

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

48 Seiten!



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

15 BAND XIV
26. 11. 1962

PREIS
2,- DM

Im DM-TEST-INSTITUT wurden elektrische Eisenbahnen getestet: die wichtigsten sechs deutschen Systeme und deutsche und ausländische Lokomotiven und Waggons. Die deutschen Modelleisenbahnen sind fast alle von guter Qualität. Es gibt Unterschiede in der Einfachheit der elektrischen Schaltung und in der Ausbaufähigkeit eines Systems. Billige Eisenbahnen aus Blech gehen zu schnell kaputt. Sie sind ihren Preis nicht wert.

Fleischmann: Das ausbaufähigste System, Kombinationsmöglichkeit mit allen international genormten Lokomotiven und Waggons. Gute, modellgetreue Ausführung aller Teile.

Für Modelleisenbahner und für technisch begabte Jugendliche geeignet.

Gesamturteil: Das ausbaufähigste System... für den Modelleisenbahner und für technisch begabte Jugendliche besonders interessant. Insgesamt sehr empfehlenswert.

(Auszug aus DM Test Nr. 24 vom 16. 11. 1962)

GEBR. FLEISCHMANN · MODELL-EISENBAHN-FABRIKEN · NÜRNBERG 5

„Fahrplan“ der „Miniaturbahn“ Nr. 15/XIV

- | | | | |
|--|-----|--|-------------|
| 1. Mit Volldampf ins verschneite Land | 643 | 8. Eine außergewöhnliche engl. Brücke | 659 |
| 2. Die kombinierte Eisenbahn- und Straßenbrücke | 644 | 9. „Ulrichsburg“, „Eberhardswalde“ und „St. Eva“ (H0-Anlage Paule) | 671 und 660 |
| 3. Neue MIBA-Broschüre „Anlagen-Fibel“ | 647 | 10. 1'D-Güterzuglok der BR 5620 (G 8 ²) – 1 Teil (Bauplan) | 663 |
| 4. Buchbesprechungen TED – in Buchform | 647 | 11. Gleichstromfahrbetrieb, abschaltbare Zugbeleuchtung und Kehrschleife | 668 |
| Dokumentationskarten aus „Glasers Annalen“ | 658 | 12. Der „Rheingold“ in H0-Größe | 672 |
| „Giganten der Schiene“ (Maedel) | 677 | 13. Ein richtig arbeitender Baggergreifer | 673 |
| „LOK-MAGAZIN“ | 677 | 14. Technik, Eisenbahn und Landschaft (Anlage Schmidt) | 674 |
| 5. Vollspur- und Schmalspurbahn – traut vereint (mit Streckenplan) – Rochaix | 649 | Tormechanismus Lokschuppen | 677 |
| 6. Die Lichtsignale der DB (mit Farbtafel) | 652 | 15. Rückmeldevorrichtung an MARKLIN-Weichen – nachträglich leicht montierbar | 679 |
| 7. Kleinbahn-Personenwagen Nr. 370 – beleuchtet und bevölkert | 657 | 16. ET 88 in H0 | 681 |
| | | 17. Gebäudekomplexe | 682 |

MIBA-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 – Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKi)

Konten: Berliner Redaktion: F. Zimmermann, Bln.-Spandau, Neuendorferstr. 17, T. 37 48 28
Bayer. Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, Kto. 29 364
Postscheckkonto Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Heftpreis 2.– DM, 16 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag (in letzterem Fall Vorauszahlung plus –10 DM Versandkosten).

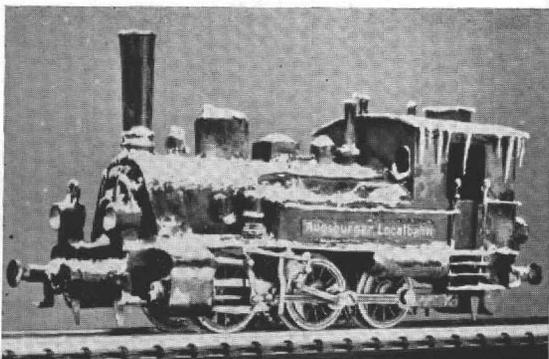
Die kleine Glosse

Wie komme ich nur auf „Strauß“ und „Spiegel“...??

Ach, richtig! Da brachte doch die MIBA in Heft 11/XIV S. 476 einen „Strauß“ netter Aufnahmen des Herrn Bernhäuser.

Die erste „Blüte“ (lies: Aufnahme) ist jedoch ein „Spiegel“bild, wie man bei einem Vergleich der Abb. 1 und 3 feststellen kann. Nehmen Sie 'nen Spiegel und diesen unter die Lupe, dann verrät Ihnen der Spiegel alles, sogar das Land, in dem die Station „OSCO“ liegt. Aber da verrät Ihnen der Spiegel nichts Neues, es stand ja bereits in der MIBA...!

H. Wedekind, Karlsruhe (u. WeWaW)

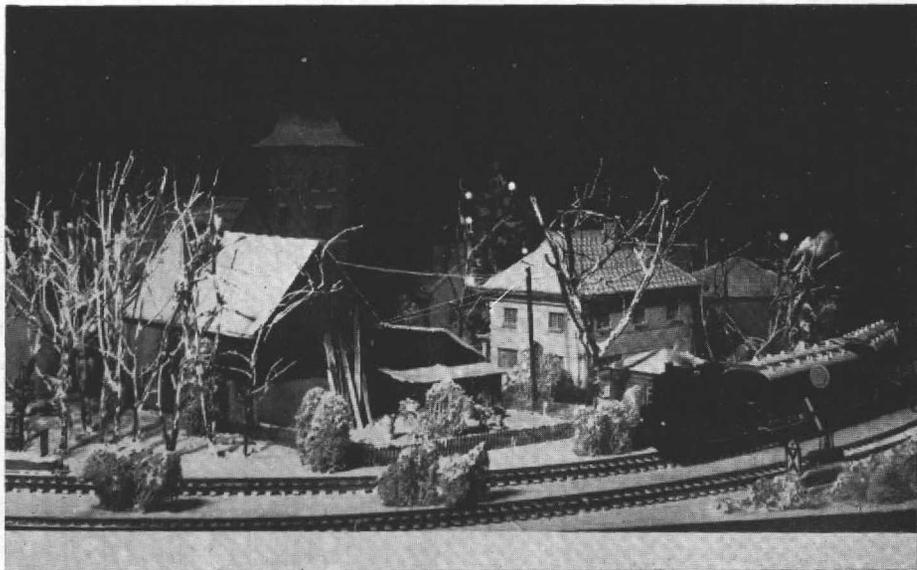


„Mit Volldampf ins verschneite Land“

Unter dieser Überschrift bringen wir im nächsten Heft eine reizende Bildreportage des Herrn Werner Helbig, Haunstetten. Wir haben Ihnen in Heft 4/XIV S. 149 zwar einen ausführlichen Erfahrungsbericht in Aussicht gestellt, aber aus patentrechtlichen Gründen muß sich Herr Helbig – wenigstens zur Zeit noch – ausschweigen. Wir bitten um Verständnis für die veränderte Sachlage!

Abb. 1. Die auf einem Abstellgleis vom „plötzlich hereingebrochenen Winter“ überraschte T3 des Herrn Helbig.

Abb. 2. Der „Glaskasten“ zieht seine gemütliche Runde durch die mondbeschienene Schneelandschaft.



Heft 16/XIV soll am 22. Dez. 1962 in Ihrem Fachgeschäft sein!
(Vorausgesetzt, daß das Christkind nicht die Deutsche Bundespost überfordert!)



Abb. 1. Die „Gemeinschaftsbrücke“ bei Sedelsberg, aufgenommen von Herrn G. Schindler, Senna. (Im Vordergrund ein Signal-Spannwerk; ein weiteres Beispiel für die Aufstellung eines VOLLMER-H0-Spannwerks.)

Die kombinierte Eisenbahn- und Straßenbrücke über den Küstenkanal bei Sedelsberg (Oldbg.)

Abb. 2. So etwa würde die Situation im Kleinen darzustellen sein: Wartendes Auto vor geschlossener Schranke.



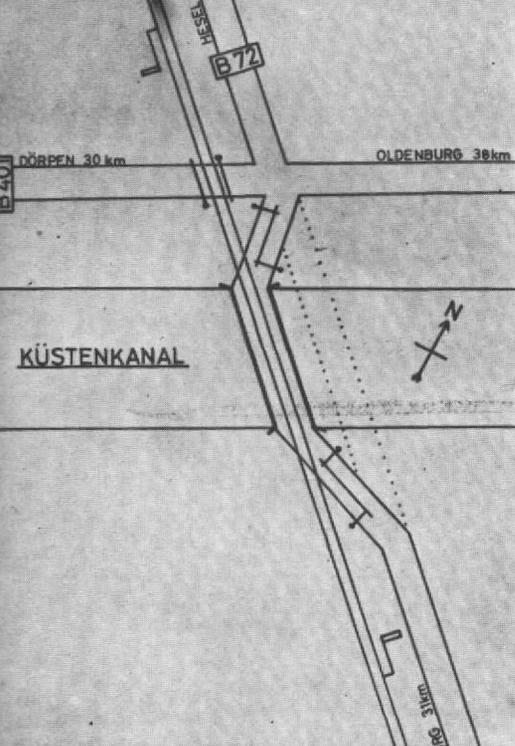


Abb. 3. Unmaßstäblicher Situationsplan. Die Lage der nordwestlichen Schranken dürfte entsprechend Abb. 2 nicht ganz stimmen.

Abb. 4. Teerdecke und Rillenschienen der Brücke vereinfachen die Nachbildung im Kleinen.



▼ Abb. 2. Die Anfahrt von Südosten her mit den versetzt angeordneten Schranken.
(Fotos 2-5: J. Braun, Oldenburg)



Um was für eine Kuriosität es sich in diesem Fall handelt, werden Sie gleich erfahren. Aber ebenso kurios ist die Tatsache, daß innerhalb von 8 Tagen gleich zwei Berichte über dieses Objekt eingegangen sind, nachdem jahrelang anscheinend niemand darüber gestolpert ist. Also wieder einmal ein typisches Beispiel für die berühmte „Duplizität der Ereignisse“! Lassen wir als erstes den ersten Einsender berichten, Herrn Günter Schindler aus Senne:

„Bei einer Fahrt durch Niedersachsen entdeckte ich diese gewiß nicht alltägliche Gemeinschaftsbrücke. Ein Glück, daß ich meinen Fotoapparat dabei hatte! Mein Fotohändler meint, daß es bei Winsen eine ähnliche Brücke gäbe. (Bei Neuenburg a. Rh. auch. D. Red.) Ich jedenfalls war sehr erstaunt, als ich beim Heranfahen wohl eine Eisenbahn, aber keine Straßenbrücke entdeckte und machte mich bereits auf eine ‚Umleitung‘ gefaßt. Mein Erstaunen wuchs, als die Straße gemeinsam mit der Bahnlinie über die Brücke führte.“

Ich könnte mir denken, daß mancher Mi-bahner auf seiner Anlage eine solche Lösung brauchen könnte. Der Nachbau dieser Gegebenheiten dürfte bei der reichen Auswahl an passendem Industriematerial, aber auch für den Selbstbauer, keine Schwierigkeiten bereiten. Ich halte diese Brücke für eine interessante Belebung einer Anlage, zumal wenn die Schranken automatisch bedient werden.“

Die Trutzfeste von „WIKIPA“

als kleine Anregung für Burgliebhaber
(Foto: K. Pfeiffer, Wien)



(Kombinierte Eisenbahn- und Straßenbrücke)

Herr Jürgen Braun aus Oldenburg kennt die Angelegenheit etwas besser und schreibt hierüber:

„Es handelt sich um eine kombinierte Eisenbahn- und Straßenbrücke an der Bundesbahnstrecke 220 d (Cloppenburg – Acholt/Oldbg.) und der Bundesstraße 72 (Cloppenburg – Aurich) über den Küstenkanal bei Sedelsberg/Oldbg.

Früher überquerten die Eisenbahn und die Landstraße I. Ordnung (B 72 seit dem 1. 1. 1962) auf zwei nebeneinanderliegenden Brücken den Kanal. Diese Brücken wurden in den letzten Kriegstagen gesprengt, und da in den ersten Nachkriegsjahren wohl noch nicht wieder soviel Geld zur Verfügung stand, wurde nur die Eisenbahnbrücke wieder errichtet. Statt der üblichen Schienen verlegte man Rillenschienen à la Straßenbahn (Abb. 4) und versah die Brücke mit einer Teerdecke, so daß auch Straßenfahrzeuge sie passieren können.

Nähert sich ein Zug, so werden die Schranken an den Brückenrampen geschlossen, so daß kein Straßenfahrzeug auf die Brücke gelangen kann. Anschließend wird dann eines der Signale auf ‚Fahrt frei!‘ gestellt und der Zug passiert die Brücke.

Im Zuge des Ausbaues der B 72 als Autobahnzubringer Ostfriesland zur Hansalinie wird dieses Provisorium wohl einer neuen

Straßenbrücke weichen und die Bahnlinie abgebaut, denn es verkehrt nur noch ein Personenzugpaar täglich auf der Strecke, während die Güterzüge jeweils auf dem letzten Bahnhof vor der Brücke enden (Sedelsberg bzw. Friesoythe).“ –

Abgesehen davon, daß wir gern ausgefallene Gelegenheiten rund um die BUBA bringen – einmal weil sie interessant sind, zum anderen weil sie unsere Phantasie beflügeln und Mut zu außergewöhnlichen Not- oder Kompromißlösungen machen sollen – stellt diese „Gemeinschaftsbrücke“ ein Objekt dar das man auf einer passenden Anlage ruhig nachgestalten sollte. Erstens „spart“ man eine Brücke, zweitens wirkt sie interessant und dürfte Anlaß für neugierige Fragen sein und drittens liefert sie betrieblich und sicherungsmäßig belebende Momente (wie Herr Schindler schon bemerkte).

Wie schon angedeutet, sind wir „problemgeschwängerten“ Modellbahner meist in die Lage versetzt, in gar mancher Beziehung den Mut zu Lösungen aufbringen zu müssen, für die es anscheinend oder vermutlich kein Vorbild beim Vorbild gibt. Die vielen Absonderlichkeiten, die wir im Laufe der Zeit schon gebracht haben und immer wieder bringen werden, sollen dazu beitragen, gewisse Hemmungen zu überwinden und mutig eine Notlösung zu wagen, auch wenn uns für diesen oder jenen Fall im Augenblick keine „vorbildliche“ Lösung – in des Wortes doppelter Bedeutung – vorschwebt. Alles ist möglich, wenn es nur technisch richtig durchdacht und ausgeführt wird. Nur auf dieses Letztere kommt es an, wie das vorliegende Beispiel beweist!

Soeben erschienen! Das schönste Weihnachtsgeschenk!

„Anlagen-Fibel“ - die neue MIBA-Broschüre

Zeichnungen: Pit-Peg - Texte: WeWaW

126 Schaubilder, Streckenpläne, Skizzen

116 Seiten DIN A 5 Kunstdruckpapier, kartoniert

Preis: 4.95 DM

(bei Direktbestellung plus 0.25 Versandkosten)



Bei dieser Broschüre, über die ich bereits im letzten Heft einiges zu sagen hatte, ging es weniger um die Streckenplanentwürfe, sondern vielmehr um deren höchstmögliche natürliche Gestaltung. Pit-Peg ist auf diesem Gebiet Meister und als Kunstmaler und langjähriger Modellbahner geradezu berufen, richtungweisend zu wirken. Die analysierende Auswertung der einzelnen Schaubilder und viele Gespräche haben denn auch wichtige Richtlinien für die natürlich wirkende Ausgestaltung von Modellbahnanlagen zur Folge gehabt, einschließlich ebenso wichtigen Hinweisen für die Schaffung einer maltechnisch richtig angelegten Hintergründkulisse. Insbesondere letzteres Thema ist überhaupt noch nie und nirgends behandelt worden und verdient daher größtes Interesse, zumal unter diesem Kapitel höchst überraschende Erkenntnisse behandelt werden! Auch der Anlagenaufbau wird mit fundamental geltenden Grundsätzen gestreift (von all den sonstigen z. T. geradezu frapierenden Hinweisen einmal abgesehen) und einleitend finden Sie allgemein gültige Richtsätze und Gedanken, die Sie bestimmt eine neue Einstellung zum Thema „Modellbahn“ finden lassen werden! Unsere neue Broschüre ist mit unseren bisherigen ähnlichen Publikationen nicht zu vergleichen - der Titel „Anlagen-Fibel“ (richtiger eigentlich „Anlagengestaltungs-Fibel“) läßt dies schon rein äußerlich erkennen!

Das Studium der Streckenpläne und der Schau-

skizzen, im Verein mit den allgemeinen Richtlinien und den einzelnen Bildtexten, wird Sie nicht nur tage-, wenn nicht gar wochenlang fesseln, sondern in die Lage versetzen, zukünftig eine Anlage zu erstellen, die nicht ein Zerrbild des großen Vorbildes ist, sondern eine Kopie im kleinen darstellt (was man von gar mancher Anlage leider nicht behaupten kann). Ich möchte nicht verhehlen, daß sich durch die Pit-Peg-Entwürfe und die daraus resultierenden Dispute einige wichtige Gesichtspunkte herauskristallisierten, über die ich mir selbst bislang wenig Gedanken gemacht hatte bzw. die mir durch das Studium der Pit-Peg-Bilder erst richtig zum Bewußtsein gekommen sind.

Nun, urteilen Sie selbst! Die Broschüre trifft dieser Tage bei Ihrem Fachhändler ein - Sie können sie nunmehr erwerben! WeWaW

Darüber lacht das Ausland!



„Mir ist ein wichtiges Federchen auf das gespenkeltete Linoleum gefallen...!“

(Aus „Model Railroader“ USA)

TED — TRIX-EXPRESS-DIENST —
nunmehr in Buchform!

Ebenso wie die ersten Hefte Nr. 1-10 sind nun auch die Hefte Nr. 11-20 als Broschüre erschienen (Preis je 3.- DM, je 164 Seiten, DIN A 5, kartoniert).

Die TRIX-Freunde unter uns kennen den „TED“-diese in unregelmäßigen Abständen erscheinenden Hefchen mit den vielen Bildern, Skizzen, Schaltungen, Streckenplänen usw. und wissen ihren Wert wohl zu schätzen. Wir sind jedoch der Meinung, daß er auch für die „andersgläubigen“ Modellbahner eine äußerst interessante und lehrreiche Lektüre darstellt, werden doch viele Themen behandelt, die Allgemeingültigkeit haben bzw. vermittelt der TED doch einen eindrucksvollen Überblick über die TRIX-Erzeugnisse, von denen eine ganze Reihe bei anderen Bahnsystemen Verwendung finden. Auch viele der beschriebenen Schaltungen sind sinngemäß für andersartige Dreileiter-Systeme anwendbar. Wir wollen es jedenfalls nicht versäumt haben, auf diese beiden TED-Bücher hingewiesen zu haben!



Abb. 1 und 2. Bf. CHAMPSEC, der gemeinsame Bahnhof der MOB und CEV (s. Abb. 3). Links eine Zugkomposition der MOB mit grau-weißem Triebwagen ABFe 4/4 7 (Baujahr 1904), ganz rechts CEV-Anschlußgleise mit BF 202 für Zahnstangensystem. Dieses Motiv, das Platte 3 und einen Teil von Platte 2 umfaßt (s. Abb. 3), läßt bereits jetzt schon erkennen, was für eine „goldige“ Schmalspurbahn-Anlage hier im Entstehen ist!

Motto: **Ou a le temps –
ou n'est pas pressé!**

**Man hat Zeit –
es eilt nicht!**

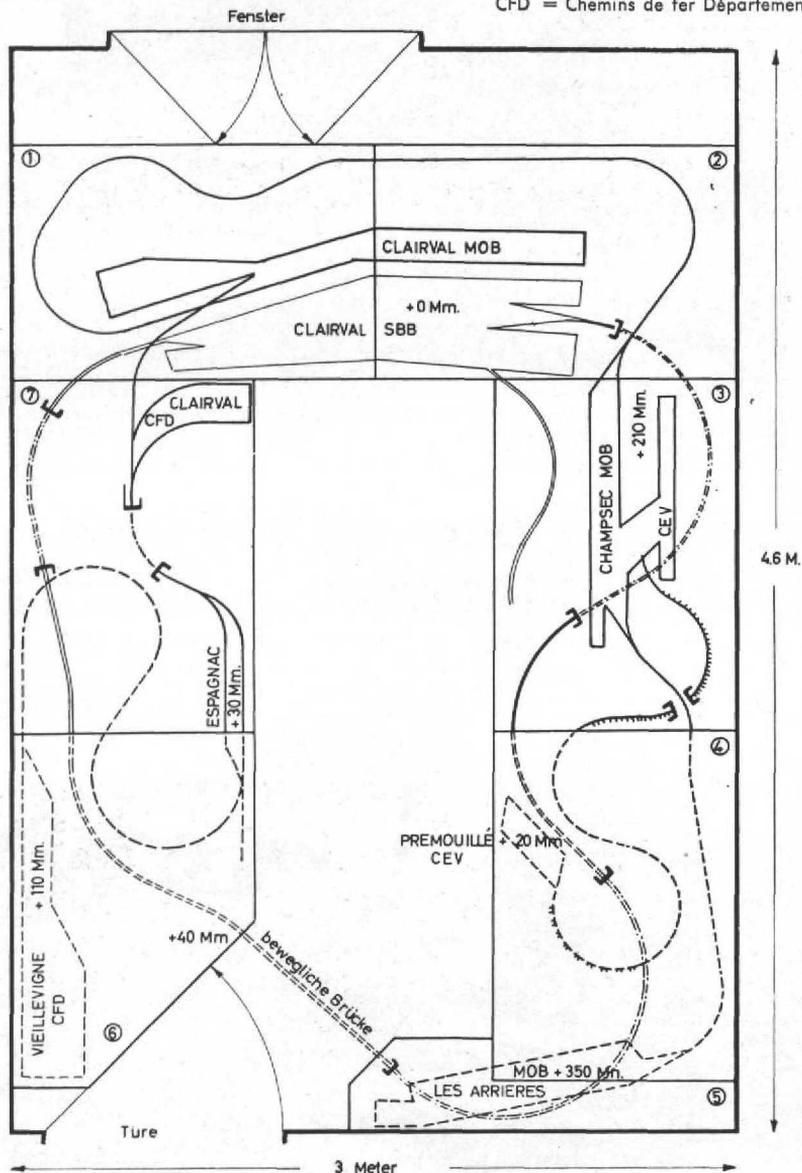
Vollspur- und Schmalspurbahn - traut vereint!

von Jean-Louis Rochaix,
La Conversion/Schweiz



Abb. 3. Streckenplan im Maßstab 1 : 32.

MOB = Montreux-Oberland-Bahn
 CEV = Chemins de fer Electrique Veveysans
 CFD = Chemins de fer Départementaux



ERKLÄRUNGEN

Gebaute	—	Meterspur (12Mm)	- - -	Im BAU	⊢	-	Im Tunnel	⋈	Zahnstange	HÖHE +130Mm
o o	—	Regelspur (16.5 Mm)	- - -	o o	⊢	-	o o	⋈		