

# Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



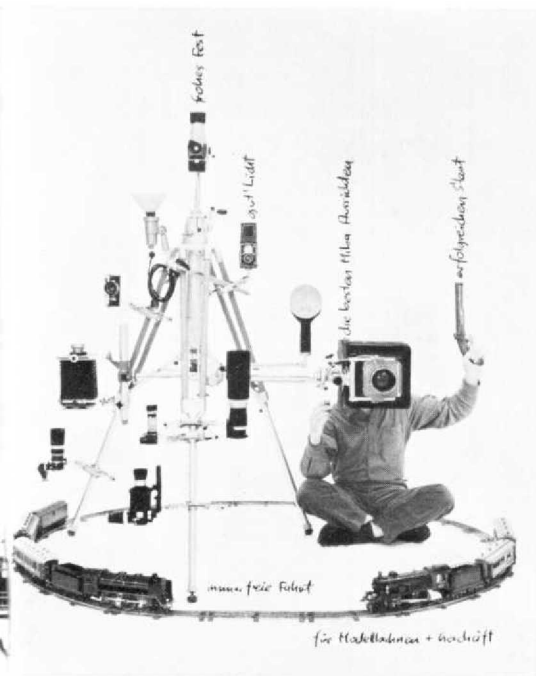
MIBA-VERLAG  
NÜRNBERG

**16** BAND XVII  
14. 12. 1965

J 21 28 2 E  
Preis 2.- DM

## „Kurzfahrplan“ der „Miniaturbahnen“ Nr. 16/XVII

- |                                                                                    |     |                                                                              |     |
|------------------------------------------------------------------------------------|-----|------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 1. Es ist ein schöner Brauch . . .                                                 | 723 | 14. Die große Klappe (Geländeplatte zum Verdecken unterirdischer Gleise)     | 745 |
| 2. Erste Ergebnisse der MIBA-Umfrage 1965                                          | 725 | 15. Heilig Abend – 20.03 Uhr (zum Titelbild)                                 | 747 |
| 3. Der große Bahnhof auf der Anlage des Herrn Speelman (Overschie)                 | 728 | 16. Verdeckte automatische Ausweiche                                         | 748 |
| 4. Erst rasten sie – dann rasten sie (Anlagenmotive Uschkow, Knacke)               | 733 | 17. Auflösung des Silberrätzels aus Heft 15/XVII                             | 749 |
| 5. Einsteig-Plattform am Lokwartegleis                                             | 734 | 18. Kombierter Pack-Postwagen PwPasti Pr. 11/34 (BZ)                         | 750 |
| 6. Zwar klein, aber fein und sein (Kleinanlage Lomnický, Bajerbrunn)               | 736 | 20. Kleine Signale rechts und links vom Schienensrang (Vollmer-MIBA-Beilage) | 752 |
| 7. Dachgriffstangen für Liliput-Personenwagen                                      | 738 | 21. Strohmatten – für die H0-Gärtnerei –                                     | 753 |
| 8. Neuer Kieswagen von Liliput                                                     | 739 | 22. Gleise – in geschwungnem Bogen . . .                                     |     |
| 9. Anlagenmotiv „Junior-Anlage“ (Bernhauser)                                       | 740 | Die Stützen der Überführung Altona                                           | 754 |
| 10. Eine bahnamtliche Gesetzwidrigkeit . . . (Bernhauser, Oberrieden)              | 740 | 23. Einfache Oberleitung für Egger-Feldbahn-Ellok                            | 757 |
| 11. Der „Linksverkehr“ ist Rechtsverkehr (Nachtrag zum Titelbild von Heft 14/XVII) | 741 | 24. Schmalspurzug „Der feurige Elias“ von Egger                              | 757 |
| 12. Der Zahnrad-Schienenbus                                                        | 742 | 25. Ein imposantes Überführungsbauwerk (Schöler, Berlin)                     | 758 |
| 13. Tunnelportale im Wandel der Zeit                                               | 744 | 26. Knetgummi als Pinzettensatz                                              | 760 |



Berufsphotografen muß von berufswegen „öfter mal was Neues“ einfallen. Der Mann unter dem Foto-Tannenbaum und hinter der Kamera ist unser Leser Gerhard Binzner aus Stuttgart, der uns diesen originellen Weihnachtsgruß zukommen ließ.

## Es ist ein schöner Brauch von altersher . . .

. . . sich zum Weihnachtsfest und zum Jahreswechsel alles Gute zu wünschen. Gar viele Leser lassen es sich seit Jahren nicht nehmen, unsere allgemeinen Wünsche höchstpersönlich zu erwidern, worüber wir uns selbstverständlich sehr freuen, besonders wenn sie eine ganz persönliche Note tragen, wie z. B. das Bild links mit dem „Fotografen-Tannenbaum“ oder die netten Verse à la Eugen Roth des Herrn Dr. Klawe aus Berlin oder das verschneite Motiv (auf der nächsten Seite). Am liebsten möchten wir uns für einen jeden dieser Wünsche persönlich bedanken, aber dann wären wir wahrscheinlich an Ostern noch nicht fertig damit – und ab und zu wollen Sie doch sicher auch mal ein neues MIBA-Heft . . .

Selbst ein Weihnachtsmann sagt:

Bei Eis und bei Schnee –  
fahr lieber mit der  
DB!



Zeichnung: DB/Schwarz

**Heft 1/XVIII** - dem das Inhaltsverzeichnis zu Band XVII/1965 beiliegt -  
**ist spätestens am 15. 1. 1966 in Ihrem Fachgeschäft!**

# 87 % für längere Schnellzugwagen 78 % für maßstäbliche Gebäude und Bäume !

1 Jahr ist es nun her, seit wir in Heft 16/XVI das heiße Eisen „längere 26,4-m-Wagenmodelle“ angefaßt haben. Das Jahr 1965 über haben wir es durch Veröffentlichung verschiedener Pro- und Contra-Zuschriften warm gehalten und schließlich und endlich in Heft 12/XVII durch das Beilegen unserer Umfragekarten nochmals „angeheizt“.

Über 5000 Leser haben die Umfragekarte bis zum 15. November zurückgeschickt, eine wider Erwarten große Anzahl, die wohl nur auf unser Drängen um rege Teilnahme zurückzuführen ist. Wenn sich trotzdem nicht alle Leser, sondern nur ein gewisser Teil beteiligt haben, so stellen diese 5224 Teilnehmer dennoch einen höchst repräsentativen Querschnitt dar, nach dem man – aufgrund der bei den Meinungsforschungs-Instituten gewonnenen Erfahrungen – durchaus gewisse Rückschlüsse auf die restliche „Masse“ der Modellbahner ziehen darf. Ein Vergleich der später gewonnenen Prozentzahlen mit dem Ergebnis der ersten 1000 Eingänge ergab, daß die endgültigen Prozentzahlen (sogar die der durchschnittlichen Anlagengröße!) sich im Endergebnis tatsächlich nicht wesentlich verändert hatten. Wenn also noch einige tausend Karten mehr zurückgekommen wären, so hätte sich das Ergebnis höchstens noch in den Dezimalen geändert. Der Zweck unserer Umfrage ist also erfüllt und wir sagen allen Teilnehmern unseren herzlichsten Dank!\* Sie dürfen als besonders verdienstvolle Modellbahnpioniere in wohlgefälliger Art die Feiertage verbringen, denn ohne ihre Mitarbeit wären wir aufgeschmissen und mit dem „repräsentativen Querschnitt“ wäre es Essig gewesen! –

Nun ist es also heraus: 49 % unserer Leser plädieren für maßstäblich richtig lange Schnellzugwagen (s. Tabelle II) und 38 % für eine nur 10 %ige Verkürzung; insgesamt sind also 87 % (fast 90 %) für längere 26,4-m-Wagenmodelle (um die es ja in der Hauptsache geht). Die Verfechter der bis dato üblichen, um 20-25 % verkürzten Modelle sind von ihren Mitstreitern offenbar arg im Stich gelassen worden oder – eine andere mögliche (und wohl zutreffendere) Denkart – es gibt gar

nicht so viele Anhänger der stark verkürzten Wagen, wie allgemein angenommen wurde! Vielleicht ist es so, daß die Masse der Modellbahner die bisherigen zu kurzen 26,4-m-Wagenmodelle nur deshalb hingenommen hat, weil es keine anderen gab und weil sich bislang noch niemand zum Fürsprecher ihrer geheimen Wünsche gemacht hat. Wie dem auch sei – unsere Umfrage-Aktion brachte diese verwunderliche Tatsache also an den Tag! Man mag zu diesem (selbst von uns in diesem Maß nicht erwarteten) Votum für längere Vierachser-Modelle stehen wie man will – die Modellbahnhersteller werden an diesem Ergebnis nicht vorbeisehen können und sich wohl einige Gedanken darüber machen müssen! Und wenn sie sich auch nicht gleich an die langen „Traumwagen“ heranwagen werden (aus verständlichen Gründen, die wir

**Tabelle I**  
**Prozentuale Anteile der Baugrößen bzw. Spurweiten**

Baugröße bzw. Spurweite	Anzahl	%	1952	1949
I	10	0,2	1,6	3,1
0	58	1,1	8,0	16,3
H0	4788	91,6	86,0	75,1
H0/12 mm <sup>1)</sup>	141	621 = 13 %		
H0/ 9 mm <sup>2)</sup>	480			
TT	95	1,8	2,7	1,3
N	268	5,2	—	—
Sonstige <sup>3)</sup>	5	0,1	1,7	4,2
	<u>5224</u>	<u>100,0</u>		

<sup>1)</sup> H0-Schmalspurbahn, Spurweite 12 mm

<sup>2)</sup> H0-Schmalspurbahn, Spurweite 9 mm (Egger)

Diese Schmalspurbahnen sind als reines Zubehör zu den H0-Anlagen (bis auf wenige selbständige Anlagen) nicht gesondert bewertet worden, da deren Besitzer ja nur eine Stimme abzugeben hatten und insbesondere bei den vorliegenden Schmalspurbahnen (im Gegensatz zu andersartigen Schmalspurbahnen, wie z. B. in der Schweiz) das Problem „Schnellzugwagen“ überhaupt nicht anfällt.

<sup>3)</sup> Z. B. Schmalspurbahn im Maßstab 1:60 auf 16,5-mm-(H0-)Gleis; 1:75-Bahn (Normalspurweite 19 mm) usw.

\* In ganz besonderem Maß unseren ausländischen Lesern, die es sich nicht nehmen ließen mitzumachen, gleich ob sie in Australien, Brasilien, Canada, Südafrika oder Finnland – um nur wenige Länder zu nennen – beheimatet sind!

**Tabelle II****Ergebnis der Wagenlängen-Umfrage für die 26,4-m-Wagenmodelle**

Es sind für:	Anzahl	in %
maßstäblich richtig lange Wagen	2571	49,2
mäßig (10 %) verkürzte Wagen	1982	38,0
stark (20 %) verkürzte Wagen	427	8,1
gleichgültig	244	4,7
	<u>5224</u>	<u>100,0</u>

Eine spezielle Auswertung der N-Karten hat ergeben, daß hier 63 % für maßstäblich richtig lange 26,4-m-Wagenmodelle sind, 30 % für nur 10 % verkürzte und 3,5 % für 20 % verkürzte; weiteren 3,5 % ist es gleich, so daß man diese eigentlich noch zu den 63 % hinzurechnen kann. Im Zusammenhang mit der durchschnittlichen N-Anlagengröße sind diese Prozentzahlen besonders aufschlußreich!

selbst bereits in Heft 16/XVI dargelegt haben), so dürfte jedoch die Zeit der nur 23-24 cm langen 26,4-m-Wagen-Modelle wohl allmählich passé sein! Um Mißverständnissen vorzubeugen bzw. neue Leser kurz zu informieren: Es geht nicht um das Maß „24 cm“ als Wagenlänge gemeinhin, sondern lediglich darum, ob die Modelle der 26,4 m bzw. der neuen 27,5 m langen Vierachser der DB stark (20 %), weniger stark (10 %) oder überhaupt nicht verkürzt werden sollen. Eine 10%ige Verkürzung auf ca. 26,5-27,5 cm, wie sie von 38 % gewünscht (und von den 49 % Anhängern der Maßstabgenauigkeit sicherlich vorerst ebenfalls akzeptiert würde), stelle einen Kompromiß dar, mit dem wohl alle – sogar auch die „Andersgläubigen“ – für's Erste zu-

**Tabelle III****Meinung über die Größe der Gebäude und Bäume**

Es stimmten für:	Anzahl	in %
Maßstäblich richtige Häuser usw.	4063	77,8
im Maßstab reduzierte Gebäude usw.	810	15,5
gleichgültig	351	6,7
	<u>5224</u>	<u>100,0</u>

frieden sein könnten. H0-Wagenmodelle um die 27 cm herum sehen nicht nur langgestreckter und somit vorbildgerechter aus, sondern können auch die derzeitigen Gleisradien und Weichen ohne jede Katastrophe befahren.

Wir könnten selbstverständlich auf die abgegebenen 49 % für maßstäblich richtig lange Modelle pochen, aber wir sind keine Illusionisten und verweisen außerdem auf Heft 16/XVI, in welchem die Frage einer 10%igen Verkürzung als evolutionsmäßiges Zwischenstadium ja mit behandelt worden ist. Bei der Modellbahn sind nun mal Kompromisse vonnöten, aber unserer Meinung nach eben nur insoweit als wirklich unumgänglich. Und nicht unumgänglich sind die bisherigen 20-25 % verkürzten Modelle, wenn es mit einer 10%igen Verkürzung genau so gut geht! Eine Kompromißlösung wäre es übrigens auch, wenn jemand auf einer kleinen Anlage statt des gewünschten D-Zugverkehrs eben nur einen Nebenbahn- oder Schmalspurbetrieb aufzieht bzw. wenn ein fanatischer Schnellzugliebhaber, um seiner Leidenschaft frönen zu können, auf der gleichen kleinen Fläche eine N-Bahn etabliert. Dies nur an die Adresse derer, die uns mangelnde Kompromißbereitschaft vorwerfen zu müssen vermeinten!

Es sind nämlich noch eine ganze Reihe Zuschriften eingegangen, teils für, teils gegen die bereits veröffentlichten Stellungnahmen, so daß wir die Debatte noch monatelang fortsetzen könnten. Mit dem vorliegenden Umfrageergebnis wollen wir jedoch vorerst einmal einen Schlußpunkt setzen, damit sich die Gemüter (wie nach der Bundestagswahl) erst mal wieder beruhigen können. Erstens wird nichts so heiß gegessen, wie es gekocht wurde; zweitens wird die Modellbahnindustrie sicher kaum von heute auf morgen ihre (etwaigen) Konsequenzen aus dem vorliegenden Ergebnis ziehen (dazu bedarf es normalerweise einer viel längeren Vorbereitungszeit, es sei denn, es lag was in der Luft . . .); und drittens würde es sogar im allergünstigsten Fall „nebenher“ immer noch genügend Modelle von 22-24 cm Länge geben!

Wichtig ist jedenfalls, daß durch unsere Umfrage-Aktion die Dinge auch in der großen Öffentlichkeit endlich wieder in Fluß gekommen sind, denn die Frage, ob die besagten Schnellzugwagenmodelle doch etwas länger sein sollten, wurde in einschlägigen fachtechnischen Kreisen laufend und immer wieder ventiliert. Durch die Ergebnisse unserer Aktion wird den Modellbahnherstellern jedenfalls höchst interessantes Zahlenmaterial in die Hand gegeben.

Ein gänzlich unerwartetes „Nebenprodukt“ unserer Umfrage ist die Forderung nach maßstäblich richtigen Häusern und Bäumen (s. Tabelle III). Die überwältigenden 78 % erklären sich daraus, daß ein Teil der 10%-Verkürzungsanhänger zum großen Teil für maßstäblich richtig große Gebäude plädierte. Ge-



Abb. 1. Bei solchem Anblick muß einem rechten Modellbahner doch das Herz im Leibe lachen: so sehen die 26,4-m-Wagen-Modelle wirklich „echt“ aus. Und wie schrieb doch Herr Rolf Ermer aus Paderborn zu diesem Bild (von seiner verflissenen Anlage): „Sie haben ja so recht gehabt bei meinem letzten Besuch! Wenn man die Längen einmal hat, will man keine Längen mehr missen, kann die Kurzen nicht mehr sehen und nach sehr kurzer Zeit (es sind nur Minuten) weiß man wirklich nicht, ob die Längen tatsächlich die Längen sind oder man fragt sich, ob es überhaupt noch Kurze geben kann . . .“

bäude- und Baumhersteller sollten auch diese „Zeichen der Zeit“ richtig deuten! (Wenn man sich vorbehaltlos Abb. 4 und 5 zu Gemüte führt, dann kann man die hier zutage getretene „Volksmeinung“ durchaus verstehen). Nichts gegen maßstäblich etwas reduzierte Gebäude und Bäume für den Mittel- oder Hintergrund (die gleichzeitig für TT- bzw. sogar zu N-Bahnen passen und womit zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen werden können), aber für den Vordergrund bzw. die unmittelbare Bahn-Umgebung fehlt es tatsächlich an maßstäblich richtigen Bauwerken! Hier scheinen die wenigen vorbildlichen Modelle von Vollmer bzw. Kibri doch bereits Schule gemacht zu haben, wie auch unsere entsprechenden Hinweise offenbar auf fruchtbaren Boden gefallen sind. Auch diese Entwicklung dürfte nicht mehr aufzuhalten sein! Wir werden jedenfalls in dieser Hinsicht weiter „am Drücker bleiben“!

Eine weitere „Volksmeinung“, die weder speziell gefragt war noch zur Debatte stand, kam zum Vorschein, als wir die aufgeführten Wünsche studierten: Gut an die 80 % aller Teilnehmer wünschen sich eine einheitliche Kupplung (wobei sich gar viele für eine zierliche Mittelpufferkupplung à la Kadee aussprechen) und einen einheitlichen Maßstab aller H0-Fabrikate. Dieses Verlangen hat uns offen gestanden sehr bewegt und diese Angelegenheit wollen wir allen Modellbahn-Fabrikanten wärmstens ans Herz legen. Vielleicht ist die Einführung der autom. Kupplung bei den europäischen Bahnen die einzige (und wohl letzte) Chance, die Modellbahn-Hersteller wenigstens in dieser Hinsicht unter einen Hut zu bringen! Jede Zeitschrift, jeder Club, ja jeder einzelne Modellbahner sollte in diesem Fall jede Möglichkeit ausnutzen, auf die Hersteller einzuwirken, sich rechtzeitig an einen Tisch zu setzen und eine allgemein befriedigende Lösung anzustreben. Wir werden auf diese Angelegenheit noch eingehender zurückkommen.

Das „Überhandnehmen“ (natürlich im guten Sinn!) der Schmalspur-Bahnen und (in etwas geringerem Ausmaß) der N-Bahnen offenbart die Tabelle I. Daß rund 13 % H0-Bahner auf ihrer Anlage zusätzlich eine Schmalspurbahn verlegt haben bzw. mit deren Etablierung z. Z. beschäftigt sind, ist beachtlich und ein irgendwie überraschendes Ergebnis. Etwas skeptisch werden dagegen vielleicht manche den 5,2-%-Anteil der N-Freunde betrachten, insbesondere falls sie in der DM Nr. 45 vom 4. 11. 65 gelesen haben sollten, daß angeblich „fast jede 5. Lokomotive, die verkauft wird (gemeint sind wohl Modell-Loks! D. Red.), eine sogenannte N = 9-mm-Bahn ist“. Woher DM diese Weisheit hat, entzieht sich unserer Kenntnis; daß diese „fast 20 %“ jedoch völlig aus der Luft gegriffen sind, wird Ihnen jeder Händler bestätigen können. (Vermutlich dürfte diese Behauptung jedoch mit dem Umstand



## In den richtigen Dimensionen

nur hinsichtlich seiner Ausdehnung, sondern vor allem auch im Hinblick auf die großen Gebäude, die ein solcher Bahnhof nun mal erfordert.

wurde dieser Hauptbahnhof geschaffen, nicht im Hinblick auf die großen Gebäude, die ein Erbauer: E. Speelman, Overschie/Niederlande.

**Tabelle IV: Aufteilung nach Stromarten**

System	Anzahl	in %	1952	1949
Zweischienen-Gleichstrom	3293	56,3	} 66,9	56,0
Dreischienen-Gleichstrom	622	10,6		
Zwei- bzw. Dreischienen-Wechselstr. <sup>1)</sup>	1815	31,1	44,0	56,9
Sonstige <sup>2)</sup>	115	2,0		
	<u>5845<sup>3)</sup></u>	<u>100,0</u>		

<sup>1)</sup> Nachdem bei den Zweischienen-Wechselstromanlagen zum größten Teil offenbar das Original-Märklin-System gemeint war, konnten wir hier keine klare Trennung zwischen reinen Zweischienen-Wechselstrom- und Dreischienen(Puko)-Wechselstrom-Anlagen vornehmen.

<sup>2)</sup> Z. B. Dreischienen-Gleich- und -Wechselstrom, umschaltbar, Mehrsystem-Anlagen (Märklin u. Fleischmann u. ä.), Anlagen mit fester Spannung u. Trägerfrequenzsteuerung für jede Lok, Multiplex-System.

<sup>3)</sup> Da bei dieser Tabelle die 621 Zubehör-Schmalspurbahnen beim Zweischienen-Gleichstromsystem hinzugezählt werden mußten, erhöht sich die Bezugszahl um diesen Betrag.

zusammenhängen, daß DM immer noch die Egger-H0-Schmalspurbahn infolge ihrer Spurweite von 9 mm mit den 1:160-N-Bahnen zusammen in einen Topf wirft. Zählt man unsere Schmalspur- und N-Bahn-Prozentzahlen zusammen, dann kommt man der DM-Behaftung vielleicht eher auf die Spur).

Wenn jemand der Meinung ist, die H0-Bahnen dürfte bald das Schicksal der früheren 0-Fabrikate ereilen und die N-Bahnen würden dominieren, so können wir dieser Ansicht keineswegs beipflichten (s. Tabelle I). Gewiß, die N-Bahnen haben ihre Zukunft erst noch vor sich, aber die Beliebtheit der H0-Bahnen werden sie kaum wesentlich beeinträchtigen können, da eine H0-Bahn schon rein platzmäßig nicht so aufwendig ist wie eine 0-Bahn, für die in der Regel ein Zimmer nicht ausreicht.

Die Verhältniszahlen von Gleichstrom- bzw. Wechselstromanhängern gehen aus Tabelle IV hervor, bei der wir wiederum mit ein paar Vergleichszahlen aus den Jahren 1952 und 1949 dienen können. Die Vergrößerung des Kreises der Gleichstromanhänger ist jedoch nicht grundsätzlich mit einem etwaigen gleichzeitigen Wechsel des Gleissystems gleichzusetzen (s. Tabelle V).

Einen Luftsprung machten wir, als wir bei den (gut aufgehobenen) Auswertungslisten aus dem Jahr 1949 entdeckten, daß fein säuberlich die Größen von über 2100 H0-Anlagen aufgeführt waren, so daß wir sie nur zusammenzutippen und auszuwerten brauchten. Warum wir seinerzeit die durchschnittliche Anlagengröße nicht publiziert haben, läßt sich heute nicht mehr feststellen, aber im Zusammenhang mit unserer diesmaligen Umfrage sind diese Listen von einmaligem Wert, so daß wir die zusätzliche Mehrarbeit gerne in Kauf nahmen!

Die durchschnittliche Anlagengröße betrug 1949 – man lese und staune! – 5,8 m<sup>2</sup>! Wir machten uns daher – gespannt wie ein Regenschirm – an die diesbezügliche Auswertung der diesmaligen Karten. Nach der letzten Karte stand fest, daß die durchschnittliche Anlagengröße im Verlauf von 16 Jahren, wenn auch nicht sensationell, so doch aber immerhin um fast die Hälfte von 5,8 m<sup>2</sup> auf 8,55 m<sup>2</sup> angestiegen ist. Hierbei wurden – damit das Ergebnis nicht verfälscht wird – 76 Anlagen über 25 m<sup>2</sup> (insges. 3391 m<sup>2</sup> = 44,6 m<sup>2</sup> durch-

**Tabelle V**  
**Anhänger des Zwei- bzw. Dreischienensystems**

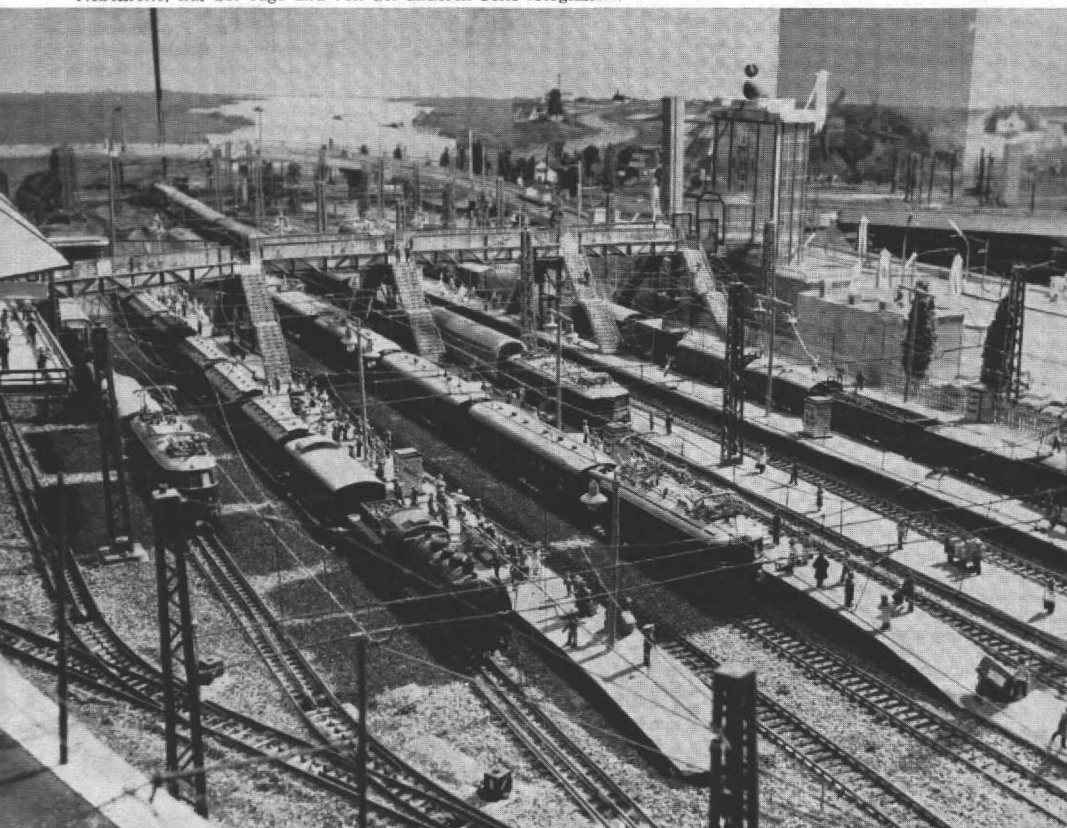
	1965	%	1952	1949
Zweischienen	3293	56,3	48,0	44,8
Dreischienen	2437	41,7	52,0	55,2
Sonstige	115	2,0	—	—
	<u>5845</u>	<u>100,0</u>		

Allgemein:

Um die Tabelle nicht zu unübersichtlich werden zu lassen, haben wir unter dem Begriff „Zweischienen“ alle die Systeme eingeordnet, bei denen die Fahrstromzuführung nur über die Fahrstienen bzw. über eine Fahrstiene und die Oberleitung erfolgt. Alle anderen Systeme, bei denen die Fahrstienen elektrisch gleiches Potential haben und zur Zuführung des Fahrstromes ein zusätzlicher Leiter benötigt wird (z. B. Mittelschiene, Punktkontakte, Oberleitung) sowie das Trix-Express-Gleis werden als „Dreischienen“-Gleis aufgeführt.

### *Zu den richtigen Dimensionen*

gehören bei einem solchen großen Bahnhof zweifellos auch maßstäblich richtig lange Wagen und eine entsprechende Menschenmenge auf den Bahnsteigen. Interessant ist auch der große Fußgängersteg mit dem „verglasten“ Windschutz sowie der moderne Turm aus „Glas und Stahl“. Falls Sie es noch nicht gemerkt haben sollten – es ist der gleiche Bahnhof wie auf der Nebenseite, nur bei Tage und von der anderen Seite fotografiert.



Einen Luftsprung machten wir, als wir bei den (gut aufgehobenen) Auswertungslisten aus dem Jahr 1949 entdeckten, daß fein säuberlich die Größen von über 2100 H0-Anlagen aufgeführt waren, so daß wir sie nur zusammenzutippen und auszuwerten brauchten. Warum wir seinerzeit die durchschnittliche Anlagengröße nicht publiziert haben, läßt sich heute nicht mehr feststellen, aber im Zusammenhang mit unserer diesmaligen Umfrage sind diese Listen von einmaligem Wert, so daß wir die zusätzliche Mehrarbeit gerne in Kauf nahmen!

Die durchschnittliche Anlagengröße betrug 1949 – man lese und staune! – 5,8 m<sup>2</sup>! Wir machten uns daher – gespannt wie ein Regenschirm – an die diesbezügliche Auswertung der diesmaligen Karten. Nach der letzten Karte stand fest, daß die durchschnittliche Anlagengröße im Verlauf von 16 Jahren, wenn auch nicht sensationell, so doch aber immerhin um fast die Hälfte von 5,8 m<sup>2</sup> auf 8,55 m<sup>2</sup> angestiegen ist. Hierbei wurden – damit das Ergebnis nicht verfälscht wird – 76 Anlagen über 25 m<sup>2</sup> (insges. 3391 m<sup>2</sup> = 44,6 m<sup>2</sup> durch-

**Tabelle V**  
**Anhänger des Zwei- bzw. Dreischienensystems**

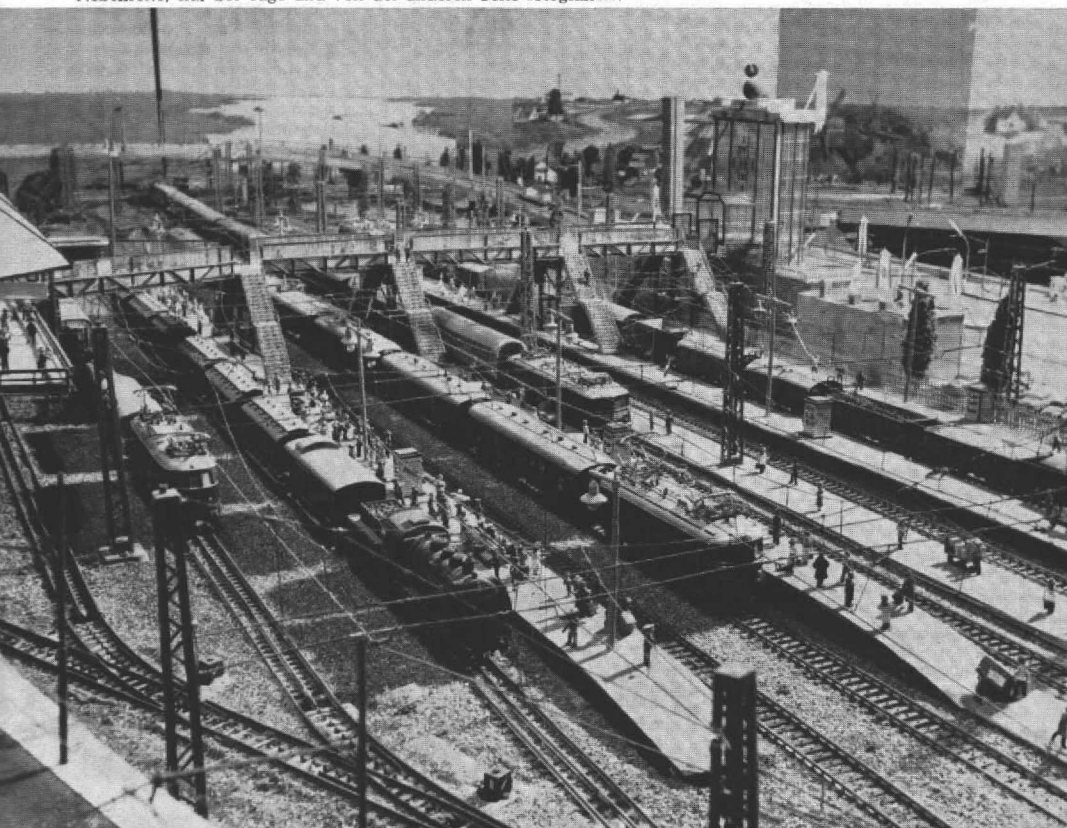
	1965	%	1952	1949
Zweischienen	3293	56,3	48,0	44,8
Dreischienen	2437	41,7	52,0	55,2
Sonstige	115	2,0	—	—
	<u>5845</u>	<u>100,0</u>		

Allgemein:

Um die Tabelle nicht zu unübersichtlich werden zu lassen, haben wir unter dem Begriff „Zweischienen“ alle die Systeme eingeordnet, bei denen die Fahrstromzuführung nur über die Fahrstienen bzw. über eine Fahrstiene und die Oberleitung erfolgt. Alle anderen Systeme, bei denen die Fahrstienen elektrisch gleiches Potential haben und zur Zuführung des Fahrstromes ein zusätzlicher Leiter benötigt wird (z. B. Mittelschiene, Punktkontakte, Oberleitung) sowie das Trix-Express-Gleis werden als „Dreischienen“-Gleis aufgeführt.

### *Zu den richtigen Dimensionen*

gehören bei einem solchen großen Bahnhof zweifellos auch maßstäblich richtig lange Wagen und eine entsprechende Menschenmenge auf den Bahnsteigen. Interessant ist auch der große Fußgängersteg mit dem „verglasten“ Windschutz sowie der moderne Turm aus „Glas und Stahl“. Falls Sie es noch nicht gemerkt haben sollten – es ist der gleiche Bahnhof wie auf der Nebenseite, nur bei Tage und von der anderen Seite fotografiert.





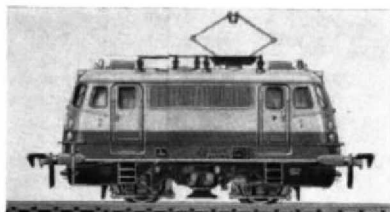
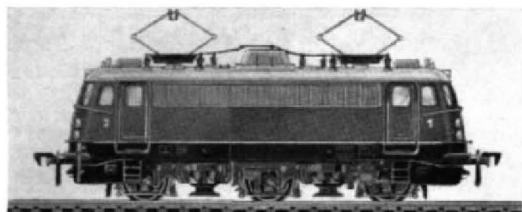


Abb. 2 u. 3. Diesen „köstlichen Alptraum“ unseres Lesers „Emil Lok“ aus Brüssel konnten wir Ihnen nicht vorenthalten: eine bekannte deutsche Modellfirma soll zur Messe die Nebenstrecken-E10 (links) und die zweischichtige Rheingoldlok für den Rangierdienst herausbringen, zur Freude aller Anti-Traumwagen-Parteigänger.

schnittliche Flächen!) bewußt nicht berücksichtigt. (Daß trotzdem immer noch ein Drittel aller ausgewerteten H0-Anlagen zwischen 10 und 24 m<sup>2</sup> groß sind, sei besonders hervorgehoben!).

Diese 8,55 m<sup>2</sup>, die als heutige durchschnittliche Anlagengröße ermittelt wurden, unterstreichen eindeutig und klar, was wir in Heft 16/XVI, S. 745 aufgrund unserer jahrelangen redaktionellen Erfahrungen behauptet hatten: *„... Im Zeitalter der weißen Wohnkreise sind die Anlagen im Durchschnitt immertin so groß, daß ein etwas größerer Gleisradius nicht mehr eine so ausschlaggebende Rolle spielt wie früher... Außerdem wächst nicht nur der Wohlstand, sondern auch der Wohnraum und damit der Platz, der Modellbahnern (für eine Anlage) zur Verfügung steht...“* Gewiß, unter den vielen ausgewerteten Anlagen befinden sich eine ganze Reihe, die nur 2, 3 oder 4 m<sup>2</sup> groß sind, aber das war 1949 noch mehr der Fall. Außerdem besagt die Quadratmeterangabe allein noch nicht alles. Wir haben unser Augenmerk daher auch auf die Form der kleineren Anlagen gerichtet und dabei festgestellt, daß sogar auf solch' kleinen Anlagen die von uns geforderten großen Gleiskreise verlegt werden könnten, wie Sie aus den wenigen nachstehenden Beispielen entnehmen können:

Anlagengröße	Ausmaße
2,2 m <sup>2</sup>	2,00 × 1,10 m
2,2 m <sup>2</sup>	4,00 × 0,40 m (an der Wand lang, mit Wendekreis)
2,5 m <sup>2</sup>	2,20 × 1,15 m
3,3 m <sup>2</sup>	2,60 × 1,25 m
3,3 m <sup>2</sup>	3,00 × 1,80 m (an der Wand lang)
4,0 m <sup>2</sup>	2,50 × 1,60 m
4,0 m <sup>2</sup> usw.	3,00 × 1,35 m

Diese Beispiele könnten wir seitenslang fortsetzen, aber Sie werden auch so bereits gemerkt haben, worauf es ankommt: Der Modellbahner ist im Laufe der Jahre von der früher bevorzugten, mehr quadratischen Form ziemlich abgekommen, weil er entdeckt hat, daß rechteckige, zungenförmige bzw. noch längere gestreckte An-der-Wand-lang-Anlagen für

seine Belange doch günstiger sind. Also auch in dieser Hinsicht haben sich unsere Vermutungen und Behauptungen im Zusammenhang mit den langen Wagen durchaus bestätigt. Es ist wohl klar, daß diese ganzen Überlegungen nur im Zusammenhang mit maßstäblich richtig langen 26,4-m-Vierachsern von Bedeutung sind, bei einer 10 %igen Verkürzung (= 10%igen Verlängerung der bisherigen Wagenmodelle) jedoch überhaupt keine Rolle spielen.

Nachdem die Gelegenheit günstig war, haben wir gleich noch die Durchschnittsgrößen der TT- und N-Anlagen ermittelt (s. Tabelle VI). Auf den ersten Blick wäre Ihnen sicher nicht aufgefallen, daß die „N-Fritzen“ mit dem Platz geradezu „aasen“, denn von Rechts wegen (richtiger: nach Adam Riese) dürfte hier die Durchschnittsgröße ja nur ca. 1/4 der H0-Durchschnittsgröße betragen und das wären rund 2,5 m<sup>2</sup>. Ermittelt haben wir jedoch 3,7 m<sup>2</sup> als durchschnittliche Anlagengröße, wobei wir sogar eine geplante N-Anlage von 27 m<sup>2</sup> (!), die den Mittelwert sehr stark verfälscht hätte, nicht mit berücksichtigt haben! Den N-Freunden kommt es offensichtlich (wie wir ebenfalls schon verschiedentlich behauptet haben) nicht allzu sehr auf eine große Platzersparnis an, sondern viel wichtiger ist das erzielbare Optimum an Bahn und Gelände! Wenn sich die zahlreichen „Versuchsanlagen“ im Laufe der Zeit erst einmal zu richtigen N-Anlagen gemauert haben werden, dürfte die durchschnittliche Anlagengröße bei der nächsten Befragung um einiges angestiegen sein! Lediglich die TT-ler\*) bleiben mit 4,8 m<sup>2</sup> im Rahmen (des umgerechneten H0-Durchschnitts). (Was bei einer Umfrage nicht alles zu Tage tritt! Und da ist es manchem um das bißchen Zeit und das Rückporto zu tun, statt neugierigen Sinns auf die Endergebnisse bei einer solchen Frageaktion unbedingt mitzumachen!)

\*) Ohne eine angeblich 225 m<sup>2</sup> große Anlage von 75 m Länge, was wahrscheinlich auf einem Schreibfehler beruhen dürfte und vermutlich 22,5 m bzw. 7,5 m heißen soll.

**Tabelle VI: durchschnittliche Anlagengröße**

Bahn	1965	1949
H0	8,55 m <sup>2</sup> (8,55 m <sup>2</sup> *)	5,8 m <sup>2</sup>
TT	4,80 m <sup>2</sup> (4,50 m <sup>2</sup> *)	—
N	3,70 m <sup>2</sup> (2,50 m <sup>2</sup> *)	—

\*) maßstabgemäß umgerechnete H0-Durchschnittsfläche.

Fassen wir als Fazit aus der MIBA-Umfrage 1965 nochmals zusammen:

1. Die Verkürzung der 26,4-m- bzw. 27,5-m-Wagenmodelle sollte nicht mehr als 10% betragen, zumal solchermaßen verkürzte Modelle die derzeitigen Industrie-Weichen und -Gleiskreise ohne weiteres befahren können. Für ein weiteres Festhalten an einer 20-25%igen Verkürzung besteht weder eine Veranlassung noch das Interesse beim überwältigenden Großteil der Modellbahner! (Für N und TT gilt das unter 1. bis 3. Gesagte sinngemäß).

2. Erstrebenswert (als Fernziel) sind und bleiben – insbesondere und hauptsächlich nach allgemeiner Einführung größerer Gleisradien und entsprechend schlankerer Weichen – maßstäblich lange „Traumwagen“. Die Herausgabe maßstäblich richtig langer, aber in natura an sich kürzerer Schnellzugwagentypen bleibt der Modellbahnindustrie nach wie vor anempfohlen. Ein Wagen mit 20-21 m LÜP würde als maßstäbliches H0-Modell die besagten 23-24 cm lang sein; entsprechende Vorbilder – auch modernerer Bauart – gibt es genügend. Daß der Modellbahner solche 24-cm-Modelle weder missen möchte (des abwechslungsreichen Bildes wegen), noch darauf verzichten könnte (des vorbildgetreuen Betriebes wegen) braucht wohl nicht betont zu werden!

Abb. 4. Daß sich die für den H0-Mittelgrund bestimmten, also im Maßstab etwas reduzierten Gebäudemodelle ganz gut für TT eignen, zeigt dieses Bild (von G. M. D.).



Abb. 5. Wenn man schon maßstäblich reduzierte Gebäude aufstellt, dann sollte man zumindest in ihrer unmittelbaren Nähe irritierende „H0-Bezugspunkte“ (wie z. B. den Maler auf dem Dach) vermeiden! Eine TT-Figur wäre hier günstiger.

3. Die Zubehörindustrie schaffe mehr Gebäudemodelle im genauen Bahnmaßstab (1:87 für H0, 1:120 für TT, 1:160 für N) und hin und wieder hoch aufragende Bäume (auch die mächtige „Linde am Brunnen vor dem Tore“ und die „Platanen-Allee“).

Das wären also die wichtigsten Teilergebnisse aus unserer Umfrageaktion (nach dem abgewandelten geflügelten Schlagwort: „Laßt Zahlen sprechen!“), die in gar mancherlei Beziehung interessant und aufschlußreich sind. Vergessen wir nun allen „Hader und Zank“ und harren wir der Dinge, die da kommen sollen (oder wollen)!

Als Abschluß nun noch eine kleine Zusammenstellung all' der Wünsche, die uns – weil mehrfach wiederkehrend – besonders auffielen und einer Beachtung von Seiten der Modellbahnindustrie wert sein dürften. Die Auswertung der Karten nach besonders zahlreich auftretenden Fahrzeugtypen nimmt noch eine gewisse Zeit in Anspruch und wird in Kürze besonders behandelt.

#### H0-Wünsche:

Niedrigere Untersetzung bei den Triebfahrzeugen  
Märklin-Dreiwegweiche (von gut 80% der Märklinisten gewünscht)

Preissenkungen, zumindest keine Erhöhungen

Stadtkirchen in richtiger Größe

Hochspannungsmasten für 110-220 kV-Fahrleitungen zur Kibri-Umspannstation

Dreischsige Abteilwagen verschiedener Bauart

Altmodische Reihenhäuser

Zahnstangenweiche von Heinzl

Mehr Lok- und Wagenbausätze

Maßstäblich richtige Schiffe für Flüsse

S- bzw. U-Bahn-Modelle

Mehr Old-Timer-Fahrzeuge bei Märklin

Schienenreinigungs-Selbstfahrer

Schiebebühne

Stumpfer Farbgebung bei den Märklin-Gleisen

Weniger Neuheiten, dafür schnellere Auslieferung

nach der Messe

Mehr Stadthäuser

Ältere Eilzugwagen mit Doppeltüren

Mehr Postwagen älterer und moderner Art für Bahn

und Post bzw. kombinierte Post-/Packwagen