

# Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift

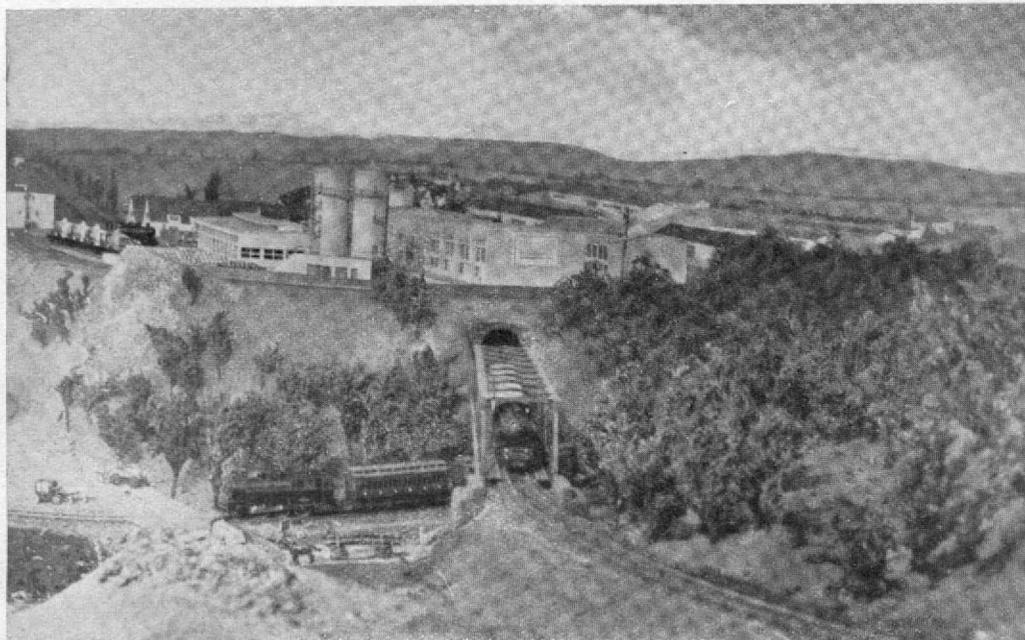


MIBA-VERLAG

NR. 2 / BAND III 1951

NÜRNBERG





# 5675.- DM . . .

... wurden nachweislich (lt. Jahresabschluß und Portobuch) im Jahre 1950 für Porto ausgegeben. Sie werden verstehen, daß dieser unrentable Posten unbedingt gesenkt werden muß. Mit dem Portogeld allein ist die Sache noch nicht einmal abgetan, sondern da sind ja noch die Ausgaben für eine besondere Schreibkraft, die vielen, vielen vertanen Stunden usw. Wenn mir bisher die Berge von Post an und für sich schon unheimlich geworden waren, so wird mir die hemmende Wirkung dieser ungeheuren Korrespondenz durch dieses Fazit noch eindringlicher vor Augen geführt. Der allergrößte Teil der Zuschriften und Anfragen enthält nämlich weder Rückporto noch Auskunftsggebühr. Um Unkosten zu sparen und trotzdem die Post erledigen zu können, habe ich bisher den größten Teil selbst beantwortet. Jede Beantwortung durch dritte Personen kostet bekanntlich zusätzlich Geld. Um jedoch weiterhin nicht mehr in dem Maße wie bisher in der Verlagstätigkeit behindert zu werden, muß ich die Post nunmehr durch verschiedene Mitarbeiter beantworten lassen. Das kann nur mit Briefen erfolgen, denen eine Auskunftsggebühr beigelegt wird. Es ist sogar empfehlenswert, den Briefen einen bereits frankierten Briefumschlag (nicht nur Rückporto allein!) beigelegen, da die Beschaffung von Umschlägen in größerer Menge heute bereits wieder auf Schwierigkeiten stößt und als weiteres Plus für uns eine Arbeitersparnis herauskommt. Eine Ausnahme besteht lediglich für die reine Geschäftspost, die nun mal mit dem Geschäftsbetrieb zusammenhängt (z. B. Bestellungen, diesbezügliche Rückfragen, Kontoangelegenheiten und dergl.). Halten wir also nochmals fest:

● **Ohne frankierten Briefumschlag keine Briefbeantwortung mehr**  
(mit Ausnahme reiner Geschäftspost).

● **Eine technische Anfrage nur gegen Auskunftsggebühr von DM 1.—, jede weitere Frage DM 0.50 mehr.**

Nachdem ich nun 2½ Jahre grundsätzlich jeden Brief beantwortete oder beantworten ließ, ohne Rücksicht auf beigegebenes Rückporto oder Auskunftsggebühr, zwingen mich die oben dargelegten Gründe nunmehr zur strikten Einhaltung dieser Richtlinien, da — abgesehen von den untragbaren Unkosten — die Verlagstätigkeit allzusehr ins Hintertreffen gerät. Nachdem Sie nun die Zusammenhänge und die ungesunden Auswirkungen kennen, werden Sie Verständnis dafür haben. Ein Kundendienst dieses Ausmaßes ist für den kleinen MIBA-Verlag einfach untragbar!

Aus denselben Gründen wird auch ein Zwischenversand (z. B. Nachbestellungen) nicht mehr gesondert vorgenommen, sondern mit der nächsten Heftlieferung. Auch muß zukünftig das Versandporto vom Empfänger getragen werden, wie dies ja auch allgemein

üblich ist. Außer diesbezüglichen Beschwerden aus dem Händlerkreis hat auch der Verlegerverband nunmehr diese Forderung allgemein erhoben.

Bei gerechter Beurteilung der Sachlage werden Sie meine Maßnahme nicht als unbillig empfinden, zumal ich bemüht bin, trotz sämtlicher Preiserhöhungen immer noch den Heftpreis auf DM 1.50 zu halten.

Nachdem ich — infolge meiner Gutmütigkeit — auch letztes Jahr der Dumme war und wiederum uneinbringliche Forderungen in Höhe von rund DM 2500.— abschreiben mußte, kann der Versand der Hefte nur mehr nach Bezahlung der vorangegangenen vorgenommen werden. Auch in dieser Hinsicht kann mir niemand einen Vorwurf machen, doch kann und will ich keine weiteren Verluste in Kauf nehmen.

Meinen besonderen Dank in diesem Zusammenhang an den Großteil der Leser, die bisher ihren Verpflichtungen vorbildlich und ordnungsgemäß nachgekommen sind und für die sich durch die heutigen Hinweise praktisch auch nichts ändert. Wie positiv sich das Verständnis der Leser für uns auswirken kann, zeigt das Beispiel des Herrn Schmidt aus Bäckingen/Saar, dessen Rücksendung von Versandtaschen Schule machte. Wie der Zufall es will, trafen die bestellten Taschen nicht mehr rechtzeitig für Heft 1 ein, der Versand konnte jedoch mit Hilfe der retournierten Umschläge ohne weiteres durchgeführt werden. Einen Extradank also an diese vorbildlichen MIBA-Freunde!

Und nun noch ein paar sachliche Hinweise. Das Bildchen „Glückliche Fahrt im Neuen Jahr“ in Nr. I/III stammt von einer Postkarte des Herrn Kallenberger, Freiburg, die er — mit seinem schwungvollen Namenszug versehen — an seine Freunde verschickte. Sie gefiel mir so gut, daß ich sie für die begonnene Fahrt des III. Bandes „symbolisierte“ und Herrn Kallenberger nun damit überraschte — was auch tatsächlich gelang. Das Titelbild des Heftes I/III stammt übrigens ebenfalls von Herrn Kallenberger und dürfte insofern manchen Modellbauer mit Genugtuung erfüllen, als die beiden Signalflügel (links) keinesfalls akkurat parallel stehen.

Nachdem wir gerade bei den Titelbildern sind: Der auf dem Titelblatt zu Heft 11/II gezeigte Bahnhof ist Hagen/Westfalen. Die Aufnahme stammt vom Lokbild-Archiv Bellingrodt (stark vergrößert, daher etwas unscharf). Das Titelbild zu Heft 13 „verbrach“ Joachim Kleinknecht alias Joki mit Hilfe von Vydra-Tannenbäumchen, Märklin-Bahnschranke, Märklin-Lok, Herr-Abteilwagen, Preiser-Figürchen und viel Ata.

Und das wär's wieder einmal für heute.

Mit besten Grüßen

Ihr

WeWaW

**Heft 3/1951 befindet sich am 16. März beim Händler**



# DAS EISENBAHN- „Mittelalter“

von Dipl.-Ing. Born, Minden/Westf.

Fast immer findet man in den Modellanlagen aller Spurweiten den neuesten Stand der technischen Entwicklung dargestellt, gelegentlich aber auch die ersten Entwicklungsjahre der Eisenbahn. Ganz vernachlässigt wird aber bisher das „Mittelalter“. Das ist aus drei Gründen zu bedauern. Denn erstens ist die Zeit des Ausklangs der großen Privatbahnen und der Hochblüte der Länderbahnen an Formen und Farben besonders vielfältig und reizvoll. Zweitens ist das Schrifttum über Teilgebiete der Technik dieses Abschnittes, wie den Wagen- und Signalbau, besonders dürftig; es wäre daher eine dankbare Aufgabe des Modellbaues, diese Lücke schließen zu helfen, ehe die heute gerade noch

vorhandene persönliche Überlieferung ganz erlischt. Und drittens eignen sich die Fahrzeuge und sonstigen Einrichtungen der Jahre 1870—1910 mit ihren gegenüber heute bescheideneren Abmessungen und ihrer einfacheren Technik besonders zur Nachbildung in kleinem Maßstab, wo auf unmaßstäbliche Verzerrungen der Krümmungshalbmesser, der Neigungsverhältnisse und der Gleislängen nicht ganz verzichtet werden kann.

So möchte ich anregen, für größere Modellanlagen neben den neuesten auch „historische Züge“ des Heimatgebietes zu schaffen. Ich nenne nachstehend die Möglichkeiten zu einigen solchen Zügen:

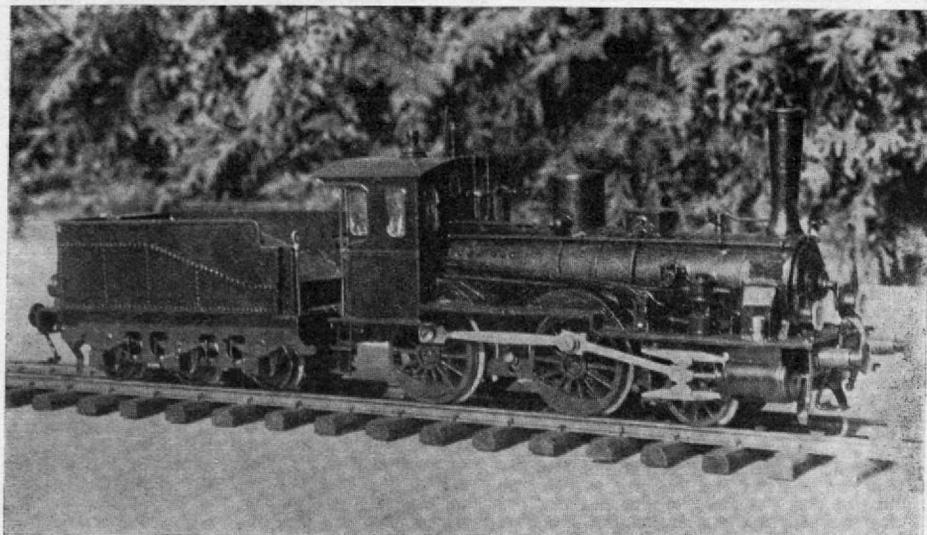
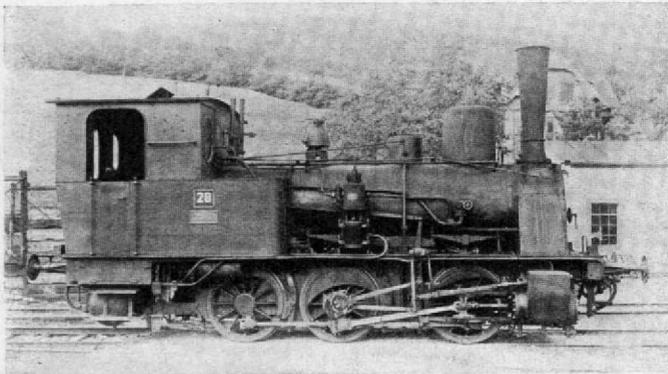
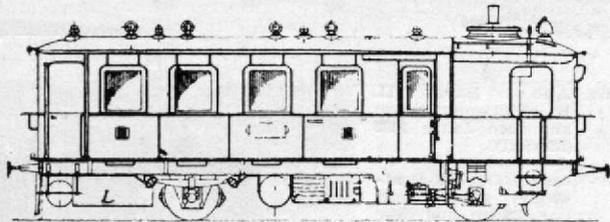


Abb. 1: Eine preußische S 1 als Spur 0-Modell, erbaut von Herrn Günter Gebert, Altlandsberg-Süd, b. Berlin.



Oben: Abb. 2: Genau so wie die gute alte T3, die es in X Modellen in sämtlichen Spurweiten gibt, werden Ihnen auch die anderen alten Lokomotiven vertraut sein, wenn Sie sich eingehender mit ihnen beschäftigen.

Nebenstehend: Abb. 3: Der Kittel - Dampftriebwagen (Foto S. Heft 8/II S. 280)



Beginnen wir mit der größten unserer alten Verwaltungen, der preußisch-hessischen! Ein Schnellzug der Jahrhundertwende, aus den bekannten vierachsigen Abteilwagen gebildet, sah etwa folgendermaßen aus: 1 C4, 1 AB4, 1 ABC4, 1 C4 (die Gattungszeichen aber damals in der Form: CC, ABB, ABCC, CC!). Der Außenanstrich war für die dritte Klasse braun, für die zweite und erste grün, wobei die erste noch von einem gelben Streifen ringsum eingerahmt war. (Der Vollständigkeit halber hier gleich vorweg: vierte Klasse grau, Gepäckwagen rot, Post grün, Gepäckbeiwagen häufig grau, selten grün, sonst rot — bei den Personenzugwagen sind dies die Klassen-Kennfarben, die wir heute noch bei den Fahrkarten finden.) Als Packwagen (und zwar an der Zugspitze, denn der Schutzwagen war damals noch vorgeschrieben) wählen wir den dreiachsigen Pw3 mit nur einer offenen Plattform; der vierachsige Packwagen war noch recht selten und nicht für unsere Zugart bestimmt. Als Lokomotive kommen nur die S1 (1B) (siehe Abb. 1) oder S 3 (2'B) in Betracht (sie trugen aber noch nicht das Gattungszeichen!).

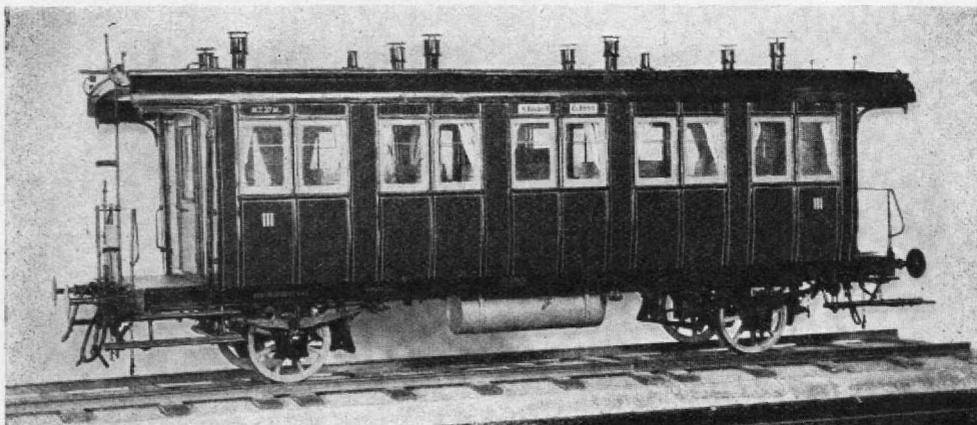
Weitere charakteristische preußische Züge: Personenzug aus P3 (1B), Post 3 (eingezogene Türnische!), Pw3, D3, AB3, BC3, C3 und Nebenbahnzug aus T3 (C) (Abb. 2) oder T5' (1'B1'), PwPost, D3i, CD3i, C3i und BC3i, schließlich auch ein Vorortzug aus einem sechsachsigen Speichertriebwagen (Abb. 7) und einem dreiachsigen Abteilwagen als Anhänger. Ganz reizvoll wäre ein „Langenschwalbacher“-Zug aus einer T 9 (C1') und den kleinen vierachsigen Durchgangswagen, deren vier Bau-

stufen sich in folgenden Gattungen bringen ließen: BC4i von 1895 mit hohem Dach und gekuppelten Fenstern, desgleichen von 1910 mit einfachen breiten Fenstern, C4i mit preußischem Wagenkasten (beide Endbühnen geschlossen) und D4i mit Einheits-Wagenkasten. Alle Drehgestelle haben nur 2 m Achsstand und auf jeder Seite nur eine auf den Kopf gestellte Blattfeder, die sich mit ihren Enden auf die beiden Achslager stützt. Auf den Eifelstrecken, im Harz und im Taunus kann man die Wagen heute noch sehen. Ähnliche Wagen, aber Zweiachser, besitzt die Westfälische Landeseisenbahn, die Kleinbahn Höchst-Königstein (auch ABCi!) und die Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft (dreifach gekuppelte Fenster!). Man beachte übrigens, daß es noch keine Emaille-Klassenschilder gab. Die Klassenziffern sind, fast immer mit römischen Zeichen, aufgemalt; dabei kommt vereinzelt IIII statt IV vor!

Den kleinsten Zug können wir für die Oldenburgische Staatsbahn 1870 bilden, mit der bekannten Kraußschen B-Lokomotive mit Torfender (kann allerlei elektrisches Zubehör aufnehmen) und zweiachsigen Abteilwagen (Pw, AB, C).

Ein Zug der alten Pfalz-Bahn wäre zusammenzustellen aus der P2I (1'B1 n2 P), P 2II (1'B2' n2 Pt = bayr. D XII) oder der P 3I (2'B1 n2I S) und folgenden Wagen: Pw3, C3, AB3 (mit breiten Seitenfenstern, ein ganzer „Glaswagen“), D3 (entsprechend dem Preußischen D3, aber ohne Oberlichtaufbau) und kurzgekuppeltes D (frühere C, 5-abteilig, Fenster nur in den Türen). Für die Bayerischen Staatsbahnen sei ein Personenzug aus



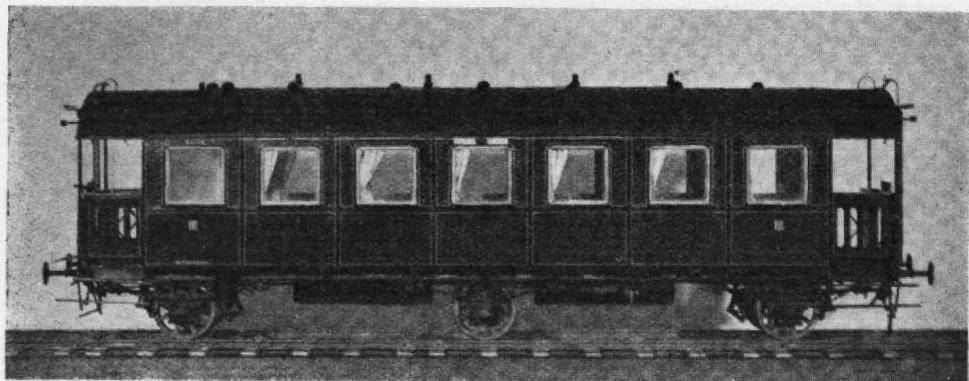
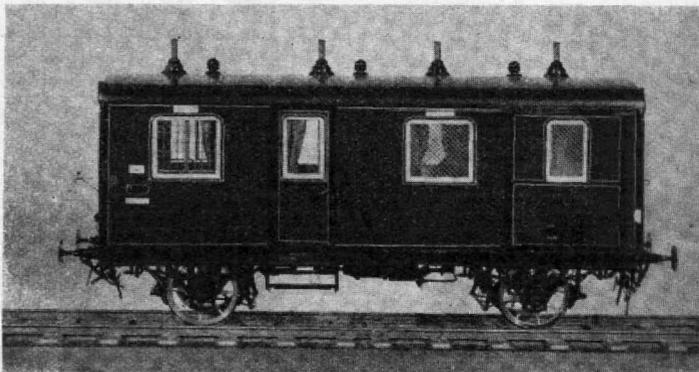


Oben: Abb. 4. Bayer. III. Kl. - Personenwagen aus dem Jahre 1892 (Modell).

Mitte: Abb. 5. Gepäck-Postwagen einer bayr. Lokalbahn aus dem Jahre 1900 (Modell).

Unten: Abb. 6. Bayer. 3-achsiger Personenwagen III. Klasse, Baujahr 1906 (Modell).

Diese drei Modelle im Maßstab 1:10, sowie die Aufnahmen, stammen aus dem Verkehrsmuseum Nürnberg.



einer Außenrahmen-1B (B VI oder B IX) und den schönen dreiachsigen Durchgangswagen (AB3i, BC3i, C3i [Abb. 6]) vorgeschlagen oder ein Dreilacher-D-Zug aus der 1'C2' h2 Pt Gattung Pt 3/6 und Pw3ü, C3ü und AB3ü, schließlich ein Lokalbahnzug aus der C1' n2 — Tender-Lokomotive D VIII und den kurzen Lokalbahnwagen mit 5 m Achsstand und 8,9 m Länge über Puffer Pw (Abb. 5), BC und C. Für **Württemberg** besonders kennzeichnend wäre ein Personenzug aus der formvollendeten 2'C1' h4v S-Lokomotive Klasse C und folgenden Wagen: Pw3i, AB3i (oder ABü, der einzige deutsche zweiachsige Personenwagen für D-Züge!), BC4i, Ci-Doppelwagen (Stuttgarter Vorortverkehr), D4i (früherer C4i der alten „amerikanischen“ Bauart mit 8,4 + 1,455 Meter Achsstand und 14,9 m Gesamtlänge). Dazu ein Triebzug aus dem zweiachsigen Kittel-Dampfswagen (Ci dT) (Abb. 3) und einem BCi! Für die **Badische Staatsbahn** käme in Frage die an englische Formen angelehnte 2'B n2i S Gattung Iic, als Vorspann die Malfeische 1'C1' n2 Pt Gattung VI b, dazu der holzverschaltete Pw, der AB6ü, ein C4i und ein C3 (größter deutscher mit 8 Abteilen).

Einen schönen Kleinbahnzug bietet u. a. die **Moseltalbahn**, bestehend aus einer B'B n4v-Mallet-Tenderlokomotive, PwPost3i (grün), BC4i (braunes Teackholz), BC3i (rot) und den zugehörigen C4i und C3i. Einen alten Zahnradzug finden wir auf der Halberstadt—Blankenburger Eisenbahn: C1'/b n4-Tenderlok, PwPosti, ABi, Ci (alte preußische Normalen ohne Oberlichtaufbau).

An reizvollen Einzelwagen seien noch genannt: ABC3ü der Marienburger—Mlawkaer Eisenbahn (einziger umsatzfähiger Personenwagen auf deutschen Strecken), ABC4i der Sächsischen Staatsbahn mit Mitteleinstieg, BC4i der Bayerischen Lokalbahn (an den Enden Durchgangs-, in der Mitte Abteilwagen), ABi der Hessischen Ludwigsbahn (erster deutscher „Heusinger-Wagen“), alter preußischer ABCD3 (alle 4 Wagenklassen unter einem Dach!), AB6ü, ABC6ü und C6ü der Preußischen Staatsbahn, ferner der Al-Galeriewagen der Gotthardbahn (vor 40 Jahren ein beliebtes Modell Märklins für Spur I), der A3ü (Abteilwagen mit Faltenbalg) und der C4ü mit Z-Gang der Paris—Lyon—Mittelmeerbahn, der ABü und C4ü der Italiensch-Bahnen (ebenfalls Abteilwagen, im

Kriege viel in SF-Zügen zu sehen gewesen), der C4ü-Leichtstahlwagen der Schweizerischen Bundesbahn u. a. m. Die letzteren lassen sich in deutschen Zügen leicht als Kurswagen oder „leer zurück zur Heimatbahn“ einfügen.

Im Güterwagenpark ist die Auswahl nicht so vielfältig. Es sei aber immerhin genannt: Der dreiachsige Gwlhps („Nwl für Sz“: Preußen, Mecklenburg, Oldenburg, Lübeck-Büchen), der vierachsige GGwhsü (NNwliü der alten Reichseisenbahnen), der preußische 00 (nicht 00t), der bayerische 00t für den Dienstkohlen-Verkehr, der badische vierachsige Gaskesselwagen, der preußische dreiachsige Heizkesselwagen, die dreiachsigen R und Om, der Wagenpark der Hilfszüge, die Zellenwagen usw.

Auch die alten Signale sind es wert, auf einer stillechten „Mittelalter“-Modellanlage festgehalten und der Nachwelt überliefert zu werden, doch hierüber ein andermal.

#### Unsere Stellungnahme:

Wir können die Ausführungen des Herrn Dipl.-Ing. Born nur unterstreichen. Die Modelle älterer Lok- und Wagentypen sind ungemein reizvoll, abgesehen von den bereits angedeuteten übrigen Vorteilen (kürzere Fahrzeuge, kürzerer Radstand, daher kleinere Krümmungsradien usw.). Selbstverständlich braucht man ja nicht gerade die ältesten „Schinken“ auszusuchen, sondern wenigstens 35—40 Jahre zurückgehen. Die Fahrzeuge, kürzerer Radstand, daher kleiner etwas „moderner“ und sicher einem Großteil der Leser bekannt, zumal dieses Fahrzeugmaterial teilweise sogar heute noch läuft oder erst vor einigen Jahren ausgemustert wurde. Wenn sich bisher tatsächlich nur ganz wenige Bastler mit dem Eisenbahn-Mittelalter beschäftigten, so dürfte es mit daran liegen, daß unsere Liebhaberel in Deutschland eben noch verhältnismäßig jung ist. Im Ausland — insbesondere USA, England und Frankreich — sind diese „Old Timer“ gang und gäbe und sehr beliebt. Auch bei uns werden die deutschen „Old Timer“ im Laufe der Zeit sicher ihre Liebhaber finden.

Wer an Übersichtszeichnungen der vorerwähnten Wagen- und Loktypen (oder auch weiteren Typen) Interesse hat, wende sich an Herrn Dipl.-Ing. Born, Minden i. Westf., Hahlerstr. 49s, direkt. Die Redaktion.

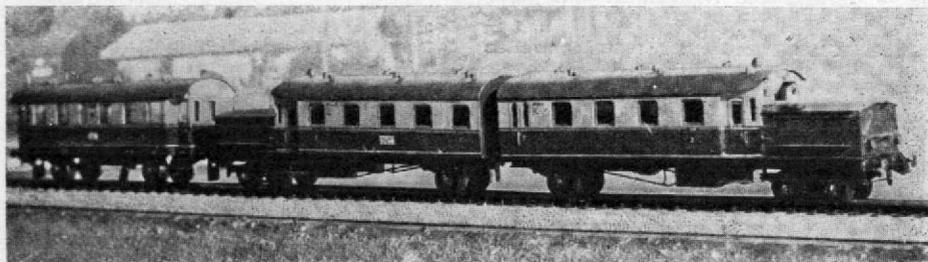


Abb. 7.: Hessischer Speicher-Triebwagen aus dem Jahre 1910, gebaut als H0-Modell von Herrn Dipl.-Ing. Henning