

Miniaturbahnen

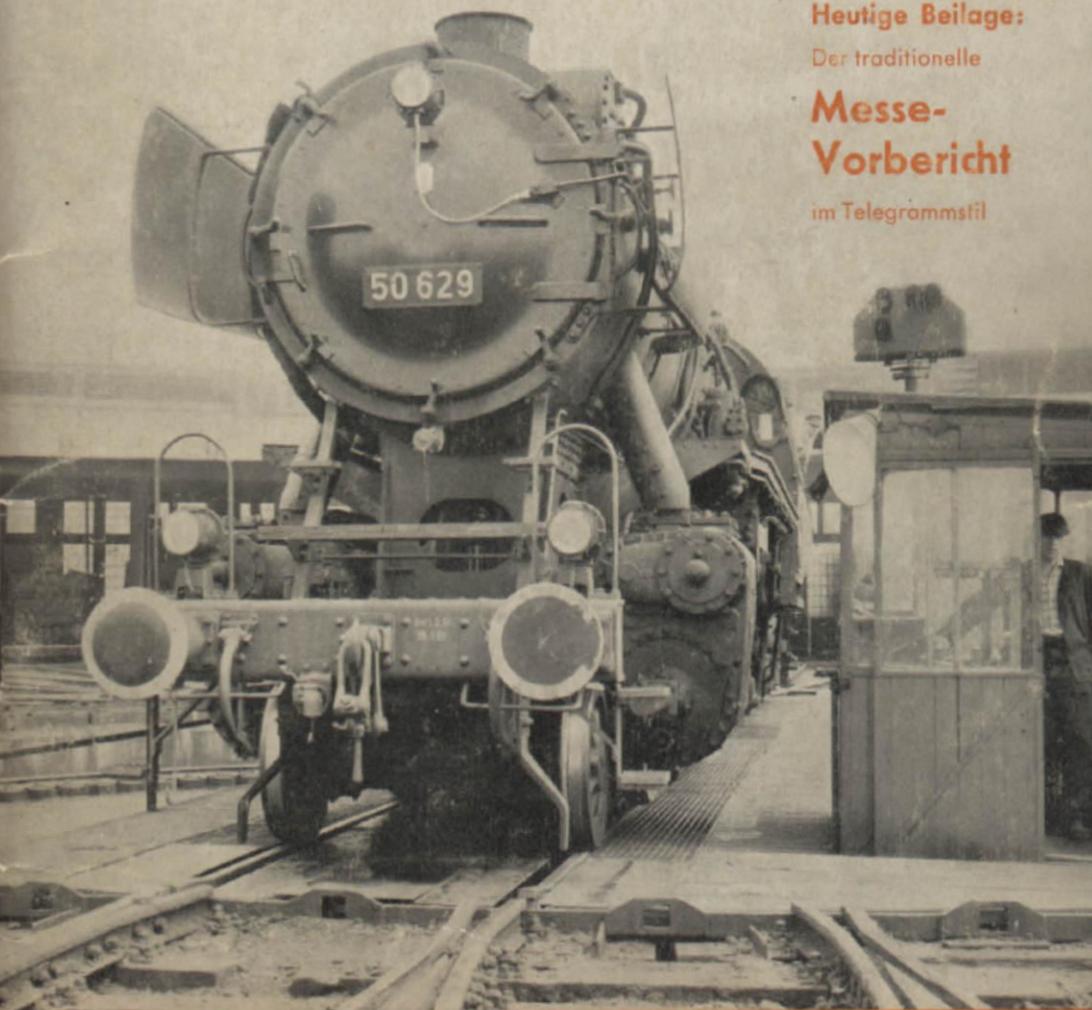
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

Heutige Beilage:

Der traditionelle

**Messe-
Vorbericht**

im Telegrammstil



MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

21. JAHRGANG
FEBRUAR 1969

2

PREISER bringt die kleinste bewegliche Figur der Welt



„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ Heft 2/XXI

1. Der Kraftprotz (Container-Verladung)	63	13. Fast 8000 km elektr. Zugbetrieb der DB	78
2. „Kalte Rinne“-Motiv auf der 20 öS-Banknote	63	14. Langsames Anfahren und Bremsen	85
3. BR 10 und BR 66 kommen ins Museum	64	15. Anlagenmotiv B. Schmid	88
4. Tips zu Fallers- und Vollmer-Straßenpflaster	66	16. Die große Spiral-Wendel des EBAC-Bonn (mit Streckenplan)	89
5. „In München steht ein Hof-Bräuhaus . . .“	67	17. „Bitte anschnallen . . .“ (Schutzbauwerk Düsseldorf und Tip)	92
6. Der kritische Leser: BR 01 (N) von Arnold und Minitrix	67	18. Postwagenmodell	93
7. H0-Anlage Pahl mit Streckenplan	68	19. Mein Container-Umschlagplatz en miniature	94
8. Ist ein Steigungsmesser notwendig?	71	20. „66“ aus „23“ — ein lohnender Umbau BA	96
9. Kreuzungsstation Malsfeld (mit Gleisplan)	72	21. Meine Kellerbahn (H0-Anlage Fluck)	101
10. Schutzschaltung für Magnetspulen (Nachtrag)	76	22. Tip: Streumaterial in der Kaffeemühle	103
11. Besprechung: Lötkolben Weller-Magnastat	77	23. 4achsiger Niederbordwagen XX0 49 (BZ in H0 und N)	104
12. „Halt!“ (Nachtrag zu Sh 2)	77	24. So baute ich meine N-Anlage (Schluß)	106

MIBA-Verlag Nürnberg

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

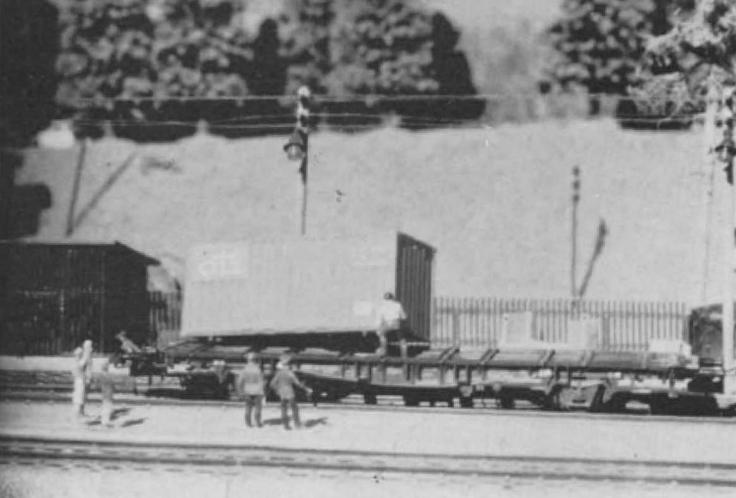
Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 26 29 00 —
Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKi)

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

Heftbezug: Heftpreis 2.60 DM, 13 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt beim Verlag.

▶ **Heft 3a - das 1. Messeheft - ist am 22. März in Ihrem Fachgeschäft!** ◀

(Heft 3b — das 2. Messeheft — etwa 1 Woche später)



Na, Na! ✓

Oder:

Der Kraftprotz

Oder:

Ob an der Messe
ein Hilfsgerät auf
den Markt kam?

(Bitte beiliegenden Mes-
sekurzbericht daraufhin
durchsehen, da dies bei
Redaktionsschluß noch nicht
festzustellen war! D. Red.)

Bei meinem Besuch in „Iselshausen“ vor ein paar Wochen, sah ich eine seltsame, aber dennoch „treudeutsche“ Methode einen Container abzuladen. Als ich den Kranführer Axel St. fragte, warum er denn noch per Hand ablade, sagte er mir: „In den Fachzei- tungen (ge-

meint war die MIBA) sind zwar schon Zeichnungen veröffentlicht worden, aber man kann noch keinen solchen Kran kaufen!“

Vielleicht nimmt die Industrie sich dieser Sache (zur Messe) an, dann könnte dieser mein „Kraftakt“ ad acta gelegt werden!

Die Österrei- chische National- Bank...



scheint es gewirmt zu haben, daß die MIBA im Rahmen des Artikels „Krausel-Tunnel“, „Kalte Rinne“ und „Weinzettelwand-Tunnel“ (Heft 12/68 S. 610) keine Frontalansicht vom zweistöckigen Viadukt „Kalte Rinne“ veröffentlicht hat. Sie gab „deshalb“ kurzerhand eine neue Zwanzig-Schilling-Note heraus, auf der diese Landschaftspartie abgebildet ist. Das Felsmassiv rechts ist das gleiche, das auf Abbildung 1 des o. a. Heftes links zu sehen ist

(siehe auch die Übersichtsskizze der Abb. 2 im gleichen Heft). Das Bildnis auf der Vorderseite der Banknote stellt keineswegs WeWaW im fortgeschrittenen Alter dar (eine spätere Ähnlichkeit wäre rein zufällig!), sondern Carl Ritter von Ghega, den Erbauer der Semmeringbahn.

Auf diese Dinge machte uns Herr H. Freinthal aus Wien aufmerksam, der hofft, noch das 40-jährige MIBA-Jubiläum zu erleben...

Das heutige Titelbild dokumentiert die faszinierende Schönheit eines imposanten Dampfrosses, die spätere Generationen wohl kaum mehr werden richtig empfinden können. (Foto: W. Hürtgen, Köln)

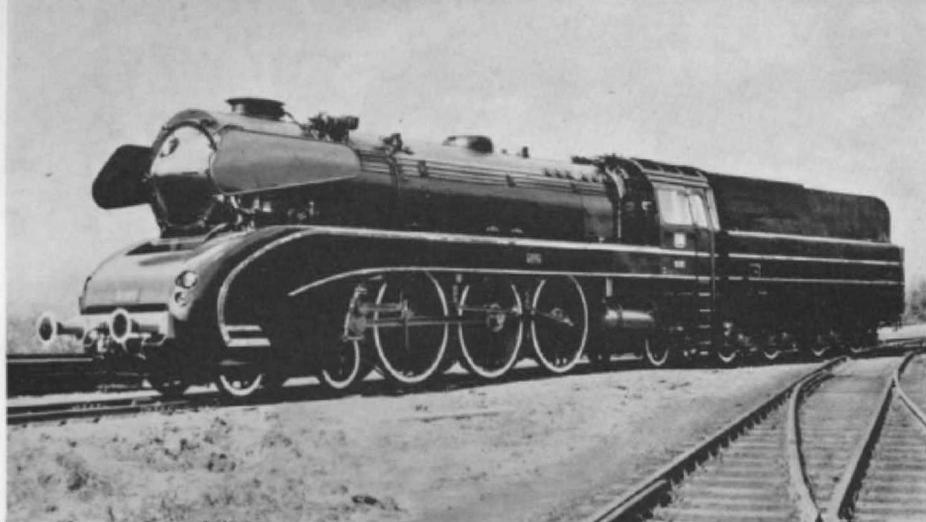


Abb. 1. Jeder Eisenbahnfreund wird aufatmen, daß wenigstens eine der beiden BR 10 der Nachwelt erhalten bleibt! (Werkfoto Krupp GmbH.)

• Vor dem Verschrotten bewahrt!

Ein Lob der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte Karlsruhe!

BR 10 001 und BR 66 002 kommen ins Museum!

Die Dampflokkreunde können aufatmen: wieder bleiben zwei Dampflokomotiven uns und der Nachwelt erhalten. Die BR 10 001, einst das Dampf-Paradepferd der Deutschen Bundesbahn, kommt nun in das künftige Verkehrsmuseum in Berlin (nachdem die bisherige Ausschreibung der Lok zum Verkauf ohne Erfolg geblieben war). Die zweite Erprobungslok, die 10 002, steht armselig, verlassen und degradiert im Ludwigshafener Bahnhofsgelände auf einem

Abstellgleis und fristet ihr Dasein als Heizlok, und zwar in ziemlich herabgekommenen Gewand, wie aus den Abb. 3—6 hervorgeht.

Der Erhalt der 66 002 ist ein weiteres Verdienst der höchst aktiven „Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V.“, die diese Lok unter großen finanziellen Opfern für die Regelspur-Fahrzeugsammlung dieser Gesellschaft erworben hat. Die 1'C2'-h2t-Personenzuglok gab es (wie die BR 10) nur in zwei Vor-

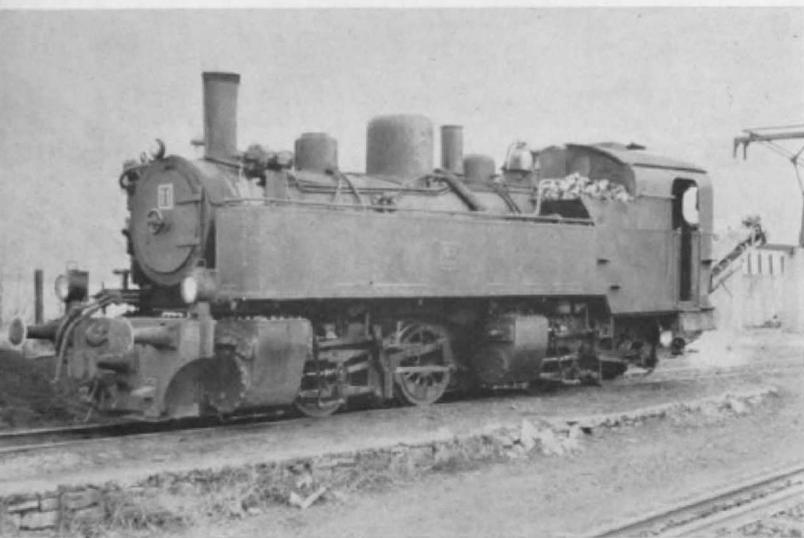


Abb. 2. Auch diese B'B-Mallet der Brohlthal-Eisenbahngesellschaft wird dank der Tatkraft der „Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte Karlsruhe“ überleben!

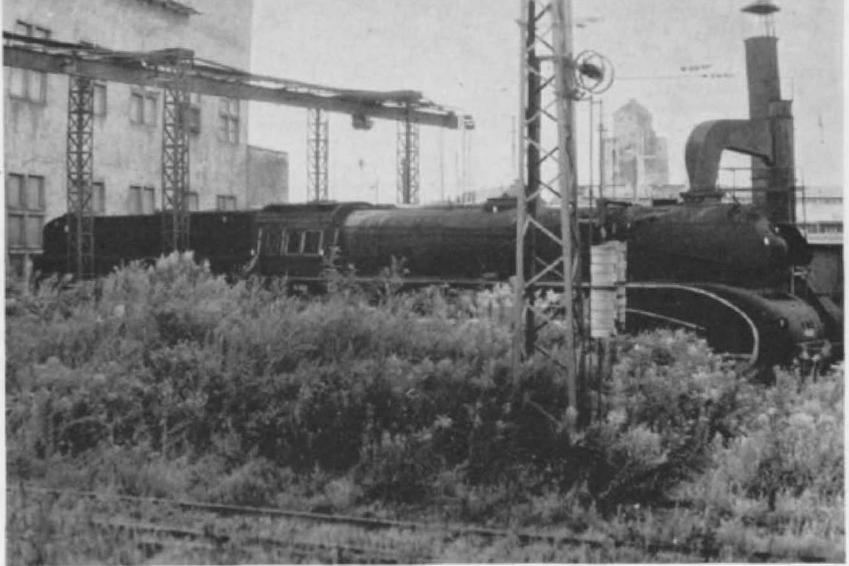
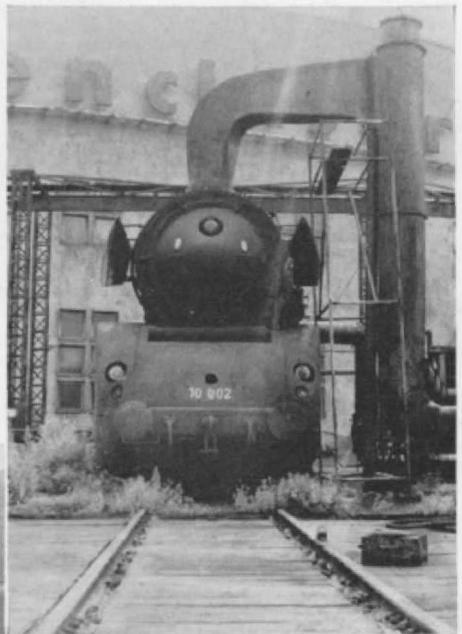
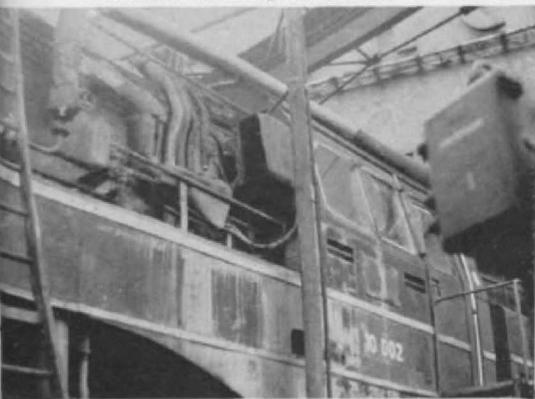


Abb. 3—6. Das Herz kann einem bluten bei diesem Anblick. Die BR 10002 fristet ihr Dasein im Ludwigs-hafener Bahnhofsgelände als Heizlokok, wo sie — den Bildern nach zu urteilen — verrottet und verkommen. Nichts ist mehr geblieben von ihrer einstigen Schönheit. Dem Vernehmen nach soll sie auf Vollheizung umgebaut worden sein, während die auf dem untersten Bild sichtbaren Röhre wohl dem Wasserzu- und -ablauf dienen.

Angesichts der Nürnberger Fachmesse erhebt sich die Frage, wann dieser letzten Dampfloktype durch eine der großen Modellbahn-Firmen ein Denkmal gesetzt wird? Aufgrund ihrer rassistigen Form und dem trotz der Stromlinienverkleidung freiliegenden Triebwerk dürfte sie als Schnellzuglokok wohl sämtliche Kreise ansprechen!



Fotos der Abb. 3—6:
J. Weber, Mannheim

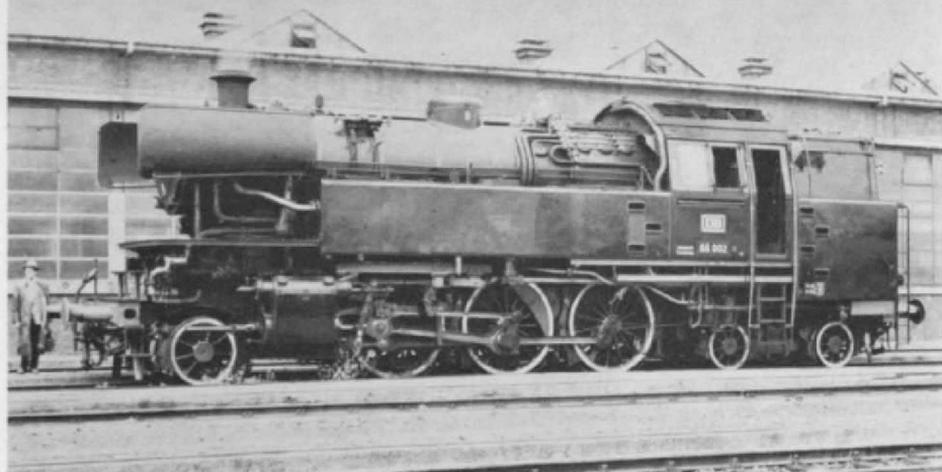


Abb. 7. Diese Lok (die übrigens Gegenstand unserer heutigen Lok-Umbauanleitung auf den Seiten 96—100 ist) wurde ebenfalls vor dem Verschrotten gerettet! Auch sie fehlt noch auf dem Modellmarkt!

austypen zur Erprobung, die der forcierten Umstellung der DB auf Diesel- und elektrischen Betrieb zum Opfer fielen.

Auch die B'B n4vt-Mallet-Lok Nr. 11 der Brohltal-Eisenbahn-Gesellschaft wurde buchstäblich in letzter Minute durch die Karlsruher Gesellschaft vor dem Verschrotten gerettet! In wenigen Jahren wird sie in der typengeschichtlichen Sammlung von Schmalspur-Fahrzeugen in Prien am Chiemsee in neuem Glanz erstrahlen.

Die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V. verdient unbedingt eine Unterstützung durch breitere Kreise, um ihr den

nötigen finanziellen Rückhalt zu geben. Bis jetzt war es ihr nur durch zinslose Darlehen und Spenden möglich, ihre Rettungsaktionen für Dampflokomotiv-Oldtimer durchzuführen. Der echte Eisenbahnfreund sollte nicht abseits stehen, sondern sich schnellstens mit der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte in Karlsruhe in Verbindung setzen und die Satzungen kommen lassen (75 Karlsruhe 1, Postfach 2063 oder Elbinger Straße 12c). Der Jahresbeitrag beträgt 36.— DM und bringt einige Vorteile mit sich! Daß die Gesellschaft auch höchst interessante Studienfahrten organisiert, sei nicht nur am Rande erwähnt.

Tips, die interessieren könnten

Faller-Straßenpflaster

Auf manchen Anlagenfotos stört das eckige Aussehen der Kurven, das darauf beruht, daß die Platten (da aus Karton) in sich nicht dehnbar sind. Ein vorbildgetreueres Aussehen läßt sich jedoch dadurch erreichen, daß man die Platten in trapezförmige Stücke zerschneidet (Abb. 1) und diese dann gemäß Abb. 2 zusammenfügt. Es ist lediglich auf ein sorgfältiges Verkleben der Teilstücke zu achten, da die weißen Schnittflächen sehr störend wirken können.

Abb. 1

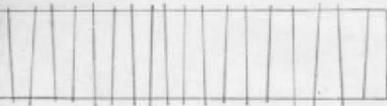


Abb. 2



Vollmer-Straßenpflaster

Dem unnatürlichen Glanz der Pflasterplatten kann man dadurch begegnen, daß man die Oberfläche mit einem Glasfaser-Radierstift vorsichtig abreibt. Zugleich mit dem Glanz verliert die „Stein“-Oberfläche ihre Glätte und wird ein wenig rau. Wenn man vorher die Fugen zwischen den Steinen mit dunkler Farbe ausgefüllt hat, verliert die Platte ihre gleichmäßig hellgraue Oberfläche, da ein wenig Farbstaub aus den Fugen mit dem Stift über die ganze Platte verteilt wird.

Ebenso kann man mit glänzenden Mauerstücken verfahren. Allerdings muß man hier an einem Abfallstück ausprobieren, ob sich das farbliche Aussehen nicht zu sehr ändert. Dunkle Stücke werden nämlich infolge des darauf haftenden Staubes aus dem Glasfaserstift heller.

J. Charlier, Aachen

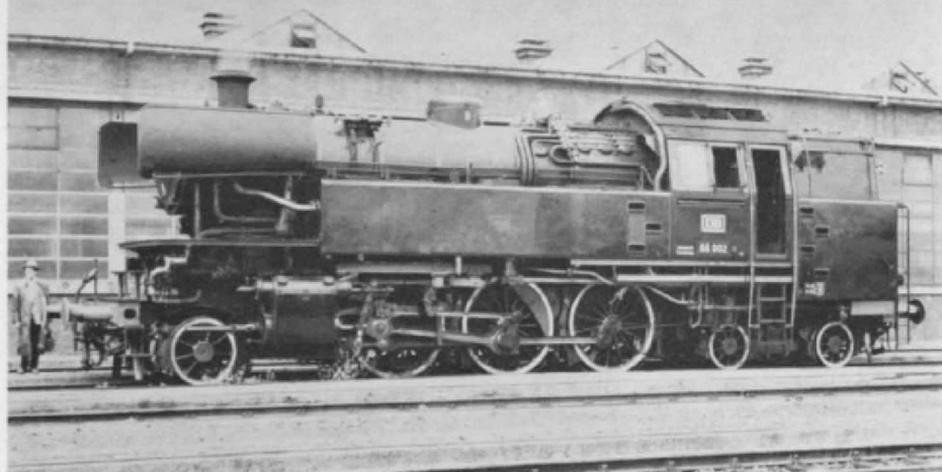


Abb. 7. Diese Lok (die übrigens Gegenstand unserer heutigen Lok-Umbauanleitung auf den Seiten 96—100 ist) wurde ebenfalls vor dem Verschrotten gerettet! Auch sie fehlt noch auf dem Modellmarkt!

• austypen zur Erprobung, die der forcierten Umstellung der DB auf Diesel- und elektrischen Betrieb zum Opfer fielen.

Auch die B'B n4vi-Mallet-Lok Nr. 11 der Brohltal-Eisenbahn-Gesellschaft wurde buchstäblich in letzter Minute durch die Karlsruher Gesellschaft vor dem Verschrotten gerettet! In wenigen Jahren wird sie in der typengeschichtlichen Sammlung von Schmalspur-Fahrzeugen in Prien am Chiemsee in neuem Glanz erstrahlen.

Die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V. verdient unbedingt eine Unterstützung durch breitere Kreise, um ihr den

nötigen finanziellen Rückhalt zu geben. Bis jetzt war es ihr nur durch zinslose Darlehen und Spenden möglich, ihre Rettungsaktionen für Dampflokomotiv-Oldtimer durchzuführen. Der echte Eisenbahnfreund sollte nicht abseits stehen, sondern sich schnellstens mit der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte in Karlsruhe in Verbindung setzen und die Satzungen kommen lassen (75 Karlsruhe 1, Postfach 2063 oder Elbinger Straße 12c). Der Jahresbeitrag beträgt 36.— DM und bringt einige Vorteile mit sich! Daß die Gesellschaft auch höchst interessante Studienfahrten organisiert, sei nicht nur am Rande erwähnt.

Tips, die interessieren könnten

Faller-Straßenpflaster

Auf manchen Anlagenfotos stört das eckige Aussehen der Kurven, das darauf beruht, daß die Platten (da aus Karton) in sich nicht dehnbar sind. Ein vorbildgetreueres Aussehen läßt sich jedoch dadurch erreichen, daß man die Platten in trapezförmige Stücke zerschneidet (Abb. 1) und diese dann gemäß Abb. 2 zusammenfügt. Es ist lediglich auf ein sorgfältiges Verkleben der Teilstücke zu achten, da die weißen Schnittflächen sehr störend wirken können.

Abb. 1

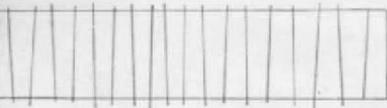


Abb. 2



Vollmer-Straßenpflaster

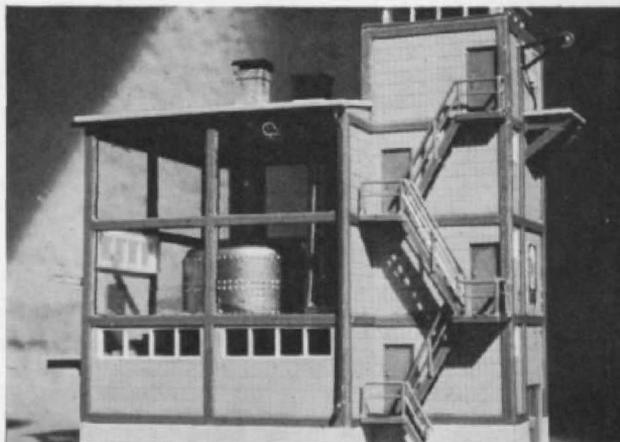
Dem unnatürlichen Glanz der Pflasterplatten kann man dadurch begegnen, daß man die Oberfläche mit einem Glasfaser-Radierstift vorsichtig abreibt. Zugleich mit dem Glanz verliert die „Stein“-Oberfläche ihre Glätte und wird ein wenig rau. Wenn man vorher die Fugen zwischen den Steinen mit dunkler Farbe ausgefüllt hat, verliert die Platte ihre gleichmäßig hellgraue Oberfläche, da ein wenig Farbstaub aus den Fugen mit dem Stift über die ganze Platte verteilt wird.

Ebenso kann man mit glänzenden Mauerstücken verfahren. Allerdings muß man hier an einem Abfallstück ausprobieren, ob sich das farbliche Aussehen nicht zu sehr ändert. Dunkle Stücke werden nämlich infolge des darauf haftenden Staubes aus dem Glasfaserstift heller.

J. Charlier, Aachen

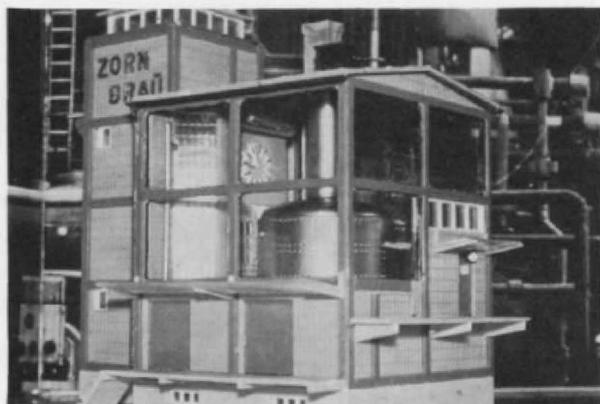
„In München
steht ein
Hof-Bräuhaus...“

... und zwar im Kleinen auf der H0-Anlage des Herrn Peter Zorn. Als Grundbausatz für das Sudhaus seiner Brauerei-Anlage diente das Lagerhaus 5620 der Fa. Vollmer. Gewisse Wandteile sind herausgebrochen und neu verglast worden und der Kessel schillert kupfern durch die Scheiben.



Was stört's, daß er Nieten aufweist und etwas anders aussieht als die Sudkessel im Großen mit ihrer dekorativen Form!

Auf jeden Fall war dieses Modell während des Oktoberfestes in einem Münchner Modellbahn-Geschäft ausgestellt und soll lebhaftes Interesse gefunden haben.



Der kritische Leser – zum Vergleich der BR 01-Lokomotivmodelle von Arnold und Minitrix in Heft 16/1968 (E. Schweitzer, Bremerhaven)

In Heft 16/68 S. 856 steht zu lesen, daß Arnold eine 01¹ gewählt hat. Diese Bezeichnung gibt es nicht. Der Hauptunterschied beider Modelle besteht darin, daß die Arnold-Maschine einen Ersatzkessel mit Verbrennungskammer besitzt, während die Minitrix-Lok noch den Originalkessel mit zwei Domen und dem dazwischen liegenden Sandkasten hat.

Geht man von den angeschriebenen Betriebsnummern aus, so hat die Arnold-Lok zu kleine Räder im vorderen Drehgestell, denn die Nr. 177 gehört der Bauform 01 102–232 an, die mit 1000 mm-Rädern ausgestattet ist. Außerdem ist der Kesseldurchmesser zu klein, was besonders in der Stirnansicht und durch den großen Absatz vom Kessel zum Führerstandsdach auffällt. Auch die Führerstandsfenster entsprechen

keinesfalls den Maßen des Vorbildes. Als ganz besonders störend empfinde ich die überproportionierte Dampfpeife, deren Höhe entsprechend der von WeWaW zu Recht immer wieder empfohlenen Umkehrkontrolle etwa 60 cm (!) entspräche! Triebwerk und Tender sind eindeutig besser als bei der Minitrix-Lok, deshalb ist es schade, daß das Aussehen der Lok durch die angeführten Fehler doch recht beeinträchtigt wird.

Das Aussehen der Arnold-01 (mit Ersatzkessel) wird außerdem durch den allzu weit nach vorn gerutschten Dom beeinträchtigt. Dadurch wirkt die Lok optisch etwas „kopflastig“, was durch die zu hoch sitzenden Wittebleche noch verstärkt wird. Ich besitze leider keine Zeichnung der 01 mit Ersatzkessel, doch nach vorhande-

nen Fotos müßte die hintere Kante des Domes etwa mit der vorderen Kante der Luftpumpe in einer Ebene verlaufen. Die Puffer des Modells sitzen leider immer noch zu hoch, obwohl gegenüber den älteren Arnold-Modellen eine Besserung in dieser Hinsicht eingetreten ist. Sind es auch nur etwa 1,5 mm, so macht die Umkehrkontrolle deutlich, daß das beim Maßstab 1 : 160 schon 24 cm am Vorbild sind.

Auch das Minitrix-Modell ist nicht frei von Fehlern. Die Zylinderabmessungen sind reichlich klein geraten. Drehgestellmitte und Schornsteinachse müssen eine Linie bilden. Die kleinen Drehgestellräder sind hier richtig, denn bei der 01 236 handelt es sich gar nicht um eine „echte“ 01, sondern um eine umgebaute 02, und zwar um die 1938 umgebaute 02 007, die 1966 von der DB ausgemustert wurde. Und die Loks der BR 02 hatten alle 850er Laufräder im vorderen Drehgestell. Der Minitrix-Tender fällt gegen den Arnold-Tender leider sehr ab und zerstört den guten Gesamteindruck der Lok.

Bzüglich der bei beiden Modellen etwas überbetonten Imitation der Nieten kann man der Meinung sein, daß ein Weniger mehr wäre, d. h. es wäre zu überlegen, ob man diese im N-Maßstab nicht doch vernachlässigen sollte oder wenigstens im Bereich von Fensterrahmen, Griffstangen u. dgl.!

Welche Nieten gerade noch zu imitieren wären, ergibt sich automatisch, wenn man ein Foto von der Original-Lok auf N-Größe verkleinert. (Das gilt sinngemäß natürlich auch für TT- oder H0-Loks sowie für übertrieben erhabene Ziffern auf noch erhabeneren Schildern).

Sicher wird die Beurteilung von Modellen immer subjektiv sein, doch was nützt die gute Detailgestaltung der Arnold-Lok, wenn die Proportionen nicht stimmen. Und in letzterer Hinsicht macht das Minitrix-Modell eindeutig den besseren Eindruck, wenn es auch in den Details magerer ist.

— das Kibri-Rathaus betreffend:

Bei Betrachten des Bildes in Heft 16/68, Seite 848, fällt mir auf, daß das Kibri-Rathaus des Herrn Wijling an dem gleichen Fehler leidet, der auch mir beim Zusammenbau zu schaffen machte und zwar an dem nicht passenden Dachteil mit den beiden Giebeln. In unbeleuchtetem Zustand fällt der Spalt kaum auf, doch erst nachdem ich ihn mit Plastikkleber vollständig hinterklebt und mit schwarzem Plaka bemalt hatte, war er auch bei Beleuchtung verschwunden.

— die BR 74 1319 betreffend (S. 872)

Diese Lok ist keineswegs – wie vermutet – mit der genannten 77 1001 identisch. Diese 1'Cl' Dampf-motorlok ist niemals fertiggestellt worden, da Henschel wegen dringender Rüstungsaufträge die Dampf-motoren nicht mehr liefern konnte. (Einzelheiten und Bilder siehe Lok-Magazin Heft 11/1965, Seite 8).

Die abgebildete Lok gehört der verstärkten Bauart T 12 der Lübeck-Büchener-Eisenbahn an. Diese Loks wurden 1920-23 von LHW ohne Verkleidung geliefert als LBE 137-142. Wenigstens 4 Stück dieser 1'C h2-Lok sind Mitte der dreißiger Jahre mit Stromlinienverkleidung versehen worden, um die Loks 60 001-003 (ex LBE 1-3) im HL-Schnellverkehr zu unterstützen. Die Verkleidung ist bis auf den auf dem Bild sichtbaren Rest später wieder entfernt worden. Auch die 74 1318 fuhr noch so im Vershub des Bahnhofs Hamburg Hbf.

2,50 x 1,40 m = HO-Anlage

des Herrn Walter Pahl
aus Biberach/Riß



Abb. 1