

Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

NR. 1 / BAND IX 1957

NÜRNBERG

Es war einmal ein Mann...

...der wußte nicht, was er wollte. Er wollte wohl, aber er wußte nicht wie. Und wie er es anfang, war es verkehrt. Am liebsten hätte er..., aber das war auch wieder nicht das Richtige. Also faßte er sich ans Hirn und ein Herz und... nein, verlobte sich nicht (er war ja schon verheiratet), sondern faßte den Entschluß, nochmals von vorne anzufangen.

Er plante und zeichnete... nicht mit vorzüglicher Hochachtung (das tat er später), sondern auf einem Blatt, das er wegwarf und nach dem 25. Blatt wieder aufhob und von hinten benutzte... um einen neuen Gleisplan zu entwerfen. Ja, der war endlich fast wenn auch nicht ganz aber doch immerhin schon eher nach seinem Geschmack. Er „stolzte“ sich (im Duden als neuerfundenes MIBA-Wort nachtragen!), er stolzte sich also nochmals und ging sogleich nicht ans Werk, sondern erst einmal ins Kino, wo er sich unters Volk streute.

Kurz danach, als die 2 Stunden um waren, ging er frisch gestärkt nach Hause und alsdann jetzt tatsächlich ans Werk, d. h. nicht direkt, aber immerhin so etwas ähnliches: Er steckte sich in die Hausschuhe, eine Zigarette an, setzte sich in einen Sessel und ins rechte Licht. Welch ein Genuß, sich in den Plan zu vertiefen und sich vorzustellen, wie herrlich die Anlage einmal werden wird! Die Loks und Wagen standen fest („rollen“ konnten sie ja sowieso noch nicht), nur noch nicht, wer das alles bauen sollte! Aber das war nebensächlich, erst einmal die Wagen und dann war man ja sowieso soweit geschult, daß auch die Loks ein Kinderspiel sein würden...!

Metermaß her, Zimmer ausgemessen, maßlos erstaunt, daß das Ding doch immerhin wenn nicht mindestens, na nicht ganz aber doch wenigstens auf



jeden Fall viel zu viel Platz einnehmen würde. Kratzen... nicht an der Tür (der Hund ist schon drin), sondern hinter dem rechten oder linken Radariauscher! Verflixt und zugenäht! (Moment mal! Tatsächlich — meine Frau hat den Knopf angenäht! So was!) Ach so! Bleistift her und Papier (nein, das war das verkehrte, das war ja die Mahnung vom Schneider) und neu gebleistiftelt! So, ja so geht's... einem, wenn man nicht vorher genau nachmißt. (Natürlich ist die Frau schuld, daß die Wohnung halt doch zu klein ist, weil man damals eben zu schnell klein beigegeben hat!)

Aber morgen geht's an die Arbeit! Aber morgen fange ich wenigstens mit dem Wagen an! Aber morgen geht's bestimmt los!

Stellen Sie sich solche Sätze noch 100-mal vor, dann ergeben sich die bekannten Vorsätze, die man entweder hat oder nicht. Wenn man sie hat, ist es gut. Wenn man sie nicht hat, kommt's auf selbe raus!

Nach einem halben Jahr ist ein halbes Jahr vergangen und mit Hangen und Bangen ein Wagenmodell fast fertig. Es fehlen nur noch..., aber das kriegt man schon noch hin! Und tatsächlich, man hat es endlich hinge-

kriegt! Der Schraubstock fiel drauf! Man war es selbst und daher bewahrt man eine heroische Ruhe. Hysterisch wäre man ja nur geworden, wenn das der Frau passiert wäre. Aber so ist man nobel gegen sich selbst und schweigt. Außerdem hat man das und das falsch gemacht, das nächste Mal wird er besser und schöner. Man soll nichts berufen! Das nächste Mal (als man anfangen wollte) war das Wetter tatsächlich besser und schöner und so verging noch ein halbes Jahr, dann war der Wagen endlich gar! Wirklich gut gelungen. Man konnte sich wieder einmal „stolzen“. Die Lok? — Ja, ich glaube, man vergibt diese Arbeit doch lieber einem andern, der den „Schnabel“ halten kann. Nicht, daß man so 'ne kleine Lok nicht fertigbringen würde! Pah, aber man hat partout keine Zeit! Und man glaubt es am Ende selbst. Das ist gut so, weil es das Selbstvertrauen hebt. Außerdem hat man ja tatsächlich noch so viel vor, denn im nächsten Jahr muß sich endlich etwas tun! Der Klitschenhuber hat zur selben Zeit begonnen und ist schon bald fertig! Na ja, der nimmt's ja auch nicht so genau und außerdem möchte man dem seinen Beruf haben, der hat ja auch Zeit! (Von seiner Beharrlichkeit, seinem Eifer spricht man nicht, man kann sich selbst ja so schön belügen.)

2 Jahre sind um. Man ist jetzt schon weiter; zu dem einen Wagen ist schon ein Mustergleisstück von immerhin 12 cm (Zentimeter!) gekommen. Man hat zwar noch nicht mal einen Gleisbogen, aber dennoch den Bogen raus, wie man das und jenes zu machen hat. Bitte sehr, das ist auch schon viel wert und außerdem hat man in der Zwischenzeit so viel gelesen und erfahren, daß man froh ist, noch nicht viel gemacht zu haben. Man soll nie etwas überstürzen, blinder Eifer hat schon immer geschadet! Der Managerkrankheit will man auch nicht verfallen, wie man überhaupt auf die komischsten Einfälle verfällt, um sich selbst vor sich selbst reinzuwaschen.

3. Jahr. Wozu auch eine so große Anlage? Eine kleinere beweist in ihrer Beschränkung bekanntlich den Meister! Überhaupt allein so ein kleines Motiv ist schon so nett und idyllisch. Sollen doch die anderen fahren wie die Verrückten, man hält jetzt unverrückt daran fest, nur einen fahren zu lassen, weil das vernehmer sein soll. Eine Weiche hat man auch schon... Haha! Kennen Sie den schon: 2 Handwerksburschen laufen den Schienenstrang lang, der eine kann es vor Kohldampf kaum mehr aushalten und jammert: „Jetzt freß ich gleich die Schienen!“ Und er versucht's! „Du, Emil, die ist aber hart!“ Darauf Emil: „Hättest gewartet, da vorn kommt ne „Weiche“...“ Au! — Aber gut, was! Also, jetzt bleibt's dabei, beim kleinen Motiv!

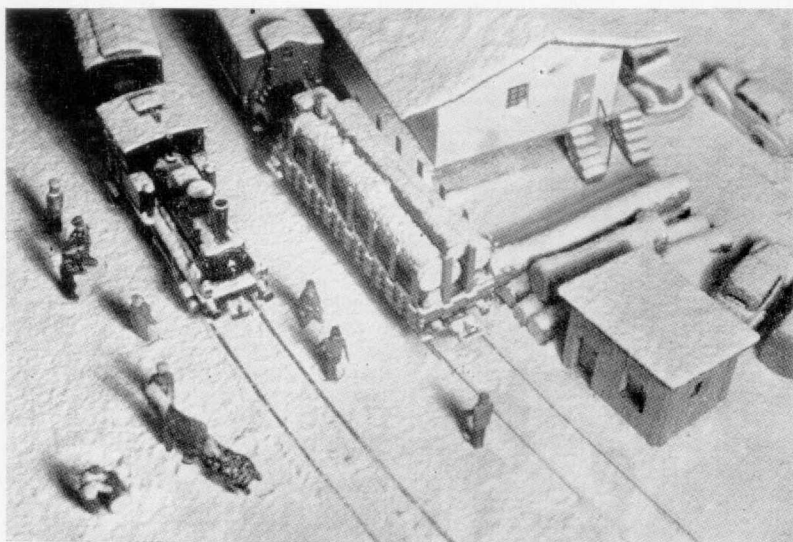
4., 5., 6. Jahr. Es kam meist was dazwischen. Man ist trotzdem ein prima Modellbahner geworden. Man weiß alles, kennt jedes Problem (nur das eine nicht, wie man endlich zu einer einigermaßen, wenn auch nicht großen, aber doch immerhin ganz passablen, raffinierten, im großen und ganzen und wesentlichen natur- und vordildgetreuen, maßstabgerechten, ausmaßmäßig maßhaltenden und nicht mäßigen Anlage kommt). Man steht über der Sache (rein sachlich) und sieht die Angelegenheit von höherer Warte (Warte, warte nur ein Weilchen...“).

In 10 Jahren endlich ein kleines bißchen Etwas erreicht zu haben, was man mit sämtlichen Augenzwinkern als „Anlage“ zu bezeichnen gewillt und geneigt sein möge, ist immerhin eine Leistung, auch wenn man behaupten kann, daß dieser gewisse „man“ sich tatsächlich etwas „geleistet“ hat, eine so unglaubliche Geschichte aufzischen zu wollen.

Oder fühlen Sie sich am Ende etwa etwas betroffen? Ging es Ihnen vielleicht sogar gewissermaßen wenn auch nicht ganz so doch so ähnlich...?

Nein, ich glaube es kaum, denn dieser gewisse „man“ mit dem gewiß nicht ungewissen Wissen kann kein anderer sein als... WeWaW.

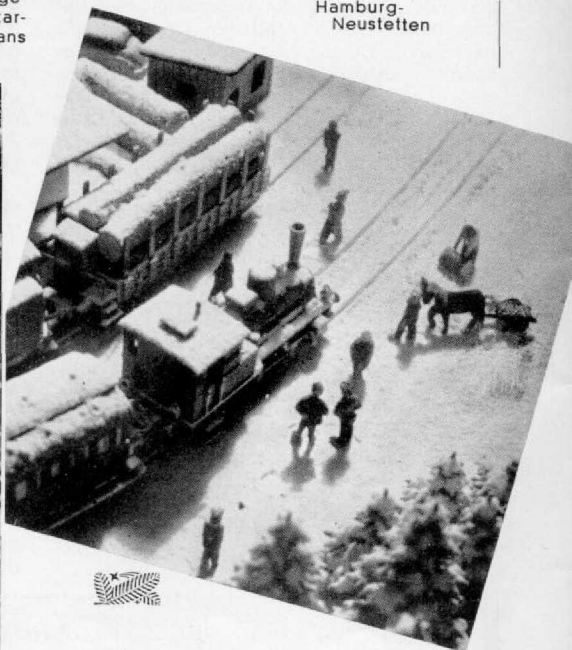
Heft 2/IX ist in der 2. Februarwoche bei Ihrem Händler!



Winterliche Stimmungsbilder

... machen sich immer gut, wenn man genügend Ata hat, um den Schneeszauber starten zu können und kein Asthma, wenn es ans „Schneeräumen“ geht ... !

Ausschnitte aus der
H0-Anlage des Herrn
Walter Thiel,
Hamburg-
Neustetten



Das vorläufige Fragebogen-Ergebnis

Das Neue Jahr ist schon immer das Jahr der guten Vorsätze gewesen, auch wenn man sie spätestens am 3. Januar sowieso wieder vergessen hat, weil die frohbeschwingten und beschwipsten Festtage ja auch wieder vorbei sind. Schade, daß der Mensch so schnell vergißt, ansonsten hätten wir bestimmt mehr Fragebogen zurückbekommen! Es tut mir leid, aber ich kann ja nichts dafür, daß kaum die Hälfte davon zurückgekehrt ist. Da



hilft also nichts, als resigniert die Schulter zu zucken und auf bessere Tage zu warten, d. h. noch etwas zuzuwarten, ob nicht doch noch ein paar... ich meine... vielleicht... man kann ja nie wissen...!

Es bleibt also nichts anderes übrig, als wenigstens ein vorläufiges Ergebnis der Fragebogenaktion zu veröffentlichen, zumal es die „folgsamen“ Fragebogenaktionäre schließlich verdient haben, nicht länger auf die Folter gespannt zu werden. Es mag sein, daß das jetzige Ergebnis durch die fehlenden Stimmen vielleicht noch eine Korrektur erfahren könnte, aber nach dem Gesetz der Wahrscheinlichkeit ist dies kaum zu erwarten.

Hier also das vorläufige Ergebnis:

Baugrößen-Übersicht:

	1949	1952	1956
8 mm	—	0,2 %	0,1 %
TT	1,3 %	2,7 %	3,6 %
H0	75,1 %	86,0 %	90,5 %
00 (19 mm)	—	0,2 %	0,3 %
S	—	0,6 %	0,2 %
0	16,3 %	3,0 %	4,3 %
I	3,1 %	1,6 %	1,0 %

Die Anzahl der H0-Anhänger ist also weiterhin gestiegen und beherrscht eindeutig das Feld. Im selben Maß verlor die Spur 0 und 1, während die TT-Bahn langsam aber stetig steigt und sogar die 19 mm-Spur noch einige weitere Liebhaber gefunden hat. Auffallend somit die steigende Tendenz zu den kleinen Bahnen (TT — H0 — 00), während die größeren Bahnen (ab S aufwärts) wohl unweigerlich auf dem Aussterbeetat stehen.

Gleis- und Stromsysteme:

	1949	1952	1956
2-Schienen-Gleis	44,8 %	43,0 %	43,2 %
3-Schienen-System (einschl. Punktkontaktgleis)	55,2 %	52,0 %	56,8 %
Gleichstrom-Fahrbetrieb:	43,1 %	56,0 %	61,2 %
Wechselstrom-Fahrbetrieb:	56,9 %	44,0 %	38,8 %
Weichen- usw. Betätigungen mit:			
Gleichstrom	—	—	12 %
Wechselstrom	—	—	88 %

Diese Gegenüberstellung ist zwar klar, gibt aber dennoch ein großes Rätsel auf: Der Gleichstrom hat seinen Siegeszug fortgesetzt, aber eigenartigerweise hat sich der Prozentsatz der 2-Schienen-Anhänger verringert. Eine rückläufige Bewegung also? — Wir glauben nicht, aber durch das Aufkommen des Punktkontaktgleises, das wie ein 2-Schienen-Gleis wirkt, dürfte ein Teil der ehemaligen 2-Schienen-Gleis-Anhänger abgewandert sein. Wenn trotzdem die Zahl der Gleichstromanhänger gestiegen ist, so liegt es daran, daß einmal TRIX aufgrund seines Gleichstrombetriebs Zuwachs erhalten hat, zum anderen viele Märklin-Fahrzeuge mit Gleichstrom betrieben werden. Da aber beide Firmen unter 3-Schienen-System laufen, ergibt sich die eben zutage getretene Diskrepanz zwischen Gleichstrom- und 2-Schienen-Prozentsatz. Die ebenfalls auffallend stark vertretene Firma Fleischmann, — wie aus den Fragebogen hervorgeht insbesondere durch das Old-Timer-Zügle — konnte allein das Mißverhältnis nicht wettmachen. Vielleicht hätte gerade dieser Punkt noch eine Klärung erfahren, wenn wir eine noch größere Anzahl von Fragebogen hätten auswerten können.

Von den 43,2 % 2-Schienen-„Fritzen“ besitzen ca. $\frac{1}{3}$ eine Oberleitung, während die 3-Schienen-Anhänger zur Hälfte mit Oberleitung fahren.

Eindeutig klar geht aus der Statistik hervor, daß für die Betätigung von Weichen usw. fast durchwegs Wechselstrom bevorzugt wird und zwar in der Regel 16 V.

Industrie-Erzeugnisse und Selbstbau:

	1949	1952	1956
Industrie-Fahrzeuge	72 %	84 %	90 %
Reine Selbstbau-Anlagen:	23 %	16 %	10 %
Selbstbau neben einer gekauften Bahn:			
Loks	36,6 %	46,5 %	23 %
Wagen	55,3 %	65,5 %	46,0 %
Gebäude	—	—	32,0 %
Sonst. Zubehör	—	—	35,0 %
Landschaft	—	—	34,0 %

Bei dem heutigen Niveau der Industriefabri-
kate braucht es nicht Wunder zu nehmen, daß
deren Anhängerzahl ständig gestiegen ist und der
reine Selbstbau entsprechend zurückging. Bemer-
kenswert und für uns erfreulich bleibt aber den-
noch die Tatsache, daß trotz Überhandnehmens
der Industriefabri- (quasi als „Grundstock“
einer Anlage) immer noch sehr eifrig dem „ne-
benberuflichen“ Modellbau und Basteln ge-
frönt wird: Immerhin beschäftigen sich fast $\frac{1}{4}$ mit dem
Lokbau, gut die Hälfte mit Wagenbau und über
 $\frac{1}{2}$ mit dem Bau von Gebäuden und sonstigem
Zubehör. Dieses Ergebnis kam sogar für uns
unerwartet.

Durchschnittliche Anlagengröße:

Die Durchschnittsgröße der Anlage ist 6,3 m²;
91% der Anlagen sind flächig und nur 9% in
schmäler Form an der Wand lang verlegt. Daß
93,3% Zimmeranlagen sind und nur 1,2% Garten-
bahnen, war zu erwarten. Fest verlegt, d.h. sta-
tionär, sind 67% aller Anlagen, während 23%,
also $\frac{1}{4}$, sämtlicher Anlagen zwar wohl auf Platten
durchgestaltet, aber stets nur zeitweilig aufgestellt
werden können. Die restlichen 10% haben noch
nicht einmal diese Möglichkeit, sondern müssen
und können nur „improvisieren“.

Es beschäftigen sich mit der

Hauptbahn	51 %
Nebenbahn	47 %
Straßenbahn usw. als Hauptthema	2 %

Neben der Haupt- und Nebenbahn weisen die
Anlagen noch auf:

Schmalspurbahn	2 %
Straßenbahn	7 % (1952: 9,17 %)
Trolleybus	8 %
Seilbahn	6 %
Zahnradbahn	1 %

Die Triebfahrzeuge weisen folgende An-
hängerschaft auf:

Dampflok	33 %
Elloks	25 %
Dieselloks	20 %
Triebwagen	17 %

Dieses Ergebnis (insbesondere der Prozentsatz
der Triebwagenanhänger) mag nicht ganz 100%ig
sein, da wir die Tw auf dem Fragebogen vorge-
sehen hatten und wir nur diejenigen Bogen auswer-
ten konnten, die ausdrücklich die Triebwagen
benannt hatten bzw. bei denen aus dem Fernerk
„alle“ auch das Interesse an Triebwagen zu-
geschrieben werden konnte. Vermutlich dürfte der
Prozentsatz der Triebwagen-Liebhaber etwas grö-
ßer sein und dem der Dieselloks entsprechen.

Und nun eine Sache, die uns sehr am Herzen
liegt: die „Old-Timer“-Frage.

„Old-Timer“ interessieren	47,1 %
Neuzeitliche Fahrzeuge	52,9 %

Hauptsächlichliche Old-Timer-Anlagen besitzen 21,6 %, reine Neuzeitanlagen 27,4 %, während 51 % für beide sind. Nachdem diese 51 % auswertungsmä-
ßig den beiden „Gattungen“ zugeschlagen werden
müssen, ergibt sich der vorerwähnte Prozentsatz.
Es freut uns ungemein, daß das Interesse an
neuen und alten Fahrzeugen des großen Vorbildes
fast zu gleichen Teilen besteht!

Landschaftlich beziehen ergibt sich folgendes Bild:

Flachland	17 %
Hügelig	18 %
Gebirgig	13 %
Gemischt	52 %

Das Ergebnis der leidigen Tunnel-Gewissens-
frage: Für Tunnels (wenn auch fast durchwegs
mit der Einschränkung „in vernünftiger Anzahl“)
sind 76 %, grundsätzlich dagegen 24 %.

Das Durchschnittsalter beläuft sich rechnerisch
auf rund 33 Jahre (genau 32,7 %). Dieses Er-
gebnis wird etwas verfälscht dadurch, daß einige
9-, 10- und 11-Jährige den Fragebogen abgaben
(vermutlich für den Vati), ebenso eine Reihe von
12-14 Jährigen. Auf der anderen Seite stehen
nur ein 76-Jähriger und je ein Modellbahner von
82 und 87 Jahren gegenüber. Wir haben uns der
Mühe unterzogen und nochmals eine jahrgangs-
weise Statistik erstellt, wodurch sich ein besseres
Bild ergab, das so aussieht: Es gibt eine „Jugend-
gruppe“ zwischen 15 und 23 (mit einem Durch-
schnittsalter von 20). Dann folgt eine sehr starke
Gruppe, die quasi die „Masse“ darstellt und die
Jahre zwischen 27 und 38 umfaßt (mit einem
Durchschnittsalter von 33 Jahren) und eine
schwächere Gruppe zwischen 40 und 55, deren
Durchschnittsalter bei 46 liegt. Zwischen 60 und
70 Jahren ist sogar noch jedes Jahr mehrfach
vertreten und erst über 70 tritt die Gattung
„Modellbahner“ nurmehr vereinzelt auf.

So das wär's! Nun, hat es weh getan? — Na
sehen Sie! Dabei ist die Sache in jeder Hinsicht
interessant. — Uns war sie es jedenfalls wert,
und wenn ich Ihnen verrate, daß einer unserer
Angestellten (Herr Kürt) wochenlang mit der
Eintragung und Auswertung beschäftigt war und
während dieser Zeit nichts anderes erledigen
konnte, so werden Sie erkennen können, daß es
für uns sogar eine ziemlich „kostspielige“ Ange-
legenheit war. Was sind dagegen die 8 Pfennig
Drucksachen-Porto, die so viele gescheut haben,
oder die paar Minuten, die zum Ausfüllen erfor-
derlich waren! Vielleicht erhalten wir jetzt noch
eine erkleckliche Anzahl zugeschickt, um wenig-
stens auf diese Weise das Gesetz der Wahr-
scheinlichkeit überprüfen zu können.

Allen Teilnehmern der Fragebogenaktion danke
ich für die kleine Mühewaltung, der sie sich im
Interesse der Sache unterzogen haben und ver-
bleibe für heute, nochmals mit den besten Wün-
schen für das kommende Jahr als

Ihr sehr ergebener WeWaW

Das heutige Titelbild ...

...stammt von unserem spanischen Modell-
bahnfreund W. A. Gordinou de Gouberville,
Madrid, der inzwischen in Buenos Aires ge-
landet ist. Wenn er sein Winterbild zu Ge-
sicht bekommt, wird es ihm hoffentlich eine
kühlende Linderung der dortigen Hitze ver-
schaffen.

Beim letzten Titelbild ...

...müssen wir etwas richtig stellen: Die
kleine Lok kommt nicht aus USA, sondern
wandert drüber aus Deutschland ein. Es han-
delt sich in der Tat um eine „Pacific“ des
Fleischmann-US-Sortiments.

Der heutige
Gebäude-Bauplan:

Bahnhof „Grüner Jäger“

Von stud. el. ing. D. Hardt,
Braunschweig,

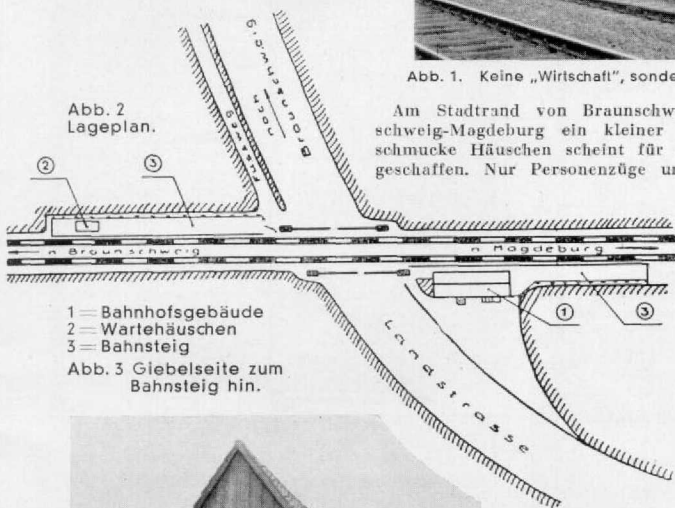


Abb. 1. Keine „Wirtschaft“, sondern der originelle Original-Bahnhof!

Am Stadtrand von Braunschweig liegt an der Strecke Braunschweig-Magdeburg ein kleiner Bahnhof „Grüner Jäger“. Dieses schmucke Häuschen scheint für eine kleine Modellbahnanlage wie geschaffen. Nur Personenzüge und Triebwagen gönnen sich beim „Grünen Jäger“ eine kurze Pause. Wie könnte sich auch eine rassige Schnellzuglok mit ihren eleganten LS-Wagen dazu herablassen, an einem solchen „lächerlichen Bahnhöfchen“ Halt zu machen! Wie wäre es, lieber MIBA-Leser, wenn Sie für Ihre Nebenbahn-Anlage den kleinen Bahnhof „Grüner Jäger“ bauen würden, damit hier Ihre gute alte T3 prustend und schaubend einen Augenblick verschaukeln könnte? Vielleicht macht Ihnen als „Romantiker der Eisenbahn“ der „Grüne Jäger“ Freude; oder reizt Sie die ausgefallene Lage der Bahnsteige und des zusätzlichen Bahnübergangs? Der Bahnsteig zur Fahrtrichtung Magdeburg liegt vor dem Bahnhofsgebäude. Würden Sie in die entgegengesetzte Richtung fahren, so müßten Sie jedoch die Straße überqueren, um durch ein kleines Türchen auf den zweiten Bahnsteig zu gelangen. Ein überdachtes Wartehäuschen schützt Sie hier, wenn Ihnen Petrus gröllet.

Nach dem Motto „Das Vorbild als Vorbild“ habe ich die Bauzeichnungen entworfen; allerdings mit einigen Abweichungen vom Original, um einen Modellbau möglich zu machen. Zur Gestaltung der Anlage gibt Ihnen der Lageplan vielleicht einige Anregungen. Das Bahnhofsgebäude paßt auch in jede andere Umgebung. Der Bau des Modells wird Ihnen an Hand der Zeichnungen

Abb. 2
Lageplan.



- 1 = Bahnhofsgebäude
- 2 = Wartehäuschen
- 3 = Bahnsteig

Abb. 3 Giebelseite zum
Bahnsteig hin.



Übersichts- und Detailzeichnungen zum Bauprojekt „Grüner Jäger“

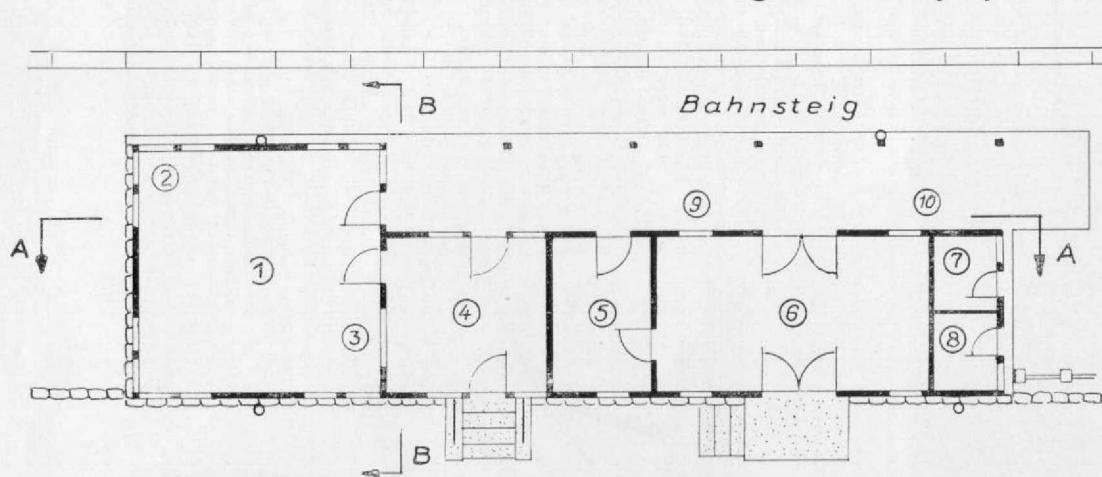
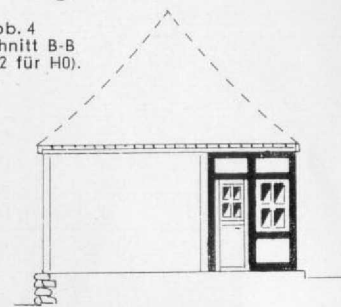
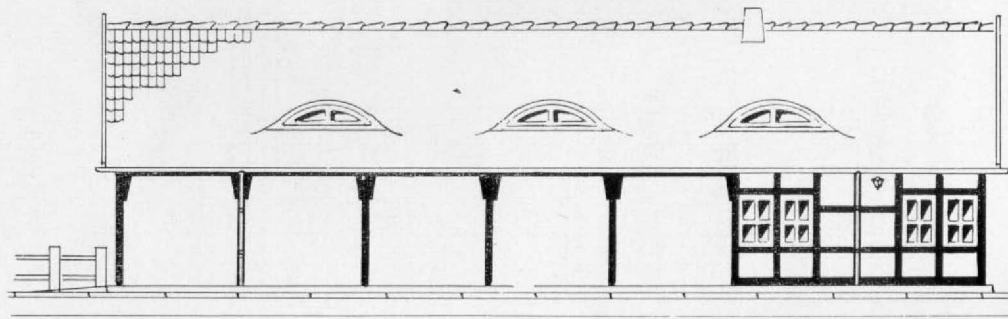
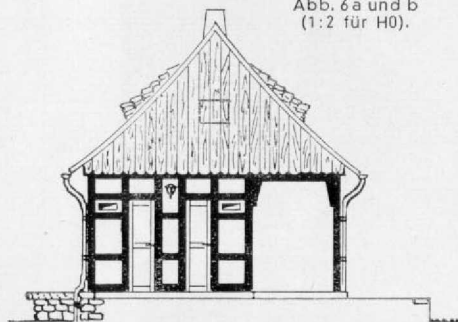


Abb. 4
Schnitt B-B
(1:2 für H0).



← Abb. 5 Grundriß (1:2 für H0)
1 = Dienstraum
2 = Schrankenantrieb
3 = Fahrkartenschalter
4 = Wartezimmer
5 = Abstellraum
6 = Güterschuppen
7 = Damen-Abort
8 = Herren-Abort
9 = Platz für Sitzbank
10 = Standplatz für Gepäckkarren

Abb. 6a und b
(1:2 für H0).



GEBÄUDESEITE ZUM BAHNSTEIG

ANSICHT DER BAHNSTEIGSEITE

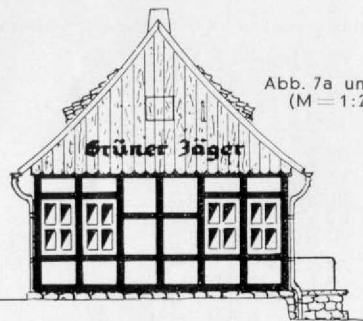
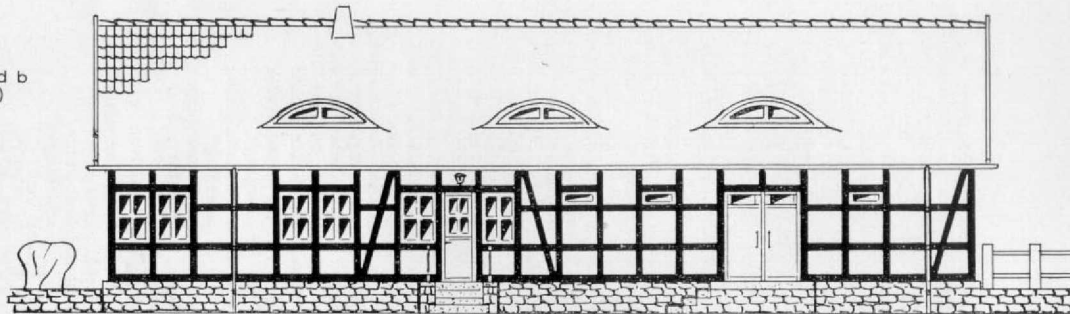
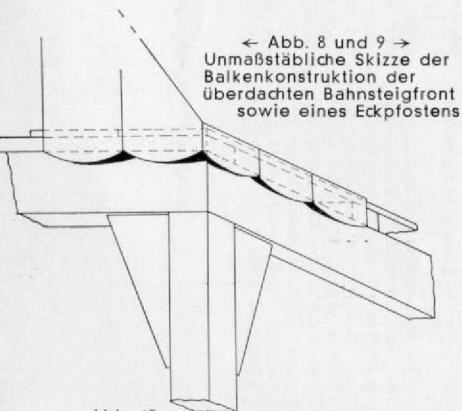


Abb. 7a und b
(M = 1:2)



DIEBELSEITE ZUR STRASSE

ANSICHT DER STRASSESEITE



← Abb. 8 und 9 →
Unmaßstäbliche Skizze der
Balkenkonstruktion der
überdachten Bahnsteigfront
sowie eines Eckpfostens

Abb. 13

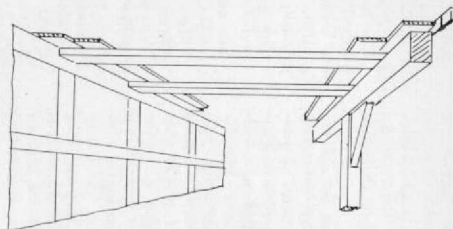


Abb. 10
Lampe 1:1 für H0.

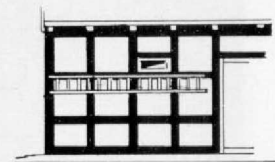
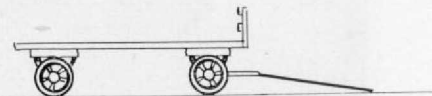
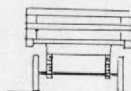


Abb. 11 Aufhängung der Leiter
(1:2 für H0).

Abb. 12 Gepäckkarren in $\frac{1}{4}$ H0-Größe.



SCHNITT A-A

