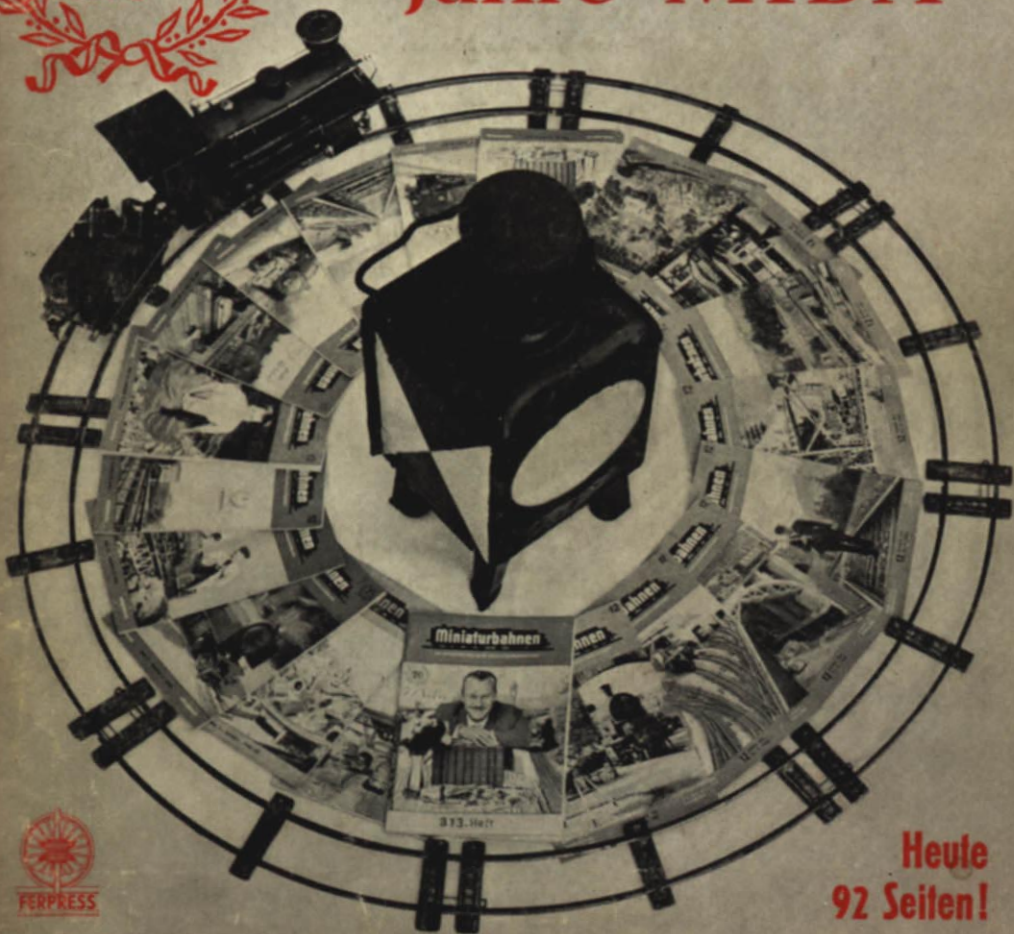


Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

20

Jahre MIBA



Heute
92 Seiten!

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

12 BAND XX
23. 9. 1968

J 21 28 2 D
Preis 2.20 DM

„Fahrplan“

der „Miniaturbahnen“ 12/XX

1. Bunte Seite (Zum Titelbild; Im Fachgeschäft . . .)	575
2. 20 Jahre MIBA (großer Bildbericht)	576
3. Wo bleibt die G 8 (div. Modelle) ?	588
4. 2 Briefe zum 20-Jährigen	592
5. Asbach-Plakate in H0- und N-Größe	593
6. Märklin-Groß-Anlage — früher und heute —	594
7. Märklin-Neuheit Muldenkipper Omni 51	594
8. „1. Historische Modelleisenbahn-Ausstellung“	596
9. Leichte und rationelle Puko-Herstellung	600
10. Wo bleiben die Ellok-Oldtimer (mit div. Oldtimer-Modellen)	605
11. John Allen-H0-Anlage 1948 und 1968	608
12. Krausel-Tunnel, „Kalte Rinne“ usw. mit Pit-Peg-Schaukizzen	610
13. Vom Glimghs Leipzig zum MD4	614
14. Bauzeichnung MD4ie	618
15. Das Schicksal der Heinzl-Kreationen	620
16. Origineller Vorschlag für eine Container-Umlade-Anlage	621
17. Neue N-Modelle aus alten Teilen	622
18. N-Anlage K. Jasper	624
19. Die T3 von Trix (unter die Lupe genommen)	627
20. Trix-T3 mit Schlepptender (Umbau)	628
21. Fleischmann-T3 mit Schlepptender (Umbau)	630
22. Es ist schon 10 Jahre her (Fleischmann-Anlage F. Pelzer)	631
23. AGu nebst Karikatur	631
24. Liliput-Modelle der E 45 220 (Besprechung)	633
25. 20 Jahre MEC Nürnberg	634
26. Verbesserter Verbesserungsvorschlag (zum Streckenplan Streiman)	636

MIBA-Verlag Nürnberg

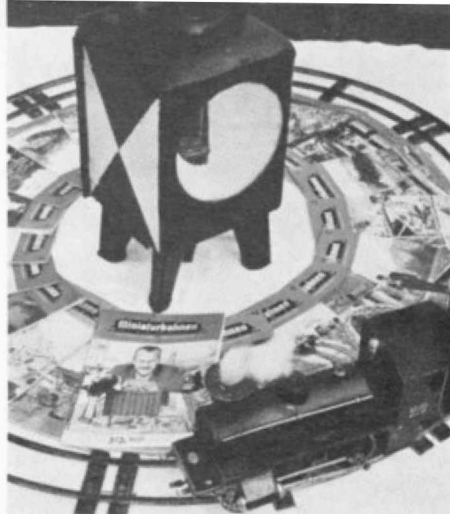
Eigentümer, Verlagsleiter und Chefredakteur:
Werner Walter Weinstötter (WeWaW)

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 26 29 00 —

Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKi)

Konten: Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, Kto. 29364

Heftbezug: Heftpreis 2,20 DM, 16 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag (in letzterem Fall Vorauszahlung plus —,20 DM Versandkosten).



Das heutige Titelbild soll ein

Symbol für 20 Jahre MIBA

sein und wurde von unserem langjährigen Leser OSTRA (Otto Straznický, Köttingen) geschaffen, der zugleich sein 10jähriges Mitarbeiterjubiläum feiert. Nachdem für uns nicht klar erkennbar war, ob die Laterne in der Bildmitte zu unserer „Erleuchtung“ dienen soll oder ob OSTRA uns damit sinnbildlich „heimleuchten“ möchte und ob die im Kreis herumfahrende Lok etwa bedeuten soll, daß sich bei der MIBA alles im Kreise drehe (quasi alles immer wieder auf dasselbe herauskomme), haben wir vorsichtshalber nochmal rückgefragt!

Dem ist also nicht so! OSTRA hat eine ganz andere Leseart (und als Gestalter des Titelbilds muß er's ja wissen!): Im Mittelpunkt steht das große Vorbild, symbolisch dargestellt durch eine bei Eisenbahnfreunden und Modellbahnern gleichermaßen hoch im Kurs stehende Original-Petroleumlampe. Hierüber und über alles, was sonst noch so rund herum um das Vorbild „Eisenbahn“ geschieht, berichtet die MIBA. Stellvertretend für sämtliche Hefte der vergangenen 20 Jahre sind nur die jeweiligen Geburtstags-Hefte Nr. 12 ausgelegt (das Titelbild von Nr. 12/1958 abgeändert gekennzeichnet mit „20 Jahre MIBA“ und „313. Heft“). Der Märklin-Spur I-Schienenkreis (Gleiskreis klingt zugegebenermaßen unrythmisch) bedeutet: Alles dreht sich um die (Modell-) Eisenbahn!

Wir danken OSTRA für seinen netten Einfall und für die Mühe, die er sich gemacht hat! Ob uns eine so originelle Lösung für das Jubiläums-Titelbild gefallen wäre, möchte ich fast bezweifeln, abgesehen davon, daß diese kleine Huldigung an die MIBA — des bin ich gewiß — von Herzen kommt und daher ideal wertvoller ist als der tollste Entwurf eines Berufsgraphikers! WeWaW

Im Fachgeschäft eingetroffen . . .

(Die in Klammern angegebenen Hefte weisen auf bereits erfolgte Besprechungen hin).

Fleischmann: Katalog 1968/69
1384 Diesellok V 200 (4/XX)
1363 BR 50 Kab (4/XX)

Trix: Minitrix 2900 BR 01 (5/XX)

Stichtag: 4. 9. 68

► Heft 13/XX ist spätestens am 19. 10. 68 in Ihrem Fachgeschäft! ◀

1948-1968 20 Jahre MIBA

Jubiläen haben es in sich! Einerseits würde man sie gerne umgehen, weil einem die Frage, in welcher Art man den Jubiläumsrückblick kredenzen soll, einigen Kummer bereitet. Andererseits kann man sie kaum umgehen, weil man von sämtlichen Seiten unausweichlich daran erinnert wird!

Daß man sich über alle die netten Briefe und Glückwünsche freut, ist wohl verständlich, und so sage ich an dieser Stelle für alle diese Freundschaftsbezeugungen meinen herzlichsten Dank! Sie sind der schönste Lohn für viele Arbeit und manchen Ärger, die die Praxis eines jeden geschäftlichen Unternehmens nunmal mit sich bringen.

Besonders erfreut bin ich über die anerkennenden Zeilen der Deutschen Bundesbahn, die im Kleinen und bis ins Kleinste nachzuahmen unser aller höchstes Ziel ist! Auch hinsichtlich dieses Strebens verfolgen wir schon von Anfang an eine konsequente Linie: Wir sehen das Vorbild stets und in jeder Hinsicht mit den Augen eines Modellbauers und bringen daher bewußt nur das, was für die Modellbahn von unmittelbarer Bedeutung ist. Dies erstreckt sich von den Bauzeichnungen nach authentischen Unterlagen bis zur Signalkunde, zu den Gleisplan-Richtlinien, Kunstbauten, technischen Einrichtungen (soweit sie funktionell oder optisch in Erscheinung treten), Zugbetrieb- und Fahrplanvorschriften, bis zu kuriosen Beispielen, die betrieblich oder gestalterisch für einen Modellbahner von Wert sein können. Daß wir darüberhinaus ein besonderes Faible für die Fahrzeug-Veteranen (auf gut deutsch: „Oldtimer“) haben, ist keineswegs eine Marotte von mir persönlich, sondern entspricht unserem Bestreben, das Alte zu hegen und zu pflegen sowie bildlich und zeichnerisch zu bewahren und ist ganz im Sinne unserer Leserschaft. Auch diesen „Gleisstrang“ werden wir weiter-

hin befahren, ohne auf dem „Parallelgleis“ das moderne Vorbild ins Hintertreffen geraten zu lassen (wie unsere kürzlichen Artikelserien über die Öltankstellen oder den Container-Verkehr am besten charakterisieren).

Nachdem ein großer chronologischer Rückblick einem etwaigen 25-Jährigen vorbehalten bleiben soll, wollen wir heute lediglich den Blick ein bißchen kreuz und quer durch die vergangene Zeit schweifen lassen, um an gewissen Beispielen den Fortschritt im allgemeinen zu beleuchten bzw. im besonderen deutlich werden zu lassen, sowie ein paar allgemeine Betrachtungen anstellen.

Welcher Wandel im Bezug auf die Auffassung von einer Modellbahn-Anlage stattgefunden hat, wird z. B. durch einige vergleichende Bilder veranschaulicht (Abb. 13 bis 17) und wie sehr sich die Fahrzeuge vom Spielzeug zu Modellen gemauert haben, mögen ein paar wenige Beispiele demonstrieren (Abb. 3, 4, 16, 17, 29, 30). Ein Blick in die z. Z. überall erhältlichen Kataloge der Modellbahn-Hersteller (und natürlich auch der Zubehör-Industrie) diene zur Ergänzung, da nichts den gewaltigen Fortschritt mehr dokumentieren kann als der Inhalt dieser Kataloge! Vielleicht darf in diesem Zusammenhang daran erinnert werden, daß unser ganzer Wunsch vor 20 Jahren lediglich eine kleine Rangierlok, eine „modellgetreue“ Personenzug-Lok (bezeichnenderweise die Tenderloktypen BR 65) und eine entsprechende Güterzug-Lok war!

Zumindest war dies seinerzeit der bescheidene Anfang unserer „Forderungen“ und im dauernden Wechselspiel zwischen MIBA, Modellbauern und Modellbahn-Herstellern aller Art kam es dann Schritt um Schritt zum heutigen, für die damaligen Begriffe geradezu unwahrscheinlich hohen Qualitätsniveau. Gewiß, erleichtert und beflügelt wurde die Entwicklung



Abb. 1 **Eine DDR-Briefmarke**
aus Anlaß des 20jährigen MIBA-Jubiläums . . .

. . . wäre ein bißchen viel verlangt, aber ist es nicht ein Witz besonderer Art, daß ausgerechnet am 29. August 1968 — also fast auf den Tag genau zum 20. Jahrestag der MIBA! — in der DDR die abgebildete Marke erschien, die die Modellbahn zum Thema hat?!

Sie wurde natürlich zur Eröffnung der Leipziger Herbstmesse herausgegeben, aber köstlicher konnte der Zufall nicht sein Spiel treiben. Oder sollte gar in der Postverwaltung ein verkappter MIBA-Freund sitzen . . . ?

DEUTSCHE BUNDESBAHN
Bundesbahndirektion Nürnberg
Der Präsident

Gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, dem MIBA-Verlag zum 20jährigen Bestehen die Glückwünsche der Deutschen Bundesbahn zu übermitteln.

Seit 1948 arbeiten die „Miniaturbahnen“ daran, die Freude am Eisenbahn-Modellbau und damit am Eisenbahnbetrieb zu wecken und zu vertiefen. Zu diesem Zweck hat die Zeitschrift immer wieder in Wort und Bild auch über die Eisenbahn und insbesondere über die Deutsche Bundesbahn berichtet. So nehmen die Leser an dem tiefgreifenden, immer noch nicht abgeschlossenen Wandel teil, der aus der Deutschen Bundesbahn eine „Eisenbahn der Zukunft“ werden läßt.

Die erste Nummer der „Miniaturbahnen“ erschien bereits kurz nach der Währungsreform. Diese Tatsache zeigt, daß der Herausgeber nicht nur Mut hatte, sondern auch Idealist war. Wenn die MIBA noch heute hohes Ansehen genießt, so ist dies ein Beweis für die gute Arbeit des Verlegers und seiner Mitarbeiter.

Für die Zukunft wünsche ich dem MIBA-Verlag weiterhin Glück und ein erfolgreiches Wirken.

*Der Präsident
der Bundesbahndirektion Nürnberg*



durch die allgemeine Perfektionierung der Kunststoff-Spritztechnik, die sicherlich mit die wichtigste Voraussetzung für das Aufkommen und die Existenz der N-Bahn war.

Wie viele jüngere Leser wahrscheinlich gar nicht wissen, gab es einen Vorläufer der N-Bahn, und zwar bereits vor . . . 20 Jahren! Anlässlich der Hannoverschen Exportmesse 1949 erregte eine 1:180-Bahn eines Herrn Prof. Kersting berechtigtes Aufsehen (dessen Anfangsbuchstabe K übrigens seinerzeit in die Normungsliste der Spurweiten aufgenommen wurde und deren 8 mm-Spur anfänglich ja auch bei der Arnold Rapido zu finden war,

bevor der Maßstab 1:160 und dementsprechend die 9 mm-Spur eingeführt wurde). In der Kersting-Lok befanden sich gedruckte Leitungen (für die damalige Zeit eine tolle Sache) und auch das sonstige Zubehör ähnelt stark dem heutigen N-Bahn-Zubehör. Aber diese Kleinstbahn war ihrer Zeit voraus (und viel zu teuer annonciert) und kam nie zur Fertigung (s. Abb. 7).

Ein ähnliches Schicksal hat übrigens die allererste H0-Bahn (die 16 mm-Bahn von Bing) erlitten. Sie lebte anfänglich auch nur höchstens 1-2 Jahre (so um 1923/24 herum) und verschwand dann von der Bildfläche. Sie wurde

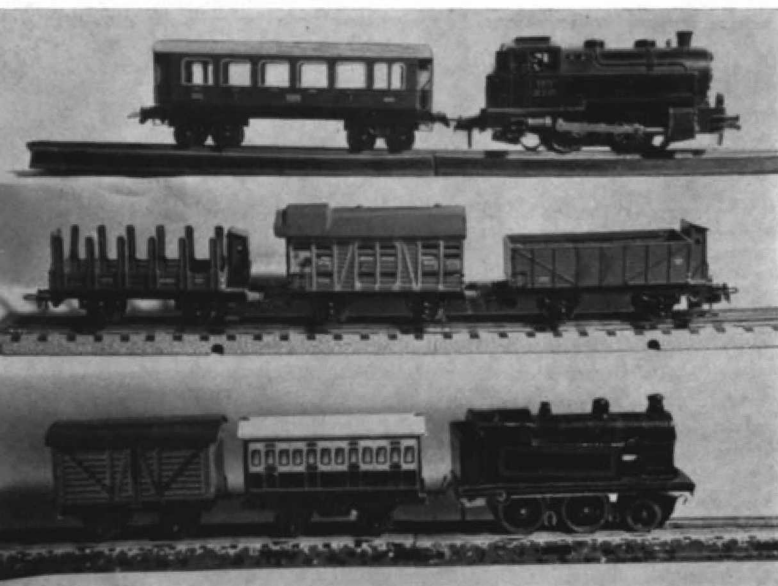


Abb. 2. Die ersten H0- (seinerzeitige 00-) Versuche:
Unten: Bing 1923
Mitte: Märklin 1935
Oben: Trix 1935

Diese Aufnahme verdanken wir Herrn H. Petrovitsch, Innsbruck (bzw. seinem Vater) und sie war nur dadurch möglich, daß die österreichische „1. Historische Modelleisenbahn-Ausstellung“ gerade in Innsbruck gastierte (s. a. S. 596—598).

erst ungefähr 10 Jahre später wieder aufgegriffen und zwar von Trix (1935) und im selben Jahr auch von Märklin (s. Abb. 2).

Und da die H0-Bahn der 0-Bahn allmählich den Garaus machte — nachdem diese die Spur I-Bahnen (vor dem 2. Weltkrieg) abgelöst hatte —, ist man allgemein der Meinung, daß sich dieses „Spiel“ nun wiederholen und die N-Bahn langsam aber sicher der H0-Bahn den Strom abzapfe. Ich persönlich teile diese Ansicht nicht, denn sowohl H0 wie auch N sind in gewissem Sinn „Tisch-Bahnen“, während die Diskrepanz zwischen einer 0- und einer H0-Bahn viel gravierender ist. Es gibt sogar Leute, die der Meinung sind, daß die Kleinbahnen (N und TT) den Zenit bereits erreicht

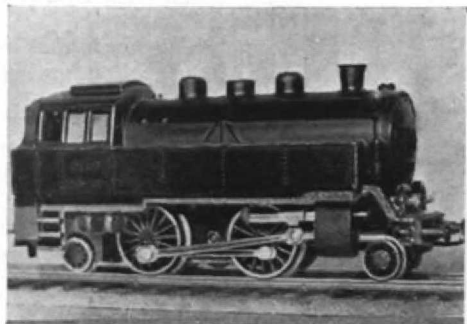
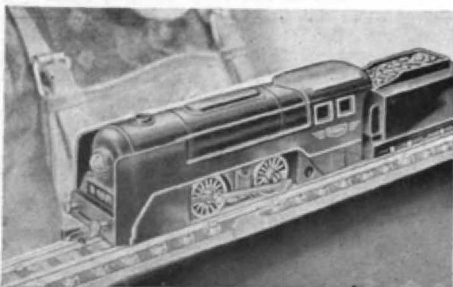


Abb. 3 Eine vor fast 20 Jahren auf „Modellok“ umfrisierte zweiachsige Märklin-Lok. Wie eine umfrisierte Trix-B-Lok um diese Zeit aussah, verrät S. 627.

Abb. 4 Eine Rokal-TT-Lok aus dem Jahr 1951! — In welchem Gegensatz dazu stehen doch die heutigen Rokal-Modelle!



hätten und die gesamte Entwicklung wieder rückläufig zu größeren Bahnen hin ginge. Begründet wird diese Meinung durch das etwas vermehrte Angebot in 0-Bahn-Material und 0-Modellen, sowie durch die begeisterte Aufnahme, die die Lehmann-Groß-Bahn (LGB) allgemein gefunden hat. Nun, letzteres beruht zweifellos nur auf der gediegenen Ausführung der äußerst geschickt ausgewählten Vorbilder und ihre Verwendungsmöglichkeit für die
(weiter auf Seite 582)

Abb. 5. Eine Märklin-0-Anlage, wie sie 1948 noch hier und da anzutreffen war. Aber wer hatte so kurz nach Kriegsende noch Platz für eine so platzfressende Bahn? Zweifels- ohne war die Nachkriegs-Wohnungs- not die maßgebliche Voraussetzung für das Blühen und Gedeihen der nur halb so großen 00-Bahn.

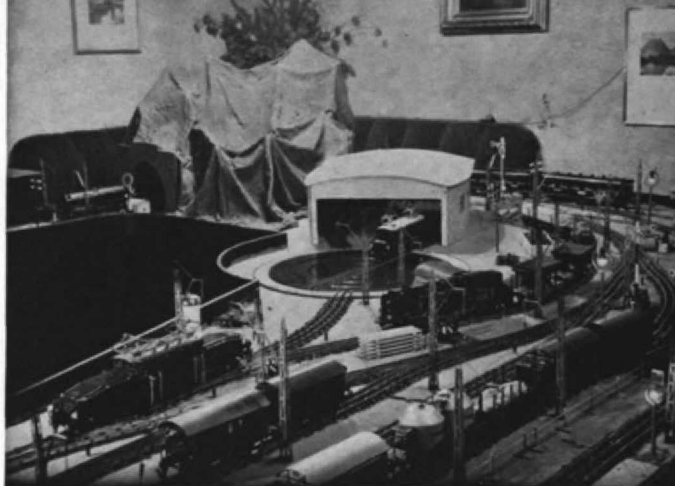
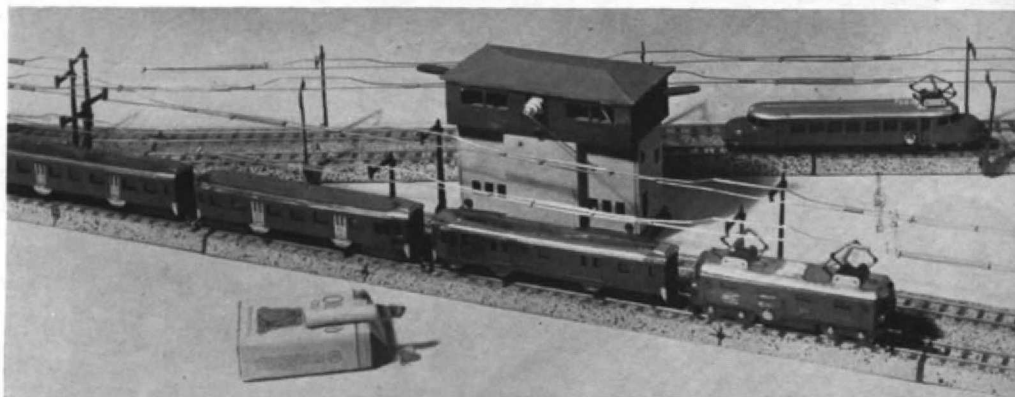


Abb. 6. Daß die Lytax-TT-Bahn nach kurzer Zeit ihren Geist aufgeben mußte, lag bestimmt nicht an ihrer technischen Konzeption, sondern an der Unrentabilität infolge zu geringer Nachfrage (und ein finanzkräftiges Werk wie im Falle Rokal stand nicht im Hintergrund).



▼ Abb. 7. Der Vorgänger der N-Bahn, die 8-mm-Bahn im Maßstab 1 : 180 des Herrn Prof. Kersting, war — wie das Bild erkennen läßt — technisch bestens konzipiert und auch von der Maßstäblichkeit her geradezu vorbildlich gedacht gewesen. Aber die Zeit war noch nicht reif, der Schritt von der 0-Bahn zur 8-mm-Bahn seinerzeit zu groß und unvorbereitet!





Abb. 8. So sah eine H0-Anlage vor ca. 15 Jahren aus. Das Auge war für eine gute Gelände-Gestaltung noch nicht so geschult wie heute und die Gleise wurden lediglich „eingesandelt“. Auch „tummelten“ sich mitunter noch alte Spielzeug-Loks herum (wie z. B. die Freelance-Märklin-Eilok RSM 800 im Vordergrund).



Abb. 9. Eine Trix-Anlage aus dem Jahre 1950, deren schwarze Bakelit-Gleise nicht gerade besonders vorbildgetreu aussehen. Auch hier wieder der grobe Kies zwischen den Gleisen und das unnatürlich wirkende „Gebirge“ im Hintergrund.



Abb. 10. Das waren die allerersten hand-geschnitzten Holzfiguren von Preiser, die wir 1949 zu Gesicht bekamen! Und es bedurfte WeWaWs ganzer Überzeugungskraft, Herrn Preiser zu einer Kleinserienanfertigung zu überreden!



Abb. 11. Einige Jahre später gab es bereits einige Könner und das Thema „Eisenbahn und Landschaft“ trat immer mehr in den Vordergrund. Könnte diese H0-Anlage nicht in der heutigen Zeit zu suchen sein? — Sie entstand bereits vor 15 Jahren. Eigenartigerweise (und leider!) hat man von ihrem Gestalter später nie mehr etwas gehört oder gesehen.

Abb. 12. Diese Anlage aus dem Jahr 1951 stand seinerzeit über dem Durchschnitt, wengleich auch (aus heutiger Sicht gesehen) die Märklin-D-Zugwagen und die Ellok wie Fahrzeuge einer „privaten Privatbahn“ wirken mögen!





Abb. 13. Eine Clubanlage aus dem Jahre 1951. Das Anlagenbau-Niveau dieser Zeit ist unverkennbar, wie ein Blick auf Abb. 8 und 9 deutlich zu erkennen gibt. Dennoch hat man versucht, mit Selbstbau ein manches aufzubessern und sogar ein „gemischter“ Zweischienen- und Dreischienen-Betrieb wurde hier bereits verexerziert. Man vergleiche hiermit die Clubanlage der Abb. 15!

Hausgärten; das zeitweilig in vermehrtem Maß in Erscheinung tretende 0-Angebot hängt damit zusammen, daß dieser Kreis jahre-, ja jahrzehntelang fast überhaupt nicht berücksichtigt worden ist und sich einige Hersteller urplötzlich dieses vielleicht nicht unlukrativen Kreises entsannen, als es darum ging, neue Absatzgebiete zu finden.

Dieser „run“ ist fast schon wieder vorbei, der „Rahm“ bereits abgeschöpft. Ich gehe auf diese Dinge deswegen etwas näher ein, weil wir immer wieder daraufhin angesprochen werden. Zweifelsohne macht die N-Bahn ihren Weg und der Kreis der H0-Bahn-Käufer wird hierdurch (und durch die Autobahnen für die Junioren, die in früheren Zeiten statt dessen eine Bahn-Anfangsgarnitur bekamen) immer mehr eingeeengt, aber m. E. kommt diese Entwicklung den H0-Bahn-Freunden nur zugute, da in dem verbleibenden Kreis in steigendem Maß die anspruchsvolleren Modellbahner allmählich überwiegen dürften. Bezeichnenderweise zieht bei der N-Bahn im allgemeinen nicht der geringere Platzbedarf, sondern die durch die N-Bahn gewährleisteten größeren Möglichkeiten für Bahn und Landschaft (mit dem Platzbedarf einer H0-Anlage). Auch dieser Umstand unterstreicht meine o. a. Ansicht, daß nicht wie bei der 0-Bahn die Platzfrage eine dominierende Rolle spielt, sondern bei der

Entscheidung der Bahngröße heute gänzlich andere Beweggründe maßgeblich sind. Nun, die Zukunft wird es weisen, inwieweit die N-Bahn der H0-Bahn den Markt streitig machen wird.

Im Zusammenhang mit der Platzfrage wird immer wieder als „Gegenargument“ das angebliche „Fiasko“ des Märklin-Modellgleis-Sortiments 3900 herangezogen. Dieses Gleismaterial - das schönste Märklin-Gleis, das es je gab! - mit den großen Radien (111 und 121 cm), einem mittleren Gleisabstand von 5 cm, sehr schlanken Weichen und fast maßstäblichen Weichenlaternen, erschien 1953, war vielleicht etwas teuer und wurde nach kurzer Zeit wieder eingestellt, weil es (lt. Märklin) wegen der großen Radien nicht richtig lief. Nun, es mag sein, daß die verhältnismäßig großen Radien seinerzeit vielleicht mit ein gewisses Handicap dargestellt haben mögen, weil damals die allgemeine Raumnot viel zu groß war, aber m. E. lag es mehr daran, daß die üblichen kleinen Radien und Weichen im 3900-Sortiment gänzlich fehlten, so daß ein wirklich platzbeschränkter Märklinist nicht klein genug anfangen konnte. Vielleicht war es auch seiner Zeit voraus. Wie dem auch sei — jenes Gleis wäre für einen Modellbahner (und Trixl!) geradezu ideal gewesen: der Gleiskörper bestand aus Kunststoff und die Masseverbindung zwischen den Schienen konnte leicht getrennt werden, so daß