

„Mr. Klips“



oder: der „Vater der Modellbahn“

Willy Ade ist wieder da! Nach langer Pause kann der Jubilar, der am 24. November 2003 seinen 80. Geburtstag feiern konnte, wieder produzieren. Als erster Bausatz kann seit kurzem das Modell des 1.-Klasse-Halbspeisewagens ARüm²¹⁶ beim Ade-Vertrieb bestellt werden. Als nächstes sollen die Familie der Nirosta-Wagen und die Mitteleinstiegswagen (einschließlich der bisher noch fehlenden Steuerwagen) folgen.

Aufnahme: EAW

Professor Dr. Harald Kurz, langjähriger technischer Leiter der MOROP, hat ihn als „Vater der Modellbahn“ bezeichnet; im Kreis der Modellbahnindustrie hat er den Spitznamen „Mr. Klips“ bekommen. Gemeint ist Willy Ade, der schöpferische und erfindungsreiche Kopf des Modellbahnherstellers Ade. Vieles, was heute von namhaften Herstellern von Modelleisenbahnen und entsprechendem Zubehör kopiert wurde oder wird, hat Willy Ade „erfunden“. Anlässlich seines 80. Geburtstages am 24. November 2003 werfen wir einen Blick auf sein modellbahnerisches Leben.

Der Anfang

Schon als Maschinenbaustudent konnte Willy Ade seine modellbahnerischen Ambitionen und Qualitäten unter Beweis stellen: 1948 bot er einen Bausatz einer E 18 an, die über geätzte Bauteile verfügte. Auch Spur-0-Modelle konnte man bei Willy Ade bestellen. Sie erschienen damals als Einzelanfertigungen. Schon bald aber beschäftigte sich der Jubilar auch mit der Herstellung von Kunststofffenstern für Modellhäuschen. Für eine Ausstellung 1950 schuf Willy Ade ein zwölf Meter langes Modell des Mannheimer Hafens.

Die erste Firma

Zwei Jahre später erschien zur Spielwarenmesse 1952 die Firma WIAD (Willy Ade) mit Plastikmodellhäuschen im Maßstab 1:87 auf dem Markt. Drei Teilhaber hatten WIAD gegründet. Diese Firma war somit keine Ade-eigene Gründung. Die 1954 präsentierten Modellhäuschen wiesen als Besonderheit einklipsbare Türen und Fenster auf. Doch der erste Rechtsstreit wegen dieser Neuerun-

gen ließ nicht lange auf sich warten. Willy Ade beantragte für seine Fenster und Türen Patente. Die Firma Fallner – die ebenfalls mit derartigen Details aufwartete – erhob Einspruch, verlor aber den angestrebten Prozess. Willy Ade konnte nachweisen, dass er rund eineinhalb Jahre vor Fallner das erste Werkzeug konstruiert hatte.

Der erste Rückschlag für die Firma WIAD kam 1956. Das Fabrikationsgebäude, das in einer alten Hühnerfarm eingerichtet war und am „Plochinger Eck“ stand, wurde bei einem Hochwasser weggeschwemmt. Weitere Neuheiten in den fünfziger Jahren waren u. a. ein Sägewerk mit laufendem Gatter, eine Schmiede mit beweglichem Hammerwerk, ein bedienbares Schotterwerk und eine Bahnschranke mit Läutewerk und Fallgitter. Für die Befüllung von Grasmatten erhielt Willy Ade ebenfalls einen Musterschutz.

Im Jahr 1958 erkrankte einer der drei Teilhaber schwer, ein weiterer verstarb. Die Anteile dieser zwei Teilhaber übernahm ein Plochinger Maschinenhändler. Nach Diffe-

renzen mit ihm ließ sich Willy Ade 1959 seinen Anteil auszahlen. Zehn Jahre nach dem Ausscheiden Willy Ades und mehrmaligem Eigentümerwechsel ging WIAD pleite.

Der Neubeginn – Teil I

Nach seinem Ausscheiden bei WIAD suchte Willy Ade einen neuen Partner, mit dem er seine Vorstellungen über maßstabgetreue Modellbahnprodukte zu verwirklichen suchte. Er fand ihn in Herrn Röchling. Die Firma Röwa entstand. Röwa (Röchling und Willy Ade) produzierte zuerst nur für andere, so z. B. für Kibri und Trix. Willy Ade war bei Röwa freiberuflich tätig.

Die Firma Röwa machte dann 1960 von sich reden, als sie ein Schienensystem für Zweileiter-Gleichstrom (und vorbereitet für den nachträglichen Einbau von Punktkontakt-Mittelleitern) vorstellte, das bereits sehr vorbildgetreu konstruiert war. Für Trix entwickelte Röwa u. a. verkürzte D-Zugwagen (LüP: 235 mm), deren Beschriftung nicht erhaben ausgeführt war, sondern mittels Siebdruck, später Tampondruck, aufgedruckt wurde. Es folgten die Silberlinge sowie preußische Schnellzugwagen; aber auch die drei- und vierachsigen Umbauwagen wurden von Röwa für Trix entwickelt.

Mitte 1965 horchten Modellbahnindustrie und Modellbahnfreunde auf. Röwa präsentierte der staunenden Fachwelt die ersten Schnellzugwagen im Längen-Maßstab 1:100. Schon vorher hatte Willy Ade vergeblich versucht, diesen Maßstab Trix schmackhaft zu machen. Neu waren u. a. die (zuerst) mit einer beweglichen Pufferbohle verbundene Kuppelungsaufhängung sowie die Drehgestellaufhängung. Für die aus durchsichtigem Kunststoff bestehende Modellverpackung erwirkte Röwa einen Gebrauchsmusterschutz. Die große Resonanz auf die 1:100-Modelle veranlasste Trix-Schildkröt, diese Röwa-Modelle auch unter der Bezeichnung Trix anzubieten. Dann kaufte Mangold 1968/69 Trix auf. 1968 erschien für Trix die preuß. T3. 1969 wurde die Zusammenarbeit zwischen Röwa und Trix endgültig beendet. Bereits ab Ende 1968 bot Röwa seine Produkte auch unter dem eigenen Namen an. So erschien im Herbst 1968 in der MIBA die erste Röwa-Anzeige.

Röwa war aber nicht nur in H0 tätig, sondern produzierte ab 1969 auch im Maßstab 1:160. Für die amerikanische Firma MRC wurden die Loks „Bergshire“ und „Mallet“ aufgelegt, dazu kamen passende Röwa-eigene Wagen. Aber auch für den deutschen Markt gab es N-Modelle, wie z. B. Silberlinge in unverkürzter Ausführung.

Als „Röwa-Modell“ war ab 1969 u. a. ein vierachsiger Flachwagen mit Drehungen erhältlich. 1970 folgten in H0 der MDie und in N die V 100, Silberlinge und einen Containertragwagen.

Das Jahr 1971 bescherte den Modellbahnfreunden den damals neuen S-Bahn-Zug der

Baureihe 420. Wichtiger als diese Neuheit war ein firmeninterner Vorgang, der – dies war nicht vorherzusehen – vier Jahre später zum Konkurs von Röwa führte. Als neuer Hauptgesellschafter war Rokal in die Firma Röwa eingetreten. Der zuerst bei 33 % liegende Gesellschafteranteil wurde später auf 50 % erhöht. Röwa konnte nun auch Modelle in einem weiteren Maßstab anbieten: 1:120 (TT). Das Fahrzeug- und Gleisprogramm von Rokal sollte im Lauf der Zeit den TT-Freunden wieder zugänglich gemacht werden.

Ein Jahr später, 1972, wartete Röwa bei der Spielwarenmesse in Nürnberg mit einer Sensationsmeldung auf. Zum ersten Mal erhielten Schnellzugwagen ein Kurzkupplungssystem, mit dem das Bild eines geschlossenen Zugverbandes erreicht wurde. Die Kurzkupplungsköpfe waren gegen Haken- oder Bügelkupplung austauschbar. Als weitere Neuheit präsentierte Röwa sein verbessertes Gleissystem. Für die Freunde alter Stangenelloks zeigte Röwa ein Modell der E 91.

Dann musste Rokal im Zuge der Öl- und Autokrise Konkurs anmelden. Das Hauptprodukt von Rokal, „Solexvergaser“ für Pkw, war nicht mehr gefragt. Der Rokalsche Konkursverwalter wollte nach harten Verhandlungen 500.000 DM in bar. Bis auf einen Anteil von 5 %, die von Frau Ade gehalten wurden, teilten sich Röchling und seine Verwandten die Röwa-Anteile auf. Frau Ade hatte mit ihren 5 % nichts zu sagen. Hinzu kam, dass das Ehepaar Ade gebürtig hatte, dies aufgrund der Vorgänge von 1974 aber nicht mehr wollte. Vor der Spielwarenmesse 1975 stand eine Betriebsprüfung an, die zwangsläufig negativ ausfiel. Während der Spielwarenmesse wurden Verhandlungen über Röwa aufgenommen.

Nur drei Tage nach Messeschluss wurde eine Gesellschafterversammlung einberufen, auf der Willy Ade kaltgestellt wurde, obwohl ihm die gesamten Patentrechte gehörten. Am 1. April 1975 eröffnete der Konkursverwalter das Vergleichsverfahren über Röwa. Die Spritzgussformen wurden von Roco (alle Fahrzeuge außer die preuß. T3), M&F (pr. T3) und Conrad (Gleissystem) übernommen. Willy Ade gelang es, aus der Konkursmasse alle Fertigungsmaschinen und Werkzeuge zu erwerben. Laut Prüfbericht der Bank hätte die Firma Röwa nur gerettet werden können, wenn man Willy Ade die Geschäftsführung übergeben hätte.

Der Neubeginn – Teil II

Doch Willy Ade setzte sich nicht zur Ruhe. Jetzt konnte er endlich das verwirklichen, was er schon Mitte der sechziger Jahre bauen wollte, nämlich unverkürzte, im Maßstab 1:87 gehaltene Modelle der 26,4m und der 27,5m langen DB-Reisezugwagen. So wurde am 3. September 1975 die Ade Modelleisenbahnen GmbH gegründet. Inhaberin war Frau Ulrike Ade, die Tochter des Ehepaares

Ade. Aufgrund der auch teilweise volkswirtschaftlich anerkannten Patente und den sich daraus ergebenden finanztechnischen Problemen war Willy Ade grundsätzlich nur freiberuflich tätig, so auch bei dieser Neugründung. Diese Firma war auch keine Nachfolgegesellschaft der Firma Röwa, sonst hätte der Konkurs aufgehoben werden müssen. Die in Unterensingen eingerichtete Firma machte sofort von sich reden. Die neuen Reisezugwagenmodelle waren das beste, was bisher auf dem Markt war. Auf die detailreiche Ausstattung der Wagen muss an dieser Stelle nicht mehr eingegangen werden. Interessant ist, dass andere Modellbahnhersteller nach und nach so manches Detail kopierten. So finden sich z.B. die metallenen Lagerschalen der Radsätze, mit denen schleiferlos Strom für die Innenbeleuchtung abgegriffen wird, nach einiger Zeit auch bei anderen Mitbewerbern.

Doch Ende 1978 machte der Neckar der Firma Ade einen Strich durch die Rechnung.



Der Jubilar am Zeichenbrett. Hier entstanden zahlreiche seiner auch heute noch begehrten und bis heute qualitativ unübertroffenen Bausätze. Aufnahme: EAW

Bei einem Hochwasser entstand bei der Ade Modelleisenbahnen GmbH ein Schaden von 1,5 Mio. DM. Eine ganze Jahresproduktion wurde vernichtet. Das kurz vor der Auslieferung befindliche Gleissystem wurde ebenfalls vernichtet. Ades Mitarbeiter waren ein halbes Jahr damit beschäftigt, die Hochwasserschäden zu beseitigen. Zwei weitere Hochwasserwarnungen unterbrachen kurzzeitig die wieder aufgenommene Produktion. Einrichtungsgegenstände, Werkzeuge und schon fertiggestellte Modelle mussten in Sicherheit gebracht werden. Schließlich konnte man 1980 neue Räumlichkeiten in Filderstadt (bei Stuttgart) beziehen.

Dass Willy Ade immer wieder für Überraschungen gut ist, bewies die Spielwarenmesse

1987. Unter dem Motto „Wer, außer Ade, kann seinen Passagieren frische Luft im stickigen Modellbahnabteil bieten?“ präsentierte Willy Ade der staunenden Modellbahnwelt die ersten Reisezugwagenmodelle (Mittleinstiegswagen) mit Übersetzfenstern zum Öffnen und Schließen. Auf der Nürnberger Spielwarenmesse 1994 – der letzten, an der die Firma Ade teilnahm – präsentierte Ade u. a. das Handmuster des ARüm²¹⁶, die letzte Neuheit, bevor es um Willy Ade vorübergehend ruhig werden sollte.

Suche nach neuem Produktionsort

Bereits Ende der achtziger Jahre zeichnete sich aber immer stärker ab, dass ein neuer Produktionsstandort gesucht werden musste. Im Großraum Stuttgart bestand ein Arbeitskräftemangel, so dass die Besetzung von Arbeitsplätzen immer schwieriger wurde. Im Jahr 1989 wurde Willy Ade in Bad Saulgau der Bau einer Fabrikationshalle schmackhaft gemacht. Allerdings erwies sich der neue

Produktionsstandort als doch nicht so optimal, da es mit dem projektierten Neubau der Produktionshalle nicht so recht voran ging. Die vorübergehend angemieteten Hallen, in der Anfang der neunziger Jahre die Produktion aufgenommen werden konnte, wurden überraschend verkauft.

Gesundheitliche Probleme

Aber es kam noch ein Ereignis hinzu, das für Willy Ade einen bedeutenden Einschnitt in seinem Leben bedeutete. Kurz vor Weihnachten 1994 erlitt Willy Ade einen Herzinfarkt sowie anschließend eine Bauchspeicheldrüsenerkrankung. Die Genesung dauerte rund zwei Jahre – eine Zeit, in der der Patient überwiegend zum Nichtstun verdonnert war.



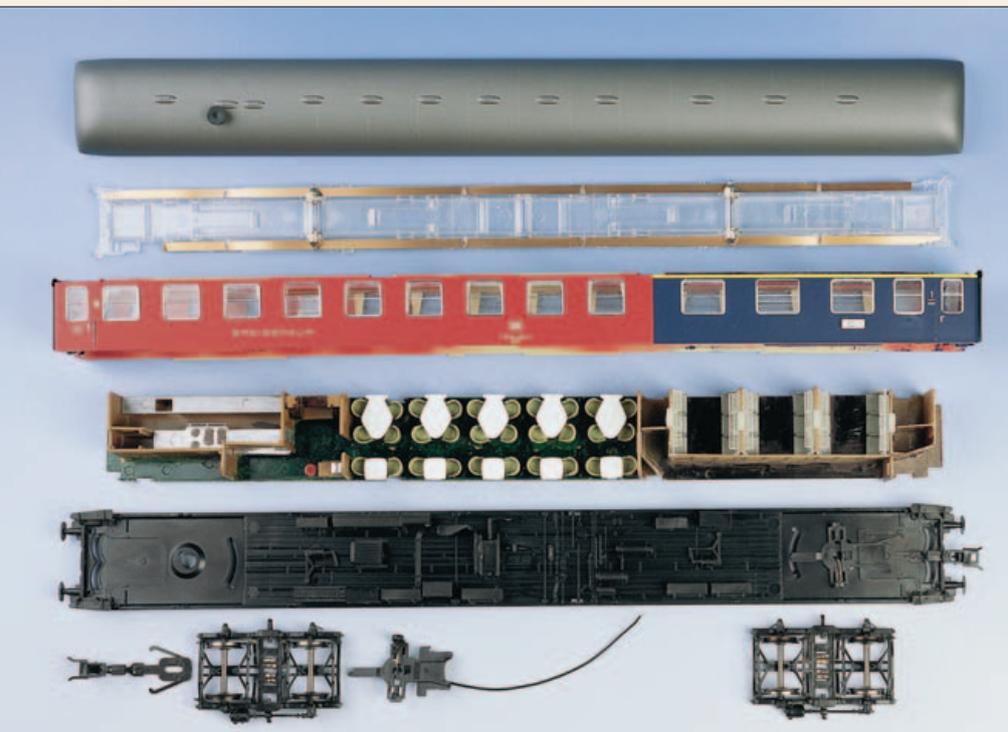
Die Produktion von Modellbahnwagen musste eingestellt werden. Nach seiner Genesung begann Willy Ade mit der Suche nach einem Nachfolger.

Die Suche nach einem Nachfolger

Da Willy Ade seine Nachfolge nicht klären konnte, wurde in diesem Zusammenhang auch mit dem ostdeutschen Modellbahnhersteller Sachsenmodelle, der in Zittau seine Produktionsstätte hat, gesprochen. Bei einem Telefongespräch mit dem Geschäftsfüh-

rer von Sachsenmodelle stellte dieser die Qualifikation von Willy Ade in Frage, daraufhin sagte Ade ab! Parallel zu Sondierungen mit der Firma Sachsenmodelle unternahm Willy Ade weitere Schritte zur Klärung der Nachfolge und der Wiederaufnahme der Produktion.

Mit Hilfe eines Wirtschaftsförderers wurde 1998 Daun in der Eifel „entdeckt“. Gleichzeitig hatte sich eine Lösung für einen Nachfolger für Willy Ade ergeben. Über die Industrie- und Handelskammer meldete sich



ein junger Mann, der Interesse an dieser Arbeit hatte. Dieser wurde Alleineigentümer und Geschäftsführer der neugegründeten Firma „EMB Eisenbahn-Modellbau GmbH & Co KG“. Da der neue Standort aber keine Produktionshalle aufwies, wurde eine neue gebaut und vollständig eingerichtet. Ade übernahm jedoch die technische Einweisung. Da der Name EMB für die Markteinführung ungünstig war, wurde auf Bitten der Bank der Name der Firma in „Ade Eisenbahn Modellbau“ geändert. Jedoch stieg der



Willy Ade zeigt einen Beitrag der Eßlinger Zeitung aus dem Jahr 1958, in dem über das Unternehmen WIAD berichtet wurde.

Aufnahme: EAW

Die beiden Aufnahmen links zeigen den neuen ARüm²¹⁶ als Bausatz (oben) und die fertig montierte Baugruppen des Wagens.

Aufnahmen (2): jsk

neue Nachfolger aus bis heute unerfindlichen Gründen bereits nach nur kurzer Zeit aus der eigenen, nur ihm allein gehörenden Firma aus. Nach dem Ausstieg des Eigentümers wurde die Firma aufgelöst und das Gebäude und die Einrichtungen – außer den Fertigungswerkzeugen – verkauft.

Der Neubeginn – Teil III

Auch wenn sich das Problem des Nachfolgers aufs neue stellte, wollte Willy Ade seine Ideen verwirklichen. Im Spätsommer 2003 meldete er sich zurück. Das Modell eines Halbspeisewagens mit 1.-Klasse-Abteilen der Gattung ARüm²¹⁶, das auf der Spielwarenmesse 1994 als Handmuster zu begutachten war, wurde fertiggestellt und kann ab sofort bestellt werden. Als nächstes sind der ARüm²¹⁶ als Epoche-IIIb-Modell und die Familie der Nirostowagen vorgesehen.

EAW