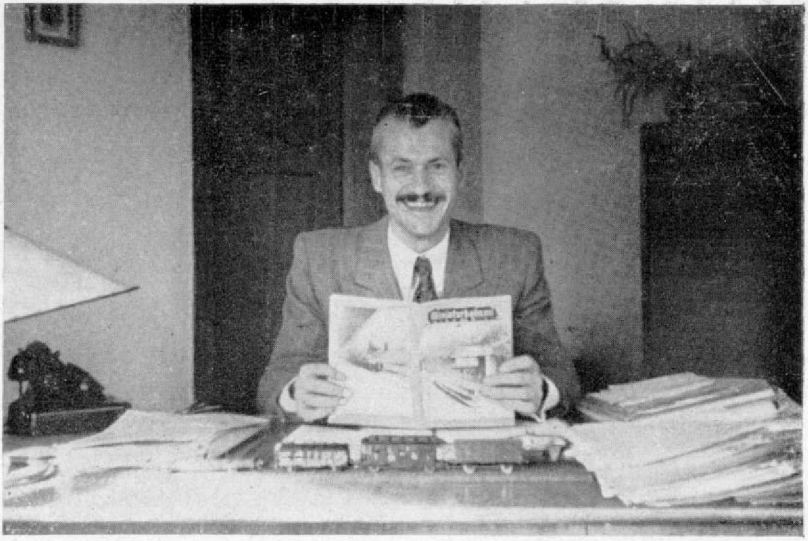
Miniaturbahnen

NR. 12 / BAND I 1948/49



Kinder, wie die Zeit vergeht!

Ich kann es selbst kaum glauben, daß seit der ersten Fahrt der Miba ins Blaue bereits ein Jahr vorbei ist. Mir kommt es vor, als wenn es vorvorgestern gewesen wäre. Wie lange Ihnen die Wartezeit geworden ist, kann ich schlecht beurteilen, sicher jedoch zu lang, wie ich aus vielen ungeduldigen Briefen entnehmen konnte, die teilweise ein tägliches oder zumindest 14tägliches Erscheinen wünschen. Im Vertrauen gesagt, mir genügt schon der monatliche Erscheinungstermin, denn erstens kommt es anders und zweitens als man denkt. So hätte ja das zwölfte Heft bereits im August erscheinen müssen, doch ist mit des Schicksals Mächten kein ewiger Bund zu flechten. Um die Verzögerung aufzuholen, wird daher das Dezember-Heft als Doppelheft erscheinen und der zweite Band mit Januar 1950 beginnen, um die Angabe von zwei Jahreszahlen (1949/50) zu vermeiden.

Anläßlich des heutigen Jubiläums möchte ich auch den zahlreichen Gratulanten sowie für die tausenden begeisterten Anerkennungsschreiben danken, die mich vom In- und Ausland erreichten und uns allen bestätigten, daß wir auf dem richtigen Wege sind. Diese Briefe werden uns darüber hinaus ein Ansporn sein, noch mehr auf die einzelnen Wünsche einzugehen und die Miba noch reichhaltiger auszugestalten.

Und noch jemandem möchte ich heute danken: Frau Rosine Speicher, der Inhaberin des Frauenwelt-Verlages. In vielen launigen Briefen wurde auf den „femininen" Verlag der „Miniaturbahnen" angespielt Dabei ist es wesentlich dieser großherzigen Frau zu verdanken, daß die Miba seinerzeit als öffentliche Publikation überhaupt starten konnte, und manche beschwerliche Steine im Schienengewirr der damaligen Bestimmungen und Verordnungen hat sie mit Verständnis und Tatkraft beseitigt. Viele Frauen, die bislang noch etwas scheel auf die Liebhaberei ihres Mannes oder Sohnes blickten, sollten sich eigentlich Frau Speicher zum Vorbild nehmen und einmal großzügig und tolerant diese männliche Spielerei gelten lassen (als die sie nun mal immer noch angesehen wird). Es freut mich, aus vielen Briefen feststellen zu können, daß auch in dieser Hinsicht eine Wandlung eingetreten ist. Ein Teil interessiert sich zwar vorerst nur für die blödsinnigen Einfälle der WeWaW-Prologe, andere bereits für den ganzen Inhalt und manche spielen sogar schon den „Stationsvorsteher" (wohl unter Beibehaltung der sonst üblichen internen Rollenverteilung!). Die Mutter eines Lesers notiert auf Reisen Lokbezeichnungen und anderes interessantes Material, und eine Modellbahner-Ehefrau macht sogar den Vorschlag, eine Art Notenständer zu konstruieren, der vorn am Fahrrad angebracht wird, so daß der Modellbahner auch während des Fahrens noch die Miba lesen kann. (Ihr Mann lasse die Miba oft bei Tisch nicht aus den Augen und nehme sie stets auf Reisen mit.) Aber es gibt auch aktive Modellbahnerinnen unter unseren Lesern, die jedoch trotz aller verführerischer Sirenengesänge meinerseits noch nicht

aus ihrer Reserviertheit herausgegangen sind." (Noch etwas Geduld, meine Artgenossen, ich lasse nicht locker!) Heute kann ich ihnen bereits auf Seite 22 eine Arbeit von Frau Maria Ismaier, München, zeigen, die sich als hervorragende Landschaftsgestalterin entpuppte. Bravo, Frau Ismaier! Ich glaube, daß gerade auf dem Gebiet der Landschaftsgestaltung manche Frau ihrem etwas unbeholfeneren Gatten unter die Arme greifen könnte. Wie sehen — nicht alle Frauen sind unserer Liebhaberei abhold, und oft dürfte es auch an dem „brummigen Haushaltsvorstand" liegen, wenn dem so ist. Hoffen wir also, daß die meisten Modellbahner in derselben glücklichen Lage wie Herr Dipl. Ing. Kurek sind (siehe Seite 13). Meine Hochachtung und Verehrung gilt demnach heute all den verständnisvollen Frauen, die unsere Liebhaberei als Ausgleich für den schweren täglichen Dienst gelten und ihre männlichen Familienmitglieder gewähren lassen — zumal diese dadurch schön brav zu Hause bleiben und keinen anderen kostspieligeren Passionen nachjagen. (Auch ein wesentlicher Gesichtspunkt Frau Meier! Meinen Sie nicht auch?)

Und nun noch etwas für die, die es noch nicht gemerkt haben sollten: Seit neuestem stehen die „Miniaturbahnen" auf eigenen Rädern und erscheinen nunmehr im „Miba-Verlag". Dadurch sind auch die Voraussetzungen für weitere Verlagserscheinungen gegeben, von denen Sie zur gegebenen Zeit in Kenntnis gesetzt werden. Siehe noch frisches Impressum auf Seite 34. (Der Maler ist gerade fertig geworden.)

Obwohl sonst bei solchen Anlässen allgemein üblich, möchte ich ausnahmsweise keine großen Versprechungen vom Stapel, sondern die Tatsachen sprechen lassen. Ich hoffe (und weiß es auch!), daß die Entwicklung der Miba-Hefte Sie nicht enttäuscht hat. Meine Mitarbeiter und ich werden immer bemüht sein, Sie stets zufriedenzustellen (also doch ein Versprechen! Für dieses kann ich allerdings geradestehen!) Fahren wir nun fort auf unserer Fahrt ins Blaue, Sie — voller Erwartungen und ich — im Bestreben, die leidliche Verzögerung aufzuholen und den interessantesten Reiseweg zu finden. In diesem Sinne weiterhin „Gute Fahrt!"

Ihr

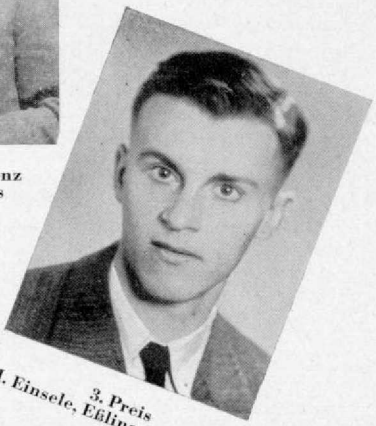
WeWaW.

Wir stellen Ihnen vor:

Die Sieger des großen Preises von Holzingen

L. Gruber, Heidenheim/Brenz beim Betrachten des 1. Preises

2. Preis
G. Grabmeir, Dachau/Nbb.



3. Preis
M. Einsele, Eßlingen/Neckar

aus ihrer Reserviertheit herausgegangen sind." (Noch etwas Geduld, meine Artgenossen, ich lasse nicht locker!) Heute kann ich ihnen bereits auf Seite 22 eine Arbeit von Frau Maria Ismaier, München, zeigen, die sich als hervorragende Landschaftsgestalterin entpuppte. Bravo, Frau Ismaier! Ich glaube, daß gerade auf dem Gebiet der Landschaftsgestaltung manche Frau ihrem etwas unbeholfeneren Gatten unter die Arme greifen könnte. Wie sehen — nicht alle Frauen sind unserer Liebhaberei abhold, und oft dürfte es auch an dem „brummigen Haushaltsvorstand" liegen, wenn dem so ist. Hoffen wir also, daß die meisten Modellbahner in derselben glücklichen Lage wie Herr Dipl. Ing. Kurek sind (siehe Seite 13). Meine Hochachtung und Verehrung gilt demnach heute all den verständnisvollen Frauen, die unsere Liebhaberei als Ausgleich für den schweren täglichen Dienst gelten und ihre männlichen Familienmitglieder gewähren lassen — zumal diese dadurch schön brav zu Hause bleiben und keinen anderen kostspieligeren Passionen nachjagen. (Auch ein wesentlicher Gesichtspunkt Frau Meier! Meinen Sie nicht auch?)

Und nun noch etwas für die, die es noch nicht gemerkt haben sollten: Seit neuestem stehen die „Miniaturbahnen" auf eigenen Rädern und erscheinen nunmehr im „Miba-Verlag". Dadurch sind auch die Voraussetzungen für weitere Verlagserscheinungen gegeben, von denen Sie zur gegebenen Zeit in Kenntnis gesetzt werden. Siehe noch frisches Impressum auf Seite 34. (Der Maler ist gerade fertig geworden.)

Obwohl sonst bei solchen Anlässen allgemein üblich, möchte ich ausnahmsweise keine großen Versprechungen vom Stapel, sondern die Tatsachen sprechen lassen. Ich hoffe (und weiß es auch!), daß die Entwicklung der Miba-Hefte Sie nicht enttäuscht hat. Meine Mitarbeiter und ich werden immer bemüht sein, Sie stets zufriedenzustellen (also doch ein Versprechen! Für dieses kann ich allerdings geradestehen!) Fahren wir nun fort auf unserer Fahrt ins Blaue, Sie — voller Erwartungen und ich — im Bestreben, die leidliche Verzögerung aufzuholen und den interessantesten Reiseweg zu finden. In diesem Sinne weiterhin „Gute Fahrt!"

Ihr

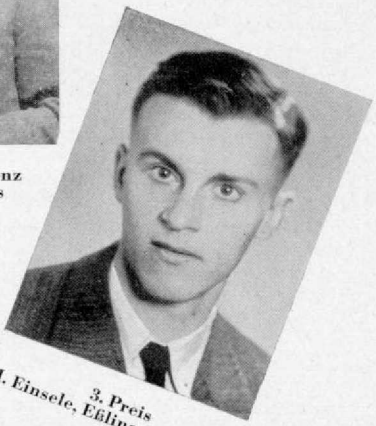
WeWaW.

Wir stellen Ihnen vor:

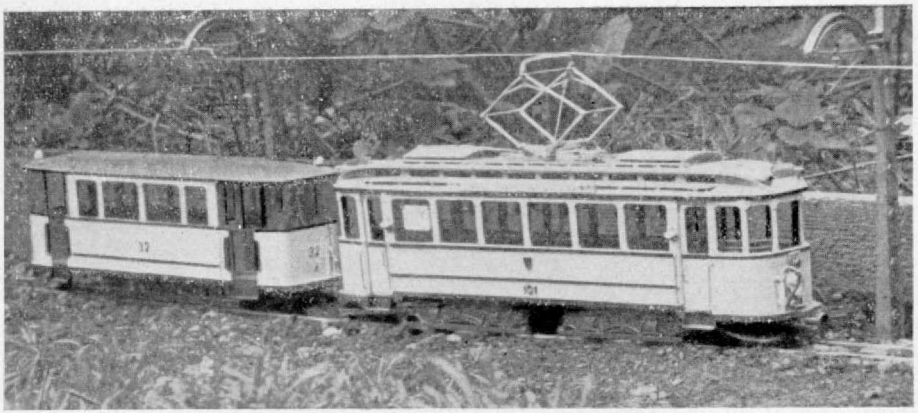
Die Sieger des großen Preises von Holzingen

L. Gruber, Heidenheim/Brenz beim Betrachten des 1. Preises

2. Preis
G. Grabmeir, Dachau/Nbb.



3. Preis
M. Einsele, Eßlingen/Neckar



Straßenbahnzug Maßstab 1:25 gebaut von Herrn Walther, Augsburg

Normung der Spurweiten

von Dipl.-Ing. Schmidt, Stuttgart

Als in Deutschland im Jahre 1869 die Spurweiten der dem öffentlichen Verkehr dienenden Schmalspurbahnen durch den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen mit den runden Maßen von 1000 und 750 mm genormt wurden, war es bereits zu spät, der Regelspur das Maß 1500 mm zu geben, das so schön in die Zahlenreihe 1500—1000—750 gepaßt hätte. Das Maß 1435 mm lag damals schon fest.

Über unsere Regelspur steht im § 9 der „Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands", die im Jahr 1850 vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen aufgestellt wurden:

„Die Spurweite muß im Lichten 4 Fuß $8\frac{1}{2}$ Zoll englisch betragen." Die Lesart, wonach die Regelspur durch das Preußische Eisenbahngesetz vom 3.11.1838 vorgeschrieben wurde, ist also falsch. Vielmehr wurde sie erstmalig bei der Nürnberg-Fürther Eisenbahn angewandt und daraufhin jeweils von den Landesregierungen in den Genehmigungsurkunden festgelegt.

Die badischen Staatsbahnen, die ihre erste Strecke Mannheim—Heidelberg am 12.9.1840 eröffneten und dabei eine Spurweite von 1600 mm oder richtiger von $5\frac{1}{3}$ badischen Fuß zu 300 mm wählten, mußten ihr fortschrittliches Vorgehen damit büßen, daß sie das ganze Netz in den Jahren 1854—1859 auf 1435 mm umbauen mußten. Daß das nur unter erheblichem Kostenaufwand geschehen konnte, liegt auf der Hand.

Die englische Maßangabe in den oben erwähnten Grundzügen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen wird erklärlich, wenn man berücksichtigt, daß damals in Deutschland kein einheitliches Maßsystem bestand. Und so ist auch die Maßangabe $4'6\frac{7}{8}$ für preußische Bahnen nicht verwunderlich; das sind dann preußische Zoll.

Es wird dem aufmerksamen Leser auffallen, daß auch das englische Zollmaß kein „rundes" Maß ist. Tatsächlich war die englische Spurweite ursprünglich nicht $4'8\frac{1}{2}''$, sondern $4'8''$, also annehmbar rund. Stephenson, der bekannte englische Lokomotivbauer schreibt 1835 in einem Notizbuch, daß die Spurweiten der Killingworther Kohlenbahnen, der Stockton-Darlingbahn und der Canterbury Whitestable Bahn $4''8''$ und die Spurweite der Liverpool-Manchester Bahn $4'8''$ und $4'8\frac{1}{2}''$ betrugen. Es sind also offenbar bis mindestens 1830 alle englischen Bahnen mit einer Spurweite von $4'8''$ gebaut worden.

Nun hatte aber Stephenson bei seinen Lokomotiven fast kein Spiel der Radsätze im Gleis vorgesehen, um eine sichere Führung zu erreichen. Das brachte natürlich besonders

mit dem Erscheinen dreiachsiger Lokomotiven erhebliche Reibungsverluste. Diese ließen sich auf zwei Arten verringern:

1. Durch Verengern der Radsätze. Das wollte man nicht, weil man wegen des damals ausschließlich innenliegenden Triebwerkes glaubte, mit dem Platz nicht auszukommen und weil die nachträgliche Änderung der Lokomotiven zu teuer schien, besaß doch die Liverpool-Manchester Bahn allein 1833 schon 36 Lokomotiven.
2. Durch Vergrößern der Spurweite um ½″. Das war bis 1835 schon bei einem großen Teil der Gleise der Liverpool-Manchester Bahn geschehen.

Unter dem englischen Einfluß hatte auch Frankreich seine ersten Bahnen in der englischen Spurweite erbaut. Doch war in Frankreich schon 1790 das metrische Maßsystem entstanden. Dies wurde zwar erst 1837 mit verpflichtender Wirkung vom 1.1.1846 gesetzlich eingeführt, aber das Maß von 1435 mm sagte von Anfang an nicht recht zu. Man fand dafür einen Ausweg: Die Spurweite wurde mit 1500 mm festgelegt, aber von Mitte Schienenkopf zu Mitte Schienenkopf gemessen, so daß man bei den damaligen Schienen ein Spurmaß von 1440 bis 1445 mm erhielt. Dadurch hatten die Radsätze natürlich ein größeres Spiel im Gleis, doch haben sich nie Unzuträglichkeiten ergeben, obwohl dieses Maß auch beibehalten wurde, als die Schienenköpfe breiter wurden.

Vereinzelt heute noch vorkommende „krumme" Maße bei Deutschen Schmalspurbahnen, z.B. 785 mm bei der Brühltalbahn (auch die Oberschlesischen Kleinbahnen hatten diese Spurweite) sind auf das alte Preußische Maß 2'6″ rhein. zurückzuführen; ebenso wurde die schwedische Spurweite von 891 mm früher mit 3 schwedischen Fuß bezeichnet.

Zum Schluß ein Überblick über die heute gebräuchlichen Spurweiten:

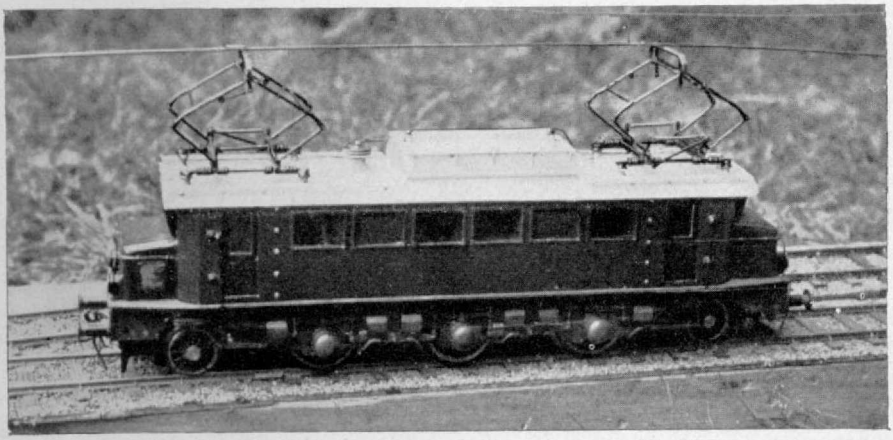
Die deutsche Regelspur von 1435 mm wird bei den Hauptbahnen der meisten europäischen Staaten angewendet (England, Österreich, Schweiz, Schweden, Norwegen, Dänemark und die Balkanstaaten).

Italien hat — ebenso wie Frankreich — eine Spurweite von 1400—1445 mm. Größere Spurweiten haben die Hauptbahnen in Spanien, Portugal, Argentinien, Chile, Ceylon, Indien (1676 mm = 5'6″), in Australien, Brasilien, Irland (1600 mm = 5'3″), und in Rußland (1524 mm = 5″).

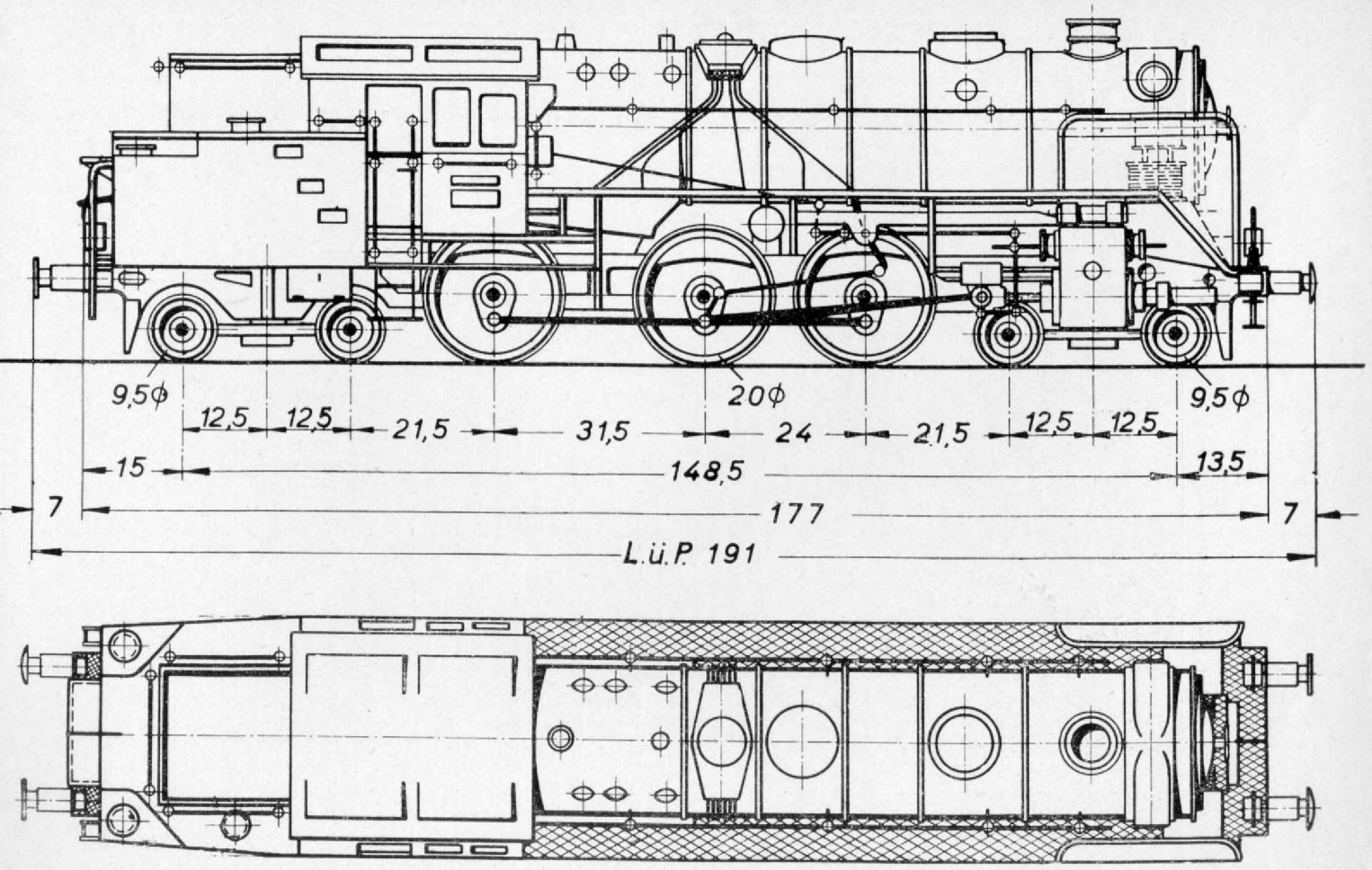
Als Schmalspur wird für Hauptbahnen vorwiegend die Kapspur (1067 mm = 3'6″) angewendet.

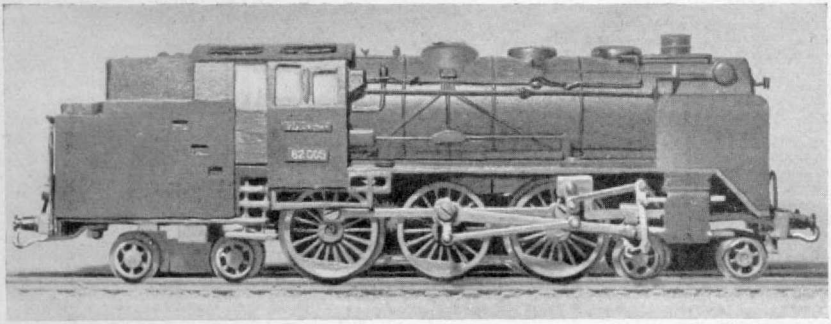
Nach den Bau- und Betriebsvorschriften für Straßenbahnen und nebenbahnähnlichen Kleinbahnen sollen bei Neubauten außer der Regelspur und der Meterspur für Kleinbahnen nur 750 und 600 mm gewählt werden.

Bei älteren Bahnen findet man noch Spurweiten von 914 mm = 3', 900 mm und 785 mm = 2'3″ rhein.



Eine E 05 001 in Spur I aus der Techn. Modellbau-Werkstätte Schmidt, Augsburg, Neuer Gang 6


9,5ϕ
20ϕ
9,5ϕ
12,5
12,5
21,5
31,5
24
21,5
12,5
12,5
15
148,5
13,5
7
177
7
L.ü.P. 191



Die umgebaute Märklin-Lok des Herrn Binanzer. Trotz des nicht ganz naturgetreuen Radstandes und einiger Kleinigkeiten als 62 unverkennbar.

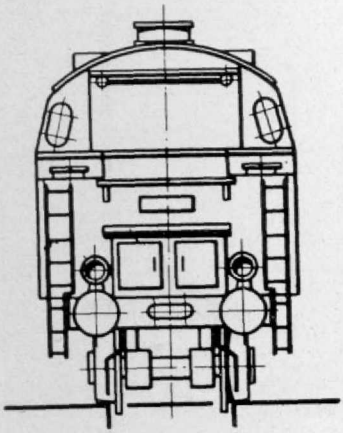
Ein interessanter Umbau:

Aus einer Märklin HR 800 (2C1) wurde eine Pt 62 (2C2)

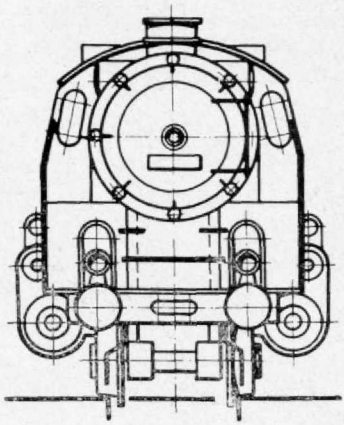
Herr Gerhard Binanzer aus Nürnberg hat einen sehr interessanten Lokumbau vorgenommen, den wir unseren Bastlern nicht vorenthalten wollen.

Herr Binanzer schreibt uns dazu folgende Zeilen:

„Zuerst habe ich die Lok zerlegt, so daß ich den Oberteil (Kessel und Führerhaus) und Rahmen freibekam, um die nötigen Arbeiten daran vorzunehmen. Den Rahmen und das Oberteil habe ich dann gründlichst von jedem Farbrest gereinigt. Dann wurde das Führerhaus mittels einer Laubsäge und Metallsägeblättchen am letzten Ring des Kessels abgesägt. Der letzte Dampfdom wurde abgefeilt, ebenso die Bezeichnung HR 800 auf der Rauchkammertür. Am Rahmen wurden die Windleitbleche verkleinert und die Luftbehälter-Attrappen unterhalb des Führerhauses weggefeilt. Das Führerhaus und den Tenderkasten habe ich aus 0,8 mm und 1 mm starkem Sperrholz zusammengebaut. Festgeschraubt wird es mit der Schraube und dem Flansch, der auch das Führerhaus der HR 800 zusammenhielt. Dieses Stückchen Eisen, welches bei der HR quer durch das Führerhaus liegt, habe ich so in den Tender eingebaut, daß — wenn ich das Führerhaus draufsetze — die Schraube von unten wieder eingeschraubt werden kann und der Aufbau festsitzt. Über letzteren ist schwer etwas Genaues zu sagen. Ich habe nämlich die Außenwände des Tenderkastens und des Führerhauses mit kleinen Holzstückchen und Brettchen so zusammengeleimt, daß jedes Stückchen auf einem Teil des Motors oder des Rahmens aufliegt. Das mag etwas umständlich sein, aber ich habe keine Zwischenräume, der Aufbau sitzt fest und es kann nichts wackeln. Der Kohlenkasten umschließt oben und seitlich genau den Motor, soweit er aus dem Führerhaus herausragt. Der Handum-



DR
Baureihe 62

Zeichnung:
Schweigel

Maßstab
für Spur 00
1:1