

# Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift

5 Jahre Miba



MIBA-VERLAG

NR. 12 / BAND V 1953

NÜRNBERG



# 5 Jahre „Miba“

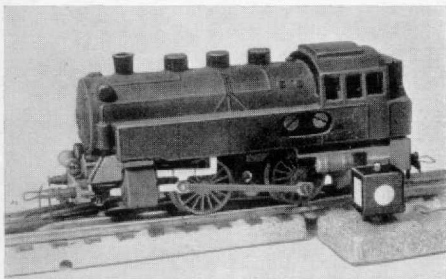
„Kinder, wie die Zeit vergeht!“ Das war mein erstaunter Ausruf am Ende des ersten Miba-Jahres. Welche Berechtigung hat er erst heute nach 5 Jahren! Fast ist es mir, als wäre es gestern gewesen, als die ersten paar tausend Miba-Hefte die damaligen „gewerblich benutzten“ Wohnräume (heute umfassen Verlag und Klischeeanstalt 200 m<sup>2</sup>) verließen, um ein paar Tage später — fast vollzählig wieder zurückzukommen! Ja, einfach war es anfangs nicht und es dauerte Monate, harte und schwere Monate (so kurz nach der Währungsreform), bis die Miba endlich Fuß faßte und sich dann immer mehr zu der beliebten, geschätzten und maßgebenden Modellbahnschrift entwickelte. All die Schwierigkeiten, Pannen und Erschwernisse zu schildern, die sich im Laufe der Jahre zugetragen haben, würde zu weit führen. Außerdem sind sie zum großen Teil der Vergessenheit anheimgefallen wie so manche der Firmen, die sich auf unserm Gebiet versuchten und unter die Räder kamen. Die glücklichen Besitzer von Heft 1 an brauchen nur die seinerzeitigen Anzeigen zu verfolgen, die — als Spiegel der Zeit — gern und mit Absicht als Inhaltsseiten geführt werden (wie es auch bei ausländischen Zeitschriften Usus ist). Es sind aber auch Firmen vorzufinden, die ihren Weg gemacht haben und zum Teil sich bestimmt mit Schmunzeln der ersten Erzeugnisse erinnern, die beim Auftauchen als „Schlager“ galten.

Schon wieder 5 Jahre vorbei und doch auch wieder „erst“ 5 Jahre, wenn man bedenkt, was sich in dieser Zeitspanne alles getan hat und mit welch Riesenschritten die Entwicklung des Modellbahnwesens in Deutschland vorwärts stürmte. Es ist unmöglich, im Rahmen dieses Heftes den gesamten Entwicklungsgang zu schildern, es würde ein ganzes Sonderheft erfordern; aber ein

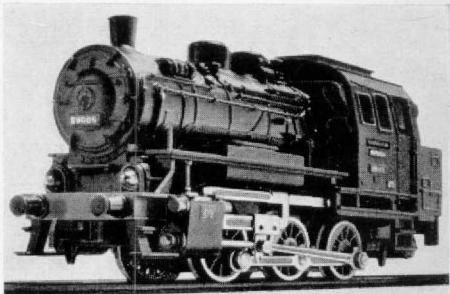


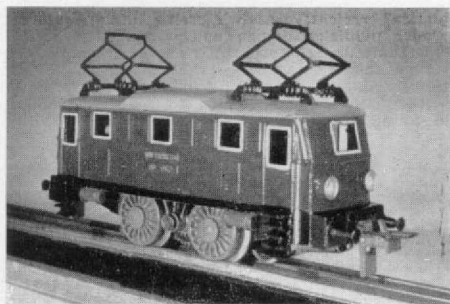
Wenn „Frau Miba“ (namens Charlotte) auch auf den bisherigen 73 Heften sitzt, so soll das keineswegs bedeuten, daß sie darauf „sitzt“ und keines mehr herausgeben will. Nur das allererste Heft Nr. 1, das sie festhält, hält sie immer fest...

flüchtiger Überblick dürfte wohl am Platze sein. Wenn dabei verschiedene Firmen genannt werden, so ist das keine Reklamemache, sondern eine wohlverdiente Anerkennung guter und bester Leistungen, die nur auf Tüchtigkeit und Qualitätsarbeit zurückzuführen sind. Außerdem sind sie es, die — in der Regel durch sachdienliche Zusammenarbeit mit dem Miba-Verlag — die Grundlage für die deutsche Modellbahnerei schufen, und sie sind es ebenfalls, auf die sich unsere weiteren Erwartungen stützen.



**Damals** die einzige Märklin-Rangerlok, auf einer seinerzeitigen Weiche) und so sieht die neueste C-Lok (Bundesbahn - BR 89) der Firma Märklin (für 16,- DM) aus - **heute!**



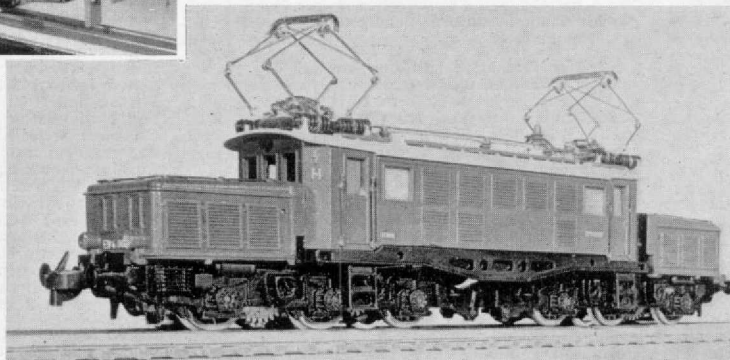


her mußte man unter die Steinklopfer gehen!). Weichenlaternen (Schieck und Redlin), Antriebe, Gleisbettungskörper jeder Form (Löbermann) und sogar fertige Gleis- und Weicheneinheiten zum Zusammenstecken (Lüpke). Der Wagenbauer ist zwar noch schlecht bedacht, aber auch hier gibt es allmählich manches: Radsätze und Federpuffer (insbesondere die von Voegele), Dachlüfter und Lampenhusen (Ropa), Bremsklötze (Heller) und alle möglichen Achslagerblenden (leider eben „alle möglichen“, nur nicht komplette, gleichartige Sätze!), Kleinstprofile

## Damals!

Eine TRIX-Elok aus dem Jahre 1948. Welch ein Unterschied zu der jetzigen TRIX-Elok die eine maßstäbliche Nachbildung der E 94 der DB darstellt und auch mit NMRA-Radsätzen erhältlich ist. Welch ein Unterschied auch hinsichtlich der Qualität — damals und

heute!



Doch lassen wir unsere Gedanken einmal ein-  
ge Zeitsprünge machen! Damals steckte die Modellbahnerlei noch in den Kinderschuhen. Wohl gab es einige gute Ansätze in der Landschaftsgestaltung und auch einige Modellbauer aus Passion schufen bereits ganz gute Modelle. Die wenigen Modellbahner hatten jedoch Hemmungen oder sogar „Minderwertigkeitskomplexe“ und „mitten“ im Geheimen. Bis die Miba kam, deren geschützter Firmenname bekanntlich von den ersten Lesern geprägt wurde und deren Auswirkung Sie im Lauf der Jahre verfolgen konnten. Ja, heute ist vieles „selbstverständlich“, was erst im Laufe der Zeit „errungen“ werden mußte — angefangen von der Beachtung, die die Modellbahnerlei bei DB, Behörden, Institutionen und Öffentlichkeit errang, bis zu den nebensächlichsten Modellbahnzubehörteilen, die es damals eben noch nicht oder nur unvollkommen gab. Entsinnen Sie sich noch, wie man verzweifelt nach irgendwelchen Modellbauteilen Ausschau hielt, damals, als jeder „zünftige“ Modellbahner besonders und erst recht auf den Selbstbau angewiesen war? Welch ein Aufatmen, als die ersten Versuchs-Lokräder der Firma Heller zum Vorschein kamen, und wie war man hinter den ersten, keineswegs idealen Schienenprofilen her! Heute stehen dem Lokbauer alle möglichen Treib- und Laufräder zur Verfügung (Heller und neuerdings Elmoba), sowie viele Einzelteile, und während es damals noch nicht einmal Holzschwellen zu kaufen gab, hat der Gleisbauer heute eine Auswahl, die ihm fast schon zu groß ist: Nemecc-Gleischwellenbänder und Weichenbausätze, solche der Firma Schieck, Schienenprofile en masse, Schienenplättchen, Durchsteckklammern, Schwellen, Stein-  
schotter (Gran) und solcher aus Korkmehl (frü-

(Nemecc). Für die Belebung der Anlagen sorgt heute Herr Preiser mit seinen Figürchen, während die großen Häusersortimente der Gebr. Fallner und Dr. Spitaler oder die neuerlichen Moba-Baukästen uns dergestaltiger Sorgen entheben. HAMO-Straßenbahn und Trolley-Bus zur Bereicherung unserer Anlagen lagen 1948 ebenfalls noch außer dem Bereich jeder Gedankenspekulation. Damals gab es auch noch nicht die allbekannte Vollmer-Oberleitung, nicht die von Sommerfeldt und nicht die ganz „raffinierte“ der Firma Rückert. Einen Perma-Motor aufzutreiben, war schwer; heute gilt dies bald umgekehrt. Die Perma-Motore — ob von Hohlbauch, Elmoba oder Kuch — und mit ihnen der Gleichstrombetrieb, haben sich durchgesetzt und werden immer mehr verbessert. Herr Bürkle, der die für Indus rielloks passenden Feldmagnete herausbrachte, hat mit einem großen Anteil an der Verbreitung des Gleichstrombetriebs. Während sich anfänglich alle möglichen Werkstätten — zum Leidwesen der Betroffenen — im Modellbau versuchten, haben sich allmählich 3 Firmen herauskristallisiert und sich durch ihre Leistungen einen Namen gemacht: Schnabel, Dullens und Schmidt (Augsburg). Als die Miba entstand, gab es vielleicht an die 10 Klubs — heute 100, einen Verband und europäische Neumbestrebungen. Mit welcher Freude wurden seinerzeit die ersten Märklin-Spritzgußwagen begrüßt, bald gefolgt von ebensolchen Trix-Erzeugnissen, und welche Wünsche hinsichtlich Rangierloks, Güterzugsloks, Abteilwagen usw. hegten damals die Anhänger der Industriebahnen! Erinnern Sie sich vielleicht noch an die „gute, alte“ T 800, die fast auf allen Märklin-Anlagen als „Standard“-Lok zu finden war, an die geprägten Blechwägelchen oder ebensolche

TRIX-Fahrzeuge? Was die Großfirmen heute bieten, hätte man sich seinerzeit wirklich nicht zu träumen gewagt. Das ist keine Übertreibung, sondern das kann jeder „alte Fuchs“ bestätigen. Hätte damals jemand daran gedacht, daß z. B. Trix auf Gleichstrombetrieb umsatzeln oder gar eine reine 2-Schielen-Gleichstrombahn wie die der Firma Fleischmann entstehen würde? Hätte man es für möglich gehalten, daß die Firma Märklin den Anhängern des 2-Schielengeleises zuliebe eine so verblüffende Lösung wie die neuen Punktkontakt-Gleise bringen würden? Es kann wohl niemand bestreiten, daß diese Entwicklung unbedingten Fortschritt bedeutet und daß die heute bestehenden Leistungen nur mit einer Aufgeschlossenheit unsern Belangen gegenüber zu erklären sind.

Nur der Rückblick läßt das Ausmaß des Fortschritts erkennen, wobei schließlich noch die Tatsache eines verlorenen, dazu totalen Krieges als besonders erschwerend für die erste Anlaufzeit nach 45 in Betracht gezogen werden muß. Ich müßte tausende Dinge anführen, um aufzuzeigen, was in den vergangenen 5 Jahren alles geschaffen wurde. Ganz „Ungeduldige“ mögen sich diese erstaunliche und vielversprechende Entwicklung einmal vor Augen halten. Selbstbauer und Industrieanhänger können zufrieden sein und sich bereits in Gedanken ausmalen, was die nächsten 5 Jahre wohl noch alles bringen werden. (Rom ist bekanntlich auch nicht an einem Tag erbaut worden!) Wir sind guten Mutes, zumal die Technik nie und nimmer stehen bleibt und immer neue Wege und Möglichkeiten erschließt. Man sollte nicht immer nur unzufrieden sein und nichts wie nörgeln, sondern Geschaffenes auch mal anerkennen!

5 Jahre Miba — 5 Jahre Entwicklung der Modellbahnerel in Deutschland. Diese beiden Begriffe gehören wohl eng zusammen, denn ob derselbe Aufschwung ohne die Miba stattgefunden hätte, bleibt wohl zu bezweifeln. Dazu liegen zu viele handfeste Beweise vor, die anzuführen die Bescheidenheit verbietet. Sie sind zumindest in ihrer Auswirkung zu erkennen. Auf jeden Fall ist bald

alles erreicht, was wir seit Anfang gefordert oder publiziert haben und wir werden auch in Zukunft danach trachten, richtungweisend voranzugehen und lenkend da einzugreifen, wo wir es im Interesse der Modellbahner für erforderlich erachten. Billige Kritik möge uns fern sein, die wichtigen Dinge spielen sich sowieso — wie bisher — hinter den Kulissen ab.

Ich möchte den heutigen Tag jedoch nicht begehen, ohne denjenigen zu danken, die das Bestehen und die Entwicklung der Miba erst ermöglichten: Unseren lieben treuen Lesern im In- und Ausland, die in ihrer Gesamtheit ja die eigentlichen Stützen des Verlags sind und mit Fug und Recht immer wieder von „Ihrer“ Zeitschrift schreiben! Ich hoffe, daß dieses auf Gegenseitigkeit beruhende Verhältnis auch weiterhin so gut und fruchtbringend bleibt wie in den verflossenen 5 Jahren! Meine Anerkennung auch all den Firmen und Herstellern, mit denen sich eine gute und harmonische Zusammenarbeit angebahnt hat, die auch weiterhin gepflegt werden soll. Nicht zu vergessen unsere Wiederverkäufer im In- und Ausland, die zwar „mitverdienen“, sich aber ebenso um die Verbreitung der Miba mit verdient gemacht haben! Und — last not least — möchte ich an dieser Stelle auch den Verlagsangehörigen für ihre Mitarbeit danken, die sich alle, besonders in schweren und arbeitsüberhäufteten Zeiten, mehr als genug bewährten — vorab meiner oft „leidgeprüften“, mit aktiven Frau und dem „universellen Jokl.“

Vor lauter Rührung hätte ich mir fast selber noch die Hand gedrückt, aber wir wollen es jetzt damit genug sein lassen und mit hoffnungsfrohem Erwarten den nächsten 5 Jahren zustreben. Ihnen, liebe Leser, möchte ich allerdings zuzufügen:

*Rest stets die Miba (heftchenweis)!*  
*Ver mehret Euch! (als Leserkreis!) . . .*

Ihr WeWaW.

## Modelleisenbahn „Morgensonne“ Zürich

Für diese zurzeit im Entstehen begriffene Schauanlage der Baugröße 0 zeichnet derselbe Erbauer (Architekt G. Ritschard) verantwortlich, den wir bei der Besprechung der „Heimwehfluh-Anlage“ in Heft 41V kennenlernten. In ihrer Ausdehnung (17 x 13 m) ist sie noch gewaltiger und auch hinsichtlich der Landschaftsgestaltung scheint sich Herr Ritschard — den Fotos nach zu urteilen — selbst überbieten zu wollen. Wiederum wird die Anlage mit den modernsten, vollautomatischen Streckenblock- und Stellwerksanlagen ausgerüstet; die endlose 270 m lange Gleisstrecke ist zu diesem Zweck in 12 Blockstrecken von je 20—30 m unterteilt. Eine 2. Anlage in H0 ist so verlegt, daß gewisse Bergstrecken zur Erhöhung der perspektivischen Tiefenwirkung im Hintergrund der 0-Anlage laufen, während sie auf der anderen Seite — durch einen hohen Bergzug getrennt — als vollwertige H0-Anlage ihren Zweck erfüllt.

Um der Wahrheit die Ehre zu geben: Diese Schauanlage wird von den Schweizer Modellbahnern etwas mit scheelen Augen angesehen, weil sie nur gewerblichen Zwecken, also zur Unterhaltung eines schaulustigen Publikums dient, wogegen auch sämtliche Modellbahngesetze beachtet sind. Lediglich der Betrieb (und selbstverständlich auch der Streckenplan) ist auf die Erfordernisse eines reibungslosen und vollautomatischen Betriebes abgestimmt, was vom Modellbahnerstandpunkt aus an sich bedauerlich ist. Die trotzdem werbende Wirkung einer solchen Anlage, die — rein äußerlich besehen — nur auf Wirkung (und zwar eine ausgezeichnete) abgestellt ist, dürfte bei der Beurteilung nicht außer acht gelassen werden. Es besteht schließlich ein nicht unwesentlicher Unterschied zwischen einer Schauanlage und einer solchen für Anschauungszwecke.

Die beiden Fotos auf Seite 495 vermitteln einen (teilweisen) Eindruck dieser Schauanlage.



TRIX-Fahrzeuge? Was die Großfirmen heute bieten, hätte man sich seinerzeit wirklich nicht zu träumen gewagt. Das ist keine Übertreibung, sondern das kann jeder „alte Fuchs“ bestätigen. Hätte damals jemand daran gedacht, daß z. B. Trix auf Gleichstrombetrieb umsateln oder gar eine reine 2-Schielen-Gleichstrombahn wie die der Firma Fleischmann entstehen würde? Hätte man es für möglich gehalten, daß die Firma Märklin den Anhängern des 2-Schielengeleises zuliebe eine so verblüffende Lösung wie die neuen Punktkontakt-Gleise bringen würden? Es kann wohl niemand bestreiten, daß diese Entwicklung unbedingten Fortschritt bedeutet und daß die heute bestehenden Leistungen nur mit einer Aufgeschlossenheit unsern Belangen gegenüber zu erklären sind.

Nur der Rückblick läßt das Ausmaß des Fortschritts erkennen, wobei schließlich noch die Tatsache eines verlorenen, dazu totalen Krieges als besonders erschwerend für die erste Anlaufzeit nach 45 in Betracht gezogen werden muß. Ich müßte tausende Dinge anführen, um aufzuzeigen, was in den vergangenen 5 Jahren alles geschaffen wurde. Ganz „Ungeduldige“ mögen sich diese erstaunliche und vielversprechende Entwicklung einmal vor Augen halten. Selbstbauer und Industrieanhänger können zufrieden sein und sich bereits in Gedanken ausmalen, was die nächsten 5 Jahre wohl noch alles bringen werden. (Rom ist bekanntlich auch nicht an einem Tag erbaut worden!) Wir sind guten Mutes, zumal die Technik nie und nimmer stehen bleibt und immer neue Wege und Möglichkeiten erschließt. Man sollte nicht immer nur unzufrieden sein und nichts wie nörgeln, sondern Geschaffenes auch mal anerkennen!

5 Jahre Miba — 5 Jahre Entwicklung der Modellbahnerei in Deutschland. Diese beiden Begriffe gehören wohl eng zusammen, denn ob derselbe Aufschwung ohne die Miba stattgefunden hätte, bleibt wohl zu bezweifeln. Dazu liegen zu viele handfeste Beweise vor, die anzuführen die Bescheidenheit verbietet. Sie sind zumindest in ihrer Auswirkung zu erkennen. Auf jeden Fall ist bald

alles erreicht, was wir seit Anfang gefordert oder publiziert haben und wir werden auch in Zukunft danach trachten, richtungweisend voranzugehen und lenkend da einzugreifen, wo wir es im Interesse der Modellbahner für erforderlich erachten. Billige Kritik möge uns fern sein, die wichtigen Dinge spielen sich sowieso — wie bisher — hinter den Kulissen ab.

Ich möchte den heutigen Tag jedoch nicht begehen, ohne denjenigen zu danken, die das Bestehen und die Entwicklung der Miba erst ermöglichten: Unseren lieben treuen Lesern im In- und Ausland, die in ihrer Gesamtheit ja die eigentlichen Stützen des Verlags sind und mit Fug und Recht immer wieder von „Ihrer“ Zeitschrift schreiben! Ich hoffe, daß dieses auf Gegenseitigkeit beruhende Verhältnis auch weiterhin so gut und fruchtbringend bleibt wie in den verflossenen 5 Jahren! Meine Anerkennung auch all den Firmen und Herstellern, mit denen sich eine gute und harmonische Zusammenarbeit angebahnt hat, die auch weiterhin gepflegt werden soll. Nicht zu vergessen unsere Wiederverkäufer im In- und Ausland, die zwar „mitverdienen“, sich aber ebenso um die Verbreitung der Miba mit verdient gemacht haben! Und — last not least — möchte ich an dieser Stelle auch den Verlagsangehörigen für ihre Mitarbeit danken, die sich alle, besonders in schweren und arbeitsüberhäufteten Zeiten, mehr als genug bewährten — vorab meiner oft „leidgeprüften“, mit aktiven Frau und dem „universellen Jokl.“

Vor lauter Rührung hätte ich mir fast selber noch die Hand gedrückt, aber wir wollen es jetzt damit genug sein lassen und mit hoffnungsvollem Erwarten den nächsten 5 Jahren zustreben. Ihnen, liebe Leser, möchte ich allerdings zuzufügen:

*Rest stets die Miba (heftchenweis)!*  
*Ver mehret Euch! (als Leserkreis!) . . .*

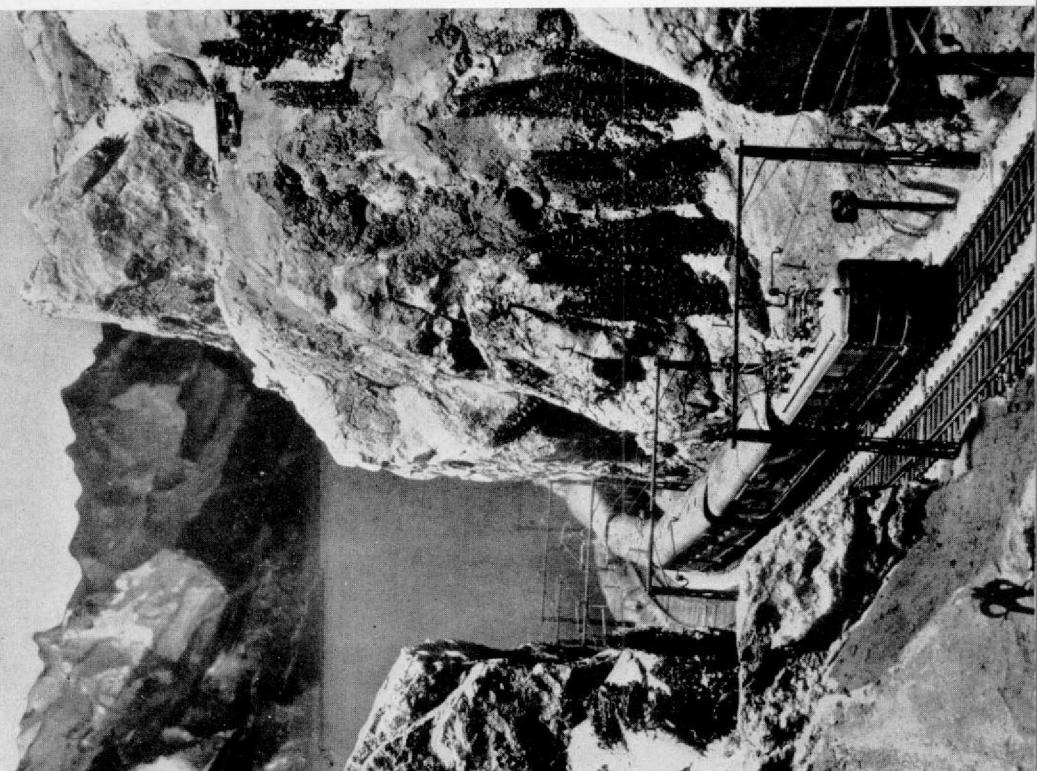
Ihr WeWaW.

## Modelleisenbahn „Morgensonne“ Zürich

Für diese zurzeit im Entstehen begriffene Schauanlage der Baugröße 0 zeichnet derselbe Erbauer (Architekt G. Ritschard) verantwortlich, den wir bei der Besprechung der „Heimwehfluh-Anlage“ in Heft 4/V kennenlernten. In ihrer Ausdehnung (17 x 13 m) ist sie noch gewaltiger und auch hinsichtlich der Landschaftsgestaltung scheint sich Herr Ritschard — den Fotos nach zu urteilen — selbst überbieten zu wollen. Wiederum wird die Anlage mit den modernsten, vollautomatischen Streckenblock- und Stellwerksanlagen ausgerüstet; die endlose 270 m lange Gleisstrecke ist zu diesem Zweck in 12 Blockstrecken von je 20—30 m unterteilt. Eine 2. Anlage in H0 ist so verlegt, daß gewisse Bergstrecken zur Erhöhung der perspektivischen Tiefenwirkung im Hintergrund der 0-Anlage laufen, während sie auf der anderen Seite — durch einen hohen Bergzug getrennt — als vollwertige H0-Anlage ihren Zweck erfüllt.

Um der Wahrheit die Ehre zu geben: Diese Schauanlage wird von den Schweizer Modellbahnern etwas mit scheelen Augen angesehen, weil sie nur gewerblichen Zwecken, also zur Unterhaltung eines schaulustigen Publikums dient, wogegen auch sämtliche Modellbahngesetze beachtet sind. Lediglich der Betrieb (und selbstverständlich auch der Streckenplan) ist auf die Erfordernisse eines reibungslosen und vollautomatischen Betriebes abgestimmt, was vom Modellbahnerstandpunkt aus an sich bedauerlich ist. Die trotzdem werbende Wirkung einer solchen Anlage, die — rein äußerlich besehen — nur auf Wirkung (und zwar eine ausgezeichnete) abgestellt ist, dürfte bei der Beurteilung nicht außer acht gelassen werden. Es besteht schließlich ein nicht unwesentlicher Unterschied zwischen einer Schauanlage und einer solchen für Anschauungszwecke.

Die beiden Fotos auf Seite 495 vermitteln einen (teilweisen) Eindruck dieser Schauanlage.







Interessantes

und

Wissenswertes

um

# Fernsprech-Buden

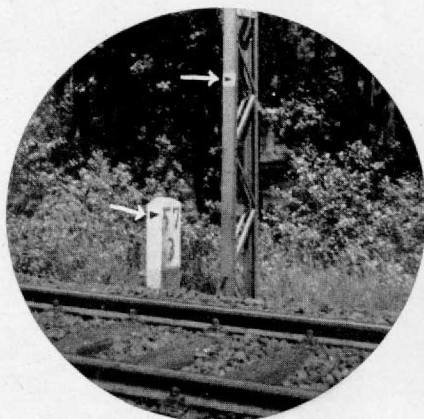
Es wird schon manchem Modellbahner, der mit der Eisenbahn fuhr, aufgefallen sein, daß in gewissen Abständen an der Strecke kleine Wellblechbuden, mit einem „F“ und einer Nummer an der Türe, stehen (Bild 1). Auch wird er an Masten und Kilometersteinen schwarze Pfeile (Dreiecke) entdeckt haben (Bild 2). Nun, wie alles bei der Deutschen Bundesbahn, haben auch diese Dinge ihren Zweck. Es ist, glaube ich, ganz interessant, einmal in diese Materie einzudringen. Vor allem springt aber auch für uns Modellbahner etwas dabei heraus, das wir verwenden können, wenn wir unsere Anlage vorbildgetreu nachbilden oder Laien durch unsere Kenntnisse „imponieren“ wollen.

## Der Streckenfernsprecher.

Wir haben es bei diesen F-Buden mit der Streckenfernsprechverbindung zu tun; diese verbindet immer zwei benachbarte Bahnhöfe miteinander. Ferner sind daran angeschlossen: alle dazwischenliegenden Stellen der freien Strecke (soweit vorhanden) wie Blockstellen, Abzweigstellen, Haltepunkte, Schrankenwärterposten, unbesetzte Fernsprechstellen (F-Buden), sowie die in diesem Streckenabschnitt gegebenenfalls vorübergehend eingeschalteten tragbaren Fernsprecher der Bahnunterhaltungsbediensteten, der Hilfszüge und der Züge bei Nebenbahnen. Mindestens einer der beiden Bahnhöfe muß zugleich Unfallmeldestelle sein.



Abb. 1 Eine Strecken-Fernsprecher - Bude aus Wellblech



Der Streckenfernsprecher wird benutzt, um betriebliche Meldungen und andere dienstliche Mitteilungen, die sich nicht auf den übrigen vorhandenen Fernsprechverbindungen abwickeln lassen, zwischen diesen beiden Bahnhöfen und den andern vorgenannten Stellen zu übermitteln. Dazu gehört z. B. auch die Unfallmeldung, die ein Zugführer an die Unfallmeldestelle gibt. (Schadhaftwerden der Lok, Entgleisung, Schienenbruch usw.) Wäre nun z. B. der eine Bahnhof 6 km vom anderen entfernt und es läge kein Schrankenwärterposten oder sonstiger Fern-

← Abb. 2, Richtungspfeile an Überleitungsmast und Kilometerstein.

Abb. 3. ➤ So groß - besser gesagt „klein“ - ist die F-Bude in Baugröße H0.

