Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift

MIBA-VERLAG NR. 2 / BAND XI 1959 NÜRNBERG

Fleischmann bringt zur Messe bald

Neuheiten für jung und alt

Beachten SIE bitte

unser Messe-Neuheiten-Inserat

im nächsten Heft hier!

Fleischmann

für SIE - für UNS - für ALLE!

„Fahrplan" der „Miniaturbahn" Nr. 2/XI

1. Bunte Seite (Raritätenkiste, CGTM Genf)
2. Klassischer Besuch beim „homo mibanicus"
3. Die größte Gartenbahn (des Kontinents?)
4. Buchbesprechungen:
   a) Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen
   b) Deutschlands Dampflok gestern und heute
5. Baywa-Lagerhaus Peiting
6. Das selbstgebaute Gleisbildstellpult der MEC-Anlage Rendsburg (Bauanltg.)
7. Landschaft und Eisenbahn (Anlage Bähr) mit Streckenplan
8. Sie fragen: Stromzuführung bei der P 8
9. Vermeidbare und unvermeidbare Fehler beim Modellbahnbau (1. Folge)
10. Bauzeichnung: Selbstentladewagen Ktmm 60
11. Vorsignalmerktafel — solo
12. Neue Wege im Anlagenbau (m. Streckenpl.)
13. Blockstreckenschaltung mit Märklinsignalen
14. Fleischmann Bi Pr 86 beim Verschönerungsrat
15. Das Geheimnis perpl. Plexiglaseffekte
16. Anl.-Bilder „Schlesiertalbahn"
17. Als einer eine Reise tat („Dreifacher Prellbock")
18. „Kettenachsen" bei einer „42"
19. Der Standpunkt (richtige Anlagenhöhe usw.)
20. Seltene Dreifachschleppweiche

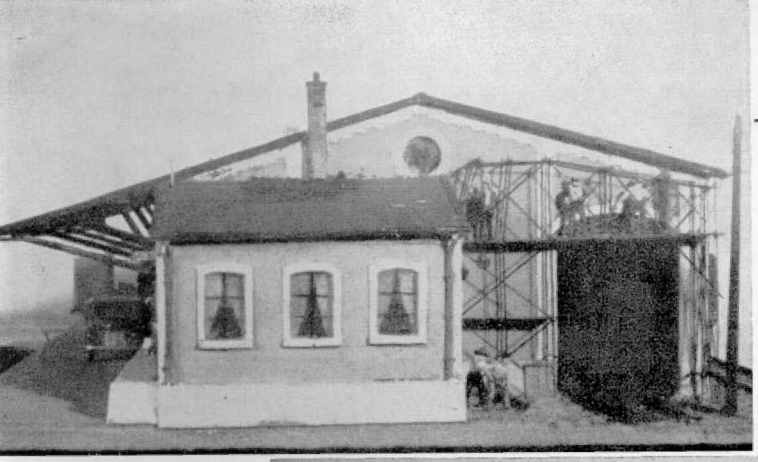
Miba-Verlag Nürnberg/Rottach

Eigentümer, Verlagsleiter u. Chefredakteur: Werner Walter Weinstötter (WeWaW)

Redaktion: Rottach-Egern, Karl-Theodor-Str. 34 – **Versand:** Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Bijou)
Klischees: Miba-Verlagsklischeeanstalt (JoKl)

Konten: Bayer. Hypotheken- u. Wechselbank Nürnberg, Kto. 29 364
Postscheckkonto Nürnberg 573 68 Miba-Verlag Nürnberg/Rottach

Heftbezug: Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag (in letzterem Fall Vorauszahlung oder Postbezug durch das zuständige Postamt). Heftpreis 2.— DM, 16 Hefte im Jahr.



Das Neueste aus Genf!

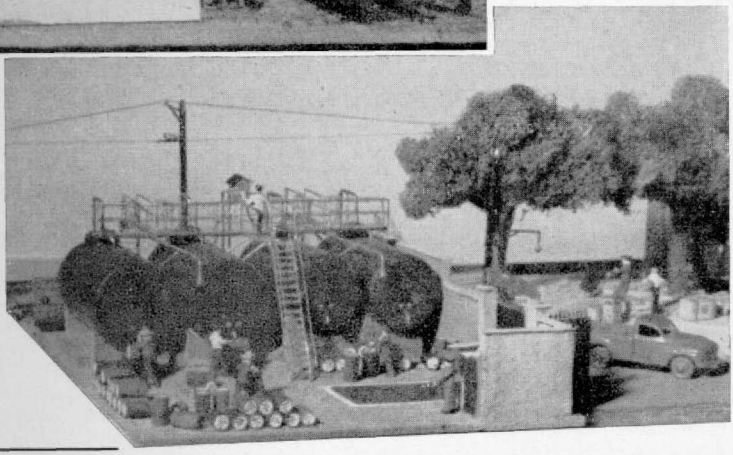
Wir bringen Ihnen — nicht das Neueste über die neueste Atomkonferenz, sondern ein paar nette und kleine Grüße vom Modellbahnclub

CGTM Genf!

Ein größerer Bericht folgt zur gegebenen Zeit. Heute nur zwei kleine Arbeiten in H0 von CGTM-Mitglied R. Lapalud, Genf.

Oben: Ein mit der Zeit etwas verschönerungsbedürftig gewordener Güterschuppen.

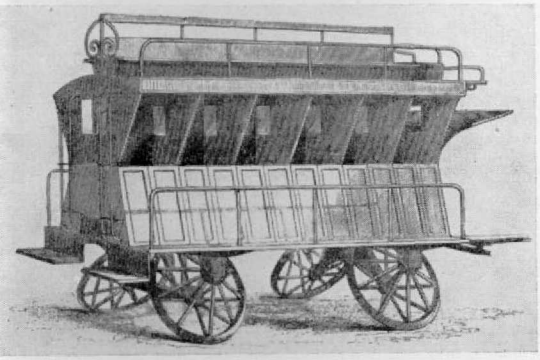
Nebenstehend: Eine kleine Tankanlage.



Aus der Raritätenkiste:

Tivoli's Cab-Omnibus auf De Christoforo's conischen Rädern

(England um 1856)

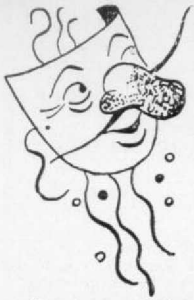


So befremdend uns heute diese schiefliegenden Räder erscheinen, so boten sie doch gewisse Vorteile, die bei perpendicularen Rädern nicht zu erreichen waren: niedriger Wagenkastenbau und bequemes Ein- und Aussteigen, dazu größere Sicherheit gegen ein evtl. Umwerfen.

Die Räder bestanden aus einem Doppelsatz von Speichen und zeigen im Aufriß einen Sektor von 80°; die Achsen lagen zum Boden des Wagenkastens in einem Winkel von 45° und drehten sich mit dem Rade in zwei Trägern, von denen sich einer unter dem Fußbrett, der andere in einem unter dem Omnibus angebrachten Gestell befand. Bei dieser Anordnung sieht man, daß im Aufriß die die beiden Radien des Sektors bildenden Speichen auf der einen Seite perpendikular zum Erdboden und auf der andern parallel zum Boden des Omnibus stehen. Der Bogen des Sektors war an der unteren Achse etwas abgeflacht und die Speichen hatten eine leicht convexe Neigung. Der Erfinder rechnete gegenüber anderen Omnibussen mit einem Drittel Kraftersparnis.

G.Metzeltin, Lugano

• Heft 3/XI ist ab 2. März bei Ihrem Fachgeschäft! •



KLASSISCHER BESUCH

beim „HOMO MIBANICUS"

Ein „Faust"-dick erlogener und zugleich „Schiller"nder Epilog aus „Gallensteins Schlager" – verzapft von WeWaW

Goethe und Schiller betreten eine Stube, in der eine mittel-mäßige Anlage steht. („Mittel" waren reichlich vorhanden, daher überladen, „mäßig" die Landschaft.)

Meint Schiller: *„Hier wendet sich der Gast mit Grausen". – Wo rohe Kräfte sinnlos walten, da kann sich kein Gebild gestalten! Leicht beieinander wohnen die Gedanken, doch hart im Raume stoßen sich die Sachen!"*

„Sehr richtig", stimmt Goethe zu, *„das Unzulängliche, hier wird's Ereignis."* Und zum Homo mibanicus, der verwirrt in der Ecke steht: *„Wenn Ihr's nicht fühlt, Ihr werdet's nie erjagen!"*

„Blinder Eifer schadet nur." (M. G. Lichtwer ist auch mit von der Partie.)

Schiller versucht, den armen Mibanicus etwas in Schutz zu nehmen: *„Was nicht verboten ist, ist erlaubt".*

Ihr meint wohl: *Erlaubt ist, was gefällt?"* widerspricht Goethe. Doch: *Der Mensch* (Modellbahner) *ist nicht eher glücklich, als bis sein unbedingtes Streben sich selbst eine Begrenzung bestimmt.* Mit anderen Worten (die ausnahmsweise nicht von mir stammen, aber auch nicht schlecht sind): *In der Beschränkung zeigt sich erst der Meister!"* Goethe schaut etwas amüsiert drein, was Schiller aber gar nicht gefällt: *"Zum Werke, das wir ernst bereiten, geziemt sich wohl ein ernstes Wort!*

„Wir müssen anfangen, die Leute zu nehmen wie sie sind und zur Erleichterung dieser Arbeit immer eingedenk sein, daß es in Nord und Süd, West und Ost immer wieder die alte Geschichte ist, und daß wir selber die Fehler teilen, die wir an andern rügen und verdammen!" (Wo Fontane in diesem Augenblick herkommt, weiß die Redaktion selbst nicht.)

„Die Botschaft hör ich wohl, allein mir fehlt der Glaube" (an die Einsicht der Menschen), wollte Goethe fortfahren, besann sich dann aber eines anderen: *„Wer immer strebend sich bemüht, den können wir erlösen."*

„Sehr richtig", stimmt Schiller bei, da er wohl ahnt, worauf Goethe hinaus will: *„Dem Manne kann geholfen werden! – Er* soll halt endlich auch „Meine immer beliebte Abendlektüre' beziehen."

„Bravo, Kollege Schiller! Das ist auch m e i n e, Faust'regel. *Was man schwarz auf weiß besitzt, kann man getrost nach Hause tragen.* Im übrigen meine Meinung über dieses bereits ebenfalls schon klassische Werk: *‚Wer vieles bringt, wird manchem etwas bringen!'* "

„Semper aliquid haeret (Etwas bleibt immer hängen), nicht wahr?, wendet sich Plutarch fragend an Wallenstein, den Chefredakteur der MIBA. Doch der brummt nur: *„Ich hab' hier bloß ein Amt und keine Meinung!"* Und mit einer resignierenden Handbewegung: *„Quot homines, tot sententiae"* (Soviel Leute – soviele Ansichten). (Schiller atmet im stillen auf, daß W a l l e n s t e i n den Redakteurposten inne hat und nicht sein Lieblingssohn G ö t z, der ihn in seiner drastischen Art jetzt vielleicht unsterblich blamiert hätte.)

Goethe versucht es nun auf eigene Faust, Wallenstein etwas aufzurichten: „Wie schon gesagt: *‚Wer vieles bringt, wird manchem etwas bringen'*, doch – er wendet sich hierbei an den Chor, der sich inzwischen ebenfalls versammelt hat und sich ausschließlich aus Mibanicussen zusammensetzt –, doch: *Prüfet aber alles und das Gute (das Beste) behaltet!'* "

Der Chor (unter der Leitung von Lortzing): *„O ich bin klug und weise und mich betrügt man nicht! O ich bin klug und weise und mich betrügt man nicht . . ."*

Goethe muß nun urplötzlich ziemlich schnell nach Stein (bei Nürnberg): *„Der Worte sind genug gewechselt, laßt mich auch endlich Taten seh'n!"* Und zu Schiller gewandt: „Und was halten Sie davon?"

„O der Einfall ist kindisch, aber göttlich schön!" (Womit Schiller versehentlich wohl diesen Epilog gemeint haben mag! D. Redaktion.)

Die größte Gartenbahn des Kontinents (?)

— in Leverkusen!

Erbauer: Dipl.-Ing. P. Schwingel, Leverkusen
(Siehe auch Titelbild)

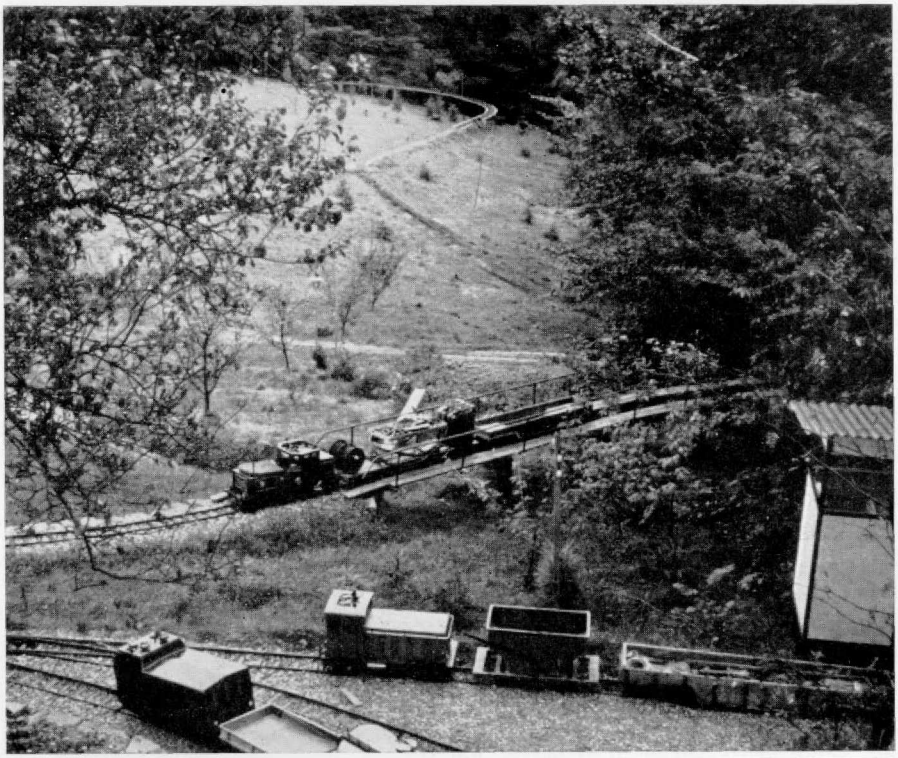


Abb. 1. Über Brücken, Wiesen, durch Tunnel und Wald fährt die Gartenbahn im Maßstab 1 : 8.

Als wir die ersten Bilder sahen, wollten wir unseren Augen nicht trauen. In aller Stille hat sich hier etwas vorbereitet, was für kontinentale Begriffe einfach einmalig ist. Wir haben den Erbauer und Besitzer dieser Bahn interviewt:

WeWaW: „Herr Dipl.-Ing. Schwingel, als erstes interessiert natürlich, wie Sie dazu kommen, eine solch' fantastische Gartenbahn zu bauen!"

Dipl.-Ing. Schwingel: „Ja, so von heute auf morgen ging es natürlich nicht. Auch ich habe eines Tages vor langen Jahren mit einer Spur I angefangen, und zwar machte ich schon als Schüler die tollsten Versuche damit. U. a. auch mit Raketenantrieb. Der Erfolg war ein Knall, Rauchwolken und noch mehr Krach vom „Erzieher", der aber nicht lange schimpfte, da mein Vater selbst ein leidenschaftlicher Bastler war. Dann kam 00 an die Reihe mit allen Schikanen, automatische Schaltung . . . na, Sie wissen schon!"

WeWaW: „Schön und gut, aber von 00 mit ihren 16,5 mm zu Ihrer jetzigen Spur von 184 mm ist ein gewaltiger Sprung. Wir gewöhnlich Sterblichen gehen meist noch

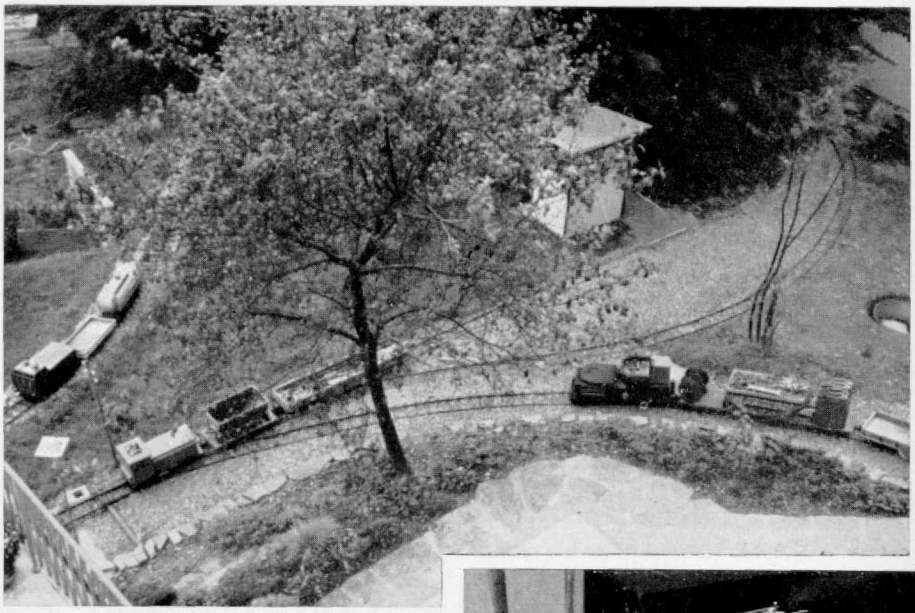


Abb. 2. Der — vorerst — noch kleine „Bahnhof" mit dem Stellwerks-„Gebäude".

Abb. 3. Fußrasten an der Lok und Griffe und Hebel unter dem Führerhausdach = „Steigbügel" und „Zügel" des „reitenden" Lokführers.

weiter zurück, wenn der Platz nicht reicht, zu TT – und manche hätten am liebsten noch eine 8 mm-Spur . . .!"

Dipl.-Ing. Schwingel lacht vielsagend und wir wissen inzwischen bereits, daß er auch im Leben tüchtig war und sich heute eben manches leisten kann: „Vor Jahren hatte ich das Glück, ein Gelände zu erwerben, das landschaftlich besonders reizvoll ist und mit seinen Wiesen, Wald, Hängen und Taleinschnitten sich geradezu zu einer Gartenbahn größeren Ausmaßes anbot, wenigstens wenn man durch und durch eben Modellbahner ist. Und so kenne ich natürlich auch die englischen Gartenbahnen und ich möchte mal denjenigen Ihrer Leser sehen, der in meinen Verhältnissen nicht ebenfalls mit dem Gedanken spielen würde, endlich eine richtige kleine Bahn zu haben, auf der er durch das Gelände fahren kann und bei der er sich wie ein echter Bahn-Direktor austoben kann."

WeWaW: „Ja, ich glaube, das wäre auch

mein Traum, aber mir fehlt eben das nötige Kleingeld ..."

Schw.: „Nun, so schlimm ist es nicht, wie Sie noch sehen werden."

WeWaW: „Wieso, wollen Sie mir gar eine schenken?"

Dipl.-Ing. Schwingel lacht wie über einen guten Witz: „Nein, das gerade nicht, aber ich habe am Schluß eine Überraschung für Sie, aber mehr wird jetzt nicht verraten!"

WeWaW: „Na, schön! Welchen Maßstab hat eigentlich Ihre Bahn? Ihre Loks sind doch gut 1 m lang und ebenso gut 50 cm hoch."

Schw.: „Sehr richtig! Die Loklänge beträgt teilweise sogar 1,60 m. Der Maßstab ist im allgemeinen 1 : 8 und die Spurweite – wie Sie schon sagten – 184 mm. Zu diesem Maßstab bin ich durch mancherlei Überlegungen gekommen, die ich Ihnen nicht alle schildern mag. Im übrigen habe ich die bekannte Bernina-Bahn zum Vorbild genommen, wenigstens was den Geländeausbau anbelangt. In Anbetracht der engen Kurven dieser Bahn habe auch ich Kurven von nur 7½ – 10 m Radius gebaut. Nur bei der Tunnelhöhe wollte und mußte ich höher hinaus – 1,65 m – damit wir drin wenigstens noch arbeiten konnten ..."

WeWaW: „Nun, wir haben ja Ihre Fotos. Jetzt interessiert mich nur noch einiges über Ihre Loks zu erfahren."

Schw.: „Hier, ich gebe Ihnen einen kleinen Merkzettel, auf dem alles draufsteht. Zum Teil benutze ich einen 1,5 PS Moped-Motor, zum Teil Elektromotore. Die Zugkraft ist sehr beachtlich. So eine Lok zieht ohne weiteres mehrere Personen, sogar die 70 ‰ Steigungen hinauf."

WeWaW: „Ich vermisse eigentlich noch eine Dampflok. Warum betreiben Sie eigentlich Ihre Loks nicht mit Dampf, so wie Walt Disney, der ja eine ähnliche Gartenbahn besitzt?"

Schw.: „Tja, das hat seine wichtigen Gründe. Übrigens eine Dampflok ist schon vorgesehen, aller Voraussicht nach eine T 2. Auch sie wird durch einen Elektromotor betrieben werden, aber wir werden eine Vorrichtung einbauen, so daß sie beim Fahren wie das große Vorbild echten Dampf auspufft. So wie ich vorgegangen bin, werden die Loks nicht so teuer, und das ist sehr wichtig, denn – nun halten Sie sich mal fest, jetzt kommt die Überraschung, von der ich gesprochen habe – denn ich habe mich entschlossen, diese Bahn, die Loks, Wagen und Gleise, in Kleinserie in meinem Werk herzustellen, damit auch noch andere Bahnliebhaber in den Genuß einer Gartenbahn kommen können ..."

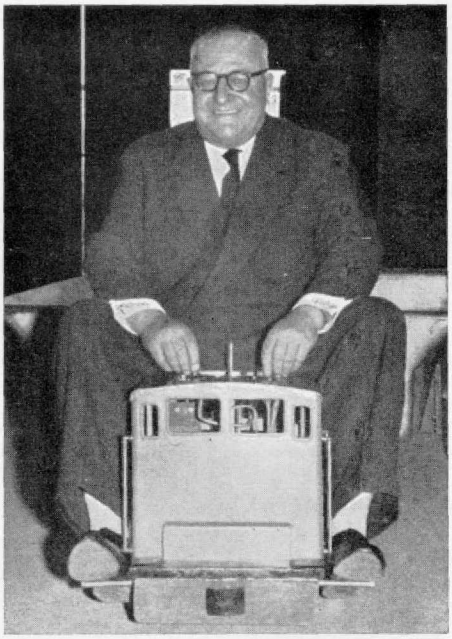


Abb. 4. Ein anschaulicher Schnappschuß von der Güte der kleinen Loks — auch „Schwergewichtler" werden mühelos befördert. Der dahintergespannte Wagen war darüber hinaus mit weiteren Personen belastet!

WeWaW schnappt nach Luft und sieht Herrn Schwingel etwas entgeistert an: „Donnerwetter! Aber – wie steht's mit den Preisen? Wird die Sache nicht zu unerschwinglich, Herr Schwingel?"

Schw.: „Nun, ich glaube nicht! Teuer ist ein relativer Begriff. 1500.– bis 2000.– DM für eine solche Lok ist bestimmt nicht teuer, 1 lfdm. Gleis ca. 10.– bis 15.– DM. Wer natürlich schlecht bei Kasse ist, wird sogar einen Fernseher für zu teuer halten. Darüber hinaus kann meine Bahn – außer zum reinen Spiel – auch noch für sonstige Beförderungsfahrten herangezogen werden, z. B. bei großen Grundstücken für Erdbewegungen, Gemüsetransporte usw."

Abb. 5. Die große Bogenbrücke mit den z. Z. fertigen Pseudo-„Diesel"-Loks. „Pseudo" deshalb, weil als Antrieb für die älteste Dieselloktype z. B. ein 1,5 PS Mopedmotor (mit angebautem Autogetriebe) dient. Als Nachfolger entsteht z. Z. eine 4achsige Lok mit einem 10 PS-Sachsmotor (zur Beförderung schwerster Züge bergauf). Die 2. Loktype entspricht einer Type der Klöckner-Humboldt-Deutz-Motorenfabrik. Der spezielle Elektromotor wird von einer kräftigen Autobatterie gespeist und ist – wie Abb. 4 beweist – sehr leistungsstark. Die vorderste Lok ist eine Weiterentwicklung der vorherigen 12 V-Lok, läuft mit 24 V-Motor und hat eine Steuerung über Schütze, die es gestattet, mehrere Loks hintereinander von einem Führerstand aus zu steuern.

WeWaW: „Ja, so besehen, sieht die Sache schon anders aus. Wie der Erfolg nun auch sein mag, das Wichtigste ist nunmal die Tatsache, daß es in Europa erstmal überhaupt einen Betrieb gibt, der sich an eine solche Produktion heranwagt und ich wünsche Ihnen, Herr Dipl.-Ing. Schwingel, viel Erfolg – auch wenn ich mir persönlich vorerst noch keine Gartenbahn zulegen kann . . . !"

Schw.: „Auf Wiedersehen, schöne Grüße an Ihre Gattin und besten Dank auch."

Berichtigungen:

„Fahrplan" von Heft 1/XI

Bitte noch handschriftlich nachtragen:
18. Anlage „Regnitzlosau" m. Streckenplan

„Der Blick ins andere Deutschland" (Heft 16/X S. 672)

Der Personenwagen Bi 33 sowie der Packwagen Pwi 32 (H0) sind keine Piko-Erzeugnisse, sondern Entwicklungen der Firma Steglich, Dresden, nunmehriger Hersteller: Herr KG, Berlin-Treptow.

Manuskripte bitte nur einseitig und $1^1/_2$zeilig schreiben!

Buchbesprechung: Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847-1947

(Mit Ergänzungen bis zum Jahr 1956)

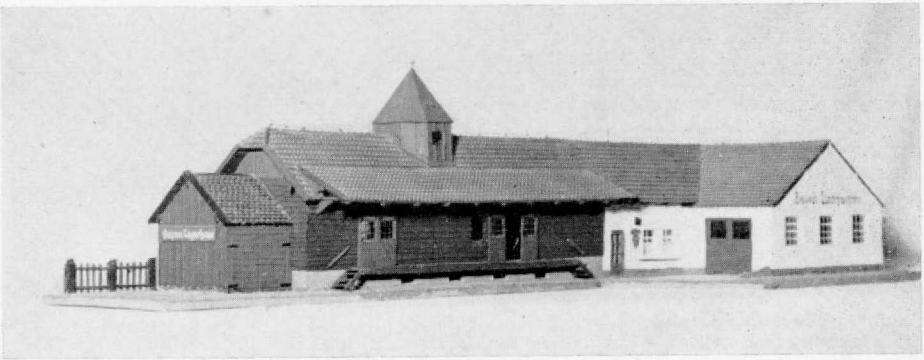
Band III: Das Rollmaterial der Normal-Schmalspurbahnen

530 Seiten, DIN A 4, 339 Kunstdruckbilder auf 112 Tafeln und weiteren 297 Abbildungen sowie 6 Beilagen, Ganzleinen, erschienen im Verlag Huber & Co., Frauenfeld, Preis 32.– DM.

Wenn wir uns vorerst nur Band III beschafft haben, so liegt es daran, daß uns – vermutlich auch unsere deutschen Interessenten – insbesondere das rollende Material interessiert. Band I, II und IV befassen sich mit der Geschichte der Schweizerischen Eisenbahnen und dem Finanzwesen (Bd. I), mit den festen Anlagen (Gleis, Signale, Energiebeschaffung usw. (Bd. II), mit der Organisation und Verwaltung der Schweizerischen Eisenbahn, dem Verkehr und seiner Organisation (Bd. IV). Bd. V wird sich mit den Bergbahnen und den Nahverkehrsmitteln befassen und dürfte ebenso wie Bd. II ebenfalls unser Interesse hervorrufen. Für unsere Schweizer Leser sollte es eigentlich eine Selbstverständlichkeit sein, alle Bände zu beschaffen, denn sie sind um ein solches Werk in der Tat zu beneiden. Das ist keine Phrase, denn wir bedauern außerordentlich, daß wir nichts Ebenbürtiges über unsere Eisenbahnen dem gegenübersetzen können! Das bekannte deutsche Jubiläumsbuch „100 Jahre Deutsche Eisenbahn" (das infolge der Kriegseinwirkungen rar geworden ist und bereits Seltenheitswert erlangt hat) ist gegenüber diesem schweizerischen Jubiläumswerk tatsächlich nur Stückwerk. Der vorliegende Band ist meisterhaft gedruckt und enthält unzählige Bilder und Typenskizzen alter, neuer und neuester Triebfahrzeuge und Wagen, daß es wahrlich eine Pracht ist! Das gleiche Lob gilt auch den Klischees. Wo ist ein leistungsfähiger deutscher Großverlag, der ein ähnliches umfassendes Werk herausbringen könnte, meinetwegen anläßlich des 125jährigen Bestehens der deutschen Eisenbahnen im Jahr 1960?

Der Preis ist in Anbetracht des Gebotenen unwahrscheinlich billig, da andere Werke ähnlichen Umfanges und gleicher Güte in der Regel 40.– bis 50.– DM kosten. Wer es sich leisten kann und insbesondere jeder Freund der großen Bahnen in aller Welt sollte sich zumindest den vorliegenden Band zulegen. Man ist mit einem Schlag informiert und besitzt ein Buch, das man noch viele Jahre immer wieder in die Hand nehmen wird!

Das Baywa-Lagerhaus von Peiting/Obb.

. . . stand Herrn Andreas Mühlegger Modell für sein H0-Modell. Der kleine „Kirchturm" ist gar keiner, sondern umschließt lediglich den „Fahrstuhl". Das Dach besteht aus Fallerteilen, das Mauerwerk aus 3 mm-Sperrholz.

Herr Mühlegger hat als Anlagenthema „Bf. Peiting und Umgebung" gewählt und baut die wichtigsten Gebäude haargenau nach, zum Teil sogar nach Originalbauplänen.