

Miniaturbahnen

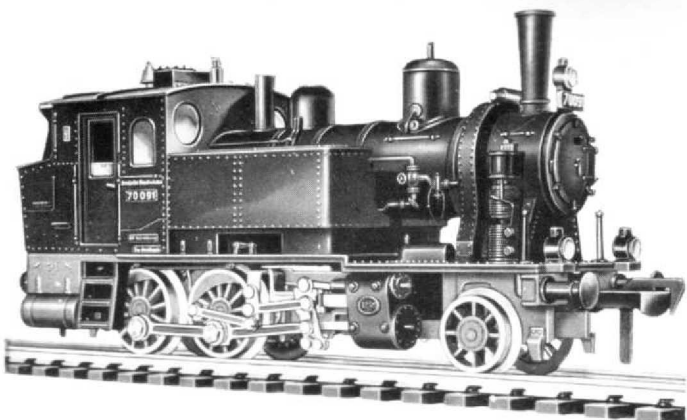
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

10 BAND XVI
23. 7. 1964

J 21 28 2 E
Preis 2.- DM



Fleischmann
HO

bewährt
begeehrt
preiswert

1316 FLEISCHMANN HO-MODELL DM 27.50

der Tender-Lokomotive 70 091 der Deutschen Bundesbahn, Bw Ansbach
(Bauart Pt 23 der Königl. Bayer. Staatsbahn)

GEBR. FLEISCHMANN • MODELL-EISENBAHN-FABRIKEN • NÜRNBERG 5



NEUHEIT
1964

In zahlreichen Zuschriften wird uns täglich bestätigt, daß unsere Neuheiten auch in diesem Jahre wieder einen sehr großen Anklang gefunden haben.

Die Auslieferung unserer Neuheiten erfolgt im Herbst.

Bitte geben Sie Ihrem Fachhändler bereits jetzt Ihre Wünsche an, damit er frühzeitig genug für Sie disponieren kann.

Jedwede Nachfragen in unserem Werk sind absolut zwecklos!

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ Nr. 10/XVI

1. Tip für Waggonbauer: Erhabene Zierleisten	439	14. Preuß. Schnellzuglok S 1 (BZ)	457
2. Märklin E 94 wird jetzt geliefert	439	15. TT-Anlage des Herrn G. V. P.	460
3. Veteranen auf dem Postament	440	16. Preiser-Messemotiv „Entwicklungshilfe“	461
4. H0-Anlage des Franklin-Instituts (USA)	443	17. Tablettenverpackung als Riffelblech	461
5. Eine Achillesferse des Dreischienen-Zweileiter-Gleichstrom-Systems? Elektr. Lösung	444	18. Da wiehert das Dampfroß	461
6. Wandvorhang als Hintergrundkulisse	445	19. Die H0-Gartenbahn (Farts. und Schluß)	462
7. Zwerg-Lichtsignale Sh0/Sh1	446	20. Ein feudaler Diesellok-Schuppen	465
8. Militärfahrzeug – friedlich verwendet	448	21. Vollendete Wagendach-Rundungen	466
9. Wie tarne ich Gleiskurven?	449	22. Durch's Land der roten Erde ...	468
10. Elastische Motor-Lagerung	450	23. Drucktasten-Meßplatz	469
11. Fleischmann-Weichen für Dreischienensystem	451	24. Wer gut schmeert – der gut fährt	470
12. Von „Häusen“ nach „Iselshäusen“ H0-Anlage Müller, Stockholm	453	25. Buchbesprechung: Fahrt frei für meine Modellbahn	471
13. Neuheit: Micro-Glühlämpchen!	456	26. Spur 0 ist noch nicht ausgestorben	472

MIBA-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 –
Schriftleitung und Annoncen-Dir.: Günter E. R. Albrecht
Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKl)

Konten: Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, Kto. 29364
Postcheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Heftpreis 2,- DM, 16 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag
(in letzterem Fall Vorauszahlung plus -,10 DM Versandkosten).



10 Jahre

ist es gerade her, daß wir einen Bauplan vom GGtrieb 69 902 im Heft 10/VI veröffentlichten. Das hier gezeigte Modell baute Herr R.-D. Rose aus Burgsteinfurt in Gemischtbauweise (Holz und Metall).

Keine 3 Monate hat es gedauert...

... lobenswerterweise! ... bis die Märklin-E 94 nach der Spielwarenfachmesse im Handel erschienen ist, übrigens tatsächlich als erstes Großserienmodell mit Puffertellerwarnanstrich! Das bestens geratene Modell im Maßstab 1:87 entspricht sowohl hinsichtlich der Detaillierung als auch der Leistung dem Messemuster. Als maximale Anfahrzugkraft – nur diese ist für den praktischen Betrieb maßgebend – wurden von uns 145 g in der Ebene ermittelt, was also gleichbedeutend ist mit der Infahrtsetzung von ca. 60–65 Märklin-Zweiachsern! Die Laufeigenschaften, insbesondere Laufruhe und -geräusch, sind sehr gut. Auch die Langsamfahrt ist zufriedenstellend, doch hätte die Gesamtunterstützung ruhig größer gewählt werden können, da die bei voll aufgedrehtem Regler erreichbare Geschwindigkeit (umgerechnet über 200 km/h)

weder dem Vorbild gerecht wird (max. 90 km/h), noch solo auf dem Standard-Gleisradius ausgefahren werden kann! Gewicht der Lok: 585 g, max. Stromaufnahme ca. 0,6 A.

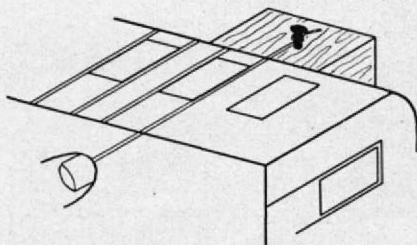
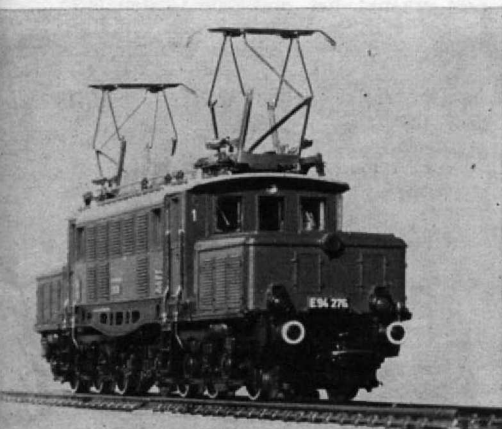
Wir werden auf dieses Lokmodell nochmals in einem anderen Zusammenhang zurückkommen.

TIP FÜR WAGGONBAUER

Erhabene Zierleisten

Im Rahmen der Baubeschreibung des Ci pr 91 in Heft 12/XI wurde u. a. auch beschrieben, wie man die Zierleisten durch aufgeklebte Kartonstreifen darstellen kann. Das Aufkleben dieser Streifen auf die Seitenwände ist m. E. aber viel zeitraubender als das Auflöten. Dazu nehme ich ein Stück Holz, das in der Breite genau in den Wagenkasten hineinpaßt, in der Höhe aber ein Stück übersteht. In das herausragende Stück schlägt man einen Nagel ein, befestigt daran einen 0,3 mm starken Kupferdraht, spannt ihn über die Wagenwand und lötet ihn fest. Eine feine Vierkantfeile gibt dem Ganzen den letzten „Schliff“ (Entfernen der Lötzinnreste und Flachfeilen der Drähte).

Urs von Meyenburg, Basel



Heft 11/XVI ist spätestens 4. 9. 1964 in Ihrem Fachgeschäft!

Veteranen auf dem Postament

WÜRTTEMBERG

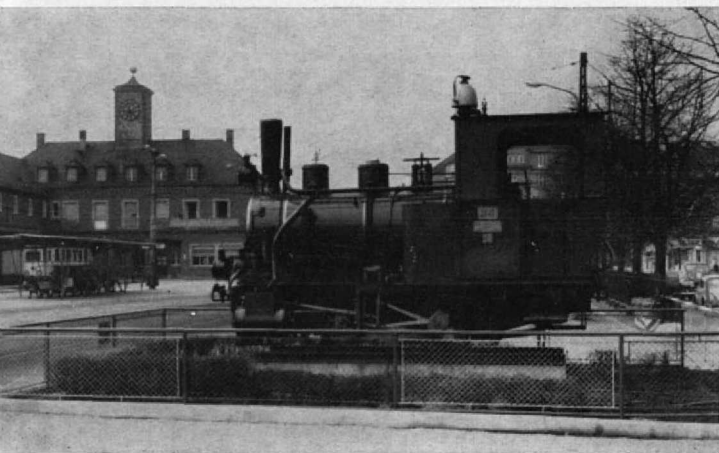


Abb. 1. Lok Nr. 56 der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft vor dem OEG-Bahnhofsgebäude in Mannheim.

(Foto: H. Owart, Hamburg-H.)

In Heft 14/XII S. 560 berichteten wir unter dem Titel „Ein Züglein steht im Walde ganz still und stumm“ über die sorgsam umhegte und gepflegte Salzkammergut-Lok samt zwei Wagen, die der Besitzer des Alpenrasthauses „Zur Ischler Bahn“ angekauft hat, um durch diesen besonderen Anziehungspunkt Gäste heranzuziehen.



In Heft 11/XIV S. 467 bildeten wir die schmucke kleine Schmalspurlok ab, der die OEG einen besonderen Ehrenplatz vor dem Mannheimer Bahnhof zugedacht hat (Abb. 1).

Inzwischen erreichten uns weitere Fotos aus dem In- und Ausland, die beweisen, daß man endlich den Wert alter Fahrzeug-Veteranen erkannt hat und „die Letzten ihres Stammes“ nicht mehr gedankenlos verschrottet, sondern liebevoll nochmals instandsetzt und, versehen mit einem schmucken Gewand, an einem netten Platz als eigenes Denkmal aufstellt.

Darüber hinaus ging vor einiger Zeit etwa folgende Pressenotiz durch die Lande:

Frankfurt (Eig. Meld.). Städte, die für „Denkmals- und Museumszwecke“ eine Dampflokomotive haben wollen, können sich schon jetzt bei der Bundesbahn melden. Bis zum Jahre 1970 nämlich wird die „gute, alte Dampf-Lok“ im Betrieb der Deutschen Bundesbahn verschwunden sein. Die Dampflokomotiven werden dann verschrottet, wenn sie nicht als schwergewichtige Erinnerung auf Bahnhofsvorplätzen oder anderen städtischen Plätzen ein „Museums-Heim“ finden. (Westfalenpost Nr. 227 vom 29./30. September 1962.)

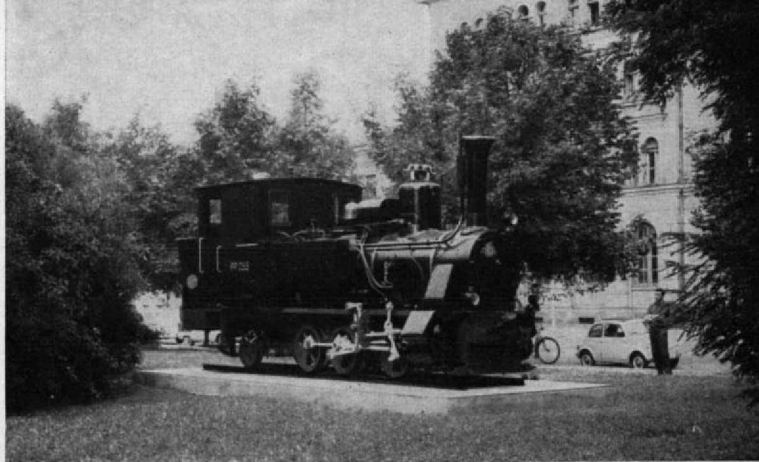
SCHWEIZ

Abb. 2. Lok Nr. 5 der Waldenburger Bahn (750-mm-Spur) in Liestal (Strecke Basel – Luzern).

(Foto: R. Scholz, La Chaux-de-Fond)

BAYERN

Abb. 3. Lok 99 253 der Walhallabahn (1-m-Spur) vor dem Gebäude der BD Regensburg.
(Foto: H. Roß, München)



Andere Meldungen wollten sogar die Preise kennen (bis zu 20 000,- DM je nach der Größe der Lok). Wie dem auch sei, Tatsache scheint zu sein, daß man irgendeine nette, goldige Lok durch Ankauf vor Verschrottung bewahren kann. Großen Clubs dürften also in den nächsten Jahren schwierige Aufgaben bevorstehen: Eine Sammlung zum Ankauf einer Museumslok ins Leben zu rufen, die städtischen Behörden dafür zu interessieren, für die Aufarbeitung und Pflege zu sorgen, usw. usw. Auf jeden Fall eine dankens- und lobenswerte Aufgabe; und viel-

leicht tragen die heutigen Bildchen dazu bei, daß bei den Vereinigungen entsprechende Diskussionen in Gang kommen, denn das Beispiel der Luzerner Eisenbahnamateure (s. Abb. 2 und Bericht des Herrn Scholz) müßte doch eigentlich besonders anspornen.

Herr Reinhard Scholz, La Chaux-de-Fonds (Schweiz), schickt das Bildchen von der netten, goldigen und wieder schmuck hergerichteten Schmalspurbahn-Lok der Waldenburg-Bahn, die seit etwa zwei Jahren im Bahnhof Liestal (15 km von Basel an der Strecke nach Luzern) einen Ehrenplatz erhielt. Er erzählt:

ALASKA

Abb. 4. Auch im hohen Norden der „Neuen Welt“ ist man traditionsbewußt: Lok Nr. 1 der Alaska-Railroad als Denkmal in Fairbanks/Alaska. (Foto: G. Haucke, Dortmund)



MÜNCHEN

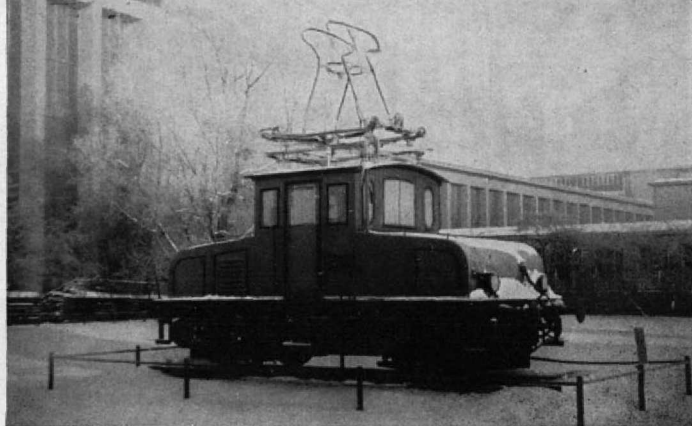


Abb. 5. Auch die E 69 01 wurde erfreulicherweise auf ein Postament gesetzt, um der Nachwelt erhalten zu bleiben. Hier steht sie originalgetreu (mit den ursprünglichen Pantographen) vor der großen Werkhalle des Ausbesserungswerks München-Freimann. Die E 69 01 wurde 1905 für die 5 kV/16 $\frac{2}{3}$ Hz-Privatbahn Murnau – Oberammergau als erste Vollbahnlok mit Tatzlagermotoren gebaut und erst nach dem Kriege anlässlich der Umstellung jener Strecke auf 15 kV ausgemustert. Ihre vier Schwestern versehen heute noch Strecken- bzw. Rangierdienst, worüber wir verschiedentlich schon berichtet haben. (Foto: Jürgen Menzel, Essen)

„Eine ihrer Schwestern wurde von Luzerner Eisenbahnamateuren gekauft, wieder hergerichtet und dem Verkehrshaus in Luzern (auf das wir vor einiger Zeit hingewiesen haben) geschenkt! Unsere Anerkennung! Die restlichen Dampfloks wurden verkauft und verschrottet ...“

Die Waldenburger Bahn ist mit 750 mm die „schmalspurigste“ öffentliche Bahn in der Schweiz und führt von Liestal nach Waldenburg. Vor 1953, also vor der Elektrifizierung, soll es äußerst gemütlich auf dieser Strecke zugegangen sein. So erzählte mir ein alter Billeteur, die Buben hätten sich bei der Station Hölstein-Süd einen Sport daraus gemacht, vom ersten Wagen abzuspringen, sich an den Apfelbäumen zu bedienen und dennoch gut den letzten Wagen mit prallen Taschen zu erklimmen. Oder aber sie strichen an dieser Stelle, die die steilste der gan-

zen Strecke ist, die Schienen mit Schmierseife ein und hatten ihren Heidenspaß, wenn die kleine Lok dampfend, fauchend und geradezu fluchend überhaupt nicht mehr vorwärts kam. Dafür revanchierte sich der Lokführer, indem er die Burschen, die sich mit ihren Fahrrädern an der Spitze des Zuges hielten – die Trasse verläuft größtenteils neben der Straßenkante – so einräucherte, daß sie nachher wie Neger aussahen. – Schade, diese Zeiten kommen nie mehr wieder, sie sind endgültig vorbei und unsere Enkelkinder würden sich überhaupt kein Bild mehr von jenen vorsintflutlichen Dampflokomotiven machen können, wenn man sie nicht hin und wieder der Nachwelt erhielt, wie z. B. in Liestal oder – dank den Luzerner Eisenbahnamateuren – in Luzern oder in Mannheim und vielleicht noch in anderen Orten ...!“



WESTFALEN

Abb. 6. Ein kompletter Zug der Kreis Altenaer Eisenbahn auf seinem „Altersitz“ vor dem Heimatmuseum in Lüdenscheid. (Foto: D. Sturm, Lüdenscheid)

Herr Hermann Roß, München, berichtet:

... Ebenso erwähnenswert ist die Geste der Bundesbahn, die in Regensburg ebenfalls einer Schmalspurbahn ein bleibendes Denkmal schuf. In den ersten Septembertagen 1962 wurde ein Exemplar aus dem Lokpark der bekannten 1-m-spurigen Walhalla-Bahn in den Grünanlagen vor der Regensburger Bundesbahndirektion auf ein Betonfundament gesetzt (Abb. 3). Die „Denkmalslok“ wurde in einjähriger Arbeit auf „neu“ hergerichtet, hübsch schwarz, rot und silbern gestrichen, und so blinkt und blitzt sie nun als verkörperte Erinnerung an die „gute, alte und romantische Eisenbahnzeit“. (Auf die Walhalla-Bahn werden wir gelegentlich noch gesondert eingehen. D. Red.)

Herr Dietmar Sturm, Lüdenscheid, berichtet:

Die „Schnurre“, auf hochdeutsch Kreis-Altenaer Eisenbahn A.G. Lüdenscheid (KAE), hat ihre letzte Fahrt angetreten. Auf dem Gelände des Heimatmuseums in Lüdenscheid haben eine Lok, ein Personen-

und ein Güterwagen ihren Altersitz bekommen, aber keineswegs ihre wohlverdiente Ruhe, wie Abb. 6 zu erkennen gibt.

Die KAE, eine meterspurige Schmalspurbahn, wurde vor 75 Jahren eingeweiht. 1949 wurde der Betrieb auf der Strecke Halver-Schalcksmühle eingestellt. 1956 auf der Strecke Lüdenscheid-Werdohl, 1961 Lüdenscheid-Altena. Die 1959 angeschafften rot-elfenbein lackierten Diesellokomotiven sind im letzten Augenblick ausgewandert – nach Wangerooge zur „Inselbahn“. „So endete eine Liebe“, eine liebe, gemütliche Schmalspurbahn, deren Güterzüge mit 15 km/h dahinzuckelten, die Personenzüge mit 20 km/h und deren moderne Gefährten (oder Gefährte) es sogar nur auf 40 km/h bringen durften. Daß der bereifte Straßenschlepper, als er sie über's Pflaster zu ihrem Standplatz brachte, auch nicht mehr schaffte, wird der letzten Lok sicher eine Genugtuung gewesen sein (auch wenn sie die Ursachen nicht erkennen konnte und daher, von ihrem Standpunkt aus mit Recht, Zeit ihres vermutlich arg langen Lebens auf dem Altersitz über die gummibereifte Konkurrenz verärgert bleiben wird).

Schön wär's ja ...

... wenn wir alle soviel Platz zum Aufbau einer Anlage hätten wie ... das Eisenbahn-Museum des Franklin-Instituts in Philadelphia (USA). Diese Anlage ist etwa 5 x 12 m groß und soll im H0-Maßstab Eisenbahn- und Industrieanlagen des US-Bundesstaates Pennsylvania darstellen.



Herr Hermann Roß, München, berichtet:

... Ebenso erwähnenswert ist die Geste der Bundesbahn, die in Regensburg ebenfalls einer Schmalspurbahn ein bleibendes Denkmal schuf. In den ersten Septembertagen 1962 wurde ein Exemplar aus dem Lokpark der bekannten 1-m-spurigen Walhalla-Bahn in den Grünanlagen vor der Regensburger Bundesbahndirektion auf ein Betonfundament gesetzt (Abb. 3). Die „Denkmalslok“ wurde in einjähriger Arbeit auf „neu“ hergerichtet, hübsch schwarz, rot und silbern gestrichen, und so blinkt und blitzt sie nun als verkörperte Erinnerung an die „gute, alte und romantische Eisenbahnzeit“. (Auf die Walhalla-Bahn werden wir gelegentlich noch gesondert eingehen. D. Red.)

Herr Dietmar Sturm, Lüdenscheid, berichtet:

Die „Schnurre“, auf hochdeutsch Kreis-Altenaer Eisenbahn A.G. Lüdenscheid (KAE), hat ihre letzte Fahrt angetreten. Auf dem Gelände des Heimatmuseums in Lüdenscheid haben eine Lok, ein Personen-

und ein Güterwagen ihren Altersitz bekommen, aber keineswegs ihre wohlverdiente Ruhe, wie Abb. 6 zu erkennen gibt.

Die KAE, eine meterspurige Schmalspurbahn, wurde vor 75 Jahren eingeweiht. 1949 wurde der Betrieb auf der Strecke Halver-Schalcksmühle eingestellt. 1956 auf der Strecke Lüdenscheid-Werdohl, 1961 Lüdenscheid-Altena. Die 1959 angeschafften rot-elfenbein lackierten Diesellokomotiven sind im letzten Augenblick ausgewandert – nach Wangerooge zur „Inselbahn“. „So endete eine Liebe“, eine liebe, gemütliche Schmalspurbahn, deren Güterzüge mit 15 km/h dahinzuckelten, die Personenzüge mit 20 km/h und deren moderne Gefährten (oder Gefährte) es sogar nur auf 40 km/h bringen durften. Daß der bereifte Straßenschlepper, als er sie über's Pflaster zu ihrem Standplatz brachte, auch nicht mehr schaffte, wird der letzten Lok sicher eine Genugtuung gewesen sein (auch wenn sie die Ursachen nicht erkennen konnte und daher, von ihrem Standpunkt aus mit Recht, Zeit ihres vermutlich arg langen Lebens auf dem Altersitz über die gummibereifte Konkurrenz verärgert bleiben wird).

Schön wär's ja ...

... wenn wir alle soviel Platz zum Aufbau einer Anlage hätten wie ... das Eisenbahn-Museum des Franklin-Instituts in Philadelphia (USA). Diese Anlage ist etwa 5 x 12 m groß und soll im H0-Maßstab Eisenbahn- und Industrieanlagen des US-Bundesstaates Pennsylvania darstellen.



