Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift

10 Jahre Miba

Sonderstarkes Jubiläumsheft

MIBA-VERLAG NR. 12 / BAND X 1958 NÜRNBERG

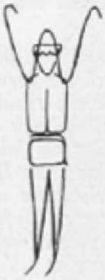
10 Jahre „Miba"!

Mit spannender Ungeduld erwarteten wir die Lieferung des 1. Heftes der „Miniaturbahnen". Den ersten „Umbruch" – mit Hilfe eines Zeitungsfachmannes – hatte ich hinter mir und dabei vieles gelernt, was für mich total neu gewesen war. –

Mein Gott, nach Kriegsende hatte ich Holzspielwaren – insbesondere Holzeisenbahnen, Straßenbahnen und dergl. – fabriziert und sogar schöne Exportaufträge ausgeführt. Eines Tages hatte ich dann zu sehr die Nase voll (Holzstaub!) und begann, mich nebenher, so aus Zeitvertreib, wieder intensiver für die elektrische Eisenbahn zu interessieren. Ich stieß auf Böttchers „Modellbahnenwelt", jenes nette kleine Blättchen, das leider stets nur wenig Text enthielt. Ich bekam ausländische Modellbahnzeitschriften zu Gesicht und staunte Bauklötzchen. Zu jener Zeit – das war vor gut 12 Jahren – lernte ich auch JoKl kennen, der kaum 18 Jahre alt war und im Nebenhaus wohnte. Ich entsinne mich noch genau, wie entgeistert er mich ansah, als ich vom Selbstbau eines Waggons sprach und wie er – mit dem Hinweis auf eines der damaligen Wägelchen aus geprägtem Blech – meinte, so etwas wäre doch unmöglich nachzubauen. Ich glaube, er wäre nicht ungläubiger gewesen, wenn ich gesagt hätte, ich hole den Mond vom Himmel. Vielleicht waren es damals himmelstürmende Gedanken, die in meinem Hirn sprudelten, aber wenn es nicht so gewesen wäre, gäbe es heute keine Miba. Aber wie es so ist; wenn man hoch hinaus will – man fällt auch wieder aus allen Wolken auf die Erde zurück und ein Glück für die Miba, daß dies erst der Fall war, als bereits das erste Heft . .

Aber sachte, der Reihe nach! Wir erwarten also die Auslieferung des 1. Heftes. Es läutet. „W e r ist da?" – Ach, nur der Gasmann. Da es also wohl noch ein Weilchen dauert, kann ich Ihnen ja schnell noch erzählen, wie es überhaupt zur Miba kam: Heimlich, still und leise reifte in mir allmählich der Plan, eine Zeitschrift heraus-

Abb. 1.



„So stell ich mir Herrn WeWaW vor . . ."

wie er die Arme hochwirft vor Freude über das 10jährige Jubiläum!"
F. Willke, Stuttgart

Abb. 2. Titelblattentwicklung. Links Heft 1/1 und Heft 5/1. Ab Heft 8/1 kam es dann zu dem inzwischen allbekannten Titelblatt.

Heft 13 ist ab 23. Oktober bei Ihrem Händler!

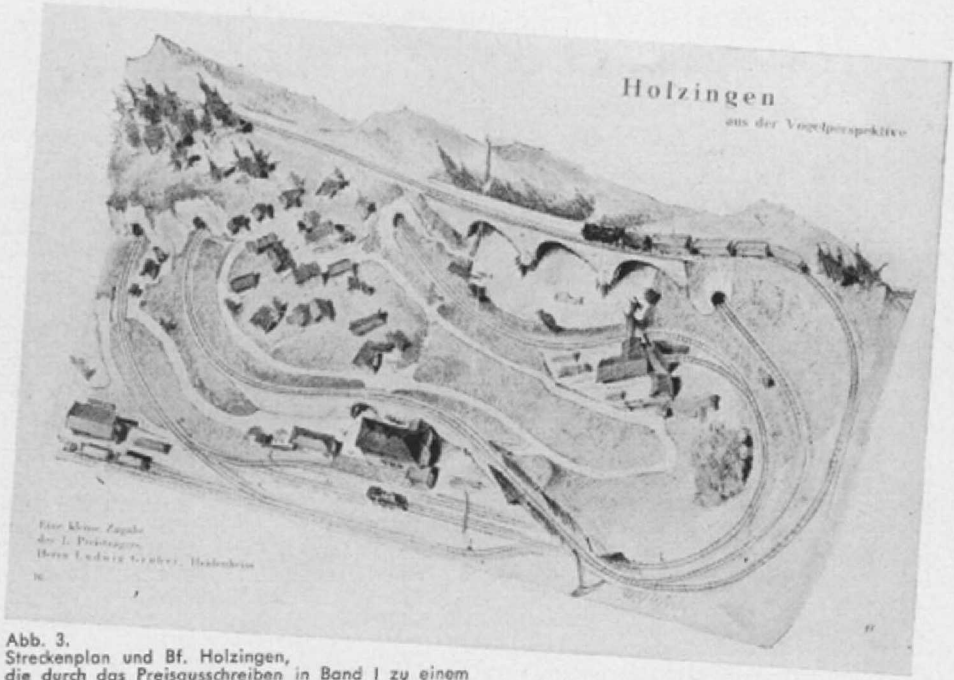


Abb. 3.
Streckenplan und Bf. Holzingen,
die durch das Preisausschreiben in Band 1 zu einem
Begriff und spiritus rector für unzählige Anlagen geworden sind!

zugeben, und zwar in Form und Inhalt, wie ich sie gern jeden Monat erhalten hätte. Ich lernte Heinz Bingel kennen und so nahmen allmählich die vagen Pläne feste Formen an. Gut ein Jahr vor der Währungsreform stand das erste Heft bereits fest, aber meinen Sie, ich hätte die Lizenz bekommen? Wer die ersten Hefte noch besitzt, wird auf der vorletzten Seite, im Impressum, statt dem Miba-Verlag „Verlag-Frauenwelt" finden. – ?? – Auf die Idee, Frau Rosine Speicher, die Verlags- und Lizenzinhaberin der „Frauenwelt" zu fragen, kam natürlich – wie könnte es anders sein? – meine . . . Frau! Die Währungsreform war kaum vorüber, da ging es ernsthaft ans Planen und Verwirklichen. Ich rechnete und kalkulierte, beschaffte Adressen und sah die ersten paar tausend Miba-Hefte bereits in alle Welt verstreut . . . Pardon, einen Moment!

Aha, die Hefte sind da! Blütenweißes Kunstdruckpapier, eine Kostbarkeit in der damaligen Zeit, mit blauem Farbdruck. Es ist vielleicht falsch, von „Miba"-Heften zu sprechen, denn diese Kurzbezeichnung prägte, unabhängig voneinander, eine ganze Reihe Leser im Verlaufe der ersten paar Monate. Nur „WeWaW" ist bereits im 1. Heft zu finden, das war eine Marotte von mir. (Also d e n kleinen Piepmatz dürfen Sie mir schon verzeihen! Werner Walter Weinstötter ist schon ein bißchen arg lang!).

Mit Schwung ging es erst mal an die Arbeit des Verschickens, d. h. man wollte dran gehen, aber unsere Leutchen brannten darauf, die ersten Hefte gleich unter die Nürnberger zu bringen. Also, auf gehts! Mit Gelächter, Frotzeleien und im Übereifer einer neuen Sache! Jeder bekam einen Bezirk und jeder wollte das meiste Geld mit nach Hause bringen. Das wäre doch gelacht! Wenn nur jede Buchhandlung wenigstens e i n Exemplar abnimmt, die Spielwarengeschäfte vielleicht 5 oder 10 . . . oder vielleicht sogar 20? Na, wir werden ja sehen!

Und wir haben es gesehen – die Bescherung! Niedergeschlagen brachte jeder seine Heftchen wieder vollzählig zurück, bis auf meine Wenigkeit! Ich hatte 40 Stück an den Mann gebracht, aber nur mit Ach und Krach

und allen möglichen Zugeständnissen. Na ja, das Beste, was man in einem solchen Falle tut: man schimpft erst einmal. Auf die „blöden Geschäftsleute", die nichts verstehen und keinen Sinn für „so eine feine Sache" hätten! Stuppy, den unsere alten Leser ja auch noch kennen (und der in der Zwischenzeit sein Ingenieurexamen gemacht hat), brach den Bann und dann begann der Postversand. Abends waren gut 1000 verpackt und verschickt. Am nächsten Tag dasselbe. Am 3. Tag . . . brachte der Postbote sackweise die 2 Tage zuvor verschickten Hefte. . . wieder zurück! – „Annahme verweigert", „Nicht bestellt", „Adressat nicht zu ermitteln". – Es fehlten vielleicht 100 Hefte, die – man klammert sich in solchen Fällen an jeden Strohhalm – vielleicht doch „hängen" geblieben waren? Neue Adressen rausgesucht, neu verschickt. Der Postbote brachte auch nachmittags einen Sack voll zurück. Das grausame Spiel dauerte Wochen! Wir kamen uns vor wie jene armen Büßer, die 5 Schritte vor und 4

Ein Denkmal für WeWaW und die Miba!

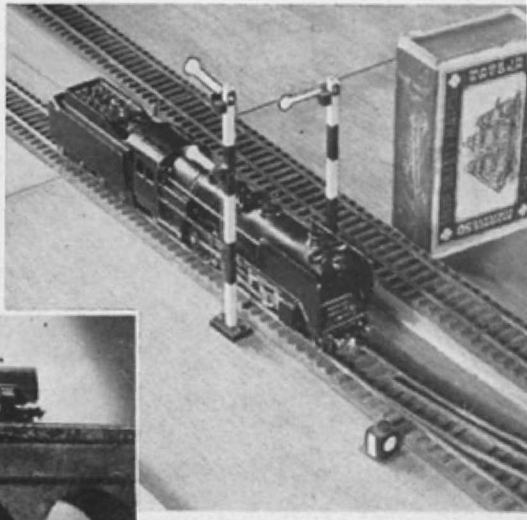
Herr Eugen Wolff, der vor Jahren aus Neumarkt/Oberpfalz nach San Francisco auswanderte, wußte seiner Dankbarkeit keinen andern Ausdruck zu geben, als „WeWaW zu Ehren und zur Erinnerung an die Miba-Gründung" auf seiner H0-Anlage ein Miba-Denkmal zu bauen.

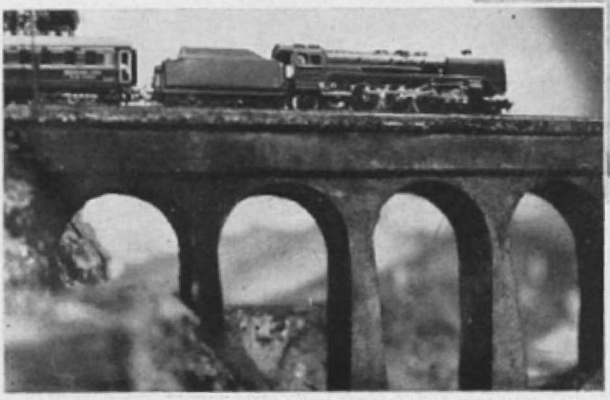
Das Modell für die „Statue" wurde aus Heft 12/V, S. 428 entnommen und Herr Wolff bedauert nur, daß das Bild bereits wieder in die „kinnbartlose" Zeit fiel. Eine Statue mit Bart hätte „noch feierlicher und hoheitsvoller gewirkt." – Herzlichen Dank, Herr Wolff, für diese nette Geste und für Ihre treue Anhängerschaft. Auch ich wünsche Ihnen alles Gute und hoffe, Ihnen auch weiterhin eine interessante Lektüre liefern zu können. – Rechts (im unteren Bild) übrigens eine Nachbildung des durch den Krieg zerstörten „Unteren Tores" seiner Heimatstadt Neumarkt – ein weiteres Kennzeichen für die Verbundenheit mit Deutschland.

Schritte zurückgehen. Wenn ich heute an diese Zeit zurückdenke, bekomme ich direkt Herzbeschwerden.

Das war der Anfang, der furchtbare „Sturz aus allen Wolken", von dem ich eingangs sprach. Nur gut, daß die „Miniaturbahnen" Nr. 2 bereits im Anrollen waren, wer weiß, ob ich nicht doch noch im letzten Augenblick die Notbremse gezogen hätte. Schließlich mußte ich ja Löhne, Klischées und den Druck bezahlen und „Geld" bekamen wir die ersten Monate entweder gar keines oder zumindest überhaupt keines zu Gesicht. Ein Glück, daß die damalige Druckerei Tümmel sehr großzügig war und die Hefte „ohne Druck" druckte. Auf diese Weise konnte ich die erste schwere Zeit „überdauern" und alle Sorgen und alle Erschwernisse waren im Nu vergessen, als die ersten Nachbestellungen und die ersten Gelder eintrafen. Wir wurden sogar etwas übermütig und erlaubten uns nach etwa 4–5 Monaten, die ersten vorsichtigen Mahnungen rauszuschicken. Auwei! Der eine hatte die Hefte überhaupt nie bekommen, der andere hatte sie gleich in den Papierkorb geworfen, der Dritte empfand es als eine Frechheit, nach „so kurzer" Zeit eine Mahnung zu schicken, er brauche das Geld zum Leben usw. usw. Es gab wieder mal lange Gesichter, die nur dadurch wieder aufgehellt wurden, daß Firmen, die die ersten Hefte nicht erhalten haben wollten, urplötzlich neu oder Probenummern bestellten. In solchen Fällen habe ich mir tatsächlich ganz dreckig eins gefeixt, denn so ein bißchen „Balsam" tat nach den ersten Enttäuschungen schon ganz gut!

Das Feixen verging mir aber sehr schnell wieder, als die Militärregierung die Herausgabe der „Miniaturbahnen" kurzer Hand verbot. Sie war der „Frauenwelt" und mir auf die Schliche gekommen. Ausgerechnet in dem Augenblick, als die Miba anfing, in einen geordneten Zugsdienst zu geraten. Also sämtliche Hebel in Bewegung gesetzt, und ich denke noch heute an den netten amerikanischen Offizier in München, der ein Herz hatte und wenigstens noch eine Nummer zugestand, um in Ruhe die Angelegenheit regeln zu können. Und wieder war es meine Frau, die das Unmögliche möglich machte und die Genehmigung zur weiteren Herausgabe erreichte! (Ein Witz der Zeit: ein Offizier der nämlichen Militärregierung gab uns den Tip, wie wir es anpacken mußten!) Eines Tages war es dann soweit, daß die „Miniaturbahnen" offiziell im eigenen „Miba-Verlag" erscheinen konnten, aber damit die Bäume nicht in den Himmel wachsen, kam die nächste kalte Dusche: Schlagartig durfte kein Heft mehr in die





Vor 10 Jahren!

Abb. 6. Eine Lok der 8 mm-Kerstingbahn, die viel von sich reden machte, aber von vornherein ein totgeborenes Kind war.

Abb. 7. Eine Brücke in H0-Größe – damals.

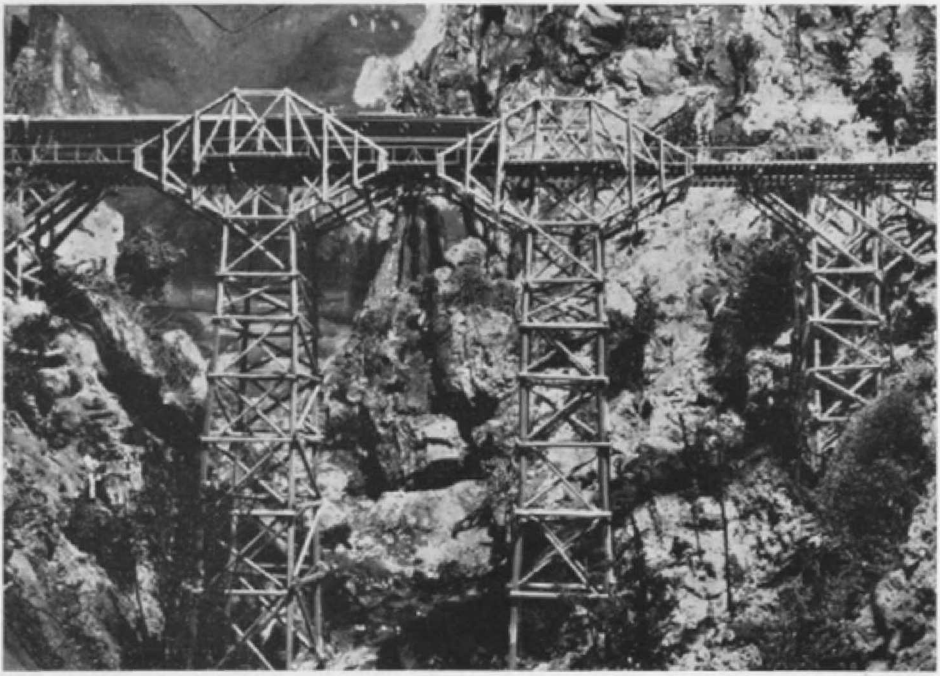


Abb. 8 **Heute** gibt es Brückenbausätze aller Art. Der letzte Schrei, besser gesagt, „Pfiff": Die Brücke am Kwai der Gebr. Faller. Hier in gigantischer Art für eine TT-Bahn ausgelegt: Die neueste Aufnahme von der TT-Anlage des Herrn Dr. Drößler, M.-Gladbach, „Klein-Jugoslawien", mit der er sogar Rokal-Leute bluffte! – Der versprochene Bericht folgt, wenn Herr Dr. Drößler die nötige Zeit dazu findet.

DDR geliefert werden! 3500 Hefte waren plötzlich ohne Abnehmer. Das war ein Rückschlag – insbesondere geldlicher Art – der nicht so leicht verdaut werden konnte, die Scharte konnte erst in Jahren ausgewetzt werden.

Aber schließlich wurde alles gut, sonst könnten wir heute ja nicht das 10-jährige feiern! Nur – leicht war es nicht, zumindest nicht die ersten Jahre! Aber mein Mut zum Risiko, die Liebe zur Sache und eine bestimmt nicht ungeschickte Geschäftsführung haben sich im Endeffekt gelohnt, wobei ein steter Ansporn die vielen netten und ermunternden Leserbriefe waren und nicht zuletzt der stetige Erfolg der Miba im In- und Ausland. Meinen Dank bereits an dieser Stelle den treuen alten Anhängern seit Heft 1 und auch den vielen Neuhinzugekommenen, die ja alle mitsamt den „Gleiskörper" darstellen, auf dem die „Miniaturbahnen" stetig und fast – pünktlich wie das große Vorbild einherrollen.

Doch werfen wir nochmals einen kurzen Blick zurück zu den ersten Jahren, sprechen wir nicht mehr von den „Miniaturbahnen", sondern von den Miniatureisenbahnen überhaupt. Wie sah es denn damals aus, was hat sich inzwischen getan? Unsere alten Leser kennen die Entwicklung ja zur Genüge, aber nicht nur für diese ist es lehrreich, einmal eine kleine Rückschau zu halten, sondern auch für die neueren Leser, denen das heutige Niveau und die reiche Auswahl selbstverständlich erscheinen.

Wie es zurzeit der Miba-Gründung aussah, geht aus dem Überblick über das Modellbahnwesen im Ausland und in Deutschland hervor, der aus dem ersten Miba-Heft auszugsweise wiedergegeben werden soll:

„. . . Wenn wir in Deutschland, im Land der Ruinen und der Armut, die Modellbahner von drüben (gemeint: USA. D. Red.) ob ihrer idealen Zustände beneiden und mit scheelem Auge unsere derzeitigen

kümmerlichen Beschaffungsmöglichkeiten überblikken, so brauchen wir trotzdem nicht zu verzweifeln und können uns dennoch mit der gleichen Begeisterung unserer Liebhaberei widmen. Denn der grüblerische Erfindungsgeist des Modellbahners findet manche Schliche und Wege, um mit den bestehenden Schwierigkeiten fertig zu werden. Und wenn man den Dingen genau nachgeht, findet man, daß sich auch bei uns in Deutschland manches tut! Die „alten Hasen" unter den Modellbahnern haben manche Bezugsquelle für Einzelteile, Baupläne, Motore usw. ausfindig gemacht, hier und da zeigen sich die ersten Anfänge einer einschlägigen Modellbahnindustrie, die sich auf die Erfordernisse des heutigen Modellbahnstandes einstellt, die jetzige Währungsumstellung wird viel Verborgenes endlich ans Tageslicht bringen und – last not least – auch die großen Firmen wie Märklin usw. sind nicht nur wieder im Begriff, den deutschen Markt zu beschikken, sondern haben sich auch mit ihren neuen Erzeugnissen den Forderungen der Modelleisenbahner genähert.

Da der Modellbahnbau in Deutschland verhältnismäßig jung ist und erst in den Nachkriegsjahren den großen Aufschwung nahm, wird die Reaktion der Industrie wohl nicht mehr lange auf sich warten lassen. Die Entwicklung einer solchen Spezialindustrie dauert naturgemäß eine geraume Zeit, zumal wenn sie bei der besonderen Wirtschaftslage in Deutschland sehr große Schwierigkeiten zu überwinden hat. Wappnen wir uns also noch etwas mit Geduld und üben wir uns weiter in unserer handwerklichen und bastlerischen Geschicklichkeit, die uns in mühseliger Kleinarbeit das zu erringen hilft, was dem ausländischen Modellbahner mit weniger Zeit- und Arbeitsaufwand in den Schoß fällt. . ."

Ja, so sah es damals aus. Wir lagen hinter dem Ausland, insbesondere Amerika, um 10 Jahre zurück. Nicht nur fabrikationsmäßig, sondern auch ideell, und die im ersten Heft gezeigten John-Allen-Fotos wirkten wie eine Offenbarung aus einer anderen Welt. Sie vermittelten zum ersten Mal, was unter einer „Modellbahn" zu verstehen war. Im gleichen Heft plädierte die Miba aus den gleichen Gründen zum ersten Mal über die „Vorteile des Gleichstrombetriebs" und besonders reizvoll ist es, mein damaliges Vorwort heute noch einmal – wenigstens auszugsweise – nachzulesen:

. . . Es soll mit eine der Aufgaben der „Miniaturbahnen" sein, auch in Deutschland für diese Liebhaberei das allgemeine Verständnis zu fördern, das anderen Steckenpferden wie Briefmarkensammeln, Kegeln, Billardspielen, Kartenspielen usw. ganz selbstverständlich entgegengebracht wird, obwohl diese im Grunde genommen ja auch keinem anderen Trieb entspringen als dem Hang des Mannes, sich als Ausgleich für die harte Lebensarbeit irgendwie „spielerisch" zu beschäftigen. Darüber hinaus kann das Modellbahnwesen das große Plus für sich in Anspruch nehmen, nicht nur große Anforderungen an Handfertigkeit, Konzentrationsvermögen, Allgemeinbildung und technisches Verständnis zu stellen, sondern den Anhänger auf allen möglichen Gebieten weiterzubilden . . .

. . . Wer nicht auf fertige Industrie-Erzeugnisse warten will, fängt von ganz allein an, sich mit dem Selbstbau vertraut zu machen, und wenn er anfänglich den Bau eines Güter- und Personenwagens fast für unmöglich hält, so steigert sich mit den ersten Versuchen das Zutrauen zu seinen eigenen Fähigkeiten, und alle die Modelleisenbahner, deren Meisterwerke im Laufe der Zeit in den „Miniaturbahnen" gezeigt werden, haben einstmals ganz klein und bescheiden angefangen. Es wird sehr reizvoll und lehrreich sein, aus den „Werdegängen" einiger „Kapazitäten" auf dem Gebiet des Modellbahnwesens die eigenen ersten und tastenden Versuche wieder zu erkennen . . .

Für diese „alten Hasen" im Modellbahnwesen sind diese Zeilen natürlich nicht gedacht, doch werden sie sicher dieses oder jenes Argument mit heftigem Kopfnicken, wenn nicht gar ganzen „Kommentaren" bekräftigen! die „Miniaturbahnen" wollen auch in Zukunft nicht allein den „Kapazitäten" wertvolle Bauanleitungen und -erfahrungen, technische Tricks und sonstige Anregungen vermitteln, sondern sich darüber hinaus auch die Verbreitung dieser über jeden Zweifel erhabenen Liebhaberei angelegen sein lassen. Der Inhalt wird daher jedem etwas bringen, und wenn die alten Modelleisenbahner etwas für die Allgemeingeltung ihres Steckenpferdes tun wollen, so mögen sie so viele Erfahrungen als nur irgend möglich an die Schriftleitung der „Miniaturbahnen" einsenden; diese werden je nach Inhalt und Umfang honoriert und geben so jedem Modellbahner die Möglichkeit, auf diese Weise sein Modellbahn-„Etat" etwas zu entlasten. Auch ist geplant, jeden Monat eine Reihe guter Fotos von Modellbahnanlagen oder interessanter Ausschnitte daraus, von Wagen, Loks jeder Spurweite, Gebäuden usw. zu bringen, die mit 3.– DM pro Foto honoriert und auf Wunsch wieder zurückgesandt werden. Auf diese Weise kann nicht nur die monatliche Rundschau „Miniaturbahnen" abwechslungsreich gestaltet, sondern auch den übrigen Modellbahnern geholfen werden, die aus Fotos meist mehr entnehmen können als aus x „hochgelahrten" Artikeln. Auch die Clubs sollen Gelegenheit erhalten, allgemeine Erfahrungen, Schaltkniffe, Foto-Reportagen der Club-Anlagen usw. zu veröffentlichen, um nicht nur die Sache der Clubs ins Licht der Öffentlichkeit zu rükken, sondern deren langjährigen Erfahrungen für die Werbung neuer Anhänger nutzbar zu machen.

In diesem Sinne also „Fahrt frei!". Mag die Fahrt der „Miniaturbahnen" ruhig eine „Fahrt ins Blaue" werden – e i n Ziel wollen wir auf jeden Fall erreichen: Immer interessant und aktuell zu sein!"

WeWaW

Tja, so schrieb ich damals und ich überlasse es meinen verehrten Lesern festzustellen, inwieweit diese Richtlinien die ganzen Jahre Richtschnur und Leitfaden geblieben sind.

Wie Sie aus beiden Auszügen aus Miba 1/1 entnehmen können, standen wir Modellbahner seinerzeit keineswegs vor dem Nichts. Märklin und TRIX lieferten bereits wieder, nur entsprachen diese Schöpfungen keineswegs unseren Ansichten. Unsere große Bitte an die Industrie war eine kleine Rangierlok, eine modellgetreue Personenzuglok (insbesondere die „65") und eine entspre-

Vor 10 Jahren . . . sah eine „Modellbahn"-Anlage – hier eine in Spur 0 – noch etwa so aus. Man war zwar schon damals bestrebt, dem Vorbild nahezukommen und dessen Bestimmungen im grundsätzlichen zu beachten, aber es fehlte halt noch viel, was eine richtige Modellbahn-Anlage ausmacht.

Heute . . . sieht eine kleine Anlage – in überwiegendem Maße in H0 – im Durchschnitt so aus: Alle denkbaren Lok- und Wagentypen, schöne Gleise und Weichen, Oberleitung, Gebäude und Zubehör aller Art erleichtern die Arbeit und helfen mit, eine naturgetreue Anlage gestalten zu können. – Ausschnitt aus der Märklin-Anlage des Herrn Josef Sommer, Schwenningen.

chende Güterzuglok. Schon dafür wären wir dankbar gewesen und hätten uns nicht träumen lassen, daß unsere Erwartungen in solchem Maße übertroffen werden würden, wie dies heute der Fall ist! Man muß sich dies unbedingt mal wieder vor Augen halten, will man den Aufschwung und den Fortschritt der letzten 10 Jahre auf unserem Sektor echt und recht würdigen!

TRIX, das wenige Meter neben uns lag, war noch stark angeschlagen. Die Firma stand 1945 praktisch vor dem Nichts. Die Gebäude waren restlos zerstört, ebenso die Warenlager, die Werkzeuge zum Teil zerstört, zum Teil gestohlen, keine Zeichnungen mehr vorhanden, sodaß es ein kleines Wirtschaftswunder für sich darstellte, daß 1948/49 ein kleines bescheidenes Programm zur Auslieferung kam. 1950 erschienen dann die ersten Supermodelle, die aufzeigten, welche Qualität und Modelltreue von TRIX in der Folge zu erwarten war. Daß die Miba daran mit ein bißchen „Schuld" hat, darauf bin ich besonders stolz. TRIX war für unsere Modellbelange so aufgeschlossen, daß die 1951 als Neuheit gebrachte „E 94" – übrigens in einer bis dahin unerreichten Modellausführung – sogar erstmalig mit Norm-Rädern (NMRA) geliefert wurde. Leider war der Erfolg alles andere als durchschlagend und mag auch die übrigen Firmen mit beeinflußt haben, nicht allzu sehr auf die Sonderwünsche der Modellbahner einzugehen. Dieser dankenswerte Versuch von TRIX und dessen „niederschmetternder" Erfolg sollte allen denjenigen zu denken geben, die auch heute noch diese oder jene kleine Sache an den wirklich vorzüglichen Fabrikaten auszusetzen haben. Diese Pioniertat ist historische Tatsache geworden und beweist, daß die Industrie unseren Belangen sehr aufgeschlossen gegenübersteht. Sie beweist aber auch wieder einmal, daß nichts über das Knie gebrochen werden kann, sondern daß ein gesunder Fortschritt in der Evolution zu sehen ist. Und wenn heute vereinzelte Stimmen von uns fordern, wir müßten noch mehr auf die Industrie einwirken, damit das oder jenes auch noch erreicht oder noch besser und vollständiger wird, so müssen wir auch hier das Fazit aus den vergangenen Jahren ziehen: Belassen wir es bei dem bisherigen bewährten Rezept: die Miba zeigt evolutionsmäßig die Richtung auf bzw. spiegelt den weltweiten Fortschritt auf unserem Gebiet wieder – die Industrie zieht im Rahmen ihres Entwicklungsprogramms, das betriebs- und fabrikationsbedingt ist, nach. Ich glaube, auf diese Weise ist in den letzten 10 Jahren so viel erreicht worden, daß wir nicht mehr meckern, sondern wirklich sehr dankbar sein müßten. Dies gilt nicht nur im Bezug auf die großen Firmen, sondern auch für die kleinen, mehr speziellen Modellbaufirmen, die sich in den langen Jahren durchgesetzt haben und deren Namen wohl jeder Miba-Leser zur Genüge kennt. Auch sie haben durch Fleiß, Aufgeschlossenheit und Tüchtigkeit Schönes, Gutes und Nützliches geschaffen und zeigen in ihrem Fortschritt ebenfalls eine langsame, aber stetige Aufwärtskurve auf. Alle anderen – und unsere alten Leser kennen eine ganze Reihe von Firmen – sind eingegangen – passé – vergessen!

Ja, der Mensch vergißt sehr schnell und auch die Märklinisten werden sich kaum noch der Jahre nach der Währungsreform erinnern, obwohl sie 1948 sämtliche Ecken und Enden nach Buntmetallen aussuchten (oder in „altgewohnter" und „bewährter" Weise „organisierten"!), um eine Märklin-Lok, Schienen u. dgl. erstehen zu können. Und wer erinnert sich noch so recht an die gute alte hochbeinige 2achsige T 800, die zwar einigermaßen nach einer Lok aussah, aber alles andere als ein Modell war! Welch ein Ereignis, als 1949/50 die 3achsige Rangierlok TM 800 erschien (oder gar die RM 800, die „23") und nahm es schon als Selbstverständlichkeit hin, als die übrigen Modell-Loks (in bestem Sinne) und -Wagen erschienen. Auch von den alten Gleisen des Jahres 1948/49 wird kaum noch jemand welche haben. Heute steht dem „Märklinisten" ein Sortiment zur Verfügung, daß ihm die Wahl schwer fällt, ein Punktkontaktgleis und Superloks mit Telexkupplung, die es betriebsmäßig mit jeder Gleichstromlok aufnehmen. Wer hätte sich das vor 10 Jahren träumen lassen?

Und wer denkt noch daran, welches Geraune und welche Aufregung es gab, als es hieß: „Fleischmann soll eine H0-Bahn herausbringen! Mit Zweischienengleis und Gleichstrom . . ."! Es gab teilweise hitzige Debatten, obwohl noch niemand Genaues wußte. Märklinisten bekundeten „mit wilder Entschlossenheit" ihre Anhänglichkeit zu Märklin und die TRIXisten die ihre . . . Und heute sind die T3 und die alten Wa-

gen – trotz andersartigem Betriebssystem und dank der Tüchtigkeit der Modellbahner gemeinhin – zum Allgemeingut geworden.

Wer weiß überhaupt noch, wann die ersten Rokal TT-Bahnen auftauchten und wer kennt noch die Lytax-TT-Bahn oder gar die 8 mm-Bahn des Prof. Kersting, die zwar überall von sich sprechen machte, aber nie zur Fertigung kam?

Behutsam hielten wir die ersten Voegele-Federpuffer in der Hand und wie herrlich empfanden wir die ersten 2,5 mm-Nemec-Schienenprofile oder dessen zierliche Metall-Profile, die schon längst zur Selbstverständlichkeit (sogar für die Großindustrie) geworden sind.

Noch heute sehe ich Herrn Preiser vor mir, wie er mir die ersten handgeschnitzten Figürchen zeigte und meinem Vorschlag, diese doch gewerblich herzustellen, äußerst skeptisch gegenüber stand. Und welchen Weg haben die Gebr. Faller seit diesen 10 Jahren gemacht? Es ist müßig, nur ein Wort darüber zu reden, aber noch sehe ich ihren Messestand auf der 1. Spielwaren-Fachmesse vor mir und die ersten Häuschen und Bäumchen. Um ehrlich zu sein: Nicht im Traum hätte ich damals geahnt, welche Verbreitung diese Häuser einmal nehmen würden und welche Entwicklung sich dadurch anbahnte.

Es ist wirklich unmöglich, alle Erzeugnisse oder deren Firmen zu nennen, die im Laufe der 10 Jahre als Neuheiten auftauchten, seien es nun die ersten Modell-Signale, die filigrane Oberleitung der Firma Rüco oder die altbewährte und allbekannte Vollmer-Oberleitung, die ein Schlager ihrer Zeit und heute zur Standard-Ausrüstung gehört (von den übrigen Artikeln einmal abgesehen). Eheim schuf den „Trolley-Bus", der – anfänglich im Maßstab 1 : 75 – heute in der H0-Größe unzählige Anlagen bereichert, Obering. Felgiebel die später von HAMO übernommene und bis zum Multiplex-System durchkonstruierte Straßenbahn. Von den Modellbaufirmen sei nur Schnabel, Wiesau, erwähnt, der sich ebenfalls seit 10 Jahren der Sonderwünsche der Modellbahner annimmt und wenn heute dem Gleisselbstbauer eine große Anzahl von Gleis- und Weichenbausätzen zur Verfügung steht ,so ist dies ebenfalls ein Ergebnis des Modellbahnfortschritts der letzten 10 Jahre!

Die alten Leser mögen sich in einer besinnlichen Stunde einmal der ersten Miba-Jahre erinnern und die neuen Miba-Jünger mögen sich vor Augen halten, daß all das, was sie heute besitzen oder betrachten, im Laufe der vergangenen 10 Jahre einmal urplötzlich als Neuheit auf den Markt kamen und als solche zumindest soviel, wenn nicht noch mehr Aufsehen erregten wie zum Beispiel die letzten Messe-Neuheiten, die wir in Heft 4 dieses Jahres vorführten. Viele kleine Sachen haben sich stillschweigend „eingeschlichen", aber dennoch dazu beigetragen, das Gesamtniveau zu heben, unsere Arbeit zu erleichtern oder uns Zeit zu sparen.

10 Jahre Miba. Kein welterschütterndes Ereignis, das weiß ich selbst, aber immerhin eine Zeitspanne, in der sich viel getan hat! Für manche eine lange Zeit, für manche eine zu kurze Zeitspanne. Für mich eine lange Zeit, wenn ich an die viele Arbeit denke, die diese 10 Jahre in sich bergen – aber auch eine zu kurze Zeit, wenn ich an meinen süßen kleinen Maltheser denke, von dem ich dieser Tage Abschied nehmen mußte. Erinnern Sie sich noch an den Wasserturm des Herrn Zitzmann in Heft 3/I, dessen Dach „Putzi" fein säuberlich zusammengebissen hat, während Herrchen und Helmut Zitzmann fachsimpelten? Das war vor 10 Jahren . . .!

Hoffen wir auf weitere 10 Jahre ungestörter und friedlicher Tätigkeit und Zusammenhalt zwischen Miba und Leserschaft! Mein Dank an alle Mitarbeiter des Verlags und aus dem Leserkreis, und nochmals meinen Lesern für ihre Treue und Beständigkeit! Herzlichen Dank auch für die vielen Grüße und Glückwünsche, die bereits seit August laufend aus dem In- und Ausland eingehen!

Helfen Sie alle durch Beiträge aller Art mit, die Miba weiterhin belehrend, unterhaltend und aktuell zu gestalten zum Nutzen der gesamten Miba-Gemeinde des In- und Auslandes!

Mit besten Grüßen

Ihr ergebener WeWaW

Titelbild:

Über 11 000 Fotos und Zeichnungen auf rund 6000 Miba-Seiten – das Ergebnis einer 10-Jahresarbeit, auf der sich WeWaW hier „ausruht"! 10 Stunden täglich nur gerechnet, sind das insgesamt gut und gern 30 000 **Arbeitsstunden** für die Miba und Sie, liebe Leser!

Studieren Sie bitte den heutigen Inseratenteil - die stattliche Parade der Standardfirmen - sehr genau. Es ist Ihr Vorteil!