

Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

NR. 16 / BAND VIII 1956

NÜRNBERG

Jahresausklang



Ohn' Besinnen Jahr von hinnen! —
Die gewinnen, die beginnen,
Mit den Sinnen, so von innen,
Zu verzinnen das Besinnen...!

Diese Zeilen kamen mir in einer besinnlichen Stunde in den Sinn. Sie scheinen auf den ersten Blick vielleicht etwas „sinnlos“ zu sein, doch sind sie es wirklich?

„Ohn' Besinnen Jahr von hinnen!“ — Wieder ist ein Jahr vorbei, das uns kaum zur Besinnung kommen ließ. Die Unrast der Zeit frisst den heutigen Menschen auf, es sei denn, er beginnt sich zu besinnen und zwar bewußt und nicht nur gelegentlich. „Die gewinnen, die beginnen, mit den Sinnen, so von innen, zu verzinnen das Besinnen!“ Ja, „zu verzinnen das Besinnen“, d. h. die besinnlichen Werte zu erhärten, auf daß einem innerlich etwas verbleibt! Die modernen Menschen beginnen sonst hohl zu werden, ohne Sinn für die Besinnlichkeit.

Eigentlich trifft diese „Mahnung“ noch nicht einmal voll und ganz auf uns Modellbahner zu, denn wir gehören glücklicher Weise zu den wenigen Glücklichen, die sich dank ihrer Liebhaberei Musestunden der Besinnung zu schaffen wissen, aber es gibt viele liebe Zeitgenossen, die Liebe und Zeit zwar genießen, aber Besinnlichkeit mit Sinnlichkeit verwech-

seln und statt mit Besinnen nur mit den Sinnen leben. Und was noch an inneren Werten in ihnen steckt, beginnen Sie nicht zu „verzinnen“ (im Sinne von Erhärten), sondern zu „versilbern“ (im Sinne des heute allorts üblichen „Ausverkaufs“).

Wir Modellbahner sind eher mehr fürs „Kaufen“, um unsere Anlage zu vervollständigen und um unsere besinnlichen Stunden verschöneren zu können. Liebe, goldige Modellbahner! Bleibt auch im neuen Jahr Eurem Steckenpferd treu, dann seid Ihr gefeit gegen die Unrast der Zeit! Wie heißt es doch? „Auf dem Rücken der Pferde, liegt das Glück dieser Erde!“ Vielleicht bezeichnet man eine Liebhaberei tatsächlich nicht ganz grundlos mit „Steckenpferd“. Es verschafft uns ebenfalls glückliche Stunden, in denen für uns die Welt versinkt, in denen wir nichts von den Wirren der Zeit und Nöten des Alltags wissen. Und eine solche Ergänzung ist für den heutigen Menschen mehr wert als manche Kur! Oder anders rum: Nehmen Sie Ihr (Stecken)Pferd in Kur, dann sparen Sie sich eine „Pferdekur“!

In diesem Sinne:

Frohe Weihnacht

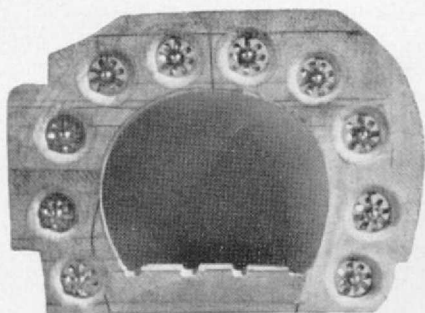
und ein gutes Neues Jahr!



WeWaW

und der gesamte Miba-Verlag

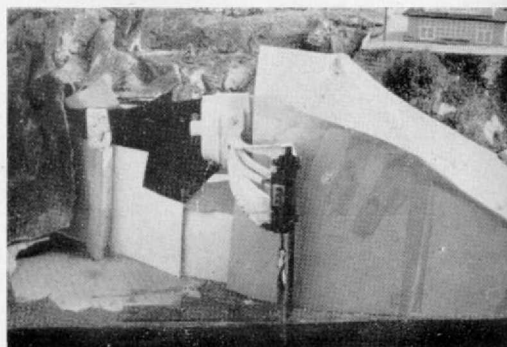
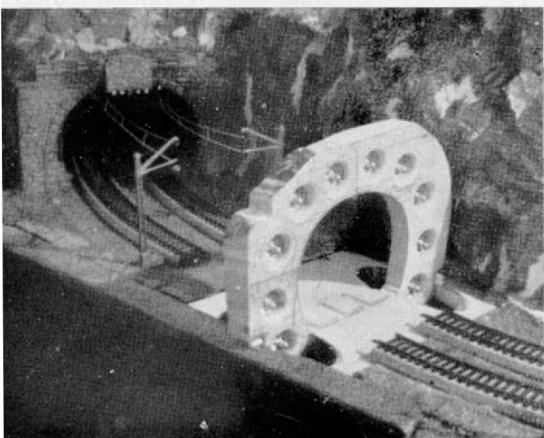
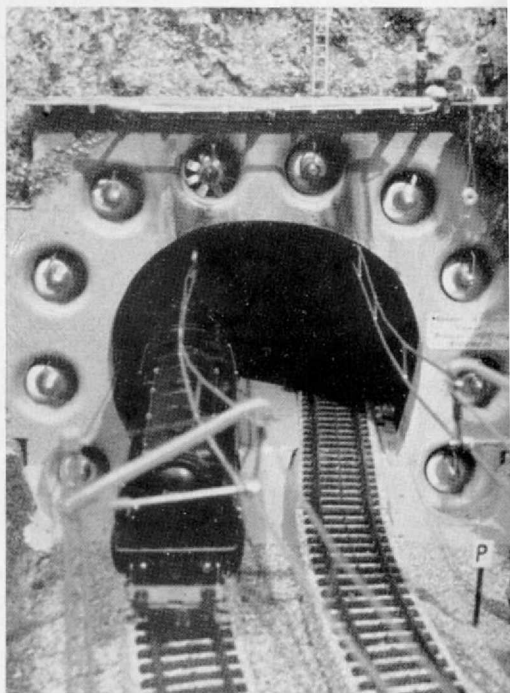
Heft 1/IX ist in der letzten Januarwoche bei Ihrem Händler!



...blasen den Kaiser Wilhelm-Tunnel bei Cochem in kürzester Zeit staub- und ruf-frei. - ??? - Dieser Tunnel (zwischen Trier und Koblenz) ist mit 4,2 km der längste in Deutschland; er wurde 1878 erbaut. Irgendwie scheint die Entlüftung nicht zufriedenstellend gewesen zu sein, denn man gab so um 1937 herum Professoren der Luftstromtechnik von Siemens - Schuckert einen gewissen Auftrag und das Ergebnis war jenes Luftschraubentunnelportalgebilde, das Sie auf den Fotos sehen. Wenn der Reisende das Portal kaum zu Gesicht bekommt, so liegt es daran, daß es 6 m hinter dem üblichen Tunnelportal errichtet wurde, vermutlich um die typische Portalansicht zu wahren. Man hat lediglich den Berg zwischen den Portalen nach oben hin abgetragen, ebenfalls vermutlich wegen der besseren Luftzuführung. Der Reisende hat also

Mal was Besonderes!

10 Siemens-Schuckert-Schraubenlüfter





gel aufgelötet und zentriert. Sie sind spitzenförmig gelagert und zwar sind die Spitzen an dem Aufhängegestänge, während die Lagermulden sich in den Ventilatorenden befinden. Im Grunde genommen also eine ganz einfache Angelegenheit. Der geradezu „sensationelle“ Effekt liegt im Gesamteindruck, den das Portal nach Fertigstellung bietet. Betonanstrich, Laufkatze mit Rollschienen, Leitern und „Neon“-Beleuchtungen (Sofittenlämpchen) vervollständigen das Modell, das nicht nur ungewöhnlich ist, sondern dem man auch eine gewisse „Schönheit der Technik“ nicht absprechen kann.

Friedrich Theisen Trier.

Anmerkung der Redaktion:

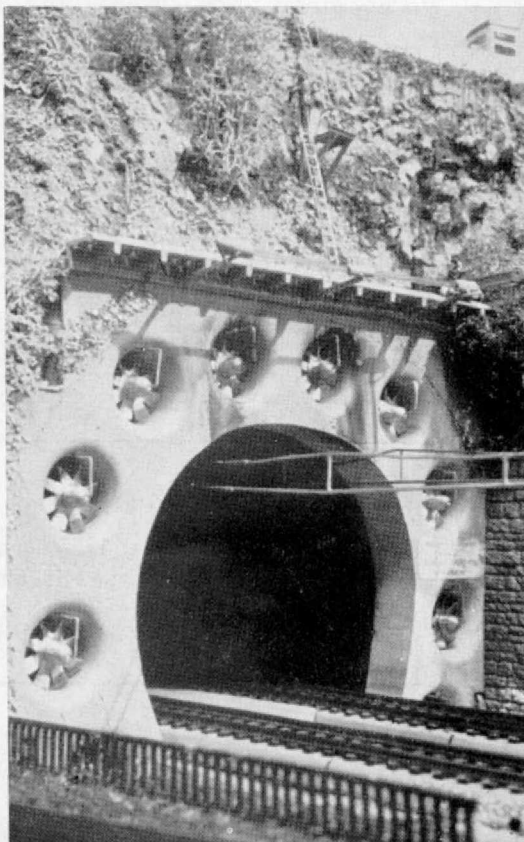
In der Tat, Herr Theisen hat recht! Wir sind ebenfalls fasziniert von dem interessanten und einmaligen Portal. Es tut uns leid, daß wir es nicht selbst sehen können. Da sind die Trierer schon besser dran, denn das betreffende Portal befindet sich auf der diesjährigen Ausstellungsanlage des Fachgeschäftes Friedrich Theisen, Metzstraße 19/20.

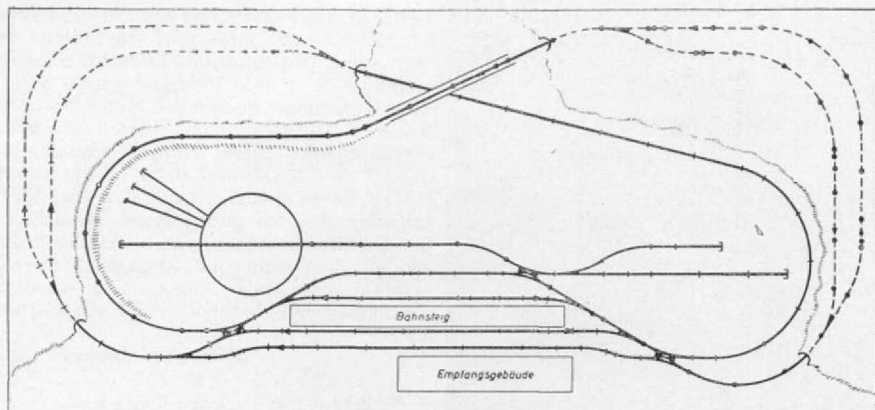
höchstens ein paar Sekunden Zeit (wenn er darauf vorbereitet ist), die seltene Entlüftungsanlage zu bestaunen.

Der Flügeldurchmesser der Schraubenslüfter beträgt 1,7 m, der Druck eines Lüfters 31 m/m WS. Leider kann ich mir nichts darunter vorstellen, aber irgendwie scheint das eine ganz beachtliche Leistung zu sein.

Dieses seltene und in der Welt vielleicht einmalige Tunnelportal hat es mir angetan und wurde nachgebaut, um auf meiner Anlage etwas Besonderes zeigen zu können. Ich habe es allerdings nicht wie beim Vorbild hinter das alte Portal gebaut, sondern davor, weil sonst der ganze Witz flöten gegangen wäre. (Auf diese Weise „rettete“ ich sogar noch das alte Portal, weil ich es kurzerhand abmontierte und dafür den Berg nach vorne verlängerte.) Und damit der Clou vollkommen war, wurde im Berg ein 220 V-Ventilator untergebracht und der Luftstrom mit Hilfe eines sinnvollen Kanalsystems zu den einzelnen Lüftern geleitet.

Das Portal wurde aus Buchenholz gearbeitet und fein verschliffen. Die Ventilatoren sind aus Messing gedreht, die Blechflü-





Eine Anregung für die nicht stationäre Weihnachtsanlage

— für diejenigen, denen es erst 5 Tage vor dem Fest einfällt. Oder für diejenigen, die so reich mit Industrie-Modellbahnen beschert wurden, daß sie sich eine solche Anlage auslegen können.

Größe 3.30 m x 1.50 m (Zeichnungsmaßstab 1 : 30)

Buchbesprechung: „Almanach der deutschen Eisenbahnen 1957“

Es ist gut, daß dieses schmucke Buch in der DIN-Größe der Miba noch rechtzeitig vor Weihnachten erschienen ist. So weiß man wenigstens, was man schenken soll (oder sich selbst schenken lassen kann), zumal der Preis von 5.30 DM erstaunlich niedrig ist. Der Titel „Almanach 1957“ verrät, daß jedes Jahr mit einer neuen Ausgabe zu rechnen ist. Das reizt erst recht zur Anschaffung, weil man auf diese Weise im Laufe der Jahre ein Nachschlagewerk zusammen bekommt, das nicht nur eine Zierde für den Bücherschrank, sondern auch eine Fundgrube für den Eisenbahninteressierten darstellt. Die vielen Themen — bunt durcheinander gewirbelt und mit vielen Fotos und Vignetten illustriert — ergeben ein kaleidoskopähnliches Bild von dem vielseitigen Organismus „Eisenbahn“. Sie bringen für uns teilweise Bekanntes in neuer Ausführung und mit neuem Wissen, aber auch viel Unbekanntes und worüber man sich kurz informieren will. Als Beispiel einige Titel: Gesamtlängen der Eisenbahnen der

Welt, aus der Geschichte der deutschen Eisenbahnen, die stählerne Straße, die Schienenfahrzeuge der DB (Kurzfassung), 106 Jahre amtliches Kursbuch, der Zugführer, DB-Fahrzeug-Beschaffungsprogramm 1956, Versuchs- und Forschungsarbeiten der DB, warum Elektrifizierung, was kostet eine Lokomotive, Eisenbahnbriefmarken, Riesen und Zwerge im Reich der Schienen, das rollende Hotel, die nicht bundeseigenen Eisenbahnen, Oberlokkführer Wunderlich, die Fernmeldeanlagen der Eisenbahn (in informatorischer Kürze), die „Kennkarte“ der Lokomotive u. v. m.

Dem „Wissenschaftler“ wird das Buch vermutlich weniger zusagen, aber dafür freut sich der „Durchschnittsmensch“, der sich gerne kurz und unterhaltsam über alles mögliche informieren will. Und das scheint die Aufgabe des Almanach zu sein, das Wissen um die Bahn in breitere Volksschichten zu tragen. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung bzw. bei der Almanach-Verlags-Ges., Darmstadt, Hindenburgstr. 42.

WeWaW

Vergessen Sie nicht,

am 12. Januar 1957 nachm. 16 30 Uhr
Ihr Fernsehgerät einzuschalten!

Sie sehen und hören: WeWaW.

Zum heutigen Titelbild:

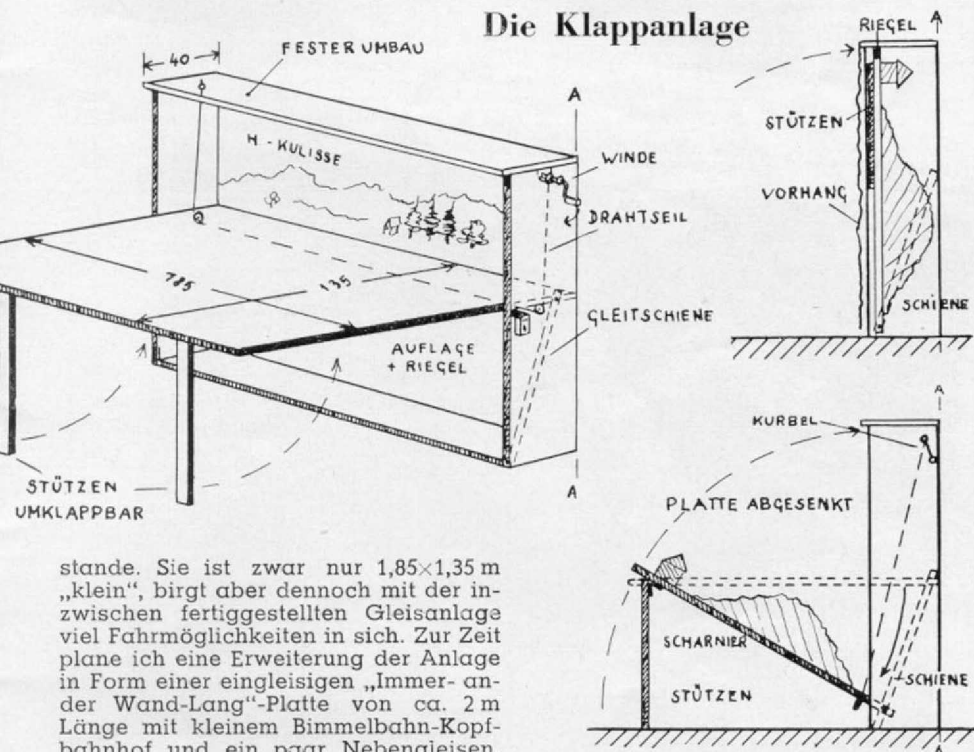
Stauende Kinderaugen betrachten die kleinen Wunderwerke, mit denen die Vatis spielen. Es wird noch Jahre dauern, bis die Sprößlinge „modellbahnreif“ und dem Holzeisenbahnalter entwachsen sind! Das nette Bild vom Sprößling und von der kleinen Lok aus USA schuf G. Binanzer, Nürnberg.

„Klappe“ und „Klapperatismus“

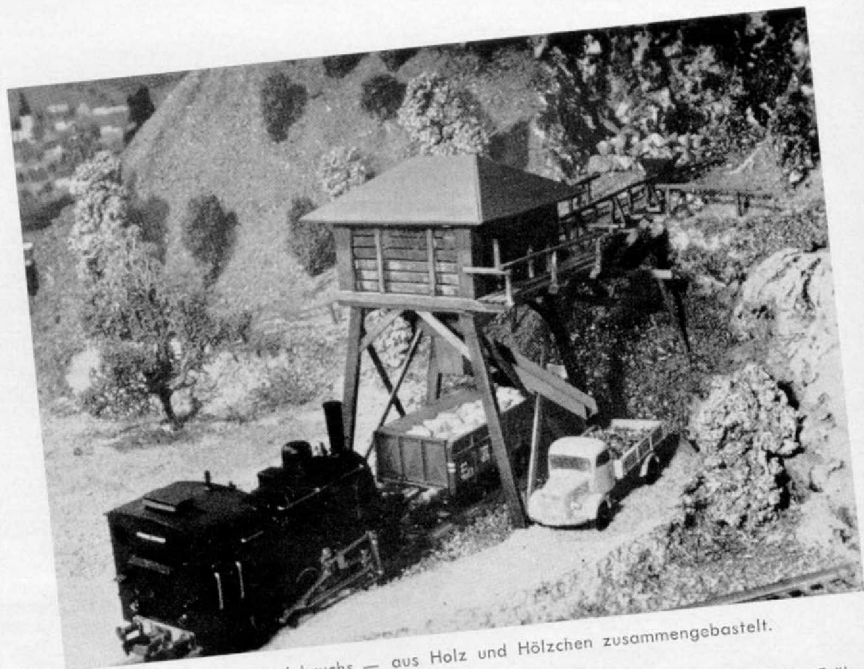
Am Anfang war es dunkel und leer...
...aber dann kam die MIBA! Ja, eines
Tages hielt ich einen gebundenen Band
in Händen und staunte. Nach jeder
Seite, die ich eingehend studierte, wur-
de das Interesse größer und schließ-
lich stand für mich fest, ebenfalls auf
diesem Gebiet „mitzumischen“. Der
erste schüchterne Versuch fand auf
dem Fußboden statt. Gerade so einmal
rum, Sie verstehen ...! Das Triebfahr-
zeug, an das ich mich dann zu bauen
wagte, war eine V 36. Erst viel später
kam eine Fläche für eine Anlage zu-

Ach, fast hätt' ich das Wichtigste
vergessen, was wohl sicher einige an-
dere platzbeschränkte Zunftgenossen
interessieren dürfte: Um Platz zu spar-
en und dennoch genügend Platz für
eine flächige Anlage zu haben, machte
ich mir die Idee der hochklappbaren
Anlage zu eigen, wie sie schon ver-
schiedentlich in der MIBA erwähnt
und vorgeführt wurde. Wie ich diese
Aufgabe meisterte (ohne seinerzeit die
MIBA genau gekannt zu haben), geht
aus den Zeichnungen hervor. Die Seite
der Anlage, die an der Wand anliegt,

Die Klappanlage



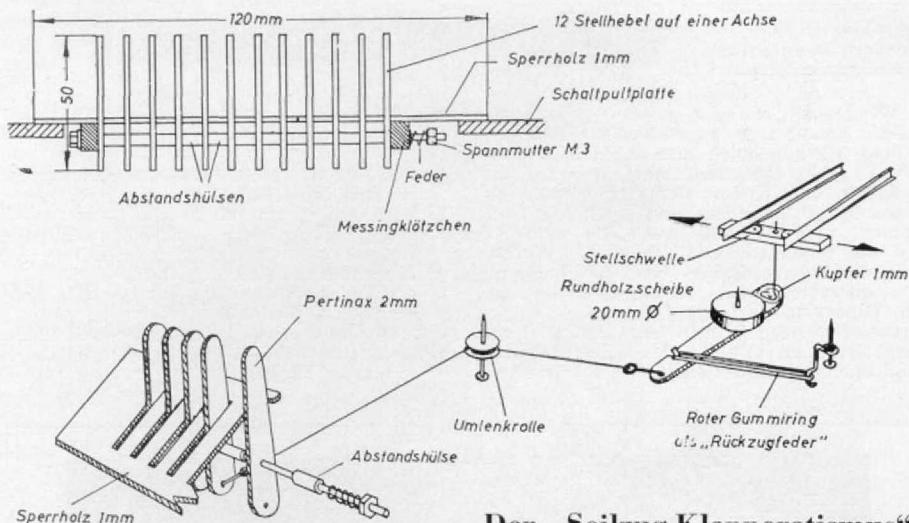
stande. Sie ist zwar nur $1,85 \times 1,35$ m
„klein“, birgt aber dennoch mit der in-
zwischen fertiggestellten Gleisanlage
viel Fahrmöglichkeiten in sich. Zur Zeit
plane ich eine Erweiterung der Anlage
in Form einer eingleisigen „Immer-
ander Wand-Lang“-Platte von ca. 2 m
Länge mit kleinem Bimmelbahn-Kopf-
bahnhof und ein paar Nebengleisen.



Der Verladeturm des Steinbruchs — aus Holz und Hölzchen zusammengebastelt.

Elick ins Sägewerk. Auch hier nehmen wir — aus den erwähnten Gründen — an, daß gerade „Frühstückspause“ ist, und wir möchten den sehen, der sich bei solcher „Tätigkeit“ draußen rumtreibt...!





Der „Seilzug-Klapperatismus“

läuft in Schienen und wird mittels eines Seilzuges nach unten abgesenkt. Die vorderen, mit Scharnieren befestigten Stützen klappen um, wenn die Platte aufrecht an die Wand geschwenkt ist. Ein Vorhang verbirgt das Ganze, hinter dem man eher ein modernes Klappbett als eine Modellbahnanlage vermutet. Der Kasten ist aus „gehabtem“ Holz selbst gezimmert und trägt an der inneren Wandseite die auf Leinen gemalte Hintergrundkulisse.

Weitere wichtiger Punkte in Kurzfassung:

Streckengleis von Fleischmann, Weichen (21 an der Zahl) jeweils entsprechend der örtlichen Verhältnisse selbst gebaut, Herzstück nicht isoliert, sondern leitend mit den Weichenzungen verbunden. Schwierigkeiten beim Bau und Betrieb: keine! Ein Teil der Weichen wird elektromagnetisch betätigt, der Rest mittels Seilzug, der sich übrigens tadellos bewährt hat. Der Seil-

Die Villa des Sägewerkbesitzers vis-à-vis vom Sägewerk.



Mein Weichenantrieb

Weichenantriebe gibt es sehr viele, angefangen von den „komfortablen“ mit Verriegelung, Rückmeldung, Schaltkontakten usw. bis zu den einfachen Ausführungen, die lediglich aus einem Doppelmagneten mit Schubstange bestehen und senkrecht zur Schiene montiert sind. Auch die Industrie hat die verschiedensten Typen entwickelt, z. B. die Schnappweiche von Märklin, dann die querverriegelten Weichenantriebe der Fa. Thorey u. a. m.

Dieses letztere Prinzip (der Querverriegelung) erscheint mir für den selbstbauenden Modellbahner das Geeignete zu sein. An einen

Weichenantrieb muß der Selbstbauer folgende Forderungen stellen:

1. leichte, keine große Präzision verlangende Herstellungsweise.
2. Verwendung von billigem Material.
3. Möglichkeit, größere Stückzahlen ohne allzu großen Aufwand herzustellen.
4. Einwandfreies Funktionieren.
5. Federndes Anliegen der Zungen, d. h. Aufschneidemöglichkeit.
6. Mildbewegtes erleuchtetes Laternenkästchen.
7. Möglichkeit, die Weiche auch von Hand stellen zu können.



Das „Verwaltungsgebäude“ der „Fa. Felsner, Steinbruch, Schotterwerk und Straßenbau“. Rechts der eben gelegte Ladeturm des Steinbruchs.

zug-„Klapperatismus“ ist an den seinerzeitigen MIBA-Vorschlag angelehnt, doch ging ich auch hier meine eigenen Wege (siehe Zeichnungen). Die für den Betrieb erforderlichen 3 Fahrregler habe ich ebenfalls selbst gebaut, ebenso die Gebäude.

Milieu der Anlage: Nebenbahn (nach

dem Motto „Immer schön gemütlich“). Fahrzeuge: T 3, BR 80, BR 24 und V 80. Ein Speichertriebwagen ist im Bau.

Wenn meine Motive noch „unbelebt“ sind, so liegt es daran, daß ich gerade erst dabei bin, die Figuren selbst zu schnitzen. Und „Aktbilder“ (lies: unbemalte Männchen) wollte ich vermeiden.