Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift

MIBA-VERLAG NR. 8 / BAND IV 1952 NÜRNBERG

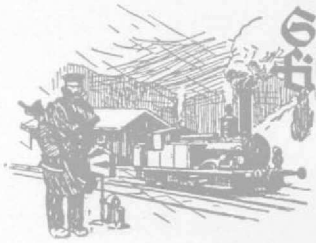
Der Erfinder des Pipapos gestorben!

Es ist keiner unserer sonst üblichen Scherze, sondern ausnahmsweise einmal ernste Wirklichkeit: Richard Eichberg, der bekannte Regisseur der Filme „Der Tiger von Eschnapur", „Das Indische Grabmal" usw. ist vor kurzem verstorben. Von ihm stammt der Ausdruck: „Macht halt ein bißchen Pipapo", womit er eine im Augenblick nicht sofort definierbare Handlung meinte.

Diese Regie-Kurzanweisung, die sehr vieles oder auch nur wenig in sich bergen kann, hat sich auch seit längerer Zeit im Miba-Verlag eingebürgert und findet — ganz im Sinne Eichbergs — auch bei unseren Manuskriptbesprechungen Anwendung. Und zwar dann, wenn noch nicht feststeht, wie der eine oder andere Teil eines Artikels „zurechtgeschustert" werden soll. Dieser „Pipapo-Teil" kann uns später oft viel Kopfzerbrechen bereiten, besonders dann, wenn ein Leser z. B. zu einem Foto knapp zwei Worte schreibt, und wir uns die von Ihnen gewünschten Erläuterungen mit Lupe und Theodolit, Scharfblick und Grips geradezu zusammenklauben müssen. Pipapo ist auch, wenn WeWaW irgendeinen höheren Blödsinn verzapft (indem als daß das so gewünscht wird) oder Legnib die „Dichteritis" kriegt. Und wenn wir letzthin eine gewisse Menge davon zum anderweitigen Verspritzen angeboten haben, so kam das wahrscheinlich daher, daß wir damals irgendwie an Überfluß litten. Sollte allerdings jemand unter diesen Pipapos leiden, so pflichten wir auch ihm gerne bei: uns sind sie manchmal auch leid, dieweil unser Geist bei solcher Gehirnakrobatik leider heiter weiterleiten muß.

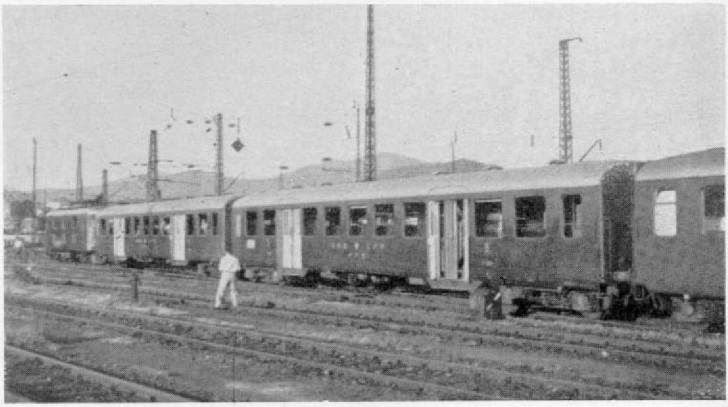
Leiden kommt von Läuten, und wenn Sie demnächst wieder ein solch ähnliches Pipapo lesen, dann wissen Sie, was es „gelitten" hat.

WeWaW



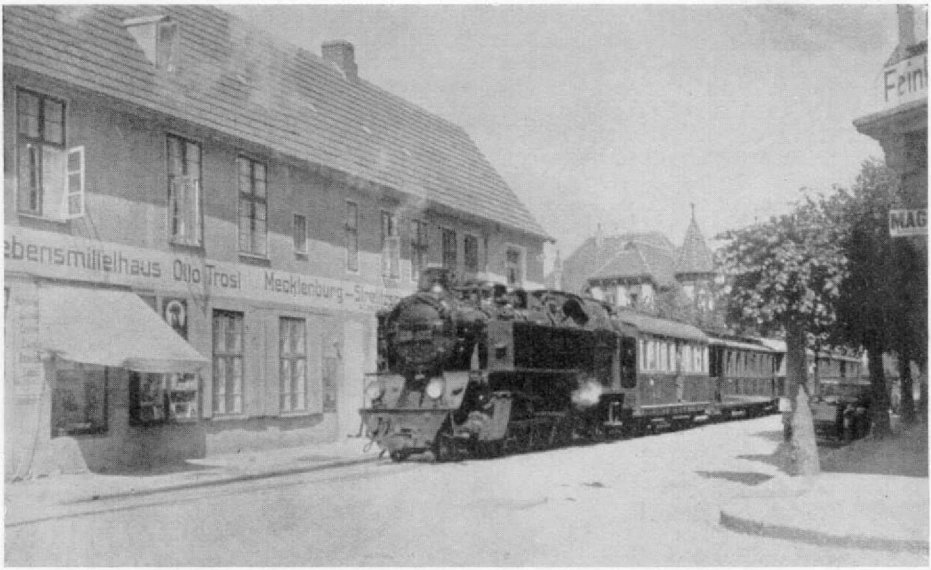
Schweizerischer Eisenbahn-Amateur Club besucht Deutschland

Mit einem Sonderzug, bestehend aus der schweizerischen Am 4/4 und einigen Leichtstahlpersonenwagen (den Vorbildern der Märklin-H0-Modelle Nr. 348) führte der Club eine Extra-Tour nach dem Höllental im südlichen Schwarzwald durch. Nach Besichtigung des Bahnbetriebswerks Freiburg Brsg. ging es durchs wildromantische Höllental über Titisee zum Wasserkraftwerk Schluchsee und über Donaueschingen und Rheinfall Schaffhausen zurück in die Heimat. Lobenswert ist das Verständnis und das gute Einvernehmen zwischen den Schweizerischen Bundesbahnen und der DB, die erst diese Extra-Tour zwischen den beiden Nachbarländern ermöglichte. Wer organisiert eine umgekehrte Fahrt?



Heft 9/IV ist in der 2. Juliwoche bei Ihrem Händler

Wieder einmal mit einer Beilage zum Ausschneiden!



Straßenidyll in Bad Doberan (Meckl.). Der Lokführer der „99 322" hat hier die beste Gelegenheit, abzuspringen und sich bei Herrn Otto Trost eine Wurst für seine Stulle zu kaufen.
Foto: Lokbildarchiv Bellingrodt.

Die Schmalspur-Kleinbahn

von Fritz Hagemann, Berlin-Charlottenburg

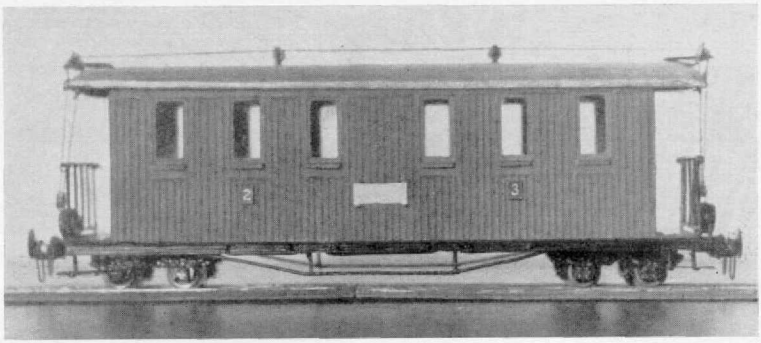
Die im Vergleich zum Vollbahnverkehr gänzlich anders gearteten Betriebs- und Größenverhältnisse auf der Schmalspur mit ihren abweichenden Fahrzeugbauarten bilden in einer Gemischt-Anlage einen wirksamen Gegensatz zur Vollspur. Die Hauptbahn wird um so „gewaltiger" erscheinen, je kleiner und „hinterwäldlerischer" die Schmalspurbahntypen sind. Aus diesem Grunde wählte ich für meine Anlage ein möglichst abseitiges Vorbild aus der Entstehungszeit der Kleinbahnen, die nach dem Preußischen Kleinbahngesetz vom 28. Juni 1892 überall wie Pilze aus der Erde schossen. Ich widerstand ferner der Versuchung, bequemlichkeitshalber ferngesteuerte Weichenantriebe zu verwenden, die meines Erachtens hier nicht am Platze sind. Die weiß und schwarz gestrichenen Wurfhebel der handbedienten Weichen gehören nun einmal zu solch einer Kleinbahn, und es wäre ein Unding, etwa beleuchtete Weichenlaternen oder gar Signal- und Sicherungsanlagen vorzusehen. Wenn ich bei meiner Schmalspurbahn auf jede Automatik verzichtete, so erschwert das doch keineswegs die Bedienung, da die Stationen so angeordnet wurden, daß sie vom zentralen Schalt- und Stellpult aus bequem zugänglich sind.

Für die Kleinbahn meiner Hauptbahnanlage in Spur I verlegte ich 0-Spur-Gleise. Die üblichen 0-Spur-Radsätze konnte ich für meine Schmalspurwagen allerdings nicht verwenden, da die Raddurchmesser zu groß sind. Meine Schmalspur-Personenwagen rüstete ich mit der charakteristischen Gewichts-Bremsanlage aus, bei der eine Bremsleine über die Wagendächer läuft. Beim Vorbild sind an den Stirn-

wänden der Wagen wurfhebelartige Gewichte angebracht, die mit der Bremsleine in Verbindung stehen. Nähert sich der Zug einer Station, so gibt der Lokführer ein Pfeifsignal, worauf dann der Zugführer im Packwagen mittels einer Seiltrommel die Bremsgewichte herabläßt, die auf das Bremsgestänge einwirken. Nach dem Anhalten werden die Gewichte wieder hochgewunden. Sitzt man in einem solchen Kleinbahnwagen, so hört man in diesem Falle deutlich über sich das

die bequem im Kessel Platz fanden und den Vorteil brachten, daß das Führerhaus völlig frei blieb.

Im Fahrplan meiner Kleinbahn laufen zwei Stammzüge, denen nach Bedarf Güterwagen beigegeben werden, sowie ein Triebwagen mit Beiwagen. Auf der schleifenartig ausgebildeten, kurvenreichen, eingleisigen Strecke können zwei Zugeinheiten in entgegengesetzter Richtung gleichzeitig verkehren. Zwei der Stationen sind mit Ausweich- und Umsetzgleisen versehen.



Das Hagemann'sche Modell eines typischen 600-mm-Schmalspur-Personenwagens mit der besagten Gewichtsbremse.

schürfende Geräusch der Bremsleine in den Dachrollen. Bei ungewollter Zugtrennung reißt die Leine, so daß alle Gewichte herabfallen und die Wagen selbsttätig gebremst werden.

Die zulässigen (bescheidenen) Höchstgeschwindigkeiten für Kleinbahnen betragen:

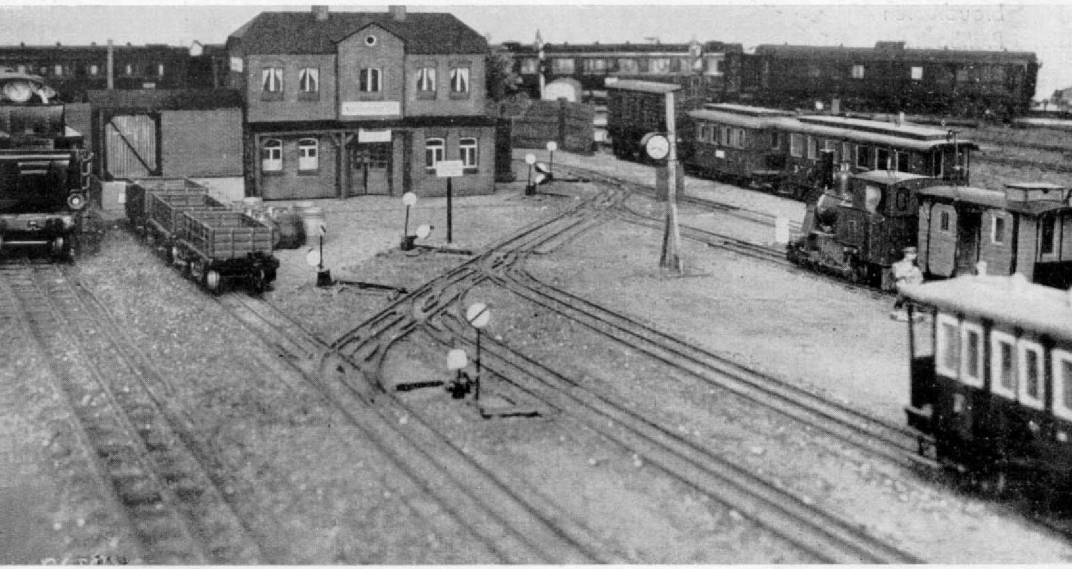
Spurweite	1435	1000	750	600 mm
km/h	35	30	25	20

Für den Schmalspur-Lokbauer bedeutet das eine starke Untersetzung des Motorgetriebes. Für meine Lokantriebe wählte ich Untersetzungen von 30 : 1 bis 38 : 1. In Verbindung mit den kleinen Treibraddurchmessern der Schmalspurloks erhält man dadurch eine beträchtliche Zugkrafterhöhung, die an und für sich aber gar nicht erforderlich ist. Somit war es mir möglich, H0-Motore in meine Loks einzubauen,

Eine landschaftliche Ausgestaltung meiner Großanlage ist aus grundsätzlichen und praktischen Erwägungen heraus unterblieben. Lediglich einige bahneigene Bauten sind vorhanden. Damit lassen sich aber schon gewisse unterschiedliche „Verkehrsräume" andeuten, die von den Zügen durchfahren werden.

Wer eine solche Kleinbahn in seine Modellbahnlandschaft einfügen möchte, der beachte, daß Oberbau und Linienführung ganz anders geartet sind als bei der Vollbahn. Eigene aufgeschüttete Bahndämme kommen zwar gelegentlich vor, bilden aber nicht die Regel. Im allgemeinen verläuft eine Schmalspurlinie unmittelbar neben der Landstraße, mitunter auch auf ihr selbst. Sie schmiegt sich an das Gelände an, zeigt daher sehr viele Kurven und enge Krümmungshalbmesser. Die Mindest-

Wenn der Mittelleiter nicht wäre, könnte man sich auf einen wirklichen Kleinbahnhof versetzt fühlen! Im richtigen Maßstab gebaut, fügt sich die Schmalspurbahn ohne weiteres in den Regelspur-Betrieb ein, ja, sie schafft sogar vielleicht erst die richtige Atmosphäre. Die allmählich zum Aussterben verurteilte Kleinbahn ist es wirklich wert, im Modell verewigt zu werden, zumal sie gerade durch ihre Eigenheiten hinsichtlich Strecke und Fahrzeugen für unsere Belange wie geschaffen ist. (Beachten Sie beim unteren Bild die Größenverhältnisse. Links eine Vollspurlok und im Hintergrund ein vorbeifahrender Schnellzug).



radien sind durch das bereits erwähnte Kleinbahngesetz wie folgt festgelegt:

Spurweite	= 1000 mm	750 mm	600 mm
Radius	= 50 m	40 m	30 m

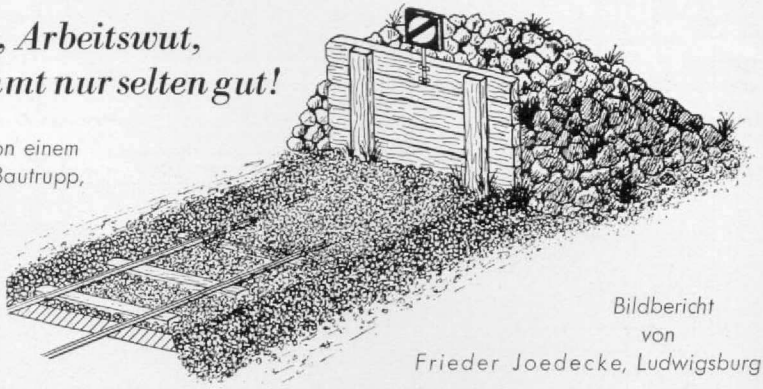
Innerhalb von Ortschaften führt das Schmalspurgleis direkt an Gartenzäunen und oft dicht vor Fenstern und Hauseingängen vorbei, sogar zwischen verhältnismäßig dicht beieinanderstehenden Häusermauern hindurch. Also auch hier finden wir eine Anschmiegung an das bebaute Gelände und keinen besonderen Bahnkörper als Einschnitt in die Ortschaft vor.

Der Oberbau weist nicht die sonst übliche Schotterung auf, sondern Kies oder Sand, der — besonders auf Stationen — meist bis an die Oberfläche der Schwelle reicht (siehe Titelbild Heft 9/III und die Abbildungen auf Seite 494—496 in Heft 14/III).

Es wurde in der Miba schon mehrfach auf die praktischen Vorzüge von Nebenbahnen im Modellbau hingewiesen. Für Schmalspurbahnen treffen diese in erhöhtem Maße zu, besonders im Hinblick auf die platzsparenden, kleinen Krümmungsradien. Es kann unseren mehr oder weniger von Reichs- und Bundesbahn-Vorbildern beeinflußten Modellbahnfreunden nur immer wieder empfohlen werden, ihren Gesichtskreis in der Richtung der „Kleinbahnen" zu erweitern.

Übereifer, Arbeitswut, tun bestimmt nur selten gut!

Die Anekdote von einem unbrauchbaren Bautrupp, aber von einem brauchbaren Prellbock



Bildbericht von Frieder Joedecke, Ludwigsburg

Die Eisenbahngesellschaft, die auf meiner Anlage ihr Unwesen treibt, war gerade im Begriff, ihre Nebenbahnstrecke Friedrichstadt—Eichhof bis zu der Waldmühle zu verlängern. Als der Bautrupp glücklich die Ladung von einem der vier Schienenwagen verlegt hatte, wurde er von einem Platzregen überrascht. Schnell verzogen sich die Arbeiter in den Mannschaftswagen und begannen Skat zu spielen. Wie groß war jedoch die Überraschung, als sie nach vier Stunden aus dem vollkommen verqualmten Wagen stiegen und am Ende des Zuges eine funkelnagelneue T3 erblickten. Es stellte sich heraus, daß sie nur vom Regen blankgewaschen war, einschließlich Lokführer und Heizer. Dafür waren die Schienen auf den Smr Augsburg total verrostet und unbrauchbar geworden. Nun geschah das Außergewöhnliche: Die Mannschaft begann zu meutern, weil sie keine Arbeit mehr hatte (So was!). Der Truppführer sah sich gezwungen, die Direktion telefonisch zu verständigen. Er erhielt — als Ersatzarbeit — folgenden Auftrag: „Prellbock bauen! Fünf Schwellen dicht nebeneinanderlegen, zwei Schwellen quer darübernageln, das Ganze aufrichten, an das Gleisende setzen und dahinter Steine aufschichten. Die Schienen vor dem Prellbock etwa 5 cm weit mit Schotter bedecken. Gleissperrsignal nicht vergessen! Aus den restlichen Schwellen Pfeifen schnitzen und unter die Arbeiter verteilen. Schnelltriebwagen mit Tabak kommt nach!"

Zwei Tage später: Telefonanruf vom Truppführer: „T 3 hat Prellbock vollkommen zusammengefahren. Grund: Gleissperrsignal falsch — zeigte „Freie Fahrt!"

radien sind durch das bereits erwähnte Kleinbahngesetz wie folgt festgelegt:

Spurweite	= 1000 mm	750 mm	600 mm
Radius	= 50 m	40 m	30 m

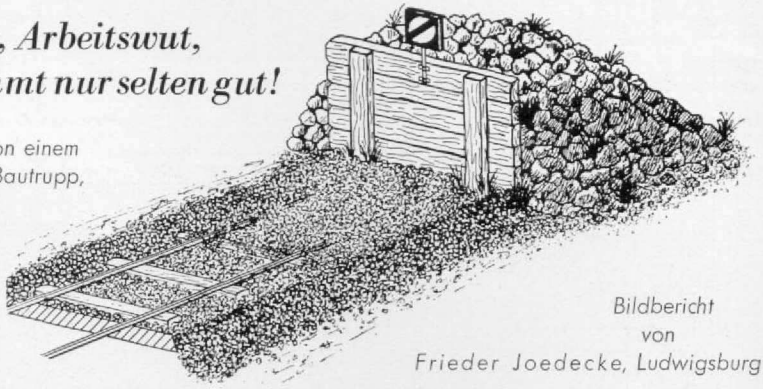
Innerhalb von Ortschaften führt das Schmalspurgleis direkt an Gartenzäunen und oft dicht vor Fenstern und Hauseingängen vorbei, sogar zwischen verhältnismäßig dicht beieinanderstehenden Häusermauern hindurch. Also auch hier finden wir eine Anschmiegung an das bebaute Gelände und keinen besonderen Bahnkörper als Einschnitt in die Ortschaft vor.

Der Oberbau weist nicht die sonst übliche Schotterung auf, sondern Kies oder Sand, der — besonders auf Stationen — meist bis an die Oberfläche der Schwelle reicht (siehe Titelbild Heft 9/III und die Abbildungen auf Seite 494—496 in Heft 14/III).

Es wurde in der Miba schon mehrfach auf die praktischen Vorzüge von Nebenbahnen im Modellbau hingewiesen. Für Schmalspurbahnen treffen diese in erhöhtem Maße zu, besonders im Hinblick auf die platzsparenden, kleinen Krümmungsradien. Es kann unseren mehr oder weniger von Reichs- und Bundesbahn-Vorbildern beeinflußten Modellbahnfreunden nur immer wieder empfohlen werden, ihren Gesichtskreis in der Richtung der „Kleinbahnen" zu erweitern.

Übereifer, Arbeitswut, tun bestimmt nur selten gut!

Die Anekdote von einem unbrauchbaren Bautrupp, aber von einem brauchbaren Prellbock



Bildbericht von Frieder Joedecke, Ludwigsburg

Die Eisenbahngesellschaft, die auf meiner Anlage ihr Unwesen treibt, war gerade im Begriff, ihre Nebenbahnstrecke Friedrichstadt—Eichhof bis zu der Waldmühle zu verlängern. Als der Bautrupp glücklich die Ladung von einem der vier Schienenwagen verlegt hatte, wurde er von einem Platzregen überrascht. Schnell verzogen sich die Arbeiter in den Mannschaftswagen und begannen Skat zu spielen. Wie groß war jedoch die Überraschung, als sie nach vier Stunden aus dem vollkommen verqualmten Wagen stiegen und am Ende des Zuges eine funkelnagelneue T3 erblickten. Es stellte sich heraus, daß sie nur vom Regen blankgewaschen war, einschließlich Lokführer und Heizer. Dafür waren die Schienen auf den Smr Augsburg total verrostet und unbrauchbar geworden. Nun geschah das Außergewöhnliche: Die Mannschaft begann zu meutern, weil sie keine Arbeit mehr hatte (So was!). Der Truppführer sah sich gezwungen, die Direktion telefonisch zu verständigen. Er erhielt — als Ersatzarbeit — folgenden Auftrag: „Prellbock bauen! Fünf Schwellen dicht nebeneinanderlegen, zwei Schwellen quer darübernageln, das Ganze aufrichten, an das Gleisende setzen und dahinter Steine aufschichten. Die Schienen vor dem Prellbock etwa 5 cm weit mit Schotter bedecken. Gleissperrsignal nicht vergessen! Aus den restlichen Schwellen Pfeifen schnitzen und unter die Arbeiter verteilen. Schnelltriebwagen mit Tabak kommt nach!"

Zwei Tage später: Telefonanruf vom Truppführer: „T 3 hat Prellbock vollkommen zusammengefahren. Grund: Gleissperrsignal falsch — zeigte „Freie Fahrt!"

ARCHITEKTONISCHES - *Allerlei*

von WeWaW

Ja, ein Modellbahner muß praktisch alles können! Nicht genug damit, daß er eine Menge elektrotechnischer Kenntnisse haben und über die mannigfachen Gebiete des großen Vorbildes Bescheid wissen muß — auch an seine Handfertigkeit werden große Anforderungen gestellt. Er muß — außer einem gewiegten Allerweltsbastler — zudem noch Schreiner, Feinmechaniker, Maler, Architekt, Bildhauer (Landschaftsgestaltung!) und wer weiß noch was sein!

Nun ist bekanntlich noch kein Meister vom Himmel gefallen, ein x-facher schon gar nicht. Daher möchte ich heute einmal einige Worte über ein Modellbaugebiet verlieren, das wohl am meisten — da leichter als Lok- und Wagenbau — betrieben wird: über den Gebäudemodellbau. Das „architektonische Allerlei" soll dazu beitragen, grundsätzliche Fehler zu vermeiden und Eigenentwürfe aller Art — sei es für einfache Wohnhäuser, Stellwerke, Bahnhöfe, Lokschuppen oder für Industriebauten — zu erleichtern. Mit wieviel Mühe und Sorgfalt werden solche Modelle gebastelt, und doch hätte mit demselben Aufwand etwas noch Besseres geschaffen werden können, wenn der Erbauer etwas mehr Ahnung von den architektonischen Grundregeln gehabt hätte. Sie bauen ja einen Wagen z. B. auch nicht „nur so aus dem Kopf", sondern benützen Zeichnungen und Fotos und kennen darüber hinaus den inneren Aufbau ziemlich genau. Aber bei Gebäuden, die eigentlich genau so

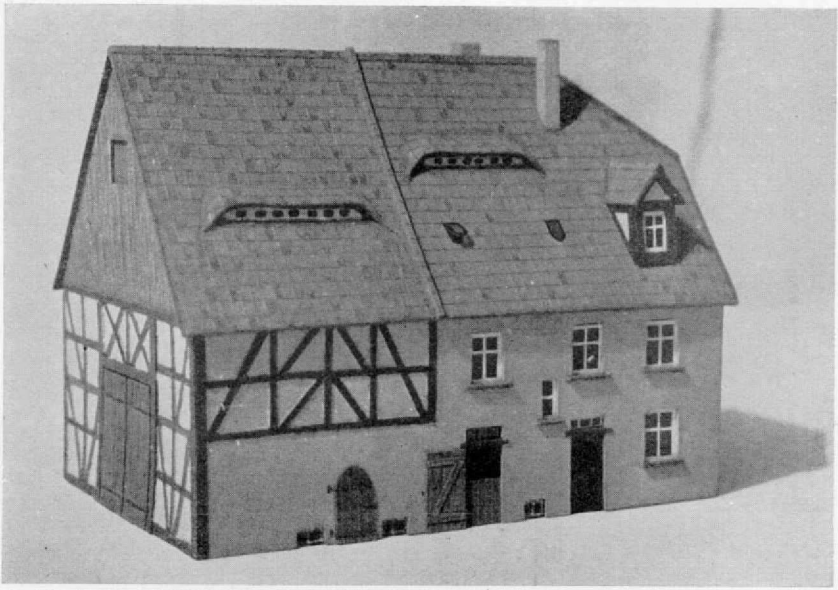


Abb. 1. Ein Hausmodell in H0, das für eine innenraumbedingte Ausgestaltung und gleichzeitige Auflockerung großer Wand- und Dachflächen geradezu als mustergültig betrachtet werden kann. (Erbauer: Dr. Schmidt, Erlangen). Der einzige Schönheitsfehler ist die leicht durchgebogene Stirnwand. (Baumaterial dünner Preßspan ohne Holzversteifung).

kompliziert sind, nimmt man es seltsamerweise nicht so genau.

Von vornherein: Es hilft alles nichts, Sie müssen sich draußen einmal umsehen und aufmerksam und mit offenen Augen bei einem Hausbau zugucken, sollen Ihre Modelle wie richtige „Miniatur"-Gebäude aussehen!

Die ersten und schlimmsten Fehler werden bereits bei der Planung gemacht. Man entwirft irgendein nettes Häuschen, ohne sich die geringsten Gedanken über dessen inneren Aufbau zu machen oder diesen wenigstens einigermaßen zu berücksichtigen. Und doch ergibt sich hieraus erst die Gebäudeform, die Höhe der einzelnen Stockwerke, die Fensterverteilung, Türenanordnung und die Dachform (falls Sie sich letztere als „eigenzuständige Baubehörde" nicht einfach selbst vorschreiben!). Eine kleine Kate hat eine geringere Zimmerhöhe und dementsprechend kleinere Fenster als eine moderne Villa. Eine Bahnhofshalle ist wesentlich höher als ein normales Zimmer. Die Fenster eines Stellwerks, eines modernen Büros und dergleichen sind größer und weisen durchwegs eine niedrigere Brüstung auf als ein sonstiger Raum (Küche usw.). Für kleine Nebenräume wie WC, Speisekammer oder für Treppenaufgänge genügen in der Regel kleine oder wenigstens schmalere Fenster. Ich könnte die Beispiele seitenlang fortsetzen, doch werden Sie bereits bemerkt haben, worauf ich Ihr Augenmerk lenken will!

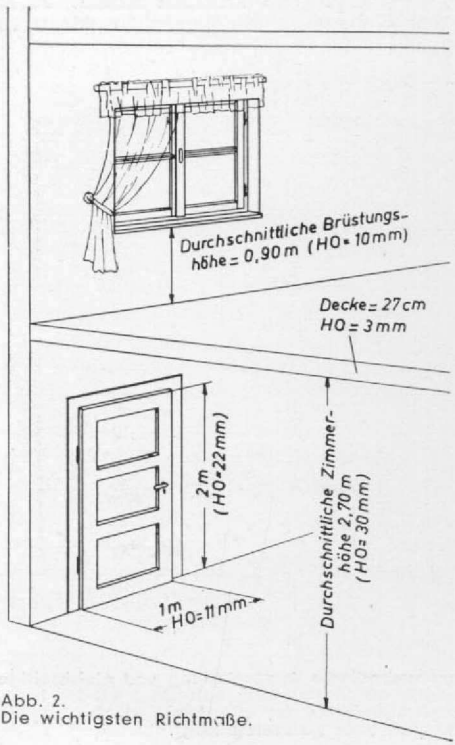


Abb. 2.
Die wichtigsten Richtmaße.

Es ergeht uns bei den Gebäuden genau so wie bei der Landschaft. Während die große Bahn die Strecke entsprechend dem gegebenen Gelände verlegen muß, beschreiten wir durchwegs den umgekehrten Weg und „komponieren" zu unserer mühevoll erdachten Strecke die passende Landschaft hinzu. Je „logischer" dieser Geländeaufbau erfolgt, desto natürlicher nachher das Aussehen. Auch der Architekt konstruiert nicht in irgendeine Gebäudeform die erforderlichen Räumlichkeiten hinein (in der Regel wenigstens nicht), sondern im Gegenteil: aus der Raumtüftelei ergibt sich alles übrige. Auch in diesem Fall gehen wir umgekehrt vor: Uns interessiert nur die äußere Form des Gebäudes und je „hübscher" diese ist, desto mehr Gefallen finden wir daran. Doch hat das über den Landschaftsaufbau Gesagte auch hier Geltung: Je mehr die äußere Gebäudeform dem inneren Raumgefüge entspricht, desto wirklichkeitsgetreuer sieht das Modell aus.

Wir müssen uns also beim Entwurf wohl oder übel vor Augen halten, wie unser Gebäude wohl im Innern aussehen würde, wenn es im großen gebaut würde. Wo liegen z. B. Wohn- und Schlafzimmer, Küche, Büros, Bad, WC, Garage usw.? Hat das Haus einen halbstöckigen Keller mit Kellerfenstern oder beginnt das Erdgeschoß ebenerdig? Wurde irgendein Teil später angebaut? Mußte der „Bauherr" sparen oder war er ein „Großkapitalist"? Aus der Beantwortung all dieser und noch weiterer Fragen ergibt sich dann die