

# Miniaturbahnen

Die führende Deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

NR. 13 / BAND II 1950

NÜRNBERG

# „Finden Sie es für richtig . . . .“

. . . sich in der heutigen Zeit mit einer solchen — entschuldigen Sie schon den Ausdruck — „Spielerei“ abzugeben“, fragte mich neulich ein Außenstehender, „gerade jetzt, wo die Welt in sämtlichen Fugen zu krachen beginnt?“ — Vielleicht sind Ihnen selbst schon ähnliche Gedanken gekommen, weil Ihnen Ihre Liebhaberei angesichts der ersten Probleme irgendwie „leichtfertig“ erschien. Ich glaube, in der besinnlichen Weihnachtszeit auch hierzu einmal ein paar Worte sagen zu können, soweit meine Meinung überhaupt maßgeblich sein sollte. Es ist richtig: Wenn man das Zeitgeschehen verfolgt, überkommt einem manchmal tatsächlich das Gefühl, als wenn nur noch größere und ernsthaftere Dinge Daseinsberechtigung hätten. Stimmt das nun wirklich? Ich stehe auf dem Standpunkt: Nein! Man soll dem Leben immer nur die schöne Seite abgewinnen und wenn es noch so düster um einem herum aussieht. Wer lacht, hat mehr vom Leben! Auf unser Metier übertragen: Wer „modellbahner“, ist besser dran! Weil er eine kleine Welt sein eigen nennt, die ihn erfüllt und manche trüben Gedanken ignorieren hilft, die eng begrenzt und zugleich weltweit ist. Man macht viel Getue um die Völkerverständigung und doch gibt es Erdbewohner, die hier geradezu prädestiniert sind, ohne sich dessen vielleicht bewußt zu werden. Wer nur einmal mit einem ausländischen Modellbahner zusammen war, wird erstaunt sein, wie gut man sich versteht, wie das gleiche Interesse die Unterschiede vergessen läßt und welche herzliche Harmonie besteht. Kein Neid, kein Zank, nur eine wohlthuende Aufgeschlossenheit dem anderen gegenüber. Man sagt zwar, jeder Modellbahner hätte irgend einen kleinen „Ticker“ weg (einschließlich meiner Wenigkeit!). Gut, soll man! Das ficht uns nicht an! Auf jeden Fall gäbe es aber keine Kriegsgefahr, wenn sämtliche Staatsoberhäupter Modellbahner wären! Wie schnell ginge man zur Tagesordnung über und würde die freundlichsten Zugeständnisse machen, nur um schleunigst die neueste „Pacific“ des Mr. Truman oder das schwere Güterzuglokomotiv des Mr. Bevin bewundern zu können und wie interessiert würde man Herrn Wyschinsky zuhören, wenn er über seine neuesten Erfahrungen über den eingleisigen Schnellzugbetrieb auf seiner O-Anlage berichten würde. Dies ist natürlich ein verrückter Gedanke, aber irgendwie reizt es, ihn auszumalen und weiterzuspinnen. Doch wäre es zu schön, um wahr zu sein. Darum zurück zur Wirklichkeit! Also zu vorliegendem Heft:

Das kommt Ihnen beim Durchblättern sicher „irgendwie anders“ vor. Sie haben recht. — Seit Monaten häufen sich auf meinem Schreibtisch nur so die Beiträge, so daß ich wohl oder übel einen Ausweg suchen mußte. Auf der einen Seite hoffen die Einsender in stolzer Erwartung auf eine Veröffentlichung. Auf der anderen Seite haben Sie als Leser das Recht, diese Beiträge — soweit sie veröffentlichenswert sind — kennenzulernen, weil diese Ihnen einen gewissen Überblick über das Schaffen ermöglichen und interessante Hinweise und Erfahrungen vermitteln. In den laufenden Heften die vielen Fotos zu bringen, ist unmöglich — ergo: Versuchen wir es einmal mit einem zusätzlichen Heft in jedem Quartal, zumal ich auf diese Weise dem Wunsch vieler Leser nach 14täglichem Erscheinen der „Miniaturbahnen“ wenigstens ein klein wenig entgegenkommen kann. Der eigentlich für einen solchen Zweck vorgesehene „Miba-Reporter“ entwickelt sich auf Grund der vielen Anregungen und Zuschriften in eine ganz anderen Richtung, wie Sie aus der bald erscheinenden Nr. 3 werden erschen können. Da mir Ihre Wünsche immer als Richtschnur dienen — soweit sie durch Häufung die „Breite Masse“ erkennen lassen — würde mich Ihre Stellungnahme zu diesem zusätzlichen „Miba-Kunterbunt“ sehr interessieren! Schreiben Sie mir also, auch Ihre negative Kritik, da man aus ihr bekanntlich am meisten entnehmen kann. Warten Sie ruhig ab, bis Sie einmal mit dem linken Bein aufgestanden sind oder Ihnen eine Laus über die Leber gelaufen ist, dann macht sich so etwas nämlich am besten!

Hoffentlich ist das in den nächsten Tagen nicht der Fall, denn da müssen Sie doch den „freundlichen Mann“ markieren, weil nämlich Weihnachten ist und nur eitel Freude und Wonne herrschen soll! Ich für meinen Teil wünsche Ihnen jedenfalls ein frohes Fest, an dem Sie froh Ihr Festessen genießen sollen. Seien Sie recht nett zu Ihrer Gattin oder Mutter, damit Sie reich beschenkt werden (daß Ihre Familienangehörigen es werden, dürfte wohl feststehen!) und nur die besten Sachen vorgesetzt bekommen. Nehmen Sie dann in Ihrer besten Laune mit „gönnenhafter“ Miene Ihre Miba vor und freuen Sie sich mit den Erbauern der dort gezeigten Arbeiten über die rege Modellbautätigkeit. Im Januar kommen wir wieder mit den „Miniaturbahnen“ in altgewohnter Form! Bis dahin verbleibe ich heute mit besonders herzlichen Grüßen

Ihr WeWaW



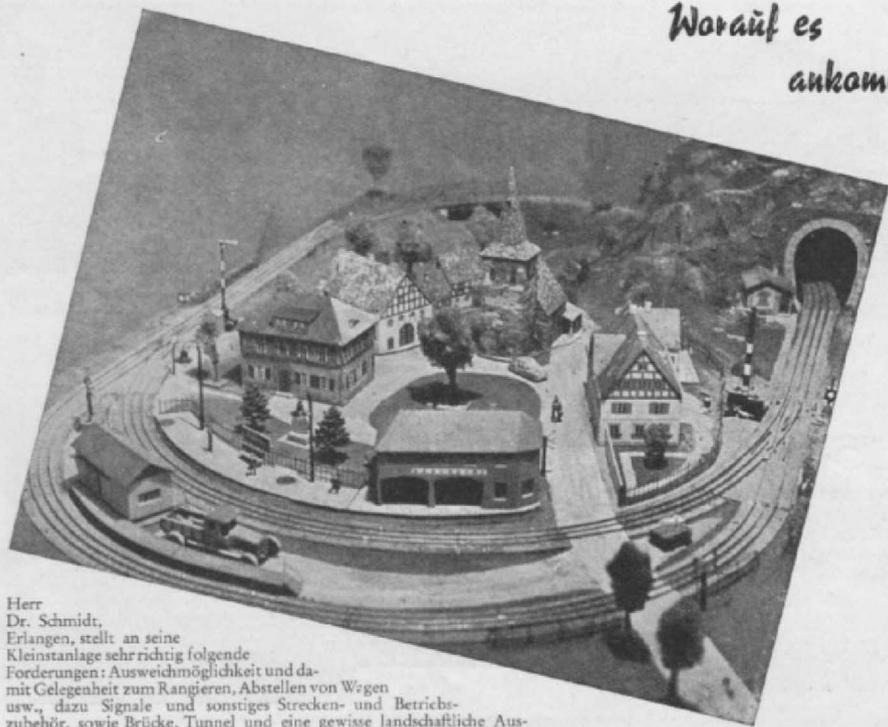
Frohe Weihnachten

und wünsche Ihnen nochmal

und zugleich Ein gutes neues Jahr!

Heft 1/1951 befindet sich am 15. Januar 1951 beim Händler

**Worauf es  
ankommt!**



Herr Dr. Schmidt, Erlangen, stellt an seine Kleinanlage sehr richtig folgende Forderungen: Ausweichmöglichkeit und damit Gelegenheit zum Rangieren, Abstellen von Wägen usw., dazu Signale und sonstiges Strecken- und Betriebszubehör, sowie Brücke, Tunnel und eine gewisse landschaftliche Ausgestaltung. Diese Punkte sollte jeder Händler dem Kauflustigen nicht nur im eigenen Interesse klarmachen, um Enttäuschungen und baldigem Schwenden des Interesses an der beschafften Eisenbahn vorzubeugen. Herr Dr. Schmidt hat damit das Wesentliche der Sache gekennzeichnet und den Kern unseres Spurplanheftes Nr. 11 II getroffen: Das dort Gebrachte folgerichtig auch bei Kleinanlagen zu verwenden und bei irgendwelchen Kompromissen das unbedingt Notwendige voranzustellen. Die Größe der Schmidtschen HO-Anlage für den Filius beträgt 120 x 80 cm.

## **5 Lokomotiven gestohlen!**

Natürlich keine ausgewaschenen 80-Tonner, sondern — doch lesen Sie selbst:

Die Miniatureisenbahnen im Schaufenster eines Spielwarengeschäftes in der Roten Straße (in Göttingen) hatten es einigen „Liebhabern“ angetan. Sie ließen nicht eher locker, bis sie das begehrte Spielzeug in der Hand hatten. Da sie es käuflich nicht erwerben konnten, brachen sie in der Nacht zum Freitag in das Spielwarengeschäft ein und stahlen 5 Lokomotiven dieser Miniatureisenbahn mit der Spurweite 00 (HO). Der Eigentümer hat für die Wiederherbeschaffung eine Belohnung von 50.— DM ausgesetzt. —

Womit also wieder einmal die „Anziehungskraft“ unseres Steckenpferdes bewiesen wäre. Der Wiederherbeschaffung-Belohnungsaussetzende ist übrigens der

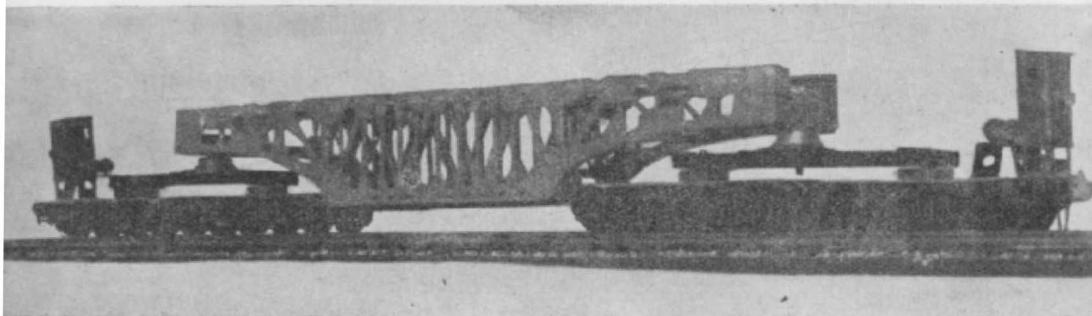
*Spielwarenvertrieb Heinz Saager in Göttingen, der also nichts zu lachen hat, was man von den Tätern erst behaupten kann, wenn diese gefaßt sind, falls vorausgesetzt, daß überhaupt . . .*

## **1 Lokomotive geschenkt . . .**

. . . diesmal allerdings keine kleine, sondern eine große, wenn auch alte, hat der Stadtrat von Kopenhagen der technisch interessierten Jugend beiderlei Geschlechts. Auf dem dortigen „technischen“ Kinderspielplatz stehen bereits auch alte Straßenbahnwagen usw., so daß die Jugend sich nach Herzenslust an allen möglichen ausgedienten Maschinen und Fahrzeugen vergnügen kann.

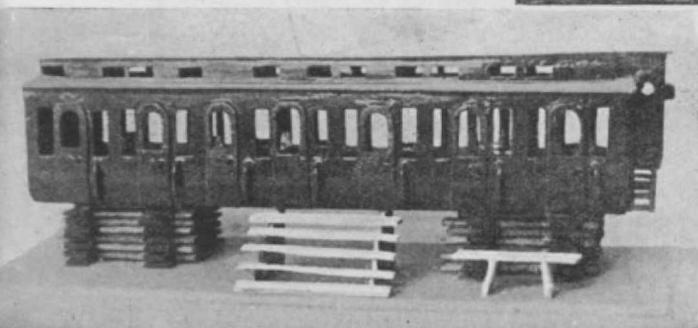
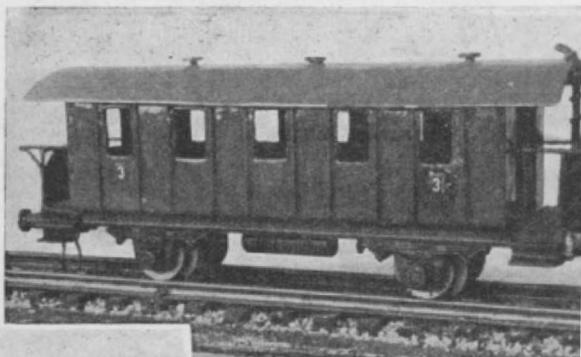
Falls sich der Miba-Verlag im Laufe der Zeit in Kopenhagen niederlassen sollte, wissen Sie also warum . . .





## 260 Lötstellen

... weist mein 18achsiger Tiefladewagen in Spur HO auf und ist ganz aus Metall gebaut. Die Länge beträgt 39,2 cm, das Gewicht 375 g und gebraucht habe ich zur Fertigstellung 125 Stunden.

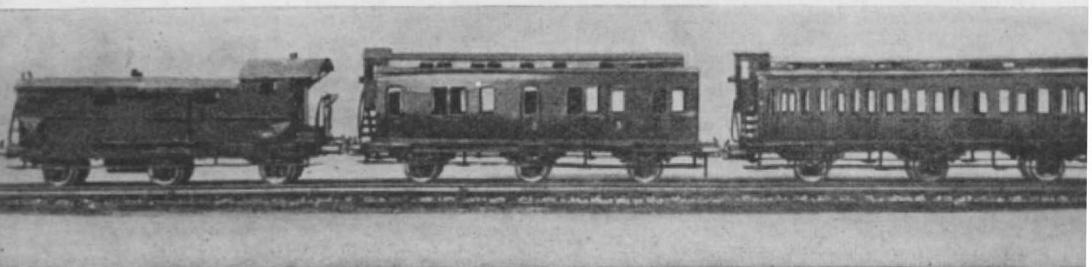


Von oben nach unten:

18-achsiger Tiefladewagen  
Nebenbahn-Ci-Wagen

Ein mißglückter Abteilwagen als  
Umkleide- und Frühstücksraum

3 HO-Wagen in Blechbauweise



Die Wagen der Abbildung 4 haben seitenverschiebbare Mittelachsen und sind aus Blech gebaut, während mein Wagenpark sonst auch in Papp- und Holzbauweise ausgeführt ist. Trotz der verschiedenen schweren Fahrzeuge ergaben sich im Betrieb — auch bei längeren Zugeinheiten — keinerlei Beanstandungen.

Ein nicht gelungener Abteilwagen wurde nicht „verschrottet“, sondern aufgebockt und dient nunmehr als Umkleide- und Frühstücksraum für meine Miniatur-Streckenbauarbeiter.

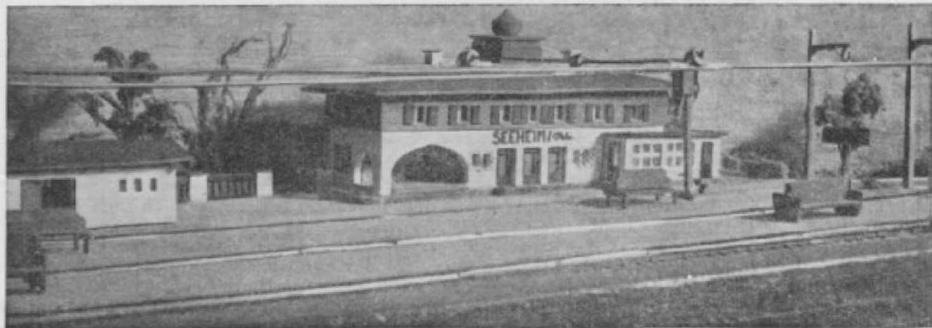
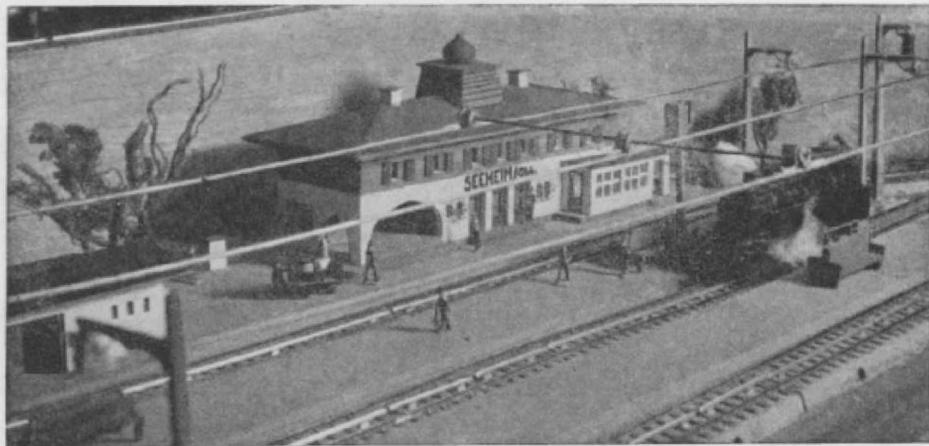
Ich hoffe, daß Sie von meinen 16 Fotos möglichst viele verwenden können und verbleibe mit Modellbahnergruß!  
Paul Schönfelder, Dresden.

Anmerkung der Red.: Um möglichst viele Modellbahner heute zu Wort kommen zu lassen, konnten wir auch in diesem Fall nicht alle Fotos veröffentlichen, doch wird sich bestimmt wieder eine Gelegenheit finden, weitere Arbeiten des Herrn Schönfelder unseren Lesern zu zeigen.

## Wieviel „Holzingen“ wohl gebaut worden sind?

Unserer Schätzung nach gut 1200 bis 1500 — den verkauften Bauplanen nach zu urteilen. Dabei haben noch viele dieses Empfangsgebäude nur nach den seinerzeit gebrachten Fotos (Heft 8/1 Seite 10—12) nachgestaltet oder als ungefähre Vorlage benutzt. Der erste Preis unseres damaligen Wettbewerbes „Holzingen“ von Herrn Gruber, Heidenheim/Brenz, ist tatsächlich auch ein dankbares Objekt.

Herr Dr. Stoeger, Planegg, hat den Originalentwurf auf eine nette Art variiert (auch den Namen), wie die beiden Fotos erkennen lassen. (Spur H0).



Die Wagen der Abbildung 4 haben seitenverschiebbare Mittelachsen und sind aus Blech gebaut, während mein Wagenpark sonst auch in Papp- und Holzbauweise ausgeführt ist. Trotz der verschiedenen schweren Fahrzeuge ergaben sich im Betrieb — auch bei längeren Zugeinheiten — keinerlei Beanstandungen.

Ein nicht gelungener Abteilwagen wurde nicht „verschrottet“, sondern aufgebockt und dient nunmehr als Umkleide- und Frühstücksraum für meine Miniatur-Streckenbauarbeiter.

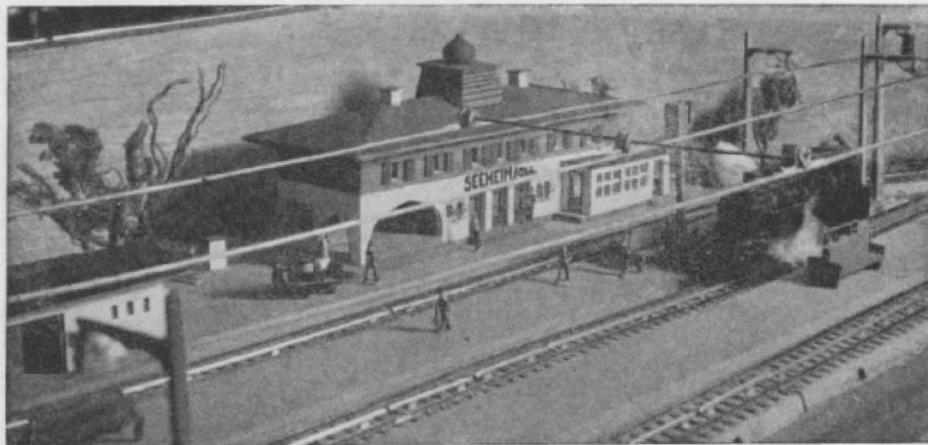
Ich hoffe, daß Sie von meinen 16 Fotos möglichst viele verwenden können und verbleibe mit Modellbahnergruß!  
Paul Schönfelder, Dresden.

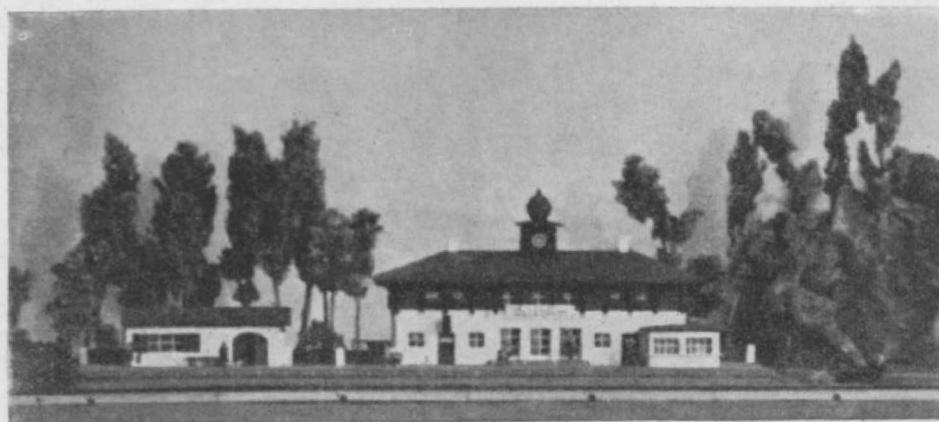
Anmerkung der Red.: Um möglichst viele Modellbahner heute zu Wort kommen zu lassen, konnten wir auch in diesem Fall nicht alle Fotos veröffentlichen, doch wird sich bestimmt wieder eine Gelegenheit finden, weitere Arbeiten des Herrn Schönfelder unseren Lesern zu zeigen.

## Wieviel „Holzingen“ wohl gebaut worden sind?

Unserer Schätzung nach gut 1200 bis 1500 — den verkauften Bauplanen nach zu urteilen. Dabei haben noch viele dieses Empfangsgebäude nur nach den seinerzeit gebrachten Fotos (Heft 8/1 Seite 10—12) nachgestaltet oder als ungefähre Vorlage benutzt. Der erste Preis unseres damaligen Wettbewerbes „Holzingen“ von Herrn Gruber, Heidenheim/Brenz, ist tatsächlich auch ein dankbares Objekt.

Herr Dr. Stoeger, Planegg, hat den Originalentwurf auf eine nette Art variiert (auch den Namen), wie die beiden Fotos erkennen lassen. (Spur H0).





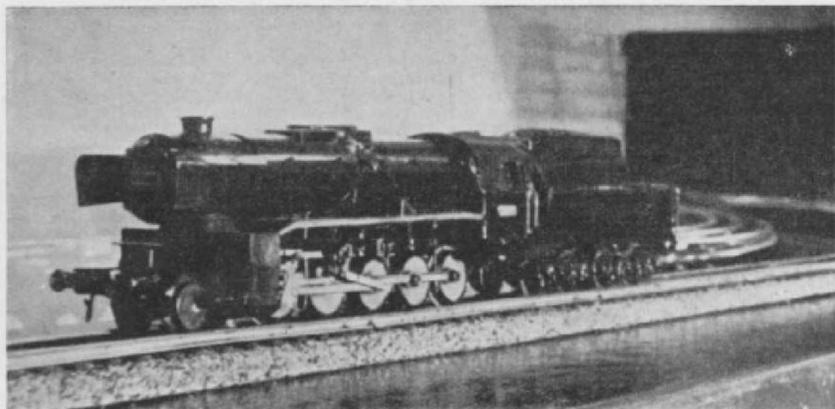
## Auch ohne Verbindungsbau

wirkt „Holzingen“ gut, finden Sie nicht auch? Der gelungene Nachbau, ebenfalls in Spur HO, stammt von Herrn Arno Rönsch, Berlin.

**MEC Braunschweig beschwert sich:** „ . . . Seit einem Jahr geben wir uns die größte Mühe, die oft erwähnten Kleinstglühbirnchen zu bekommen - ohne Erfolg! Rufen Sie in ihren Heften einmal auf, wer diese Glühbirnchen eigentlich nun wirklich und zuverlässig liefern kann. Wir erwarten Ihre diesbezüglichen Maßnahmen und verbleiben mit besten Grüßen . . . “

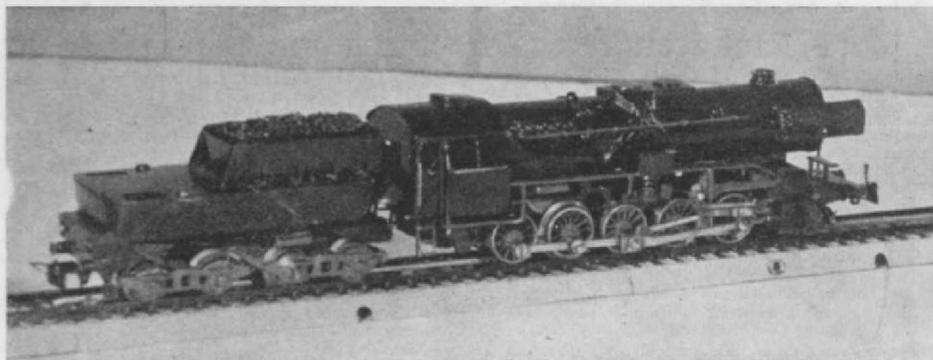
**Unsere Stellungnahme:** Sie stellen tatsächlich einen „schwierigen Fall“ dar, diese Kleinstglühlampen, weil sie erst auf Umwegen in die Westzonen kamen und der Nachschub von allzu vielen unsicheren Faktoren abhängig war. Der Firma RÜCO, 13a Coburg, Oberer Bürglass 22, ist es nunmehr gelungen, eine westdeutsche Herstellerfirma ausfindig zu machen, sodaß der Versand von Kleinstglühlampen durch RÜCO ab Januar 1951 gewährleistet ist. Der Preis beträgt allerdings nunmehr 1,35 DM pro Birnchen, da der bisherige, sehr billige Preis auf anderen Voraussetzungen basierte. Clubs erhalten bei Sammelbestellung einen kleinen Rabatt.

## Auch in der Ostzone . . . .



wird die 42 à la Chromek nachgebaut. Die Stromabnahme für dieses Zweischienen-Lokmodell in Spur H0 des Herrn Johannes Hausschild, Markkramsstädt b. Leipzig, erfolgt mittels zwei Schleifern unter den Zylinderblöcken. Der 42 gingen als Selbstbaumodelle voraus: unsere altbekannte C-Diesellok aus Heft 10 und 11/1 und die 64. Eine 03 ist im Entstehen. Drei Elloks sind geplant. Alle Lokomotiven haben „selbstgezimmerte“ ringisolierte Räder.

## Als Erstlingslok eine Kriegslok



. . . der Baureihe 42 in Spur H0 zu bauen, ist immerhin eine Leistung. Herr Günther Summerer, Naila b. Hof, schreibt hierzu:

„Allerdings sind nicht alle Teile genau nachgebildet. Aller Anfang ist eben schwer, besonders, wenn einem die nötigen Werkzeuge fehlen.“

Die Radsätze, der Motor und die Umschaltvorrichtung sind von Märklin, ebenso die Lämpchen. Der Motor treibt das vierte Rad an, während die Kraftübertragung auf die übrigen Räder mit Hilfe der Kuppelstange erfolgt. Auf diese Weise erhielt ich die wirklichkeitsgetreue Durchsicht unterhalb des Kessels. Die weiteren Teile der Lok bestehen durchwegs aus Messing- und Kupferblech und sind miteinander weich verlötet.

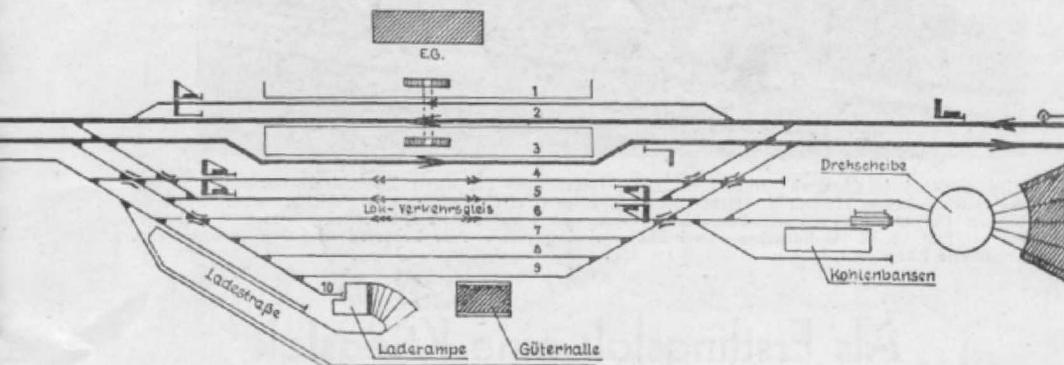
Der Märklin-Perfektschalter, der im Tender untergebracht ist, soll später durch Gleichrichter ersetzt werden. Leider haben nur zwei Radsätze Spurkränze, da meine Lok bereits im Bau war, als Ihr ausgezeichnetes Bauplan erschien.“

# Ein rotes Tuch . . .

... für manche, die es tatsächlich sehr genau und sehr ernst mit dem Studium des Heftes 11/II nahmen, war der auf Seite 392 gezeigte Spurplan eines mittleren Durchgangsbahnhofes. Wir müssen wohl oder übel zugestehen, daß dem Zeichner in der Geschwindigkeit ein paar Fehler unterlaufen sind, die wir heute berichtigen wollen. Obwohl man sich bekanntlich nicht verteidigen soll, möchten wir doch „eine Erklärung abgeben“, da uns dieser „Schnitzer“ selbst ärgert. Schuld war (natürlich!) WeWaW, weil er im letzten Augenblick für den freien Platz auf Seite 392 noch einen Spurplan für eben diesen Durchgangsbahnhof haben wollte. Beim „Ausziehen“ (natürlich der Skizze!) unterlief dem Zeichner dann die Fehler (wofür er bestimmt nichts kann, von

wegen der allzuvielen Bleistiftstriche und so . . .!). Abgesehen davon — haben Sie schon jemals etwas gesehen, was 100 prozentig ist? Noch nicht einmal die Krone der Schöpfung, das Weib! (Kann ich mir heute leisten, meine Frau ist z. Zt. verreist!).

A propos „reisen“! Sie brauchen nun selbstverständlich Heft 11 nicht gleich zu zerreißen! Wir bringen untenstehend nochmals das richtige Gleisbild, wie es sein soll. Das Ausfahrtsignal für Gleis 2 in Richtung Westen ist entfallen und die Gleisverbindungen von Gleis 2 nach 5, sowie die Ausfahrt von Gleis 5 nach 2 sind ergänzt worden, wobei die einfachen Weichen des Gleises 4 zu einfachen Kreuzweichen geworden sind. (Weitere Fehler sind in dem besagten Heft bestimmt keine mehr!)



## Bis auf weiteres: Genehmigungspflichtig!

Zuerst hieß es „kaum“, dann „vielleicht“, etwas später „wahrscheinlich doch“ und nun „ja“. Worum es sich handelt? Selbstverständlich nur um die „konstante Zugbeleuchtung“, die wir in Heft 10/II beschrieben haben. Nachdem wir anfänglich keinen

definitiven Bescheid bekommen konnten, halten wir uns — bis zur endgültigen Klärung durch die zuständige technische Dienststelle in Darmstadt — an die Weisungen der Postdirektion Nürnberg, die auf einem Wirtschaftsrat-Gesetz beruhen.

Danach bedürfen Geräte, die elektromagnetische Schwingungen im Bereich von 10 kHz bis 3000000 MHz erzeugen oder verwenden, einer Genehmigung. Diese wird erteilt, wenn das Hochfrequenzgerät innerhalb des Wirtschaftsgebietes betrieben wird und keine Funkdienste stört.

Die Genehmigung wird gebührenfrei erteilt, lediglich einige geringfügige Verwaltungskosten sind zu entrichten.

Der Antrag auf Genehmigungserteilung ist vom Modellbahner zu richten an die zuständige Oberpostdirektion Abtlg. II C und muß enthalten:

- Name, Beruf und Wohnort des Antragstellers
- Art, technische Kennzeichnung und Verwendungszweck des Hochfrequenzgerätes
- Bezeichnung des Grundstücks, auf dem das Gerät betrieben wird.

Firmen, die unser Beleuchtungsgerät bauen oder auch nur Einzelteile dazu vertreiben wollen, müssen ihren Antrag an das Fernmeldetechnisches-Zentralamt IV B 3

FTZ Darmstadt, Rheinstraße 110

richten, das für Hersteller eine „Allgemeine Genehmigung“ erteilen kann.

Während der Drucklegung erreichte uns der Bescheid des FTZ Darmstadt, daß unser Beleuchtungsgerät in der jetzigen Ausführung nicht ohne weiteres genehmigungsreif ist, da größere Gleisanlagen zu viel Störenergie aussenden. In diesem Zusammenhang wird angeraten, die Betriebsfrequenz möglichst auf weniger als 10 kHz umzustellen. Wir werden also neue Versuche unternehmen und hierüber zur gegebenen Zeit berichten.