

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

4 394038 214802 09 >

September 1998

B 8784 · 50. Jahrgang

DM/sFr 14,80

S 118,- · Lit 19000

hfl 18,50,- · lfr 360,-

<http://www.miba.de>

152
Seiten
Extradicke
Jubi-Ausgabe

40 Seiten
Sonderteil

- MIBA-Chronik
- John Allen
- Anlagen aus 50 Jahren
- Vogelsberger Westbahn
- und vieles mehr



50 Jahre

mit
**Faksimile-
Nachdruck
MIBA 1/48**

Themenschwerpunkt

Moderne Güterbahn



Über die Frage, ob 50 Jahre eine lange Zeit seien, läßt sich vermutlich ebenso lang wie ergebnislos räsonieren. Objektiv wird sie sich kaum beantworten lassen, und ganz nach subjektivem Standpunkt wird jeder Einzelne individuelle Maßstäbe anlegen. Der Unterzeichner beispielsweise hatte gerade erst das Licht der Welt erblickt, als der Verlagsgründer und

Hobby ist so vielgestaltig und zukunfts-trächtig, daß wir uns auch um die Inhalte der nächsten 50 MIBA-Jahrgänge kaum den Kopf zerbrechen müssen.

Unvorstellbar? Gut, dann schauen wir in die Vergangenheit, denn die ist verbürgt. Für Zeitzeugen noch nachvollziehbar, für uns „Nachgeborene“ aber wieder schwer vorstellbar sind die Umstände und die Motivationen, die den Rahmen für das Erscheinen der ersten MIBAs bildeten. Daß jemand im nahezu vollends zerbombten Nürnberg der Jahre 1946 bis 1948 keine anderen Sorgen hat, als eine Zeitschrift über die von ihm so geliebte „elektrische Eisenbahn“ zu entwickeln. Daß er zwei oder drei Gleichgesinnte findet, die mit ihm die ersten Artikel anfertigen. Daß es ihm gelingt, einen Verlag aufzutreiben und eine Druckerei und schließlich Papier. Daß er es schafft, den Besitzern die Lizenz für den eigenen Verlag abzuluchsen und die MIBA trotz Geldnot und schlechter Zahlungsmoral am Leben zu erhalten ...

Unvorstellbar, wie es zur Zeit der MIBA-Gründung zugegangen ist? Dann werfen Sie einen Blick in den Faksimile-Nachdruck der allerersten MIBA vom September 1948 auf S. 115. Und auch sonst beschäftigt sich unser Jubiläums-Schwerpunkt in dieser Ausgabe natürlich mit dem MIBA-Geburtstag, mit 50 Jahren Modellbahnhistorie und all den Errungenschaften für uns Modellbahner, mit Persönlichkeiten und Pionieren und mit Anlagen, die Aufsehen erregten – einschließlich der aktuellen „Vogelsberger Westbahn“.

Als WeWaW anno 1958 sein „sonderstarkes Jubiläumsheft“ herausbrachte, hatte dieses einen Umfang von 64 Seiten. Heute liegt die mit 152 Seiten dickste MIBA-Monatsausgabe aller Zeiten vor Ihnen. Wer diese MIBA beim Händler erwirbt, muß dafür ausnahmsweise DM 14,80 berappen – eine Mehrinvestition, die durch den erweiterten Umfang und die Faksimile-Ausgabe der ersten MIBA von 1948 mehr als aufgewogen wird. Ab der Oktober-MIBA gilt wieder der gewohnte Preis: DM 12,- für über 120 Seiten „Modellbahn pur“. *Thomas Hilge*

Zeitlose Grundsätze

langjährige Chefredakteur, Werner Walter Weinstötter alias WaWaW, u.a. diese Zeilen der MIBA-Ausgabe 12/1958 voranstellte: „10 Jahre MIBA. Kein welterschütterndes Ereignis, aber immerhin eine Zeitspanne, in der sich viel getan hat! ... Hoffen wir auf weitere 10 Jahre ungestörter und friedlicher Tätigkeit.“ So betrachtet sind 50 MIBA-Jahrgänge, entstanden in 50 Jahren „ungestörter und friedlicher Tätigkeit“ unvorstellbar viel.

Unvorstellbar? Außenstehende mögen schwer nachvollziehen können, wie sich 702 Ausgaben und weit mehr als 40 000 Seiten nach dem Erscheinen der ersten „Miniaturbahnen“ im September 1948 immer noch neuer Stoff zum Thema „Modelleisenbahn“ findet, um damit zwölf mehr als 100seitige MIBA-Monatsausgaben pro Jahr zu füllen – und zwar „belehrend, unterhaltend und aktuell“, wie WeWaW einst in zeitgemäßem Diktum die zeitlosen MIBA-Grundsätze definierte.

Moderne Medienforscher würden neudeutsch-griffig von „Infotainment“ sprechen – wir wollen die MIBA lieber informativ und kenntnisreich, unterhaltsam und anregend gestalten. Und daß uns dies gelingt, zeigen nicht nur die positiven Stimmen aus der Leserschaft, sondern auch die Zahlen aus den Verkaufsräumen. Beide beweisen aber noch mehr: Unser gemeinsames

Noch eine Premiere ist der MIBA-Titel ohne das gewohnte Modellbahn-Titelbild. Als Zutaten für ihr „Composing“ verwendete unsere Grafikerin lediglich ein H0-Formsignal von Viessmann und einige Preiser-Figuren im Maßstab 1:45, den Rest erledigte sie mit Hilfe leistungsstarker Bildbearbeitungsprogramme und Computer.



SONDERFAHRT

Ihr einmaliges Messe-Erlebnis:

Mit dem Original-VT-18 nach Köln!



Im KATO-NOCH-MIBA-LENZ-EXPRESS von Berlin nach Köln

Diese **einmalige Sonderfahrt** im legendären Paradestück der DR, dem Schnelltriebwagen VT 18.16, sollten Sie sich als Bahnliebhaber nicht entgehen lassen.

Genießen Sie die **einzigartige Atmosphäre** vergangener Tage auf der Fahrt von Berlin nach Köln zur Internationalen Modellbahnausstellung. Um Ihr leibliches Wohl bemüht, versorgen wir Sie auf der Hin- und Rückfahrt **mit Verpflegung**, und als **Souvenir erhalten Sie** ein Miniatur-Zuglaufschild dieser Reise. Der **kostenfreie Eintritt** zur Internationalen Modellbahnausstellung ist im Fahrpreis von DM 299,- bereits erhalten.

Reservieren Sie noch heute mit der Bestellkarte im Heft Ihr persönliches Messe-Erlebnis im KATO-NOCH-MIBA-LENZ-EXPRESS, denn es stehen **nur 180 Plätze** zur Verfügung.

Wir würden uns freuen, Sie bei dieser außergewöhnlichen Bahnfahrt an Bord begrüßen zu dürfen.

Terminplan

Die Sonderfahrt findet am **21.11.1998** statt.

Der Fahrpreis beträgt **DM 299,-** und beinhaltet die Hin- und Rückfahrt von Berlin nach Köln, zweimal Verpflegung im Zug, freien Eintritt zur Internationalen Modellbahnausstellung, 1 Miniatur-Zuglaufschild und 1 Ausgabe der aktuellen MIBA.

Anmeldeschluß ist der 13.11.1998

Abfahrtszeiten

Abfahrt Berlin-Hauptbahnhof	05.00 Uhr
Ankunft Köln-Deutz / Messe	11.00 Uhr
Abfahrt Köln-Deutz / Messe	17.00 Uhr
Ankunft Berlin-Hauptbahnhof	00.00 Uhr

Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an den MIBA Verlag, Herr Bernd Heß, Telefon 0911-519 65-25. Buchen können Sie Ihre Reise mit der Bestellkarte im Heft oder bei MIBA Verlag GmbH, VT 18, Senefelderstraße 11, 90409 Nürnberg oder unter <http://www.miba.de>

Wir wünschen Ihnen angenehme und aufregende Stunden im

KATO-NOCH-MIBA-LENZ-EXPRESS

MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL

25 Viele Züge kann Theodor Althoff auf seiner ausgedehnten H0-Anlage fahren lassen. Bei der Ausgestaltung beherzigte der Erbauer viele MIBA-Anregungen!

Foto: Theodor Althoff



126 Güterzuggepäckwagen spielten in früheren Epochen eine große Rolle bei der Güterzugbildung! MK berichtet über den Bau des Weinert-H0-Modells.

Foto: MK



116 Der Werbung auf der Modellbahn-Anlage hat sich Bruno Kaiser mit diesem Beitrag verschrieben, es geht um Plakatwände und Hauswandreklame in H0.

Foto: bk



MIBA-SCHWERPUNKT Moderne Güterbahn

Huckepack über die Modellgleise	46
Von der Straße – auf die Schiene	54
Der Güterbote	58
Der Fracht-Renner	62

VORBILD

Der Leisetreter (ETA 150)	10
Noch 'n Ziegelstein (145)	32

NEUHEIT

Erbauliches für die Schmalspur	20
Alles dran, alles drin (Pwg)	126

MODELLBAHN-ANLAGE

Traumanlage = realisierte Anlage	25
----------------------------------	----

WERKSTATT

Stop für die Hitze!	30
---------------------	----

MIBA-TEST

Akku-rater ETA (Kato-515)	15
Cargo-Champion (Roco-145)	37
Moderne Gütertraktion (152)	42

50 JAHRE MIBA

Peter Frankenfeld, Uwe Seeler und ich	75
Die MIBA im September	76
MIBA 1948 bis '98 – kurze Chronik	78
Die MIBA-Macher	86
Spielzeug versus Maßstab?	88
Anlagen im Wandel	94
Bauprojekt Vogelsberger Westbahn (9)	
Kein leichtes Spiel	102
Pioniere der Modellbahn (7):	
John Allen – die Legende	111
Faksimile-Nachdruck MIBA 1/48	115

MODELLBAU

Schmeckt wie 'ne Kräftige, Baby	116
Neue Beine für den Schwarzen Schwan	120

VORBILD + MODELL

„Wirtschaftswunder-Güterzug“ von Märklin	128
--	-----

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Nur ein Bild	9
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	64
Kleinanzeigen	66
Bücher/Video	72
Neuheiten	135
Impressum · Vorschau	150



120 Ein neues Fahrwerk samt neuem Tenderantrieb bekommt Arnolds (bzw. Rivarossis) elegante Schnellzuglok der BR 10 „spendiert“. Foto: H. Grünsfelder

128 Fünf authentische Werbewagen aus der Zeit des Wirtschaftswunders kommen von Märklin. Foto MK



15 Dem Akku-Triebwagen ETA 150 samt Steuerwagen wird in unserem Vorbildbeitrag ein kleines Denkmal errichtet, im Anschluß daran testen wir das neu erschienene Kato-H0-Modell für die MIBA-Leser. Foto: MK

Lücken im Programm

Die Beiträge „raumfüllende N-Bahn“ und „Schieferbahn“ zeigen, daß auch in der N-Spur vorbildgerechte Modellbahnanlagen gebaut werden können. Leider scheitert aber vielfach die Bildung vorbildgerechter Züge an den Lücken im Programm der Spur N-Hersteller. So fehlt für die Bildung von IC-Zügen der Epochen 4 und 5 ein zeitgemäßes Modell des Bm 234/235. Der Fleischmannwagen weist vorbildwidrig nur elf Abteile auf, und das mittlerweile aus dem Programm genommene Arnold-Modell entspricht nicht mehr dem heutigen Fertigungsstandard. Sowohl Fleischmann als auch Minitrix hätten den Bm 234/235 mit wenig Aufwand an Formänderungen aus ihrem 2. Klasse-Interregiowagen ableiten können.

Hoffentlich schließt wenigstens Arnold die Lücke, indem es den FS-Schnellzugwagen 2. Klasse auch in der DB-Version auflegt, passend zu den optisch ausgezeichneten TEE/IC-Wagen Avnz 111 und Apmz 121.
Dr. Christian F. Schneider (e-mail)

MIBA 6/98, Wagen mit Turm

Rare Einsatzbilder

Die Artikel über den 4achsigen Turmtriebwagen (Rathgeber, Bauj. 1926) im MIBA Spezial 35 und in der MIBA 6/98, habe ich mit großem Interesse

gelesen. Im September 1967 gelang es mir, dieses Fahrzeug im Einsatz zu fotografieren. Bilder vom Einsatz sind

Der Rathgeber-Turmwagen im Einsatz an der Donnersbergerbrücke in München

anscheinend rar, ich jedenfalls habe noch keine Veröffentlichung gesehen. Leider erwischte ich das Fahrzeug ganz am Anfang meiner „Fotografenkarriere“, damals „knipste“ ich noch mit Color-Negativ, und Bilder aus dem fahrenden D-Zug waren auch nicht mein Ding! Ich möchte den MIBA-Lesern trotzdem mein relativ seltenes Frühwerk nicht vorenthalten.

Bernd Scharz, Euskirchen

MIBA 7/98, Taigatrommel mit Dieselsound

Anmerkungen

Bei der Vorstellung von Gützolds V 120 mit Geräuschelektronik ist dem Verfasser nach meiner Meinung ein kleiner Fehler hinsichtlich der Namensge-

bung der Lok unterlaufen. Nach meinem Wissen entstand der Name „Taigatrommel“ nicht aufgrund des markanten Motorengeräusches, sondern weil ein für diese Lok typisches „Trommelgeräusch“ entstand, wenn sie mit ihren dreiachsigen Fahrgestellen über die im früheren Ostblock größtenteils mit Schienenstoß verlegten Gleise fuhr.

Zum Thema Nachwuchs für die Modellbahn möchte ich anmerken, daß der eine oder andere Interessent auch mit Hilfe der Modellbahnkataloge gewonnen werden könnte. Dazu bedarf es aber einer etwas interessanteren Aufmachung. Ich denke, der Nachwuchs ist eher mit aussagekräftigen Fotos der Modelle, auch mal aus ungewöhnlicher Perspektive, und Texten mit technischen Daten von Vorbild und Modell zu interessieren, als mit den bisher aufgelegten Katalogen. Schließ-



lich hat sich auch die MIBA im Laufe der Zeit verändert. Wie ich finde, zum Positiven.

Peter Brodhage, Arenborn

MIBA 7/98, Im Namen der Königin

Ähnliche Zugbildung

Ich habe mich vor allem über die Vorbildfotos mit den blauen Wagen sehr gefreut, denn hier waren für mich interessante neue Informationen enthalten. Ich habe diese Züge in der 2. Hälfte der 80er Jahre mehrfach in Berlin beobachtet, da gab es nur Wagen in Oceanblau/Beige, wie sie früher aussahen, war mir bisher unbekannt.

Die von mir beobachtete Zugbildung war der in der MIBA beschriebenen sehr ähnlich. Es gab keine Wagen 2. Klasse mehr, die 3 Am203 waren wohl von der DB nur angemietet und trugen daher auch den „Union Jack“ auf dem Zuglaufschild, damit konnten sie leicht in normale Umläufe wechseln. Für die Sonderwagen waren normale Umläufe natürlich uninteressant, daher konnte der „Union Jack“ direkt auf die Wagen gemalt werden. Der erwähnte Gepäckwagen war durch den (ehem.) Postwagen ersetzt, der sich bei näherem Hinsehen als D(Gen) beschriftet entpuppte. Der WR und der Salon waren bis auf die Farbgebung praktisch unverändert. Zugloks waren immer die „allgegenwärtigen“ 132er.

Peter Wolf (e-mail)

MIBA 7/98, Gleisplan für die Stadtbahn

Bodenfreiheit reicht nicht

Vor mir liegt MIBA 7/98, und ich freue mich, daß das Thema „Stadtbahn“ am Beispiel Karlsruhe behandelt wird. Aber leider irrt der Verfasser, wenn er auf Seite 51 vermutet, die bisher verfügbaren Roco- und Lima-Modelle würden auf Märklin-Gleis laufen. Sie tun es bis zur ersten Weiche, doch dann reicht die Bodenfreiheit nicht aus. Schade! Erst der künftige GT8-100C/2S von Roco wird das Problem beherrschen, so hat man uns in Salzburg jedenfalls versprochen. Denn wir „trommeln“ schon lange auf die H0-Hersteller ein: Man möge auch die Bodenfreiheit beachten!

Dipl. Ing. Gerhard Scholtis, Erlangen

MIBA-Jubiläum

Noch mit Ostmark

Im „Zur Sache“ in Heft 1/98 steht die Frage: „Wer hat schon alle MIBA-Ausgaben ...“ Darauf schlicht und ergreifend die Antwort: „ich“.

Ich besitze lückenlos alle MIBA-Hefte ab 1/48 bis heute. Das ist für einen „Osteuropäer“ wahrscheinlich absolut rekordverdächtig! Fragen Sie nicht, was da dahintersteht. In der Anfangszeit konnte man die Zeitung noch mit Ostmark bezahlen über eine Berliner Anschrift. Dann haben mir Freunde da den MIBA-Bezug spendiert.

Der Versand ging ja bis 1950 auf die normale Art. Dann wurde es kriminell bis abenteuerlich. Ich ließ sie nach Ungarn schicken und schmuggelte sie dann einmal im Jahr ein. Später hatte ich dann eine Adresse in der CSSR, von wo sie mir gebracht wurde usw.

Das beiliegende Foto zeigt noch eine Kostprobe meiner Modellbauaktivitäten der 50er Jahre: Bauprojekt Nord-West-Bahn. Der Bf Holzingen stand jahrelang auf der ersten Meißner Clubanlage. Ich weiß nicht, ob er noch „lebt“

Werner Ilgner, Marienberg



Damals häufig nachgebaut:
Bf Holzingen auf der Meißner Clubanlage

MIBA-Buch: Gruß aus Ferbach

Viele Anregungen

Heute möchte ich Euch ein besonderes Lob aussprechen: „Gruß aus Ferbach“ bestellt, 2 Tage später schon da!

Erst war ich zwar etwas enttäuscht über das dünne Päckchen („das kann doch nicht viel sein, was da drin ist“), aber nach dem ersten Durchschauen schon die Erkenntnis: das ist das neue Standardwerk nicht nur für den Modulbauer! So viele und neue Anregungen ...

Peter Popp (e-mail)

MIBA 1-8/98, Vogelsberger Westbahn

Faß ohne Boden? Nicht für die „Westbahnhelden“!

Mit wachsendem Neid verfolge ich die Entstehung der „Vogelsberger Westbahn“. Es ist nicht der geniale Entwurf, der dieses Gefühl in mir weckt, auch nicht die perfekten Gebäude oder die unglaublich realistisch gestaltete Landschaft, eher schon das viele Bier.

Aber Spaß beiseite. Ich frage mich, wie heutzutage ein Normalverdiener den Bau einer Anlage dieser Größe, die ja nun wirklich noch im Bereich des „Normalen“ liegt, finanzieren soll.

Seit ca. einem Jahr baue ich an meiner 2,4 x 3,2 m „großen“ U-förmigen H0-Anlage (Thema: Nebenbahn mit Endbahnhof). Bei den Preisen, welche die Modellbahnzubehör-Industrie für ihre – zugegebenermaßen immer besser werdenden – Produkte verlangt, entwickelt sich das Projekt immer mehr zum Faß ohne Boden. 50,- DM für eine Weiche mit Antrieb, 10,- DM für eine Packung Hekiflor, da schüttelt die beste Ehefrau mit dem Kopf.

All diese Probleme scheinen unsere „Westbahnhelden“ wohl nicht zu haben. Ob ich nicht auch mal in Lich nachfrage, ob sie mir etwas unter die Arme greifen? Ob mit oder ohne Bier-Werbung sind Anlage und Baubericht das Beste, was ich in den letzten zehn Jahren in einer Modellbahn-Zeitschrift gesehen habe.

Es bleibt zu hoffen, daß sich auch für das nächste Projekt dieser unschlagbaren Truppe ein Sponsor finden wird. Prost!

Martin Müller, Forchheim

Leserbriefe geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder; im Sinne größtmöglicher Meinungsvielfalt behalten wir uns das Recht zu sinnwahrer Kürzung vor.

Ihre Meinung interessiert uns!

Schreiben Sie uns:

Redaktion MIBA

Senefelderstraße 11

90409 Nürnberg

Telefax: 09 11/5 1965 40

E-mail: redaktion@miba.de



Foto: MIBA-Archiv

*F*otografen beim Fotografieren fotografiert –
die Mariazellerbahn ist hier in doppelter Hinsicht ein Motiv.

Das Konzept, einen Triebwagen leichter Bauart durch Strom aus mitgeführten Akkus zu betreiben, wurde bereits zu Preußens Zeiten mit den ETA 177/178 angewandt. Nach einer nur acht Stück umfassenden Serie von ETA/ESA 176 waren ab 1954 die ETA 150 in größeren Stückzahlen zu sehen. Dr. Rolf Löttgers gibt eine Typenübersicht dieser geräuscharmen Triebwagen.



Vorserie und Vorgänger:
Akkus in München. Fotos: MIBA-Archiv



Die Akkutriebwagen der Baureihe ETA 150.5

Der Leisetreter

In den Jahren 1954 bis 1965 lieferte die deutsche Waggonbauindustrie insgesamt 232 Akkutriebwagen und 216 zugehörige Steuerwagen der Baureihe ETA/ESA 150 an die Deutsche Bundesbahn aus. Dem war die Entwicklung des ETA/ESA 176 vorausgegangen, die jedoch nach der Beschaffung von acht Zügen in den Jahren 1952/54 nicht weiterverfolgt wurde.

Über rd. vier Jahrzehnte hinweg gehörten die Akkutriebwagen zum gewohnten Bild auf den Strecken der DB, ein Nachfolger für diesen umweltfreundlichen Fahrzeugtyp wurde nicht in Auftrag gegeben.

Typenübersicht

Der ETA 150 wurde in drei Varianten geliefert, wobei die Bauartunterschiede jedoch durch die Baureihenbezeichnungen ETA 150.0, ETA 150.1

und ETA 150.5 noch nicht genügend gekennzeichnet sind. Gravierend sind diese Unterschiede allemal nicht. Sie betreffen die Aufteilung des Innenraumes, die Batterieausstattung und die Anordnung von Türen und Klappen an den Wagenseiten.

Die Steuerwagen ESA 150 und der ETA 150.0 besitzen nur die zweite Wagenklasse, die übrigen Fahrzeuge sind zweiklassig ausgeführt. Die Zahl der Plätze in der ersten und zweiten Klasse variiert bei den einzelnen Lieferungen – auch über die Unterbauarten hinweg –, und zusätzlich wurden die Abteile zweiter Klasse anfangs in der Sitzteilung 2+3, ab ETA 150 101 bzw. ESA 150 021 in der Sitzteilung 2+2 geliefert. ETA 150.0 und 150.1 besitzen an beiden Wagenenden dreiflügelige Falttüren, der ETA 150.5 hingegen auf der Seite des Gepäckraumes eine vierflügelige.

An der Lieferung der insgesamt 484 ETA/ESA 150 waren folgende Fabriken beteiligt:

- wagenbaulicher Teil: Rathgeber (München), Orenstein & Koppel und Lübecker Maschinenbau AG (Werk Spandau), Deutsche Waggon- und Maschinenfabriken GmbH (Berlin) und Wegmann & Co (Kassel), letztere nur bei den Drehgestellen der Bauart München-Kassel;
 - elektrischer Teil: Schaltbau GmbH, Siemens-Schuckert-Werke (Fahrmotoren), AFA/Varta AG (Batterien).
- Von den Prototypen ETA 150 001/002 abgesehen wurden die meisten Fahrzeuge in Serien aus Trieb- und Steuerwagen in Auftrag gegeben und zeitgleich ausgeliefert, nicht immer freilich in exakt derselben Stückzahl von ETA und ESA. Letztlich wurden es 16 Steuerwagen weniger, als in dieser Zeit Triebwagen beschafft worden waren.

ETA 150 001 – jetzt mit Computer-Beschriftung im Bw Limburg. Interessant auf dem Wanne-Eickeler 515 631-0: die Funkantenne.

