Lokal am Schottenring Schlange, um eine der Startpackungen zu kaufen, die nur etwa halb so viel kosteten wie bei der Konkurrenz aus Deutschland. Kleinbahn machte die Modellbahn damit auch für einen Arbeiterhaushalt erschwinglich.



Kataloge 1964, 1956, 1966; der Firmengründer Ing. Erich Klein.

Foto E. Klein: modellbahnwelt.at



Kleinbahn-Anlage, ca. 1960.

Foto: amsotto/kleinbahnsammler.at



Der spätere Kleinbahn-Sammler Peter Leupin beim Spielen. Foto: P. Leupin

1955/56 war die Firma schon sehr erfolgreich unterwegs. Erich Klein hatte im Staatsvertragsjahr ein grosses Fabrikgebäude in Wien Atzgersdorf erworben. Kleinbahn verkaufte seine Produkte über eigene Läden in Wien, Salzburg und Graz. Bereits in dieser Zeit lieferte ein Vertrieb die Kleinbahn-Produkte in der Schweiz aus (M. und F. Thomann, Trottenstrasse 30 in Ennetbaden). In den folgenden Jahren kamen immer mehr Geschäfte in allen Landeshauptstädten Österreichs dazu; in den besten Zeiten waren es dreizehn Filialen. Eine Zeit lang gab es sogar im Ausland Vertriebspartner, so etwa in England, Frankreich oder in Schweden. Seit 2018 ist auch die letzte Filiale am Wiener Schottenring wieder verschwunden, nur am Firmensitz gibt es noch einen kleinen Laden.

Das Konzept mit dem Eigenvertrieb bescherte der Firma immer wieder Schwierigkeiten; so wurde sie 1956 von der Teilnahme an der für sie wichtigen «Wiener Messe» ausgeschlossen, weil sie keine Wiederverkäufer beliefern wollte. Aus dem Jahr 1959 stammt ein Brief, in dem Kleinbahn seinen Kunden berichtete, dass die deutsche Modellbahn-Zeitschrift «MIBA» nach dreimaliger Veröffentlichung einen Inserateauftrag von Kleinbahn storniert habe; Spielwarenhandel und Modellbahnhersteller hatten bei der «MIBA» interveniert und gedroht, andernfalls ihre Inserate zurückzuziehen.

Mit trotzigem Stolz vermerkte der 1956er Katalog: «Ohne Mittel, mit den bescheidensten Anfängen, wurde der Betrieb vor sieben Jahren gegründet und langsam in die Höhe gebracht. Heute stehen über 100 der modernsten Maschinen und Beschäftigte im Betrieb. Es ist gelungen, die Preise der früher alles beherrschenden deutschen Spielzeugeisenbahnen bei mindestens ebenso guter Qualität um die Hälfte zu unterbieten ...» In diesem Katalog sind erste ÖBB-Modelle zu sehen, die noch heute Kultcharakter haben, wie etwa der Triebwagenzug «Blauer Blitz», die österreichische Berglok 1020 sowie die E-Loks 1041 und 1010.

Schweizer Modelle gab es damals noch keine. Das änderte sich schon im nächsten Jahr mit dem Erscheinen der Gotthardlok Ae 6/6. Die Wahl dieses Typs war kein Zufall, denn dafür konnte das Fahrwerk der ÖBB-Lok 1010 übernommen werden, so dass nur das Gehäuse neu entwickelt werden musste. In diesem Jahr organisierten Thomanns in verschiedenen Orten in der Schweiz Verkaufsausstellungen in Restaurant-Sälen, um das Kleinbahn-Sortiment bei den Eisenbahn-Amateuren bekannt zu machen.

Bereits Ende der 1950er Jahre bot Kleinbahn ein Vollprogramm an: Neben einem kompletten Gleisprogramm gab es ein breites Zubehörsortiment, das bis zu Verkehrszeichen, Fertigmodellen von Bahnhöfen und Häusern sowie Modellautos reichte. Ab 1957 gab es bei Kleinbahn Gleise, die mit einem Kunststoff-Schwellenband realisiert waren. Später wurde das System mit einem festen Schotterbett aus Kunststoff erweitert. Auch ein Oberleitungssystem war erhältlich. Die Kleinbahn-Gleise hatten allerdings zwei gewichtige Nachteile: Die Verbindung der einzelnen Gleissegmente mit Drahtstiften war für häufigen Auf- und Abbau wenig geeignet und für die Stromübertragung problematisch. Ausserdem waren die vorgegebenen Kreisradien mit zu wenig Abstand gewählt worden, so dass es auf Kleinbahn-Gleisen nicht möglich ist, unverkürzte Personenwagen fahren zu lassen, weil diese sonst bei einer doppelspurigen Anlage in den Kurven aneinanderstossen.

Besonderes Interesse fand der legendäre rote Trafo von Kleinbahn, weil er mit 30 W im Vergleich zu Konkurrenzprodukten sehr leistungstark und gleichzeitig kostengünstig war. Ab 1972 gab es davon eine Elektronik-Variante, die eine Art Thyristor-Steuerung aufwies. Statt die Spannung zu verändern, wurde der Strom gepulst, was beim Anfahren den Motoren ein besseres Verhalten geben sollte. Dieser Trafo wurde bis in die 1990er Jahre verkauft und taucht an Börsen und im Internet seltener auf als

der normale Trafo, der bei Kleinbahn heute noch – solange Vorrat – als Neuware verkauft wird.

Die Fabrikationstiefe war bei Kleinbahn enorm hoch, die meisten Teile wurden im eigenen Haus produziert. Möglichst wenig wurde extern eingekauft – einer der wenigen Zulieferer war Wiking in Berlin für Modellautos, die Kleinbahn eine Zeit lang in seinen Preislisten explizit anbot; die Mercedes 250 auf dem Autotransportwagen sehen auf den ersten Blick ebenfalls aus wie Wiking-Modelle, wurden aber von Kleinbahn produziert. Sie waren vereinfacht und leicht verändert dem zeitgenössischen Wiking-Modell nachempfunden.

Erste Schweizer Modelle

1959 erschienen die ersten Schweizer Personenwagen – ein Leichtstahlwagen SBB mit 1. und 2. Klasse sowie ein EW I und ein Gepäckwagen der BLS. Diese Wagen waren damals weltweit die ersten Personenwagenmodelle in H0 mit Inneneinrichtung und in die Wagenwand eingesetzten Fenstern. Wegen dieser Fenstereinsätze kam es zu einem Patentstreit zwischen Kleinbahn und Fleischmann. Ein Formenbauer, der auch für Kleinbahn gearbeitet hatte, plauderte in einem Vorstellungsgespräch bei Fleischmann diese Idee aus, worauf die Firma sofort ein Patent darauf anmeldete. Kleinbahn hatte aber die Teile bereits produziert, so dass Fleischmann seine Musterklage zurückziehen musste.

Bereits 1960 präsentierte Kleinbahn die Re 4/4¹ der SBB als Neuheit, dazu den «Landi»-Bahnpostwagen Z⁴. Der an der Landessaustellung 1939 vorgestellte Vorbildwagen blieb bei den SBB ein Einzelstück, hatte aber mit seiner Konzeption grossen Einfluss auf die Leichtstahl-Postwagen, die ab 1946 gebaut wurden.

Im Kleinbahn-Preisblatt von 1961 vermerkte Erich Klein stolz, dass in seiner Firma



Ae 6/6 SBB 11404 «Luzern», hergestellt von 1957–1991, Länge 1:100.

Das Fahrgestell wurde von der ÖBB-Lok 1010 übernommen. Wegen der durch Verkürzung leicht falschen Proportionen und der viel zu grossen Reliefschriften «SBB CFF» leidet der Gesamteindruck. Ab 1966 erhielt die Lok in die Lokwand eingesetzte Fenster und ab 1970 eine Führerstandsrückwand, die den Blick auf die Motorwelle verhindern sollte. Die letzte Produktionsserie wurde mit rot gespritztem Gehäuse ausgeliefert.



Re 4/4' SBB 10005, hergestellt von 1960–1992, Länge verkürzt 1:100.

Im Unterschied zum Vorbild weist die Lok auf beiden Seiten eine identische Anordnung der Fenster und Lüftungsjalousien auf. Die ursprünglichen Cellon-Fenster wurden später durch transparente, aber immer noch hinterlegte Fenster ersetzt. Mit der Nummer 10005 war das Modell bei Erscheinen topmodern, war doch das Vorbild erst kurz vorher von 405 zu 10005 umnummeriert worden.



RBe 2/4 «Roter Pfeil» SBB 605, hergestellt von 1964–heute, Länge 1:100.

Gesamteindruck: Der «Rote Pfeil» leidet unter vielen Kompromissen: Kleinbahn verwendete aus Kostengründen das Standard-Fahrgestell mit zu grossen Rädern und dem recht grossen Kleinbahn-Motor. Dadurch wird das Modell hochbeinig, das Gehäuse ist – damit der Motor hineinpasst – zu hoch und zusätzlich noch verkürzt. Damit spiegelt das Modell nicht mehr die elegante Silhouette des Vorbildes wider. Noch heute im Programm von Kleinbahn.



Be 4/4 EBT 104/SMB 175/SBB, hergestellt von 1965–heute, Länge 1:100.

Technisch ist das Fahrwerk anders aufgebaut, als die Drehgestellblenden vorgeben: Die beiden mittleren Achsen sind in einem gemeinsamen Motordrehgestell gelagert, die beiden äusseren Achsen laufen als Vorlaufachsen leer mit. Ursprünglich mit SBB-Beschriftung (Abziehbild) angeboten, ab 2. Serie mit zusätzlichen Abziehbildern für EBT und SMB, später nur mit Reliefbeschriftung «SBB CFF». Ab Mitte 1970er Jahre mit aufgedruckter Beschriftung aller drei Bahnen erhältlich.



ABFe 4/8 BLS 741, hergestellt von 1966–1992, Länge verkürzt 1:100.

Der Triebwagenzug war auch in BN-Beschriftung erhältlich, ausserdem in mehreren Fantasie-Ausführungen: in dunkelgrüner Lackierung für die SEZ, in Weiss-Grün mit GBS-Beschriftung, in Rot als SBB-Modell und in rot-weisser Bemalung. Beschriftung anfänglich mit Abziehbildern, ab Mitte 1970er Jahre im Tampondruck aufgebracht; zum Schluss soll auch der Mabuchi-Motor eingebaut worden sein.



Nr. 380, AB⁴ SBB 1135, Leichtstahlwagen mit Mitteleinstiegen, hergestellt von 1959–1990.

Im Occasionshandel wohl der am häufigsten auftauchende SBB-Personenwagen. Ein schönes Modell, das offenbar noch die Zeit vor Abschaffung der 3. Klasse im Jahr 1956 zeigt: deswegen haben frühe Modelle über der 1. Klasse noch keine gelbe Linie, die erst danach eingeführt wurde. Nach 1956 wurde das Vorbild zum 1. Klass-Wagen A⁴⁰.

mittlerweile 200 Personen arbeiteten. Zwei Jahre später eröffnete Kleinbahn einen eigenen Laden an der Schmiede Wiedikon in Zürich. Im Katalog wurde darauf hingewiesen, dass die Kleinbahn-Produkte auf Schweizer Spritzgussmaschinen hergestellt würden, und zwar mit dem Polyamid-Kunststoff «Grilon» der Emser Werke AG. Das Schweizer Sortiment von Kleinbahn war bereits recht ansehnlich; ein roter Speisewagen Dr⁴ der SBB kam in diesem Jahr dazu. Bei den Güterwagen gab es als Schweizer Modelle schon seit längerem die Modelle K³ und K⁴, einen M⁸-Rungenwagen, einen Kühlwagen, einen offenen Wagen L⁷ und eine Schneeschleuder sowie den «Dienstwagen» mit gleichem Aufbau wie die Schneeschleuder.

Legendäres Modell: Der «Rote Pfeil»

Ein Jahr später zierte der «Rote Pfeil» der SBB als Neuheit das Katalog-Titelbild. Dazu erschien 1964 der Leichtstahl-Steuerwagen Bt⁴⁰. Die Wahl dieses Modells erscheint etwas merkwürdig, da dessen Vielfachsteuerung im Original nicht mit derjenigen der Re 4/4¹ 10005 kompatibel war, die Kleinbahn im Sortiment hatte. Der passende Triebwagen erschien dagegen nie im Kleinbahn-Programm. Der EW I und der Gepäckwagen, die bisher für die BLS beschriftet waren, erhielten in diesem Jahr eine SBB-Reliefbeschriftung.

Als Neuheit 1965 wurden die Seetal-Plattformwagen als BLS-Plattformwagen (ab 1969 dann mit SBB-Anschriften) sowie die Be 4/4 der EBT angeboten. Diese war für die SBB beschriftet; dort war aber dieser Typ nie in Verwendung. Bereits bei der 2. Serie im Dezember 1965 wurden Abziehbilder mitgeliefert zur Auszeichnung als EBT- oder SMB-Lok, und in späteren Jahren, als Kleinbahn seine Modelle bedrucken konnte, wurden einzelne Serien mit EBT- und SMB-Beschriftung produziert. Dieses schöne Modell litt immer daran, dass Liliput fast zeitgleich ein leicht besseres Modell mit korrekter

Länge und über Lichtleiter beleuchtete, freistehende Lampen produzierte.

Im Jahr darauf machte Kleinbahn sein klassisches Schweizer Programm fast komplett mit dem «Blauen Pfeil» der BLS. Der ABFe 4/8 war auch in BN-Beschriftung erhältlich, ausserdem in mehreren Fantasie-Ausführungen. Von diesem Modell scheint sich Kleinbahn ein grosses Potential für Verkäufe in der Schweiz versprochen zu haben: Der Katalog 1966/67 zeigte in der Schweizer Version den «Blauen Pfeil», während die österreichische Ausgabe eine ÖBB-Lok auf dem Titelblatt abbildete. Der EA bemängelte, dass «trotzdem die Anzahl der Fenster stimmt, der stark gekürzte Triebzug ... leider sehr gedrängt wirkt». Gleichzeitig wurde dem Zug attestiert, dass «Ausführung und Details jedoch bemerkenswert fein gestaltet sind». Ergänzt werden könnte noch, dass das Fahrzeug mit der Nummer 741 nicht bei der BLS, sondern bei deren Tochter SEZ eingestellt war. Es blieb bis heute das einzige Modell des «Blauen Pfeils» eines Grossserienherstellers und erzielt heute als eines der wenigen Kleinbahn-Modelle relativ hohe Preise.

Auf Weihnachten 1970 erhöhte Kleinbahn seine Schweizer Preise massiv; die Ae 6/6 schlug um fast 30% auf, die übrigen Produkte um durchschnittlich 20%. Der EA merkte dazu an, dass damit der frühere Preisvorteil gegenüber der Konkurrenz wegfiel. Mit Lima hatte Kleinbahn im preisgünstigen Bereich zudem einen gefährlichen Konkurrenten erhalten. Trotzdem blieb Kleinbahn Anfang der 1970er Jahre in der Schweiz offenbar recht erfolgreich. In Basel eröffnete die Firma 1972 einen zweiten Schweizer Laden. Ein drittes Geschäft in Bern war geplant, wurde aber nie realisiert. Fünf Jahre später wurde die Basler Filiale bereits wieder geschlossen. Der Kleinbahn-Laden in Zürich konnte sich noch bis 1979 halten.

1973 schlitterte die Weltwirtschaft mit der Ölkrise in die erste grosse Rezession nach

dem Krieg. Auch die Umsätze von Kleinbahn gingen zurück, Produktion und Neuentwicklungen wurden zurückgeschraubt. Erst 1976 – nach dem Ende der Krise – erschien wieder ein neues Modell, der Transalpin 4010-Triebwagenzug der ÖBB, dessen Vorbild auch in der Schweiz zu sehen war.

Das Ende der goldenen Jahre

Die Firmengeschichte von Kleinbahn zeigt einen steilen Aufstieg in den zwanzig Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg. Mit der Verwendung von Kunststoff, mit in den Wagenwänden eingesetzten Fenstern und Inneneinrichtungen setzte die Firma Massstäbe und war der Konkurrenz eine Zeit lang weit voraus. Gegen Ende der 1960er Jahre hatten andere Modellbahnfirmen aufgeholt, und die ursprünglich hohe Preisdifferenz durch den Eigenvertrieb von Kleinbahn verschwand immer mehr. Eine Zeit lang versuchte Kleinbahn, die bestehenden Gussformen auszunutzen und auf Formneuheiten möglichst zu verzichten. Es entstanden Varianten in neuen Beschriftungen oder Farben, teils wurden die Modelle auch verbessert oder technisch vereinfacht, um die Produktion günstiger zu machen. In diesem Zusammenhang gab Kleinbahn auch die Produktion des eigenen Motors auf und setzte auf zugekaufte Motoren von Bühler und Mabuchi.

Etwa Mitte der 1970er Jahre kaufte Kleinbahn eine Tampondruckmaschine zur Beschriftung der Lok- und Wagengehäuse. 1976 werden zum ersten Mal die Schweizer Personenwagen mit feinst gedruckter UIC-Wagennummer (und nicht mehr mit Relief-schriften oder Abziehbildern) ausgeliefert. Andere Neuheiten waren Mangelware; ein Jahr später – nach drei Jahren Pause – gab Kleinbahn einen neuen Katalog heraus, was dem EA eine Notiz wert war. 1979 erschien wieder eine Schweizer Neuheit, ein RIC-Zweitklasswagen der ÖBB in oranger Bemalung mit SBB-Beschriftung. Trocken merkte der EA dazu an: «Erstens gibt es bei



Kleinbahn regte zum Umbauen an: bemalte Einrichtung, Blinkelektronik für die Schlussbeleuchtung und Innenbeleuchtung, Stand 1960er Jahre (umgebaut von Ruedi Wiedmer T).



Die Fantasievarianten des «Blauen Pfeils» der BLS; die farbenfrohen Modelle wurden seinerzeit in kleineren Stückzahlen gebaut und sind heute sehr gesucht.



Nr. 381 B⁴ BLS oder SBB 832, Nr. 381/1 A⁴ SBB, Nr. 381/2 B⁴ SBB, EW I, hergestellt von 1959–heute.

Zuerst als BLS erschienen, wurde er ab 1964 als SBB-Wagen ausgeliefert; mit gedruckten Beschriftungen gab es ihn nur als SBB-Wagen, dafür aber in Beschriftung für 1. und 2. Klasse. Beide Versionen sind heute noch lieferbar, haben aber in der Zwischenzeit die Fenstereinteilung des ÖBB-Schlierenwagens erhalten.



Nr. 382 Gepäckwagen F⁴, BLS oder SBB, hergestellt von 1959–1992.

Passender Gepäckwagen zu den Leichtstahl-Personenwagen. Wie die EW I Anfangs in BLS-Ausführung, ab 1964 mit SBB-Beschriftung. Die gedruckten Anschriften ab 1978 verbesserten das Erscheinungsbild deutlich.



Nr. 383 Landi-Bahnpostwagen Z⁴ SBB 923, hergestellt von 1959–1994.

Der legendäre Bahnpostwagen, der an der Landesausstellung 1939 ausgestellt war, blieb bis heute das einzige Modell eines Grossserienherstellers. Erst ab 1984 wurden die Aufschriften gedruckt. Er ist im Occasionshandel häufig zu sehen, vielfach mit abgebrochenen Tritten. Sammelwürdig sind nur Exemplare im Bestzustand.



Nr. 392 Speisewagen Dr⁴ SBB 10127, EW I, hergestellt von 1962–heute.

Der Leichtstahl-Speisewagen mit seiner roten Farbe gehörte früher in jeden Modellbahnzug auf Schweizer Gleisen. Das schöne Modell ist bei Kleinbahn immer noch im Programm. Allerdings wird es ohne Inneneinrichtung ausgeliefert, weil die entsprechende Spritzgussform nicht mehr vorhanden ist.



Nr. 393 Steuerwagen ABi SBB 925, hergestellt von 1964–1996.

Das schöne und gesuchte Modell ist eigentlich ein Bct^{4ü} (2./3. Klasse) bzw. ein Abt^{4ü}. Mit den älteren Reliefschriften war er als Bt ausgezeichnet, was es im Original nicht gab; ab 1978 wurde er mit gedruckten Schriften dann korrekt als ABt ausgeliefert, ab 1986 richtigerweise mit der 1. Klasse beim Führerstand. Das Modell ist zwar verkürzt, aber für die damalige Zeit hervorragend detailliert und stimmig umgesetzt und wird häufig für Umbauten (miss)braucht.



Nr. 394 Seetalbahnwagen B⁴ BLS oder SBB 5124, mit Varianten, hergestellt von 1965–heute.

Diese Wagen wurden von den SBB für Nebenbahnen entwickelt. Da die BLS ähnliche Plattformwagen (aber mit zwei Fenstern mehr) besass, war das Kleinbahn-Modell zuerst für die BLS beschriftet. Mit den gedruckten Beschriftungen wurden dann verschiedene Klassenkombinationen angeboten, die heute noch im Kleinbahn-Sortiment zu finden sind.



Seit 1986 produziert Kleinbahn den Eaos-Güterwagen der SBB; er ist noch heute erhältlich.



Ein besonderes Modell ist dieser SBB-Bufferwagen, von Michel Bonny aus mehreren Kleinbahn-Wagen gebaut.

der SBB diese Wagenbauart nicht, zweitens werden die neuen UIC Z1-Liegewagen auch blauen Anstrich haben, und drittens wird die Seriebezeichnung Bcm und nicht Bmc lauten.» Die Kleinbahn-Philosophie der 1960er Jahre war durch die gestiegenen Ansprüche der Modellbahner an Genauigkeit und Vorbildtreue bereits überholt.

Im gleichen Jahr erschien ein neuer Katalog, der im 32. Geschäftsjahr immer noch das Logo «30 Jahre Kleinbahn» aufgedruckt hatte, was dem EA auffiel, als er auf das neue, sehr schöne Modell der ÖBB-Thyrislorlok 1044 hinwies.

Ende der 1970er, Anfang der 1980er Jahre begann Kleinbahn, eine neue Generation von sehr schönen österreichischen Modellen herauszugeben, wie etwa die ÖBB-Lok 1044 oder die schwere Rangierlok 1063. 1986 erschien im Rahmen dieser Neuentwicklungen die letzte Neuheit nach Schweizer Vorbild im Kleinbahn-Sortiment, nämlich der Eaos-Güterwagen; zuerst in grauer Bemalung, später auch in der pinkfarbenen Version. 1987 wurde die Ae 6/6 neu in roter Bemalung aufgelegt und bis 1991 verkauft. Danach verschwand diese Lok als erstes Schweizer Fahrzeug aus dem Sortiment.

Preisvergleiche mit der Konkurrenz

Die deutsche bzw. österreichische Berglok E 94/ÖBB 1020 kostete 1956 bei Kleinbahn Fr. 48.–; das gleiche Modell von Trix Express kostete damals Fr. 84.50.

Eine kleine Anfangspackung mit einer dreiachsigen Dampflok, Wagen und Gleisen kostete bei Kleinbahn Fr. 47.–, bei Trix Express Fr. 45.50 – allerdings war bei Kleinbahn der Trafo in der Packung dabei, bei Trix musste er für Fr. 44.– dazugekauft werden!

Bei Kleinbahn gibt es diese einfache Startpackung noch immer. Aktuell kostet sie € 161.–.

Die Schweizer Firma HAG verkaufte 1956 noch keine 2-Leiter-Gleichstrommodelle.

Das Verhältnis der beiden an Kleinbahn beteiligten Brüder war offenbar nicht gerade einfach. Probleme zwischen ihnen wurden zeitweise recht rau und nötigenfalls «hemdsärmelig» gelöst. Die beiden hatten im Oktober 1952 eine «offene Handelsgesellschaft» (OHG) gegründet mit einer Vertragsdauer von 30 Jahren. Am 10. September 1982, kurz vor Vertragsende, liess Oskar Klein dem Bruder über seine Rechtsanwälte ausrichten, dass «...angesichts des Ablaufes des bestehenden Vertrages über die OHG diverse rechtliche Probleme zwischen Ihnen beiden als Gesellschafter der Firma entstanden sind. In Hinblick darauf, dass der Gesellschaftsvertrag mit Ende des Monats abläuft und Sie sich mit Ihrem Bruder über einen neuen Vertrag bisher nicht einigen konnten, beabsichtigt mein Mandant die Liquidation der Firma und damit des Unternehmens einzuleiten.»

Teilung der Firma

Dagegen wehrte sich Erich Klein erfolgreich, und so kam es 1984 zwischen den beiden Brüdern zur Realteilung der Firma. Die Fabrik wurde durch eine Mauer quer durch alle Gebäudeteile auf den Zentimeter ge-

nau in zwei gleiche Teile getrennt. Bei der Teilung des Inventars durfte Erich Klein als Erster wählen, dann war sein Bruder an der Reihe – so lange bis alle Maschinen, Formen, Teile, Einrichtungsgegenstände und sogar die Filialen aufgeteilt waren. Während Erich Klein weiterhin unter «Kleinbahn» firmierte, gründete Oskar Klein seine neue Firma «Klein Modellbahn». Die beiden Firmen arbeiteten anfänglich zusammen, tauschten Formen und Teile aus. Doch bereits nach kurzer Zeit begann ein Kleinkrieg zwischen den beiden Brüdern, der in aller Öffentlichkeit ausgetragen wurde mit Schreiben an die Kundschaft von Kleinbahn, was dem Ruf der beiden Firmen kaum zuträglich gewesen sein dürfte.

Oskar Klein vertrieb solange Vorrat die Kleinbahn-Fahrzeuge, verbesserte einige davon und entwickelte neue Modelle österreichischer Vorbilder. Seine Güterwagen waren so schön detailliert, dass sie später teilweise von Roco übernommen wurden. Für Roco und Märklin stellte er auch Wagen her, die unter deren Namen vertrieben wurden. Alle Schweizer Lokomotiven, der «Rote Pfeil» der SBB und der «Blaue Pfeil» der BLS tauchten im Programm von Klein Modellbahn auf. 1987 starb Oskar Klein, worauf die Firma von seinen Kindern übernommen wurde. 2010 geriet sie im Nachgang des Roco-Konkurses von 2005 in finanzielle Schieflage und musste aufgelöst werden. Sein Sohn Mag. Oskar Klein jun. betreibt heute ein Nachfolgeschäft unter dem Namen KkMB-Magazin in Wien. Einige der Schweizer Fahrzeuge fanden nach dem Ende von Klein Modellbahn wieder zurück ins Kleinbahn-Programm; angeblich wurden bei der Liquidation der Firma die früheren Kleinbahn-Formen in die Abfallmulde geworfen, und Angelika Pfneisl, die Tochter von Erich Klein, soll sie nachts dort wieder herausgeholt haben.

Im Februar 2010 brachte die Österreichische Post eine Sondermarke «Kleinbahn» heraus als Ehrung für ein Unternehmen, das über Jahrzehnte den Spielzeugmarkt in Öster-



Michel Bonny schuf in den 1970er Jahren Restaurant- und Personenwagen der BT aus Kleinbahn-Modellen.



Michel Bonny baute mehrere modellgetreue Re 4/4¹ auf Kleinbahn-Basis. Hier die blaue Lok auf seiner nostalgischen Kleinbahn-Anlage.

reich mitgestaltet hatte. Im gleichen Jahr wurde Kleinbahn digital. Die Fahrzeuge sind je nach Wunsch mit einem Anschlussstecker für einen Decoder oder direkt mit einem Uhlenbrock-Decoder versehen. Seit 2011 verkauft Kleinbahn seine Produkte auch über einen Shop im Internet, was Bestellungen aus der Schweiz vereinfacht.

Kleinbahn hat bis heute überlebt. Zwar werden keine neuen Fahrzeuge mehr entwickelt, aber die Firma kann mit dem Verkauf der bisherigen Produkte bestehen. Ab 2007 übernahm Angelika Pfneisl die Leitung, 2015 der Enkel Matthias Pfneisl. Zu dieser Zeit beschäftigte die Firma noch etwa elf Angestellte. Für ältere Modelle hat Kleinbahn noch viele Teile vorrätig, so dass Reparaturen einfach zu bewerkstelligen sind. Zudem gibt es einige Firmen, die sich auf nachgefertigte Ersatzteile für Kleinbahn-Modelle spezialisiert haben; es gibt auch Umbausätze, um mit neuen Motoren und Getrieben die Langsamfahreigenschaften der Modelle zu verbessern.

Kleinbahn im «Eisenbahn Amateur»

Ab 1957, dem Erscheinungsjahr der Ae 6/6, platzierte Kleinbahn immer wieder Inserate im EA. Emil Klingelfuss besprach im «Neu im Handel» regelmässig die Neuerscheinungen der Firma. Auch seine Nachfolger besprachen im EA bis in die 1990er Jahre regelmässig neue Produkte oder Modellvarianten. Ab Ende der 1970er Jahre nehmen die Berichte über Kleinbahn mangels Schweizer Neuheiten ab, dafür wird der Name immer häufiger in den Kleinanzeigen der Börse genannt. Meist sind es Schweizer Fahrzeuge, die dort angeboten wurden.

Die tiefen Preise der Kleinbahn-Modelle verlockten dazu, sich an Umbauten zu versuchen. Im EA erschienen immer wieder tolle Vorschläge, wie aus den vorhandenen Produkten andere Modelle gebaut werden konnten, die es damals von keinem Modellbahn-Hersteller gab. Einen Einstieg in die-

ses Thema bot Markus Hauri, Obermaschineningenieur der BLS, über den im EA 8 und 9/19 ein zweiteiliger Artikel erschien. Er beschrieb den Bau eines Leichtstahlwagens 2. Klasse aus zwei Steuerwagen. Ob er mit den Brüdern Klein direkten Kontakt hatte, ist leider unbekannt. Es wäre aber denkbar, dass der «Blaue Pfeil» der BLS dank ihm bei Kleinbahn erschienen ist.

Das Zersägen von Wagen, um daraus neue Varianten zu bauen, war offenbar bei den Modellbauern sehr beliebt. Karl Plüss und Michel Bonny veröffentlichten dazu mehrere Berichte im EA. Der bekennende Kleinbahn-Fan Michel Bonny ging noch einen Schritt weiter und baute aus verschiedenen Wagenteilen den Triebwagen BDe 4/4, der beim Vorbild mit dem von Kleinbahn angebotenen Steuerwagen Pendelzüge fuhr. Leider griff Kleinbahn diese Idee nicht auf – es hätte ein Modell mit Kult-Charakter werden können.

Die Leichtstahlwagen waren 1974 nochmals Thema eines Umbauprojekts, wobei neue, ebenfalls mögliche Varianten vorgestellt wurden. Im selben Jahr verlockte auch Kleinbahns Re 4/4¹ zum Frisieren eines Modells. A. Niederhäuser zeigte einen Umbau, der die Möglichkeiten damaliger Modellbautechnik ausschöpfte und mit korrekten Düsengittern, Am-Rhyn-Pantografen und weiteren Zurüstteilen aus dem Spielzeug ein vorbildgetreues Modell schuf. Gleichzeitig wurde ein HAG-Motor eingebaut, was damals als besserer Antrieb angesehen wurde als die zwei Motoren des Kleinbahn-Modells.

Danach werden die Erwähnungen von Kleinbahn im EA immer seltener. Zum 50. Firmenjubiläum von Kleinbahn schrieb Michel Bonny im Jahr 1997 eine kurze Laudatio im EA, in der er die Vorteile der Marke (günstige Preise, besondere Modelle) nochmals zusammenfasste.

Wer sich für diese Umbau-Artikel interessiert, findet sie als PDF-Dateien auf dem

USB-Stick «70 Jahre EA», der im EA-Shop erhältlich ist.

Kleinbahn-Modelle sammeln?

Viele der Kleinbahn-Modelle wecken bei älteren Modellbahnern schöne Erinnerungen und sind deswegen als Sammlerstücke gesucht. Als wichtige Fahrzeuge früherer Produktionsjahre gelten in Österreich der «Blaue Blitz», eine österreichische Diesel-Triebwagengarnitur der 1950er Jahre, ausserdem die in den 1960ern gefertigten Modelle der ÖBB-Dampflokomotiven D 214 und D300/400 sowie die Lokomotive E 499.0 der Tschechoslowakischen Staatsbahnen ČSD. In der Schweiz sind die Re 4/4¹, der «Blaue Pfeil» ABFe 4/8 der BLS und der Steuerwagen Bt⁴⁰ gesuchte Modelle.

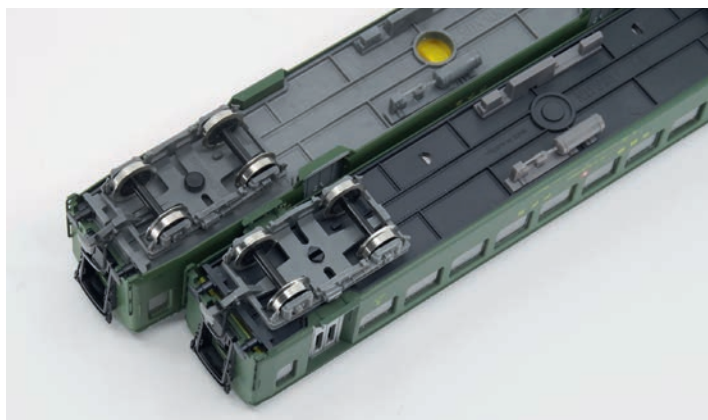
Kleinbahn hat über die Jahre viele Detailveränderungen und -verbesserungen an den Modellen vorgenommen. Um bestimmen zu können, wann ungefähr ein Modell entstanden ist, gibt es einige wichtige Hinweise; wir beschränken uns dabei auf die Zeit, in der Schweizer Modelle gebaut wurden.

Ab 1955 bis etwa 1958 waren die Kleinbahn-Loks bereits mit dem selber entwickelten 16 V-Motor ausgerüstet. Loko-

Kleinbahn-Modelle für 3-Leiter-Betrieb

In einem Inserat im EA 1/71 bot S. Gohl, Zürcherstrasse 92, 5432 Neuenhof die Re 4/4¹ von Kleinbahn mit HAG-Motor sowohl in Gleich- wie in Wechselstromvariante an. Wie viele Modelle so entstanden sind, ist unbekannt.

Die Firma Swimo (1977–1994) von Willy Meier stellte auf der Basis des Kleinbahn-Modells den «Blauen Pfeil» der BLS für den Betrieb auf Märklin-Gleisen her. Gemäss blechundguss.ch entstanden davon etwa 100 Stück mit einem Umbau auf HAG-Antrieb.



Beispiel für die Weiterentwicklung der Kleinbahn-Modelle: frühere Befestigung der Drehgestelle mit Zapfen, spätere mit Clips. Auch der Wagenboden wurde für eine vereinfachte Produktion angepasst.



SBB-Triebwagen BDe 4/4, nach einer EA-Umbauanleitung erbaut von Bernard Renaud, SVEA. Zu diesem Triebwagen passt der Kleinbahn-Steuerwagen. Foto: L. Reber

motiven und Wagen wiesen Kunststoffgehäuse auf, Fahrwerke und Drehgestelle waren in Metalldruckguss ausgeführt, ebenso Lokräder und Wagenrahmen. Lokgewichte wurden in Blei gegossen. Beschriftungen waren bei Güterwagen als Relief ausgeführt, bei Loks und Personenwagen mit Abziehbildern realisiert. Die Lokfenster wurden mit Cellonstreifen hinterlegt.

Von 1958 bis 1962 wurde die Beschriftung der Loks und Wagen geändert. Es wurden mit wenigen Ausnahmen keine Abziehbilder mehr verwendet, sondern Reliefschriften, die teils aufwendig realisiert waren, so etwa die Schweizer Wappen auf SBB-Personenwagen, die als Einzelteile eingefärbt und extra aufgebracht wurden. Güterwagen produzierte Kleinbahn noch mit Metallböden, aber bereits mit Achshaltern und Drehgestellen aus Kunststoff.

Ab 1962 bis 1967 waren Loks noch mit Rädern aus Metalldruckguss ausgerüstet, das eingebaute Gewicht war aber nicht mehr aus Blei gegossen, sondern jetzt ebenfalls in Metalldruckguss ausgeführt. Wagen wurden komplett aus Kunststoff hergestellt, Personenwagen wiesen ab diesem Zeitraum Inneneinrichtungen auf.

Von 1968 bis 1977 wurden die Loks mit neuen, vernickelten Rädern ausgerüstet und

erhielten Lichtwechsel. Einzelne Modelle erhielten statt der Cellonfenster neu transparente, in die Gehäusewand eingesetzte Fenster.

Ab 1974 wurden den Loks Kupplungshaken aus Kunststoff spendiert (bis dahin aus Blech) und Beschriftungen bei Loks und Wagen im Tampondruck aufgebracht. Bei den Wagen waren Drehgestelle und Achshalter nicht mehr mit einem Zapfen befestigt, sondern mit einem am Boden des Wagens angegossenen Klickverschluss. Noch gab es den originalen Kleinbahn-Motor; ab 1987 wurde er durch Motoren von Bühler und Mabuchi ersetzt, die noch heute verwendet werden.

Grosse Stückzahlen = tiefer Preis

Viele Kleinbahn-Modelle wurden umgebaut, umgespritzt und verbastelt. Die Schweizer Personenwagen weisen an den Enden feine, angegossene Griffstangen auf. Bei bespielten Modellen sind diese meist teilweise oder ganz weggebrochen. Für Sammler interessant sind deshalb nur ältere Modelle, die in neuwertigem Zustand mit Originalverpackung sein sollten. Viele Modelle wurden in grossen Stückzahlen gefertigt und sind deshalb an Börsen und auf Internet-Auktionsplattformen

häufig zu sehen. Entsprechend tief ist das Preisniveau, was für Spielbahner ein wichtiger Aspekt sein kann. Einige Schweizer Modelle können zudem heute noch bei Kleinbahn als Neuware bestellt werden.

Wertvolle Kleinbahn-Modelle

Nur ganz wenige Modelle sind bei Schweizer Sammlern so beliebt, dass höhere Preise erzielt werden; die einzige italienische Kleinbahn-Lok ist gesucht, da sie nur von 1957 bis 1972 hergestellt wurde; ebenso die tschechoslowakische Lok E 499 (nach Lizenz SLM Winterthur gebaut), ein farbenfrohes Modell einer Lok mit Schweizer Wurzeln. Deren Fahrwerk wurde später für das Modell der Re 4/4¹ übernommen. Gefragt sind auch die nur kurze Zeit hergestellten Loks Ae 6/6 und Re 4/4¹ mit rotem Gehäuse. Eines der finanziell interessantesten Schweizer Modelle ist aber der «Blaue Pfeil» der BLS, der in fast jedem Zustand, ob original erhalten oder umgebaut, weit über 100 Franken bringt. Die Varianten in Fantasie-Farbgabungen sind nur unwesentlich günstiger zu haben.

Ein eigenes Sammelgebiet sind die Kleinbahn-Kataloge. Kleinbahn verstand diese als Werbematerial und gab sie gratis ab. Obwohl hohe Auflagen gedruckt wurden, sind vor allem die Kataloge der 1950er Jahre nur noch schwer zu finden. Parallel dazu verteilte Kleinbahn auch illustrierte Preislisten. Gemäss dem Kleinbahn-Spezialisten Johannes Reittinger wurden zum Beispiel von der Preisliste des Jahres 1957 (heute selten und gut bezahlt) 2,5 Millionen Exemplare in mehreren Auflagen gedruckt. Von solchen Zahlen können heutige Modellbahnproduzenten nur träumen.

Viele Sammler lassen die Kleinbahn-Modelle unbeachtet; dabei waren diese zur Zeit ihrer Entwicklung sowohl technisch wie im Aussehen weit voraus und sind heute ein spannendes Sammelgebiet. ■

Quellen:

- USB-Stick «Archiv Eisenbahn Amateur 1947–2017», erhältlich im EA-Shop
- bahnmuseum.at, von Johannes Reittinger, über historische österreichische Eisenbahnmodelle
- Zeitschrift Modellbahnwelt, modellbahnwelt.at, hrsg. von Franz Steiner, u. a. Ausgabe 5/2011
- blechundguss.ch, von Stephan Wenger, über historische Schweizer Eisenbahnmodelle
- Sammlungen Michel Bonny, Markus Dillena, Peter Leupin, Daniel P. Wiedmer

- kleinbahn.com, Online-Shop der Firma Kleinbahn
- KleinbahnTV, Kanal von Kleinbahn auf youtube.com
- amw.huebsch.at, Kleinbahn-Ersatzmotoren
- kkmb.at, Oskar Kleins Nachfolgefirma von Klein Modellbahn, Ersatz- und Umbauteile für Modelle der früheren Firma
- raxis-modellbahnservice.com, Ersatzteile für Umbauten des Antriebes von Kleinbahn-Loks
- sb-modellbau.com, Motor-Umbausätze für Kleinbahn-Loks