

MIBA MESSE '98

# MIBA MESSE 1998

J 8784  
50. Jahrgang  
<http://www.miba.de>  
DM/sFr 19,80 · S 150,-  
Lit 24 000 · hfl 25 · lfr 480,-

S. 148  
wählen die MIBA-Leser  
Neueit des Jahres '98



**EXTRADICKE SONDERAUSGABE**

**164 Seiten · 228 Firmen · 558 Fotos**

**Modelle, Motive, Menschen, Meinungen**



**101**  
von Märklin  
zu gewinnen  
S.62



**50**  
Jahre MIBA  
1948-1998

4 394064 319809 01 >

**W**enn die große weite Welt zu Gast ist in der fränkischen Provinzmetropole, versucht sich Nürnberg mit einem Hauch von weltstädtischem Flair zu umgeben. Das wehte auch durch den extra für die Spielwarenmesse neugebauten und frisch eingeweihten Westflügel des Messegeländes, der die Ausstellungsfläche auf neue Rekordhöhen trieb: Insgesamt

nun an Stand D-3-01 oder 4-E-130 befindet. Und im nächsten Jahr haben sich gewohnte Rituale wieder eingespielt ...

**D**ie „Neuplazierung einzelner Sortimentsbereiche“ hat also für mehr Verwirrung im Vorfeld der Messe gesorgt als auf der Veranstaltung selbst. Von einigen ärgerlichen Ausnahmen abgesehen: Warum bei dieser „Neuplazierung“ einige typische Modellbahn-Firmen wie Verbeck, Woytnik, Casalux oder auch Wiking sich plötzlich in branchenfremden Hallen wiederfanden, wird nicht nur den Betroffenen ein Rätsel bleiben.

**Ü**ber das, was sich die Modellbahn- und Zubehörhersteller für die nächsten zwölf Monate vorgenommen haben, müssen Sie nach der Lektüre dieser Ausgabe nicht mehr rätseln. Mehr als 550 Fotos mit Neuheiten aus den Sortimenten von 228 Firmen zeigen wir auf den folgenden Seiten – Statistikern wird auffallen, daß zehn Prozent mehr Hersteller als im vergangenen Jahr dabei sind. Ob dies ein positives Zeichen für den Zustand der Branche ist oder lediglich durch das größere Platzangebot verursacht wurde, vermögen wir nicht zu beurteilen.

**M**it sensationellen Neuheiten, die die Modellbahn revolutionieren, kann auch die Spielwarenmesse 1998 nicht aufwarten. Trends und Tendenzen, die sich bereits in den vergangenen Jahren abgezeichnet haben, hinterlassen jedoch immer kräftigere Spuren in den Programmen der Hersteller: Ein Stichwort lautet „moderne Bahn“, ein anderes „Digitalisierung“, weitere liefern Ihnen unsere Kommentatoren mit ihren Einschätzungen der Marktsituation. Liebenswerte Details, pfiffige Techniken, feine Fahrzeuge – es sind die kleinen Knüller, die die Messe für jeden einzelnen von uns spannend machen. In diesem Sinne wünschen wir Ihnen eine anregende Lektüre.

*Thomas Hilge*

## K(I)eine Knüller

145 000 m<sup>2</sup> stehen der Spielwarenwelt jetzt zur Verfügung – und die Messeleitung zeigt sich überzeugt, daß „die führende Position der Nürnberger Spielwarenmesse deutlich gefestigt wurde“. Kosmopolitisches Understatement auch bei der Selbstdarstellung: Nicht mehr als schnöde „Spielwarenmesse“ versteht und bezeichnet sich die Veranstaltung, sondern als „Spielwarenmesse International Toy Fair Nürnberg“ ...

**W**as mußten wir MIBA-Redakteure und die anderen Teilnehmer an der Modellbahn-Nabelschau befürchten? Harmlos noch, daß die uns allen liebgewordene Halle D von der Messegesellschaft kurzerhand in Halle 4 umgetauft worden war. Schlimmer schien es, daß die Hallenbelegungen umgeworfen und völlig neu organisiert wurden: Keine Firma an der alten Stelle – ein Alptraum für alte Messehasen und routinierte Messeheftredakteure, die in Halle D mit schlafwandlerischer Sicherheit ihre Stände angesteuert und zielsicher Fotomuster durchs Gängelabyrinth geschleust hatten. Vergebliche Aufregung, wie sich gezeigt hat: Nach einem Blick in den Katalog kräht kein Hahn danach, ob sich eine Firma

Unser Titelbild-Arrangement zeigt – wie gewohnt – einige der diesjährigen Messeglanzlichter: Die V 188 rollt in HO von Märklin und Trix an, die Minitrix-G-12 soll mit neuem Antriebskonzept auch den lethargischen N-Markt wiederbeleben, Bavarias Säurewagen und der 137 000-024 der DRB von westmodel stehen für die vielen feinen Kleinserienmodelle, Pola präsentiert mit der „Mozartstraße“ vielbeachtete Stadthäuser, Uhlenbrocks „Intellibox“ bietet vielfältige Möglichkeiten bei Digitalsteuerungen. Die Werkzeugmaschinen von MO-Miniatur repräsentieren schließlich das große Zubehörangebot.

Fotos: *Thomas Schreiber (6), Werk (1)*







MIBA-Stand auf der ersten Spielwarenmesse vom März 1950 (links). Räumliche Provisorien kennzeichneten die ersten Messejahrzehnte: Oben die erste Leichtbauhalle 1951 an der Adamstraße, rechts daneben die Messehalle im Jahr 1954. Rechts außen der erste „MIBA-Messebericht“ in der Ausgabe 3/1950 über einen „modellgetreuen, unverkürzten Kesselwagen in bisher unerreichter Ausführung“ von Trix.

Bis zum Ausbruch des 2. Weltkrieges war die Leipziger Frühjahrs- und Herbstmesse das Ausstellungsdomicil der deutschen Spielwarenbranche. Noch 1945 versuchte man zwar, an die alte Tradition anzuknüpfen, aber die de facto schon früh vollzogene Teilung Deutschlands erschwerte in vieler Hinsicht diese Bemühungen. Die aushilfsmäßig in Anspruch genommenen Messen in Hannover und Frankfurt waren mehr oder weniger Ersatzstandorte und für Aussteller und Einkäufer wenig befriedigend.

### Bescheiden in Baracken

Während der Frankfurter Herbstmesse 1949 trafen sich deshalb die beiden Firmenchefs Dr. Carl Ehmann (Märklin) und Hans Mangold (Gama) sowie der Hauptgeschäftsführer Ernst Th. Horn der „Arbeitsgemeinschaft Spielwarenindustrie“ des „Vereinigten

Seit 1950 berichtet die MIBA aus Nürnberg

# Nabelschau der Modellbahnwelt

*Zum 49. Mal begleitet die MIBA in ihrem 50. Erscheinungsjahr den Modellbahn-Part der Nürnberger Spielwarenmesse. Hans Zschaler, MIBA-Leser der ersten Stunde, gibt einen Rückblick von den bescheidenen Anfängen im Jahr 1950 bis hin zu einigen Modellbahn-Höhepunkten aus fast fünf Jahrzehnten.*

Wirtschaftsgebietes“ (bestehend aus amerikanischer und britischer Besatzungszone) mit dem Vedes-Direktor Arno Drottboom zu Gesprächen. Rasch faßten sie den Beschluß, eine eigenständige Spielwarenmesse mit Standort Nürnberg ins Leben zu rufen. Diese

fand dann im darauffolgenden Jahr vom 12. bis 18. März zum ersten Mal statt. Als Veranstaltungsort in Nürnberg hatte man vorerst das vorhandene Ausstellungsgebäude „Wieseler Haus“ in der Nähe des Stadtparks ausserkoren, dem noch zwei Baracken an-





gegliedert wurden. Die erste Spielwarenmesse hatte natürlich noch ein sehr bescheidenes Ausmaß. Die Aussteller für Modelleisenbahnen und Zubehör ließen sich praktisch an den Fingern beider Hände abzählen. Gleich von Anfang an war auch die MIBA mit einem eigenen Info-Stand vertreten. Die erste Meldung über eine Messeneuheit der Firma Trix erfolgte bereits in MIBA-Heft 3/1950. Ihr folgte der eigentliche, aber mangels Masse recht bescheidene Messebericht in der darauffolgenden Ausgabe 4/1950. Auch das damals zusätzlich erschienene Bilder-magazin „Der MIBA-Reporter 2“ vom gleichen Zeitraum berichtete mit Bildern und dreisprachigen(!) Texten auf neun Seiten über diverse Messeneuheiten.

## Halle D – Zentrum des Universums?

In den folgenden Jahren stieg die Anzahl der Aussteller und Besucher stetig an. Eine Messehalle und neue Messehäuser entstanden und konnten den Bedarf doch nur vorübergehend befriedigen. Auch in den Jahren ab 1951 waren die jährlichen Messeberichte dem Redaktionsteil der MIBA-Hefte angegliedert. Das erste eigenständige Messeheft, das vollständig mit dem Messebericht ausgefüllt wurde, war die MIBA 4/1958.

Ab 1958 war auch die Internationalisierung der Nürnberger Spielwarenmesse erfolgt. So konnten ausländische Modellbahnhersteller, die zuvor in Hotels oder Zelten außerhalb der Messe ausstellen mußten, nun offiziell auf der Messe präsent sein. Wegen der

Märklin-Messeanlage 1950 (rechts) – nachgebildet in MIBA 4/1950. Links ein Ausschnitt der Trix-Messeanlage von 1954 mit Vollmer-Oberleitung und hadgeschnitzten Preiser-Figuren.

Verteilung der Aussteller auf die verschiedenen Messegebäude war das „Ablaufen“ für die Einkäufer und Berichterstatter recht strapaziös, mußten sie doch oft treppauf und treppab unterwegs sein.

Die Zahl der Aussteller und Besucher wuchs ständig und mit ihnen die Messeberichterstattung der MIBA. Ab 1959 waren bereits zwei Messehefte, die in achttägigem Abstand erschienen, erforderlich, um die Fülle der Neuheiten unterbringen zu können. Eine Erleichterung brachte 1973 der Umzug der Messe nach Nürnberg-Langwasser ins neu errichtete Messezentrum, wo die Verteilung der Aussteller auf die einzelnen Hallen weitgehend entsprechend der Zugehörigkeit zu bestimmten Branchen erfolgte. Hier entwickelte sich die Halle D, seit diesem Jahr Halle 4, in kurzer Zeit zum „Mekka“ der Modellbahn-Pilger.

## Messehits aus 49 Jahren – eine kurze Chronologie

Im Schwarzwald waren es die Gebr. Edwin und Hermann Fallner, die mit ihrem vielseitigen Gebäude- und Land-

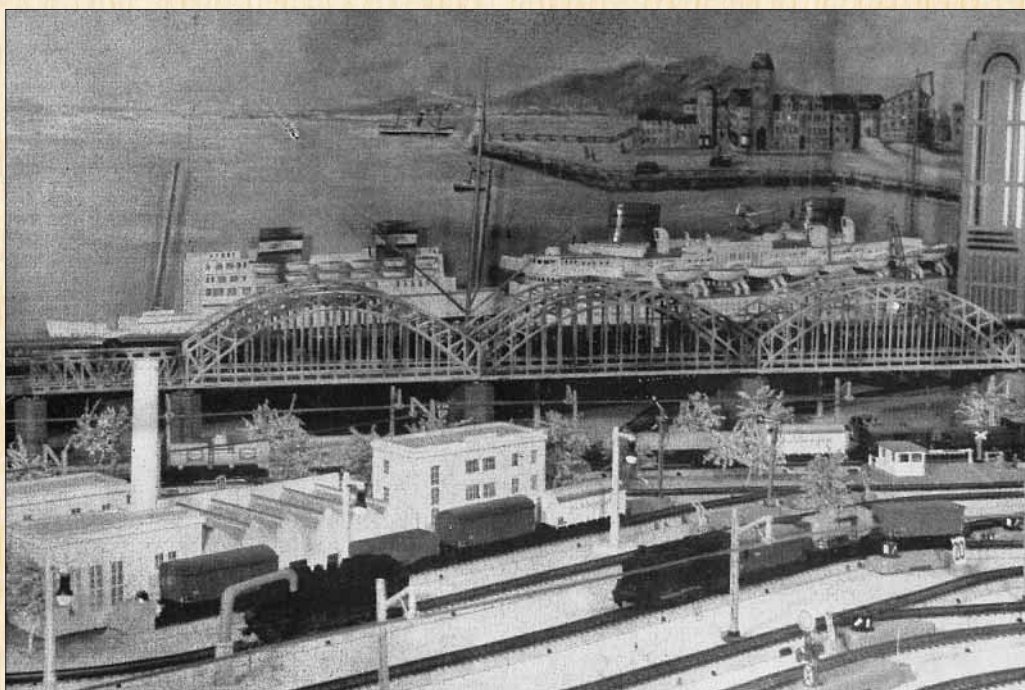
### DAS NEUESTE VON TRIX:



*Ein modellgetreuer, unverkürzter Kesselwagen in bisher unerreichter Ausführung, die sogar jedem beliebigen Modellbauer überraschen wird. Zum ersten Male zu sehen auf der Nürnberger Spielwarenmesse. Es handelt sich um die maßstabgetreue Nachbildung des 4-achsigen Einheits-Leichte-Kesselwagens (ELK) der Waggonfabrik Uerdingen. Mit diesem Kesselwagen wird das neue Trix-Bauprogramm vollumfänglich eingeleitet.*



schaftszubehör den Anlagengestaltern schon vor der ersten Spielwarenmesse 1950 hilfreich zur Seite standen. Eine relativ einfach zu installierende Oberleitung und technisches Anlagenzubehör steuerte wenig später der Stuttgarter Wolfram Vollmer bei. Und gleichzeitig begann ein technikbegeisterter junger Mann namens Günter Sommerfeldt aus Göppingen mit einem vorbildgetreuen Oberleitungssystem von sich reden zu machen. Nicht zu vergessen Paul M. Preiser aus Rothenburg o.d.Tauber, dem WeWaW den goldrichtigen Rat gab, seine kunstvoll handgeschnitzten HO-Figuren kommerziell zu fertigen.





Spielwarenmesse 1956 (oben links): MIBA-Gründer und Chefredakteur Werner Walter Weinstötter (Mitte) freut sich mit den Brüdern Edwin und Hermann Fallert über deren Bahnhof „Cortina“, der auch von MIBA-Schriftleiter Günter Albrecht über WeWaWs Schulter hinweg kritisch beäugt wird. Links ein Foto mit Symbolkraft: Die Initiatoren der Spielwarenmesse, Ernst Th. Horn und Hans Mangold, begrüßen den „Vater des Wirtschaftswunders“, Prof. Ludwig Erhard. Oben ein Foto von der Spielwarenmesse 1953: Sommerfeldt-Oberleitungen sind bis heute ein Begriff und Martin Schneider, der hier seine Wagenbeleuchtungen demonstriert, hat sich einen Namen mit Leuten und Signalen gemacht.

Nach schon aufsehenerregenden Messeneuerheiten von Märklin und Trix in den Jahren 1951 und 1952 war im März 1952 die Vorstellung der neuen Fleischmann-H0-Bahn nach dem Zweischienen-Zweileiter-Gleichstromsystem eine kleine Sensation. Für dieses System waren auch der Herausgeber und langjährige Chefredakteur der MIBA, Werner Walter Weinstötter alias WeWaW, und sein damaliger Mitstreiter Heinz Bingel eingetreten. Ebenfalls ein Meilenstein war die Einführung des Punktkontakt-Systems bei Märklin und die Umstellung auf das Gleichstrom-Umpol-System bei Trix zur Nürnberger Messe 1953.

Auch die kleine TT-Bahn von Rokal – erstmals auf der Messe 1951 gezeigt – fand Beachtung und konnte sich im Gegensatz zur nur 1950 vorgestellten „Europa-Bahn“ (ebenfalls 12-mm-Spur) längerfristig durchsetzen. Walter Bücherl („Liliput“) aus Wien, der bereits 1957 mit seinem sechsachsigen Kranwagen bekannt wurde, entwickelte 1958 das damalige Wunschmodell schlechthin: die Baureihe 38 (ex pr. P8) im H0-Maßstab.

Was 1960 eher noch wie ein Versuchsballon aussah – eine Fertiganlage vom Nürnberger Hersteller Arnold mit

einer Minibahn im Maßstab 1:180 –, sollte sich bald als erfolgreich erweisen: Die im Jahr 1961 auch einzeln angebotenen Artikel einer Bahn mit 9 mm Spurweite und nun im Maßstab 1:160, der die Nenngrößenbezeichnung N erhielt. Die Firmen Trix und Piko zogen 1964 nach und brachten ebenfalls N-Bahnen auf den Markt. Bereits ein Jahr später war die Verwendung einer einheitlichen N-Klauenkupplung nach dem System Arnold beschlossene Sache – auch auf Drängen von WeWaW und der MIBA.

Auf der Nürnberger Messe 1964 sorgte Trix wieder für Aufsehen: Fast das gesamte Trix-Express-Programm wurde zusätzlich auch für das Zweischienen-Zweileitersystem angeboten. Märklin tat ein Jahr später das seine und bot ab 1965 seine Wechselstrom-Lokomotiven auch zusätzlich für Zweileiter-Gleichstrom an. Aufsehen erregten die D-Zug-Wagenmodelle von Willi Ade, die – erstmals im Längenmaßstab 1:100 gefertigt – ab 1966 von Trix und ab 1969 im Eigenregie unter dem Firmennamen Röwa vertrieben wurden.

1968 brach zur Messe in Nürnberg erstmals das „Großbahnfieber“ aus: Die Gebr. Richter in Nürnberg brachten unter der Marke LGB (Lehmann-

Großbahn) eine ganz neuartige Spielbahn mit einer Spurweite von 45 mm im Maßstab 1:22,5 auf den Markt. Märklin knüpfte 1969 an alte Traditionen an und überraschte das Messepublikum mit der Wiedergeburt einer Bahn in Nenngröße 1 (Maßstab 1:32), natürlich entsprechend den damals gültigen modernen Fertigungsmöglichkeiten. Doch auch für die Nenngröße 0 wurden in Nürnberg verschiedene Wiederbelebungsversuche gestartet. Rivarossi und Pola hatten ebenfalls 1969 entsprechende Bahnen parat.

1972 wartete Märklin in Nürnberg mit einer echten Sensation auf: der kleinsten serienmäßig hergestellten Modellbahn der Welt im Maßstab 1:220 mit einer Spurweite von 6,5 mm (Nenngröße Z). Eine Firma, die mit H0-Militärfahrzeugen unter dem Namen Roco-Peetzy begonnen hatte und zwischenzeitlich große Kontingente von N-, H0- und 0-Fahrzeugen in die USA exportiert hatte, begann sich 1972 auch auf den europäischen Markt zu orientieren. Firmenchef Heinz Rössler setzte auf die Auswahl beliebter H0- und N-Modelle und war fortan für Überraschungen jeglicher Art in Nürnberg bekannt. Zur gleichen Zeit wurde auch das Sortiment von



Eine Sensation war auf der Messe 1972 die Präsentation der Märklin-Z-Bahn, über deren staunenswerte Eigenschaften sich hier WeWaW (rechts) und Michael Meinhold (derselbe wie auf S. 154!) von einem Märklin-Mitarbeiter informieren lassen.

Kritische und stauende Blicke gab es aber schon 1970 am Märklin-Stand (rechts).



Röwa ins Roco-Programm integriert. Willi Ade, damals technischer Geschäftsführer von Röwa, blieb aber nicht untätig und entwickelte – bis heute unübertroffen – D-Zug-Wagenmodelle in exakt maßstäblicher H0-Länge und mit einem großen Detailreichtum.

Ein weiterer Verdienst von Willi Ade ist die Kupplungskinematik mit dem patentierten Aufnahmeschacht für die Kurzkupplung, die er für die NEM 362 der Allgemeinheit zur Verfügung stellte. Ab Mitte der achtziger Jahre bei allen Herstellern eingeführt, ist sie heute *der* Standard. Zu H0-Schmalspurbahnen wie z.B. von Roco, Liliput und Bemo, die zunehmendes Interesse fanden, da sie platzsparend waren, gesellten sich weitere größere Spuren: die 5"-Bahn der Gebr. Zimmermann und die Magnus-Bahn in Nenngröße 2 (1:22,5) der Fa. Höhne. Und welcher „alte Messehase“ erinnert sich nicht noch an „OSTRA“ Otto Straznicky, der mit seiner 5"-Dampfbahn auf dem Freigelände zwischen den Hallen – nicht selten bei Schnee, Eis und Kälte – seine Runden drehte.

Die achtziger und neunziger Jahre stehen auch für die Einführung der verschiedenen digitalen Antriebs- und Steuerungssysteme. Hier war Nürnberg stets der Startplatz für eine werbewirksame Einführung – ob Märklin digital oder Selectrix, ob FMZ, Zimo oder Lenz (um nur einige zu nennen).

Aktuelle Luftaufnahme des Nürnberger Messegeländes. Vorne links die neue Messehalle, hinten die zweite Halle von rechts ist traditionell die Arena der alljährlichen „Modellbahn-Nabelschau“.

Fotos: Messe Nürnberg (1), Archiv MIBA

## Und sonst?

Daß im Laufe der Jahrzehnte die Modellbahnfahrzeuge aller Nenngrößen immer detailreicher, die Bauten maßstäblicher und die Gleissysteme vorbildgerechter geworden sind, ist das offenkundigste Ergebnis des letzten halben Jahrhunderts Modellbahngeschichte. Lange vernachlässigt, erhält nun auch die Antriebs- und Stromabnahmetechnik mehr und mehr Aufmerksamkeit. Gehobene Ansprüche decken seit mehr als drei Jahrzehnten die Kleinserienhersteller und sogenannten „Edelschmieden“ ab. Bastler, Tüftler und Techniker, die in Nürnberg ihre Neuentwicklungen präsentieren, bilden seit jeher das Salz in der Messesuppe. Zu den ungeschriebenen Messeregeln gehört dabei, daß manche zunächst unauffällige Randerscheinung Maßstäbe für die Zukunft setzt

und gefeierte Messeknüller nach kurzer Zeit wieder spurlos in der Versenkung verschwinden.

Während 50 Jahren MIBA und 49 Jahren Nürnberger Spielwarenmesse vollzog sich ein unglaublicher Fortschritt, wenn wir auf die bescheidenen Anfänge unseres Hobbys zurückblicken. Noch nie war das Angebot so vielfältig und so qualitativ hochwertig wie heute – aber selbst das hätte man auch schon vor 20 oder 30 Jahren sagen können. Dennoch: Es gibt keinen Grund, die Zukunft der Modellbahn an der Schwelle zum nächsten Jahrhundert pessimistisch zu sehen.

Hans Zschaler









Brawa feiert 1998 – ebenso wie die MIBA – 50jähriges Jubiläum. Anlaß genug, diese fünf Jahrzehnte auf ebensoviele H0-Schaustücken mit Liebe zum Detail darzustellen. Auf dieser und den folgenden beiden Seiten wollen wir die Zeitgeschichte in miniature Revue passieren lassen und damit Brawa zum runden Geburtstag herzlich gratulieren.

Nach Kriegsende bilden die Soldaten der Alliierten die Ordnungsmacht. Der Wiederaufbau der besonders schwer getroffenen Bahnanlagen kommt zunächst nur schleppend voran. Behelfsbauten wie dieses Stellwerk ermöglichen dennoch einen wenn auch geringen Verkehr, wie die Köf mit einem vereinzelt Abteilwagen symbolisiert. Am Bahnübergang stehen nur selten Autos, dafür aber um so mehr Fußgänger. Noch hat man kein Verständnis für nostalgische Technik: ob wohl die alte Ellok jemals wieder laufen wird?





Brawa feiert 1998 – ebenso wie die MIBA – 50jähriges Jubiläum. Anlaß genug, diese fünf Jahrzehnte auf ebensoviele H0-Schaustücken mit Liebe zum Detail darzustellen. Auf dieser und den folgenden beiden Seiten wollen wir die Zeitgeschichte in miniature Revue passieren lassen und damit Brawa zum runden Geburtstag herzlich gratulieren.

Nach Kriegsende bilden die Soldaten der Alliierten die Ordnungsmacht. Der Wiederaufbau der besonders schwer getroffenen Bahnanlagen kommt zunächst nur schleppend voran. Behelfsbauten wie dieses Stellwerk ermöglichen dennoch einen wenn auch geringen Verkehr, wie die Köf mit einem vereinzelt Abteilwagen symbolisiert. Am Bahnübergang stehen nur selten Autos, dafür aber um so mehr Fußgänger. Noch hat man kein Verständnis für nostalgische Technik: ob wohl die alte Ellok jemals wieder laufen wird?

