

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

16 BAND XII
10.12.1960

PREIS
2,- DM

„Fahrplan“ der „Miniaturbahn“ Nr. 16/XII

1. 125 Jahre Deutsche Eisenbahn – I.	616	9. Gesetzt den Fall, Signal steht links	635
2. Das „Anhängsel“ – Streckenplan- erweiterung	621	10. Die Schneeflugtafel Ne 7	636
3. Haltepunkt für Schienenbusse	622	11. „Oberwandeggs i. Z.“ – G. Stellwerk, H. Bahnschranken – Schluß	639
4. Bad VI b in 0-Größe	625	12. Die Bahn im Keller – Neue Bilder von der Anlage Wientgen	643
5. P 8 mit Witte-Leitblechen und Wannentender	626	13. Nachmals: TESMO V 80 fährt mit Wechselstrom	645
6. Was für Schalter für Märklin-Weichen	626	14. Modellmäßiger Oberleitungsnachbau	647
7. ff-mf = Frohe Fahrt mit Fleischmann- Langsamfahrwiderstand und Schaltrelais	629	15. H0-Anlage E. Schmidt	650
8. In Cullstadt hat's geschneit	633	16. Bauplan BR 78 (Pr T 18) – 2. Teil	653

Frohe Weihnachten und ein gutes Neues Jahr



wünscht allen unseren Lesern

WeWaW

und der gesamte **MIBA-VERLAG**

... Und ebenfalls Rolf Ertmer aus Paderborn, der schon lange zu unseren Mitarbeitern zählt und extra seine Anlage „eingeschneit“ hat, um Sie mit einem stimmungsvollen weihnachtlichen Motiv zu erfreuen. Die letzten Christbäume werden abgeladen und vielleicht erinnert es Sie daran, daß Sie nicht erst wieder unter die Socken kriechen, sondern sich schleunigst auf die Socken machen, um – endlich! – einen Weihnachtsbaum zu besorgen! Sollte dieses Heft wider Erwarten auf Grund postalischen Hochbetriebs erst nach den Feiertagen eintreffen, dann gelten die letzten Zeilen halt für Weihnachten übers Jahr! Doch hoffen wir das Beste, in jeder Hinsicht: Daß Sie die MIBA nicht nur diesmal, sondern stets pünktlich bekommen, daß Sie stets und immerdar Ihre Freude an unserm Hobby haben, daß die Weihnachtsanlage gut funktioniert, daß Ihre Modellbahn-Wünsche erfüllt werden, daß der Festbraten gut schmeckt, daß alle nett zueinander sind, daß Sie gesund bleiben, viel verdienen, mit einem Wort: Das Beste für Sie und Ihre Familie im neuen Jahr! Ihr WEWaW

Heft 1/XIII ist ab 13. Januar 1961 in Ihrem Fachgeschäft!

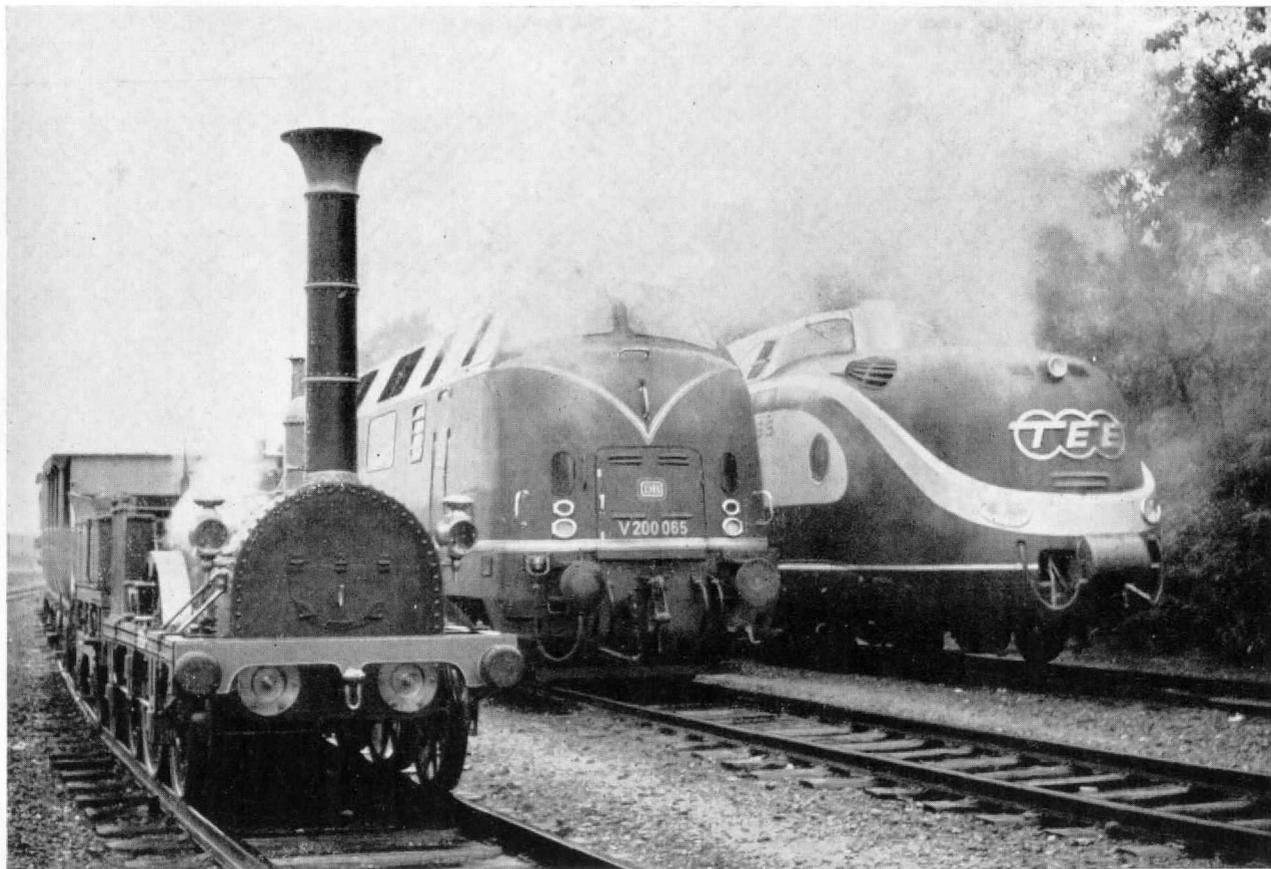
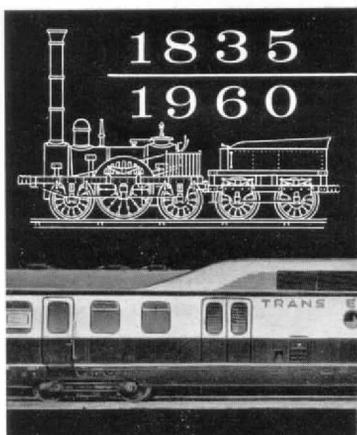


Abb. 1. In nebelhafter Ferne lag 1835 die Entwicklung der Eisenbahn und kein Mensch hat auch nur im Traume an Kolosse wie unsere heutigen Schnellzugloks gedacht, geschweige denn an Elloks oder gar Dieselloks wie V 200 u. a. (Abb. 1, 3, 5 Werkle, übrige Bildstelle der BD Nürnberg)



125 JAHRE DEUTSCHE EISENBAHN

1

Am 7. Dezember 1835 – 10 Jahre nach der ersten englischen Bahn – fuhr zum erstenmal in Deutschland ein von einer Lokomotive gezogener Zug die Strecke von Nürnberg nach Fürth. Die Fahrzeit dauerte 15 Minuten.

Wenn man heute nach 125 Jahren dieselbe Strecke mit der Straßenbahn zurücklegt, braucht man auch 15 Minuten. An diesem Beispiel gemessen, würde also zwischen 1835 und 1960 kein Unterschied bestehen, außer daß der „Adler“ inzwischen durch eine moderne Straßenbahn ersetzt worden ist.

Auf solche Weise kann man also schlecht den Fortschritt aufzeigen, der beispielsweise auf dem Sektor „Eisenbahn“ seit 1835 erzielt worden ist. Diese Gegen-

überstellung war ja auch nur scherzhaft gemeint und entsprang eigentlich mehr der schriftstellerischen Forderung, das Thema einmal anders anzugeben als es meist üblich ist. Ebenso wollen wir möglichst nicht längst Bekanntes unseren Lesern aufzischen, sondern versuchen, die Entwicklung der deutschen Eisenbahn im Verlaufe von 125 Jahren an Hand von selten gesehenen Bildern darlegen, und diese Bilder – ohne viel Worte zu machen – für sich selbst sprechen lassen. Es sind in letzter Zeit eine ganze Reihe Bücher herausgekommen, die sich mit der Geschichte der deutschen Eisenbahn befassen (und es werden sicher noch einige folgen), so daß wir uns eine textliche Kurzfassung der Entwicklungsgeschichte wohl



Abb. 2. Der Ludwigsbahnhof in Nürnberg nach einem alten Stich. Daß die Wägelchen der Ludwigsbahn von Pferden gezogen werden, deutet nicht auf eine Panne des „Adlers“ hin, sondern der Betrieb wurde anfangs tatsächlich abwechselungsweise vom „Adler“ und von Pferden aufrechterhalten. Der „Adler“ brauchte 15 Minuten, die Pferde 25 Minuten.

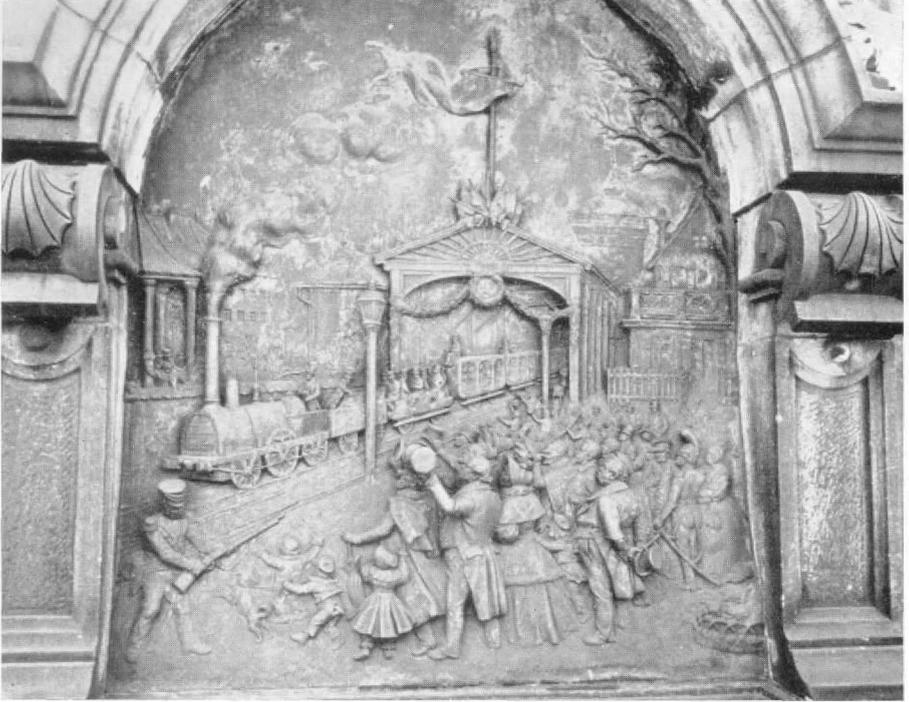
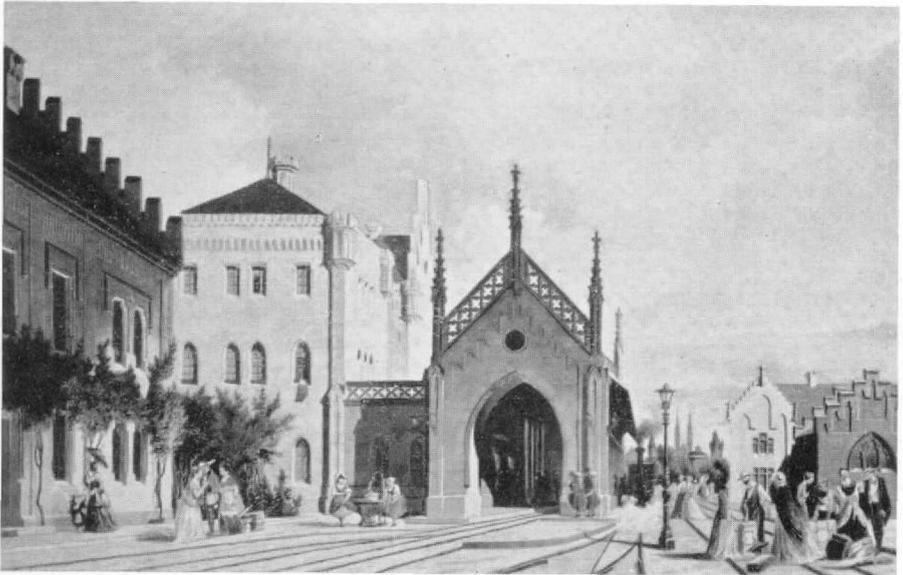


Abb. 3. Fragen Sie mal einen Nürnberger oder Fürther Bürger, wo diese Relieftafel von der ersten Fahrt sich wohl befinden möge – er wird (garantiert falsch) raten, aber bestimmt nicht wissen, daß sie sich am Denkmal an der Stadtgrenze Nürnberg-Fürth befindet.

Abb. 4. Der Ludwigsbahnhof, ca. 20 Jahre später (vergleiche Abb 2), gemalt von Herrle im Jahre 1856.



versagen dürfen. Wir bringen also in loser Folge nette kleine Bildberichte, die die Entwicklung der Eisenbahn auf allen möglichen Teilgebieten treffend und charakteristisch demonstrieren. Daß wir heute mit dem „Anfang“ beginnen, ist wohl verständlich. Über die Jubiläumfeierlichkeiten und -veranstaltungen werden wir Ihnen in Heft I/XIII berichten und danach unsere Bildserie fortsetzen. Dies zu Ihrer Information, auf welche Weise wir das 125jährige Jubiläum der deutschen Eisenbahnen zu würdigen gedenken.

Viele Worte über die Bedeutung der Eisenbahn für Deutschland (und für die ganze Welt) zu verlieren, ist eigentlich auch überflüssig, denn diese Bedeutung hat inzwischen wohl jeder Laie erkannt, trotz des heutigen Dilemmas „Schiene und Straße“, über deren Ursachen und Auswirkungen Berthold Stumpf in seinem Buch „Geschichte der deutschen Eisenbahnen“ (Buchbesprechung siehe Heft 15/XII, S. 605) sehr interessante Tatsachen zur Kenntnis gibt. Daraus geht deutlich hervor, daß es nicht die fehlende Rentabilität der Bundesbahn ist, die die heutigen Finanzprobleme aufwirft, sondern die einseitigen Sonderbelastungen als Folge zweier Weltkriege, insbesondere des letzten. Man möge in diesem Zusammenhang nicht vergessen, daß die damalige Reichsbahn 1933 die Reichsautobahnen finanzieren mußte. Man tut also gut dar-



Abb. 5. Auf dem „Drei eine Thaler“-Geldstück zur Eröffnung der ersten „deutschen“ Eisenbahn befindet sich erstmals das „Flügelrad“, das Symbol der deutschen Bahnen.



Abb. 6. Bis zum Jahr 1922 „dampfte“ man von Nürnberg nach Fürth. Dieser Zug war einer der letzten, der im Jahr 1922 vom Ludwigsbahnhof am Plärrer abfuhr. Heute ist auch das Gebäude verschwunden.

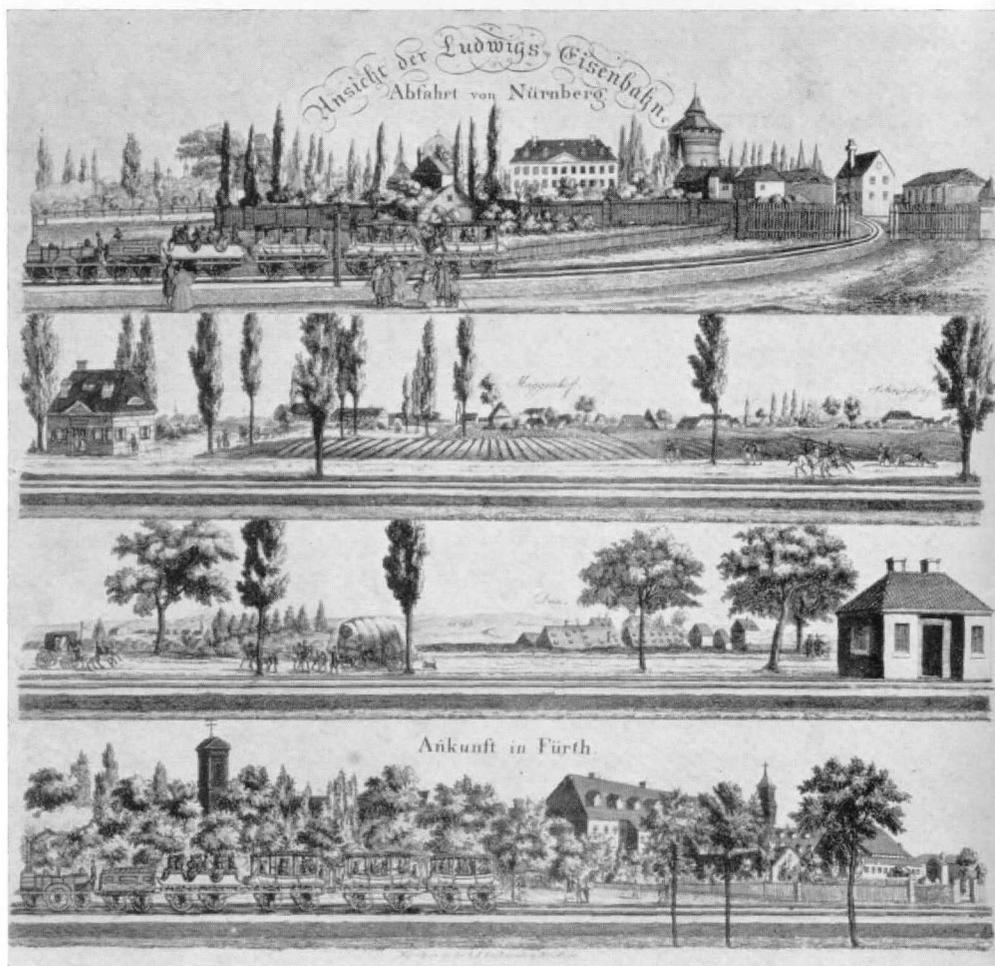


Abb. 7. Damals waren Nürnberg und Fürth noch nicht zusammengebaut, der „Adler“ fuhr noch durch viel freies Gelände, vorbei an Muggenhof und Schniegling (2. Bildzeile), vorbei an Doos (3. Zeile) und die Endstation in Nürnberg und Fürth kämen sogar einem Methusalem völlig unbekannt vor!

an, an Hand eines solchen Buches einmal etwas hinter die Kulissen zu schauen, das sind wir Modell- und Eisenbahnfreunde unserem Vorbild schuldig, um bei entsprechenden Debatten handfeste Argumente zur Hand zu haben!

Wir beglückwünschen die Deutsche Bundesbahn jedenfalls herzlich und mit innerer Anteilnahme zu ihrem 125jährigen Jubiläum und zu dem gewaltigen

Fortschritt, den sie im Laufe dieser Zeit zu verzeichnen hat! Für uns ist sie ein wundervolles, lebendiges und erregendes Vorbild für unsere Liebhaberei, für die Außenstehenden ein wichtiges, leistungsstarkes und sicheres Unternehmen, ohne das die letzten 125 Jahre nicht zu denken sind und das auch in weiterer Zukunft eine äußerst wichtige Größe in Verkehr und Wirtschaft darstellen dürfte!

- WeWaW -

Auch eine mögliche Anlagenerweiterung

Das „Anhängsel“

Auf der damaligen Skizze in Heft 16/1959 lag der städtische Bahnhof im Mittelpunkt der Platte, doch „das tat mir irgendwie stinka“! Also beschloß ich, den Personen-Bhf. herauszunehmen und auf einer eigenen Platte unterzubringen und nur den Güter-Bhf. und die Durchgangsgleise auf der eigentlichen Anlage zu belassen.

Dieses besagte „Anhängsel“ besteht aus einer 10-mm-Spanplatte mit Leistenrahmen, wird an der Anlagenvorderkante eingehängt und im „Ruhezustand“ (lies: um Platz im Zimmer zu haben) auf vier kleinen Füßen wie ein Tischchen vor die Hauptanlage gestellt. Der Ansetzpunkt ist dort, wo Sie auf

meinem Plan von 1959 die Einzeichnung „geplant“ finden und die Platte hat eine Größe von 1,25 x 0,60 m.

Durch das Herumziehen der Zufahrten (über eine Eingangs-DKW) entstand gleichzeitig ein Gleisdreieck und dazu noch weitere Fahr- und Rangiermöglichkeiten. Alles nähere entnehmen Sie der beigefügten Skizze, die den bereits durchgeführten Gleis- und Weichenplan zeigt, und augenblicklich momentan bin ich dabei, das Gelände zu bebauen.

Durch diese Maßnahme entstand fast schon eine sog. „Zungenanlage“ – – oder etwa nicht?
F. Trottier, Frankfurt/Main

Ergänzendes Deckblatt im Masstab 1:20
zur Anlage in Heft 16/1959
(Anzulegen bei „geplant“ !)

