

Miniaturbahnen

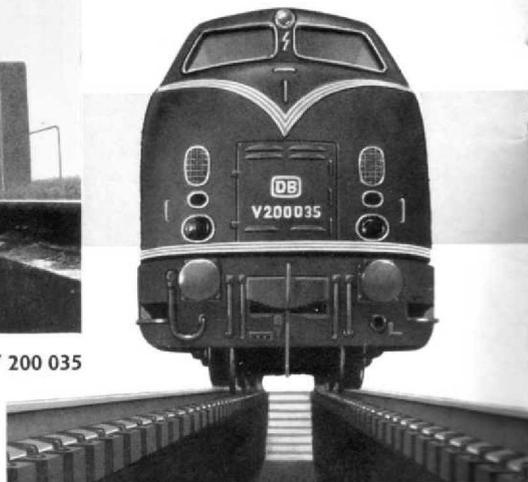
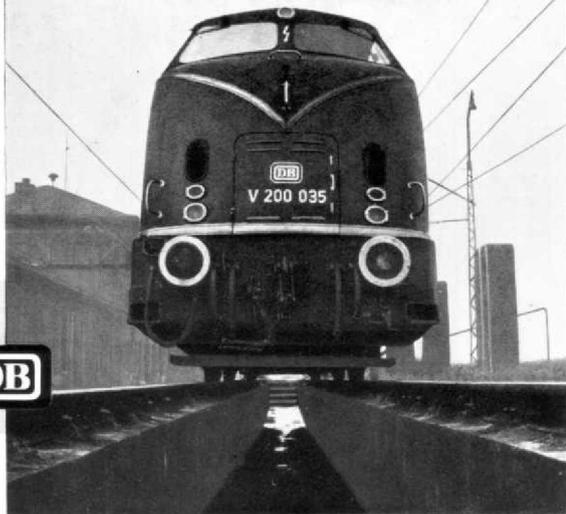
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

11 BAND XIV
3. 9. 1962

PREIS
2,- DM



Vorbild und Fleischmann-Modell der V 200 035

Die Bauart-Reihe V 200 mit der Achsfolge B'B' wird für den Fern-Reisezug- und schnellen Güterzug-Dienst (TEEM) auf Hauptstrecken im Flach- und Bergland eingesetzt. Dienstgewicht 80 t · 140 km/h · 2200 PS.

Nr. 1381 DM 40.—



1. Der Schmalspurbahn ein Denkmal gesetzt	467	Bonbon-Einwickelpapier als Fenstergardinen)	482
2. Muldenkippwagen in Baugröße I	468	10. Das CONRAD-Stromrelais LC 1202 E	483
3. Zweiachsiger Postwagen aus Liliput-Vierachser	469	11. Abdrücksignal und Ausfahrt-Lichtsignal	485
4. Das imposante Brückenprojekt des MEC Rendsburg	470	12. Preuß. G 1 – Bauzeichnung	486
5. Absolut sichere Bahnhofs-Ausfahrt	473	13. Erster benzoelektrisch. Triebwagen (BZ)	487
6. Der Wunschtraum (HO-Anl. Bernhäuser)	476	14. Verwandlung einer 01 in eine 01 ¹⁰	488
7. Märklin-Schienenbus mit 2 Beiwagen, zweitem Motorwagen und HAMO-Kupplung	478	15. Ein modernes Nebenbahn-Stationsgebäude	490
8. Auswechselbare Innenbeleuchtung von Häusern	482	16. „Bf. Tollstein“ mit individueller Note	492
9. Verschiedenes (Reinigen der Hände, Ruhige Fahrt in der Tenderkabine,		17. Fernsteuerbare Entkupplung für Gleichstrom-Lokmodelle	494
		18. Die „Ilmebahn“-Gesellschaft – 3 Nebenbahngleispläne	496
		19. Rund um den Scharmützelsee... (HO-Anl. Wedekind) – mit Streckenplan	498

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 (JoKI)
 Berliner Redaktion: F. Zimmermann, Bln.-Spandau, Neuendorferstr. 17, T. 37 48 28
Konten: Bayer. Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, Kto. 29 364
 Postscheckkonto 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).

Der Schmalspurbahn ein Denkmal gesetzt!

Eine nachahmenswerte Geste der OEG

Anlässlich des 50jährigen Bestehens der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft wurde auf deren Bahnhof Mannheim-Neckarstadt die Dampflokomotive Nr. 56 der OEG als ihr eigenes Denkmal aufgestellt, frisch lackiert in den Farben, wie sie 1886 von der Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe geliefert worden war: Kessel und Führerhaus grün, Schornstein schwarz, Räder und Rahmen rot, Griffstangen, Glocke usw. messingfarben.

Diese reizende alte Schmalspurlok – im Volksmund auch „Ententöter“, „Bemmel“, „Feuriger Elias“ u. dgl. genannt – fuhr das erste Mal 1886 auf der Strecke Mannheim – Weinheim und das letzte Mal, im Jahr 1955, auf der Strecke Mannheim – Wallstadt. Sie würde auch heute noch rüstig ihren Dienst versehen, aber die

Abb. 1. Dieses Schild neben der Lok macht in prägnanter Kürze mit den wichtigsten Daten und Tatsachen vertraut. (Foto: R. Kirchner, Heidelberg)

Abb. 2. Frisch lackiert und betriebsfähig, für jeden Eventualfall gerüstet: die allerliebste, schmutzige Schmalspurbahnlok Nr. 56 der OEG auf ihrem Standplatz vor dem Bf. Mannheim-Neckarstadt. (Foto: W. Schönith-Müller, Mannheim)



Heft 12/XIV ist ab 28. Oktober 1962 in Ihrem Fachgeschäft !

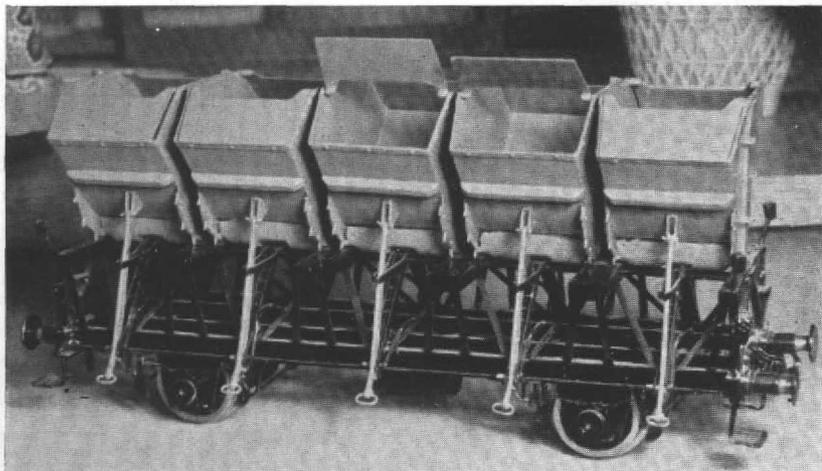
moderne Zeit forderte eben auch hier den bekannten Tribut.

Es ist der OEG hoch anzurechnen, ja sie stellt geradezu ein leuchtendes Musterbeispiel dar, daß sie diese erste Dampflokomotive, die noch alle Attribute der Eisenbahnromantik ihr eigen nennt, nicht herzlos verschrottete, sondern auf den Denkmalsockel erhob, als bleibende Erinnerung an die fast gänzlich

ausgestorbene Eisenbahnromantik, der allmählich doch immer mehr nachzutrueren beginnen, je mehr sie verschwindet.

Wer weiß, vielleicht holt man sie in einigen Jahrzehnten von ihrem Sockel wieder herunter, damit sie die Reiselustigen als Attraktion besonderer Art im Bummelzugtempo durch die Bergstraße fährt ...!

Rudolf Kirchner, Heidelberg

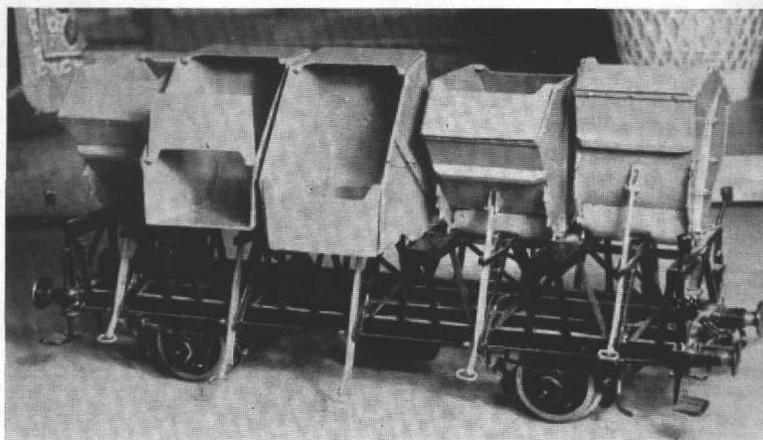


Der MIBA verehrt: Muldenkippwagen in Baugröße I

Wir waren überrascht und hocheifrig zugleich, als uns vor kurzem Herr Anton Findeis, Erbach/Württ., das Spur-I-Modell des Muldenkippers Ommi 51 als Präsent zugehen ließ, und zwar als Anerkennung für die Freude, die ihm die MIBA seit Jahren bereitet. Wir wissen diese wunderschöne Geste um so mehr zu schätzen, als das Modell ausgezeichnet gearbeitet ist. Das Modell ist richtiggehend abgedeckt, weist – wie

könnte es anders sein! – Federpuffer auf, eine vorbildgetreue Hakenkupplung (abgedeckt) und – nun kommt der Clou! – auch die einzelnen Mulden sind funktionsgetreu durchgebildet! Sie lassen sich wie im Großen lösen und rollen ebenso wie im Großen ab. Daß auch die Muldendeckel beweglich gelagert und auf- und zuklappen sind, braucht wohl kaum noch betont zu werden.

Wahrlich ein meisterliches Spur-I-Modell, das in WeWaWs Arbeitszimmer einen Ehrenplatz einnimmt. Es ist mit eine der wertvollsten Anerkennungen für seine Arbeit für und um die MIBA.



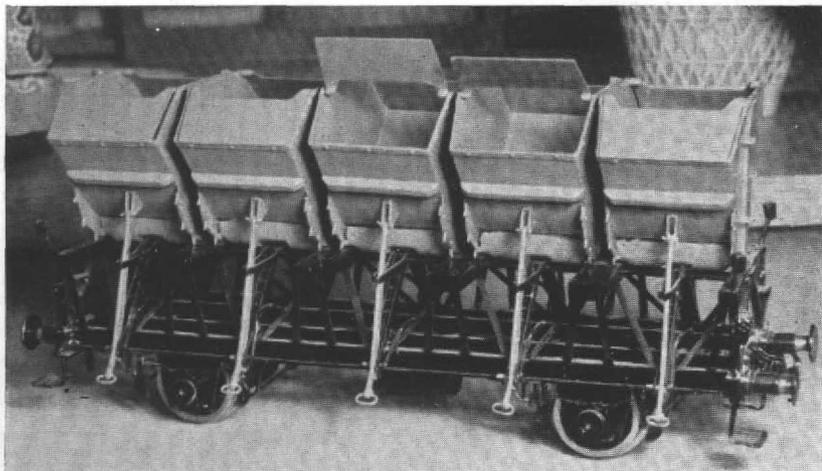
moderne Zeit forderte eben auch hier den bekannten Tribut.

Es ist der OEG hoch anzurechnen, ja sie stellt geradezu ein leuchtendes Musterbeispiel dar, daß sie diese erste Dampflok, die noch alle Attribute der Eisenbahnromantik ihr eigen nennt, nicht herzlos verschrottete, sondern auf den Denkmalsockel erhob, als bleibende Erinnerung an die fast gänzlich

ausgestorbene Eisenbahnromantik, der allmählich doch immer mehr nachzutruern beginnen, je mehr sie verschwindet.

Wer weiß, vielleicht holt man sie in einigen Jahrzehnten von ihrem Sockel wieder herunter, damit sie die Reiselustigen als Attraktion besonderer Art im Bummelzugtempo durch die Bergstraße fährt ...!

Rudolf Kirchner, Heidelberg

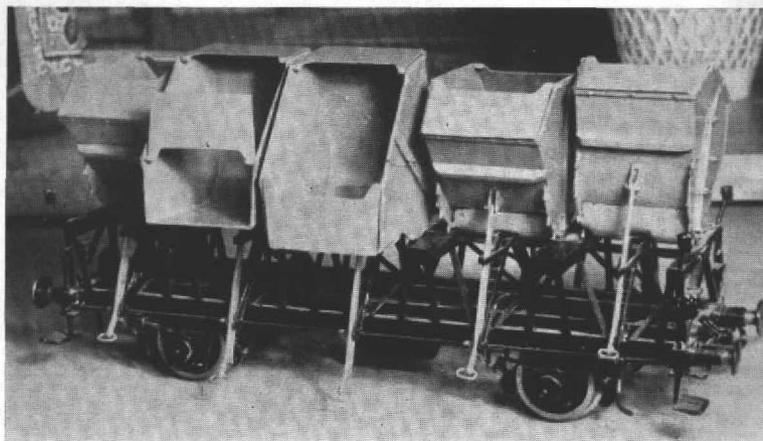


Der MIBA verehrt: Muldenkippwagen in Baugröße I

Wir waren überrascht und hocheifrig zugleich, als uns vor kurzem Herr Anton Findeis, Erbach/Württ., das Spur-I-Modell des Muldenkippers Ommi 51 als Präsent zugehen ließ, und zwar als Anerkennung für die Freude, die ihm die MIBA seit Jahren bereitet. Wir wissen diese wunderschöne Geste um so mehr zu schätzen, als das Modell ausgezeichnet gearbeitet ist. Das Modell ist richtiggehend abgedeckt, weist – wie

könnte es anders sein! – Federpuffer auf, eine vorbildgetreue Hakenkupplung (abgedeckt) und – nun kommt der Clou! – auch die einzelnen Mulden sind funktionsgetreu durchgebildet! Sie lassen sich wie im Großen lösen und rollen ebenso wie im Großen ab. Daß auch die Muldendeckel beweglich gelagert und auf- und zuklappen sind, braucht wohl kaum noch betont zu werden.

Wahrlich ein meisterliches Spur-I-Modell, das in WeWaWs Arbeitszimmer einen Ehrenplatz einnimmt. Es ist mit eine der wertvollsten Anerkennungen für seine Arbeit für und um die MIBA.



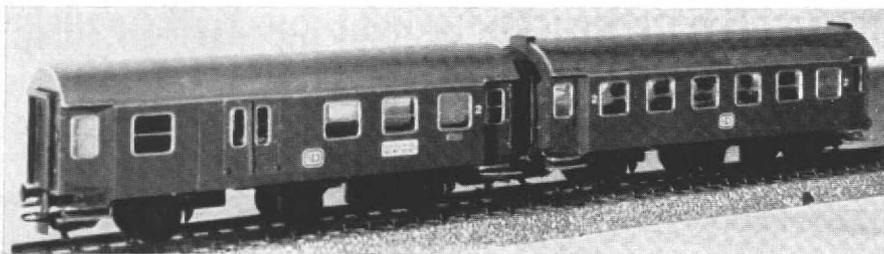
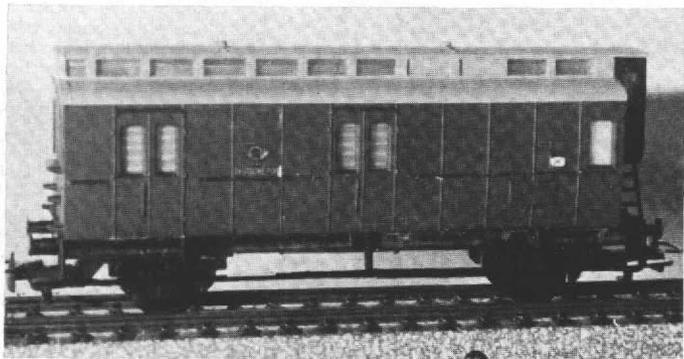


Abb. 1. BPw3yg- und B3yg-Modelle des Verfassers, entsprechend seinem Vorschlag in Heft 16/VIII Seite 653. [Auf der Fahrgastseite des BPw fehlt noch der Entlüftungsaufsatz.]

Abb. 2. Der aus einem LILIPUT-Wagen entstandene zweiachsige Postwagen, der seinem Vorbild in Heft 8/IV tatsächlich verblüffend ähnlich sieht.

Dieser Artikel erreichte uns gleichzeitig mit der Bauanleitung für einen 2-achsigen Postwagen (Heft 9 und 10/XIV).



Mit geringen Mitteln:

Ein zweiachsiger Postwagen

Wolfgang Eid
Oberhausen

Da es nicht einen einzigen 2achsigen Bahnpostwagen bei der gesamten Modellbahnindustrie gibt, beschloß ich vor einiger Zeit, mir einen solchen Wagen selbst zu bauen. Anhand des Inhaltsverzeichnisses der ersten 10 MIBA-Jahre fand ich einen Bauplan in einem schon sehr alten Heft*), der mir gefiel. Gleichzeitig entdeckte ich aber eine verdächtige Ähnlichkeit zwischen dem dort gezeigten Wagen und dem 4achsigen Postwagen von LILIPUT. Sollte man da nicht vielleicht...? Ich suchte den Vieracher heraus, verglich die Abmessungen, die Fenstereinteilungen, die Lage und die Zahl der Türen und stellte fest, daß der 4achsige Wagen einen ziemlich vorbildgetreuen Zweiachser abgeben dürfte. Bei dem Typenreichtum der Länderbahn-Wagen läßt sich sicherlich irgendwo ein Bahnpostwagen „ausgraben“, der meinem Umbau fast völlig entsprechen mag. Auf je-

den Fall aber, so finde ich, sieht der neugeschaffene Wagen „richtig“ aus. Und das ist ja schon sehr viel wert.

Zum Umbau selbst ist eigentlich nicht viel zu sagen, so einfach ist er. Mit einer Säge wurde zwischen zwei Längsrippen des Wagenkastens (der ja mit dem Boden fest verbunden ist) ein passendes Stück herausgesägt, der Rest wieder zusammengeklebt. Dach, Fenstereinsätze, Metallplatte und Trittbretter wurden ebenfalls gekürzt und wieder angebracht, am Wagenboden die Drehzapfen und die Gasbehälter entfernt, zwei Achslagerböcke von „Kleinbahn“ unter den Boden geklebt und aus dem „Schrott“ ein Gasbehälter gesucht und wieder angebracht. Die letzte Arbeit war das Aufkleben der Abziehbilder und die Übergabe an die zuständige Bahngesellschaft. Und nun freuen sich die „Leute vom Betrieb“, daß sie einen Postwagen für Personenzüge zur Verfügung haben, der nicht den halben Bahnsteig für sich allein beansprucht.

*) Heft Nr. 8/IV, Hauptansichten als Werkstattblatt noch erhältlich. Preis - .50 DM plus Briefumschlag.

Das imposante Brückenprojekt des MEC Rendsburg

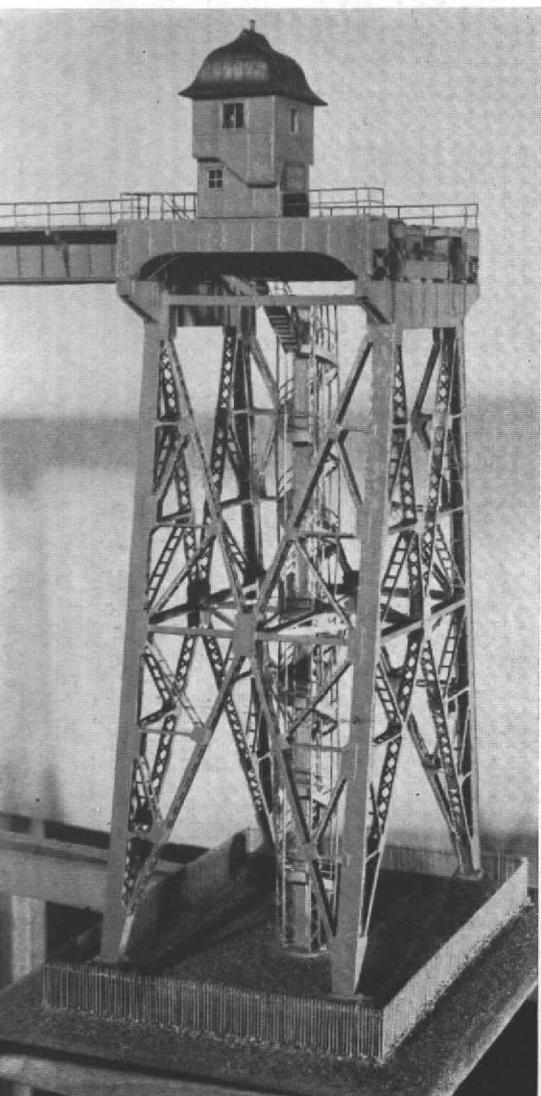


Abb. 1. Einer der beiden Hauptpfeiler mit Wendeltreppe (202 Stufen!) im Baumaßstab 1:83,3 – ein Musterbeispiel für die minuziöse und filigrane Modellarbeit des Verfassers.

Abb. 2 und 3. Modell und Original – zum Vergleich!

Der Übersichtsplan der Rendsburger Clubanlage (s. Heft 7/X, S. 280/281) sah ein 20 m langes Stück für Erweiterungen vor. Die Gedanken, Pläne und Entwürfe dazu brachten aber solange kein greifbares Ergebnis, bis ich mich entschloß, die Rendsburger Hochbrücke zu bauen. Als Brückenbau-Spezialist des Clubs (im Hauptberuf Verwaltungsbeamter) hatte ich schon einige Erfahrung. Um der Wahrheit die Ehre zu geben: Die Idee von der Hochbrücke stammt nicht von mir. Als uns 1957 zu Ohren kam, daß quasi mitten durch unsere Anlage eine Hausmeisterwohnung aufgestockt werden sollte, luden wir unsere Stadtväter zu einer Besichtigung ein. Das erfreuliche Ergebnis des Besuches: die Wohnung wurde an anderer Stelle gebaut! Einer der Herren äußerte bei der Gelegenheit, daß er eigentlich erwartet hätte, etwas besonders Markantes von Rendsburg zu sehen. Für uns Modellbahner konnte das nur bedeuten: die Hochbrücke! Daß wir die 2500 m lange Eisenkonstruktion der Hochbrücke nicht vorbildgetreu nachbauen konnten, war uns klar; einmal in Anbetracht der Länge, zum andern wegen der Schleife, die die Bahn in einem Oval von 850–1600 m Durchmesser wieder unter der Hochbrücke hindurchführt und die wir auf dem zur Verfügung stehenden Stück von 1,50 m Breite niemals nachgestalten konnten. Also entschloß ich mich, „nur“ die eigentliche Hochbrücke über den Nordostseekanal, die Eisenbahnunterführung, die beiden Hauptpfeiler (mit den Wendeltreppen) und 5 weitere Pfeiler (von insgesamt 44 Pfeilern) zu bauen. Zusammen ergibt das ein Modell von ca. 8 m Länge und würde in Wirklichkeit einer Länge von 675 m entsprechen. Nun, da dieser Plan feststand, war es nicht mehr schwer, die übrige Gleisführung für den Erweiterungsbau zu entwerfen.

Doch nun zur Hochbrücke selbst. Von der Wasserstraßendirektion in Kiel erwarb ich einige Zeichnun-



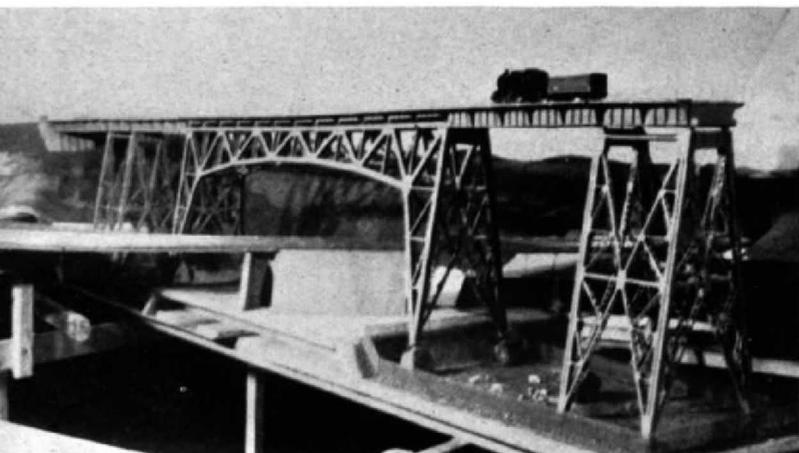


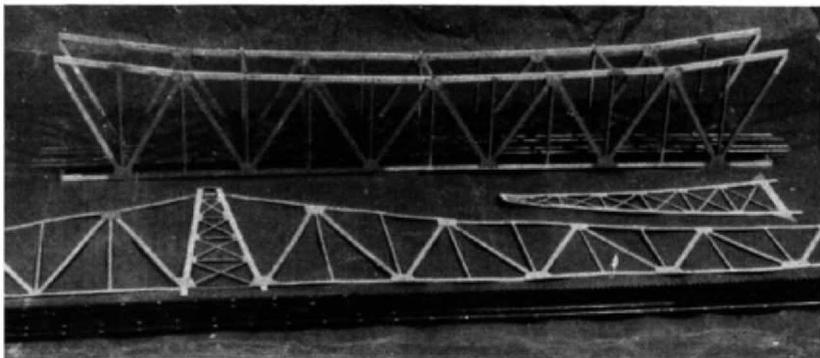
Abb. 4. Bereits fertiggestellte Brückenteile (ca. $\frac{1}{4}$ der gesamten Brücke).

Abb. 5. Die große Brücke über den Kanal (s. Abb. 6) ist bereits im Bau. Vorn Faserplatte mit Gleisen, dahinter Seitenteil und im Hintergrund das halbfertige Mittelstück, das später eingehängt wird.

Wer einige Modellbauerfahrten hat, weiß zu ermessen, welche ungeheure Arbeit der Verfassers sich da „aufgeholt“ hat! Unsere Hoch-

achtung!
Weiterhin
guten Erfolg
(und Aus-
dauer)!

▼ Abb 3.
Das Vorbild
(zum Ver-
gleich eine
ähnliche
Aufnahme
vom Modell
neben-
stehend).



gen. Doch brachten diese nicht genügend Einzelheiten und ich fotografierte weitere Teilstücke. Etwa 80 Aufnahmen, die ich für meine Zwecke auf 13×18 cm vergrößerte, ergänzten die Zeichnungen, die ich für das Modell im Maßstab 1:1 anfertigte. Vorher bereitete mir jedoch der beabsichtigte Maßstab einiges Kopfzerbrechen. Die Gleise der Hochbrücke liegen in einem Abstand von 3,5 m. Auf H0 übertragen würden das 38,5 mm bedeuten, also zu wenig für unsere Anlage, auf der auch Fleischmann-Fabrikate laufen. Ich mußte noch 3,5 mm hinzurechnen, um mit 42 mm einen brauchbaren Gleisabstand auf der Geraden bzw. in Kurven von 6 m Radius zu erhalten. Die Folge davon war, daß nicht nur die Fahrbahn, sondern die gesamten Maße der Brücke umzurechnen waren (Zahl: 100 plus $\frac{2}{10}$ = Maßstab 1:83,3). Andernfalls hätten sich die Größenverhältnisse so ungünstig verschoben, daß jeder Rendsburger dies sofort erkannt hätte.



Abb. 6. Die Rendsburger Schleife (Luftaufnahme Schöning, Lübeck). Die Spannweite des Teils über dem Kanal beträgt 140 m, die Höhe 42 m, die gesamte Länge der Hochbrücke 2500 m. Die vom Verfasser auserwählten besonders charakteristischen Teilstücke sind gut erkennbar.

Der Bau erfolgte in der bekannten Weise aus Pappstreifen (350-g-Karton), die ich mir in 17 Breiten von 1,5 bis 27 mm schneiden ließ. Die Hauptträger des Originals bestehen nicht allein aus I- und H-, sondern auch aus zusammengesetzten U-Trägern mit einer Breite von 50–70 cm. Für die Querverbindungen dieser Träger nahm ich statt der Pappe 2 mm starke Holzleisten in der erforderlichen Breite. Für die feineren Verstreibungen kamen mir die Faller-Zäune zu Hilfe, die zu diesem Zweck besonders bearbeitet wurden (Abb. 7). Allein für jeden Pfeiler wurden 20 solchermaßen „zweckentfremdete“ Latten- und 22 Jägerzäune verbraucht. Besondere Schwierigkeiten bereitete die Beschaffung der in natura über 2 m hohen Schutzzäune, die jeden Pfeiler umgeben. Während wir schon von mehreren Firmen Gartenzäune (in Natur 1 m hoch) beziehen können, liefert noch keine Firma Stangenzäune, die in der Natur einer Höhe von 2 m entsprechen. Also ließ ich mir eine Schablone bauen, mit der ich in Schwellenholzleisten Löcher im Abstand von 2 mm bohren konnte. Da hinein wurden Messingnadeln gesteckt und diese mit 0,5-mm-Bronzedraht quer verlötet. Für jeden Pfeiler wurde ca. 1 m dieses Zaunes (= 500 Stecknadeln) benötigt (s. Abb. 1).

Natürlich konnte auf die Verwendung von Nemec-Profilen nicht ganz verzichtet werden. Insbesondere

die Signalbrücken sowie einige Verstreibungen und „Verzierungen“ mußten aus Messing gebaut werden. Vorgesehen ist auch, die Schwebefähre, die den Kanal überquert, damit betriebsfähig nachzubauen.

Zusammengefaßt kann gesagt werden: eine schöne und interessante Arbeit, die ungeheuer viel Geduld und Zeit erfordert und besonders durch die Materialbeschaffung mit ihren großen Mengen immer wieder neue Probleme aufwirft.

Ich habe bewußt darauf verzichtet, meinen Bericht mit Zeichnungen zu illustrieren, da wohl kaum einer der verehrten Leser die Absicht haben dürfte, diese

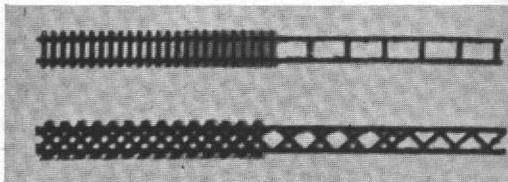


Abb. 7. So werden die FALLER-Zäune für die Verstreibungen umgearbeitet – zwar eine zeitraubende, aber sehr zweckdienliche Arbeit!