

Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

NR. 1 / BAND XI 1959

NÜRNBERG



Fleischmann

WÜNSCHT GUTE FAHRT IN'S NEUE JAHR

„Fahrplan“ der „Miniaturbahn“ Nr. 1/XI

1. Bunte Bilderseite
2. Besprechung der Liliput-P 8
3. 100jähriges Modellbahn-Jubiläum
4. H0-Anlage Spindel, Ulm
5. Buchbesprechungen:
 - a) „Eisenbahn — modern“
 - b) „Grundlagen der Modellbahntechnik“
6. Selbstbau von Hand- und Kastenwagen
7. Spur 0-Ausstellungswettbewerb der Schweizer Alpenbahn (Bildbericht)
8. Kleine Motive — H0-Anlage Schaal
9. TT-Weichenbau-Bilderbogen
10. Bauzeichnung eines Laströhrens für den „Amphibischen Verkehr“
11. Daß die Züge langsam halten — Läßt sich ganz bequem gestalten
12. 9 Gebäudemodellbau-Kniffe
13. Anlage MEC Hofgeismar
14. Abgeänderter Märklin-Trafo — für Gleichstrombetrieb
15. Neue Eisenbahn-Kalender 1959
16. Neue Anlage Ertmer, Paderborn
17. Ausführlicher Lokbauplan: Nebenbahn-Diesellok R 42 C (4. Teil u. Schluß)

Miba-Verlag Nürnberg/Rottach

Eigentümer, Verlagsleiter u. Chefredakteur:
Werner Walter Weinstötter (WeWaW)

Redaktion: Rottach-Egern, Karl-Theodor-Str. 34 — **Versand:** Nürnberg, Spittlertorgaben 39 (Bijou)
Klischees: Miba-Verlagsklischeeanstalt (JoKI)

Konten: Bayer. Hypotheken- u. Wechselbank Nürnberg, Kto. 29 364
Postcheckkonto Nürnberg 573 68 Miba-Verlag Nürnberg/Rottach

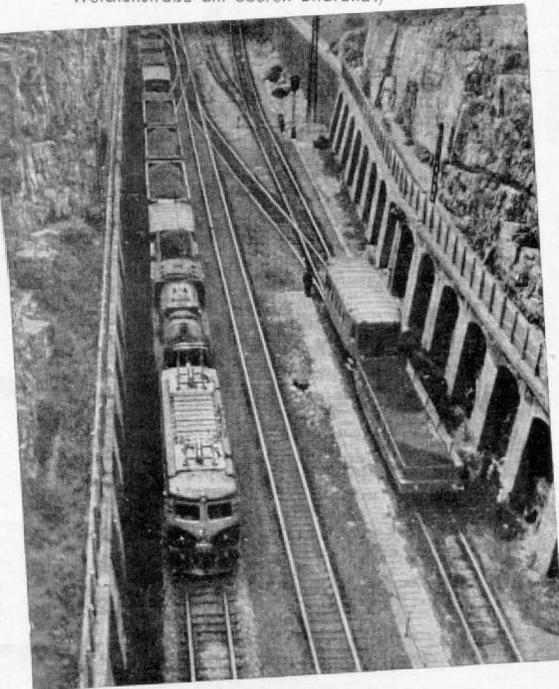
Heftbezug: Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag (in letzterem Fall Vorauszahlung oder Postbezug durch das zuständige Postamt. Heftpreis 2.— DM, 16 Hefte im Jahr.



Hoch hinaus ... will Herr Andreas Schaal, Krefeld, von dessen H0-Anlage wir in diesem Heft noch einige nette Motive zeigen.

Tschechisch müßte man können ...

... dann könnten wir Ihnen mehr verraten über das Titelbild der tschechischen Eisenbahnerzeitschrift „Zeleznicar“. Was uns besonders gefiel, ist die Durchgestaltung des Felseinschnittes — ein wundervolles Vorbild für ähnlich gelagerte Fälle auf unseren Anlagen! (Man beachte auch die interessante Weichenstraße am oberen Bildrand!)



Im Kino vom Zug überrollt..



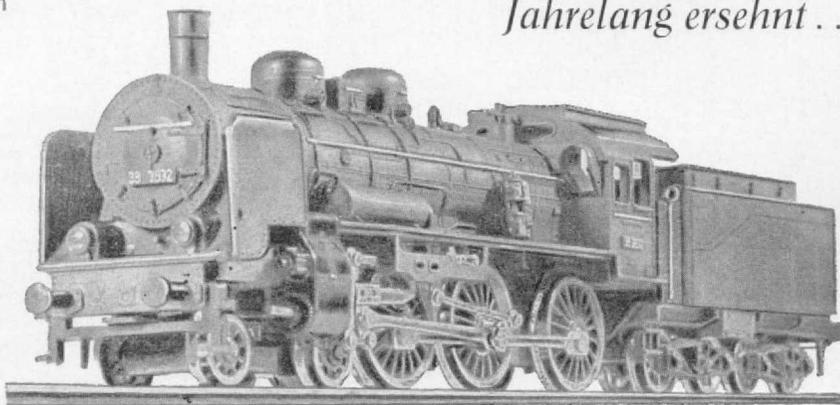
... und wie's gemacht wird!

Gar mancher Filmbesucher wird sich schon oft gefragt haben, wer sich eigentlich zwischen die Schienen legt und unentwegt filmt, während der Zug donnernd über ihn hinwegrollt. Auch auf die Gefahr hin, daß Sie nunmehr um einen Nervenkitzel ärmer sind, sei es Ihnen heute verraten: Die Kamera wird samt Batterie zwischen den Schienen postiert, während der Kameramann in sicherer Entfernung eine Zigarette raucht ...

Das heutige Titelbild:

Mit Volldampf ins Neue Jahr —
wie der D 72 auf der Strecke Buchloe—
Lindau. Das Signal zeigt „Freie Fahrt“ —
für D 72 und für „D 1959“ ...! (Foto DB)

Heft 2 / XI ist ab 12. Februar bei Ihrem Fachgeschäft!



... endlich auf dem Markt:
die Personenzuglok der BR 38 - die preußische

Ein prachtvolles HO-Modell der Liliput-Elektrobahn Wien

„P8“

Wie schon im Messeheft klargelegt, ist es neben-sächlich, daß das Modell der am meisten gebauten Personenzuglok, der BR 38 von einer österreichischen Firma herausgebracht wurde, die Hauptsache ist, daß wir sie endlich haben, die gute „P8“! Und wir müssen ehrlich zugeben, daß die Firma Liliput nicht zu viel versprochen hat. Das Modell ist über-raschend schön ausgefallen und entspricht weitge-hend dem Maßstab 1:87. Sie weicht nur in der Höhe um 1 mm ab, was wohl durch die bei einem Modell unumgänglichen höheren Spurkränze bedingt ist. Auch die Laufraddurchmesser sind etwas klein-er (im Interesse der besseren Kurvenläufigkeit bei kleinen Rädern). Diese winzigen Kompromisse tun der Liebe aber keinen Abbruch, im Gegenteil, es ist vielleicht sogar kleinlich von uns, in diesem Falle päpstlicher zu sein als der Papst, da wir bei ande-ren Besprechungen durchwegs nicht gleich mit dem Zollstock drangehen. Zählen wir also lieber die Pluspunkte auf, soweit wir sie in der Kürze der Zeit feststellen konnten (wir erhielten das Modell erst kurz vor Redaktionsschluß). Wunderschön ist der Motoreinbau gelöst. Durch den geringen Anker-durchmesser (steiligt) von nur 13,4 mm ist der Ein-bau des Motors zwischen den Rädern möglich, was zur Folge hat, daß das Führerhaus frei ist. Dafür

enthält es als Motorabschluß eine einmalige At-trappe des Stehkessels nebst Feuerung. Erstmals dürfte die Darstellung der Kreuzkopfführung sein, mit der dahinter liegenden versteckt angebrachten Kulissee. Pumpen, Luftbehälter usw. sind einzeln auf-gesetzt und steigern dadurch die modellmäßige Wir-kung sehr erheblich. Die Heusinger-Steuerung und das Gestänge entsprechen weitgehend dem Vorbild und sind sehr zierlich gehalten. Bei schlechten Schienenstoffstellen kann es vorkommen, daß die Kolbenstange am hochschlagenden Rad streift. In solchen Fällen Schienenstoß gleich eben feilen oder Kolbenstange vorn unten schräg abfeilen oder um 2-3 mm kürzen.

Auch der Tender läßt alles andere als zu wün-schen übrig. Er ist sehr genau detailliert (Griffstän-gen, Handbremshebel, Nieten usw.) und sogar die Unterseite des Rahmenwerks ist nicht vergessen worden. Wenn fabrikseits eine „Kohlenladung“ un-terblieben ist, so dürfte der Grund wohl darin zu suchen sein, daß sonst die genaue Detaillierung des Tenderdecks „flöten“ ginge. Wir raten den Modell-bahnern davon ab, das Deck mit Kohlen voll zu bekleben, sondern lieber eine Lösung nach Abb. 4 vorzusehen. Auf diese Weise kann die Kohlenladung jederzeit abgenommen werden, ohne das Modell zu-

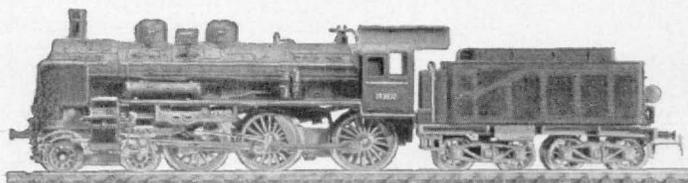


Abb. 1 u. 2. Das Modell der „P8“ in der Ausführung der Liliput-HO-Elektrobahn Wien für das Zweischienen-Gleichstrom-System LüP 21,4 cm

schanden gemacht zu haben. Beachtenswert ist die kurze, federnde Kupplung zwischen Tender und Führerhaus, die dem Gesamtbild des Modells sehr zu Nutzen kommt.

Die Stromabnahme erfolgt über die Lokräder rechts (wobei zweckmäßigerweise auch noch die Laufäder hinzugezogen geworden sind) und die Tenderäder links, eine Methode, die internationale Gültigkeit besitzt und die wohl zweckmäßigste (und schönste) Lösung darstellt. (Besondere Schleifer sind zwar zweckdienlicher, beeinträchtigen dafür aber auch das Gesamtaussehen eines Modells). Die Stromabnahme ist bei der P 8 jedenfalls sehr gut, voraus-

gesetzt, daß man ein einigermaßen ordentliches Gleis besitzt (aber solches ist schließlich eine ebenso selbstverständliche und allgemein gültige Voraussetzung für eine ordentliche Modellbahn wie die Forderung nach einem tadellosen Lokmodell).

Der bereits erwähnte Motor besitzt übrigens einen hochwertigen Perma-Magneten aus Alnico 400; die Welle des steiligen Ankers (mit Rundkollektor) läuft in 2 Kalottenlagern aus Sinterbronze. Die Leistungsaufnahme beträgt im Leerlauf ca. 0,2 Ampere; bei 12 Volt macht der Motor ca. 10 000 U/min. Über 0,8 Ampere sollte er jedoch nicht belastet werden. Die Untersetzung beträgt 32 : 1. Die Kraftübertragung er-

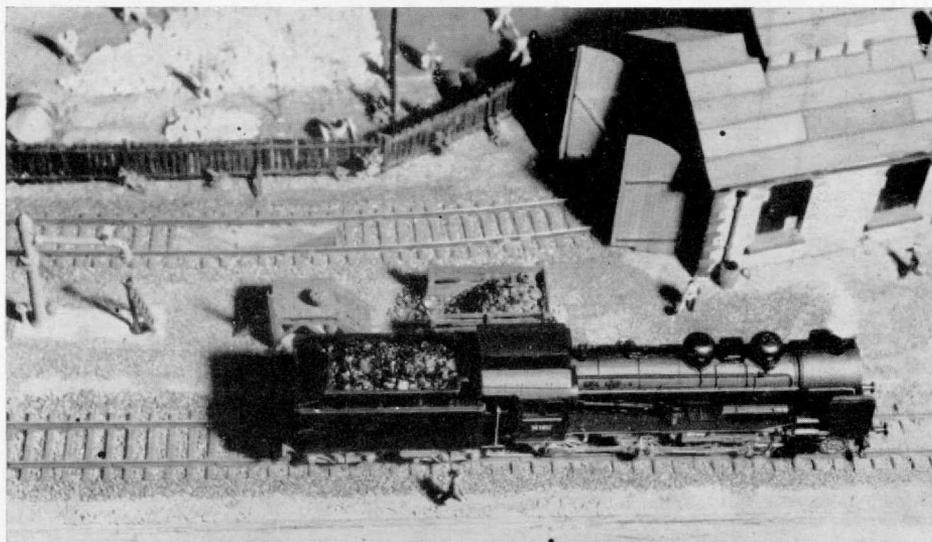


Abb. 3. Die „P8“ beim kleinen Bw des Miba-Verlags — nach erfolgter Bekohlung und bereits unter „Dampf“ zur Absolvierung der Jungfernfahrt.

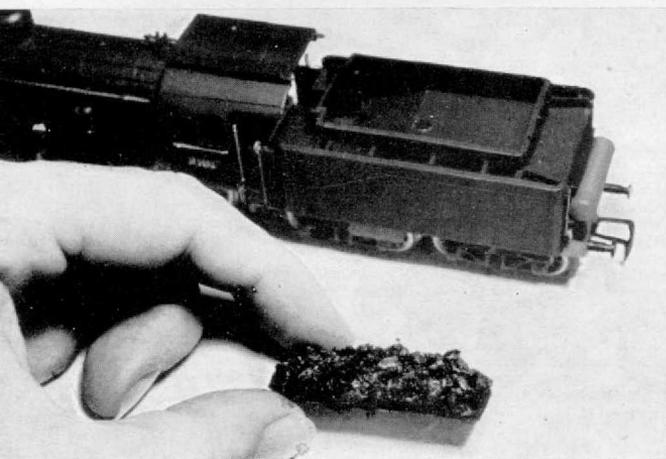
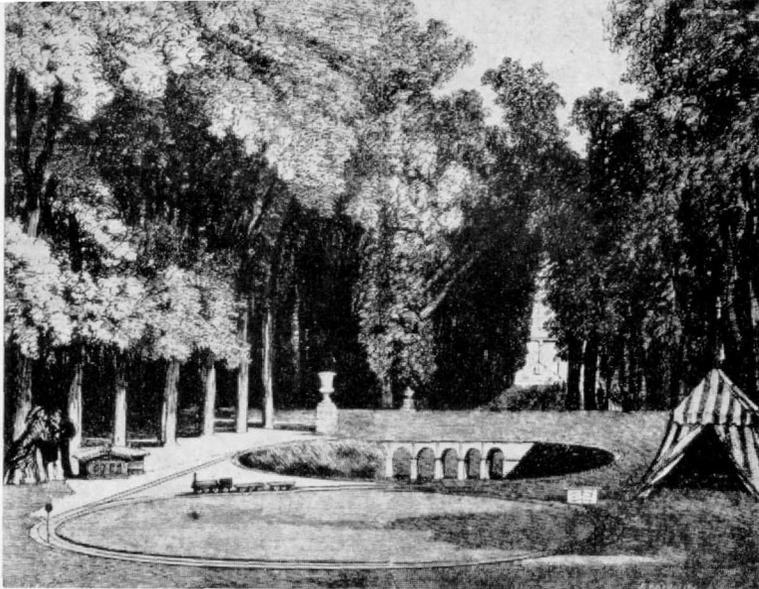


Abb. 4. Die selbstzuzimmernde Kohlenladung-Attrappe, aus einem Stück Balsaholz mit aufgeklebten Kohlenstückchen. Das Balsaholz (in jedem Flugmodellgeschäft erhältlich) wird entsprechend dem Tenderdeck zugeschnitten, oben bereits in der Form der Kohlenladung zugeschnitten, schwarz gestrichen, mit Mowecoll (oder Uhuhart) eingestrichen und in ein Häufchen zerkleinerte Steinkohle gedrückt. Nach einiger Zeit werden nichthaftende Kohlen abgeklopft, die etwaigen Lücken ergänzt und die Attrappe auf den Tender gesteckt.

Napo-
leon
ist
an
allem
schuld!



Ein hohes Jubiläum:

Vor 100 Jahren - 1859 -
trabte ein Steckenpferd an!

100 Jahre Modellbahn!

Steckenpferde pflegen keinen Geburts- oder Taufschein in der Satteltasche bei sich zu führen und auch keine Auskunft zu geben, wer sie als erster ritt, sie können daher meistens weder Geburtstag feiern noch Jubiläen begehen. Nur selten läßt sich eine Jahreszahl ausgraben: damals war es, als es prächtig aufgezäumt erstmals öffentlich geritten wurde!

Man weiß nicht, wer als erster auf den Einfall kam, zur privaten Freude im kleinen nachzubauen, was George Stephenson im großen als neues Verkehrsmittel auf die Schienen gesetzt hatte, Eisenbahnspielzeug

hat es jedenfalls schon bald nach dem Bau der ersten Eisenbahnen gegeben. Um so genauer aber ist zu belegen, wann und wo die erste Vorbild getreu kopierende Modellbahn fuhr. Die illustrierte Weltpresse hat 1859 in Wort und Bild darüber berichtet, denn der Mann, der sich vor hundert Jahren zum Hobby der Miniaturbahn bekannte, war immerhin ein Kaiser: Napoleon III. von Frankreich.

„Bekannt“ ist freilich nicht ganz richtig gesagt. Offiziell hieß es nämlich, die Miniaturbahn sei zur Unterhaltung des - gerade eben drei Jahre alten! - Thronfolgers be-

folgt mittels eines Schneckengetriebes auf die vordere (plastikbereifte) Kuppelachse und von da über die Kuppelstangen zu den weiteren Treibachsen.

Tender und Lok sind restlos ausgefüllt mit Bleigewichten. Eine Ausführung des Lokgehäuses in Ganzmetall wäre zweifelsohne noch vorteilhafter, aber die Zugkraft ist auch so vollkommen ausreichend, ja sogar überraschend gut. Sie zieht mühelos und ohne zu schleudern im ebenen 75 cm Kreis 10 Vierachser von der Güte der Liliput-„Preußen“ (oder ca. 18 Zweiachser) und auch normale Steigungen nimmt sie mit normalem Zug ebenso normal. (Die Zugkraft auf einer 4%-Steigung beträgt 250 g, das entspricht einem Zug von ca. 6 vierachsigen oder 11 zweiachsigen Wagen. Was will man noch mehr? Dank der gut gewählten Untersetzung sind auch

sehr langsame Rangierfahrten möglich.

Wir freuen uns von Herzen, Ihnen das alles berichten zu können, denn wir verheimlichen nicht, daß die P 8 ein Lieblingskind unserer Wünsche schon seit Jahren ist (und ebenso auch unzähliger Leser) und die Freude ist daher um so größer, als das vorliegende Modell unsere Erwartungen nicht nur restlos erfüllt, sondern sogar übertroffen hat! Unseren Dank Herrn Büchel von der Firma Liliput und auch deren deutscher Verkaufsorganisation Behrends, die ja als Initiator bei der Geburt der P 8 fungierte, jener P 8, die zu tausenden seit Jahrzehnten treu und brav ihren Dienst tut und bisher von der deutschen Industrie unverständlicherweise so stiefmütterlich behandelt worden ist.

Ach so, der Preis? - Ganze 55,- DM!

stimmt, und Napoleon III. ist damit das nachweisbar erste Glied jener unendlich langen Kette von Vätern, die noch heute raffinierte elektrische Bahnanlagen angeblich nur zur Belustigung noch höchst minderjähriger Sprößlinge einkaufen gehen.

Wie dem auch sei – die Modellbahn, mit der Napoleon Vater und Sohn vor hundert Jahren unter den alten Bäumen des Schloßparks von St. Cloud bei Paris spielten, war ein kleines Wunderwerk, das alle staunen ließ, die es zu sehen bekamen. Der als große Acht angelegte Schienenstrang, dessen Anblick die Betrachter an die überraschenden Kurven der Strecke Paris-Sceaux erinnerte, war mit Weichen ausgestattet, hatte Steigung und Gefälle und führte über einen vorbildgerechten Viadukt. Ein Uhrwerk trieb die Lokomotive des kleinen Zuges, der an einem richtigen Bahnhof halten konnte.

Die kaiserliche Spielbahn von St. Cloud, die erste, die durch die Illustrierten ging, fand ein weltweites Echo der Nachahmungslust. Was so eindeutig als „hoffähig“ ab-

Darüber lacht das Ausland:

Der pfiffige Bettler

(aus der span. Modellbahnzeitschrift „TREN-miniatura“)



gestempelt war, hatte als Mode beste Chancen. Es wurde aber viel mehr als eine flüchtige Mode daraus. Napoleon III. hatte sicher nicht die Absicht, aber er gab doch einem Steckenpferd den Startschuß, das frisch und munter durch volle hundert Jahre trabte und aller Voraussicht nach auch im zweiten Jahrhundert seines Daseins nicht straucheln wird.

Rudolf Winkler, Braunschweig

Es ist mehr als erfreulich, daß auch die Fachgeschäfte heute zum Großteil ihre Schauanlagen nach reinen Modellbahnrichtlinien aufbauen. Ein Motiv aus der H0-Anlage des Spielwarenfachgeschäfts Spindel in Ulm (s. a. S. 8, 9 und Rückbild).



