

Auf der Suche nach der verlorenen Zeit, Teil 2 – Spielzeugeisenbahnen aus Weimar

Überarbeitung Dezember 2010

Dirk Hertel

Der thüringische *VEB Metallspielwaren Weimar* war ein bedeutender Hersteller von mechanischem Blechspielzeug in der DDR. Viele der damals so beliebten und begehrten Spielzeuge waren von Dezember 2007 bis Januar 2008 im Stadtmuseum Weimar zu sehen. *"Spielzeug aus Weimar - Zum Vergessen zu schade, Die Geschichte des VEB Metallspielwaren Weimar 1953 bis 1999"* lautete der Titel der Ausstellung, die endlich auch Aufklärung vieler noch offener Fragen zur Firmengeschichte brachte und mir die Überarbeitung meiner früheren Artikel über Weimarer Eisenbahnen ermöglichte [1]. Der Kurator der Ausstellung war Mathias Lennartz. Er sorgte als Diplom-Designer in dem Betrieb 1964 bis 1984 für neue Eisenbahnen, Autos und Traktoren. Herr Lennartz äußerte sich im Fernsehen zur Geschichte des Betriebes [2]: „Der Betrieb wurde als *VEB Metallwaren und Galvanik Weimar* 1953 gegründet. Nachdem der ursprüngliche Eigentümer Herr Paul Henz nach dem 17. Juni 1953 nach dem Westen gegangen ist und der Betrieb kopflos dastand, wurde er volkseigen und begann praktisch schon ein Jahr später mit der Spielzeugproduktion. Das ging so weiter bis 1959, da hieß er dann *VEB Metallspielwaren Weimar* und blieb es bis 1980. Ab 1981 wurde das *Kombinat Spielwaren (PIKO) Sonneberg* gegründet, der Betrieb Weimar verlor seine Selbständigkeit, wurde (als Werk II Weimar) Teilbetrieb des *VEB Spielwaren-Mechanik Pfaffschwende*“. Erst 1990 erlangte der Betrieb seine Selbständigkeit als *grip Metallspielwaren GmbH* zurück, aber durch die veränderten Bedingungen der Marktwirtschaft kam 1999 das endgültige Aus, und 2001 wurden die alten Betriebsgebäude in der Erfurter Straße 84 abgerissen.

Nach Angaben von Andreas Reißmann, dem Inhaber des privaten DDR-Spielzeugmuseums [3] in Langenwetzendorf nahe der thüringischen Stadt Greiz (www.spielzeugmuseum.lunalight.de), war *VEB Metallwaren Galvanik Weimar* bereits 1953 (vor Produktionsaufnahme) im Spielzeugkatalog der „Deutschen Handelszentrale Kulturwaren“ mit einer einfachen Uhrwerkbahn vertreten, deren Verpackung nur das Zeichen „GHK“ der Großhandelsgesellschaft trug. Das Firmenzeichen „mGw“ erschien auf einem Katalog von 1956. Diese frühen Bahnen waren ungefähr im Maßstab der Baugröße S, fuhren jedoch auf Spur 0-Gleisen. Das Firmenzeichen von MSW war ein kleiner Elektromotor vor einem Uhrwerkschlüssel. Die ersten Spur S-Uhrwerkbahnen erschienen nach 1960, und ab 1964 wurde die Spur 0 endgültig zugunsten der Spur S aufgegeben. Weder mGw noch MSW verwendeten ihre Firmenzeichen zur Kennzeichnung ihrer Züge, aber ab Mitte der 70er Jahre wurden die Buchstaben „grip“ auf Waggonen aufgedruckt. In den 70er Jahren brachte MSW das Containertransportsystem „Transit“ heraus. Nachdem MSW Teilbetrieb des *VEB Spielwaren-Mechanik Pfaffschwende* geworden war, wurden die Buchstaben „grip“ auch zum neuen Firmenzeichen. Innerhalb des Kombinales PIKO arbeitet Weimar mit anderen ehemals selbständigen kleineren Thüringer Spielzeugherstellern zusammen, so mit *VEB Anker-Mechanik Eisfeld* und *Eitech Pfaffschwende*. Ergebnis war eine Serie von nostalgischen Straßenbahnen „Trambino“ und Eisenbahnen „Ankerbahn“ in der Baugröße 0, die auf Spur S-Gleisen liefen. Die Abwesenheit eines identifizierbaren Firmenzeichens war möglicherweise ein Zugeständnis an Einkäufer aus dem westlichen Ausland. Nach der Wende behielt *grip Metallspielwaren GmbH* das Firmenzeichen grip bei und setzte die Ankerbahnserie fort.

	 VEB METALLSPIELWAREN WEIMAR	
Firmenzeichen mGw des VEB Metallwaren und Galvanik Weimar (Spielzeugmuseum Muggendorf).	Firmenzeichen des VEB Metallspielwaren Weimar, ab ca. 1960 (DDR-Spielzeugmuseum).	Marke „grip“, VEB Spielwaren-Mechanik, Werk Weimar, ab 1982.

Kleine Züge auf Spur 0 1953-64

Der VEB Metallwaren und Galvanik Weimar hat seine Bahnen stets nur als komplette Zugpackungen angeboten, kombinierte jedoch oft verschiedene Varianten von Lokomotiven, Waggons und Gleismaterial, was die Bestimmung des Produktionszeitraumes erschwert.

Der vielleicht früheste Zug ist auf Seite 105 des Spielzeugkatalogs der „Deutschen Handelszentrale Kulturwaren“ von 1953 abgebildet, und ein Exemplar befindet sich in der Sammlung des Autors. Die festen Kartons (Abmessungen ca. 32cm x 15cm x 9cm) tragen ein einfarbiges Deckelbild in blau, grün oder rot mit einem von einer 2C1 gezogenen Schnellzug sowie die Aufschrift „Metallwaren Galvanik Weimar“, und enthalten eine einfache B-Schleppenderlok mit zwei Personenwagen 3. Klasse in grün und rotbraun mit elfenbeinfarbig abgesetztem Fensterbereich. Obwohl die Lok keine detaillierten Blechprägungen aufweist, ist sie doch recht ansprechend: Die Windleitbleche tragen weiße Flügelsymbole, und die Führerhausbeschriftung ist durch weiße Balken angedeutet. Das Uhrwerk hat Spur 0-Breite, und zwischen Feder und Getriebe ist ein Mittelblech angeordnet. Ein charakteristisches Merkmal der Weimarer Federwerke ist das Fehlen einer Sperrklinke im Aufzugsmechanismus. Diese Funktion wird von dem sogenannten Fallrad übernommen, welches in Langlöchern gelagert ist und sich somit beim Aufziehen auskuppeln kann. Wird die Lok nach Ablauf der Feder weitergeschoben, kuppelt das Fallrad ebenfalls aus, so daß dadurch das Uhrwerk nicht beschädigt werden kann.

Die Laufflächen der Metallgußräder sind zur Erhöhung der Zugkraft geriffelt. Räder von Tender und Waggons sind im Katalog aus Blech, beim unten abgebildeten Zug jedoch aus schwarzem Kunststoff. Die beweglichen Hakenkupplungen haben T-förmige Schlitz. Das herkömmliche Dreischwellengleis ist aus Weißblech. Die Gleise liegen unten im Karton, und der Zug darüber in einem herausnehmbaren Einsatz.



Personenzug von Metallwaren Galvanik Weimar im 1953er Katalog der Deutschen Handelszentrale Kulturwaren, S.105.



1954er Ausführung mit geprägtem Lokgehäuse und Waggondächern aus der Sammlung des Autors.



1953er Ausführung mit einfacher Lok und Weißblechgleisen (Sammlung Andreas Kung).



1954er Ausführung im Originalkarton (Sammlung des Autors).

Eine spätere Ausführung dieses Personenzuges, deren verbliebene Deckelaufschrift das Herstellungsjahr 1954 vermuten läßt, ist wesentlich aufwändiger gestaltet. Kessel, Führerhaus und Tender sind mit geprägten Dampfleitungen, Nieten und Lüftern ausgestattet, die Beschriftungsbalken sind ebenfalls geprägt. Die aus Blech ausgestanzten Kolbenstangen sind nun gekröpft, um ihnen eine mehr waagerechte Lage zu ermöglichen. Die Waggons haben weiße Fensterrahmen sowie mit Lüftern und Regenrinnen geprägte Dächer. Die Hakenkupplungen haben anstelle des T-Schlitzes ein Rundloch.

<p>Frühe Ausführung der 1B-Lok mit Metalltriebrädern (Train Collector No1, [4]).</p>	<p>Spätere Ausführung des 1B-Zuges mit Plastikrädern. Oben mit Eilzugwagen in Ausführung ohne Boden (DDR-Spielzeugmuseum), unten mit Donnerbüchsen (Sammlung des Autors).</p>

Um die Mitte der 50er Jahre erschien eine neue 1B-Schleptenderlok, welche als ein recht gelungener Versuch betrachtet werden kann, den durch das Deckelbild geweckten Erwartungen besser zu entsprechen. Es wurde derselbe Antriebsmechanismus mit Metallgußrädern verwendet, sowie eine Vorläuferachse mit schwarzen Kunststoffrädern hinzugefügt. Der verlängerte Kessel hat einen Dom, von welchem drei geprägte Dampfleitungen ausgehen, seitliche um die Rauchkammertür geführte Griffstangen sowie Windleitbleche. Der Start-Stop-Hebel befindet sich auf der linken Kesselseite. Das Führerhaus trägt die Nummer „64 002“. Die zweiachsigen Tender haben Reihen von gestanzten Nieten. Die typischsten Merkmale dieser Weimar-Tender sind drei runde Öffnungen im rotlackierten Unterbau. Die Waggons gleichen denen der 1954er Ausführung, haben jedoch zusätzlich die Aufschrift „Nichtraucher“.

Eine spätere Ausführung dieses Zuges, der sich in der Sammlung des DDR-Spielzeugmuseums befindet, markiert weitere Änderungen in der Bauweise, die vermutlich um 1958 eingeführt wurden und für alle weiteren Spur 0-Züge kennzeichnend sind. Die Lokräder sind nun aus rötlichem Kunststoff, wobei die Antriebsräder mit 10 angedeuteten Speichen und Haftreifen versehen sind. Dieser Radtyp wurde später für die ersten Spur S-Bahnen weiterverwendet. Die Waggons weisen im Vergleich zu späteren Ausführungen einige Besonderheiten auf: Das Blech ist dünner und sie haben keinen Boden. Die symmetrische Hakenkupplung wurde durch eine asymmetrische mit feststehendem Bügel ersetzt, die später ebenfalls für die ersten Spur S-Bahnen verwendet wurde.

<p>Deckelbild der 1B-Lok BR64 mit Eilzugwagen in rot- und blau-elfenbein auf Blechgleisen (Sammlung Andreas Kung).</p>	<p>Deckelbild mit Bahnhofsszene und 2 Zügen BR64 mit „Donnerbüchsen“ (Sammlung des Autors).</p>	<p>Deckelbild mit Güterzug, Kat.-Nr. 105-513 (eBay).</p>

Die Zugpackungen von VEB Metallwaren und Galvanik Weimar aus den späten 50er Jahren haben veränderte Abmessungen (ca. 31cm x 25cm x 6cm) und zeigen auf dem Deckel Zugzusammenstellungen mit der BR64 in 1B- und B-Achsfolge in phantasie reich gestalteten Spielzeuglandschaften. Einige der Kartons tragen das Großhandelszeichen „GHK“. Die Zugpackungen enthielten Spur 0-Gleise, entweder recht vorbildgemäß gestaltete Gleise auf Pappschwellenband mit geprägten und farblich abgesetzten Schwellen im Schotterbett, oder herkömmliche Blechgleise. Das Deckelbild mit den Blechgleisen zeigt eine Y-Weiche sowie einen Prellbock.

Die Zugpackungen waren mit den folgenden uhrwerkgetriebene Schlepptenderlokomotiven erhältlich:

- Die BR 64 wurde nun in einer vereinfachten Ausführung ohne Laufachse angeboten, das Blechgehäuse entspricht jedoch dem der 1B-Lok. Zur gleichen Zeit wurde ein neues Uhrwerk eingeführt, ohne Mittelplatte und schmal genug, um später für Spur S weiterverwendet zu werden. Um den Kesselüberhang optisch etwas abzumildern, wurden die Zylinder nach vorn versetzt. Das Führerhaus wurde mit dem Abziehbild-Typenschild „Deutsche Reichsbahn BR 64 002“ und darunter „Pt 35.385“ gekennzeichnet, der Tender mit den Buchstaben „DR“.
- Seltener ist die der populären Borsig FD-50 Stromlinienlok nachempfundene B-Lokomotive. Sie hat wie ihre große Schwester von Zeuke ein Bakelitgehäuse, weshalb sie gelegentlich für ein Zeuke-Produkt gehalten wird. Es gibt Ausführungen mit breitem oder schmalen Uhrwerk, geriffelten Metallgußrädern oder Kunststoffrädern. Der Schlepptender ist jedoch der gleiche wie bei der BR64 und paßt deshalb nicht zur Stromlinienform der Lok, was den Gesamteindruck etwas stört und zunächst zu der Vermutung Anlaß gibt, daß der Tender nicht original ist. Die Echtheit dieser Zusammenstellung konnte jedoch nicht nur von Sammlern, sondern auch durch eine Abbildung im MSW-Katalog „Technische Spielwaren“ bestätigt werden. Vielleicht hatten die Mittel der Firma zur Herstellung der Formwerkzeuge für den Tender nicht gereicht.

Weimar bot diese Lokomotiven mit den folgenden Zugzusammenstellungen an:

- Zweiteilige Doppelstockeinheit mit Faltenbalgverbindung, lackiert in blau, grün oder rot mit grauem Dach und Abziehbildbeschriftungen „DR“ und „Nichtraucher“. Es gab auch eine Luxusausführung in der vorbildgemäßen dunkelgrünen Reichsbahnlackierung mit weißen Zierlinien und Beschriftung.
- Ein Paar der bereits erwähnten Vierachs-Eilzugwagen in zweifarbiger Lackierung blau-, grün-, oder rot-elfenbein. Die Waggonen tragen das Flügelradsymbol sowie die Abziehbildbeschriftung „Nichtraucher“. Die auf dem Deckelbild gezeigte seltenere Ausführung in blau-elfenbein ist im Besitz des DDR-Spielzeugmuseums.
- Ein Paar einfacher zweiachsiger „Donnerbüchsen“ in blau, grün oder rot mit gelben Fensterrahmen, grauen oder beigen Dächern und Unterbau in schwarz oder grau, wiederum mit Abziehbildbeschriftungen „Nichtraucher“. Die Achslager sind durch geprägte Federn ansprechender gestaltet.
- Güterzüge mit 2-achsigen Kipploren, offenen und geschlossenen Güterwagen, mit gleichem Unterbau und Kupplungen wie die Donnerbüchsen.



BR64 - Doppelstockzugpackung, Baugröße S mit Spur 0-Gleisen (Sammlung Bryan Pentland).



Doppelstockzug in vorbildgetreuer Farbgebung.

Um 1960 brachte der VEB Metallspielwaren Weimar (MSW) den Katalog „Technische Spielwaren“ heraus, der auf einer Seite das komplette Sortiment von Spur 0-Triebfahrzeugen zeigt.

Überraschenderweise ist vor der BR64 und FD50 auch ein zweiteiliger Schienenbus zu sehen, der einen größerem Radstand als die Lokomotiven hat. Der Start-Stop-Hebel ist auf der Wagenrückseite, und der größere Radstand wurde erreicht, indem die nicht angetriebene Achse nicht im Uhrwerk, sondern in Gehäuseunterbau gelagert ist. Trieb- und Beiwagen sind durch bewegliche Hakenkupplungen verbunden.



MSW-Katalog "Technische Spielwaren" aus den frühen 60er Jahren mit seltenem Schienenbus.



MSW Schienenbus mit Ansicht des Wagenunterbaus (DDR-Spielzeugmuseum).



Varianten von Spur 0-Loks: B-Lok von 1953 (Sammlung Andreas Kung), geprägte Ausführung 1954 (Sammlung Hans van Dissel), 1B-BR64 mit Plastikrädern (DDR Spielzeugmuseum), B-BR64 (Sammlung Andreas Kung).



BR64 - Kipplorenz in der Originalverpackung der mGw Weimar (Sammlung Bryan Pentland).



BR64 – Güterzug mit Kipplore und offenem Güterwagen (eBay 2010).

Ein besonders interessantes Triebfahrzeug ist die Kleinlokomotive Kö, von der mir als Katalogabbildung nur eine Strichzeichnung auf der Titelseite des Katalogs „Technische Spielwaren“

bekannt ist. Pufferhöhe und -abstand meiner Kö passen sehr gut zu den Märklin-Güterwagen, von denen sie bis zu 3 ziehen kann.



Weimar Kö (Beschriftung Deutsche Reichsbahn 64 002) vor Güterwagen der Märklin-Modellserie (Sammlung des Autors; Lampen wurden nachträglich angebracht).

Es fällt auf, daß mit Ausnahme der Kö, die vor Güterwagen der Märklin-Modellserie einen überraschend vorbildgetreuen Eindruck macht, alle anderen Fahrzeuge im Verhältnis zur Spurweite 0 zu klein ausgefallen sind und viel eher zur Spur S passen würden. Diese Untermaßstäblichkeit haben die Weimerer Spur 0-Bahnen mit den Erzeugnissen der britischen Firmen *Brimtoy*, *Mettoy*, *Hornby* M-Serie, der französischen Firma *Hachette* sowie Nürnberger Herstellern wie *Heinrich Wimmer* oder *Karl Bub* gemeinsam. Der Sammler Hans-Peter Waak aus Dresden versuchte, diese Nichtübereinstimmung von Baugröße und Spurweite wie folgt zu erklären: „Die Größe ist natürlich eindeutig Spur S. Die Radsätze sind aber vom Hersteller aus auf das Spur 0-Maß gebracht worden. Es ist überhaupt kein Problem, die Radsätze wieder auf das Spur S-Maß zu bringen. Es wird wohl ähnlich wie bei BUB im Westen gewesen sein. Man hat produziert in Spur S, vielleicht lief der Absatz nicht so wie gedacht und da hat man sich sicher der noch vielen Spur 0-Bahner erinnert und also den Zug in dieser Spurweite weiter hergestellt. Am Ende gingen beide Spuren ein.“

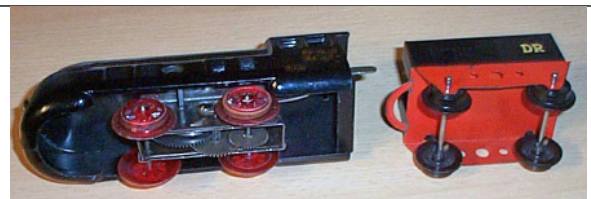


Vergleich der Doppelstockwagen aus Stadtilm (Baugröße 0 oben, S Mitte) und Weimar (Baugröße S auf Spur 0, unten).



Dieses Foto von Hans-Peter Waak aus Dresden zeigt deutlich, daß der Doppelstockwagen aus Weimar in Spurweite 0 größtmäßig besser zum Spur S-Gleis passen würde.

Wir haben an einer BR64 die Breite des Uhrwerks der schmalen Ausführung nachgemessen und konnten feststellen, daß dieses tatsächlich schmal genug für die Spur S (22,5mm) war, um für beide Spurweiten einsetzbar zu sein.



Weimars Uhrwerkantriebe: Links breite Ausführung mit Mittelplatte für Spur 0, rechts schmale Ausführung passend für beide Spuren 0 und S (Fotos von Bernd Tetzel).



Größenvergleich der Weimarer Spur 0-Spielzeugbahnen mit Doppelstock- und Eilzugwagen (oben) mit der Modellbahn in Spur S aus Stadtilm (unten, Ausstellung im DDR-Spielzeugmuseum).

Wir haben auch versucht der Frage nachzugehen, ob es eine Verbindung zwischen den Spur 0-Bahnen aus Weimar und denen des bekannteren Thüringer Herstellers **VEB Metallwarenfabrik Stadtilm** (ehemals **Carl Liebmann Metallwerke**) gab. Offensichtlich sind die Weimarer Spielzeuglokomotiven nicht mit den Modellen der Firma Stadtilm vergleichbar, welche sich im Gegensatz zu Zeuke wohl auch niemals mit Uhrwerkantrieben befaßt hat. Interessanterweise sind jedoch die Abziehbildbeschriftungen auf dem Führerhaus der BR 64 aus Weimar mit denen der Stadtilmer 1C1-Tenderlokomotive BR 64 identisch. Wenn man berücksichtigt, daß Stadtilm schon um 1955 ihre Spur 0-Produktion an die Firma Zeuke verkauft hatte, mGw Weimar diese Beschriftungen aber erstmals um 1958 verwendete, kann es sich bei den Beschriftungssätzen durchaus um wiederverwertete Restbestände gehandelt haben. Weiterhin erinnern die Doppelstockwaggons aus Weimar auf den ersten Blick an die welche Stadtilm für beide Spuren 0 und S produziert hat. Bei genauerer Betrachtung fallen jedoch deutliche Unterschiede in der Anordnung und den Proportionen der Fensteröffnungen auf. Außerdem bestanden die Spur S-Doppelstockeinheiten aus Stadtilm zumeist aus 3 Waggons, während Weimar ihre nur als zweiteilige Einheiten lieferte. Das Fehlen von Puffern, Achslagerabdeckungen sowie die einfache asymmetrische Kupplung, bestehend aus Haken und feststehenden Bügeln, sind weitere charakteristische Merkmale der Weimarer Züge.



Identische Beschriftungen der 'BR 64 002' an der Weimarer B-Lok (oben, DDR Spielzeugmuseum) und der Stadtilmer 1C1-Tenderlok (unten).



FD-50 Borsig Bakelitlokomotiven in Spur 0 aus Weimar (oben, DDR Spielzeugmuseum) und von Zeuke (unten).

Obwohl es durchaus gerechtfertigt ist, mGw Weimar den bekannteren ostdeutschen Spur 0-Herstellern **Zeuke** und **Liebmann/Stadtilm** als dritten im Bunde zur Seite zu stellen, war der Ausflug Weimars ins Feld der Spur 0 nur kurz und endete nach 1964 mit dem Übergang zur Spur S. Die Untermaßstäblichkeit und fehlende Modelltreue der Weimarer Spur 0-Bahnen sowie die Beschränkung auf Uhrwerkantrieb waren wohl die Hauptgründe, daß diese nicht die Verbreitung und Beliebtheit der Spur 0-Bahnen von Zeuke und Liebmann/Stadtilm erlangen konnten. Trotzdem ist es bemerkenswert, daß MGW eine 1B-Lok und Drehgestellwaggons herausbrachte, während sich die meisten anderen Hersteller von Spur 0-Spielzeugbahnen auf zweiachsige Fahrzeuge beschränkten.

Uhrwerkbahnen in Spur S aus über drei Jahrzehnten

Übergang von Spur 0 zu Spur S 1960-64

In den 60er Jahren fanden einschneidende Veränderungen in der ostdeutschen Produktion von Spielzeugeisenbahnen der Spuren 0 und S statt. Der **VEB Metallspielwaren Weimar** (MSW) begann nach 1960 mit dem Übergang von Spur 0 zu Spur S. Dies erforderte zunächst wenig Investitionen, da

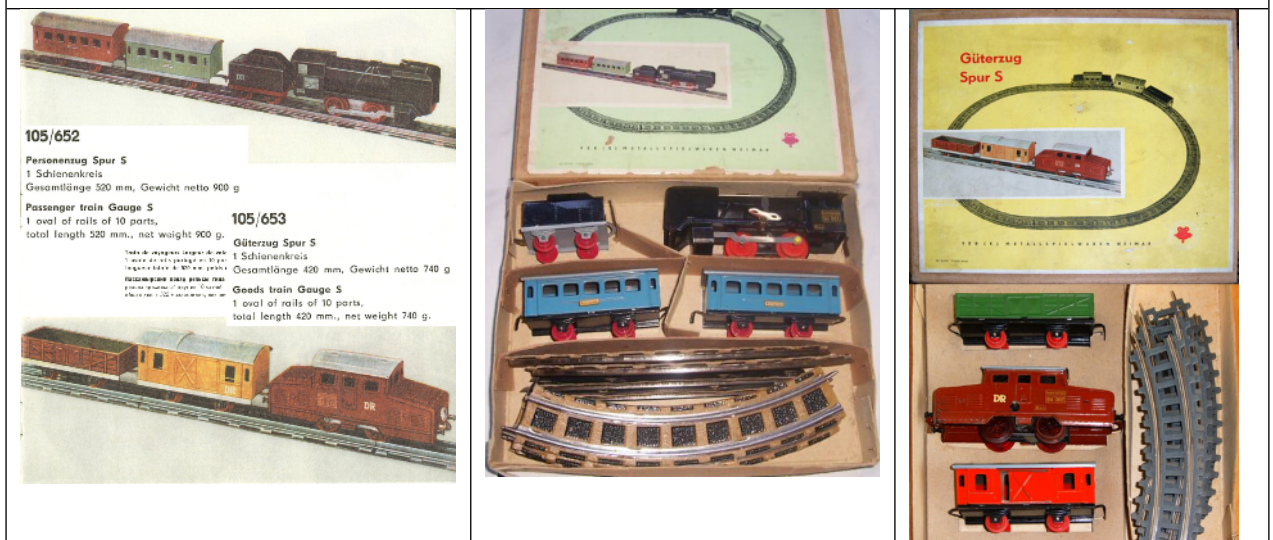
z.B. die BR 64 lediglich umgespurt werden brauchte und mit neuem Tender als BR 38 erschien. Eine detaillierte Abbildung in einem Artikel von Thomas Kuhlendahl in der leider eingegangenen „Spielzeug Antik-Revue“ [5] zeigt die frühere BR 64 mit der Beschriftung „Deutsche Reichsbahn BR 38 0013“ sowie „P1214 Bw Erfurt“. Spätere Ausführungen erhielten Puffer sowie die Abziehbildbeschriftungen BR 64 aus alten Stadtilm-Beständen. Ein neues Modell in Spur S war die Rangierlok V60 in grün oder rotbraun, ebenfalls häufig als BR 64 002 beschriftet.

Als rollendes Material gab es zweiachsige Personenwagen mit geschlossenen Bühnen in rot, grün oder blau sowie Gepäck- und offene Güterwagen, alle mit asymmetrischer Haken-Bügel-Kupplung und ohne Puffer. Wie bereits bei den zweiachsigen Spur 0-Waggons von mGw sind die Achslager durch geprägte Federn ansprechend gestaltet. Überhaupt haben diese Fahrzeuge, vor allem die V60, recht aufwändige Blechprägungen.

Der MSW-Katalog „Spielfahrzeuge“, der in den frühen 60er Jahren viersprachig (deutsch, englisch, französisch, russisch) herausgegeben wurde, zeigt einen Personenzug (Kat.-Nr. 105/652) und einen Güterzug (105/653) mit Niederbord- und Gepäckwagen.



Zwei MSW-Kataloge „Spielfahrzeuge“ aus den 60er Jahren (links, Mitte), sowie einer der letzten Kataloge der grip Metallspielwaren GmbH nach 1990 (Sammlung des Autors).



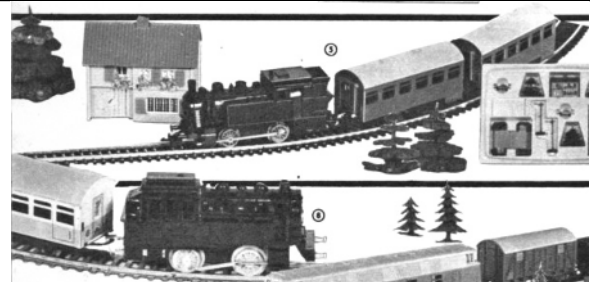
MSW-Katalog „Spielfahrzeuge“ aus den 60er Jahren mit BR64-Personenzug (Kat.-Nr. 105/652) und V60-Güterzug (105/653) (Katalog: Sammlung des Autors, Züge: eBay).

Übergang zur Massenproduktion ab 1964

1964 begann Stadtilm, ihre seit 1956 hergestellten elektrischen Spur S-Bahnen einzustellen, und MSW Weimar wurde damit zum einzigen Spur S-Hersteller der DDR. Um den auch durch Exportverpflichtungen erhöhten Stückzahlenforderungen gerecht zu werden, ersetzte MSW die aufwändig produzierten frühen Spur S-Eisenbahnen mit einer neuen Serie, die durch Lokomotiven mit Plastikgehäuse und bedruckte Waggonen gekennzeichnet war. Lokomotiven mit grauem Gehäuse sowie ohne Gestänge weisen auf anfängliche Materialengpässe hin. Eine MSW-Broschüre zur Leipziger Messe von 1966 zeigt einen Personenzug mit Tenderlok BR80 und zwei Reko-Personenwagen 2. Klasse Nr. 527-480 in Blechbauweise in blauer und roter Farbgebung mit elfenbeinfarbigem Mittelstreifen. Die neuen Personenwagen waren recht gute, gegenüber dem Vorbild um 1 Fenster gekürzte Nachbildungen der Reko-Wagen, welche die Deutschen Reichsbahn aus älteren 2- und 3-achsigen Personenwagen für den Personennahverkehr umgebaut und sogar mit Durchgangsverbindungen ausgestattet hatte.



MSW BR80 2101, frühe Ausführung mit grauem Gehäuse und 527-480 Rekowagen (1964).



Reko-Personenzüge im „Konsument“-Katalog 1968-69: Zeuke TT (oben) und MSW (unten).

Thomas Kuhlendahl wies in seinem Artikel „Die Spur S Spielzeugeisenbahn aus Stadtilm“ [6] darauf hin, daß MSW Weimar nach 1964 durchaus Werkzeuge und Technologien aus Stadtilm übernommen haben könnte. So ist das Spritzgußgehäuse der BR80 mit dem des elektrischen Modells aus Stadtilm identisch. Weimar übernahm auch im Prinzip die Stadtilmer Gleise auf durchbrochenem Pappschwellenband, jedoch mit einigen Änderungen: Das Gleisprofil ist bei Stadtilm gerundet, bei MSW rechteckig. Das Schwellenband von MSW wurde aus festerem Material mit einem geringeren Schwellenabstand hergestellt, an welchem die Gleise mit vier anstatt drei Laschen befestigt sind.



Stadtilm Spur S Tenderlok BR80, 12V.



Weimar Spur S Tenderlok BR80, Federwerk (Schul- und Spielzeugmuseum Lehesten).

Kuhlendahl nennt deutliche Unterscheidungsmerkmale zwischen den Spur S-Bahnen aus Weimar und denen des VEB Metallwarenfabrik Stadtilm: Weimar produzierte nur Uhrwerklokomotiven, welche zunächst rote, später entsprechend der Verfügbarkeit von Kunststoffgranulat auch graue Plastikräder hatten. Die Lokräder hatten wie bei Metallwaren Galvanik 10 angedeutete Speichen und Gummihafterreifen. Die Waggonen hatten lose sitzende rote Plastikräder, asymmetrische Haken-Bügelkupplungen und waren aus stärkerem Blech gefertigt, mit haltbarer Lackierung oder Bedruckung. Stadtilm dagegen hatte sich auf elektrische Bahnen im Zweileiter-Gleichstrombetrieb spezialisiert, die mit Puffern, automatischen Kupplungen sowie detailliert geformten Achslagerabdeckungen ausgestattet waren. Die Waggonen waren nicht bedruckt, sondern lackiert, wobei Beschriftungen und Details wie z.B. Türen mit Abziehbildern nachgebildet wurden. Außerdem trugen Stadtilm-Waggonen ein Firmenzeichen am Wagenboden.

Die Federwerke von MSW Weimar mit Fallradaufzug sind ausreichend stark und gut reguliert, besitzen jedoch keinen Rückwärtsgang. Der Start-Stop-Hebel ragt nicht wie bei den Blechmodellen

nach oben, sondern ist auf der linken Seite tief zwischen den Rädern angeordnet, was beim Passieren von Stadtilm-Weichen zu Problemen führt.

Die Zugzusammenstellungen von MSW aus den späten 60er Jahren bestanden aus der BR80 mit je zwei Personen- oder Güterwaggons aus bedrucktem Blech. Die Personenzugpackungen trugen das MSW-Firmenzeichen. MSW brachte die Rekowagen nun in einer damals bei Nebenbahnen anzutreffenden zweifarbigen Lithographierung heraus: Grün-, rot- oder blau-elfenbein. Leider wurden die zierlichen Fensterstreben der ersten Modelle durch eine robustere breite Ausführung ersetzt. Auf die Seiten wurden die Initialen "DR", 2. Klasse, Bg 18t (Gewicht), 48 Pl (Sitzplätze), Elektr. Heizung, und Zuglaufschilder „Erfurt – Berlin“ aufgedruckt. Die Stirnseiten hatten aufgedruckte Türen, Schlußlichter sowie die Aufschrift "Made in Germany".

Der Karton vom „Güterzug Spur S“ Kat.-Nr. 2101 hatte jedoch kein Firmenzeichen. Der grüne Niederbordwagen mit Holzwänden trug die Beschriftung 89-20-60 X (offener Arbeitswagen) und der rotbraune Hochbordwagen mit Holzwänden 43-22-71 Omu sowie das Kennzeichen OPW (Russisch: Obschtschij Park Wagonow) des 1964 eingeführten osteuropäischen gemeinsamen Güterwagenparks. Selterer sind die Ausführungen mit Stahlwänden ohne Typbeschriftung und ohne OPW-Kennzeichen.



MSW Personenzugpackung mit BR 80 und Rekowagen.



MSW Güterzugpackung mit BR80.

Traktionsumstellung nach 1970

Nach 1970 wurde die BR80 nach und nach durch das Modell der Tschechischen Diesellanglokomotive T334 ersetzt, womit auch der zeitgleichen Traktionsumstellung beim Vorbild Rechnung getragen wurde. Die Vorbildbezeichnung T334 bedeutet T = Diesel, 3 Antriebsachsen, 30km/h Rangiergeschwindigkeit und 40t Achsgewicht. Das Modell hatte ein detailliertes Plastikgehäuse in der auch beim Vorbild verwendeten blauen oder roten Farbgebung mit elfenbeinfarbigem Führerhaus, welches sogar mit Klarsichtscheiben ausgestattet war. Alle Fahrzeuge bekamen bewegliche, symmetrische Hakenkupplungen, die im Prinzip den von der Vorläuferfirma mGw an den ersten Spur 0-Bahnen verwendeten entsprachen.

In den 70er Jahren brachte MSW das Containersystem „Transit“ auf den Markt, ein recht gelungener Versuch, das neuartige integrierte Containertransportsystem in Spur S darzustellen. Entsprechend einer schematischen Abbildung auf dem Deckelrand gab es sechs verschiedene Transit-Sortimentspackungen (Katalognummern in Klammern):

- Transit 1 (Nr. 2110): Zugmaschine, Hebefahrzeug, Plattenwagen, 3 Container und 1 Kesselcontainer,
- Transit 2 (Nr. 2130): Sattelschlepper mit 2 Containern,

- Transit 3 (Nr. 2120): Diesellok T334 und 2 Flachwaggon mit Containern,
- Transit 4 (Nr. 2121): Wie Transit 3, zusätzlich mit unbeladenem Sattelschlepper,
- Transit 5 (Nr. 2122): Diesellok T334 und 2 Flachwaggon mit Kesselcontainern,
- Transit 6 (Nr. 2123): Diesellok T334 und 2 Flachwaggon mit Schüttgutcontainern.

Das „Transit“-Containersystem war recht interessant und vielseitig. Die lithographierten Blechcontainer waren in silberner, weißer, roter und blauer Lithographierung erhältlich, und ihre Plastikoberteile konnten zum Beladen abgenommen werden. Weiterhin gab es Kühlcontainer mit abnehmbaren Plastikstirnseiten, oben offene Schüttgutcontainer mit Kippvorrichtung sowie Kesselcontainer aus Plastik, welche durch Schraubverschlüsse befüllt werden konnten. Es gab gelbe Kessel mit den Aufschriften „Minol“ oder „Shell“ (für den Export ins westliche Ausland), und blaue mit Beschriftung „Standard“ oder „Transit“. Das Hebefahrzeug ermöglichte das Umladen der Container zwischen Schiene und Straße. Die Transit-Verpackungen hatten zunächst Zeichnungen, spätere Ausführungen jedoch Fotos der enthaltenen Fahrzeugzusammenstellungen.



Transit 1 Nr. 2110.



Transit 2 Nr. 2130 (oben),
und Transit 3 Nr. 2120 (unten).



Transit 4 Nr. 2121.



Transit 5, Nr. 2122.



Transit 6 Nr. 2123.



grip Express 000 Nr. 2124.

Des weiteren erschien eine Personenzugpackung „EXPRESS®“ Nr. 2124. Die Personenwagen waren einfarbig grün mit weiß-roten oder rot mit weiß-blauen Längsstreifen. Leider entfielen auf den Stirnseiten die lithographierten Türen der Durchgangsverbindungen. Die letzten, in den 80er Jahren hergestellten Personenwagen trugen anstelle „DR“ das Markenzeichen „grip“.

Ich erinnere mich, daß die MSW-Eisenbahnen nur als Sortimentspackungen erhältlich waren. Die meisten enthielten keine geraden Gleise, und Weichen wurden überhaupt nicht angeboten, so daß man für einen interessanteren Gleisplan auf altes Stadtilm-Gleismaterial zurückgreifen mußte.

Trambino und Ankerbahn ab 1981

Nach 1981, als MSW Bestandteil *Kombinats Spielwaren Sonneberg* geworden war (mit „grip“ als neuem Firmenzeichen), erschien eine Reihe von nostalgischen Uhrwerkstraßenbahnen „Trambino“ in Spur S. Die Baugröße dieser Modelle ist jedoch größer als S, so daß man diese Modelle eher der Nenngröße 0m zuordnen kann [7], womit sich der Kreis zur frühen Spur 0 von Galvanik schließt. Straßenbahnen und Anhänger haben Seitenwände aus bunt bedrucktem Blech; das Chassis sowie die Dächer sind aus Plastik, der Uhrwerkboden ist geschlossen und die Verpackungen enthalten ein Oval von Pappschwellengleisen. Es gab Straßenbahnen der Linien 1, 2, 3 und 5. Die Seitenwände trugen das Firmenzeichen „grip“. Der Stromabnehmer sowie die auf der offenen Bühne stehende Fahrerfigur sind oft verloren gegangen. Die farbenfrohe Lithographie stellt die durch die Fenster sichtbaren Passagiere dar, von denen besonders der Zeitungsleser, die Dame mit Vogelbauer sowie der schnauzbärtige Schaffner den nostalgischen Charakter dieser Spielzeuge unterstreichen. Außerdem gab es eine Märchenbahn mit Figuren aus dem Sandmännchenfernsehprogramm, die als Bodenläufer mit Schwungradantrieb gefertigt wurde. Die Verpackungen trugen die Nummern 2125 und 2126 und setzen damit das bereits für das „Transit“-System verwendete Numerierungssystem fort.

Zur gleichen Zeit brachte der *VEB Anker-Mechanik Eisfeld* eine zu Trambino passende Serie von Uhrwerkbahnen in Spur S unter dem Zeichen „Ankerbahn“ heraus. Diese nostalgischen Dampfeisenbahnen waren wie Trambino in gemischter Blech-Plastikbauweise gefertigt, wurden jedoch mit schwarzen Plastikgleisen geliefert. Die Verpackungsnummern begannen mit 2127, und die lithographierten Seitenwände des „Vulcan“-Zuges entsprechen denen der „Trambino“ Linie 3, was auf eine enge Zusammenarbeit zwischen Weimar und *VEB Anker-Mechanik Eisfeld* innerhalb des Spielwarenkombinates schließen läßt. Weitere Ankerbahnen waren die Westernbahn „Tornado“ Nr. 2128 und „Orientbahn“ Nr. 2129. Ein liebenswertes Detail ist, daß der Schornstein der Dampflokomotive von den kleinen Eisenbahnen auch als Signalpfeife verwendet werden konnte. Leider gingen infolge dieser Doppelfunktion einigen Lokomotiven ihre Schornsteine verloren.

Interessanterweise fällt das Erscheinen der Western- und Orientbahnen mit der Rehabilitierung des in der DDR „unerwünschten“ Abenteuerschriftstellers Karl May (1842-1912) zusammen. Viele seiner populären Abenteuerromane spielen ja im amerikanischen Wilden Westen sowie im Orient den 19. Jahrhunderts, und Eisenbahnen waren oft Teil der Handlung. Die Ankerbahnen erschienen etwa zeitgleich zu DDR-Neuaufgaben von Karl May, so daß seine Abenteuer im Kinderzimmer sogleich stilgerecht nachgestellt werden konnten.

Anker erweiterte die Serie von Om-Uhrwerkbahnen mit Güterzügen in Vollplastausführung. Diese waren vorbildgetreuer, jedoch nicht so ansprechend. Dazu gehörten die Lorenbahn „Lora“ No. 2132, der Güterzug „Roland“ No. 2135 sowie „Titan“ mit Diesellokomotive.

<p>„Trambino“ Linie 1 in historischer Farbgebung und Sächsischem Wappen (DDR - Spielzeugmuseum).</p>	<p>„Trambino“ Linie 2 in historischer Farbgebung und Sächsischem Wappen (DDR - Spielzeugmuseum).</p>
<p>„Trambino“ Linie 3 in nostalgischer Gestaltung (DDR-Spielzeugmuseum).</p>	<p>Ankerbahn No 2127 „Vulcan“, Personenwagen in gleicher Bedruckung wie „Trambino“ Linie 3.</p>
<p>„Trambino“ Linie 5 (eBay).</p>	<p>Märchentrambino (eBay).</p>

Weimar setzte die Herstellung von Spur S-Uhrwerkbahnen fort, bis die gesamte ostdeutsche Industrielandschaft durch den Fall der Mauer und die nachfolgende deutsche Wiedervereinigung umgewälzt wurde. Nachdem der Betrieb seine Selbständigkeit als *grip Metallspielwaren GmbH* wiedererlangt hatte, wurden u.a. sechs verschiedene Zugzusammenstellungen des ehemaligen Ankerbahnsortiments, zwei Güter- und vier Personenzüge, angeboten:

- Art.-Nr. 2127 Westernbahn „Tornado“ mit Schleptenderlok,
- Art.-Nr. 2128 Oldtimerbahn „Vulkan“,
- Art.-Nr. 2132 Feldbahn „Lora“,
- Art.-Nr. 2135 Güterbahn „Roland“,
- Art.-Nr. 10230 Personenzug „Puffing Billy“ mit Personenwagen in gleicher Bedruckung wie „Trambino“ Linie 3,
- Art.-Nr. 10231 Oldtimerbahn „Mustang“.

Interessanterweise setzte grip Metallspielwaren GmbH teilweise das alte Numerierungssystem aus DDR-Zeiten fort. Die Titelseite dieses Katalogs gibt endlich auch das Geheimnis der Buchstabenfolge „grip“ wie folgt preis: „g = griffig, r = robust, i = interessant, p = pädagogisch wertvoll“.

<p style="text-align: center;">BAHN</p>  <p>Bild 1 Feldbahn Artikel-Nr.: 2132</p>  <p>Bild 2 Güterbahn Artikel-Nr.: 2135</p>  <p>Bild 3 Puffing Billy Artikel-Nr.: 10230</p> 	<p>Bild 1 Oldtimerbahn Artikel-Nr.: 2128</p>  <p>Bild 2 Oldtimerbahn Artikel-Nr.: 10331</p>  <p>Bild 3 Westernbahn Artikel-Nr.: 2127</p>  <p style="text-align: center;">SCHIEBEBAHN</p> <p>Bild 4 Schiebebahn Artikel-Nr.: 10133</p> 
<p>2132 Feldbahn „Lora“, 2135 Güterbahn „Roland“ und 10230 Personenzug „Puffing Billy. Oben rechts Pictogramme mit Schienenoval und Hinweis auf Verwendung des Schornsteins als Signalpfeife.</p>	<p>2128 Oldtimerbahn „Vulkan“, 10231 Oldtimerbahn „Mustang“ und 2127 Westernbahn „Tornado“ (grip-Metallspielwaren GmbH Katalog Anfang der 90er Jahre, Sammlung des Autors).</p>

Das kurze Leben der Spur S in Deutschland

Ungeachtet der Anstrengungen der Firmen Stadtilm und Weimar im Osten und Karl Bub im Westen erreichte die Spur S in Deutschland niemals die Popularität, welche sie in den USA noch heute genießt. Karl Bub produzierte ihre elektrischen Spur S-Eisenbahnen auf Zweileitersgleisen (18V Wechselstrom, später 12V Gleichstrom) von 1948 bis 1959 [8]. Der Herstellungszeitraum der elektrischen Spur S-Bahnen aus Stadtilm (Zweileitersystem, 4.5V und 12V Gleichstrom) war noch kürzer (1956-64).

MSW begann Anfang der 60er Jahre, Uhrwerkbahnen in Spur S herzustellen, deren Konstruktion zunächst auf der untermaßstäblichen Spur 0-Bahn der Vorläuferfirma *VEB Metallwaren und Galvanik Weimar* beruhte. Nach 1964 überlebten MSW und später „grip“ alle anderen deutschen Spur S-Hersteller und setzten die Produktion über einen Zeitraum von 3 Jahrzehnten fort. Obwohl diese Bahnen nur als Spielzeuge gedacht waren, stellen sie doch recht gute Interpretationen des Vorbildes dar. Im Laufe der Zeit kam ein regelrechtes Eisenbahnsystem zustande, welches heute bereits große Sammelwürdigkeit erlangt hat.

Literatur

- [1] Dirk Hertel, "Remembrance of Things Past, Part Two – S-scale Trains Made in Weimar", <http://www.traincollectors.co.uk/TCS%20News%20Article.htm>
- [2] Kinderspielzeug aus Weimar, Salve TV vom 4. Januar 2008, www.salve-tv.net.
- [3] Andreas Reißmann, DDR-Spielzeugmuseum, www.spielzeugmuseum.lunalight.de
- [4] 'Train Collector', The Journal of the Train Collectors Society, http://www.traincollectors.org.uk/train_collector.htm
- [5] Thomas Kuhlendahl: „Spur S aus Weimar – Spielbahn aus Blech, Kunststoff und Pappe“ (Spielzeug Antik-Revue, Juli/August 2001, S. 8-11).
- [6] Thomas Kuhlendahl und Jan Schwanke: „Die Spur S Spielzeugeisenbahn aus Stadtilm“, (Spielzeug Antik-Revue, Februar/März 2001, S. 12-15).
- [7] Armin, „Stadtilm Spur S“, <http://mitglied.lycos.de/akri15/stadtilm.htm>
- [8] Peter Tell: „Das kurze Leben der Bub-Spur S“, (Spielzeug Antik-Revue, Juni 2001, S. 52-54).