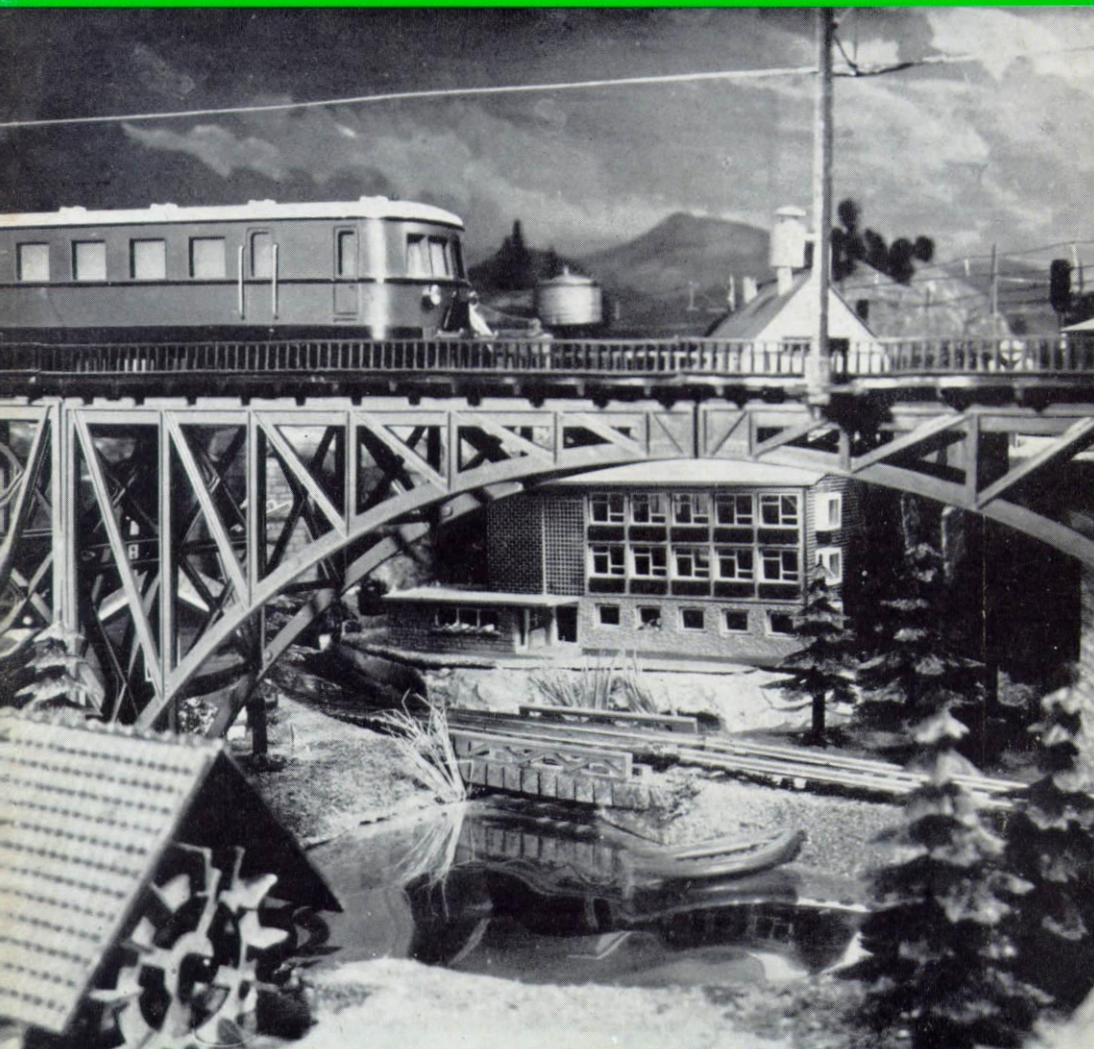


Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

11

BAND XII
5. 9. 1960

PREIS
2,- DM



Ein netter kleiner Wasserturm am Bahnhof Schiltach/Schwarzwald.
(Foto: H. A. Scheffler, Wiesbaden)

DER NEUE

Fleischmann

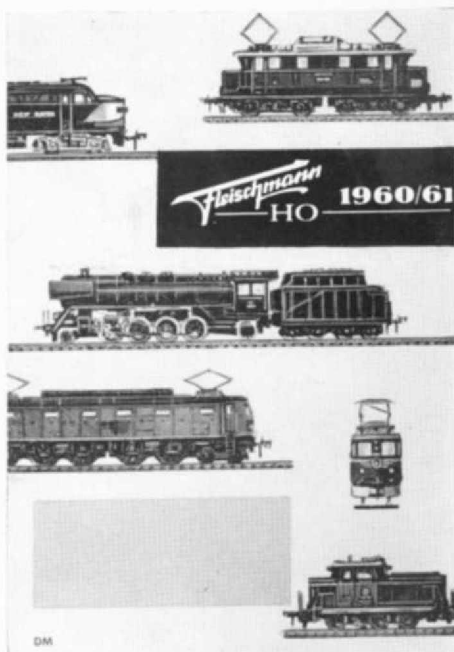
KATALOG

IST

ERSCHIENEN!



68 Seiten, 5 farbig



„Fahrplan“ der „Miniaturbahn“ Nr. 11/XII

- | | | | |
|--|-----|---|-----|
| 1. Triebwagen und Anhänger der Lokalbahn Unterach in Baugröße 0 | 415 | 9. Eine Mallet-Tenderlok in HO | 428 |
| 2. TRIX- plus Märklinkupplungen | 416 | 10. Platznot beim Vorbild | 429 |
| 3. Der Old-Timer-Güterzugpackwagen der ÖBB läuft noch | 416 | 11. „Oberwandeggs i. Z.“ – Teil 3: Der eiserne Überführungssteg | 430 |
| 4. Vor 50 Jahren – Spur I-Lokmodelle | 417 | 12. Hinter schwedischen Gardinen... (Anlage Stregfelt) mit Streckenplan | 435 |
| 5. Die Bezeichnung der DB- und DR-Triebfahrzeuge – 3. Teil und Schluß (mit 3 Tabellen) | 418 | 13. Schilderbefestigung | 438 |
| 6. Zum Thema „Wagenbeleuchtung“ | 424 | 14. Weichenlaternen an der Wand | 439 |
| 7. Eine Traumanlage von 54 m... (HO-Anlage Trinckauf) | 425 | 15. Herstellung von Triebwerksstangen | 440 |
| 8. Das HAMO-Multiplex-System 2. Teil und Schluß | 426 | 16. Straßenbahn plus Eisenbahn – Heddernheim/Frankfurt | 442 |
| | | 17. Großes „A“ bei der Märklin-Lok 3005 | 446 |
| | | 18. Wir Modellbahn-Junioren | 447 |

Miba-Verlag Nürnberg

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

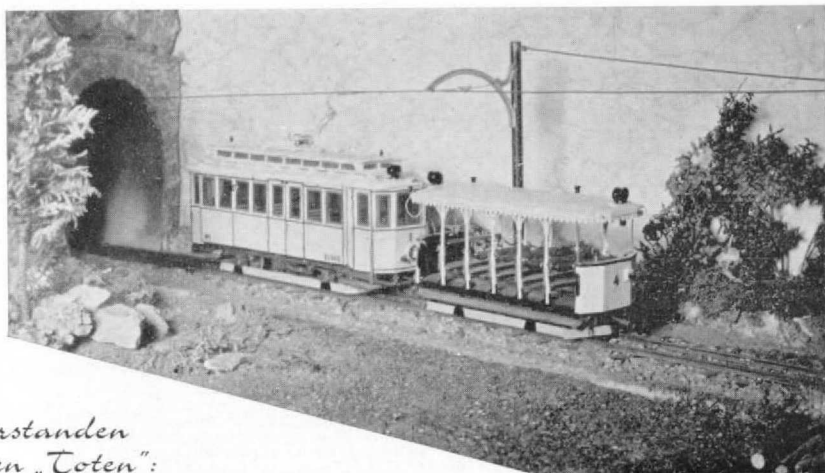
Redaktion und Vertrieb: Nürnberg, Spittlergraben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 –
Klischees: Miba-Verlagsklischeeanstalt (JoKi)

Berliner Redaktion: F. Zimmermann, Berlin-Spandau, Weißenburger Straße 27/I

Konten: Bayer. Hypotheken- u. Wechselbank Nürnberg, Kto. 29 364

Postscheckkonto Nürnberg 573 68 Miba-Verlag Nürnberg

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



*Auferstanden
von den „Toten“:*

Triebwagen und Anhänger der Lokalbahn Unterach/See ⇨

in Baugröße 0 — von Viktor Peterka, Wien

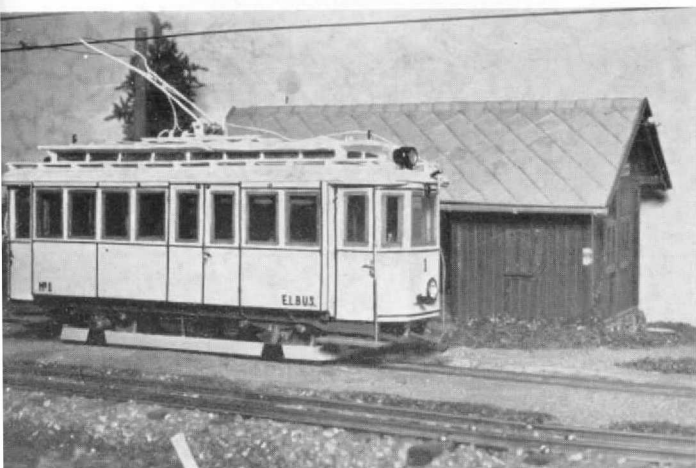


Abb. 1 (oben).
Zwei reizende Modelle, der
Triebwagen samt Anhänger,
die einen geradezu „an-
lachen“. Daß die Rücklehnen
im Beiwagen umklappbar
sind, versteht sich bei Herrn
Peterka eigentlich von selbst!

Abb. 2. Nochmals der Trieb-
wagen allein — in der Tat
eine saubere Arbeit!

Heft 12/XII ist ab 30. September in Ihrem Fachgeschäft !

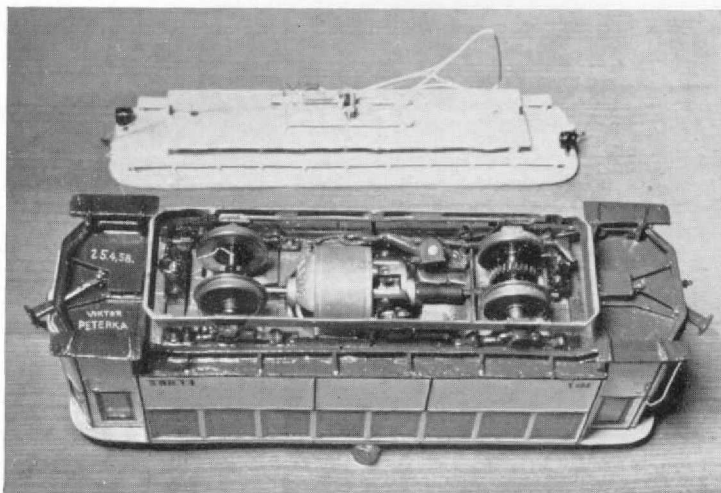


Abb. 3. Untersicht des Triebwagens mit Motor und Getriebe, Stromabnahme für Beleuchtung, sowie (darüber) das abnehmbare Dach.

Richtiger gesagt: „Tot“ ist eigentlich nur die Lokbahn Unterach a. Attersee-See a. Mondsee im Salzkammergut und zwar schon seit 1949. Die beiden Triebwagen dieser Linie haben diesen „Untergang“ jedoch überlebt und versehen ihren Dienst heute noch bei der Gmundner Straßenbahn.

Triebwagentyp samt Sommeranhänger haben mich als „alter“ Schmalspurfreund so fasziniert, daß ich beide in 1:45-Größe nachbaute, und zwar nach ergrünter 1:10-Plänen. Auch die Farbgebung entspricht daher genau dem Original: helles Gelb mit schwarzen Zierleisten, dunkelbraune Beschriftung mit rotem Schatten, Untergestell dunkelgrau, Dach weiß.

Der Antrieb erfolgt mit dem bewährten HAMO-700-Motor, mit Schlauchkupplung (s. Abb. 3) zur Schnecke, 26:1 untersetzt. Die zweite Achse ist dreipunktelagert. Die Achsen sind einseitig isoliert wegen der Stromabnahme für die Beleuchtung (Stahl-

federchen auf der einen Achse in Abb. 3 deutlich zu sehen). Fahrstromabnahme natürlich über den Oberleitungsbügel.

Das Modell ist komplett eingerichtet. Die Beleuchtung des Triebwagens erfolgt mit 8 Kleinstglühlämpchen (14 V-Medizinerlämpchen mit Steckfassung), je 2 Lampen in Serie geschaltet, so daß sie bei 20 Volt mit Unterspannung brennen und dadurch die richtige „Beleuchtungsstärke“ haben.

Die Bankrückenlehnen des mit 4 Lämpchen beleuchteten Anhängers sind übrigens je nach Fahrtrichtung umklappbar.

Ich hoffe, mit meinen heutigen Bildern manchem Schmalspur- und Straßenbahn-„Anhänger“ wieder mal „den Mund wässrig gemacht zu haben“! Und vielleicht entdeckt der eine oder andere doch noch sein Herz für diese reizenden und romantischen Fahrzeuge...?

Warum nicht einfach?

TRIX- plus Märklinkupplungen

In einem der vergangenen Hefte war eine einfache „umwerfende“ Konstruktion zu sehen: Da hat ein Herr TRIX-D-Zugwagen auf Märklin-Kupplung umgebaut, mit dem schönen Ergebnis, daß er nun zum guten Schluß von Hand entkuppeln muß. Um lediglich einen kleineren Wagenabstand zu erreichen, hätte ein Stückchen Draht wohl auch genügt!

Ich für meinen Teil habe es „noch bequemer“ gemacht, besser gesagt: gar nichts! TRIX-D-Zugwagen wechseln mit Märklin-Pack-, Speise- oder Schlafwagen ab, bei denen die jeweiligen Kupplungen belassen worden sind. Erfolg: eine aufgelockerte Wagenfolge und ein enger Pufferabstand!

G. Schmidt, Frankfurt/M., Cronstettenstr. 35

► *Er läuft sogar noch!*

Der Old-Timer- Güterzugpackwagen der ÖBB

(zur Zeichnung in Heft 7/XII)

Hierzu möchte ich eine Beobachtung mitteilen, die ich kürzlich in Hall bei Innsbruck machen konnte: Der beschriebene Wagen läuft noch heute im Fahrzeugpark der ÖBB! Ob die Ballastgewichte noch vorhanden waren, konnte ich nicht feststellen, jedoch war die Oberseite des Fahrzeuges stark rostig, was auf einen vorhandenen Ballast schließen läßt. Ich nehme an, daß der Wagen heute als Pwg benützt wird. Die Farbe des Oberteils war braun, das Dach schwarz, jedoch alles sehr verschmutzt.

G. Ettliger, München

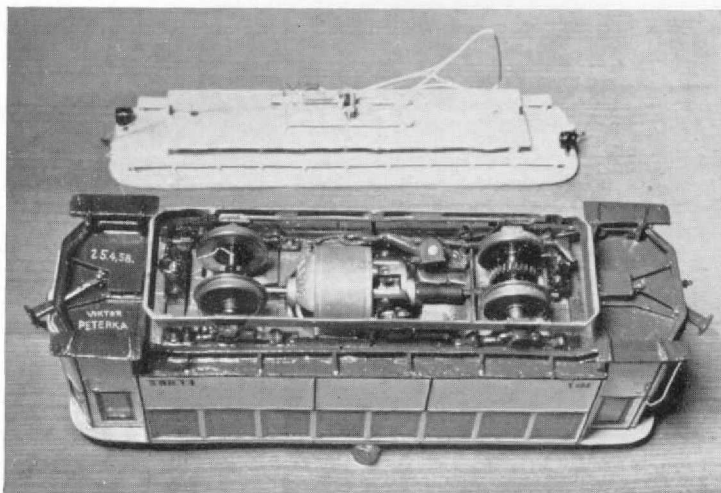


Abb. 3. Untersicht des Triebwagens mit Motor und Getriebe, Stromabnahme für Beleuchtung, sowie (darüber) das abnehmbare Dach.

Richtiger gesagt: „Tot“ ist eigentlich nur die Lokbahn Unterach a. Attersee-See a. Mondsee im Salzkammergut und zwar schon seit 1949. Die beiden Triebwagen dieser Linie haben diesen „Untergang“ jedoch überlebt und versehen ihren Dienst heute noch bei der Gmundner Straßenbahn.

Triebwagentyp samt Sommeranhänger haben mich als „alter“ Schmalspurfreund so fasziniert, daß ich beide in 1:45-Größe nachbaute, und zwar nach ergrünter 1:10-Plänen. Auch die Farbgebung entspricht daher genau dem Original: helles Gelb mit schwarzen Zierleisten, dunkelbraune Beschriftung mit rotem Schatten, Untergestell dunkelgrau, Dach weiß.

Der Antrieb erfolgt mit dem bewährten HAMO-700-Motor, mit Schlauchkupplung (s. Abb. 3) zur Schnecke, 26:1 untersetzt. Die zweite Achse ist dreipunktelagert. Die Achsen sind einseitig isoliert wegen der Stromabnahme für die Beleuchtung (Stahl-

federchen auf der einen Achse in Abb. 3 deutlich zu sehen). Fahrstromabnahme natürlich über den Oberleitungsbügel.

Das Modell ist komplett eingerichtet. Die Beleuchtung des Triebwagens erfolgt mit 8 Kleinstglühlämpchen (14 V-Medizinerlämpchen mit Steckfassung), je 2 Lampen in Serie geschaltet, so daß sie bei 20 Volt mit Unterspannung brennen und dadurch die richtige „Beleuchtungsstärke“ haben.

Die Bankrückenlehnen des mit 4 Lämpchen beleuchteten Anhängers sind übrigens je nach Fahrtrichtung umklappbar.

Ich hoffe, mit meinen heutigen Bildern manchem Schmalspur- und Straßenbahn-„Anhänger“ wieder mal „den Mund wässrig gemacht zu haben“! Und vielleicht entdeckt der eine oder andere doch noch sein Herz für diese reizenden und romantischen Fahrzeuge...?

Warum nicht einfach?

TRIX- plus Märklinkupplungen

In einem der vergangenen Hefte war eine einfache „umwerfende“ Konstruktion zu sehen: Da hat ein Herr TRIX-D-Zugwagen auf Märklin-Kupplung umgebaut, mit dem schönen Ergebnis, daß er nun zum guten Schluß von Hand entkuppeln muß. Um lediglich einen kleineren Wagenabstand zu erreichen, hätte ein Stückchen Draht wohl auch genügt!

Ich für meinen Teil habe es „noch bequemer“ gemacht, besser gesagt: gar nichts! TRIX-D-Zugwagen wechseln mit Märklin-Pack-, Speise- oder Schlafwagen ab, bei denen die jeweiligen Kupplungen belassen worden sind. Erfolg: eine aufgelockerte Wagenfolge und ein enger Pufferabstand!

G. Schmidt, Frankfurt/M., Cronstettenstr. 35

► *Er läuft sogar noch!*

Der Old-Timer- Güterzugpackwagen der ÖBB

(zur Zeichnung in Heft 7/XII)

Hierzu möchte ich eine Beobachtung mitteilen, die ich kürzlich in Hall bei Innsbruck machen konnte: Der beschriebene Wagen läuft noch heute im Fahrzeugpark der ÖBB! Ob die Ballastgewichte noch vorhanden waren, konnte ich nicht feststellen, jedoch war die Oberseite des Fahrzeuges stark rostig, was auf einen vorhandenen Ballast schließen läßt. Ich nehme an, daß der Wagen heute als Pwg benützt wird. Die Farbe des Oberteils war braun, das Dach schwarz, jedoch alles sehr verschmutzt.

G. Ettliger, München

Vor 50 Jahren

sattelte er auf H0 um, da keine passenden Räder, Motore usw. mehr im Handel sind. Hier eine kleine Auswahl seiner I-Arbeiten:

begann Herr E. Bierhals aus Greifswald, ein (inzwischen) pensionierter Oberlokführer, der „uralten“ Modellbahnern sicher noch bekannt ist, mit dem Nachbau von Loks in Baugröße I. Erst in letzter Zeit

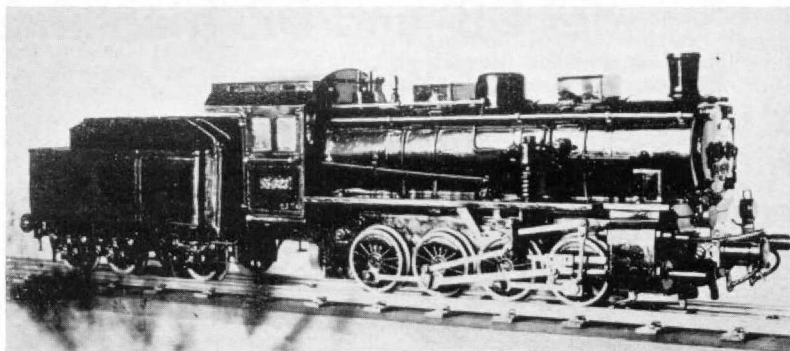


Abb. 1. Modell einer G 8¹ (BR 55), die der Erbauer einmal selbst gefahren hat — vor 10 Jahren als Wanderpreis im Fußball gestiftet.

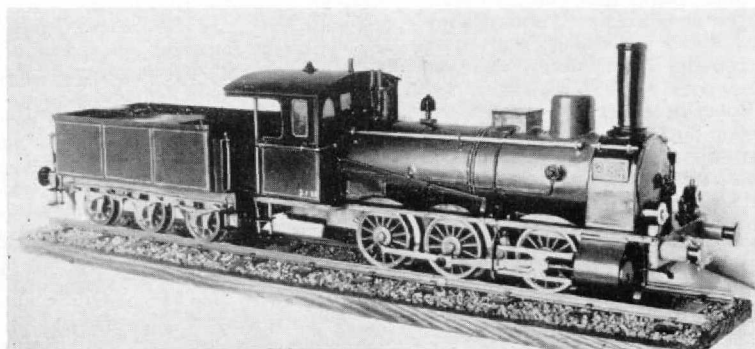


Abb. 2. „Der Letzte der Mohikaner“ (in Spur I): Modell einer G 3, auf der Herr Bierhals im ersten Weltkrieg so manche Fahrt gemacht hat und die im letzten Weltkrieg sogar noch in Polen eingesetzt war.

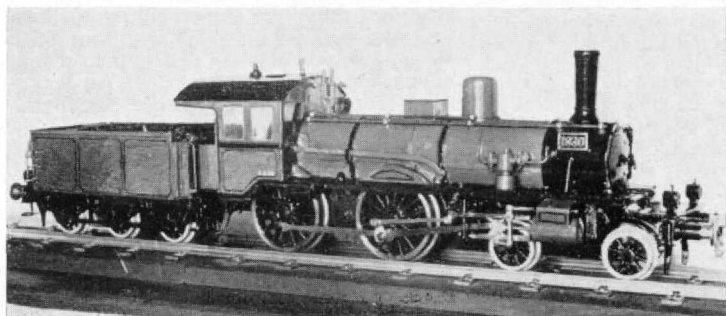


Abb. 3. Das Spur I-Modell einer preussischen P 4.

✱

Wir danken Herrn Meißner, Münster, für die freundliche Überlassung der Fotos und wünschen Herrn Bierhals noch eine „gute Fahrt“ in den Lebensabend!

Die Bezeichnung

(2. Fortsetzung u. Schluß)

• der DB- und DR-Triebfahrzeuge

IX. Allgemeines über Betriebsnummern

Jeder, der sich für die Eisenbahn interessiert, weiß, daß Lokomotiven und Triebwagen an den Stirnflächen und den Seitenwänden Nummernschilder tragen, die die sog. Betriebsnummern angeben. Diese besteht aus der zwei- oder dreistelligen Stammnummer und der Ordnungsnummer, die durch einen kleinen Zwischenraum voneinander getrennt geschrieben werden. Die Stammnummer bezeichnet die Hauptgattung und gleichzeitig den Hauptverwendungszweck einer Lok. Die Ordnungsnummer, die zwei- bis vierstellig sein kann, nennt den Typ der Unterbauart und die laufende Nummer einer Maschine innerhalb ihrer Baureihe. Demzufolge wird die Stammnummer auch als die Nummer der Hauptbauart, die erste oder die erste und zweite Stelle der Ordnungsnummer als Nummer der Unterbauart bezeichnet. Beide Nummernteile ergeben zusammen die Bauartreihennummer – kurz als Baureihennummer (BR) bezeichnet – die eine Lok charakterisiert.

X. Die Betriebsnummern der Dampfloks

Den Dampflokomotiven sind die Stammnummern 01 bis 99 zugeteilt. Schnellzuglokomotiven führen die Nummern 01 bis 19, Personenzuglokomotiven 20 bis 39, Güterzuglokomotiven 40 bis 59. Bei den Tenderlokomotiven wird die Einteilung nach dem Hauptverwendungszweck in entsprechender Weise vorgenommen. Schnellzugtenderlokomotiven besitzen die Nummern 60 bis 61, Personenzugtenderlokomotiven 62 bis 79, Güterzug- und Rangiertenderlokomotiven 80 bis 96. Die restlichen Nummern des Schemas sind Sonderlokomotiven vor-



Abb. 23. Beispiel für eine Dampflokbetriebsnummer.

behalten, und zwar 97 den Zahnradlokomotiven für Regelspur, 98 den Lokalbahnlokomotiven und 99 den Schmalspurlokomotiven, die ohne Unterscheidung des Typs und der Spurweite diese Stammnummern aufweisen (s. a. Tabelle 1).

Es ist also ohne weiteres ersichtlich, daß eine Lok mit der Stammnummer 10 nur eine Schnellzuglok, mit der Stammnummer 39 nur eine Personenzuglok und mit der Stammnummer 89 nur eine Güterzug- bzw. Rangiertenderlok sein kann. Gibt man die Unterbauart an, so schreibt man sie als hochgestellten Index zur Stammnummer, beispielsweise 18⁴, 18⁵ oder 18⁶. Die Loks dieses Beispiels gehören also der BR 18⁴⁻⁶ an, wobei der Fachmann weiß, daß es sich bei der BR 18⁴ um die Erstaussführung der bayerischen Schnellzuglok S 3/6 (ab 1908) handelt, bei der BR 18⁵ um deren Nachbau durch die seinerzeitige Deutsche Reichsbahn (1926 bis 1930) und bei der BR 18⁶ um die von der DB überholte und mit neuem Kessel ausgestattete 18⁵. Als weiteres bekanntes Beispiel sei die preußische Personenzuglok der Gattung P8 genannt, der die Baureihennummern 38¹⁰ bis 38⁴⁰ zugeteilt sind. Diese Lokomotiven können also Betriebsnummern von 38 1001 bis 38 4099 besitzen. Die Baureihennummer entsteht also – einfach gesagt – dadurch, daß man zur Stammnummer den „Rest“ hinzunimmt, der nach Abzug der letzten beiden Stellen der Ordnungsnummer entsteht.

XI. Das Betriebsgattungszeichen der Dampfloks

Neben den Betriebsnummern führen die Dampflokomotiven – heute praktisch nur noch im Bereich der DR – ein sogenanntes Betriebsgattungszeichen, das beiderseits am Führerhaus angebracht ist. Es besteht – in Anlehnung an die preußischen Gattungsbezeichnungen – aus einer Bauart-Charakterisierung, einer Bruttoformel für die Achsfolge und der Angabe des mittleren Kuppelachsdrukkes in Tonnen. Für die Bauart-Charakterisierung benutzt man Großbuchstaben, und zwar S für Schnellzugloks, P für Personenzug- und G für Güterzuglokomotiven. Handelt es sich um Tenderlokomotiven, werden diese Zeichen durch den Kleinbuchstaben t ergänzt, z. B. Pt im Falle einer Tenderlokomotive für Personenzugdienst. Lokalbahnlokomotiven werden durch den Buchstaben L, Zahnradlokomotiven durch den Buchstaben Z und Schmalspurlokomotiven durch den Buchstaben K gekennzeichnet. Die erwähnte Bruttoachsformel nennt zuerst die Zahl der angetriebenen Achsen und, unmittelbar folgend, die Gesamtachszahl. Von dieser Zifferngruppe durch einen Punkt getrennt steht die Angabe des Kuppelachsdrukkes. Bei der Schnellzuglok der BR 01 lautet demzufolge das Betriebsgattungszeichen S 36.20; bei der Güterzug-Tenderlok der BR 80 Gt 33.18.

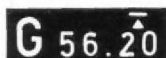


Abb. 24. Betriebsgattungszeichen einer Dampfloks.

Besitzt eine Lok Teile, die über die Fahrzeugumgrenzung hinausragen (Schornsteinaufsatz, Oberlichte u. dgl.) wird über der Achsdruckziffer des Betriebsgattungszeichens ein Dreieck angeschrieben, dessen Spitze nach oben weist. Können die fraglichen Teile abgenommen werden, liegt über dem Dreieck noch ein waagrechter Balken (s. Abb. 24).

XII. Betriebsnummern der Elloks

Ähnlich wie bei den Dampfloks wird die Bezeichnung der Elloks innerhalb des Betriebsnummernschemas ebenfalls nach Bauart vorgenommen. Hierbei sind die Stammnummern 01 bis 100 Fahrzeugen für Einphasen-Wechselstrom 16 $\frac{2}{3}$ Hz zugeteilt,

101 bis 200 den Fahrzeugen für Gleichstrombetrieb und 201 bis 300 Fahrzeugen für Einphasenwechselstrom 50 Hz und für sonstige Stromarten. Die Aufteilung der Stammnummern nach dem Hauptverwendungszweck – entsprechend der bei den Dampfloks – läßt sich bei Elloks schwer durchführen, da diese Maschinen – zumindest bei den neueren Ausführungen – mehr oder weniger ausgesprochene Allzweck-Fahrzeuge sind. Als Regel kann gelten, daß die Stammnummern 01 bis 29 Schnellzug-, 30 bis 59 Personenzug- und 60 bis 98 Güterzug- sowie Rangierlokomotiven kennzeich-

Abb. 25. Betriebsnummer einer Elloks.



nen. Die Stammnummer 99 ist Schmalspurlokomotiven vorbehalten. Sämtliche Elloks führen vor der Stammnummer den Großbuchstaben E, also z. B. E10 101. Steht hinter der Betriebsnummer noch der Buchstabe G, so bedeutet dies, daß die Lok Einrichtungen für den Wendezugbetrieb besitzt (Anschlüsse für Steuerleitungen, doppelte Hauptluftleitungen usw.).

XIII. Betriebsnummern der Dieselloks

Ein Schema, das sich nicht mehr mit der recht willkürlichen Reihenbezeichnung der Dampf- und Elloks deckt, wird zur Bezeichnung der Dieselloks verwendet. Hier finden sich zwei- oder dreistellige Stammnummern, denen der Großbuchstabe V (= Verbrennungsmotor) vorangesetzt. Die Stammnummer ist gleich dem zehnten Teil des Betrages der effektiven (abgegebenen) Maschinenleistung in PS. Die dreistelligen Ordnungsnummern, die den Stammnummern folgen, entsprechen denen der Dampf- bzw. Elloks. Eine Diesellok mit der Betriebsnummer V200 022 ist also eine Lok mit 2000 PS Leistung, die als 22. Lokomotive in die BR V200 eingereiht wurde. Aus diesen Ausführungen ist zu ersehen, daß Lokomotiven mit großer Leistung stets niedrige Stammnummern besitzen (z. B. Rangierlok V60 mit 600 PS Leistung).

Abb. 26. Betriebsnummer einer Dieselloks.

