

I 21282 D

Miniaturbahnen

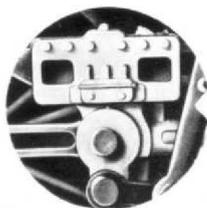
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

11 BAND XIX
25. 8. 1967

J 21 28 2 D
Preis 2.20 DM



Wissen SIE

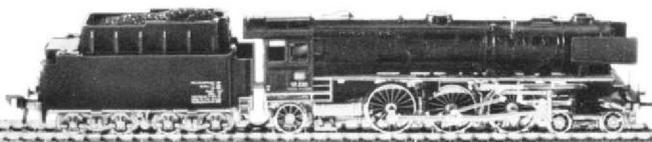
was das ist

und

was das ist

Das sind nur zwei von
vielen Extras unseres
SCHWARZEN GIGANTEN!

weil sich's dauernd
bewährt!



„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 11/XIX

- | | | | |
|---|-----|--|----------|
| 1. Bunte Seite (Fachgeschäft . . ., Karikatur, Tunnelportal mit „Galionsfigur“) | 531 | 15. „Die Unvollendete“ (u. andere Brückentorsos) | 552 |
| 2. Die letzte Überlebende der ehem. Bayr. BB II-Malletlok | 532 | 16. Die Besandungsanlage des Bw Lindau (BZ) | 556 |
| 3. H0-Modell der BB II | 534 | 17. Die „01“ und die „1a“-Idee der Fa. Fleischmann (Bohrung für Ski-Schleifer) | 558 |
| 4. Eine einfache Fahrstraßenschaltung | 536 | 18. Nützliche Tips: Röhrensockel als Mehrfachstecker | |
| 5. Signal-Ausleger | 537 | 19. Lange Züge — trotz kurzer Bahnsteige! | 559 |
| 6. Großbild: H0-Anlage Hallmann | 538 | 20. Northeastern-Holzprofile, „Kochbares“ Metall u. a. m. | 560 |
| 7. Noch nicht die Letzte ihres Stammes (Nachtrag zu Heft 2/XIX) | 538 | 21. 1,8 mm hohe H0-Schienenprofile und ihre Probleme | 561 |
| 8. Eine Musterbrücke in N (KleiWe-N-Brücke) | 540 | 22. TT-Anlage aus transportablen Teilstücken (Anlage Aurich) | 563 |
| 9. Vollautomatischer Lorenkipper (BP) | 541 | 23. „Langenschwalbacher“ Wagenmodelle (Schicht, Heinen und Selbstbau) | 566 |
| 10. H0-Anlage eines mitteldeutschen Modellbahners (Bildmotive) | 546 | 24. Ein Free-Lance-„Langenschwalbacher“ in N | 568 |
| 11. Der verbesserte vollautomatische Abstellbahnhof | 547 | 25. So würde i c h es machen! (2 Streckenpläne Entwürfe von H. J. Spieth, Stgt-Freiberg) | 570 |
| 12. Modell eines TEE-Gliedertriebwagenzuges (VT 11) in Baugröße N | 548 | 26. Ein Fußgängertunnel (Bildmotiv) | 570 |
| 13. Im Land Utopia (Anlage Heckmann) | 549 | | 575 |
| 14. Kleinigkeiten am Straßenrand (Praktische Tips) | 551 | | 557, 565 |

MIBA-Verlag Nürnberg

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

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlertorgaben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 —
Schriftleitung u. Annoncen-Dir.: Ing. Gernot Balcke.

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

Heftbezug: Heftpreis 2,20 DM, 16 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag
(in letzterem Fall Vorauszahlung plus —,20 DM Versandkosten).

► Heft 12/XIX ist spätestens am 23.9.67 in Ihrem Fachgeschäft! ◀

Im Fachgeschäft eingetroffen...

(Die in Klammern angegebenen Hefte weisen auf bereits erfolgte Besprechungen hin).

KLEIWE: alle Neuheiten (4/XIX) außer Arkaden (s. a. S. 540)
PECO: 0-Weichenbausätze (5/XIX)
QUICK: H0-Bahnhof „St. Niklaus“ (5/XIX)
RIVAROSSO: FS-Ellok E 428, ältere Ausführung (5/XVII)
SOMMERFELDT: N-Einbein-Stromabnehmer (5/XIX)
TRIX: sämtliche N-TEE-Wagen (5/XIX)
VOLLMER: H0-Gebäude (5/XIX): Nr. 3211/3711, 3212/3712, 3213/3713, 3214/3714
 sowie Fleischmann- und Märklin-Katalog.

Stichtag: 31. 7. 1967

(Bezieht sich nur auf Nürnberger Fachgeschäfte!)



Die letzte Bayerische BB II

versieht heute noch ihren Dienst bei einer Regensburger Zuckerfabrik; unser Bericht auf den folgenden Seiten ist dieser betagten Malletlok gewidmet. (Foto: Ing. P. Lachner, Regensburg)

Nanu!!-??

Bild ohne Worte — von einem Leser eingesandt — Quelle leider unbekannt



Ein Tunnelportal mit „Gallionsfigur“

... dürfte sicherlich auch beim großen Vorbild nicht allzu häufig anzutreffen sein — zumindest nicht in unseren Regionen.

Dirk v. Harlem fotografierte dieses außergewöhnliche Portal des Klüth-Tunnels (bei Hameln), das sich auf Modellbahn-Anlagen bestimmt gut machen dürfte. (Als „Gallionsfigur“ müßte halt eine passende TT- oder N-Figur — steinfarben angemalt — erhalten).

Noch zwei weitere Anregungen sind hier zu entdecken: die gemauerten großen Bogen oberhalb des Portals als Vorbeugungsmaßnahme gegen Erdbeben, sowie der Haltepunkt direkt am Eingang vor der Tunneleinfahrt (siehe H-Schild am Portal!).

Sicherlich wünscht sich mancher brieflichen Kontakt und Meinungsaustausch mit Modellbahnern aus Mitteleuropa. Auch drüben freut man sich über solche Kontaktpflege (wie uns die eingehenden Zuschriften beweisen).

Wer zwecks Briefwechsel oder Materialaustausch mit einem Modellbahner aus Mitteleuropa Kontakt aufnehmen möchte (oder umgekehrt), möge uns seine Anschrift mitteilen. Wir leiten Zuschriften aus „West“ und „Ost“ gerne weiter.

Im Fachgeschäft eingetroffen...

(Die in Klammern angegebenen Hefte weisen auf bereits erfolgte Besprechungen hin).

KLEIWE: alle Neuheiten (4/XIX) außer Arkaden (s. a. S. 540)
PECO: 0-Weichenbausätze (5/XIX)
QUICK: H0-Bahnhof „St. Niklaus“ (5/XIX)
RIVAROSS: FS-Ellok E 428, ältere Ausführung (5/XVII)
SOMMERFELDT: N-Einbein-Stromabnehmer (5/XIX)
TRIX: sämtliche N-TEE-Wagen (5/XIX)
VOLLMER: H0-Gebäude (5/XIX): Nr. 3211/3711, 3212/3712, 3213/3713, 3214/3714
 sowie Fleischmann- und Märklin-Katalog.

Stichtag: 31. 7. 1967

(Bezieht sich nur auf Nürnberger Fachgeschäfte!)



Die letzte Bayerische BB II

versieht heute noch ihren Dienst bei einer Regensburger Zuckerfabrik; unser Bericht auf den folgenden Seiten ist dieser betagten Malletlok gewidmet. (Foto: Ing. P. Lachner, Regensburg)

Nanu!!-??

Bild ohne Worte — von einem Leser eingesandt — Quelle leider unbekannt



Ein Tunnelportal mit „Gallionsfigur“

... dürfte sicherlich auch beim großen Vorbild nicht allzu häufig anzutreffen sein — zumindest nicht in unseren Regionen.

Dirk v. Harlem fotografierte dieses außergewöhnliche Portal des Klüth-Tunnels (bei Hameln), das sich auf Modellbahn-Anlagen bestimmt gut machen dürfte. (Als „Gallionsfigur“ müßte halt eine passende TT- oder N-Figur — steinfarben angemalt — erhalten).

Noch zwei weitere Anregungen sind hier zu entdecken: die gemauerten großen Bogen oberhalb des Portals als Vorbeugungsmaßnahme gegen Erdbeben, sowie der Haltepunkt direkt am Eingang vor der Tunneleinfahrt (siehe H-Schild am Portal!).

Sicherlich wünscht sich mancher

brieflichen Kontakt und Meinungsaustausch mit Modellbahnern aus Mitteleuropa. Auch dürfen freut man sich über solche Kontaktpflege (wie uns die eingehenden Zuschriften beweisen).

Wer zwecks Briefwechsel oder Materialaustausch mit einem Modellbahner aus Mitteleuropa Kontakt aufnehmen möchte (oder umgekehrt), möge uns seine Anschrift mitteilen. Wir leiten Zuschriften aus „West“ und „Ost“ gerne weiter.

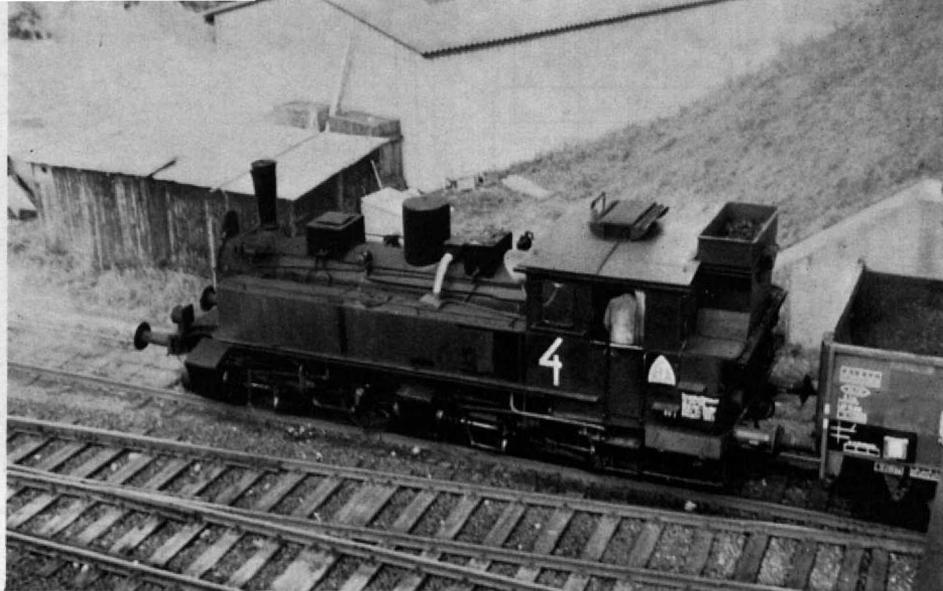
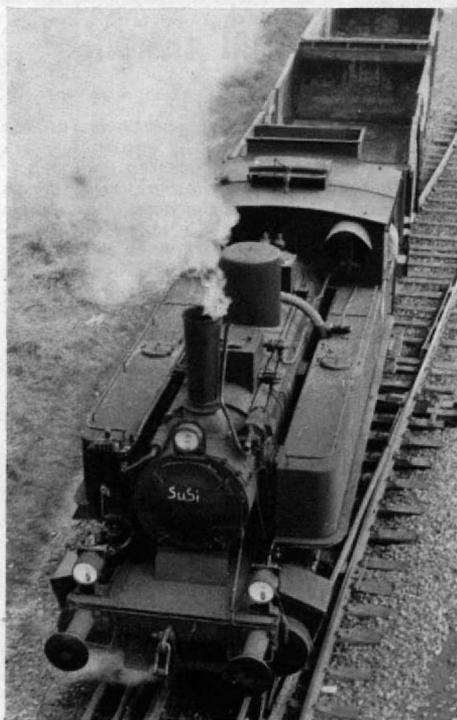


Abb. 1—3. Immer noch im Einsatz: die auf den Namen „Susi“ getaufte Regensburger Malletlok. (Das Kreuz am Signal bedeutet bekanntlich: „Außer Betrieb“!) (Fotos Abb. 1—3: Ing. P. Lachner, Regensburg)

Die letzte Überlebende der ehemaligen

von Ing. P. Lachner, Regensburg

Bayerischen BB II



Auf meinem täglichen Büroweg überquere ich die Gleisanlage der hiesigen Zuckerfabrik und damit den Wirkungsbereich einer betagten bayerischen BB II, die Heft 1/1966, S. 26, nach die letzte übriggebliebene Mallet-Lok sein soll und die vom Personal der Zuckerfabrik liebevoll „Susi“ genannt wird (Abb. 2). Der im Laufe des Jahres anfallende Rangierbetrieb dieser Zuckerfabrik wird von zwei Dieselloks der Bauart Kö abgewickelt. Von Ende September bis Anfang Dezember jedoch, wenn die „Zuckerrübenkampagne“ läuft, dann wird die Susi aus dem Stall geholt, um die endlosen Rübenzüge zu verschieben (Abb. 3).

Die Susi wurde 1903 von Maffei in München gebaut und konnte heuer in ausgezeichnete Verfassung ihren 64. Geburtstag feiern. Nach mehrjährigem Dienst bei der Bayerischen Staatsbahn wurde sie 1925 von der Reichsbahn auf die Baureihen-Nummer 98 727 umgezeichnet. Während des letzten Krieges schied sie aus dem Staatsdienst aus und wurde von der Regensburger Zuckerfabrik als Werkslok übernommen. Damals war sie noch in Gesellschaft einer bayerischen D VI und einer Elna-Lok. Als Naßdampflokomotive ist sie anspruchslos und daher für den rauen Rangierdienst geeignet. Das vordere Niederdrucktriebwerk und das hintere Hochdrucktriebwerk arbeiten im Verbund, darum auch ein der S 3/6 ähnlicher Auspufftakt.

Ich habe von der Susi einige Bilder geschossen, um den Nachbauwilligen diese Loko-



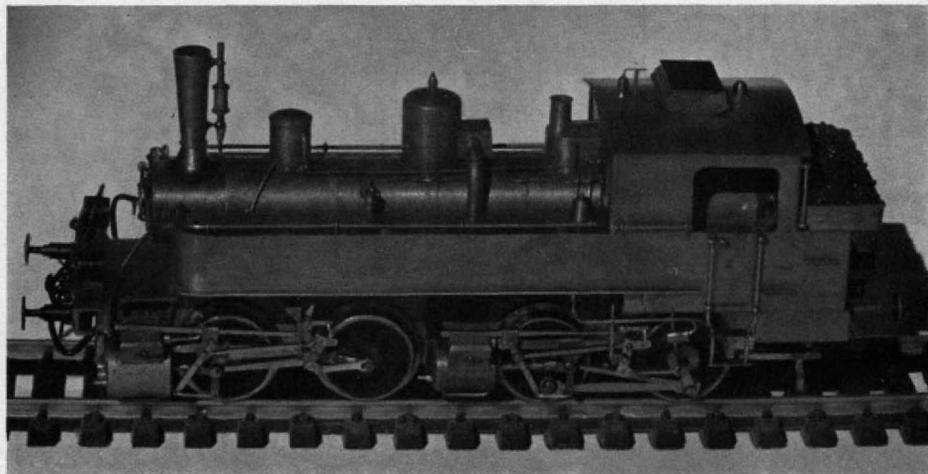


Abb 4 u. 5. Kaum zu glauben, daß es sich um ein Erstlingswerk handelt: das wirklich ausgezeichnet gelungene H0-Modell der Bauplan-BB II des Herrn Wolf Schultze aus Krailling. Geradezu unglaublich: die höchst zierlich ausgeführten Steuerungsteile (s. Abb. 6—8)!

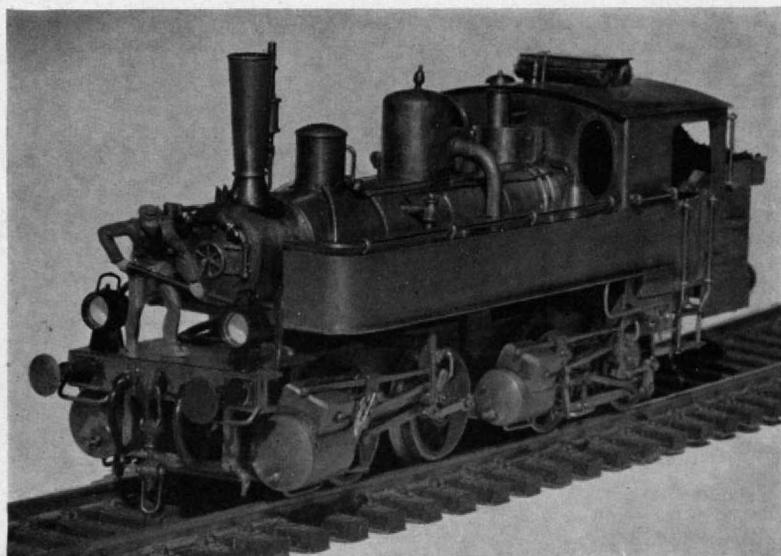
omotive in ihrem heutigen Zustand zu zeigen. Die Sandkästen sind eckig ausgeführt. Auch ein Turbogenerator für das 3-Licht-Spitzensignal wurde mittlerweile angebracht. Die Stangenpuffer sind Hülsenpuffer geworden. Am Führerhaus wurden zusätzliche Fenster eingebaut, an den Stirnfenstern Wetterblenden angebracht und hinten ein Kohlensilo errichtet. Die Sicherheitsventile wurden vom Dampfdom weg zur Führerhauswand verlegt. Die Susi hat mittlerweile eine leistungsfähigere Luftpumpe erhalten, der Schalldämpfer am Kamin ist verschwunden. Das Charakteristische an dieser Lokomotive, das Mallet-Triebwerk, blieb un-

verändert. Vor etwa 5 Jahren wurde die Susi gründlich überholt.

Wir können hoffen, daß sie noch recht lange zur Freude aller Dampflok-Verehrer ihren Dienst verrichten wird. Doch sollte man einmal dieser letzten normalspurigen Malletlok überdrüssig werden, wie schön wäre es dann, wenn sie nicht dem Schmelzofen verfiel, sondern in einem Museum der Nachwelt erhalten bliebe!

Anmerkung der Redaktion

Wir danken Herrn Ing. Lachner für die Aufnahmen von der „Susi“, die eine gute Ergänzung zu unserem Bauplan in Heft 1/1966 darstellen. Wir sind sogar der Meinung, daß der „Susi“ die kantigen Dome und das



**Die
Bayer.
BB II
Mallet-
Lok
als
HO-
Modell**

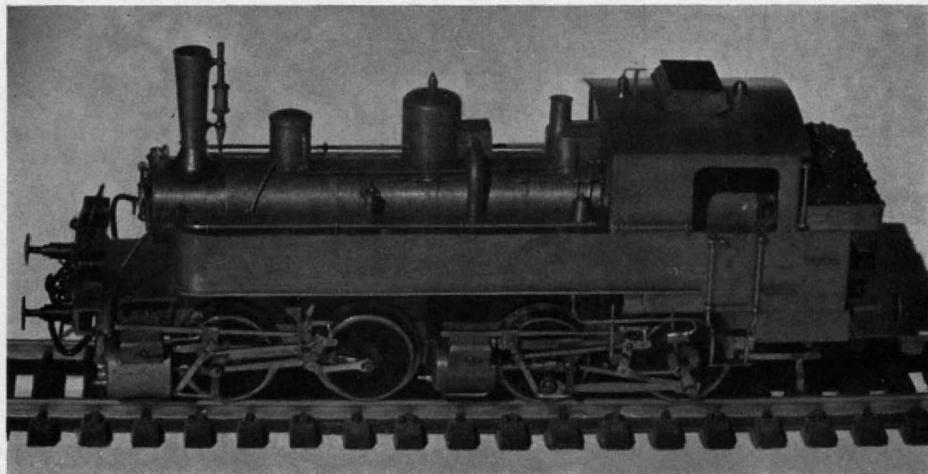


Abb 4 u. 5. Kaum zu glauben, daß es sich um ein Erstlingswerk handelt: das wirklich ausgezeichnet gelungene H0-Modell der Bauplan-BB II des Herrn Wolf Schultze aus Krailling. Geradezu unglaublich: die höchst zierlich ausgeführten Steuerungsteile (s. Abb. 6—8)!

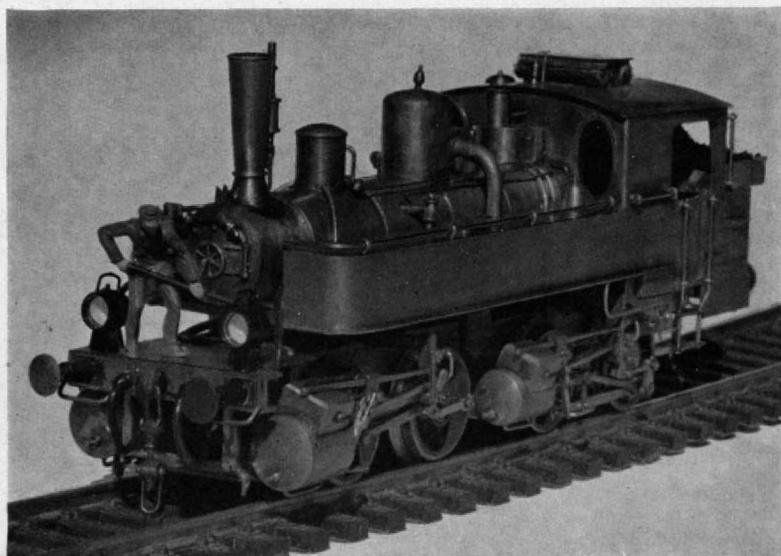
omotive in ihrem heutigen Zustand zu zeigen. Die Sandkästen sind eckig ausgeführt. Auch ein Turbogenerator für das 3-Licht-Spitzensignal wurde mittlerweile angebracht. Die Stangenpuffer sind Hülsenpuffer geworden. Am Führerhaus wurden zusätzliche Fenster eingebaut, an den Stirnfenstern Wetterblenden angebracht und hinten ein Kohlensilo errichtet. Die Sicherheitsventile wurden vom Dampfdom weg zur Führerhauswand verlegt. Die Susi hat mittlerweile eine leistungsfähigere Luftpumpe erhalten, der Schalldämpfer am Kamin ist verschwunden. Das Charakteristische an dieser Lokomotive, das Mallet-Triebwerk, blieb un-

verändert. Vor etwa 5 Jahren wurde die Susi gründlich überholt.

Wir können hoffen, daß sie noch recht lange zur Freude aller Dampflok-Verehrer ihren Dienst verrichten wird. Doch sollte man einmal dieser letzten normalspurigen Malletlok überdrüssig werden, wie schön wäre es dann, wenn sie nicht dem Schmelzofen verfiel, sondern in einem Museum der Nachwelt erhalten bliebe!

Anmerkung der Redaktion

Wir danken Herrn Ing. Lachner für die Aufnahmen von der „Susi“, die eine gute Ergänzung zu unserem Bauplan in Heft 1/1966 darstellen. Wir sind sogar der Meinung, daß der „Susi“ die kantigen Dome und das



**Die
Bayer.
BB II
Mallet-
Lok
als
HO-
Modell**

abgeänderte Führerhaus noch besser zu Gesicht stehen. Wie schön wäre es, wenn sich einer der großen Modellbahnhersteller dieses reizenden Loktyps annehmen würde! Wie gut sie sich als Modell annimmt, beweisen die Aufnahmen des Herrn Wolf Schultze aus Krailling, der die BB II in H0 nachgebaut hat – übrigens als höchst bemerkenswerte Erstlingsarbeit! Doch lassen wir ihn selbst berichten:

„Ihr Bauplan hat mich zu diesem meinem Erstlingswerk verführt – nicht zuletzt, da es sich um eine alte bayerische Lokomotive handelt. Nachträglich muß ich sagen: Es war eigentlich gar nicht so schwer, sogar die Steuerung ist einigermaßen zierlich ausgefallen. Ich hätte sie noch feiner hingekriegt, aber ich wollte das Modell endlich rollen sehen. Es sieht zu schön aus, wenn alle „Stangerl“ hin und her werkeln! Selbstverständlich wird die Lok noch fertiggestellt: Lokschilder und Farbe sind unterwegs.

Das Modell besteht aus 440 Einzelteilen, davon 140 allein für die Steuerung. Es wurde mittels einer „uralten“ Unimat und einer Menge Laubsägeblätter aus Messing gebaut, teils gelötet, teils geklebt (Uhu-plus). Der Motor- und Getriebevorschlag des Bauplans wurde im großen und ganzen beibehalten, jedoch eine etwas größere Untersetzung vorgesehen. Außerdem raucht und qualmt meine Lok! Der Seuthe-Dampientwickler wurde amputiert und paßt gerade noch in den (nicht vergrößerten) Schornstein. Die thermische Isolierung ist auf den Bildern deutlich zu erkennen.

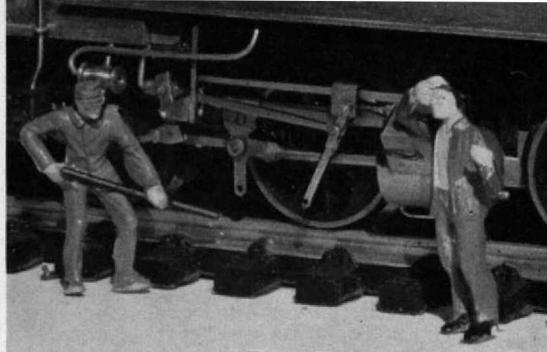


Abb. 6 u. 7. Obwohl Werkmeister Zacherl nach den ersten Probeläufen eine angerissene Bohrung und den Verlust eines „Stangerls“ feststellte (und Monteur Hintermeier sich wegen der bevorstehenden „schweißtreibenden“ Arbeit schon stöhnend an den Kopf faßt), tut dies der Leistung des Herrn Schultze in keiner Weise Abbruch, zumal die Steuerungsteile bekanntlich vierfach anzufertigen waren!

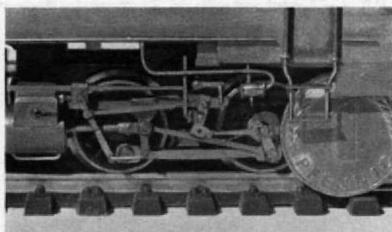
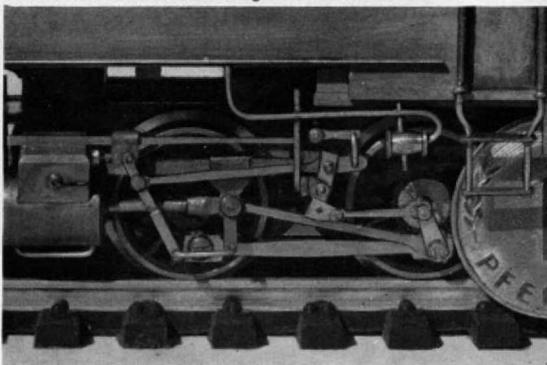


Abb. 8. Ein Pfennig als stummer, aber höchst bedachter Zeuge für die unwahrscheinlich fein und diffizil ausgeführte Steuerung! (Abb. in 1/4-Größe)

Vielleicht spornt das m. E. gute Ergebnis meines Erstlingswerkes manch' anderen Modellbahner an, es mir gleichzutun! Ich kann tatsächlich nur bestätigen, was die MIBA schon immer und immer wieder betont: Man sollte es einfach einmal versuchen, es steckt tatsächlich mehr in einem, als man vermutet oder sich selbst zutraut!“ Wolf Schultze, Krailling

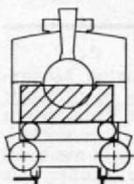
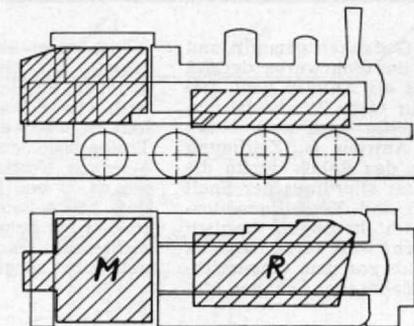


Abb. 9. Michael Daemisch aus Freiburg beweist zeichnerisch, daß sich bei Verwendung eines Märklin-Triebwerks nur geringfügige Maßabweichungen ergeben. (M = Motor, R = Umschaltrelais)



Und damit Sie sich noch mehr wundern, noch ein Vorschlag eines 14jährigen MIBA-Lesers namens Michael Daemisch aus Freiburg i. Br. Unser Stoffseuzer, daß uns kein passender Wechselstrom-Motor für die Mallet-lok bekannt wäre, ließ ihm keine Ruhe und es freut ihn spitzbübisch, gleich 2 Fliegen mit einer Klappe geschlagen zu haben: