

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

NR. 12 / BAND XI 1959

PREIS
2,- DM

WÄHLE RICHTIG . . .



Modell d. Elektrischen Schnellfahr-Lok Baureihe E 10 der DB, mit modellmäßiger Beleuchtung. Länge über Puffer 200 mm.

Preis:
DM 42.50

WÄHLE

Fleischmann!

„Fahrplan“ der „Miniaturbahn“ Nr. 12/XI

1. 1 : 0 für die Leser-Experten	443	8. Bauplanprojekt „Preuß. Nebenbahn- Personenzug — Teil 4: Personenwagen CiPr 91 (mit großer Baureportage [JoKI])	462
2. Die Mü-Kupplung	444	9. Corbussier würde vor Neid erblassen	471
3. Schriften, Schilder und Plakate	446	10. Flachkreuzung mit beweglichen Spitzen	472
4. „Reizvolle Kurven“ — Betrachtungen über „Zungen-Anlagen“	452	11. „Rosenthaler“ Wertarbeit — H0-Anlage	474
5. Leserschriften zu „Aus einem Scherz wird Ernst“	455	12. Gebührenordnung	476
6. „Deklema-Spritzpist!“ — Die Spritzpistole des kleinen Mannes	456		
7. Die Gotthardbahn im Salonwagen (mit Streckenplan)	459		

Miba-Verlag Nürnberg/Rottach

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

Redaktion: Rottach-Egern, Karl-Theodor-Str. 34 — **Versand:** Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Bijou)
Telefon 6 29 00 — Klischees: Miba-Verlagsklischeeanstalt (JoKI)

Berliner Redaktion: F. Zimmermann, Berlin-Spandau, Weißenburger Straße 27 I

Konten: Bayer. Hypotheken- u. Wechselbank Nürnberg, Kto. 29 364

Postscheckkonto 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.



Die Gotthard-Bahn im Salonwagen — Über diese interessante H0-Schauanlage lesen und sehen Sie mehr auf den Seiten 459 bis 461. Hier das Kirchlein Wassen — inmitten der großen Kehrschlaufen (vergleiche Streckenplan auf Seite 461) — das Wahrzeichen der Nordrampe.

1:0 für die Leser-Experten!

Gehässige Gemüter werden sich eins freuen, wenn sie die heutigen Leserzuschriften auf den Artikel „Kreuzung mit Weichenungen“ (Heft 10/XI) zur Kenntnis genommen haben. Haha! Da wissen also gewisse Leser mehr als die vom Miba-Verlag! – Mit Recht „Haha!“, denn wir hätten eigentlich nur in dem exzellenten Buch von Prof. Hartmann „Reichsbahnweichen und Reichsbahn-Bogenweichen“) nachzuschlagen brauchen, um Bescheid über die sog. „Flachkreuzun-

gen“ gewußt zu haben. Haha! Diese Unterlassungssünde mag sich nun in reinstes Wasser auf die Mühle derer verwandeln, die auf der Lauer liegen, ob wir nicht auch mal – wie Lauer in Moskau – ins Hintertreffen geraten. Voilà – diesmal ha!s geklappt! Doch: Wie kann sowas nur dem WeWaW passieren, der doch eigentlich und schließlich alles wissen müßte!

Denkste! Auch wenn man mich hintenrum als Modellbahner-„Papst“ benamst! Nur Gott allein ist allwissend und es ist eine geschichtliche Tatsache, daß sich schon ganz andere Päpste geirrt haben! Und wo steht

*) Erschienen im Arthur Tetzlaff-Verlag, Frankfurt/M.

Heft 13/XI ist ab 15. Oktober in Ihrem Fachgeschäft!

überhaupt geschrieben, daß die vom Miba-Verlag alles wissen müßten? – Na siehste! Wir sind schließlich auch nur Menschen und das Metier „Eisenbahn“ ist so vielfältig und so umfangreich, daß es eigentlich nur durch einen großen Kreis „derkrafte“ werden kann. Was der eine nicht weiß, weiß eben der andere (wie beim großen Vorbild) und so ist es sehr weise eingerichtet, daß weise Leser mit ihrer Weisheit nicht hinterm Berg halten, sondern tatkräftig mitarbeiten an der Miba, wie dies schon seit über 10 Jahren der Fall ist.

Vielleicht ist dies gerade so die richtige Gelegenheit, diesem aktiven Leserkreis, dem ich und Sie soviel zu verdanken haben, wieder einmal meinen ausdrücklichen Dank auszusprechen (zumal er im letztjährigen Jubiläumsheft vielleicht doch etwas zu kurz gekommen ist). Es steht ohne Zweifel fest, daß gerade diese vielen aktiv mitarbeitenden Leser wesentlich dazu beigetragen haben, die Miba zu dem zu machen, was sie ist, die ihr den Stempel aufgedrückt haben und ohne die wir uns eine Gestaltung kaum denken könnten! Und in der Tat sollte, könnte und dürfte es auch gar nicht anders sein, denn insgesamt gesehen stellt die Miba-Leserschaft ja einen riesengroßen Modellbahnclub dar, bei dem ein reger Gedankenaustausch gepflogen wird, bei dem mal der eine, mal der andere seine Erfahrungen preisgibt und dieser und jener ein kleines Referat hält. Natürlich muß (oder sollte) der „Club-Vorsitzende“ (das wäre quasi meine Wenigkeit) möglichst viel wissen, aber „allwissend und unfehlbar“ ... das wäre wohl

ein bißchen zu viel verlangt! (Und einen ganzen Stab von beratenden Sachgebiet-Experten um sich zu scharen, ist aus verschiedenen Gründen unrealisierbar!)

Und außerdem: Ich finde es irgendwie reizvoll (und ich bin geradezu versucht, es öfter bewußt zu arrangieren), wenn durch solch eine kleine Fehlzündung einige leicht passiv gewordene Experten unter unsern Lesern plötzlich aufgeschreckt werden und ihr Wissen zum Besten geben, das ansonsten vielleicht noch lange Zeit in ihnen „weitergeschlummert“ hätte. Und drum wollen wir uns heute daran erfreuen, daß die kleine Ursache solche Wirkung gezeitigt hat (nochmals bestätigt durch die Zuschriften aus der Schweiz zu dem Bildchen „Aus einem Scherz wird Ernst“).

Ich danke jedenfalls nicht nur den heutigen „aufmerksamen Lesern“, sondern insbesondere auch allen denjenigen, die mich nun schon seit Jahren mit wertvollen Arbeiten und Zuschriften unterstützen und gebe der Hoffnung Ausdruck, daß dies auch weiterhin so bleiben möge, denn was wäre ein Club-Vorsitzender ohne aktive Mitglieder? Ergo: Was wäre die Miba ohne die vielen aktiven Leser!

In diesem Sinne also weiterhin auf gute und fruchtbringende Zusammenarbeit! Wer was weiß, wer was besser weiß, wer was weiß, wie's besser zu machen ist, und wer was weiß, was wir alle noch nicht wissen, der möge sich melden – zu Nutz und Frommen aller Mibahner!

Mit besten Grüßen
Ihr WeWaW

Made in Austria:

Die Mü-Kupplung

Seit einiger Zeit kursiert in österreichischen Modellbahnkreisen die von Herrn Ing. Hans Müllauer konstruierte „Mü-Kupplung“ (Abb. 1–3). Sie entstand unter dem Gesichtspunkt, eine Kupplung zu schaffen, die ohne viel Umstände an allen möglichen Fabrikaten und Selbstbauwagen anzubringen ist, die nicht klobig wirkt und folgende Funktionen erfüllen kann:

a) Entkuppeln auf Zug

b) Vorentkuppeln auf Schub und Schiebemöglichkeit nach der Vorentkupplung

c) Unbedingte Betriebssicherheit, sowohl bei Wagen mit federnden als auch starren Puffern

d) Weiches Einkuppeln, insbesondere mit Rücksicht auf das leichte Rollvermögen von Wagen mit spitzengelagerten Radsätzen.

überhaupt geschrieben, daß die vom Miba-Verlag alles wissen müßten? – Na siehste! Wir sind schließlich auch nur Menschen und das Metier „Eisenbahn“ ist so vielfältig und so umfangreich, daß es eigentlich nur durch einen großen Kreis „derkrafte“ werden kann. Was der eine nicht weiß, weiß eben der andere (wie beim großen Vorbild) und so ist es sehr weise eingerichtet, daß weise Leser mit ihrer Weisheit nicht hinterm Berg halten, sondern tatkräftig mitarbeiten an der Miba, wie dies schon seit über 10 Jahren der Fall ist.

Vielleicht ist dies gerade so die richtige Gelegenheit, diesem aktiven Leserkreis, dem ich und Sie soviel zu verdanken haben, wieder einmal meinen ausdrücklichen Dank auszusprechen (zumal er im letztjährigen Jubiläumsheft vielleicht doch etwas zu kurz gekommen ist). Es steht ohne Zweifel fest, daß gerade diese vielen aktiv mitarbeitenden Leser wesentlich dazu beigetragen haben, die Miba zu dem zu machen, was sie ist, die ihr den Stempel aufgedrückt haben und ohne die wir uns eine Gestaltung kaum denken könnten! Und in der Tat sollte, könnte und dürfte es auch gar nicht anders sein, denn insgesamt gesehen stellt die Miba-Leserschaft ja einen riesengroßen Modellbahnclub dar, bei dem ein reger Gedankenaustausch gepflogen wird, bei dem mal der eine, mal der andere seine Erfahrungen preisgibt und dieser und jener ein kleines Referat hält. Natürlich muß (oder sollte) der „Club-Vorsitzende“ (das wäre quasi meine Wenigkeit) möglichst viel wissen, aber „allwissend und unfehlbar“ ... das wäre wohl

ein bißchen zu viel verlangt! (Und einen ganzen Stab von beratenden Sachgebiet-Experten um sich zu scharen, ist aus verschiedenen Gründen unrealisierbar!)

Und außerdem: Ich finde es irgendwie reizvoll (und ich bin geradezu versucht, es öfter bewußt zu arrangieren), wenn durch solch eine kleine Fehlzündung einige leicht passiv gewordene Experten unter unsern Lesern plötzlich aufgeschreckt werden und ihr Wissen zum Besten geben, das ansonsten vielleicht noch lange Zeit in ihnen „weitergeschlummert“ hätte. Und drum wollen wir uns heute daran erfreuen, daß die kleine Ursache solche Wirkung gezeitigt hat (nochmals bestätigt durch die Zuschriften aus der Schweiz zu dem Bildchen „Aus einem Scherz wird Ernst“).

Ich danke jedenfalls nicht nur den heutigen „aufmerksamen Lesern“, sondern insbesondere auch allen denjenigen, die mich nun schon seit Jahren mit wertvollen Arbeiten und Zuschriften unterstützen und gebe der Hoffnung Ausdruck, daß dies auch weiterhin so bleiben möge, denn was wäre ein Club-Vorsitzender ohne aktive Mitglieder? Ergo: Was wäre die Miba ohne die vielen aktiven Leser!

In diesem Sinne also weiterhin auf gute und fruchtbringende Zusammenarbeit! Wer was weiß, wer was besser weiß, wer was weiß, wie's besser zu machen ist, und wer was weiß, was wir alle noch nicht wissen, der möge sich melden – zu Nutz und Frommen aller Mibahner!

Mit besten Grüßen
Ihr WeWaW

Made in Austria:

Die Mü-Kupplung

Seit einiger Zeit kursiert in österreichischen Modellbahnkreisen die von Herrn Ing. Hans Müllauer konstruierte „Mü-Kupplung“ (Abb. 1–3). Sie entstand unter dem Gesichtspunkt, eine Kupplung zu schaffen, die ohne viel Umstände an allen möglichen Fabrikaten und Selbstbauwagen anzubringen ist, die nicht klobig wirkt und folgende Funktionen erfüllen kann:

a) Entkuppeln auf Zug

b) Vorentkuppeln auf Schub und Schiebemöglichkeit nach der Vorentkupplung

c) Unbedingte Betriebssicherheit, sowohl bei Wagen mit federnden als auch starren Puffern

d) Weiches Einkuppeln, insbesondere mit Rücksicht auf das leichte Rollvermögen von Wagen mit spitzengelagerten Radsätzen.

Die Kupplung gibt es für 8 verschiedene Fabrikate (Selbstbauer, Liliput, Rivarossi, Pocher, Fleischmann, Märklin, TRIX und Kleinbahn), wobei der einzzige Unterschied in den verschiedenen Kröpfungen und Bohrungen liegt. Bei der Bestellung muß also angegeben werden, für welches Fabrikat die Kupplung benötigt wird. (Informationshalber müssen wir jedoch darauf hinweisen, daß die Mü-Kupplung bei Märklin und TRIX nur für die Modellwagen bestimmt ist; bei den anderen Wagentypen müssen neue Bohrlöcher gebohrt werden oder eine sonstige Befestigungsmöglichkeit versucht werden. Letzteres gilt auch generell für Drehgestellwagen!). Für die Selbstbauer wird die Kupplung ungebohrt und ungekröpft geliefert, um alle Einbaumöglichkeiten offen zu lassen.

Wer sich genauer über die Mü-Kupplung informieren will, den verweisen wir auf Heft 11/1958 der österreichischen Zeitschrift „Eisenbahn“ (die übrigens auch laufend über den Miba-Verlag bezogen werden kann).

Die Auslieferung der Mü-Kupplung erfolgt über die Firma „Memoba“, Wien VI, Ägidigasse 5. Preis pro Paar DM 1.—.

Was **wir** zu der Mü-Kupplung sagen? — Hm, am besten Sie lassen sich ein Musterpaar schicken und bilden sich Ihre eigene Meinung darüber, ob Sie Ihren Wagenpark damit ausrüsten oder nicht. Uns möge man es nicht verübeln, wenn wir die Mü-Kupplung nicht als „Sensation“ oder als das letzte Ei des Columbus betrachten. Sie ist zweifelsohne eine interessante Konstruktion, die mit viel Sachkenntnis auf die Vielfältigkeit unserer Modellbahngegebenheiten abgestimmt ist. Auch die Betriebssicherheit ist — bei richtiger Justierung und einwandfreien Kupplungen (manche müssen eben etwas „bearbeitet“ werden) — beachtlich und sehr zufriedenstellend, doch ob es sich lohnt, den gesamten Fahrzeugbestand mit dieser Kupplung auszurüsten, diese letzte Entscheidung muß jedem Modellbahner selbst überlassen bleiben.

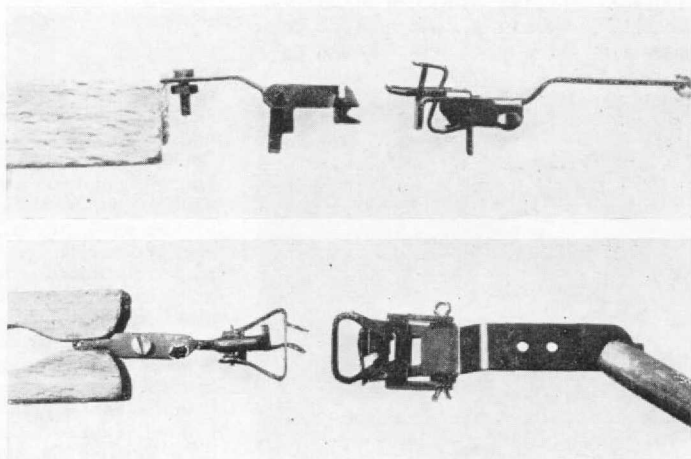


Abb 1—3. Die Mü-Kupplung in verschiedenen Ansichten (natürliche Größe) und im Vergleich mit einer Märklin-Kupplung (Abb. 1 und 2 rechts).

Schriften, Schilder u. Plakate

von Günter Luft, Stuttgart-Münster

Schilder gehören auf jede Anlage. Durch sie muß dem Reisenden etwa zur Kenntnis gebracht werden, daß das Überschreiten der Gleise verboten ist oder daß er sich mit der X-Seife waschen oder die Y-Zigarette rauchen soll. Eine wirklichkeitsnahe Beschilderung und Beschriftung trägt viel zur Steigerung der Atmosphäre auf den Anlagen bei, was man an Hand von Fotos in der „Miba“ leicht feststellen kann. Bei der Herstellung von Schriften ist darauf zu achten, daß Schriften in der Verkleinerung nicht unregelmäßiger oder unschärfer werden. Im Gegenteil, eine verkleinerte Schrift muß unbedingt noch sauberer und noch schärfer werden, wie umgekehrt bei der Vergrößerung einer Schrift alle die Sünden zutage kämen, die man beim Schreiben der Schrift begangen hat. Man stelle sich einmal vor, wie eine „Zitterschrift“, wie man sie gelegentlich in der „Miba“ sehen kann, 1 : 87



Abb. 1. Faller-Bahnhofsbeschriftungen.



Abb. 2. Plakate und Firmenschilder aus Zeitschriften und Packungen.

vergrößert beim Vorbild aussehen würde! Man verstehe mich richtig: ich will nicht spotten, denn es ist auch nicht meine Sache, eine Schrift, die man fast nicht mehr mit bloßem Auge sieht, makellos zu schreiben. Aber es gibt verschiedene Methoden, maßstäblich einwandfreie Schriften, Plakate, Schilder usw. anzufertigen, von denen einige samt anderen wissenswerten Dingen im folgenden beschrieben werden sollen.

Schriften, Schilder und Plakate erhält man grundsätzlich auf folgende Arten:

1. aus speziell für die Modellbahnen hergestellten (gedruckten) Vorlagen
2. aus sonstigen gedruckten Vorlagen
3. durch Photographieren
4. durch Zeichnen (bzw. Malen).

Zu Punkt 1 ist nur wenig zu sagen. Es gibt da die Faller-Bahnhofschriften (Abb. 1) und den Faller-Schriftsatz aus einzelnen Kunststoff-Buchstaben. Die Faller-Reklame-Tabellen sind zur Zeit nicht zu haben und sollen erst wieder herauskommen. Die Miba-Leser besitzen außerdem noch die verschiedenen Asbach-Uralt-Beilagen (das „Uralt“ bezieht sich natürlich nicht auf die Beilagen, sondern... na ja, Sie wissen schon). Der

Vollständigkeit halber seien auch die Schnabel-Lokschilder und – last not least – die früheren, sehr beliebten Miba-Beilagen erwähnt, die sicher auch als Sonderdruck reißenden Absatz fänden!).

Damit wären wir mit Punkt 1 schon fertig und kommen zum Punkt 2 der Tagesordnung: sonstige gedruckte Vorlagen. Hier gibt es schon mehr Auswahl. Vor allem hängt es hier von unserer Findigkeit und Aufmerksamkeit ab, was wir alles zusammenbringen. Besonders Zeitungen, Zeitschriften, Prospekte, Verpackungsmaterial, auch Briefköpfe usw. sind wahre Fundgruben für Reklame- und Firmenschilder (Abb. 2). Auch Briefmarken mit entsprechenden Motiven können brauchbare Plakate abgeben. Die Wertangabe usw. muß dabei im allgemeinen entfernt werden. Vor allem muß darauf geachtet werden, daß die Vorlagen für ihren Verwendungszweck den richtigen Maßstab haben. Große Vorlagen werden also als Reklamen an Hauswänden (Firestone-Phönix auf Abb. 2), kleinere an Läden (Agfa, Philips auf Abb. 2) oder Werkstätten und Tankstellen (Ford-Dienst, Bosch-Dienst auf Abb. 2)

verwendet. Andere können an Fabriken als Firmenschilder auf zwei Pfählen „montiert“ werden. Weiter sollen die Vorlagen nach Möglichkeit farbig sein. Sind sie es nicht, wie auf Abb. 2 die Kinoreklame aus einer Tageszeitung, so kann man sie mit Farbstiften colorieren.

Nun ein paar Worte über die maßstäbliche Größe von Plakaten. Wie allgemein bekannt, sind die Papierformate genormt. Bei der Normung der Plakatgrößen wurde vom Format Din A 1 in Querlage ausgegangen. Dieses Plakatformat wird dann als $\frac{1}{1}$ -Bogen bezeichnet. Die weitere Entwicklung der Plakatformate über den Doppel- bis zum Vierfachbogen zeigt Abb. 3. Neben den auf Abb. 3 gezeichneten Plakatformaten gibt es noch den $\frac{1}{2}$ -Bogen und den $\frac{1}{4}$ -Bogen. Der $\frac{1}{2}$ -Bogen entsteht durch Halbieren des $\frac{1}{1}$ -Bogens und entspricht dem Format DIN A 2. Dieser Bogen wiederum halbiert ergibt den $\frac{1}{4}$ -Bogen, entsprechend DIN A 3. Aus der Normung der Plakate ergibt sich zwangsläufig, daß auch die sogenannten Anschlagstellen (Plakatsäulen und Plakattafeln) entsprechende Maße haben müssen. Die Pla-

	<i>$\frac{1}{1}$-Bogen (entspricht DIN A1)</i> 841 x 594 (9,7 x 6,8 für H0)		<i>$\frac{1}{2}$-Bogen ($\frac{1}{2}$ x A1)</i> 1260 x 594 (14,5 x 6,8 für H0)
	<i>Doppelbogen (entspricht DIN A0)</i> 841 x 1189 (9,7 x 13,7 für H0)		<i>$\frac{1}{2}$-Doppelbogen</i> 1260 x 1189 (14,5 x 13,7 für H0)
	<i>Dreifachbogen (3 x A1)</i> 841 x 1782 (9,7 x 20,4 für H0)		<i>$\frac{1}{2}$-Dreifachbogen</i> 1260 x 1782 (14,5 x 20,4 für H0)
	<i>Vierfachbogen (4 x A1)</i> 841 x 2376 (9,7 x 27,4 für H0)		<i>$\frac{1}{2}$-Vierfachbogen</i> 1260 x 2376 (14,5 x 27,4 für H0)
<i>sämtl. Maße in mm</i>			

Abb. 3. Plakatformate nach DIN, umgesetzt in H0-Größe.