

# Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

NR. 2 / BAND VI 1954

NÜRNBERG



Mit einigen Randbemerkungen:

## 20 Jahre „Model Railroader“!

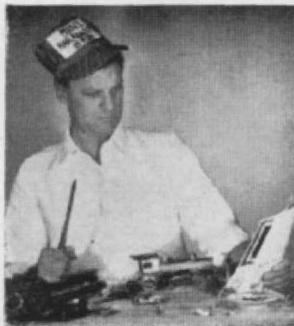
Vor uns liegt die verstärkte Jubiläumsnummer der führenden amerikanischen Modellbahnzeitschrift „Model Railroader“, die dem 20 jährigen Bestehen des Kalmbach-Verlags gewidmet ist. In seinem Vorwort gibt Mr. A. C. Kalmbach, der Verleger des „Model Railroader“, einen Ueberblick über die vergangenen 20 Jahre und wir können gut nachfühlen, wenn er mit Stolz auf die Entwicklung seiner Zeitschrift zurückblickt: Die erste Nummer erschien in einer Auflage von sage und schreibe 272 Stück und heute hat die Auflage die 100 000, auf die manche Tageszeitung neidisch sein könnte, schon längst überschritten. Nun gut, aus USA sind wir ja „astronomische“ Zahlen gewohnt. Sie kennzeichnen zumindest die Vitalität der Amerikaner schlechthin und wenn rund 63 Seiten der 132 Seiten starken Nummer nur von Anzeigen ausgefüllt sind, so ist dies weiter ein Zeichen für die dort bestehende Modellbahn-Industrie von hier unbekanntem Ausmaß! Manche Unternehmer und Fabrikanten bekennen sich in diesem Heft zu dem Erfolg, der Hand in Hand mit der Entwicklung des „Model Railroader“ ging.

Es gibt im Rahmen des Ueberblicks, zu dem der Herausgeber John Page mit einem Bildartikel ebenfalls seinen Teil beiträgt, einige Dinge zu erfahren, die auch für uns nicht uninteressant sind. So lesen wir, daß der heutige internationale 12 V-Gleichstrombetrieb eigentlich erst während des letzten Krieges aufgrund einer Initiative des „Model

Railroader“ entstand und daß vordem der 6 V-Betrieb dominierend war. Es spricht für die Aufgeschlossenheit der dortigen Modellbahnindustrie, daß sie die fabrikationsstille Kriegszeit dazu benützte, sich geschlossen umzustellen und nicht auf „Althergebrachtem“ zu bestehen.

Auch das 2-Schienengleis war drüben nicht von Anfang an eine Selbstverständlichkeit, sondern trat erst ab 1936 in Erscheinung, erlebte dann aber auch einen „kometenhaften“ Aufstieg und ist heute das erstrebenswerte Gleis für jeden Modellbahner. Die Entwicklung, die wir heute bei uns vertolgen, liegt also auf derselben Linie. Wir wollen dabei aber nicht verheimlichen, daß auch unter amerikanischen Modellbahnern immer noch und immer wieder das „2-Schienengleis mit unmerklichem Mittelleiter“ herumspukt, wenn auch ohne durchschlagenden Erfolg. Auch wir wollen von dem vorbildgetreuen 2-Schienengleis nicht ab, aber es gehört wohl mit zur journalistischen Gradlinigkeit, Tatsachen so aufzuzeigen, wie sie sind und nicht wie man sie gerne hätte!

Eine Tabelle über die Beliebtheit der verschiedenen Spurweiten bringt einige wertvolle Aufschlüsse, die die Entwicklung in Deutschland (und in Europa) unterstreichen. Nach Auftauchen der Spur 110 zählte diese bereits im Jahr 1936 36% Anhänger, während Spur 0 noch 58% der Modellbahner vorzogen. Im Jahr 1939 hielten sich beide die Waage mit je rund 40%. Das Verhält-



Der erste Teil war leicht gewesen  
Und ging ganz ohne Bauplanlesen.  
Nun stutzt er ob der vielen Teile,  
Die übrig sind, und stiert 'ne Weile



Mal auf den Text, mal auf das Teil.  
Wohin damit, zum Donnerkeil!  
Gar unklar ist der Worte Sinn!  
Wo soll er mit dem Zeugs da hin?



Zum Kuckuck? Ja! Es stinkt ihm sehr  
Das offensichtliche Malhör!  
Er möcht vor Wut - es ist zum Sch...meißen!  
Sich selbst und auch die Lok zerreißen!

## Heft 3/VI ist am 7. März bei Ihrem Händler!

nis verschob sich dann immer mehr zu Gunsten der H0-Bahnen, sodaß im Jahr 1951 (der letzten offiziellen Zählung) rund 70% H0 besitzen, während die Spur 0 nur noch mit 22,2% notiert ist. Die restlichen Prozente erstrecken sich über andere Baugrößen wie TT, 00 usw. Die TT-Anhänger wurden erst ab 1947 erfaßt und sind heute mit rund 2% vertreten. Interessant ist die Entwicklung der 00-Bahnen (19 mm Spur, Maßstab 1:75), die von anfänglich 2% auf 17% stieg, im Laufe der Jahre immer mehr verlor und heute wiederum nur noch mit 2% vertreten ist. Der Rückgang dieser besonders günstigen Bahngröße dürfte darauf zurückzuführen sein, daß durch das lukrative H0-Geschäft immer weniger Teile und Kits zur Verfügung standen, sodaß die 19 mm-Bahnen eben der bevorzugten H0-Bahn weichen mußten. Es wurden in den ersten Jahren des „Model Railroader“ regelrechte „Schlachten“ um die beiden Spurweiten H0 und 00 ausgefochten; der Ausgang ist ja bereits geschildert.

Die S-Spur (22,5 mm) — anfänglich CD genannt — trat erst 1937 auf den Plan, gewann einige Anhänger (7,6% im Jahr 1948) und fiel auf 3,4% zurück.

Interessant ist in diesem Zusammenhang das Ergebnis unserer letzten „Fragebogen-Aktion“ Anfang 1952. Die H0-Bahnen dominieren danach bei uns mit 86%, Spur 0 fiel von 16% im Jahre 1949 auf 8% zurück, während die vorerwähnte 00-19 mm

Bahn nur 0,2% Anhänger aufzuweisen hat. Die TT-Spur brachte es von anfänglich 1,3% auf 2,7% und dürfte inzwischen weitere Anhänger gefunden haben.

Wenn der S-Spur bei uns keinerlei praktische Bedeutung zukommt, so liegt dies wohl hauptsächlich daran, daß weder Einzelteile noch Fertigfabrikate zu haben sind. (Die 24 mm-Bahn, die als Z0-Spur eine in-nerdeutsche, d. h. mehr ostzonale Angelegenheit darstellt, wird international nicht „gebucht“ und sei an dieser Stelle außer Acht gelassen.)

Nach dieser kleinen Abschweifung zurück zum „Model Railroader“, der uns also um 15 Jahre voraus ist und das stolze 20 jährige Jubiläum feiern kann. Wir gönnen ihm seine Entwicklung und seinen Erfolg von Herzen, freuen wir uns doch ebenfalls über jedes neue Heft, das uns monatlich ins Haus flattert! Und es erfüllt uns mit Genugtuung, daß seit einiger Zeit auch wieder deutsche Markenfabrikate angeboten werden wie Märklin, Fleischmann, TRIX, Faller, HAMO und Preiser; groß annonciert: das TRIX-Anschlußgerät „745“ (Aristo-Pack). Fleischmann ist sogar mit einem „amerikanisierten“ Sortiment vertreten, das auf dem deutschen Markt bislang nicht zu sehen war.

Wir wünschen der großen amerikanischen Modellbahnzeitschrift weiterhin viel Erfolg und ein weiteres tonangebendes Wirken zum Nutzen unserer Modellbahnfreunde von Uebersee! WeWaW.

*Der Verleger Kalmbach führt den Erfolg des M.R. unter anderem auch auf den teils heiteren, teils ernsten Stil zurück. Unten: John Page, der Herausgeber, als „Modellbauer in Nöten“!*



Noch einmal schöpft er frischen Mut  
Und das kommt jener Schraub' zugut,  
Die los ist - nicht in seinem Kopf,  
Vielmehr da vorn im Kesseltopf!



Oh weh! Was ist denn jetzt passiert,  
Daß er so zähneknirschend stiert?  
Er möchte alle massakrieren,  
Die solches Zeugs da fabrizieren!



Und stöhnend seufzt er laut und lange  
Und stützt sein Kinn mitsamt der Wange:  
„Oh welche Lust! Oh welche Pein!  
Ein Miniaturbahner zu sein ...!“





Abb. 1 „Illusion in höchster Vollendung“: Eine richtige H0-Anlage - richtig gesehen!

═══════════ Selbstbau-Anlage des Herrn W. Schmitz, Hamburg-Niendorf ═══════════

## Gedanken um eine *H0-Anlage mit „Atmosphäre“*

Man kommt tatsächlich in Versuchung, beim Betrachten der Bilder die meist mißbräuchlich verwendete Frage „Modell oder Wirklichkeit?“ zu stellen. Herr Winfried Schmitz aus Hamburg-Niendorf hat es (unter Mitwirkung seines jüngeren Bruders) verstanden, seiner H0-Anlage den Charakter zu verleihen, den wir anstreben und der unweigerlich jeden echten Modellbahner anspricht. Es mag sein, daß der junge Fotokünstler (der 13 jährige Dieter Reichert aus Hamburg) mit ein großes Verdienst hat, die Anlage so zu zeigen, wie man sie sehen sollte, aber umgekehrtermaßen sind solche Aufnahmen nicht möglich, wenn die Anlage nichts taugt. Sie hat es also doch „in sich“, diese noch nicht einmal gänzlich fertig gestellte H0-Anlage der Gebrüder Schmitz!

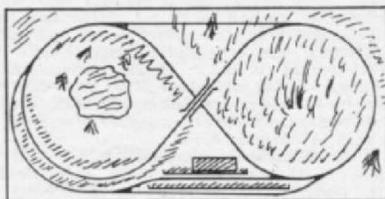
Die Anlage ist 5×0,75 m lang, in einzelne Platten zu je 1 m zerlegbar und hat einen „kleinen“ 5-gleisigen Endbahnhof zum The-

ma. Die „freie Strecke“ wird zusätzlich mit einzelnen Schienen verlegt — vorerst noch über Bügelbrett und einige Latten, später auf besonderen Streckenbrettern. Was wir auf den Fotos sehen, ist nur ein Teil der Anlage, und man kann sich schon im Geist ausmalen, welch wunderbares und echtes Bild die Gesamtanlage einmal bieten wird. Die heutigen Ausschnitte genügen aber vollkommen, um wieder einmal auf die Vorzüge einer „An der-Wand-lang“-Anlage hinzuweisen und den Nachteil einer Flächenanlage bei wenig Platz anzukreiden. Im Grunde genommen handelt es sich um die von mir vor Jahren im Rahmen der Artikeiserie „Raumnot und Platzmangel“ (Heft 5 u. 6/III) wärmstens empfohlene „kombinierte Anlage“, die sich aus einem stationären Anlagenhauptteil (Bahnhofsgelände) und einzelnen Streckenbrettern zusammensetzt. Diese Lösung hat — außer einigen hier nicht weiter

interessierenden Plus-Punkten — den großen Vorteil der „inneren Linie“: Die Anschließstrecken können in offenem Bogen weitergeführt werden (an der Wand lang oder ins Zimmerinnere), sodaß jeder große Weichen- und Gleisradius möglich ist. Das Anlagenhauptstück kann bei geringem Platz ziemlich klein gehalten werden, wie auch die Tiefe des „Bahnhofsgeländes“ in erträglichem Rahmen bleibt. Wie schrieb ich seinerzeit? „Mich bestechen vor allen Dingen die verschiedenen Vorteile: unbeschränkter Gleisspurplan (bei verhältnismäßig geringer Anlagentiefe), die beliebige Streckenführung, die möglichen, großen Kurvenradien, der dadurch unproblematischere Fahrzeugbau und die begrenzte Landschaftsgestaltung...“. Ich persönlich habe ebenfalls eine solche „kombinierte Anlage“ in Planung und Bau und ich muß gestehen, daß mich die Bilder von der Anlage Schmitz in meinem Vorhaben nur bestärken. Eine linear verlegte Gleisstrecke läßt sich halt doch leichter und vorbildgetreuer landschaftlich durchgestalten als eine flächige Anlage, zumal wenn der verfügbare Platz sowieso kaum etwas mehr als ein Gleisoval zuläßt. Es ist wirklich kaum durchführbar, auf einer Fläche von  $2 \times 1$  m eine „abwechslungsreiche“ Strecke zu verlegen und wir können bei entsprechenden SOS-Rufen nur mit Achselzucken auf die bekannten, allzubekanntem Gleisfiguren verweisen. Welche Möglichkeiten aber in einem linear verlegten Bahnhof von 2 m Länge und höchstens 70 cm (oder noch weniger) Tiefe liegen, das lassen die heutigen Bilder wieder einmal deutlich und frappierend erkennen!



Abb. 2. Nicht der Gleisplan der Anlage Schmitz (der kommt später), sondern die Gegenüberstellung einer platzsparenden, offenen Anlage und einer geschlossenen Anlage üblicher Art. Hier ein komplettes Bahngelände mit realistischer Streckenführung - dort eine starre Gleisfigur, die sich mit bestem Willen nicht umgehen läßt.



M = 1:40

Das Argument, so ein Bahngelände mit anschließenden Streckenbreitern wirke nicht „anlagenmäßig“, da der Gesamteindruck fehle, möchte ich damit entkräften, daß jede Anlage, ob groß oder klein, in der Regel drei offene Seiten und genau soviel abrupte Kanten hat. Wer jemals die Möglichkeit hatte wie wir, einen fahrenden Zug auf einer „Immer-an-der-Wand-lang“-Strecke zu verfolgen, der wird unseren Eindruck nur be-

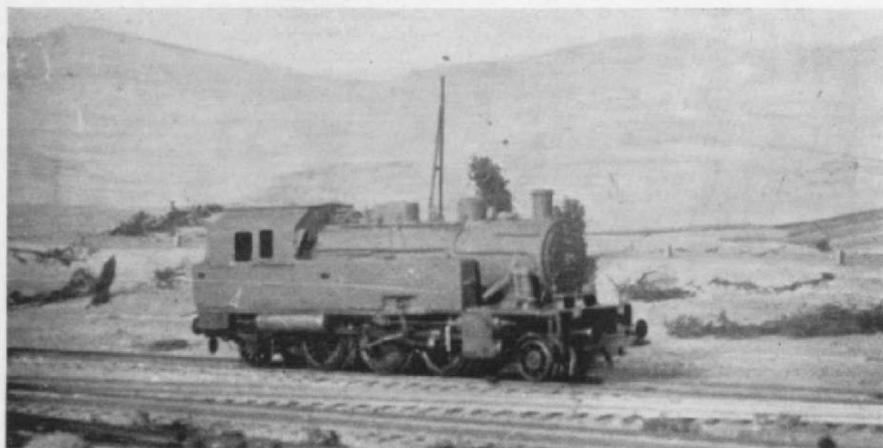


Abb. 3. „Auf freier Strecke“ — in der Worte wahrster Bedeutung: eine „75“ auf Alleinfahrt. Sogar die rot-weiße Schlußscheibe (am Puffer) ist nicht vergessen! Im Übrigen ist diese Lok von 6 Selbstbauten die zweite, die tatsächlich läuft! 4 gehen à conto „Erfahrungssammeln“ ...!

stätigen können: Die hinter dem Zug „vorbeihuschende“ Landschaft wirkt wesentlich faszinierender als das Betrachten einer Landschaft, in der sich ein Zug bewegt. Dabei waren im genannten Fall die landschaftlich ausgeführten Streckenbretter nur 20 cm breit

Abb. 4. Die Tannen entstanden im Prinzip nach unserem vor längerer Zeit gebrachten Vorschlag, Stamm und Geäst aus gedrehter Litze zu formen. Da man die Speziallitzen von gut 3 mm  $\varnothing$  nicht so ohne weiteres zur Hand hat, nahm Herr Schmitz einfachen Litzenzdraht, der allerdings höchstens 16 Einzeldrähte aufweist und das Einwinden von Zusatzdrähten erfordert. Das für „Laubbäume“ wirklich vorzügliche isländische Moos ist für die Tannenherstellung nicht so vorteilhaft, da es sich nicht gut rollen und formen läßt. Man nehme statt dessen feines, getrocknetes Waldmoos, wie es auf Lichtungen, meist unter Grasbüscheln zu finden ist. Eine besondere Farbgebung, wie bei isländisch Moos erforderlich, ist hier nicht nötig. Im Laufe der Zeit hellt das Waldmoos zwar etwas auf, aber das macht die Tannen höchstens noch „luftiger“ und — was für die Gesamtwirkung der Anlage fast noch wichtiger ist — unaufdringlicher (sonst sieht man vor lauter Bäumen ... die Eisenbahn nicht mehr!).

Die Fertigstellung der Tannen geht aus den Skizzen eindeutig hervor. Viele Worte nützen sowieso nicht viel, da das Gelingen von Versuchen und von der nötigen Geduld abhängt! Selbstverständlich auch von der Geschicklichkeit, die typische Tannenform „hinzukriegen.“ Aber wenn es andere geschafft haben, dann gelingt es Ihnen bestimmt auch, vielleicht sogar noch besser! Übung macht den Meister!

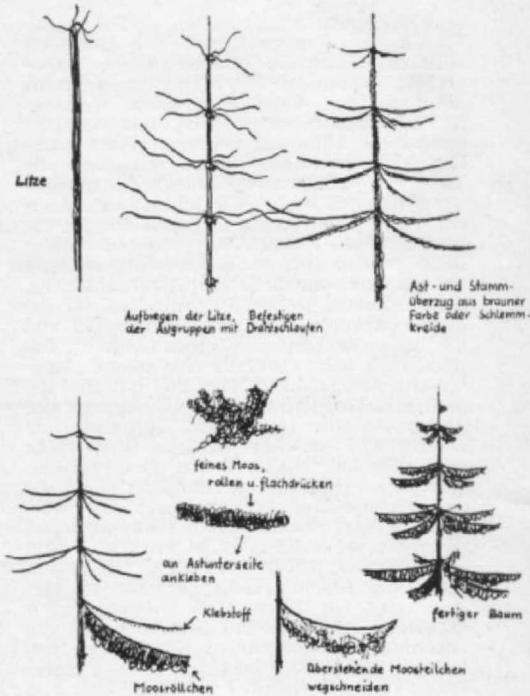


Abb. 5. Knorrrige Tannen, wie man sie in solchem Gelände anzutreffen gewohnt ist, werden nach obigem Rezept geschaffen, doch gilt es im Prinzip auch für „vollere“ Schwarzwald-Tannen.

und der Hintergrund als Kulisse aufgemalt (wie bei der Aniage Schmitz). Auf die Illusion kommt es an! Und je echter diese hervorgezaubert wird, desto echter wirkt die Modellbahn im Betrieb!

Das waren so die Gedanken, die mich bewegten, als ich die Fotos zu Gesicht bekam und ich hoffe, daß mancher Neubeginner oder noch Unzufriedene seine Schlußfolgerungen daraus zieht, wenn ihm Raumbeschränktheit einen Strich durch seine Pläne macht. Herrn Schmitz aber möchte ich zurufen, so weiter zu machen, und mit ein paar Sätzen schließen, die ich auf einen diesbezüglichen Brief erhielt:

„... Ihre Ausführungen bestätigen mir, daß ich auf dem richtigen „Gleis“ bin und ich werde bemüht sein, in diesem Sinne weiter fortzufahren! Wenn ich sage: „In diesem Sinne..“, so kann ich nicht umhin einmal auszusprechen, was sicher viele von uns Modellbahnern denken: Sie, sehr geehrter Herr WeWaW, waren es, der uns durch

die Miba erst die volle Möglichkeit gab, eine Anlage „so“ zu gestalten! Und durch die Miba habe ich die Gewißheit bekommen, daß auch der Lokbau möglich ist (auch wenn ich 4 Lokomotiven unzureichend baute, bis dann die 5. gelang!). Ganz abgesehen von den vielen kleinen und grossen Anregungen und dem Spaß an der Sache, die Sie ganz besonders vermitteln...!“

Soweit Herr Winfried Schmitz! Man nehme es uns nicht übel, wenn zwischendurch auch mal solche Briefe veröffentlicht werden, aber gerade solche Bekenntnisse dürften mit dazu beitragen, anderen Bastiern Mut zu machen und die Scheu vor angewohnten Arbeiten zu nehmen! Und Sie finden durch solche Briefe von bewährten Modellbahnern die Bestätigung, daß die Miba schon den richtigen Weg zeigt, auch wenn Ihre eigenen Anschauungen anfänglich unseren Ansichten entgegenstehen mögen. Wir wissen aus eigener Erfahrung, daß man sich zu vernünftigen und realisierbaren Ansichten erst nach langer Zeit durchringt. WeWaW

In diesem Sinne: **Wer kann noch mit solchen realistischen Anlagen aufwarten?**

## Kniffe und Winke:

von G. Lauenstein u. W. Bartmann, Altenbögge-Bönen

## Punktkontaktgleis -

„streifenweis“!

### Ein kleiner Trick

#### beim Gleis ohne Mittelschiene

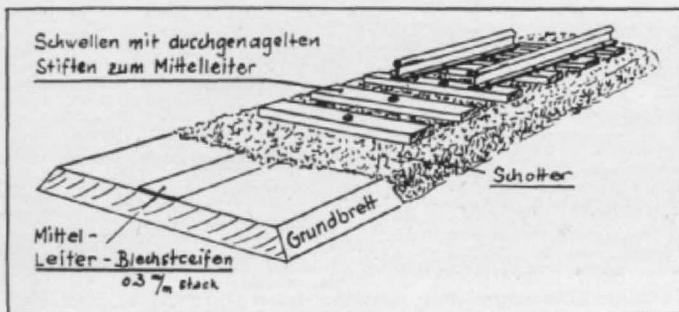
Wir sind bei unserer Anlage dazu übergegangen, Gleise ohne durchgehende Mittelschiene zu verlegen. Der Strom wird durch Nägel nach dem Muster der neuen Märklingleise zugeführt. Wir haben nun eine einfache Methode gefunden, die Nägel verhältnismäßig schnell und gut leitend einzubauen: Auf der Grundplatte wird zunächst durch einen Bleistiftstrich angedeutet, wo der Mittelleiter seinen Platz finden soll. Dann wird darauf ein Blechstreifen von ca. 5 mm Breite

und 0,3 mm Stärke provisorisch an beiden Enden befestigt; in den Kurven genügt es, den Streifen mehrmals einzuschneiden. Nun folgt das Beschrifteten (wozu wir, nebenbei bemerkt, Feingraupen aus der Küche verwenden). Das fertige Gleis ist aufzulegen, und das Nageln kann beginnen. Ein Nagel nach dem andern — mit einer Pinzette gehalten — wird kurzerhand durch den Blechstreifen hindurch geschlagen. Die Kontakt-Verbindung ist haltbar, schnell herzustellen und gut leitend.

Die Enden der Blechstreifen lötet man am Gleisstoß zusammen oder man verbindet unter der Grundplatte die jeweilig letzten Kontaktstifte mittels angelöteter Litze. In letzterem Fall hat man die Möglichkeit, jederzeit und an beliebiger Stelle Trennstellen zu schaffen.

Können die einzelnen Gleis- und Weichenheiten nicht fest verlegt werden, so kann man eine Mittelleiter-Verbindung nach Heft 14/V, S. 508 vorsehen.

Auf jeden Fall dürfte unsere Methode zur Herstellung eines Punktkontaktleiters einfach, rationell und zweckmäßig sein.



und der Hintergrund als Kulisse aufgemalt (wie bei der Aniage Schmitz). Auf die Illusion kommt es an! Und je echter diese hervorgezaubert wird, desto echter wirkt die Modellbahn im Betrieb!

Das waren so die Gedanken, die mich bewegten, als ich die Fotos zu Gesicht bekam und ich hoffe, daß mancher Neubeginner oder noch Unzufriedene seine Schlußfolgerungen daraus zieht, wenn ihm Raumbeschränktheit einen Strich durch seine Pläne macht. Herrn Schmitz aber möchte ich zurufen, so weiter zu machen, und mit ein paar Sätzen schließen, die ich auf einen diesbezüglichen Brief erhielt:

„... Ihre Ausführungen bestätigen mir, daß ich auf dem richtigen „Gleis“ bin und ich werde bemüht sein, in diesem Sinne weiter fortzufahren! Wenn ich sage: „In diesem Sinne..“, so kann ich nicht umhin einmal auszusprechen, was sicher viele von uns Modellbahnern denken: Sie, sehr geehrter Herr WeWaW, waren es, der uns durch

die Miba erst die volle Möglichkeit gab, eine Anlage „so“ zu gestalten! Und durch die Miba habe ich die Gewißheit bekommen, daß auch der Lokbau möglich ist (auch wenn ich 4 Lokomotiven unzureichend baute, bis dann die 5. gelang!). Ganz abgesehen von den vielen kleinen und grossen Anregungen und dem Spaß an der Sache, die Sie ganz besonders vermitteln...!“

Soweit Herr Winfried Schmitz! Man nehme es uns nicht übel, wenn zwischendurch auch mal solche Briefe veröffentlicht werden, aber gerade solche Bekenntnisse dürften mit dazu beitragen, anderen Bastiern Mut zu machen und die Scheu vor angewohnten Arbeiten zu nehmen! Und Sie finden durch solche Briefe von bewährten Modellbahnern die Bestätigung, daß die Miba schon den richtigen Weg zeigt, auch wenn Ihre eigenen Anschauungen anfänglich unseren Ansichten entgegenstehen mögen. Wir wissen aus eigener Erfahrung, daß man sich zu vernünftigen und realisierbaren Ansichten erst nach langer Zeit durchringt. WeWaW

In diesem Sinne: **Wer kann noch mit solchen realistischen Anlagen aufwarten?**

## Kniffe und Winke:

von G. Lauenstein u. W. Bartmann, Altenbögge-Bönen

## Punktkontaktgleis -

„streifenweis“!

### Ein kleiner Trick

#### beim Gleis ohne Mittelschiene

Wir sind bei unserer Anlage dazu übergegangen, Gleise ohne durchgehende Mittelschiene zu verlegen. Der Strom wird durch Nägel nach dem Muster der neuen Märklingleise zugeführt. Wir haben nun eine einfache Methode gefunden, die Nägel verhältnismäßig schnell und gut leitend einzubauen: Auf der Grundplatte wird zunächst durch einen Bleistiftstrich angedeutet, wo der Mittelleiter seinen Platz finden soll. Dann wird darauf ein Blechstreifen von ca. 5 mm Breite

und 0,3 mm Stärke provisorisch an beiden Enden befestigt; in den Kurven genügt es, den Streifen mehrmals einzuschneiden. Nun folgt das Beschriftern (wozu wir, nebenbei bemerkt, Feingraupen aus der Küche verwenden). Das fertige Gleis ist aufzulegen, und das Nageln kann beginnen. Ein Nagel nach dem andern — mit einer Pinzette gehalten — wird kurzerhand durch den Blechstreifen hindurch geschlagen. Die Kontakt-Verbindung ist haltbar, schnell herzustellen und gut leitend.

Die Enden der Blechstreifen lötet man am Gleisstoß zusammen oder man verbindet unter der Grundplatte die jeweilig letzten Kontaktstifte mittels angelöteter Litze. In letzterem Fall hat man die Möglichkeit, jederzeit und an beliebiger Stelle Trennstellen zu schaffen.

Können die einzelnen Gleis- und Weichenheiten nicht fest verlegt werden, so kann man eine Mittelleiter-Verbindung nach Heft 14/V, S. 508 vorsehen.

Auf jeden Fall dürfte unsere Methode zur Herstellung eines Punktkontaktleiters einfach, rationell und zweckmäßig sein.

