J 21282 D

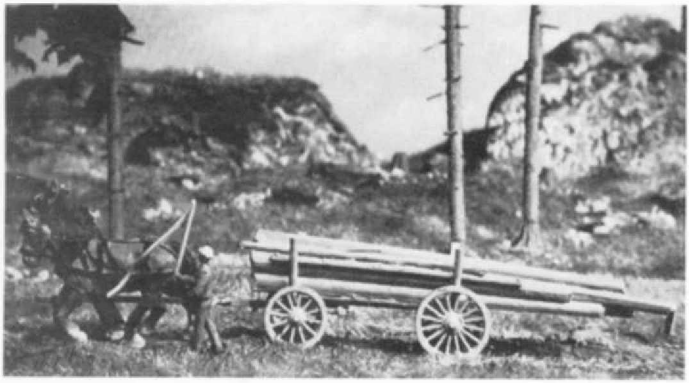
Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

2 BAND XX
30. 1. 1968

J 21 28 2 D
Preis 2.20 DM



Auf dem Holzweg —

der PREISER-Langholzwagen 465. Dort und auf der Landstraße ist er auf dem rechten Weg. Der zur FALLER-Sägemühle B-230 führt.

. . . ein Modell von **PREISER**

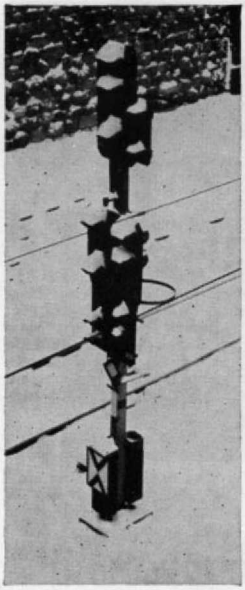
„Fahrplan" der „Miniaturbahnen" Nr. 2/XX

1. Mit der Tram durch Klein-Knokke 51
2. Zwei schöne Ellok-Modelle (E 73 u. E 17) 52
3. Wo die vielen Wannentender her- und hinkommen 52
4. Stillegung der Straßenbahn in West-Berlin 53
5. Die „Maulwurfshügel"-Doppelstrecke (mit Pit-Peg-Schaubild) 54
6. Glühlampen als „Kaltleiter" 58
7. Wasserwagen-Modell für Bauzug 61
8. H0-Anlage B. Schmid, München 62
9. Umschaltung von Automatik auf Handbetrieb 66
10. Ein Prachtexemplar von Tunnelportal (Roßstein) 67
11. Probleme — gemeinsam gelöst 68
12. Zwei OEG-Straßenbahnobjekte BZ 69
    1. Moderner Gelenktriebwagen Baujahr 1966 70
    2. Tiefflur-Schnellwagen Baujahr 1928 72
13. Märklin-Anlage O. W. Fischer 75
14. Wie's drunter aussieht . . . (Anlagenbau) 76
15. Zwei interessante Endstationen (Gleisplan) 78
16. Märklin-Leuchtstab in Fleischmann-Waggons 79
17. Fleischmann-Beleuchtung in Liliput-Oldtimern 80
18. Märklin-Leuchtstab in Liliput-Eilzugwagen 81
19. SKGLB-Lokmodelle in Baugröße 0 82
20. Das Rendsburger Stellwerk Rn (mit Bauzeichnung) 83
21. ML 4000 CC-Modelle 87
22. „Raffiniertes" (Kleine Hydrieranlage mit Abfüllstation) 88
23. Weichenheizungen (Schluß) 89

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 (JoKl)
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 3/XX - mit Messe-Vorbericht im Telegrammstil - ist am 29.2.68 im Fachgeschäft!



(▲ Foto: Ing. Schneider)

Das Mehrwertsteuer-Jahr 1968

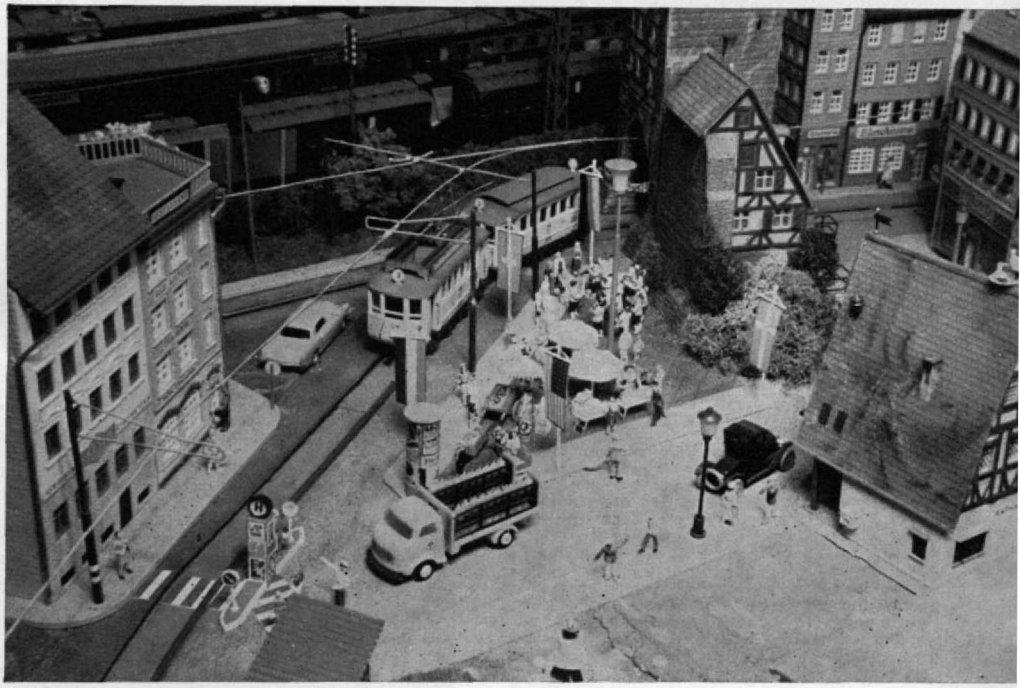
mit seinen noch etwas arg verdeckten Lichtblicken (analog dem sinnbildlichen Schnappschuß des Herrn Ing. Schneider, Wien) müßte eigentlich ganz gut werden, nachdem so viele Leser immer m e h r W e r t darauf legten, uns mit freundlichen Glückwünschen zum Jahreswechsel zu bedenken. Für die wir uns herzlichst bedanken! Es ist für uns ein beglückendes Gefühl, mit unserer großen MIBA-Familie auf so nette Art verbunden zu sein, und zugleich ein neuer Ansporn, unser Bestes zu tun und zu geben! In diesem Sinn nochmals unsern Dank! WeWaW

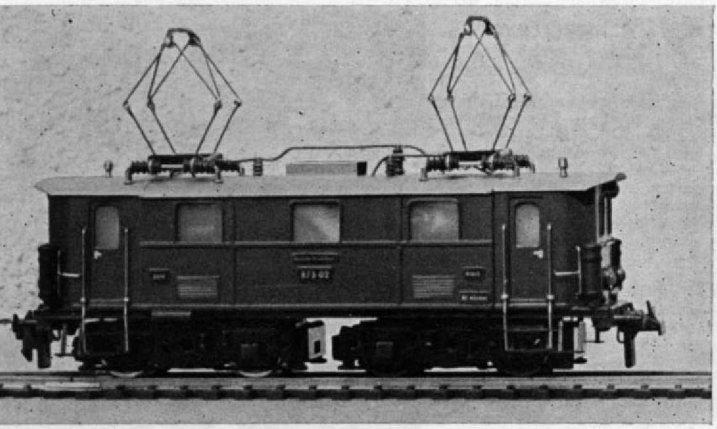
Das heutige Titelbild

Mit der Tram durch Klein-Knokke . . .

. . . des Herrn A. Uschkow, Knokke/Belgien fuhren wir schon mal im Jahre 1966. Heute machen wir eine neue Straßenbahn-Tour, angefangen in Klein-Knokke (Titelbild und diese Seite) über Berlin (S. 53) nach Mannheim (S. 65—74), worüber sich unsere Straßenbahn-Fans besonders freuen werden.

(Fotos: A. Uschkow, Knokke/Belgien)

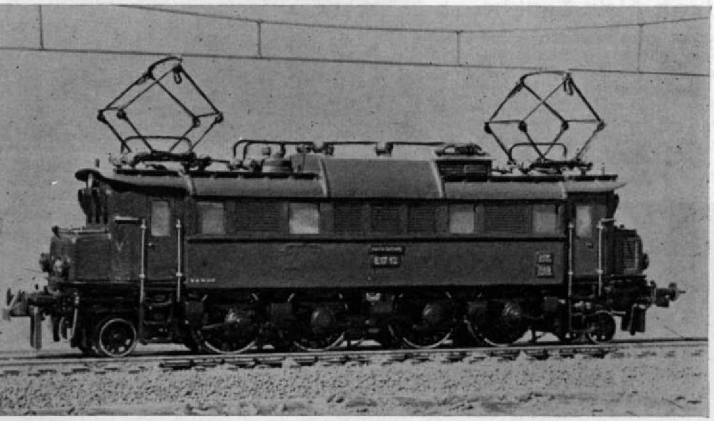




Zwei schöne Ellok-Modelle

E 73 02 in H0

Dieses Modell baute Herr Gerhard Rieß aus Nürnberg. Das Gehäuse besteht aus Messing, die Drehgestellseitenteile sind aus einzelnen Messingteilen zusammengelötet. Antrieb: ein Fleischmann-Motor mit Stirnradgetriebe.



E 17 12 in H0

Dieses Modell eines interessanten Ellok-Oldtimers stammt von Herrn Dipl.-Ing. W. Henning aus Viernheim, einem unserer allerersten Leser und Mitarbeiter. Die E 17 ist in Modellbahnerkreisen ganz gut bekannt und offenbar beliebt, brachte sie es bei unserer Wunschliste doch immerhin auf den 2. Platz! Ob die Modellbahnhersteller ein solches Modell jemals herausbringen?

Wo die vielen Wannentender her- und hinkommen . . !

(zu Heft 15/1967 S. 780)

Nach dem Krieg waren als größter Einsatzbestand etwa 1200 P 8 bei der DB, während 2000 – 3000 Loks der Reihen 42 und 52 das Kriegsende auf westdeutschem Boden erlebten. Da diese überwiegend mit den Wannentendern 2'2'T 30 gekuppelt waren, ist es also verständlich, daß diese leicht für die P 8 gereicht haben. Die Umrüstung der P 8 ging dann etwa zeitlich Hand in Hand mit der Ausmusterung der 42er und 52er, die in der Hauptsache in den ersten fünfziger Jahren erfolgte. Außerdem erhielten nach und nach weitere 38er Wannentender von bereits ausgemusterten Maschinen derselben Gattung. Im übrigen sind bei weitem nicht alle 38er mit Wannentendern ausgerüstet worden, sondern bis zum Ende mit ihren angestammten 2'2'T 21,5 oder 2'2'T 31,5 gefahren. Ja, sogar unter dem heute kaum noch 100 Maschinen umfassenden Lok-Park an P 8 kann man noch welche mit alten Tendern entdecken, zum Teil wegen noch vorhandenen kleinen Drehscheiben. Der Wannentender der ÖBB ist genau so ein nachträglicher Umbau, wie ihn die DB bei der Baureihe 50 vorgenommen hat.

Außerdem sind nach dem Kriege noch einige 52er aus vorhandenen Teilen bei Henschel für die DB gebaut worden, die teilweise bis 1962 im Einsatz waren.

Damit hoffe ich aber nun doch, die letzte (Un-) Klarheit restlos beseitigt zu haben!

Helge Hufschläger, Dachau

Kinder, wie die Zeit vergeht!

Die BR 56²⁰, von der in Heft 15/67 S. 748 behauptet wird, daß sie heute noch bei der DB „weit verbreitet" sei, ist schon seit geraumer Zeit von den Schienen verschwunden. Als letzte ist 1965 die „56 2637" als Heizlok in Oberhausen Hbf. ausgemustert worden.

H. Hufschläger, Dachau

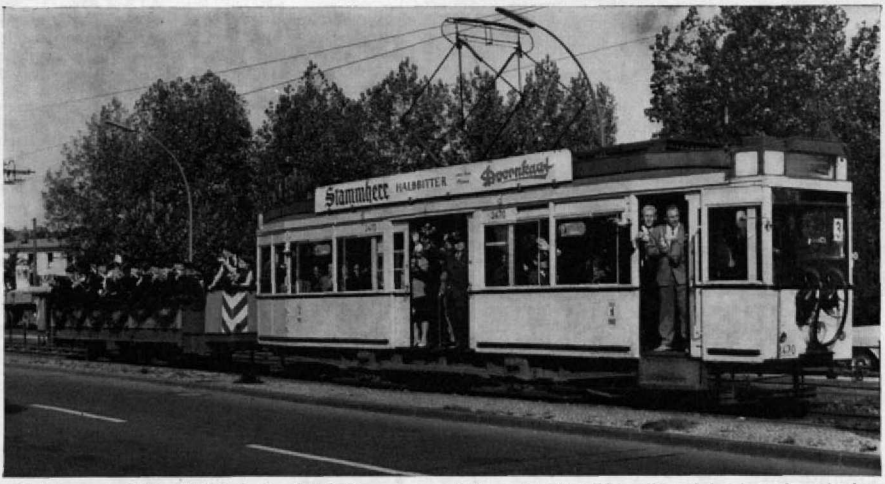
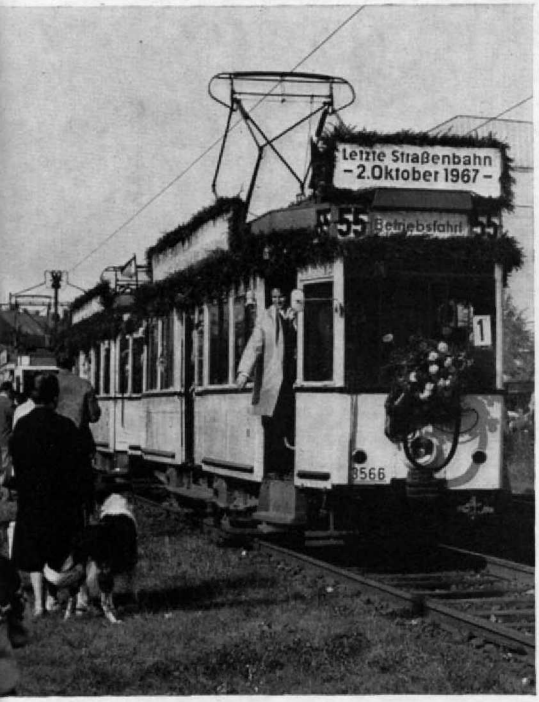


Abb. 1. Triebwagen 3470 mit Niederbord-Arbeitswagen, auf dem eine Musikkapelle spielenderweise plaziert ist, bei der offiziellen Abschiedsfahrt in Spandau — eine nette Anregung für den Modellbahnbetrieb.

Stillegung der Straßenbahn in West-Berlin – aus der Sicht eines Modellbahners

Abb. 2. Die Spitzenreiter der offiziellen Abschiedsfahrt: Triebwagen 3566 + 3556 auf dem Siemensdamm. (Fotos: Kobow)



Anläßlich des hundertjährigen Straßenbahn-Jubiläums vor zwei Jahren wurde in Heft 14/1965 (S. 633) ein historisches Foto des zweistöckigen Pferdebahnwagens Nr. 757 der damaligen Großen Berliner Pferde-Eisenbahn aus dem Jahre 1896 veröffentlicht. Heute besteht eigentlich schon wieder erheblicher Anlaß, über die Berliner Straßenbahn zu berichten, nur ist der Anlaß dieses Mal leider nicht erfreulich. Denn am 2. Oktober 1967 fuhr die Straßenbahn in West-Berlin offiziell zum letzten Mal. (Die Stillegung erfolgte genau genommen peu-à-peu bereits seit Mai 67). Dabei war Berlin früher eine sehr bedeutende Straßenbahn-Stadt. Viele Impulse zu ihrer Entwicklung gingen von hier aus.

Vollständig beendet ist die Straßenbahn-Ära allerdings in West-Berlin noch nicht, aber es wird sich nur noch um gelegentliche Betriebsfahrten handeln wie z. B. die Überführungsfahrten zum ehemaligen Strassenbahn-Betriebshof Wiebestraße, wo die Verschrottung des restlichen Wagenparks stattfindet.

Übrig bleiben werden außer einigen auf Spielplätzen und ähnlichen Orten aufgestellten Straßenbahnwagen noch etwa ein Dutzend Museumswagen aus allen Epochen des Straßenbahnbetriebs, die später in einem noch zu errichtenden Verkehrsmuseum ausgestellt werden sollen. (Daß im Ostsektor auch weiterhin noch die Straßenbahnen verkehren werden (und zwar an die 23 BVG-Straßenbahnlinien), sei der Ordnung halber erwähnt).

Ich weiß, daß die MIBA als ausgesprochene Modellbahnzeitschrift solche Berichte vom großen Vorbild nur dann bringt, wenn diese irgend eine Nutzanwendung für den Modellbetrieb mit beinhalten. Mit Bauzeichnungen kann leider nicht aufgewartet werden, aber vielleicht könnte Abb. 1 für einen Modellbahner von unmittelbarem Interesse sein: Ein offener Niederbord-Güterwagen, mit einer Musikkapelle drauf, an einen Triebwagen angehängt, könnte auf mancher Anlage vielleicht als vorübergehendes Sondermotiv einen zusätzlichen Betriebsanreiz bieten. (Es muß sich

Abb. 3. Zweispänniger Wagen, Typ „Metropol", der ehemaligen „Großen Berliner Pferde-Eisenbahn". (Foto: Dr. H. Hunke, Berlin)

ja nicht gerade um die bedauerliche Stillegung der Straßenbahn in „Groß-Hamow" handeln!). Mit einem solchen Festzug ließe sich auch der Eröffnung der Strecke „Untertrix – Obertrix" vor hundert Tagen gedenken oder das fünfzigjährige Bestehen der Kleinbahn „Buxtehude – Neustadt" feiern. Wer seine H0-Anlage dabei in österreichisch-bayerische Gefilde verlegt hat, ist besonders gut dran, denn ihm stehen die sitzenden bayerischen Trachtenkapellen der Fa. Preiser (Katalog-Nr. 202 und 203) zur Verfügung. In allen anderen Fällen muß man die Musiker entweder ummodeln oder wenigstens anders anmalen.

Und noch ein kleiner Tip, der sich analogerweise im Hinblick auf die vielleicht eines Tages ebenfalls „stillgelegte Hamo-Straßenbahn-Modelle anbietet: beschaffen Sie sich „sicherheitshalber" 1 – 2 Stück, damit Sie später nicht das Nachsehen haben, zumal diese Modelle ja auf den 16,5 mm-Gleisen als Vorortbahnen laufen oder zumindest darauf eine gelegentliche Sonderfahrt ausführen können. P. Kobow, Berlin

---

Der Test mit Pit-Pegs Phantasie

Die „Maulwurfshügel"-Doppelstrecke

Anlaß war die Skizze der Abb. 1, die uns Herr Hartmut Schulz aus Husum mit der lapidaren Feststellung zusandte, daß die sogenannten „Maulwurfshügel" (sprich: Berge) keinesfalls nur ein Privileg der Modellbahner seien, sondern solche tunneldurchbohrten Steinhaufen auch beim großen Vorbild zu finden wären. Als Beweis die besagte Skizze. Herr Schulz gab dazu noch folgende Erläuterungen ab:

Im Urlaub stößt man oft auf die „tollsten Sachen" beim großen Vorbild – jedoch: würde man solche Situationen im Modell nachgestalten, würde es kein Mensch als „vorbildlich" anerkennen.

So entdeckte ich z. B. im tief eingeschnittenen Salzachtal in Österreich zwischen Schwarzach-St. Veit und Lend die in der Skizze (Abb. 1) dargestellten Bahnlinien und Straßen.

Da das wilde Durcheinander auf der Skizze nicht sofort klar wird, hier eine kurze Beschreibung: Wer von Osten her die Straße entlang kommt, biegt beim Mautwirt scharf ab und fährt über den Fluß. Etwa 5 m hinter der Brücke ist eine einzelne Schranke, daneben ein Schrankenwärterhäuschen. Es folgt ein einzelnes Streckengleis und etwa 10 m weiter das andere Gleis der Salzachtal-Bahn. Im Gegensatz zum ersten Gleis wird das zweite nicht höhengleich, sondern mit einer Brücke über die Straße geführt. Unmittelbar hinter dieser Brücke biegt die Straße wieder scharf nach Westen ab. 5 m weiter ist die zweite Schranke. Die Straße steigt dann hart neben der Bahn bis einige Meter über Streckenhöhe an. Etwa 1 km weiter (nicht mehr in der Skizze dargestellt) fällt die Straße wieder und führt hinter einer weiteren Brücke, auf der diesmal aber beide Streckengleise liegen, auf dem äußerst schmalen Streifen zwischen Fluß und Bahn weiter nach Lend und später nach Zell am See.

Wer hinter der Brücke mit dem einzelnen Gleis nicht nach Westen der Bundesstraße folgt, sondern nach Osten abbiegt, findet auch hier unmittelbar hinter der Kurve eine Schranke. Nach etwa 300 m starker Steigung führt der Feldweg neben einem Bach in einem 50 m langen Tunnel durch den 20 m hohen Damm der Tauernbahn.

Die eigenartige Streckenführung ist leicht anhand der geschichtlichen Entwicklung zu erklären: Die Salzachtal-Bahn (Österreichische Westbahn) war ursprünglich auf Grund des außergewöhnlichen, verkehrsfeindlichen Tals nur eingleisig. Sogar die ansonsten dem Tal folgende Straße lief in diesem Abschnitt ursprünglich über seitliche Höhen. Als später die Verkehrszunahme den Bau eines weiteren Streckengleises erzwang, reichte der Raum zwischen Fluß und Fels – zum Teil ohnehin aus dem Fels herausgesprengt – beim besten

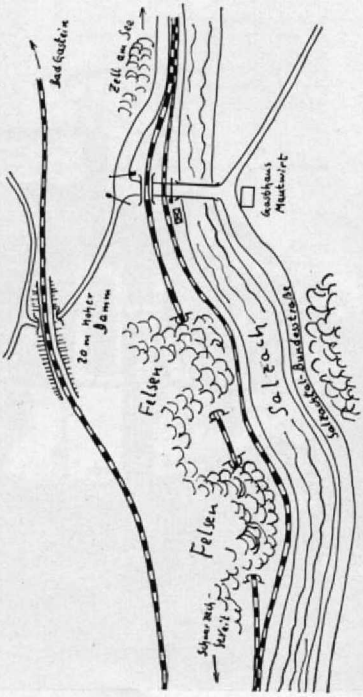


Abb. 1. Die flüchtige Handskizze des Herrn Schulz, die wir Pit-Peg zuleiteten, auf daß er seine Phantasie spielen lasse. Die Tatsache, daß ein Parallelgleis z. T. durch Tunnels, z. T. außenrum geführt wird, erschien uns anfänglich verwunderlich, dann jedoch als besonders verführerisch für modellbahnerische Zwecke.

Abb. 3. Zweispänniger Wagen, Typ „Metropol", der ehemaligen „Großen Berliner Pferde-Eisenbahn". (Foto: Dr. H. Hunke, Berlin)

ja nicht gerade um die bedauerliche Stillegung der Straßenbahn in „Groß-Hamow" handeln!). Mit einem solchen Festzug ließe sich auch der Eröffnung der Strecke „Untertrix – Obertrix" vor hundert Tagen gedenken oder das fünfzigjährige Bestehen der Kleinbahn „Buxtehude – Neustadt" feiern. Wer seine H0-Anlage dabei in österreichisch-bayerische Gefilde verlegt hat, ist besonders gut dran, denn ihm stehen die sitzenden bayerischen Trachtenkapellen der Fa. Preiser (Katalog-Nr. 202 und 203) zur Verfügung. In allen anderen Fällen muß man die Musiker entweder ummodeln oder wenigstens anders anmalen.

Und noch ein kleiner Tip, der sich analogerweise im Hinblick auf die vielleicht eines Tages ebenfalls „stillgelegte Hamo-Straßenbahn-Modelle anbietet: beschaffen Sie sich „sicherheitshalber" 1 – 2 Stück, damit Sie später nicht das Nachsehen haben, zumal diese Modelle ja auf den 16,5 mm-Gleisen als Vorortbahnen laufen oder zumindest darauf eine gelegentliche Sonderfahrt ausführen können. P. Kobow, Berlin

---

Der Test mit Pit-Pegs Phantasie

Die „Maulwurfshügel"-Doppelstrecke

Anlaß war die Skizze der Abb. 1, die uns Herr Hartmut Schulz aus Husum mit der lapidaren Feststellung zusandte, daß die sogenannten „Maulwurfshügel" (sprich: Berge) keinesfalls nur ein Privileg der Modellbahner seien, sondern solche tunneldurchbohrten Steinhaufen auch beim großen Vorbild zu finden wären. Als Beweis die besagte Skizze. Herr Schulz gab dazu noch folgende Erläuterungen ab:

Im Urlaub stößt man oft auf die „tollsten Sachen" beim großen Vorbild – jedoch: würde man solche Situationen im Modell nachgestalten, würde es kein Mensch als „vorbildlich" anerkennen.

So entdeckte ich z. B. im tief eingeschnittenen Salzachtal in Österreich zwischen Schwarzach-St. Veit und Lend die in der Skizze (Abb. 1) dargestellten Bahnlinien und Straßen.

Da das wilde Durcheinander auf der Skizze nicht sofort klar wird, hier eine kurze Beschreibung: Wer von Osten her die Straße entlang kommt, biegt beim Mautwirt scharf ab und fährt über den Fluß. Etwa 5 m hinter der Brücke ist eine einzelne Schranke, daneben ein Schrankenwärterhäuschen. Es folgt ein einzelnes Streckengleis und etwa 10 m weiter das andere Gleis der Salzachtal-Bahn. Im Gegensatz zum ersten Gleis wird das zweite nicht höhengleich, sondern mit einer Brücke über die Straße geführt. Unmittelbar hinter dieser Brücke biegt die Straße wieder scharf nach Westen ab. 5 m weiter ist die zweite Schranke. Die Straße steigt dann hart neben der Bahn bis einige Meter über Streckenhöhe an. Etwa 1 km weiter (nicht mehr in der Skizze dargestellt) fällt die Straße wieder und führt hinter einer weiteren Brücke, auf der diesmal aber beide Streckengleise liegen, auf dem äußerst schmalen Streifen zwischen Fluß und Bahn weiter nach Lend und später nach Zell am See.

Wer hinter der Brücke mit dem einzelnen Gleis nicht nach Westen der Bundesstraße folgt, sondern nach Osten abbiegt, findet auch hier unmittelbar hinter der Kurve eine Schranke. Nach etwa 300 m starker Steigung führt der Feldweg neben einem Bach in einem 50 m langen Tunnel durch den 20 m hohen Damm der Tauernbahn.

Die eigenartige Streckenführung ist leicht anhand der geschichtlichen Entwicklung zu erklären: Die Salzachtal-Bahn (Österreichische Westbahn) war ursprünglich auf Grund des außergewöhnlichen, verkehrsfeindlichen Tals nur eingleisig. Sogar die ansonsten dem Tal folgende Straße lief in diesem Abschnitt ursprünglich über seitliche Höhen. Als später die Verkehrszunahme den Bau eines weiteren Streckengleises erzwang, reichte der Raum zwischen Fluß und Fels – zum Teil ohnehin aus dem Fels herausgesprengt – beim besten

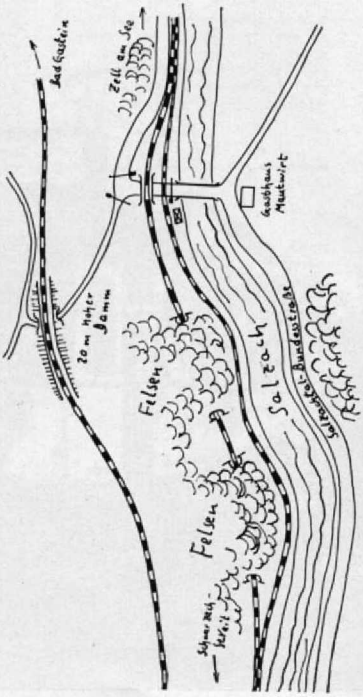


Abb. 1. Die flüchtige Handskizze des Herrn Schulz, die wir Pit-Peg zuleiteten, auf daß er seine Phantasie spielen lasse. Die Tatsache, daß ein Parallelgleis z. T. durch Tunnels, z. T. außenrum geführt wird, erschien uns anfänglich verwunderlich, dann jedoch als besonders verführerisch für modellbahnerische Zwecke.

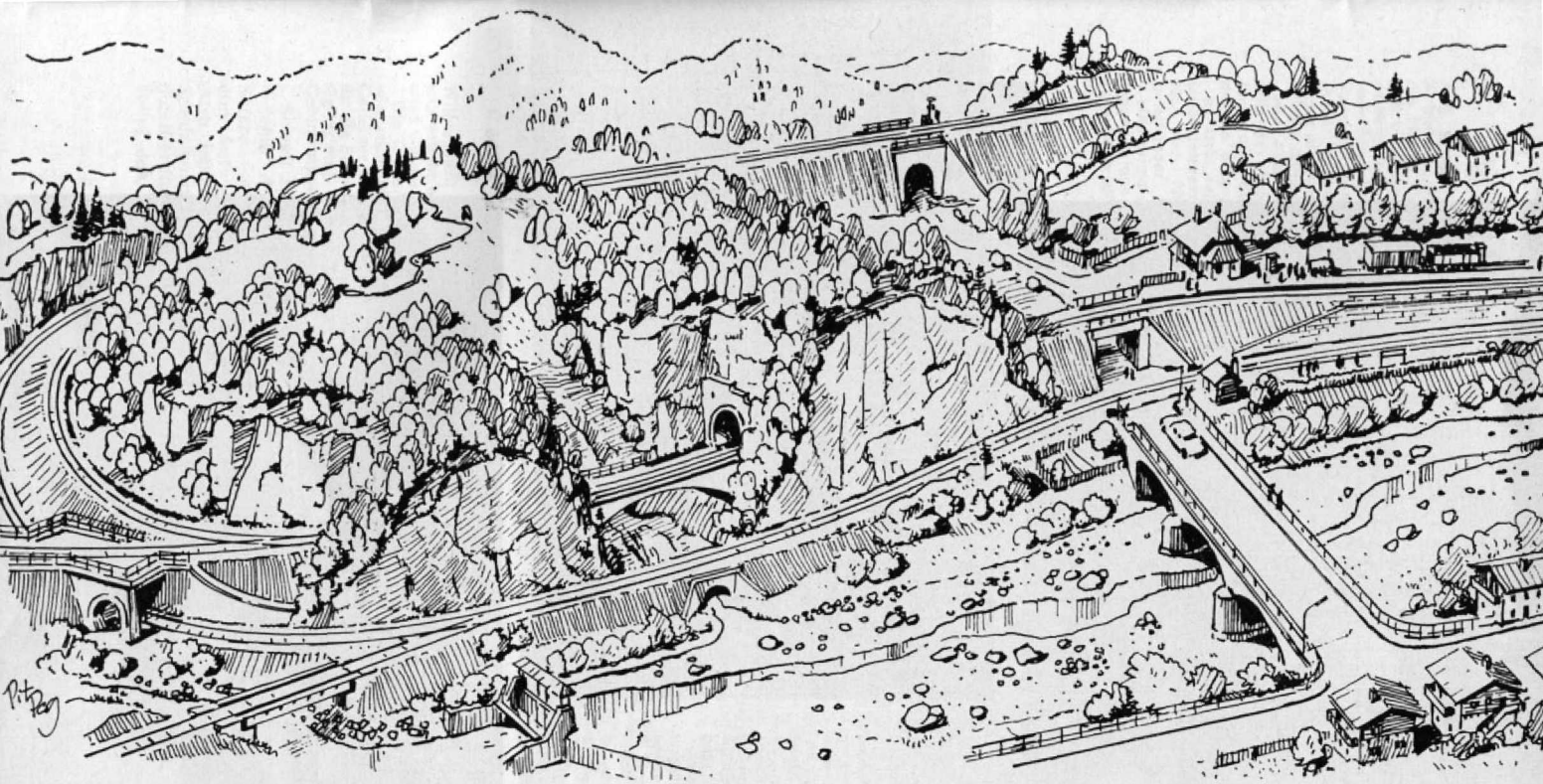


Abb. 2. So stellte sich Pit-Peg die Gegebenheiten im österreichischen Salzach-Tal an Hand der groben Skizze des Herrn Schulz vor. Da Pit-Peg weder die Gegend noch die Fotos kannte (Ehrenwort!), konnte er auch nicht wissen, daß die beiden Gleise der Doppelstrecke in natura enger beisammen liegen und eigentlich nur durch eine fast senkrechte Stützmauer getrennt sind (s. Abb. 5). Dies tut jedoch seinem prachtvollen Entwurf keinen Abbruch, im Gegenteil: es ist geradezu erstaunlich, wie gut sich Natur und Pit-Pegs Phantasie decken! Sogar der auf der Skizze nicht eingezeichnete einmündende Bach ist bei Pit-Peg vorhanden, wenn auch an anderer Stelle (vergl. Abb. 7). Und Pit-Peg tat als „alter" (ewig junger) Modellbahn-Fuchs noch ein Übriges und führte die Bahnlinie geschickt hinterm Berg zusammen, auf daß das Angenehme gleich mit dem Nützlichen verbunden werde!

Soll die hintere Bahnlinie analog der Tauernbahnstrecke höher liegen, dann muß die gewünschte Höhe mittels einer mehretagigen Gleisspirale innerhalb eines entsprechend gestalteten Hügels erreicht werden. Die links im Vordergrund geradeaus weiter geführten Gleise dienen genau genommen nur optischen Zwecken; sie enden stumpf am Anlagenrand, lassen jedoch die als Oval ausgeführte Hauptstrecke als abzweigende Nebengleise erscheinen — ein Trick (aus Pit-Pegs „Anlagenfibel"), der stets angewendet werden sollte, wenn ein Gleisoval optisch zu stark hervortritt und dieser Eindruck verwischt oder abgeschwächt werden soll.

Was für interessante Möglichkeiten der Geländegestaltung noch in Pit-Pegs Schaubild stecken, entdeckt man erst bei genauerem Hinsehen. Beachten Sie insbesondere den Haltepunkt und die sehr gut wirkende Flachbrücke über die Salzach, das kleine Wehr u. a.

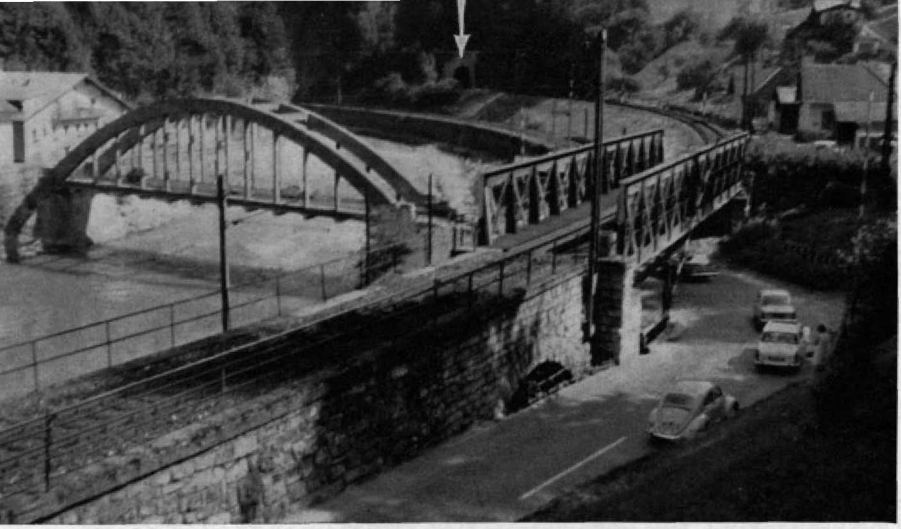
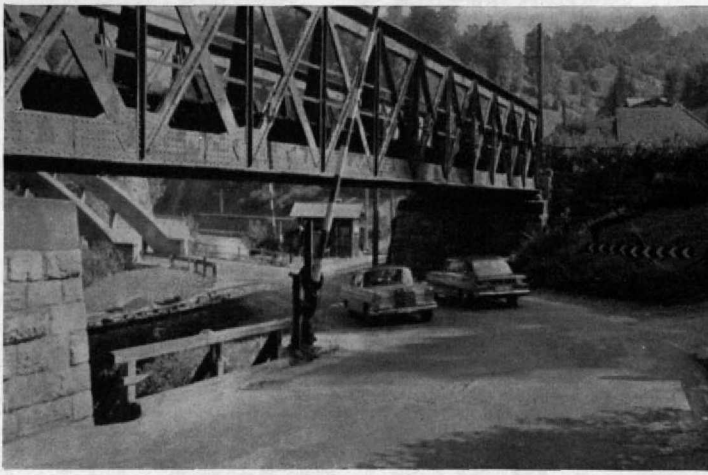


Abb. 3

Abb. 3—5. Die Aufnahmen des Herrn W. Neubauer aus Bernau veranschaulichen die Verhältnisse um die Unterführung herum (insbesondere die Aufstellung der 3 Schranken). Abb. 3 wirft außerdem die Frage auf, ob Pit-Pegs moderne Flachbrücke (siehe Abb. 2) nicht doch besser ins Landschaftsbild passe, und aus Abb. 5 geht klar hervor, daß die beiden Gleise über die Unterführung hinaus ziemlich eng beisammen liegen und die Bettungsmauer so gut wie senkrecht abfällt. Die räumliche Trennung der beiden Gleise beginnt in natura erst n a c h dem Bahnwärterhäuschen (s. Abb. 4 u. 5).



▲ Abb. 4

Abb. 5