

9a/88 September · ISSN 0723-3841
40. Jahrgang · DM/sFr 9,80
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

**Extrastarke
Sonderausgabe** DM 9,80

MIBA

Miniaturbahnen

MIT MIBA MACHT MODELLBAHN SPASS!



**40 Jahre „Miniaturbahnen“
40 Jahre Entwicklung der „kleinen Bahn“**

Vorwort

Im September ist die MIBA 40 Jahre alt — oder jung, wenn man die stolze Zahl „128“ der Firma Gebrüder Märklin zum Vergleich nimmt — oder die der anderen 100Jährigen, die sich der Produktion der „Kleinen Bahn“ verschrieben hatten, auch wenn in den in früheren Jahrzehnten üblichen großen Spurweiten, wie z.B. Bing (fortlebend in Trix) oder Doll & Co. (aufgegangen in Fleischmann).

Womit wir bei unserem Thema sind, nämlich die Entwicklung der „Kleinen Bahnen“. Allerdings wird nur der Zeitraum beleuchtet, den ab 1948 bis heute die „Miniaturbahnen“, genannt MIBA, begleitet und — sagen wir — miterlebt hat.

Keinesfalls ist richtig, die Geburtsstunde der Modellbahn mit dem Datum 1948 zu „verweben“ oder gar noch mit einem späteren Zeitpunkt (1963), wie es in einer Jubiläumsausgabe zum 25jährigen Bestehen einer anderen Fachzeitschrift mehr oder minder unterschwellig dem (staunenden) Leser dargestellt wird.

Daß diese Entwicklung auf verschiedenen Gebieten, wie

allgemeiner technischer Fortschritt (Kunststoffe und deren Verarbeitung, Elektronik usw.),

Wachsen der Liebhaberei „Kleine Bahnen“ als ernstzunehmendes Hobby für Menschen jeden Alters

ineinandergreifend und sich gegenseitig befruchtend, vor sich ging, soll in unseren Jubiläumsbeitrag vermittelt werden.

Im selben Atemzug sind die „Pioniere“ auf dem Weg zur Modellbahn, die vielen kleinen Betriebe und „Einzelkämpfer“ zu nennen, die oft zwar beispielhafte Lösungen brachten, aber durch fehlende oder knappe Finanzmittel die Durststrecke für eine Produktdurchsetzung auf dem Markt nicht überwinden konnten.

Ihnen allen sei mit unserem Beitrag Dank gesagt. Sie sollten nicht vergessen werden!

Die Verdienste der Großserienhersteller sind dadurch nicht geschmälert, haben sie doch durch die Umsetzung der Modellbahnerwünsche in industrielle Großfertigung das Preisniveau der Modellbahn und des Zubehörs für weite Kreise erst „erschwinglich“ gemacht.

An dieser Stelle sei auch unseres Firmengründers WeWaW, der bei bester Gesundheit seinem zweiten Hobby, der Modellsegelfliegerei, nachgeht, gedacht, dessen Vorstellungen von einer Modellbahnzeitschrift der MIBA den Weg geebnet hat, Vorstellungen, die auch heute noch voll gelten.

Die Frage sei erlaubt, ob denn die „Kleine Bahn“ in Deutschland ohne seinen Mut so schnell in Fahrt gekommen wäre?

Wesentlichen, ja entscheidenden Anteil an dem Erfolg der MIBA haben unsere Leser aus aller Herren Länder mit ihren Beiträgen, die nicht nur sehr oft wesentliche Verbesserungsvorschläge und neue Ideen einbrachten (die dann bei Herstellern in die Produktion einflossen), sondern vor allem neue Hobbyfreunde gewonnen haben — und gewinnen. Ihnen allen unseren aufrichtigen Dank für ihre Unterstützung und Verbundenheit, die auch in vielen Zuschriften zum Ausdruck kam. Wir werden uns sehr bemühen, die MIBA abwechslungsreich und aktuell, vor allem ohne „erhobenen Zeigefinger“, vielmehr Ihnen zur Freude und Entspannung zu gestalten.

Unterstützen Sie uns bitte weiter!

Schlußendlich danken wir unseren Firmemitarbeitern für ihren Einsatz und stetigen guten Willen, auch hektische Zeiten durchzustehen und unseren Autoren — von der „alten Garde“ seien Rolf Ertmer und Pit-Peg stellvertretend genannt —, die der MIBA stets treu geblieben sind.

Ihr

MIBA VERLAG

40 Jahre „Miniaturbahnen“

40 Jahre Entwicklung der „Kleinen Bahn“

Am Anfang, so etwa in der Zeit, in welcher die Überlebenden des „1000-jährigen Reiches“ sich bemühten, wieder Boden unter den Füßen zu bekommen, war es nur eine fixe Idee, aber . . .

... im August 1948, etwa zwei Monate nach der „Währungsreform“, die die alte, durch die enormen Kriegslasten ausgehöhlt, einst so stolze Reichsmark (RM) in eine neue „DM“ im Verhältnis 100 alte Mark zu 7,5 neue DM umwandelte, hielt ein Herr Werner Walter Weinstötter seine erste gedruckte Ausgabe „Miniaturbahnen“ mit gemischten Gefühlen in Händen. Etwas stolz natürlich auf die nun Gestalt angenommene erste Ausgabe, andererseits mit einem gewissen „Bammel“, wie sie sich wohl verkaufen lassen, und wann das erste Geld zurücklaufen würde. Denn am Tage „X“, dem Tage der Währungsreform, hatte WeWaW wie alle anderen gerade 40 der neuen Märker erhalten. Und der Druck von 7000 MIBA-Exemplaren, auf manchen Seiten neben dem Titelblatt bereits mit einer Zusatzfarbe (Blau) versehen, dazu die Kosten der Klischees und anderer notwendigen Ausgaben, waren mit diesem Startkapital nicht zu decken gewesen. Nur das Vertrauen auf die Richtigkeit seiner Vorstellungen — heute würde man „Konzept“ sagen — waren die Grundlage, also eine Art „Wechsel auf die Zukunft“. Gewiß, kaufmännische Erfahrungen hatte der junge WeWaW schon gesammelt, hatte er doch nach Rückkehr aus dem Zweiten Weltkrieg eine Holzspielwarenfabrikation begonnen, aus welcher — sicher nicht aus Zufall — eine kleine Holzspiel-eisenbahn, ein sogenannter Bodenläufer, stammt.

Also, 7000 Miniaturbahnen-Hefte sollten ihren Käufer finden, DM 1,50 (bei Wiederkäufern abzüglich des Wiederverkäuferabzuges) war der Endverbraucherpreis. Von der ersten Geschäftsstelle, der Wohnung Koberger Platz Nr. 8 wurden vor allem Buchhandlungen und Bahnhofskioske mit dem neuen Produkt beliefert. Eine Remissionsfrist für unverkaufte Exemplare war von den Wiederverkäufern als „Anreiz“ und zur Verringerung seines finanziellen Risikos eingeräumt. Während die Produktion des zweiten Heftes in vollem Gange war, warteten alle auf den klingenden Erfolg: Die Mitarbeiter der ersten Stunde, Heinz Bingel, später weithin bekannt unter seinem Pseudonym „Legnib“, gleichzeitig „Generaldirektor“ des ersten MIBA-Bauprojektes „Nord-West-Bahn“, Fotograf, Lithograf, „Mädchen für alles“ und später Leiter der „MIBA-Klischeeanstalt“, Joachim Kleinknecht, liebevoll bis heute in der MIBA als „JoKi“ gerufen, und die Druckerei W. Tümmel.

1948 war die „alles bestimmende Macht“ die jeweilige Militärregierung des in vier Besatzungszonen aufgeteilten ehemaligen Deutschen Reiches. Alles mußte erlaubt, „lizensiert“ werden, insbesondere auf dem Medienmarkt. Und nur Personen, die z. B. eine andere Staatsangehörig-

keit, oder eine aktive antifaschistische Haltung nachweisen, konnten die „Erlaubnis“ für eine Verlagstätigkeit haben. Eine Zeitschrift braucht natürlich einen Verlag, der Träger der Pflichten und Rechte ist. WeWaW hatte das Glück, in der Inhaberin des Verlages „Frauenwelt“, einer Frau Rosine Speicher, eine verständnisvolle, vor allem aber hilfsbereite Verlegerin gefunden zu haben, die den Anforderungen der damaligen amerikanischen Militärregierung entsprach.

Aber auch die deutschen Behördenstellen waren damals schon oftmals in ihren Entscheidungen schwerfällig. So wurde z.B. noch 1950 die Zuzugsgenehmigung für Bingel vom „Bayerischen Landeszugsamt“ — sowas gab es damals — von Bad Godesberg nach Nürnberg abgelehnt!

Heute, 40 Jahre später, fällt es einem schwer, die spannungsvolle Erwartung zu verstehen. Sicher warteten tausende Modellbahner auf eine Zeitschrift, die nur „ihr“ Hobby ansprach.

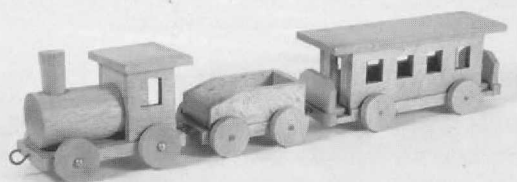


Bild 1. Diese kleine Holz-eisenbahn war ein Artikel aus dem Fabrikationsprogramm des Kriegsheimkehrers WeWaW.

Nun, lassen Sie sich mich bitte die damals, drei Jahre nach Kriegsende, herrschenden Verhältnisse etwas schildern:

Das, was von Deutschland übriggeblieben war, war durch Kriegszerstörungen, Kriegskosten, Demontagen (ganze Fabriken verschwanden auf Nimmerwiedersehen und kostenlos an die Siegermächte) und den Flüchtlingsstrom von Millionen aus den ehemaligen deutschen Ostgebieten Vertriebener arm, sehr arm. Der Heftpreis von DM 1,50 war manchem „sein alles“! Es fehlte ja an allem, was man für das Leben brauchte, von Kleidung, Schuhe, Wohnungseinrichtung, Wohnungen selbst bis zu einem Fortbewegungsmittel, um seine Arbeitsstelle zu erreichen, denn in den zerbombten und zum Teil fast zu 80 % zerstörten Städten konnte man noch nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln überall hinfahren.

Zum anderen, Modellbahner, ja gab's die damals schon? In Deutschland nur wenige! (Anfang 1949 hatten sich gerade 33 Modellbahnclubs, davon zwei in Gründung, bei der Miba gemeldet — siehe Heft 5/1948/49!) Wir hatten

bereits Mitte des vorigen Jahrhunderts die ersten Spielzeugeisenbahnen in die ganze Welt versandt, aber die „kleine Eisenbahn“ als Hobby und als Modellbahn hatte sich im Ausland entwickelt, voran in England und den USA. In den Vereinigten Staaten war schon Ende der zwanziger Jahre die kleine Eisenbahn nicht mehr allein in den Spielzimmern der Kinder zu finden, wo erwachsene Menschen klammheimlich ebenfalls mit der Eisenbahn ihres Sprößlings spielten. Nein, man wollte nicht nur spielen, sondern echten Eisenbahnbetrieb in Miniatur nachgestalten und erleben! Man sah sich das große Vorbild an und bemerkte dadurch noch eindrücklicher die Mängel der Spielzeugeisenbahn. Diese versuchte man durch Umbau oder in noch größerem Maße durch Eigenbau zu vermeiden. So bildete sich über dem großen Teich eine beachtliche Zahl von kleinen und kleinsten Betrieben, die Teile oder sogar ganze Baugruppen für Loks und Waggonen für den Modellbahnselbstbau entwickelten und produzierten. Man sah in der Wirklichkeit das Vorbild für die Modellbahnanlage; also weg vom Kreisverkehr, die Eisenbahn sollte vom Ort A zum Ort B verkehren, „Güter“ und „Menschen“ befördern.

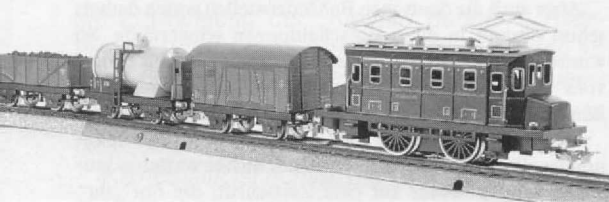


Bild 2. Heute eine gesuchte Rarität, damals der Standard der Spur 00-Tischbahn, mit der Märklin nach dem Kriege wieder startete. (Das Bild zeigt den Jubiläumszug von 1985.)

In dieser Miniaturwelt mußte auch die Umgebung neben den Gleisen möglichst naturgetreu wiedergegeben werden, angefangen von den bahntypischen Hochbauten bis zu Industrieansiedlungen, öffentlichen Gebäuden und Wohnhäusern. Exakt im jeweils gewählten Maßstab der Modelleisenbahn, im farblichen Erscheinungsbild der Wirklichkeit entsprechend. Also weg von den Blechbahnhöfen, in Länge, Breite und Höhe gestaucht, aber mit viel bunter Lackfarbe versehen. Die Landschaft war ebenso „naturgetreu“ nachzubilden, ein Bach mußte ein Bach, ein Fluß wirklich ein Fluß bleiben. Dazu entwickelte man die verschiedensten Techniken, um Gras „wachsen“ zu lassen, Felsformationen aufzutürmen, Pfade, Wege und Straßen anzulegen. Die Spielbahn war zur Modellbahn geworden. Die Beschäftigung mit ihr nicht mehr Spielerei, sondern echtes „Hobby“ und damit für gestandene Männer in aller Öffentlichkeit als sinnvolle Freizeitgestaltung kund zu tun. In dieser Zeit — bei uns die „Goldenen Zwanziger Jahre“ genannt, obwohl sie rückblickend gesehen gar nicht so golden waren — schossen in den USA die Modellbahnclubs wie Pilze aus dem Boden.

Kein Wunder also, daß 1934 die erste reine Modellbahnzeitschrift in den USA erschien, der heute weltbekannte „Model Railroader“ in Milwaukee. Sie brachte „Selbstbauhilfen“ für Lok- und Waggonbau, Basteltips, Anlagensteuerungen, und so weiter, vor allem aber zunehmend Bilder von Modellbahnanlagen und Erläuterungen

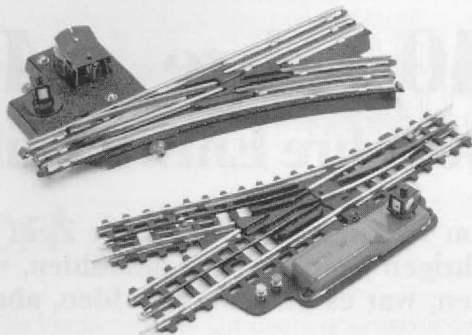


Bild 3. Trix-Weichen von 1935, die erst 1953 der neuen Ausführung wichen.

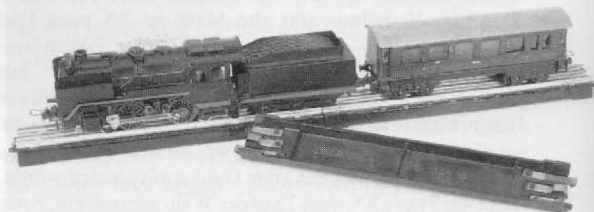


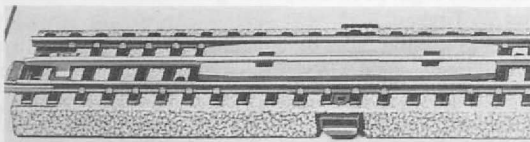
Bild 4. Und so sah eine Schnellzuglok bis Anfang der 50er Jahre aus (Trix).

für den Selbstbau, angefangen von Unterbau über Gleisverlegung bis hin zur Hintergrundgestaltung. Und all das Gebotene „locker vom Hocker“! Nichts wissenschaftlich-belehrendes in trockener Form.

Deutschland war von dieser Entwicklung kaum berührt worden. Natürlich gab es, vor allem von Märklin, exquisite Modelle, die diesen Namen zu Recht hatten. Die bevorzugten Spurweiten waren „0“ (Maßstab 1:45) und „I“ (Maßstab 1:32). Auch als 1935/36 fast zur gleichen Zeit von Märklin und Trix die neue „Tischbahn in 00“ herausgebracht wurde, waren diese in einem ungefähren Maßstab von 1:90 gehaltenen Erzeugnisse in erster Linie für Kinder gedacht. Dementsprechend sah vom Gleis- und Weichenmaterial bis zu Lok- und Wagenpark die neue Tischbahn aus: Schienen und Weichen auf Blechschotterbett (Märklin) oder auf einem Bakelitsockel (Trix), mit überdimensionierten Weichenlaternen und freistehenden Magnetantrieben, B-Loks als Schnellzuglokomotiven aufgemotzt und nach wie vor eine Mittelschiene für die Wechselstromfahrssteuerung.

Der Modellbahn näherzukommen war einzig und allein Sache von wenigen Enthusiasten, die sich in ein paar Modelleisenbahnclubs in Deutschland zusammenschlossen hatten, um dort eine Gemeinschaftsanlage —

Bild 5. Märklin-Blechschiene, die sich ebenfalls (ab 1959 mit Puko) bis 1969 behauptete (dann Kunststoff-K-Gleis).



unter Ausschluss der Öffentlichkeit, zur Tarnung möglichst noch wissenschaftlich oder staats-politisch angehaucht — zu bauen. Sieht man von den Mitteilungsblättern dieser Modellbahnclubs, die meist in Spur 0 ihre Anlagen aufbauten, ab, gab es bis 1932 keine Periodika, die sich der Modelleisenbahn annahmen. Ab 1932 erschien von dem MEHEV, Hamburg, in regelmäßiger Folge bis 1935 „Die Modelleisenbahn“, was aber auch nur eine Art Mitteilungsblatt war und blieb. Die Auflage betrug etwa 300 Exemplare. Es dauerte dann bis 1941, mitten in den zweiten Weltkrieg hinein, bis ein Periodikum in Form von monatlichen Lehrbriefen mit dem Titel „Fernunterricht für Modelleisenbahner“ von Böttcher, Berlin, erschien. Die Verknappung von Papier u. a. erzwang dann 1944 das Ende. Die gedruckte Auflage konnte die 2000er Grenze nie überschreiten. Noch einen Anlauf unternahm Böttcher nach 1945. Aber im damals viergeteilten Restdeutschland war dann für die Gemeinschaftsausgabe mit Thorey, Göppingen, und Krecek, Berlin, keine Verbreitungs- und damit Überlebenschance gegeben. Thorey versuchte es dann alleine ab 1948 mit der Zeitschrift „Modellbahnwesen“, die aber trotz aller Mühen und wirklich „berufener“ Mitarbeiter wie Günter Sommerfeldt, später bekannt als Fabrikant von exzellenten Ellok-Stromabnehmern und Oberleitungen, keinen Erfolg brachte.

Dieses Umfeld ist zu bedenken, wenn man das Hoffen und Bangen des jungen, damals erst 34-jährigen WeWaW nachempfinden will. Und zu kaufen gab es in den meist provisorisch hergerichteten Spielwarengeschäften 1948 wenig, geschweige denn modellbahnmäßiges. Zwar hatten Märklin und auch Trix nach Kriegsende 1945 eine gewisse Produktion unter schwierigsten Bedingungen wieder zum Laufen gebracht, aber sie ging — schon wegen der damals so sehr benötigten Devisen für Einkauf von Rohstoffen — vor allem in den Export, oder an die Besatzungsmächte und nur ein verschwindend kleiner Teil an Leute mit Vitamin „B“, was damals die Kurzbezeichnung für einen Privilegierten war, der über entsprechende „Beziehungen“ verfügte oder etwas zu tauschen hatte. Die „Reichsmark“ hatte ausgespielt, ab 1945 galt die „Camel“ als neue Währung.

Wer sollte also 7000 Exemplare der „Miniaturbahn“ kaufen? Zu Recht eine Frage, die man nur mit Mut und Zuversicht und Optimismus und ... einem Gespür für die zukünftige Entwicklung, auch hier in Deutschland, beantworten konnte.

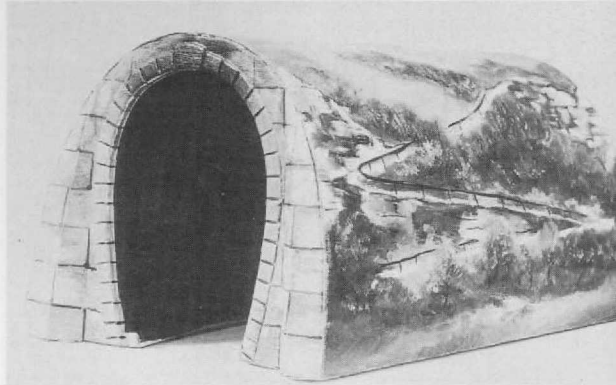


Bild 6 (oben). Sogar ein Fußpfad war auf dem berühmt/berüchtigten Blechtunnel plastisch eingedrückt. Und kaufen konnte man es noch Anfang der 60er Jahre!

Bild 7 (Mitte). Eine Eisenbahn wurde früher auf dem Fußboden verlegt. Diese Spur 0-Bahn gehörte dem kleinen Sommerfeldt (etwa 1935, Foto Sommerfeldt).

Bild 8 (unten). Dies war bereits ein Fortschritt: Die Trix-Bahn auf einem eigenen Anlagebrett, mit Rampe und Brücke, natürlich zum Weihnachtsfest. Die Steigung bzw. das Gefälle beträgt gut 15%! Wenn da nicht Klein Dallhammer den Regler zudreht ...





Bild 9. . . . Wo geht's hier lang? Als dieser Schnappschuß am Stand der Firma Artur Braun, später unter BRAWA weithin bekannt, geschossen wurde, wußte WeWaW, daß die Richtung stimmt. Seine „fixe Idee“ hatte sich durchgesetzt: Die MIBA marschierte auf die Zwanzigtausender-Grenze der Druckauflage.

Was hatte also der junge WeWaW diesen durch die Bank negativen Gegebenheiten außer Mut — rückblickend könnte man fast sagen Tollkühnheit — und jugendlichem Elan entgegenzuhalten? Geld nicht! Auch keinen Namen als bekannter Verleger oder Journalist. Ebenso wenig war er in den damaligen einschlägigen Herstellerkreisen bekannt und hatte also auch von dort keine Hilfe. Geschäftsräume für Vertrieb, Buchhaltung, Lager, Expedition und Redaktion war die Wohnung Nürnberg, Koberger Platz 8. So standen auf der Habenseite neben der dem Volksstamm der Badener eigenen Zähigkeit nur wenige Pluspunkte. Hier sind an bevorzugter Stelle Herr Heinz Bingel und Joachim Kleinknecht zu nennen. Bingel war schon engagierter Mitarbeiter der von Böttcher herausgegebenen monatlichen Lehrbriefe „Fernunterricht für Modelleisenbahner“ und verfügte über ein großes Wissen der Grundlagen der Modelleisenbahn. Er verstand es meisterhaft, dieses Wissen weiterzugeben. Joachim Kleinknecht war der andere Helfer, ein damals kaum 20 Jahre alter Klischee-Lithograf und Hobbyfotograf. Beide machten die Herausgabe der Miniaturbahnen zu ihrer eigenen Sache, ohne Rücksicht auf klingende Münze, sprich Honorar, Lohn oder Gehalt, dafür in Tag- und noch viel öfter in Nacharbeit. Der Glücksriff hatte aber WeWaW mit seinem Titel „Miniaturbahnen“ getan. Naheliegender wäre ja doch sicher, „Modelleisenbahn“ oder eben ein anderer, auf das Anliegen dieser neuen Zeitschrift hinweisender, also das Wort Modellbahn als Bestandteil führender Titel gewesen. Und dieses Wort „Modellbahn“ wäre sicher ein Hemmnis für die Verbreitung gewesen, denn Modellbahner — wie schon gesagt — gab es nur sehr wenige und dieser Kreis galt noch als doch recht elitär, um nicht auf gut bayerisch zu sagen „spinnert“. Auch gab es ja damals noch keine „Modelleisenbahnhersteller“ und Modellbahn als Hobby in einer Zeit, wo man wöchentlich 50 bis 60 Stunden im Geschäft oder in der Fabrik

schaften mußte und dann noch Zeit für ein Hobby? Bei den meisten war noch die Wohnung zu renovieren oder überhaupt erst bewohnbar zu machen, soweit man überhaupt das Glück gehabt hatte, so etwas wie Wohnraum zu erjagen.

Sicher war WeWaW von dem Model Railroader und dessen Verlagsphilosophie beeinflusst: Dieses Monatsheft war sein Vorbild, auch in Text- und Bildlayout. So leicht und locker, so bunt, sprich vielseitig, sollte auch seine neue Zeitschrift werden, ja nicht wissenschaftlich trocken und belehrend, fußend auf dem, was vorhanden und machbar war, auch für weniger Geübte oder Erfahrene, immer in kleinen Schritten nachvollziehbar ohne zu überfordern. Man würde heute sagen, dieses „Profil“ spiegelt sich schon in der ersten Ausgabe vom September 1948, damals noch mit dem Untertitel „Monatliche Rundschau“, wieder. Und daher soll seine Einführung, quasi der Leitartikel des Hefes 1/48, am Anfang unserer weiteren Betrachtungen wiedergegeben sein:



Bild 10. Damals, in den goldenen „Fünfigern“ ging man noch zur Spielwarenmesse geschniegelt und gebügelt. Hier unser „Joki“ bei der Arbeit.

Fahrt frei!

Wer hat noch nicht den gewissen Reiz empfunden, den das Betrachten von Miniaturmodellen von Fahrzeugen aller Art auslöst, der noch erhöht wird, wenn diese sogar fahren und sich irgendwie lenken lassen? Wen hat noch nicht der Wunsch gepackt, diese kleinen technischen Wunderwerke selbst zu besitzen oder wer hat noch nie — Hand aufs Herz! — im geheimen mit den technisch komplizierten Spielzeugen seines Jungen „gespielt“, weil es ihm irgendwie Spaß machte? Und wieviele Tausende besuchen regelmäßig Weihnachts- oder sonstige Ausstellungen, auf denen große Eisenbahnanlagen in Betrieb zu sehen sind! Wie schnell sind eigenartigerweise die Väter bereit, ihre Söhne dorthin zu begleiten. Es muß also doch noch etwas mitspielen, was die Herren Väter irgendwie „reizt“, abgesehen von den aufgeschlosseneren jüngeren Jahrgängen, die schon weit offener und mit weniger Scheu sich für die technischen Einzelheiten interessieren und sämtliche Möglichkeiten des Erwerbs solcher Modelle in Erwägung ziehen. Gehen wir also noch einen Schritt weiter in dieser „hochnotpeinlichen Gefühlsanalyse“ und bekennen wir uns offen zu unserer heimlichen Sehnsucht: Endlich einmal nach Herzenslust „Eisenbahn spielen“ zu können — natürlich nicht wie ein Junge, sondern mit all den heutigen technischen Errungenschaften, wie es sich für einen ausgewachsenen Mann geziemt!

Wohl kann man im Augenblick noch keine fertigen Anlagen kaufen, wenn auch die Aussichten heute nicht mehr so ungünstig sind wie bisher. Doch gibt es ja noch andere Mittel und Wege, dies Ziel zu erreichen, wenn man nur einmal das eigentliche Modellbahnwesen kennengelernt und erkannt hat, daß die Beschäftigung damit alles andere als eine Spielerei ist, daß es unendlich viel Wissenswertes in sich birgt und einem sämtliche Sachgebiete der großen Bahn vermittelt. Verschämt hat sicher schon mancher sich eingestanden, daß er von der Eisenbahn und ihrem Betrieb eigentlich verdammt wenig weiß, obwohl er sie schon seit Jahrzehnten benützt, schon tausende Kilometer mit ihr zurückgelegt hat oder tagtäglich mit ihr zur Arbeitsstätte fährt.

Wie oft sah mancher schon dem Rangierbetrieb zu oder empfand den prickelnden Reiz, wenn er auf dem Bahnsteig stand und aus der Ferne den Zug auftauchen sah. Wenn dann das fauchende Ungetüm in seiner geradezu majestätischen Wucht heranbraust, die Signale spielen, geheimnisvolle Glockenzeichen ertönen, die Bremsen kreischen und der aufgeregte Ameisenstrom der Reisenden sich aus den Wagen entleert, muß man schon ziemlich abgebrüht sein, wenn einen dieses Schauspiel nicht jedesmal von neuem packt!

Haben Sie schon einmal daran gedacht, daß Sie diesen vielseitigen und nur für den Uneingeweihten geheimnisvol-

len Betrieb zu Hause in Ihrem Zimmer nachgestalten und zu neuem „Miniaturleben“ erwecken können? Das Allmachtmittel „Elektrizität“ gibt Ihnen die Möglichkeit, die verschiedensten Vorgänge des Eisenbahnbetriebs fernsteuerbar von einem einzigen Bedienungsstand aus ablaufen zu lassen: Einen oder mehrere Züge unabhängig voneinander langsam oder schnell fahren zu lassen, vorwärts oder rückwärts, Signale zu stellen, Bahnschranken zu bedienen, fahrbare Portalkräne arbeiten zu lassen, die Drehscheibe und die Lokschuppentüren fernzusteuern usw., ohne eine Hand zu rühren — mit Ausnahme der am Schaltbrett! Wie genau sich der Ablauf eines Fahrplanes gestalten läßt und welche Möglichkeiten eine Großanlage inmitten einer naturgetreu modellierten Landschaft bietet, können Sie sich nun wohl selbst ausmalen. Und alle diese Möglichkeiten versteht man unter „Modellbahn“; sie hat — wie Sie selbst feststellen können — mit der Spieleisenbahn Ihres Jungen nur noch das eine gemeinsam: Den elektrischen Strom!

Die Gestaltung einer solchen Anlage ist nun keinesfalls unerschwinglich und der Modelleisenbahner, den es einmal gepackt hat, wird immer eine Möglichkeit finden, für seine Liebhaberei einen kleinen Beitrag flüssig zu machen. Ein Kartenspieler wird trotz der Währungsreform noch Zeit und Geld finden, seiner „Spielerleidenschaft“ zu frönen. Und welche Liebhaberei kostspieliger ist, möge noch dahingestellt bleiben!

Außerdem verschaffen allein schon die Vorarbeiten und ersten Grübeleien jene Anregung, Freude und Entspannung, die mit ein Grund sind für die anhaltende Leidenschaft für die kleine Bahn, die Außenstehenden so unerklärlich ist und oft belächelt wird. 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 sich nur einmal oberflächlich mit den Gebieten befaßt hat, die das Modellbahnwesen berühren, wird erstaunt erkennen, daß hinter dieser Liebhaberei tatsächlich mehr steckt als nur eine kindliche Spielerei, die sie überhaupt nicht ist, und wird nicht mehr verwundert den Kopf schütteln, wenn er hört oder weiß, daß außer dem sonst „sooo gesetzten“ Herrn Sowieso auch Dr. X und „sogar“ Präsident oder Direktor Y sich ungeniert zu seinem Steckenpferd bekennt, voll Eifer technische Kniffe austüfelt und freudestrahlend sein neuestes Modell, das meist wirklich ein kleines Wunderwerk feinmechanischer und bastlerischer Fähigkeit ist und schon dadurch den hohen Wert schöpferischer Tätigkeit dokumentiert, herumzeigt.

Wie gesagt, vermitteln allein schon die Planungen und

ersten Bauversuche kurzweilige Stunden, die um so inhaltsvoller werden, je weiter die Gestaltung der Anlage schreitet und die Kenntnisse steigen. 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 z.B. eines Güter- oder Personenwagen 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. Wenn uns auch nicht die geradezu unbegrenzten Möglichkeiten des Auslandes zur Verfügung stehen, so haben wir vielleicht eine Eigenschaft voraus: Unsere bekannte handwerkliche Befähigung, die uns vieles ersetzen hilft. Der Neuling braucht also nicht gleich die Flinte ins Korn zu werfen, wenn er nicht gleich eine große Geschenkpäckung von Märklin oder Trix erhält. Der „künftige“ Modellbahner setzt sowieso seinen Ehrgeiz darein, möglichst sämtliche Wagen und Loks sowie das ganze Zubehör selbst zu bauen. Am besten sieht sich der Anfänger einmal bei ihm bekanntesten Modellbahnern oder im örtlichen Club um, um sich mit dem heutigen Stand des Modellbahnwesens vertraut und danach seine Pläne zu machen!

Vielen wird nämlich unbekannt sein, daß sich in Deutschland schon seit Jahren Modellbahn-Clubs befinden und in letzter Zeit viele Neugründungen stattfanden, die bisher zwar ziemlich im Verborgenen wirkten, jedoch neuerdings immer mehr von sich reden machen. Es dürfte jedoch sicher nicht nur an den heutigen Zeiten des Materialmangels liegen, daß der Modellbahnsport immer mehr Anhänger findet, sondern auch und besonders in der sich immer mehr verbreitenden Erkenntnis des eigentlichen Wesens dieser Liebhaberei. Wer sich die Mühe nimmt und einmal herumhört, wird erstaunt feststellen, wie viele sich damit schon seit Jahren, zumindest seit Kriegsende, beschäftigen.

Für diese „alten Hasen“ im Modellbahnwesen sind diese Zeilen natürlich nicht gedacht, doch werden sie sicher die-

ses 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 Allgemeingelting 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 seinen 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 „hochgelehrten“ 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 rücken, sondern deren langjährige 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 — ein Ziel wollen wir auf jeden Fall erreichen: Immer interessant und aktuell zu sein!

WeWaW

Bild 11 und 12 (gegenüberliegende Seite). So sahen bei uns stationäre Anlagen — ach, wenn man nur diese Fahrzeuge noch hätte ... — auch nach dem Kriege aus ... und so in den USA! Man muß schon zweimal hinsehen, um die Frage „Wirklichkeit oder Modell“ beantworten zu können. Altmeister John Allen hatte bereits 1948 den Zugunfall in Szene gesetzt.

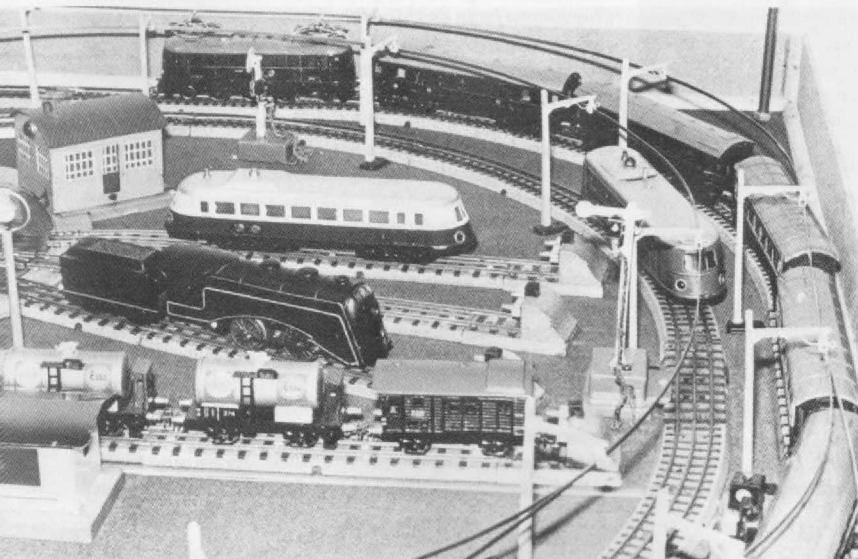
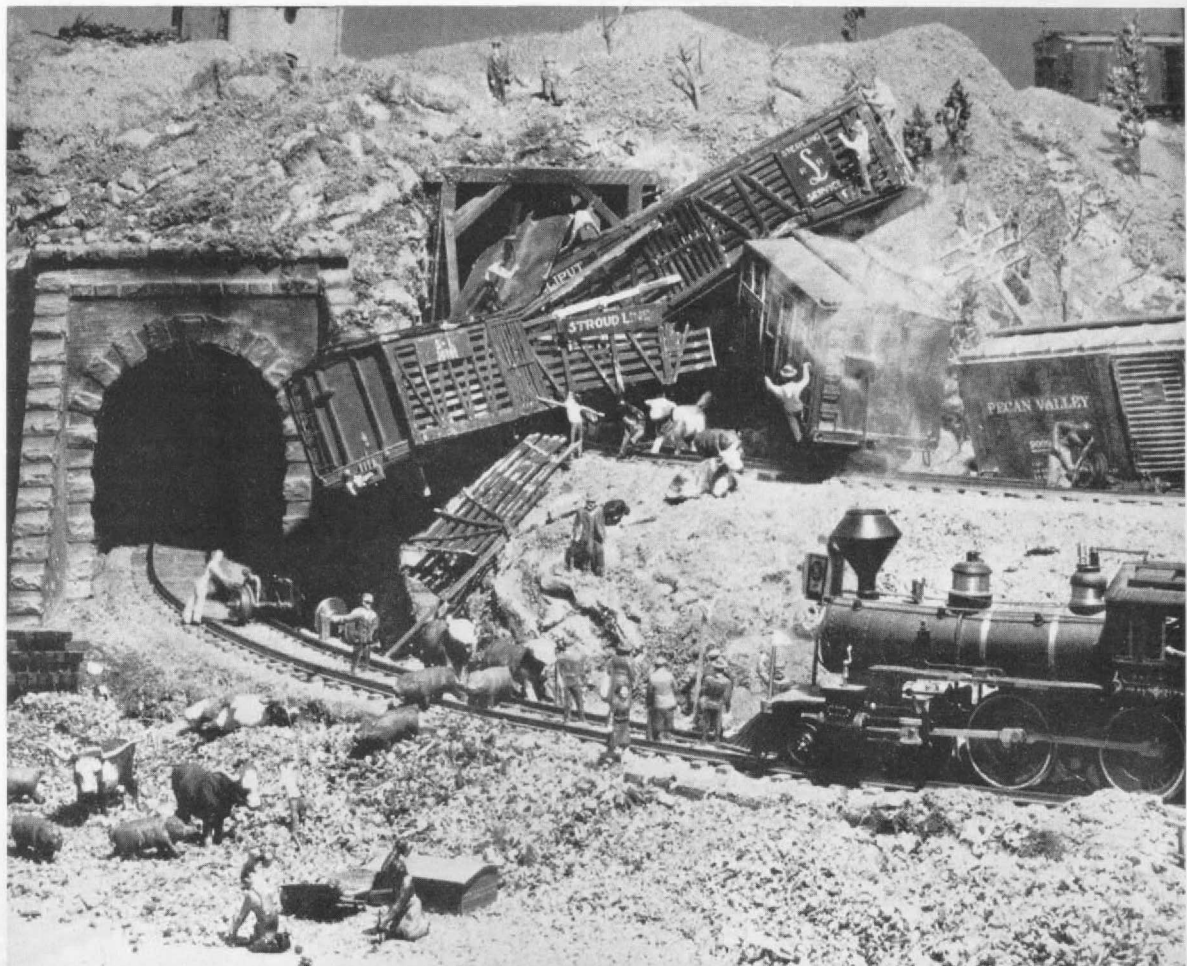


Bild 13. Und noch 2 Leckerbissen für Freunde und Sammler alter Eisenbahnen: der Triebwagen TWE 700 und die Stromlinien-Lok SLR 700 — beide aus den Produktionsjahren 1936 — 1940.



Lassen Sie mich nun auf die Situation der Miniaturbahnenhersteller — ich vermeide aus gutem Grund die Bezeichnung „Modellbahn“ — eingehen:

Märklin war ja relativ glimpflich durch die Kriegswirren gekommen und konnte daher schon nach der Kapitulation 1945 die ersten Schritte zur Wiederaufnahme der Produktion einleiten. Allein der Rohmaterialmangel gebot eine wesentliche Beschränkung. Daher konzentrierte man sich auf die Herstellung der Artikel der Sortimente Spur 00 und Spur 0. Dabei fußte man auf vorhandenen Konstruktionen, um nur einmal wieder die Produktion in Gang bringen zu können.

Bei Trix in Nürnberg mußte man praktisch bei Null anfangen. Das Fabrikgebäude nebst maschinellen Anlagen waren durch Bomben erheblich beschädigt. Dazu waren die meisten Konstruktionsunterlagen verbrannt oder abhanden gekommen.

Als die schlimmsten Schäden repariert waren, war man froh, die Vorkriegsmodelle wieder herstellen zu können.

Auch bei der Firma Fleischmann in Nürnberg waren erst die Kriegsfolgen zu beseitigen, bevor man wieder produzieren konnte. Und dies waren Spur 0-Bahnen mit den bekannten Blechschienen und den meist stark verkürzten Lok- und Wagenmodellen.

Daneben gab es 1948 noch reine Spielzeugeisenbahnen in der bekannten Vorkriegsausführung von verschiedenen Firmen wie Bub und andere, insgesamt aber ein Sortiment, welches eben das traditionelle Programm einer Spielzeugeisenbahn darstellte.

Wie schon gesagt, eine Modellbahn — gleich in welcher Spur beziehungsweise Maßstabgröße — im eigentlichen Anforderungsbegriff, nämlich vorbildgetreu im gewählten Maßstab einheitlich, die gab es nicht. Als Modelle im weiteren Sinn konnte man nur die Märklin-Lok 2 C 1 und 1'B 1'-Tenderlok von Trix gelten lassen. Abstriche mußten beide auch deshalb hinnehmen, weil systembedingt sowohl Märklin- als auch Trix-Loks ihre Eigenheiten hatten.

Beide fuhren mit Wechselstrom. Den Fahrtrichtungswechsel von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt lösten beide Systeme nach der jeweiligen „Art des Hauses“: Bei Märklin durch einen höheren Stromstoß, der die Schaltwalze betätigte, bei Trix durch Stromunterbrechung. Während erstere bei dem Schaltvorgang freudig ihre Augen (Loklampen) aufblitzen ließ und sodann in der bisherigen Fahrtrichtung lustvoll erst noch einen Bocksprung tat, war bei Trix eine Stromunterbrechung durch Schmutzablagerung Anlaß zum ersten Schaltvorgang, der da „Stop“ hieß, worauf die Lok wie ein störrischer Esel alle viere von sich streckte. Stand sie nun noch unglücklicherweise auf dem verdreckten Schienenstück, so konnte man seinen Finger an der auf dem Fahrtregler mittig angeordneten Drucktaste blau stoßen . . . nichts ging mehr. Ein Überstrom, der eventuell doch die isolierende Schmutzschicht überbrückte hätte, stand nicht zur Verfügung. Mit diesen Fahrsteuerungssystemen war also ein vorbildgemäßer Fahr- oder gar Rangierbetrieb unmöglich, geschweige denn das Betrei-

Bild 14. Mit dieser Spur-0-Bahn nahm die Firma Fleischmann nach 1945 wieder die Produktion auf. Die Tenderlok ist aus handlackiertem Stahlblech, die Wagen aus lithografiertem Blech.

