

# Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



# 9 Jahre älter!

Tja, nicht nur die Miba, sondern auch wir alle, die wir damals das „Auftauchen“ unserer kleinen Zeitschrift miterlebt haben, sind inzwischen 9 Jahre älter geworden! Es erschien seinerzeit manchem wie ein kleines „Wunder“, aber inzwischen haben wir Deutsche uns so an „Wunder“ gewöhnt, daß wir uns so schnell nicht mehr wundern. Vor 9 Jahren wunderte man sich jedenfalls, daß es überhaupt etwas für die Modellbahner gab (und nach 9 Jahren wundert man sich darüber, was es nicht alles gibt!) So könnte ich jetzt eine ganze Litanei vom Stapel lassen, aber erstere dürfte nächstes Jahr beim

10 jährigen Miba-Jubiläum sicher eher am Platze sein und das „vom Stapel lassen“ erinnert zu sehr an Schiffe. Eine Eisenbahn dagegen „startet“ höchstens und das ist das was die „Miniaturbahnen“ eben vor 9 Jahren taten. Womit diesem denkwürdigen Gedenktag wohl zur Genüge (im Sinne der Desinteressierten) genügend getan wurde (im Sinne unserer alten treuen Mibaner) Auf jeden Fall ist allen klar: Jetzt geht es in das 10. Jahr!

In diesem Sinne beste Grüße wie eh und je

Ihr WeWaW

<p><b>Wegen Lagerräumung</b> auf alle Rokal- und HAMO-Erzeugnisse 30 % Nachlaß Fabrikneue Ware (solange Vorrat reicht).</p> <p><b>Modelbahngeschäft</b> <b>Schieck</b> Stuttgart-S, Pfarrstr. 9</p>	<p>Bocksprünge in Märklin-Loks beseitigt, DM 8,- p. St.</p> <p><b>Minninger u. Zech</b> <b>Elektro-Apparatebau</b> TRIER Maximinstraße 23</p>	<p><b>Gr. Märklin H0-Anlage:</b> 20 Loks, 70 Wagen, 50 Weichen, viel Schienen, Signale und Zubehör weit unter Preis im Ganzen oder geteilt zu verkaufen. Liste gegen Doppelporto. Chiffre 129446 S</p>	<p><b>Auslieferung meiner</b> <b>Kuppelschienen</b> <b>Anfang Oktober</b> Fragen Sie in Ihrem Fachgeschäft <b>Neuheitenvertrieb</b> <b>Karl Schieck</b> Stuttgart-S, Pfarrstr. 9</p>
---	---	--	--

**Keine Unbekannte in Österreich** — weder die „Miba“, die dort gerne gelesen, noch „Asbach Uralt“, der dort gerne getrunken wird. Folglich war man dort ebenso erfreut über die nette Asbach-Beilage in Heft 9, und die „Internationale Spedition Dr. Broda, Forster & Co. Salzburg“ nutzte gleich die Gelegenheit, um den Bauzaun zu verschönern. Und eine Pfunds-Schnapsidee: der Briefkopf der Beilage gab gleich noch eine ebenso pfundige Reklametafel ab!





### Ein Laie würde nach der „Gegend“ fragen...

in welcher dieses Foto entstanden ist. Einen Modellbahner könnte man fragen: Modell oder Wirklichkeit? Nachdem diese Wolze aber schon etwas zu abgedroschen ist, möchten wir zur Debatte stellen: 1, 0 oder H0? — Nachdem Sie Ihre fünf Sinne so strapaziert haben, wollen wir Sie nicht länger auf die Folter spannen: es ist Baugröße — H0! Und der Modellbau-Künstler? — Wer könnte es wohl anders sein als — John Allen, jener amerikanische Modellbahner Nr. 1, dessen Arbeiten wir bereits seit Heft 1 verfolgen und zum Vorbild nehmen! Es ist nur bedauerlich, daß wir dieses Bild nicht farbig wiedergeben können (wie dies zweimalig beim „Model Railroader“ der Fall ist), denn dann würden Sie aus dem Staunen überhaupt nicht mehr herauskommen! John Allen ist nämlich auch hinsichtlich der Farbgebung ein Künstler 1. Ranges! Die Farbe der alten Loks z. B. ist nicht schwarz und nicht grau und nicht braun, sondern eben — dreckig! Man sieht den Lok-Veteranen wirklich an, daß sie seit „undenklichen Zeiten“ bei Wind und Wetter Dienst tun, und das Gleiche gilt für die Waggons. Ach, man könnte seitenlang über das schreiben, was es allein auf diesem kleinen Motiv von John Allen's erweiterter Anlage zu sehen und zu bemerken gibt! Sehen Sie nach und staunen Sie selbst!

*Heft 13/IX ist in der 3. Oktoberwoche bei Ihrem Händler!*



# Erfahrungen

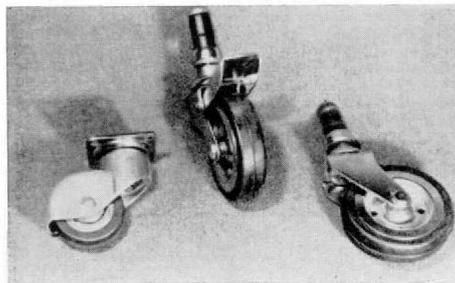
— mit einer kleinen Eisenbahnanlage —

Text und Zeichnungen: Wieser • Fotos: B. Chwalek, München • Fahrzeugbau: F. Kaufmann, München

Gegenstand der Ausführungen dieses Aufsatzes sind 1. eine H0-Miniaturbahnanlage, die z. Zt. im Entstehen begriffen ist, 2. Erfahrungen und Erkenntnisse aus einschlägigen Arbeiten vergangener Jahre, die hier diskutiert werden sollen. Damit kommen allerlei Probleme zur Sprache, die — wenn auch nicht neu — so doch immer wieder der Ueberlegung wert sind. Aber darin sei der Sinn dieses Artikels nicht erschöpft; vielmehr zieht ein ernstes Anliegen wie ein roter Faden durch die folgenden Betrachtungen: das aktuelle Thema „Maßstab auf höherer Ebene“.

## Die Voraussetzung:

Wie vermutlich jeder Anfänger verlegte ich meine ersten Industriegleise auf dem Fußboden. Diese „Krankheit“ zeitigte die Erkenntnis, daß das Niveau der Anlage in Augenhöhe sein müßte. Zwei Tischlerböcke wurden beschafft, ein stabiler Holzrahmen mit Querverstrebungen und schließlich für schweres Geld eine 4 mm „dicke“ Sperrholzplatte in der Größe der gesamten Anlage. Nachdem alles fein säuberlich montiert worden war, ließ sich schon eher Eisenbahn spielen. Doch: der Kauf der teureren Sperrholzplatte entpuppte sich bald als zweite Kinderkrankheit. Für die zwangsläufig folgenden zahlreichen Umbauten erwies sich die Platte als ausgesprochenes Hindernis. Darauf wird noch zurückzukommen sein. Das Erzeugnis meiner derzeitigen Schöpfungsgeschichte steht auf den alten Böcken, ebenso hat sich der Rahmen bewährt. Das ganze Gestell aber ruht auf acht Lenkrollen (Firmen Tente, Atlas). (Fotos 1 und 2.)



Bei den zumeist kärglichen Platzverhältnissen müssen wir uns mit der berühmt-berüchtigten Eisenbahnecke begnügen, günstigenfalls steht uns eine halbe Zimmerwand zur Verfügung. Wie wollen Sie aber in der hinteren Ecke arbeiten? Das tun die Lenkrollen beinahe alleine. Mit dem kleinen Finger läßt sich das komplette Gerüst im Raum rangieren, ohne daß ein Grashalm zittert. Sollten Sie hinter dieser Behauptung eine leise Uebertreibung wittern, so fragen Sie bitte meine Gattin, die bei der Reinigung des Zimmers ähnliche Manöver ausführt. Die Rollen sind für mehr als 100 kg Belastung pro Stück lieferbar; es ist also leicht möglich, das gesamte Zubehör inclusive Werkzeug auf einem Bord zwischen den Böcken oder in einem untergehängten Schubfachblock zu verstauen. Erwähnenswert ist die hohe mechanische Festigkeit dieses fahrbaren Unterbaues (Abb. 3).

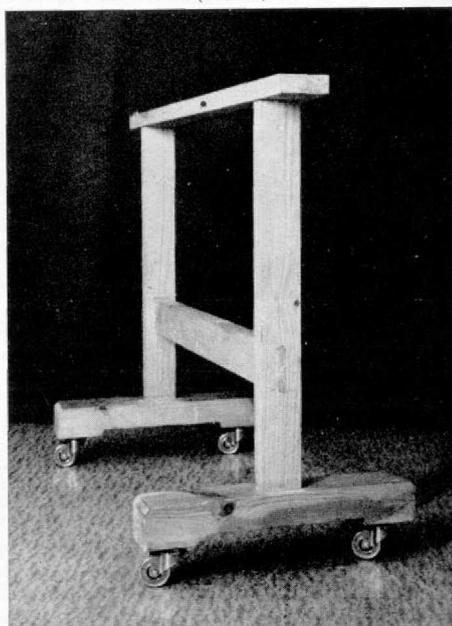


Abb. 1 u. 2. Bock auf Rollen und ein paar der aufgeführten Lenkrollen.

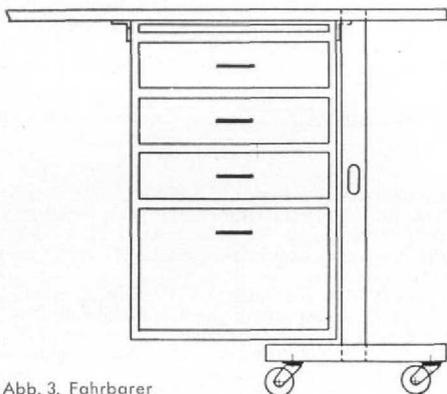
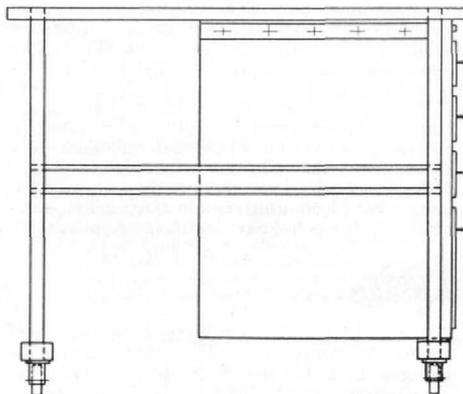


Abb. 3. Fahrbarer

Anlagen-Unterbau, links ein Bock mit Schubfachblock von vorn, rechts von der Seite aus gesehen.



## Der oberste Grundsatz...

bei der Planung einer Bahn en miniature sollte eine rechtzeitige und gut überlegte Motivwahl sein, die die Verwendung eines jeglichen Einzelteiles (gleich ob Waggon, Gebirge oder Bauernhaus) klar begründet. Umgekehrt heißt das, daß wir auf so manches Detail, das wir gerne in unserer Anlage sehen möchten, verzichten müssen. Tun wir das rechtzeitig, also im Stadium der Planung, so sparen wir Geld, Arbeit und Unbehagen. Die leider so häufige Misere ist bekannt: wir besitzen eine viel zu große Lok, umfangreiche „Immobilien“ und ähnliches, Artikel, die nicht in die Anlage passen, die uns aber andererseits ans Herz gewachsen sind und deshalb ungern ausrangiert werden. Wir leiden ständig unter diesen Unstimmigkeiten und rafften uns schwer zu dem einzig sinnvollen Entschluß auf...

Das hohe Ziel einer organisch gewachsenen Anlage zu erreichen, die nicht mehr Imitation ist, sondern in unseren Augen lebt, gewährleistet nur ein zielbewußter, streng auf das Hauptmotiv ausgerichteter Arbeitsablauf; dann genießen wir über die Freude am sinnvollen Werden hinaus die erholende und entspannende Befriedigung über das fertige Werk. Schön und gut werden Sie sagen, das heißt nichts anderes, als daß die größten Schwierigkeiten am Anfang stehen, zu einer Zeit also, da es noch an Erfahrung mangelt. Das trifft heute nur noch zum Teil zu. Materialmäßig bietet uns die einschlägige Industrie viel Gutes bis Erstklassiges. Wer gewillt ist, kleine Kompromisse einzuräumen, wird das Geeignete — auch zu tragbarem Preise — finden. Was die Ideen anbelangt — nun, die muß jeder haben, der etwas Persönliches schaffen will. Doch diese Forderung ist vielleicht die

schönste Seite eines jeden Hobbys; wir wollen ihr nicht gram sein.

Die erste Frage lautet also: Was möchten wir darstellen?

Der eine schwärmt für die Nachbildung eines gewissen Landschaftscharakters (der Vorwurf meiner Bahn; die folgenden Ausführungen sind also weitgehend auf dieses Thema abgestimmt. Andersgesinnte, bitte beachten!), der andere hat am Bau eines filigranen Industriewerkes seinen Spaß, der dritte und mit ihm vielleicht die Ueberzahl der Miniaturbahnfreunde wünschen sich eine umfangreiche Gleisanlage, auf der sich was rührt. Gemeinsam ist uns das Bedürfnis nach einem gefälligen Rahmen. Diese mehr oder weniger individuellen Neigungen wollen wir weitgehend präzisieren, ehe wir zum Einkaufen gehen.

Die Wahl des Motivs gibt den Arbeitsgang an. Man kann schließlich von innen nach außen oder von außen nach innen bauen, mit anderen Worten: vom Bahnhof (der Industrieanlage) als Mittelpunkt und Hauptattraktion zur Landschaft oder umgekehrt. Letztere Methode sagt nicht etwa, daß wir die Bahn zur Nebensache degradiert hätten; ihre Anhänger müßten sich sonst in Zukunft Landschaftsgärtner nennen. Es ist interessant festzustellen, daß Miniaturbahnanlagen besser gelingen, deren Gleisaufwand, Zuggarnituren etc. einer gut durchdachten Landschaft angepaßt worden sind. Als Beispiel nenne ich die Bahn eines Münchner Freundes, der ein rheinisches Motiv (Flußtal) darstellte — Lichtbilder in Vorbereitung. Der gewählte Ausschnitt war gut aufgefaßt, die Bahn schon im ursprünglichen Zustand sehenswert. Damit gab sich der Besitzer jedoch keineswegs zufrieden; die Aenderungen jagten sich. Heute ist das Motiv nach wie vor dasselbe, und doch sieht die Anlage

ganz anders aus. Die Bahnhofsgleise, die sich ehemals über fast die ganze Länge der Front erstreckten, sind auf etwa die Hälfte zusammengeschrunpft. Die Abstellgleise wurden erheblich reduziert, der Wagen- und Lokpark gekürzt, Hochbauten verkleinert bzw. ganz entfernt. Erfolg: die Landschaft weitete sich bei gleichen Abmessungen; das Flußtal wirkt jetzt länger. Mit diesen Feststellungen, die vermutlich sehr viele Eisenbahnfreunde ansprechen werden, komme ich zum nächsten Kapitel, der

## Anlage . . .

das u. a. Richtlinien zur Steigerung der optischen Wirkung von Miniaturbahnanlagen bringen und das große Problem „Maßstab“ spezifizieren wird. Hier zunächst die Gleisführung meiner Bahn:

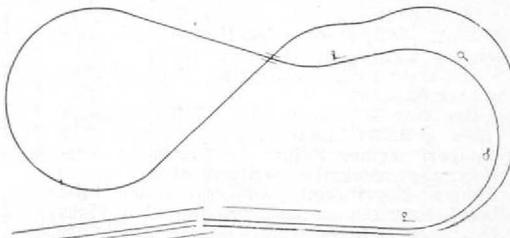


Abb. 4. Die Gleisführung; der schematisierte Bahnhof wird noch genauer gezeigt.

Die Außenmaße der zu beschreibenden Anlage: 2,5 mal 1,2 Meter; wirklich nicht groß, aber auch nicht zu klein. Sie werden sehen, daß sich auf der entsprechenden Fläche was tun läßt. Thema meiner Anlage: Kopfbahnhof, eingleisige Strecke, die im Bereiche der Bahnhofsaus- bzw. -einfahrt als doppelgleisig verlegt erscheint. Ein bescheidener Haltepunkt an der Schleife vermeidet den Eindruck, daß der Zug von hier nach hier fährt.

Zum Thema Kopfbahnhof darf ich an Herrn Jahrs Artikel erinnern, den ich Wort für Wort bestätige. Lassen Sie mich die wesentlichen Vorleile dieser Bauart — weil zum Thema gehörend — kurz anführen: vorteilhafte Platzausnutzung, etwa doppelte Fahrtlänge, streckenweise „natürlicher“ Gegenverkehr — zwei Züge hintereinander ohne zusätzliche Steuerung oder besondere Schaltmaßnahmen, Vermeidung des bei Durchgangsbahnhöfen kaum vermeidbaren Spiegebildes (Abb. 5).

Hierzu ist festzustellen, daß Bahnhöfe, die auf der Längsachse der Anlage etwa in der Mitte liegen, nie bildmäßig wirken

Abb. 5. Ein Bahnhof mit spiegel-symmetrischen Ein- und Ausfahrten

können, da die Perspektive fehlt. Der Kopfbahnhof ist über diesen Mangel erhaben, außerdem hat er ihm ein wesentlicher Vorzug in betriebsmäßiger Hinsicht an: man muß was tun.

Ueber das jugendliche Alter, in dem wir den Zug stundenlang Kreise ziehen ließen, sind wir hinaus (wie oft ärgera wir uns über sturze Zugumläufe ohne Rangiermanöver auf Schaulagen?). Das liebe Phlegma verführt einen aber trotz Widerwillen dazu, den Durchgangsbahnhof exzeßmäßig zu durchfahren. Der Sackbahnhof dagegen erlaubt keinen Zuglauf ohne Umsetzen der Lok. Damit beginnt schon die Arbeit.

Bevor ich auf die betrieblichen Eigenschaften meines Bahnhofes eingehe, lassen Sie mich zwei interessante anlagenmäßige Details erwähnen.

1. Ich möchte es fast als Bruch eines Dogmas bezeichnen, daß meine Bahnhofsgleise nicht parallel zum Anlagenrand, sondern in einem spitzen Winkel von ca. 7° dazu verlaufen. Die entgegengesetzt liegende Ausfahrt jenseits der Gleisverzweigung stellt die Harmonie wieder her und verleiht dem gesamten Bahnhofsviertel ein wirkungsvolles Gepräge. Dies zeigt schon der Längsblick über die Abbildung 4 aus geringer Höhe. Thematisch wird der Knick in der Gleisführung durch die Andeutung abschüssigen Geländes begründet.
2. Ich sagte eingangs, daß eine durchgehende Montageplatte nicht eben der Weisheit letzter Schluß sei. Dementsprechend verlegte ich die Gleise (Trassen) auf schmalen Sperrholz- bzw. Hartfaserstreifen (eine Bauweise, die sich allgemein durchgesetzt hat). Nur die Gleisverzweigung und die Gleise der Bahnsteige montierte ich auf eine gemeinsame Platte, weil dort ja eine glatte Oberfläche vorauszusetzen ist. Dies Brett war nicht nur der Länge nach, sondern, wie sich erst später herausstellte, auch auf die Dauer etwas geworfen. Und eines Tages zeitigte ein kritischer Blick die große Ueberraschung: die gegen die Prellböcke hin leicht abfallenden Gleise (knapp 3 mm vom Scheitel- bis Fußpunkt) ergaben in Verbindung mit ihrer Schräglage eine Perspektive raffinierten Stils. Das an sich recht kurze Bahnhofsge-lände täuscht beim Längsblick eine verblüffende Tiefe vor. —

(Fortsetzung folgt)

Selbst ist der Mann!

# Abspann- Maste

von Günther Wirths, Düsseldorf

Die Spielwarenindustrie liefert uns leider — außer Märklin — keine Abspannmaste in HO oder O. Nach der Parole „Selbst ist der Mann!“ heißt es also selbst welche zu fertigen und das gelingt ohne viel Mühe, schnell und billig, wenn man so wie ich vorgeht:

Oberhalb des Mastes (ich benutze Sommerfeldt-Gittermaste) bringe ich zwei kleine, 10 cm lange Messingblechstreifen an (anlöten, vorher Farbe abkratzen!). — Abb. 2.

Beim Uhrmacher bekommt man billig für ein paar Pfennige (oder auch geschenkt) einige kleine Zahnradchen von etwa 7—9 mm Durchmesser, mit Welle. Ein solches Räd-

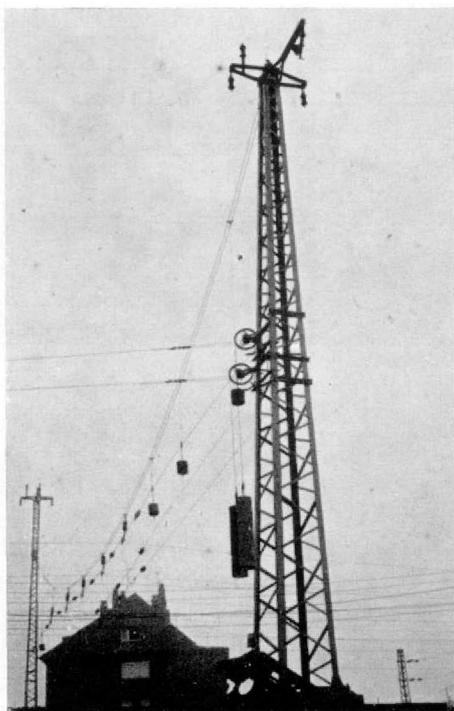


Abb. 1. Ein hoher Abspannmast, wie er z. B. im Vorfeld des Düsseldorfer Hbf. zu finden ist.

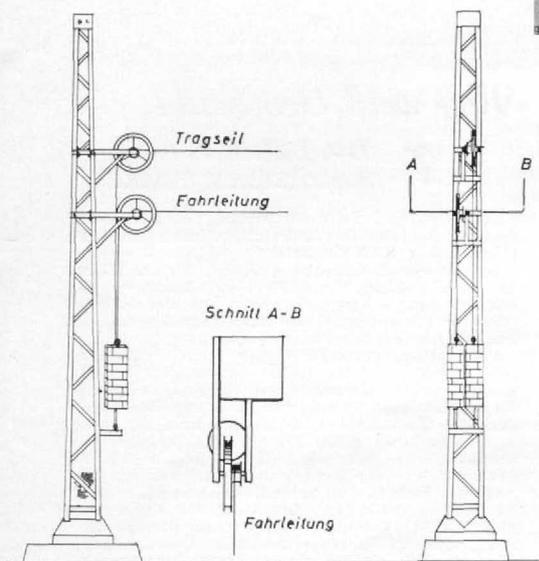


Abb. 2. Als Abspannmast umgemodelter Sommerfeldt-Mast in  $1/2$ , Schnitt A-B in  $1/4$  HO-Größe.

chen wird dann am Ende der beiden Blechstreifen eingelötet und — fertig ist das Spannrad! Jetzt ist nur noch ein dünner Draht vom Spannrad (kleines Rad!) nach unten zu führen — ca. 35—40 mm lang — und am Ende ein „Gewicht“ dranzuhängen.

Dieses „Gewicht“ imitieren wir mittels eines Röhrchens aus Pappe oder Messing (Durchmesser 5 mm, Länge 12 mm), das wir betonfarbig anstreichen und mit den charakteristischen Fugen versehen.

Als Spanndrähte verwendet man am besten 0,4 mm-Kupferdraht. Dieser wird am großen Spannrad befestigt (angelötet), zum nächsten Streckenmast geführt und dort an den Fahrleitungsdraht angelötet. Wie diese Drahtführung beim großen Vorbild zu erfolgen hat, ist aus Abb. 3/4 ersichtlich. Wer glücklicherweise eine Oberleitung besitzt oder selbst gebaut hat, die aus Fahrleitung und Aufhängung besteht, kann die Verspannung wie in echt vornehmen. In diesem Fall

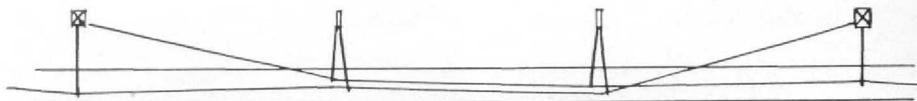
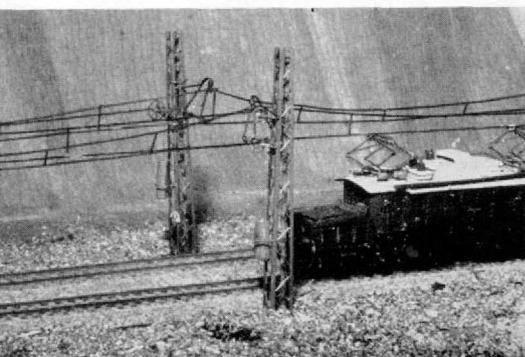


Abb. 3 und 4. Schema für den Verlauf der Fahrleitung von der Strecke zu den Abspannmasten, oben in der Draufsicht, unten in der Seitenansicht.



Abb. 5. Zwei der vorgeschriebenen Spannmaste an der Fahrstrecke des Herrn Wirths.



wird das Spangewicht wohl aus einer kleinen, aber starken Zugfeder bestehen, über die eine „Gewichts-Attrappe“ aus einem dünnen Pappröllchen geschoben wird.

Es ist wohl mehr als selbstverständlich, daß sämtliche blanken Stellen mit entsprechender Ölfarbe überstrichen werden, auf daß das Werk vollendet und unsere Pseudo-Oberleitung ein kleines Stückchen vorbildgerechter aussieht. Zu Ihrer Beruhigung: Ich habe noch mehr solcher Säckelchen auf Lager, die ich Ihnen von Fall zu Fall kund und zu wissen geben werde!

## Das heutige Titelbild

zeigt die Ellok 07 der ÖBB-Reihe 1280, eine schwere Güterzuglokomotive, vor der Einfahrt in Bf. Kirchbichl. (Siehe hierzu Bauplan auf S. 455 u. f.) Foto: AEG-Union Wien

## Beachten Sie bitte

die heutige Beilage  
der *Fa. Vollmer K.G.*

Stuttgart-Zuffenhausen

mit den interessantesten

Lokschuppen-Variationen

## Wer weiß Bescheid?

### ? Die Lok mit dem „komischen Kasten“

In Heft 10/IX Seite 378 wurde das Bild einer Lok der Baureihe 50 veröffentlicht unter der Überschrift „Wer weiß Bescheid?“

Bei diesem „komischen Kasten“, der da hinten am Tender klebt, handelt es sich nicht — wie angenommen — um einen zweiten Führerstand (für eine etwaige Rückwärtsfahrt), sondern um ein Zugführerabteil als Packwagensersatz.

Bekanntlich (vermutlich aber nicht bekanntlich) werden bei der DB in letzter Zeit Durchgangsgüterzüge als sogenannte Einmann-Züge gefahren; die Züge werden nur von einem Zugführer begleitet. Es wäre hierbei unwirtschaftlich, einen besonderen Pwg mitzuführen (zumal bei der DB bekanntlich — oder vielleicht wiederum nicht bekanntlich — ein Mangel an Pwgs herrscht).

Ob die besagte Lok beim Bw Hamm beheimatet ist, entzieht sich meiner Kenntnis. Beim Bw Wanne Eickel stehen jedenfalls einige Loks, die mit diesen „feudalen“ Zugführer-Kabinen ausgerüstet sind (die wahrlich ein „gerüttelt“ Maß von „zerrütteten“ Zugführer-Nerven zur Folge haben werden. D. Red.!)

Hans Schürmann, Kettwig/Ruhr

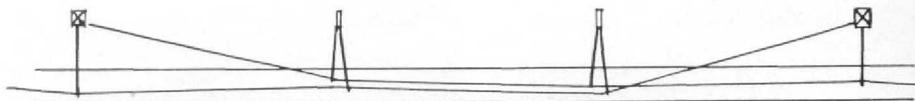


Abb. 3 und 4. Schema für den Verlauf der Fahrleitung von der Strecke zu den Abspannmasten, oben in der Draufsicht, unten in der Seitenansicht.

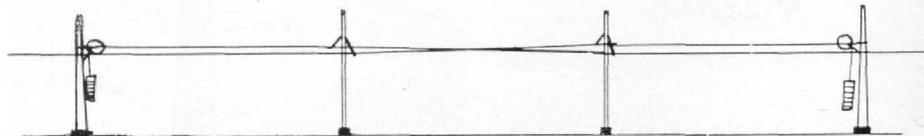
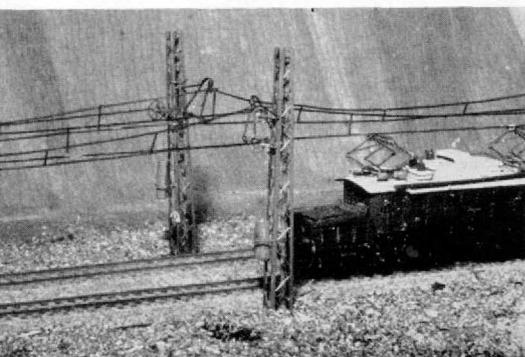


Abb. 5. Zwei der vorgeschriebenen Spannmaste an der Fahrstrecke des Herrn Wirths.



wird das Spangewicht wohl aus einer kleinen, aber starken Zugfeder bestehen, über die eine „Gewichts-Attrappe“ aus einem dünnen Pappröllchen geschoben wird.

Es ist wohl mehr als selbstverständlich, daß sämtliche blanken Stellen mit entsprechender Ölfarbe überstrichen werden, auf daß das Werk vollendet und unsere Pseudo-Oberleitung ein kleines Stückchen vorbildgerechter aussieht. Zu Ihrer Beruhigung: Ich habe noch mehr solcher Säckelchen auf Lager, die ich Ihnen von Fall zu Fall kund und zu wissen geben werde!

### Das heutige Titelbild

zeigt die Ellok 07 der ÖBB-Reihe 1280, eine schwere Güterzuglok, vor der Einfahrt in Bf. Kirchbichl. (Siehe hierzu Bauplan auf S. 455 u. f.) Foto: AEG-Union Wien

### Beachten Sie bitte

die heutige Beilage  
der *Fa. Vollmer K.G.*

Stuttgart-Zuffenhausen

mit den interessantesten

Lokschuppen-Variationen

## Wer weiß Bescheid?

### ? Die Lok mit dem „komischen Kasten“

In Heft 10/IX Seite 378 wurde das Bild einer Lok der Baureihe 50 veröffentlicht unter der Überschrift „Wer weiß Bescheid?“

Bei diesem „komischen Kasten“, der da hinten am Tender klebt, handelt es sich nicht — wie angenommen — um einen zweiten Führerstand (für eine etwaige Rückwärtsfahrt), sondern um ein Zugführerabteil als Packwagensersatz.

Bekanntlich (vermutlich aber nicht bekanntlich) werden bei der DB in letzter Zeit Durchgangsgüterzüge als sogenannte Einmann-Züge gefahren; die Züge werden nur von einem Zugführer begleitet. Es wäre hierbei unwirtschaftlich, einen besonderen Pwg mitzuführen (zumal bei der DB bekanntlich — oder vielleicht wiederum nicht bekanntlich — ein Mangel an Pwgs herrscht).

Ob die besagte Lok beim Bw Hamm beheimatet ist, entzieht sich meiner Kenntnis. Beim Bw Wanne Eickel stehen jedenfalls einige Loks, die mit diesen „feudalen“ Zugführer-Kabinen ausgerüstet sind (die wahrlich ein „gerüttelt“ Maß von „zerrütteten“ Zugführer-Nerven zur Folge haben werden. D. Red.!)

Hans Schürmann, Kettwig/Ruhr