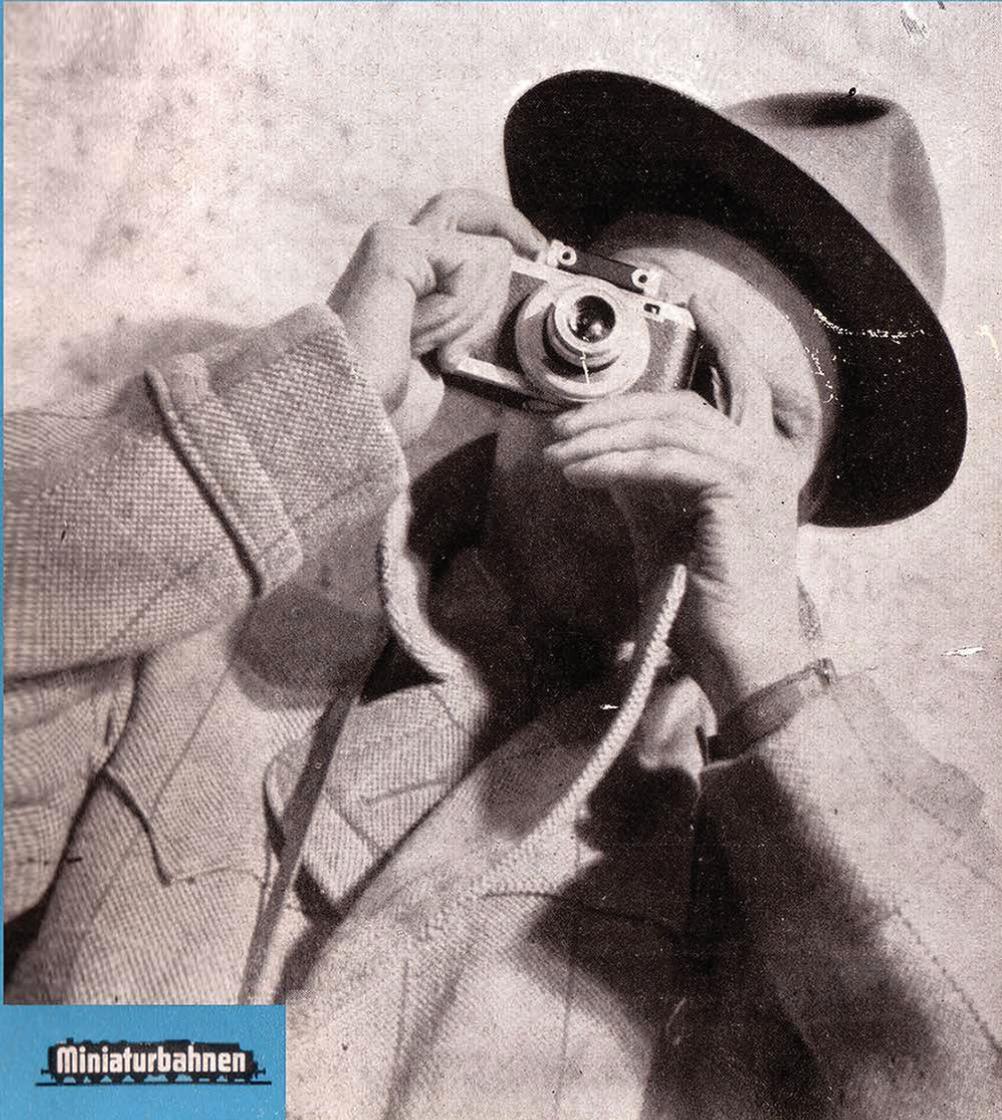


r  
e  
d  
r

Über große und kleine  
*Eisenbahnen aus aller Welt*  
berichtet:

# Miba - Reporter

B  
I  
L  
D  
E  
R  
M  
A  
G  
A  
Z  
I  
N



**Miniaturbahnen**

3

MIBA-VERLAG NÜRNBERG

# Wohl war vor auszusehen...

... daß gemäß meinem Vorwort zum Miba-Reporter Nr. 1 die Gestaltung dieses Eisenbahn-Magazines im Laufe der Zeit von den Leserzuschriften beeinflusst würde. Nicht vor auszusehen war allerdings, daß eine so lange Zeit vergehen würde, bis die sehnlichst erwartete Nr. 3 endlich erscheint. Etwas muß bekanntlich ja immer daran schuld sein und der Sündenbock heißt: „Papierknappheit“. Wie schon seinerzeit betont, sollte der Miba-Reporter ja unregelmäßig erscheinen, aber als Nr. 3 dann dran sein sollte, war es aus mit dem Kunstdruckpapier. Auf Grund des guten Bildmaterials und der Tatsache, daß das dreisprachige Bildermagazin ins Ausland geht, konnte und wollte ich es nicht wagen, das nun einmal schlechter geeignete Natur-Kunstdruckpapier auch für den Miba-Reporter zu verwenden.

Sollte der jetzt eingeschlagene Weg gangbar sein, dann dürfte einem öfteren Erscheinen des Miba-Reporters nichts im Wege stehen. Auf jeden Fall gebe ich Ihnen den guten Rat, die wenigen Hefte gut aufzubewahren, da selbstverständlich auch diese Zeitschrift eines Tages ihre Einbanddecke erhält und Sie dann ein bestimmt wunderschönes und wertvolles Bildwerk im Bücherschrank stehen haben.

Und nun lassen Sie sich vom Miba-Reporter kreuz und quer durch die Lande führen und viel Wissenswertes, Aktuelles und Interessantes zeigen!

Ich verabschiede mich einstweilen bis zum — hoffentlich baldigen — Wiedersehen

mit besten Grüßen

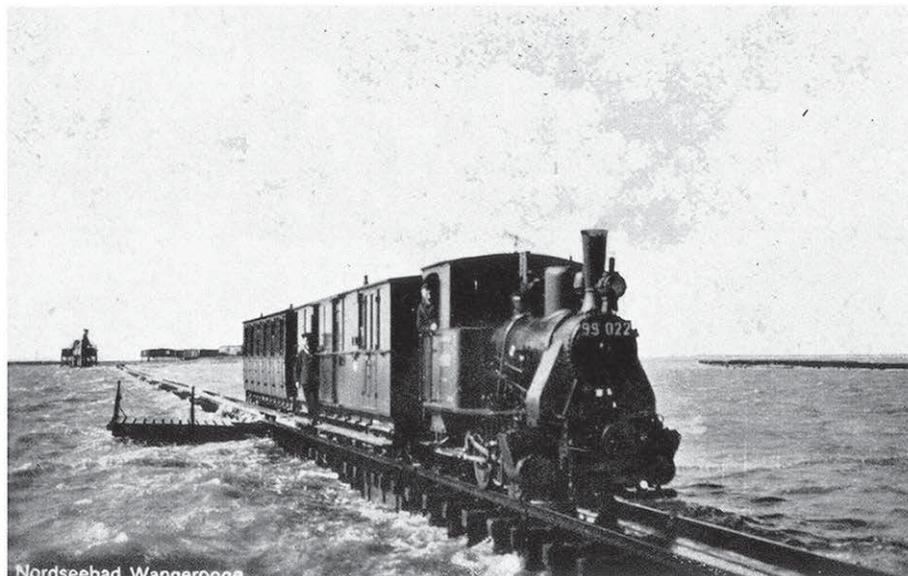
Ihr WeWaW



**Wer's eilig hat** fährt auf der Insel Borkum mit dem Schienenbus zur Toilette. Feriengast Joachim Brohm, Braunschweig, behauptet allen Ernstes, daß die Haltestelle der „Borkumer Kleinbahn AG.“ so hieße. — Na, uns kann's ja egal sein. Die Hauptsache, Sie bringen dieses Bild nicht in irgendwelchem Zusammenhang mit dem vorliegenden Heft.

A fancy train stop of the rail line on the island of Borkum  
Une halte pittoresque de la micheline sur l'île de Borkum.

# Ein kleiner Nervenkitzel ...



... ist gratis im Fahrpreis einbegriffen für die Benutzer der Wangerooger Inselbahn, wenn sie bei Flut zu den Schiffsanlegeplätzen fahren. Die Bahnlinie verläuft vom Bahnhof (Inselmitte) entlang der Südseite der Insel zum Ost- bzw. Westanleger. Die Strecke zum Westanleger beträgt 3 km und zum Ostanleger 4,5 km. Der Bahnkörper ist etwas erhöht angelegt und läuft in einer Schiffs-Anlegebrücke von ca. 400—500 m aus. Bei normaler Flut liegt die Bahnstrecke also noch trocken (Unterschied von Ebbe und Flut hier = 2,80 m), bei Sturmfluten dagegen tritt eine Erhöhung des mittleren Hochwassers bis zu 2,50 m ein und überspült dann fast die gesamte Bahnstrecke. Daß in solchen Fällen nicht gefahren werden kann ist selbstverständlich. Es muß abgewartet werden, bis das Wasser wieder abläuft und die Schienen wenigstens wieder sichtbar sind.

Die Spurweite beträgt 1 m. Sie wird als sogenannte „Admiral-Spur“ bezeichnet, weil die Marine früher mit eigenen Munitionswagen gleicher Spurweite die Inselbahn zu den einzelnen Befestigungswerken befahren hat. In der Saisonzeit 1950 (rund 4 Monate) wurden übrigens fast 100 000 Personen befördert.

Wilh. Becker, Fotokinohaus, Nordseebad Wangerooge

You must have good nerves, riding while tide from or to the embarkation bridges of the Wangerooge island. While high tide, rail line is floated almost 6 feet. There is no more „Gemütlichkeit“, and no traffic. Gauge of this Island rail way is three feet.

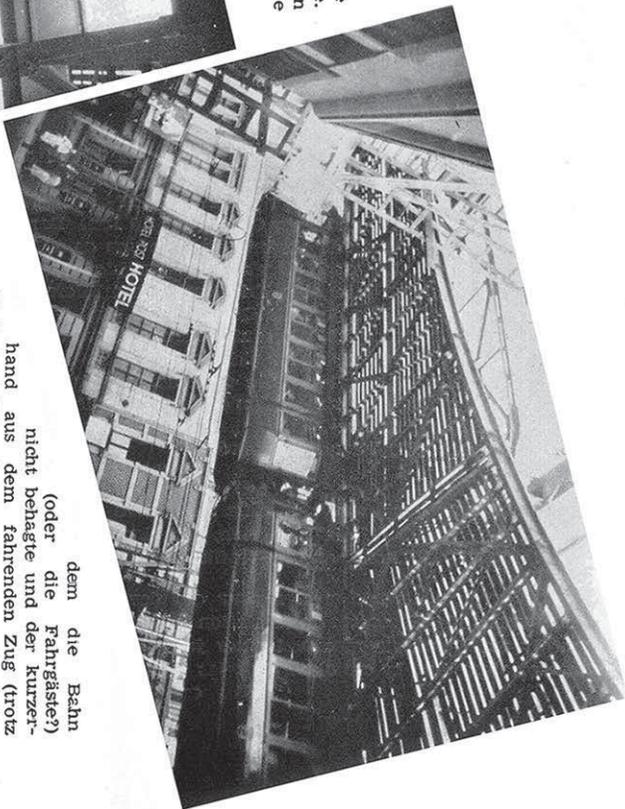
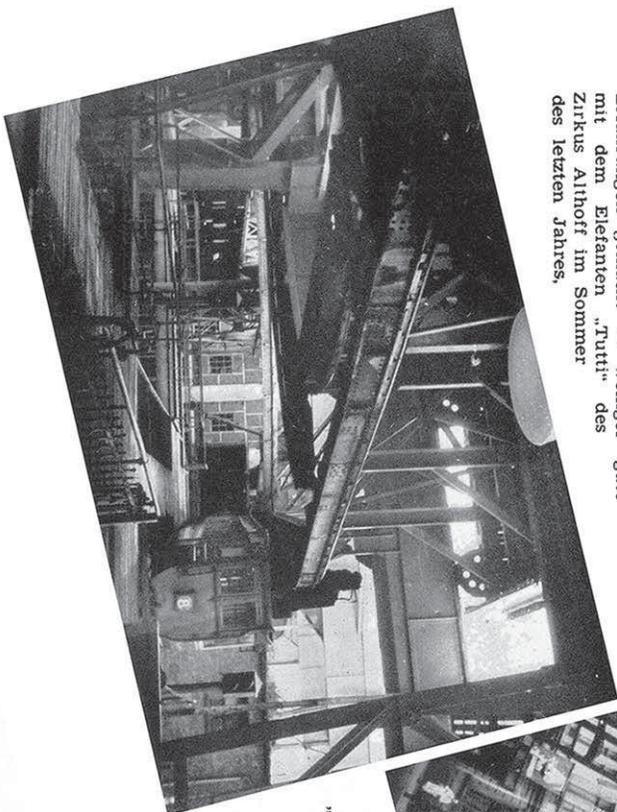
Il faut avoir les nerfs solides pour circuler pendant la haute marée entre les ponts de chargement pour bateaux de la station balnéaire de la mer du Nord «Wangerode». Il arrive que la tempête fasse monter le mer jusqu'à deux metres au dessus du niveau de la voie ferrée, alors fini la circulation et les plaisanteries. L'écartement des rails de cette ligne est d'un metre.



*Jahre*

## Wuppertaler Schwebebahn

In aller Welt ist sie bekannt und doch einmalig geblieben in ihrer Art! 20 Millionen Fahrgäste befördert diese hängende Bahn im Jahr auf der 13,6 km langen Strecke. Wuppertal ist die einzige Stadt, die den Raum über einen Flußlauf mittels einer kühnen Konstruktion für eine Stadtbahn ausnutzte, und hat damit nur gute Erfahrungen gemacht — "Tutti" des mit dem Elefanten "Tutti" des Zirkus Althoff im Sommer des letzten Jahres.

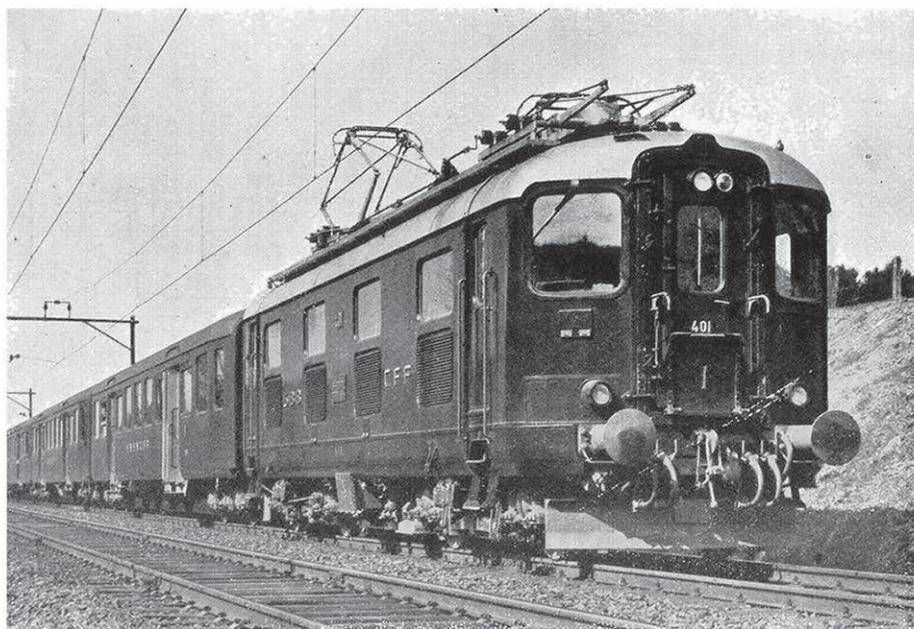
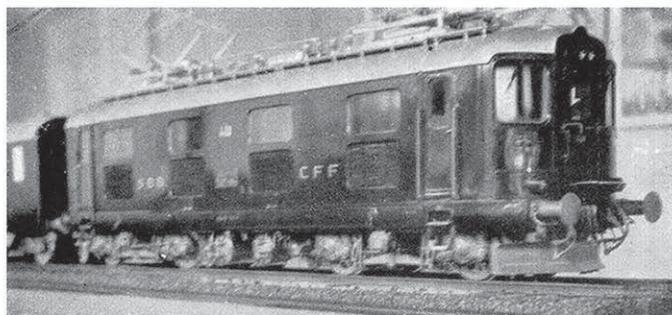


dem die Bahn  
(oder die Fahrgäste?)  
nicht behägte und der kurzer-  
hand aus dem fahrenden Zug (trotz  
Verbotsschild) und 15 m Höhe sprang, ohne den  
Hals zu brechen. Was entweder für die gütige  
„Wupper“ oder für Tutti sprichwörtlich dicke Elefanten-  
haut spricht, nicht aber für den Veranstalter dieser  
Sensationshascherei. Als ein Werturteil gegenüber der  
Schwebebahn dürfte der Vorfall kaum gelten, da — wie  
gesagt — ja auch Fahrgäste mitluhen und aus „Tutti“  
nicht herauszukriegen war, wer wen oder was ärgerte.

The overhead rail way at Wuppertal is the onlyest of  
this kind in the world and now for 50 years in ope-  
ration. This interesting construction is build mosly  
over the Wupper river.

L'unique et fameux tramway suspendu de Wupper-  
tal aura cinquante ans cette année.

# MODELL und VORBILD



Die neue Schnellzuglokomotive Re 4/4 der SBB, jedoch in der Ausführung der ersten Serie 401—426. Maximalgeschwindigkeit in beiden Richtungen: 125 km h. Gewicht: 56 t. Leistung: 2400 PS. Ob. Bild: Ein 1:10-Modell derselben Ellok-Type, gezeigt anlässlich der Jahrhundertfeier.

The new Swiss express engine Re 4/4 and an model of same in 1:10 max. speed 78mph.

Rien de nouveau pour les amateurs de chemins de fer français: La locomotive suisse pour trains rapides Re 4/4.

# Schnell fuhr man schon zu Opas Zeiten . . . !

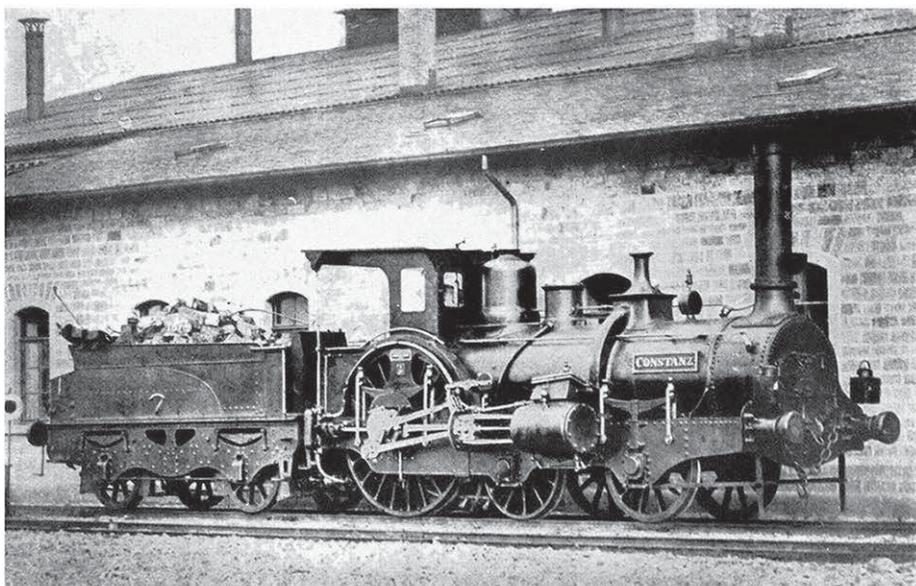


Abb. 1. Crampton-Lok der bad. Staatsbahn aus dem Jahre 1859.

## Vom „Adler“ zur 05

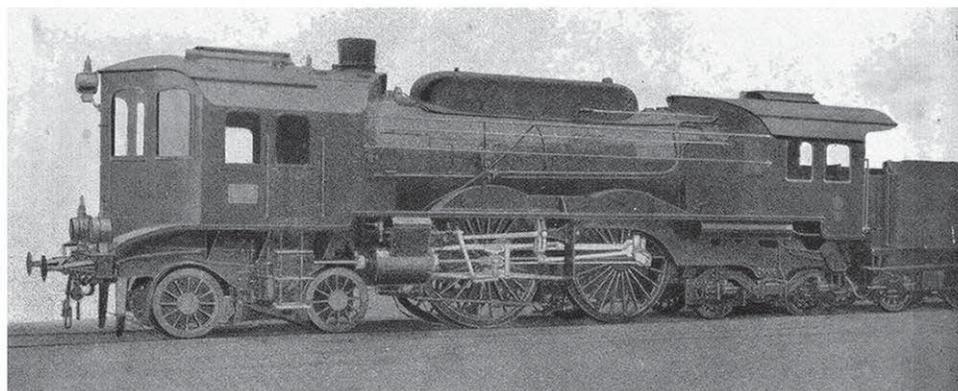
Von Dr. Scheingraber, München

Wenn man von den Eisenbahnen der „guten alten Zeit“ spricht, so verbindet man gemeinhin damit die Vorstellung, man sei damals zwar schneller, als die alte Postkutsche, im allgemeinen jedoch noch recht, recht langsam gefahren. Ganz richtig ist diese Ansicht jedoch nicht, es wurden auch damals bereits ganz beträchtliche Geschwindigkeiten erreicht, weniger allerdings im regulären Betrieb, als bei Versuchs- und Probefahrten; aber wir wollen nicht vergessen, daß auch die 05 nur auf einer Versuchsfahrt die 200-km-Grenze überschritt.

Wenn wir lesen, daß der „Adler“ die sechs Kilometer lange Strecke Nürnberg—Fürth in 12 Minuten bewältigte, also eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 30 km/h entwickelte, daß George Stephenson mit seiner „Rocket“ anlässlich des Wettbewerbs in Rainhill 1829 bereits eine Geschwindigkeit von 35 englischen Meilen (rd. 52 km/h) erreichte, so sehen wir, daß man auch schon in den Kindertagen des Eisenbahnwesens zu fahren verstand.

Der Anstoß zum Bau wirklich schnellaufender Lokomotiven ging von England, dem klassischen Land der Eisenbahn aus. Dort hatte 1836 der Bauleiter der Great-Western-Bahn, Brunel, den Gedanken durchgesetzt, von der Normalspur (1435 mm 4'8,5" engl.) abzugehen und die Bahn in der Spurweite von 7' engl. = 2134 mm anzulegen. Die Great Western hoffte, auf der Breitspur erhebliche Leistungssteigerungen erzielen und damit eine monopolartige Stellung unter den englischen Eisenbahngesellschaften erringen zu können.

Wer weiß, wie dieser „Kampf der Spurweiten“ geendet hätte, wenn nicht 1846 T. R. Crampton mit seiner, nach ihm benannten neuen Lokomotivbauart die Entscheidung zugunsten der Normalspur gebracht hätte. Die Hauptmerkmale der Cramptonlok sind eine möglichst tiefe Kessellage und große, hinter der Feuerbüchse gelagerte Treibräder. Die tiefe Kessellage sah man damals allgemein als eine unabdingbare Voraussetzung für einen ruhigen Lauf der Maschine an und es



2 B 2-Schnellfahrlok der preuß. Staatsbahn, maximale Geschwindigkeit 137 km/h (1904).

ist Gölsdorfs Verdienst, als Erster dieses Postulat als falsch erkannt zu haben. Immerhin erreichte bereits die erste Cramptonlok, die „Namur“ (für die Bahn Lüttich—Namur gebaut) im Leerlauf eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h und mit 50 t Last 100 km/h. Für die damalige Zeit waren dies unvorstellbare Geschwindigkeiten, gefahren auf einem Oberbau, der dazu in keiner Weise geeignet war und mit Maschinen mit völlig freien Führerständen, ohne jeden Schutz für das Personal. Übertroffen wurde diese Geschwindigkeit bereits zwei Jahre später von der „Liverpool“, die von Crampton für die London & North Western-Bahn gebaut wurde und 1848 eine Höchstgeschwindigkeit von 126,4 km/h (79 engl. Meilen) erreichte. Daß sie auch über eine, für eine ungekuppelte Lok sehr beachtliche Zugkraft verfügte, erhellt aus der Tatsache, daß sie einmal eine Zirkustruppe in 40 Wagen beförderte.

Kein Wunder also, daß die Cramptonlok bald auch auf dem Festland ihren Siegeszug antrat. Besonders in Deutschland wurde sie von vielen Bahnverwaltungen beschafft und von den einheimischen Lokomotivfabriken in verschiedenen Spielarten gebaut. Bild 1 zeigt eine, 1859 von der Maschinenfabrik Karlsruhe gebaute Maschine für die badische Staatsbahn. Dagegen konnte sich die bayerische Staatsbahn nicht zum Bau von Cramptonloks entschließen, obwohl die — private — bayer. Ostbahn mit ihren 12 Cramptons recht zufrieden war. Auch in Österreich werden wir vergeblich nach der Crampton suchen.

Insgesamt wurden nach Angaben von Prof. Gaiser, auf dessen grundlegendes Werk: „Die Crampton-Lokomotive“ hiermit verwiesen sei, zwischen 1846—1864 320 Cramptonloks gebaut.

Erwähnenswerte Schnellfahrten wurden wenigstens in Deutschland, erst wieder zu

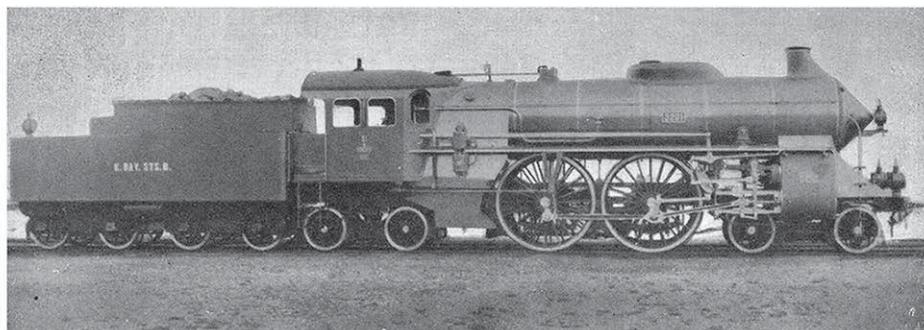


Abb. 3. 154 km h schaffte bereits im Jahre 1906 die bayer. S 2.6.

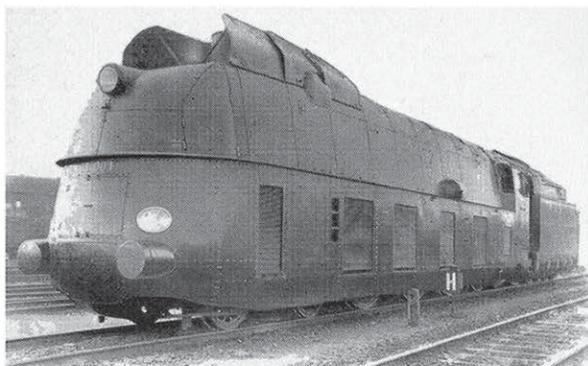


Abb. 4. D 05 001 aus dem Jahr 1935 überschritt 1936 als erste Dampflokomotive der Welt die 200 - km - Grenze, dabei war sie schon damals belastet — mit 200 t Zuglast.

Beginn unseres Jahrhunderts durchgeführt. 1904 machte die preußische Staatsbahn mit einer, eigens zu diesem Zweck gebauten Dreizylinder-Verbund-Naßdampflokomotive (Bild 2) auf der 243 km langen Strecke Hannover—Spandau Versuchsfahrten, wobei diese Maschine mit einer Zuglast von 220 t eine Geschwindigkeit von 128 km/h und bei 109 t Last 137 km/h erreichte. Zur gleichen Zeit kam die bayer. Staatsbahn mit der regulären S 2/5 auf der Strecke München—Rosenheim mit 150 t Last auf Geschwindigkeiten bis zu 135 km/h. Die badische Gattung IId brachte es bereits auf 144 km/h. Einen lange nicht überbotenen Rekord erzielte jedoch vor 45 Jahren die bayer. S 2/6 (Bild 3). Diese formschöne Lok, ein Prunkstück der Nürnberger Jubiläumsausstellung 1906, erreichte vor einem Zug von 150 t auf der Strecke München — Augsburg vorübergehend eine Höchstgeschwindigkeit von 154,5 km/h. Eine praktische Ausnutzung aller dieser Leistungen verboten jedoch der ungenügende Oberbau und die allzulangen Bremswege.

Nach diesen Schnellfahrten folgte wiederum eine fast 30jährige Ruhepause, bedingt durch die Rückschläge, die der erste Weltkrieg und die Nachkriegsjahre dem deutschen Eisenbahnwesen zufügten. Erst in der Mitte der Dreißigerjahre wurde dann der Vorstoß auf das Gebiet der Geschwindigkeiten über 175 km begonnen.

Hier ist es vor allem die 2'C 2'—h3 Schnellzuglokomotive der Baureihe 05, die mit ihren Treibrädern von 2300 mm Durchmesser, über 210 t Gewicht und einer Gesamtlänge von mehr als 26 Metern eine Sonderstellung unter den deutschen Schnellzuglokomotiven einnimmt. Die 05 001 (Bild 4) überrannte bei Versuchsfahrten die 175 km-Grenze spielend, erreichte 196,5 km und bei jener denkwürdigen Fahrt vom 11. Mai 1936 überschritt sie als erste Dampflokomotive der Welt mit einer Zuglast von 200 t die 200 km-Grenze. Diese Geschwindigkeiten wurden seither von keiner deutschen Dampflokomotive mehr erreicht.

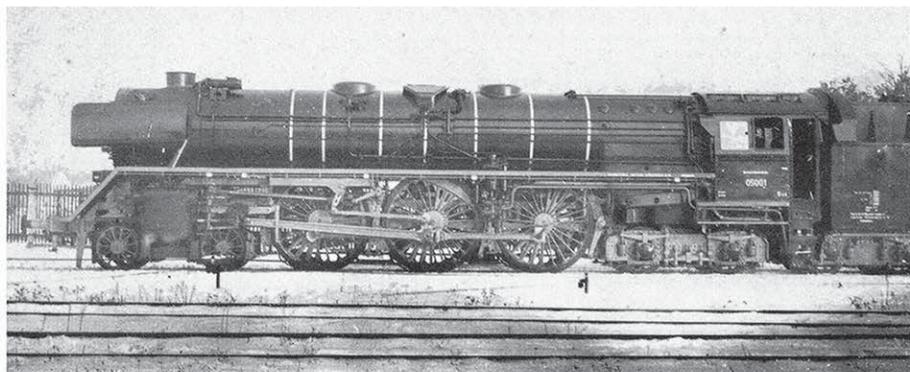


Abb. 5. So sieht die 05 001 heute aus. Nicht wieder zu erkennen, aber kraftvoller und wuchtiger anzusehen.

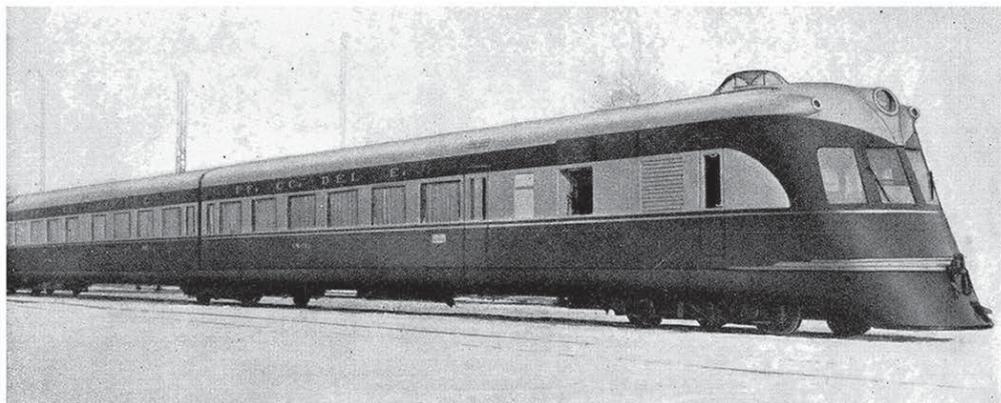
Heute, wo wiederum Krieg und Nachkriegszeit das Eisenbahnwesen um Jahrzehnte zurückgeworfen haben und es aller Anstrengungen bedarf, um den Oberbau auf den Hauptstrecken für Geschwindigkeiten bis 120 km/h herzurichten, kann natürlich von ähnlichen Versuchen keine Rede mehr sein. So wurden auch alle drei Maschinen der

Baureihe 05 „entströmt“ und werden in Norddeutschland im regelmäßigen Schnellzugsdienst eingesetzt. Bild 5 zeigt die Weltrekordmaschine 05 001 in ihrem gegenwärtigen Zustand, wobei ihre Größe und Wucht unserer Ansicht nach noch deutlich sichtbar werden, als unter der Verkleidung, die die Maschinen etwas plump wirken ließ.

While Queen Mary was Majesty in Britain, in Germany you were riding quite fast. Fig. 1 A badenian Crampton-Locomotive in the early 1859, already made 79 miles speed. Fig. 2 A prussian express-locomotive of 1904, max. speed 84.5 mph. Fig. 3 A bavarian express-locomotive of 1906 made already 96mph. Fig. 4 This german engine transgressed as the first steam locomotive of the world the 125mph speed with a train of 200 tons. Fig. 5 The same engine without its streamlined shape as it is on duty to-day.

Les vieilles lokomotives et machines de traction n'étaient pour le moins pas les plus lentes, ainsi que nous en faisons part à nos lecteurs allemands. Fig. 1, En 1859 la «Crampton-Lok» dans le pays de Baden roulait déjà à une vitesse de 79 miles anglaises. Fig. 2, Une machine prussienne pour trains rapides de l'année 1904. Vitesse maximum 137 km/h. Fig. 3, Une machine bavaroise pour trains rapides, qui en 1906 dépassait les 154 km/h. Fig. 4, Cette machine allemande était la première lokomotive à vapeur sans manteau aerodynamique qui dépassa la limite des 200 km/h. Encore aujourd'hui elle accomplit bravement son service.

## 65 m lang . . .



... ist dieser dreiteilige Triebwagenzug, wovon die MAN Nürnberg 5 Stück an die chilenischen Staatsbahnen lieferte, (Spurweite 1676 mm.) 2 MAN-Dieselmotore zu je 575 PS (bei 900 U/min.) verleihen dem rassigen, mit allem Komfort (Polstersessel, Klimaanlage, Bar usw.) ausgestatteten Gefährt eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h bei einem Betriebsgewicht von 142 Tonnen.

A tripple-luxury-speed train for Chile build by MAN plant in Nuremberg, max. speed 82mph.

Une des michelines de luxe composée de trois waggons, que les établissements M-A-N de Nuremberg ont livré au Chili.

USA:

# The Blue Bird

„Blauer Vogel“

Einer von vielen — komfortabel, elegant, modern

Auf nordamerikanischen Eisenbahnlirien, die landschaftlich besonders reizvolle Gegenden berühren, verkehren jetzt Züge mit mehrstöckigen Aussichtswagen.

Durch die vor allem im Interesse einer besseren Raumaussnutzung liegende Aufteilung in zwei bis drei Ganz- oder Halbstockwerke werden den Fahrgästen bessere Möglichkeiten geboten, einen weitreichenden Blick in die vom Schienenstrang durchschnittene Landschaft zu werfen.

Das einen größeren Rundblick gestattende, aus dem normalen Wagendach herausragende Aussichtsdeck ist seitlich und zum Teil auch oben vollkommen verglast. Das nach einem besonderen Verfahren hergestellte Fensterglas ist so präpariert, daß bei starkem Sonnenlicht keine Nachteile für die Augen und die Haut der Fahrgäste entstehen können. Die verschiedenen Stockwerke sind durch Treppen miteinander verbunden. Da keiner der Fahrgäste einen bestimmten Platz zugewiesen erhält, können die Sitzplätze innerhalb des Wagens und auch des ganzen Zuges beliebig gewechselt werden.

Zwischen den Vordersitzen des Aussichtsdecks befindet sich — ähnlich wie in einem Auto — ein Armaturenbrett, auf welchem die Zuggeschwindigkeit, die Zeit sowie die Höhen- und Wetterlage abgelesen werden können.

Bei schlechtem Wetter und beim Durchfahren landschaftlich uninteressanter Gegenden stehen den Passagieren Salonwagen mit Leseraum, Restaurant, Bar und einem Kino zur Verfügung.

Otto Behrens

Surely more known in Britain: a observation car of the "Blue Bird" USA. (P 66 67 68).

Une voiture de visibilité du «Blue Bird», le fameux train américain (P. 66, 67, 68).

