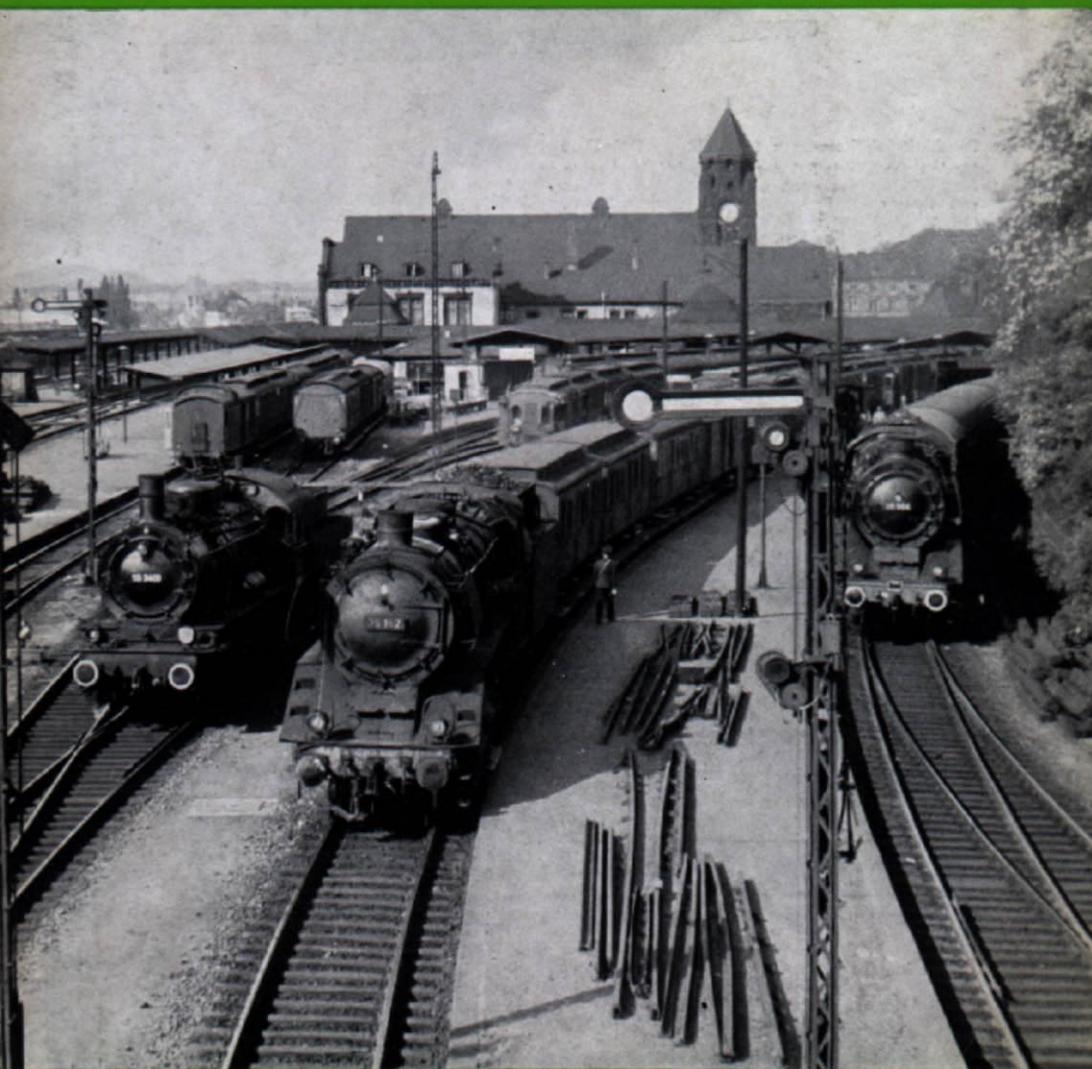


Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



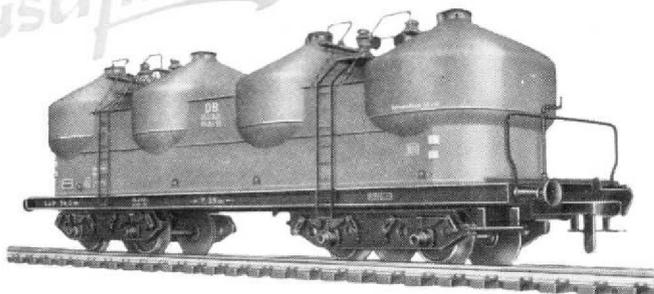
MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

8

BAND XII
21. 6. 1960

PREIS
2,- DM

Fleischmann



Druckluft-Behälterwagen Nr. 1492 DM 10.50

Modell des „KKds 55“ der DB. Verblüffend echte Nachbildung des großen Vorbildes. Aufbauten aus Kunststoff, Fahrgestell aus Zinkspritzguß. Mit reichhaltiger Detaillierung und Originalbeschriftung, handlackiert.

Länge über Puffer: 170 mm.

Nr. 1492 B DM 7.50 do. als Bausatz verpackt.



„Fahrplan“ der „Münchenerbahn“ Nr. 5 VII

1. Die gemixte Schmalspur-Privatbahn (mit Typenskizzen)	295	9. Dreischiengleis beim Vorbild	317
2. Die Bahn im Keller (Ant. Wientgen)	300	10. Bahnsteigmotiv Schröder	318
3. „Geläuterte“ Kugelschreiberminen	301	11. Grüße aus Finnland	319
4. Bunt Gemischtes — teilweise wichtig!	302	12. Ein Stückchen Litze und ein Seuthe-Dampfentwickler	320
5. Das Ausfahrtsignal (Schaltungen)	303	13. Der Leser hat das Wort	322
6. Gartenbahn in H0 (Herkner)	307	14. Cross-Kiting: BR 80	323
7. Eine Märklin'sche BR 74	310	15. Wagenbeschriften	324
8. Illusion der Weiträumigkeit (H0-Anl. Schmid) mit Streckenplan)	312	16. Liebeserklärung an die Dampflok oder: Verachtet mir die Kleinigkeiten nicht ...	326

Miba-Verlag Nürnberg

Eigentümer, Verlagsleiter und Chefredakteur:
Werner Walter Weinstötter (WeWaW)

Redaktion und Vertrieb: Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 —
Klischees: Miba-Verlagsklischeeanstalt (JoKl)
Berliner Redaktion: F. Zimmermann, Berlin-Spandau, Weißenburger Straße 27/1

Konten: Bayer. Hypotheken- u. Wechselbank Nürnberg, Kto. 29 364
Postscheckkonto Nürnberg 573 68 Miba-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag (in letzterem Fall Vorauszahlung)
Heftpreis 2.- DM, 16 Hefte im Jahr.

Die gemixte Schmalspur-Privatbahn

In der MIBA IX Heft 8 war der Ruf zu vernehmen nach Unterlagen für Schmalspurmateriale. Nun – ich habe ein wenig in meinen „Akten“ geblättert und glaube mit diesen Zeichnungen und Typenskizzen die

Grundausrüstung für den Fahrzeugpark einer Schmalspurbahn geben zu können.

Ich habe die Skizzen einiger Personewagen, Packwagen und Lokomotiven zusammengestellt, die sich mit verhältnismäßig einfachen Mitteln nachbauen lassen, – wenn man die Spurweite 16,5 mm benützt, – das heißt den Baumaßstab S. In der MIBA VIII Heft 2 Seite 46/48 habe ich die Gründe dargelegt, die mich die Baugröße S wählen ließen. (Für den Liebhaber von H0-Schmalspurmodellen mit 12 mm Spurweite sind die Skizzen in $\frac{1}{2}$ H0-Größe gehalten. D. Red.) Beginnen wir also gleich mit dem Bau eines 4achsigen Gepäckwagens. Die äußeren Maße zeigt Abb. 2. Als Fahrgestell für diesen Wagen verwendete ich den flatarc von Fleischmann. Der Aufbau besteht aus Sperrholz und Pappe. Bild 1 zeigt das Original, das bei der Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf läuft. Abb. 5 ist die Übersichtszeichnung eines alten Per-

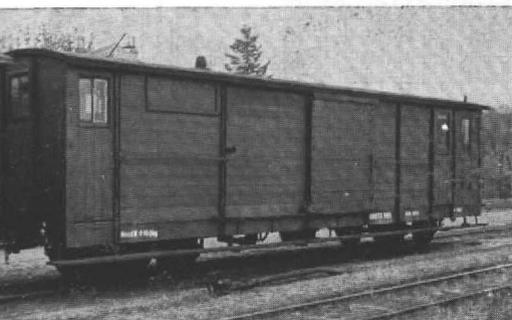


Abb. 1. Vierachsiger Gepäckwagen mit Postabteil der Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf (1000-mm-Spur).

Abb. 2. Typenskizze des gleichen Wagens in $\frac{1}{2}$ H0-Größe (Spurweite = 12mm).

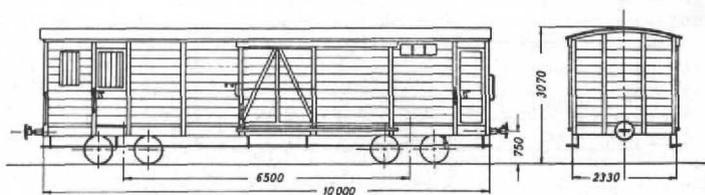
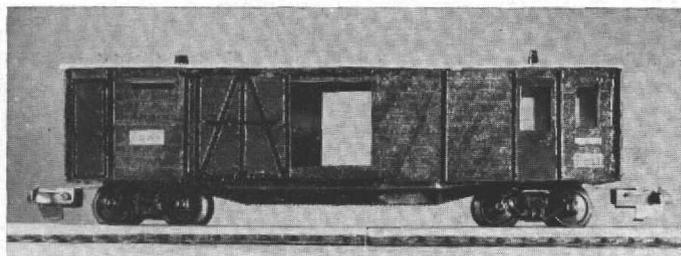


Abb. 3. Der gleiche Wagentyp als Spur-S-Modell des Verfassers (Baugröße S = 1:64).



Heft 9/XII ist ab 15. Juli in Ihrem Fachgeschäft!



Abb. 4. Personenwagen der Kleinbahn Hoya—Syke—Asendorf (HSA). Im Vordergrund ein zweiachsiger Dienstwagen.

Die C-Tenderlok wird in Abb. 19 noch gesondert vorgestellt.

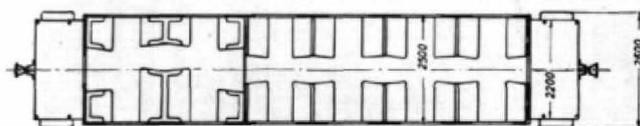
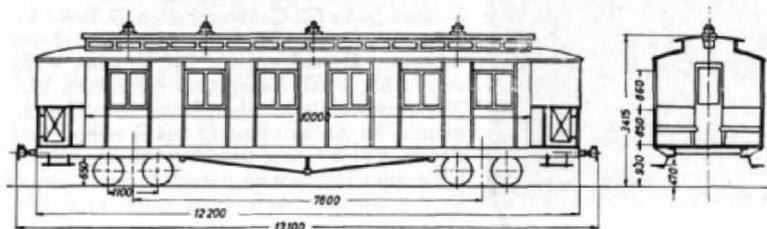


Abb. 5. Typenskizze zum BC-Personenwagen der HSA in $\frac{1}{2}$ H0-Größe (Spur 12 mm).

Abb. 6. Der gleiche Wagen als Spur-S-Modell.

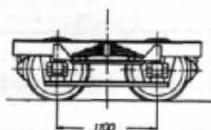
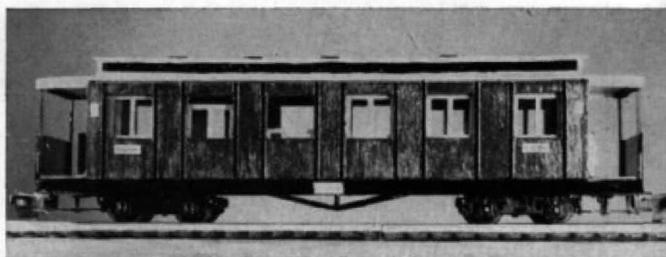
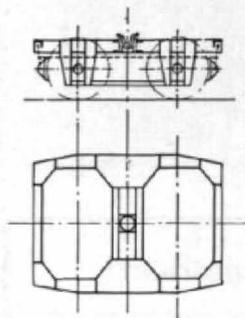


Abb. 7. Ein Drehgestell der HSA-Wagen in $\frac{1}{2}$ H0-Größe (12-mm-Spur) zum Zweck des Selbstbaues.

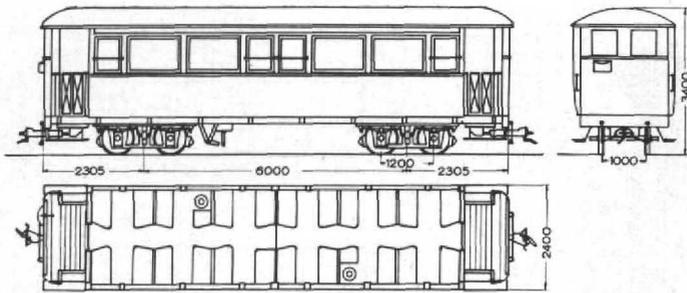


Abb. 8. Typenskizze eines modernisierten CC-Personenwagens der ebenfalls meterspurigen Oberrheinischen Eisenbahn (OEG) in $\frac{1}{2}$ H0-Größe.

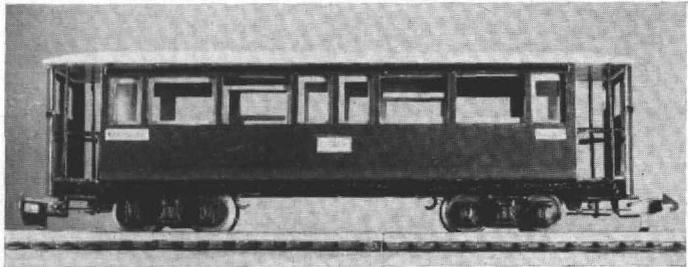


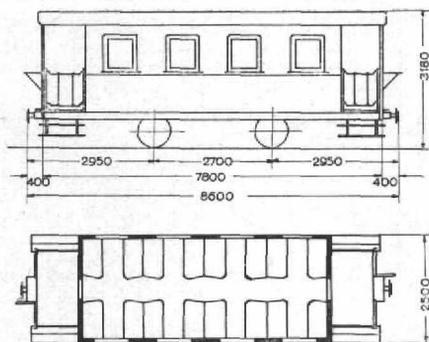
Abb. 9. Dem Verfasser ebenfalls nett gelungen: der OEG-Wagen der Abb. 8 in Baugröße S.

sonenwagens derselben Gesellschaft. In Bild 4 ist das Original dieses Wagens zu sehen, er hat aber nicht mehr die geteilten Scheiben. Auch dieser Wagen ist nicht schwer zu bauen. Ich verwendete auch hier Holz und Pappe. Die Drehgestelle stammen von einem 4-achsigen Trix-Güterwagen. Sollte jemand jedoch die Drehgestelle genau nachbauen wollen, so vermittelt Abb. 7 die nötigen Ansichten und Maße. Die Bilder 3 und 6 geben die beiden Modelle wieder. Ich habe sie „Delfter Blau“ gestrichen und mit einem hellgrauen Dach versehen, denn die Eisenbahngesellschaft Wildenthal-Krummhübel braucht sich ja nicht an die 08/15 Eisenbahnfarben zu halten. Um die Reihe der Fahrzeuge möglichst bunt zu machen, zeige ich einen modernisierten Anhänger der Oberrheinischen Eisenbahngesellschaft. (Bild 8) Diese Gesellschaft betreibt mit meterspurigen elektrischen Bahnen den Städteverkehr zwischen Mannheim, Heidelberg und Weinheim. Das Original kann ich leider nicht bildlich vorführen, dafür zeigt Bild 9 das Modell. Zur Abwechslung habe ich es mit Diamond-Drehgestellen ausgerüstet, die aus Märklin-Güterwagen stammen. Auf der Schmalspurbahn Mundenheim-(Ludwigshafen)-Meckenheim in der Pfalz, die von der

Bundesbahn betrieben wird oder wurde – ich weiß nicht, ob inzwischen der Betrieb auf dieser Strecke eingestellt worden ist – entdeckte ich zweiachsige Personenwagen. In Bild 10 sind die Maße des Fahrzeuges festgehalten. Bild 12 zeigt uns diesen Wagen eingestellt in einen Zug bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Mundenheim. Außerdem ist auf diesem Bild noch ein Dampf-speicherwagen zu sehen, der die Heizung des Zuges übernehmen muß; die Zuglok, eine Diesellok V 29, besitzt nämlich keine Heizvorrichtung. Wenn man zweiachsige Fleischmann-Untergestelle verwendet, ist sehr schnell ein Personenzüge gebaut. Der Radstand stimmt dann zwar nicht genau, aber diesen Einwand darf man wohl mit dem Hinweis auf die „private“ Privatbahn abtun. Bild 13 zeigt den zu diesen Wagen „passenden“ Gepäckwagen mit Postabteil. Er hat eine Lüp von etwa 6,5 m. Nimmt man von den Personenwagen eine Plattform ganz ab und macht die andere nur 700 mm breit (anstatt 1000 mm wie beim Personenwagen), dann stimmt es schon wieder. Wenn man einmal Höhen und Breiten der Fahrzeuge kennt, ist es nicht allzuschwer von einem Foto die Maße zusammen zu kombinieren.



Abb. 10. → Schmalspur-personen-wagen der DB in 1/2 H0-Größe.



▲ Abb. 11. Die Stirnseite des gleichen DB-Schmal-spurwagens, Marke „MM“ (Mundenheim—Meckenheim).

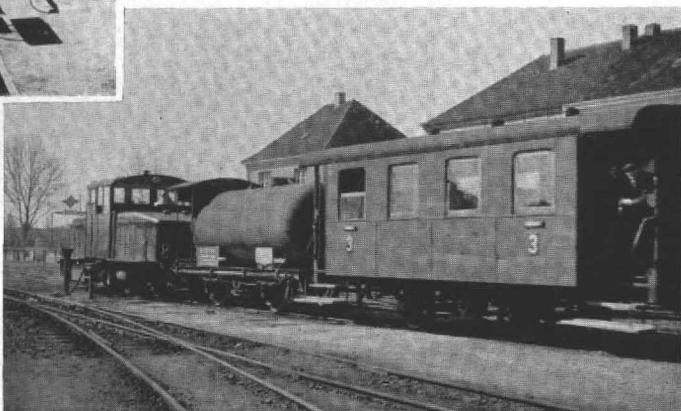
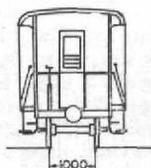


Abb. 12. Schmalspurzug bei der Ausfahrt aus Bahnhof Mundenheim. Zuglok V 29.

Abb. 13. Gepäckwagen mit Postabteil der DB-Schmal-spurbahn Mundenheim—Meckenheim.

Aus diesen Bildern können wir uns gut zwei Personenzüge zusammenstellen. Dazu fehlen uns nun die Maschinen. Vor einem Zug aus 4achsigen Wagen würde sich die Einheits- (oder Einheiz)-Lok Baureihe 99.22 gut machen. Bild 14 zeigt uns die Typen-skizze dieser Maschine. Doch nun zum Modell: das Fahrgestell für die Spurweite H0 herzustellen ist nicht schwer. Man nimmt das Fahrgestell der G 800 von Märklin und fügt den hinteren Laufradsatz noch an (Bild 17). Ich habe den Feldmagneten in der Maschine belassen und zwei Selenzellen für die Umsteuerung eingebaut. Aus den Bildern ist auch der zusätzliche Anbau einer Schwungmasse zu erkennen. Außerdem wurden die Achsen isoliert. Durch den Aus-



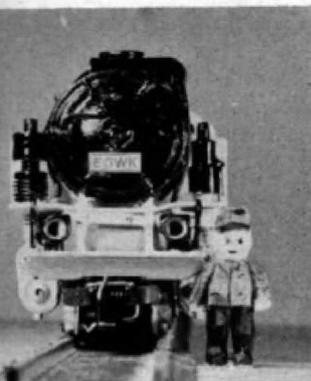


Abb. 15. Erinnern Sie sich noch des netten Bildchens aus dem MIBA-Reporter Nr. 5 S. 162, auf dem das Konterfei der „99 223“ samt ihres rundlich-freundlichen Lokführers abgebildet war? Dieses reizende Bild aus dem Lokarchiv Bellingrodt animierte den Verfasser zu einem ähnlichen Schnappschuß, unter Mitwirkung seines S-Modells der 99 22, das . . .

. . . Abb. 16 von der Seite zeigt.

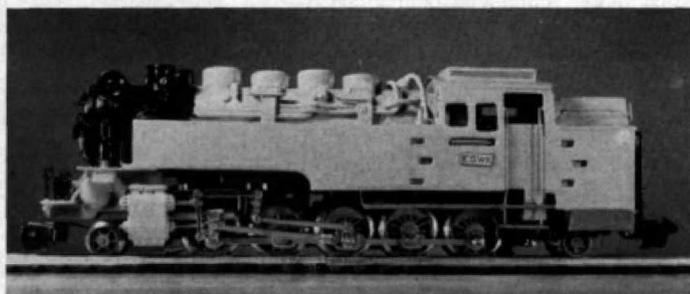
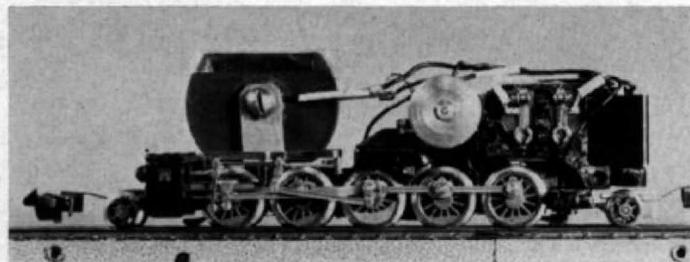


Abb. 17. Das für die „99“ umgebaute Fahrgestell der Märklin G 800 mit Schwungradantrieb. Die Selenzellen mußten „gestützt“ werden; die freien Ränder sind mit Tesafilm gegen etwaigen Gehäuseschluß gesichert.

Der H0-Schmalspurfreund (Spur 12 mm) ist leider nicht so gut dran, er müßte auch das Fahrwerk noch selbst bauen.



tausch der Zylinder gegen diejenigen der F 800 wirkt die Maschine noch etwas wuchtiger. In den Bildern 15 und 16 stellt sich das fertige Modell vor. Auch das Modell läßt die Kräfte der „Schuhgröße 1000“ erahnen (wie im MIBA-Reporter Nr. 5 die 1000-mm-Spur scherzhalber benannt wurde).

Zum Schluß möchte ich noch die „T3“ der Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf vorstellen (Bild 19). Mit der Typenskizze in

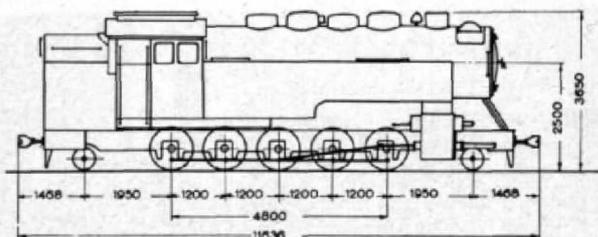


Abb. 14. Typenskizze der schweren DB-Schmalspurlok BR 99 22, Betriebsgattung K 57.10. Treibraddurchmesser 1000 mm, Laufreddurchmesser 550 mm, Spurweite 1000 mm. Größte Geschwindigkeit 40 km/h, Skizze in 1/2 H0-Größe. LÖP beträgt also in Baugröße H0 (Spur 12 mm) 13,5 cm. (Siehe auch „25 Jahre Deutsche Einheitslokomotive.“)

Abb. 18 stimmt die Maschine zwar nicht genau überein, aber eine gewisse Ähnlichkeit kann man ihr nicht absprechen. Es gibt noch eine preußische T 33 (1000 mm Spur), aber auch diese Maschine ist nicht ganz identisch mit der HSA-Lok, die old C läßt sich aber besser nachbauen als die preuß. T 33. Das Untergestell der CM 800 von Märklin paßt ihr fast wie angegossen. In meinem Bastelschrank liegen die Einzelteile schon bereit für dieses Maschinchen.

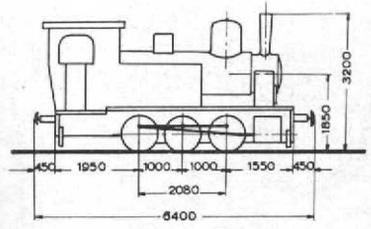
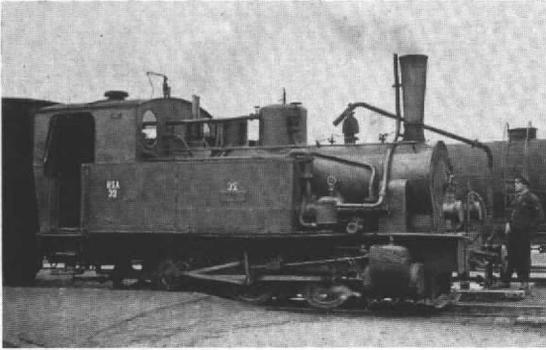


Abb. 18. Typenskizze einer „9921“ (K 33.6).

Abb. 19. Die im Grundprinzip ähnliche „T3“ der HSA.

Ich hoffe, Ihnen eine Anregung gegeben zu haben. Man glaube nicht, daß die Schmalspurbahnen heute nur mehr ein kümmerliches Dasein führen! Die Lüdenscheider Kreisbahnen haben sich für den Verkehr auf der Strecke Lüdenscheid-Altena neue Dieseltriebwagen angeschafft. Auch die Liebhaber des elektrischen Verkehrs kommen auf ihre

Kosten. Ich nenne nur die OEG. Diese Gesellschaft verfügt über einen umfangreichen zum Teil sehr modernen Fahrzeugpark. Die in der MIBA schon öfters genannte Albtalbahn verfügt über eine sehr interessante Umbaulok. Diese Maschine kann aus Netzen von 50 und 25 Hz Wechselstrom gespeist werden.



Abb. 1. Die Fachwerkhäuser des Herrn Wientgen machen sich zweifelsohne sehr malerisch und dabei stammt er, nicht aus dem Fränkischen, sondern wohnt in Mülheim/Ruhr.



Abb. 2 u. 3. Zwei markante Gebäude, mal etwas näher besehen.

Mit gewöhnlichen Wasserfarben...

... bemalt Herr Wientgen die aus Faller-Teilen zusammen-„komponierten“ Häuser, allerdings — und das ist der wichtigste Kniff bei der Sache! — müssen die zu bemalenden Teile vorher mit Aceton eingepinselt werden!

Wenn man mit seiner Malkunst mal nicht zufrieden ist, heißt es nur: „Abwaschen — neu machen!“ Also gerade richtig für „Lernlinge“!

Kugelschreiberminen - „geläutert“ durch des Feuers Macht!

Auf Seite 24 des Heftes 1/XII empfiehlt Herr Albig Kugelschreiberminen als Masten. Da ich seit längerer Zeit diese Röhrchen zu allen möglichen Einzelteilen verarbeite (so z. B. als Sandrohr meiner Besandungsanlage), mußte ich anfangs auch einigen Ärger mit der Schreibpaste erleben, bis ich eines schönen Tages meine gerade vorrätigen Minen kurzerhand ins Ofenfeuer warf. Reumütig klaubte ich sie andern Tags aus der Asche, putzte sie ab und siehe da... sie waren zugleich auch vom Fett gereinigt und gut verlötbar. Ich nehme allerdings an, daß das Feuer nicht zu stark sein darf, damit sich die Minen nicht verziehen. H. D.

Die Bahn im Keller...

... des Herrn Wientgen, die wir Ihnen im letzten Heft vorstellten (Bauphase Januar 1960), hat inzwischen einen beachtlichen und überraschenden Fortschritt erfahren! Seit Mai sieht es im Mittelabschnitt so aus, wie es Abb. 1 und 4 zeigen. Die das letzte Mal auf diesem Abschnitt noch nicht vorhandene Hintergrundkulisse ist hier hinzugekommen und wirkt ausgezeichnet. Man beachte auch die äußerst natürlich wirkende Häuserumgruppierung der Abb. 4 gegenüber Bild 4 im letzten Heft. Der Fortschritt ist offensichtlich, unverkennbar und daher lehrreich.



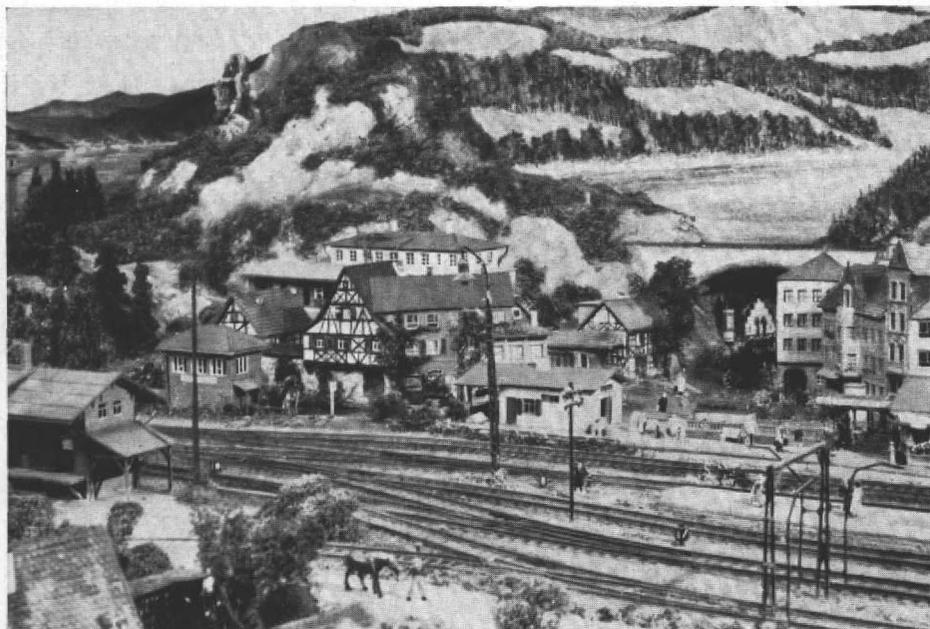


Abb. 4. Nicht in den Schoß gefallen ist Herrn Wientgen diese sehr echt wirkende Szenerie. Er hat probiert, beobachtet, studiert, mit einem Wort: „gearbeitet“ — an sich und an der Anlage!

Bunt Gemischtes - teilweise wichtig!

● Achtung, Postbezieher!

Wie Ihnen bereits mit dem letzten Heft mitgeteilt, sehen wir uns durch die neuerlichen postalischen Schwierigkeiten leider genötigt, den Postbezug zum 30. Juni 1960 aufzukündigen.

Erneuern Sie bitte Ihr Abonnement ab 1. Juli 1960 direkt beim Verlag. Sie erhalten dann Ihre Hefte nach wie vor pünktlich und zuverlässig direkt zugeschickt. Sie können nun auch wieder wie früher die Hefte einzeln bezahlen (bitte Vorauskasse!). Die ab Januar 1960 eingeführte Vierteljahreszahlung war nicht durch uns veranlaßt worden (wie anscheinend ein paar Postboten fälschlicherweise behauptet haben), sondern ebenfalls eine der neuen Postbestimmungen.

Also bitte nicht vergessen (damit Ihr MIBA-Bezug keine Unterbrechung erleidet):

Ab 1. Juli 1960 kein Postbezug mehr!

Bitte gleich an den Verlag wenden!

● Das heutige Titelbild

Ein mit Eisenbahnatmosphäre geradezu „geladenes“ Bild aus dem „Eldorado der Dampfloks“, Gießen.

Foto: J. Kroitzsch, Saasen, Krs. Gießen.

● Die „verspätete Messeneuheit“...

... in Heft 6/XII, die Märklinlok mit dem LAPRI-PERPLEX-Gehäuse, war natürlich ein „verspäteter“ APRIL-Scherz. Das einzige, das daran stimmt, ist die Behauptung, daß wir von dieser tollen Sache „auf Umwegen“ erfahren haben. Das Bild machte nämlich den Umweg über Rottach, als er uns von Herrn Helmut Wietek aus Flensburg zugeschickt wurde. „Zu geschickt“, d. h. sehr geschickt ist ihm die Fotomontage jedenfalls gelungen. Bravo, Herr Wietek!

● Felsen aus Korkrinde

Die Firma HERPA legt — unter Bezugnahme auf Heft 6/XII — Wert auf die Feststellung, daß die Landschaft des Herrn Härtle mit HERPA-Tannen bestückt ist und daß HERPA die erste Firma auf dem Modellbahnsektor war, die Korkrinde als Filsimitation auf den Markt brachte.

● Eine einmalige Chance...

... stellt das Angebot der Fa. Fulgurex dar, diejenige Loktype bei TENSHODO in Auftrag zu geben, deretwegen am meisten Zuschriften eingehen (s. S. 289 im letzten Heft). Seien Sie nicht zu bequem, nützen Sie diese einmalige Chance, schreiben Sie gleich! **Letzter Termin: 30. Juni 1960.**