

150

# Miniaturbahnen



NR. 5 / BAND 1  
1948/49

# Was lange wähet, wird endlich gut! . . . .

werden Sie hoffentlich sagen, wenn Sie das vorliegende Heft in den Händen halten! Daß die Verspätung auf unserer „Fahrt ins Blaue“ nicht fahrplanmäßig ist und im Laufe der Zeit unbedingt aufgeholt werden muß, steht fest. So erhalten Sie Heft 6 „bereits“ in 2 Wochen. Fahren wir als mit Volldampf los ins Neue Jahr, das Sie alle hoffentlich gut begonnen haben!

Bei dieser Gelegenheit möchte ich auch für die tausenden begeisterten Anerkennungsschreiben danken, die uns erreichten und bewiesen, daß wir auf dem richtigen Weg sind. Auch aus dem Ausland kamen solche Briefe, und wenn der schweizerische „Eisenbahn-Amateur“ in einer Buchbesprechung die „Miniaturbahnen“ als „die beste deutschsprachige Modellbau-Zeitschrift“ bezeichnet, so gestehen wir offen, daß uns dieses Urteil ebenso sehr freut wie die Tatsache, daß sie in der kurzen Zeit ihres Bestehens bereits in folgenden Ländern ihre Leser gefunden hat: Oesterreich, Schweiz, Spanien, Frankreich, Belgien, England, Canada, USA, Argentinien, Australien Indien und — Ostzone. Auf Grund dieser erfreulichen Tatsache werden wir daher bestrebt sein, nicht nur das jetzige Niveau zu halten, sondern die Zeitschrift noch mehr auszugestalten, um jedem etwas zu bringen. Allerdings brauchen wir hierzu in gewissem Sinn auch ihre Mitarbeit, denn tausende Modellbahner sammeln schließlich mehr Erfahrung als nur ein paar wenige! Schicken Sie uns vor allem Fotos von Modellen, Gebäuden und Anlagen, Kurzbeiträge, Kniffe und Bauwinke — es gibt doch sicher noch mehr Chromeks und Zitzmanns! Honorierung erfolgt nach Veröffentlichung. Nur werden Sie nicht ungeduldig, wenn Ihr Beitrag nicht sofort erscheint. Seine Verwendung richtet sich jeweils nach der Gestaltung der einzelnen Hefte. Im andern Fall erhalten Sie umgehend Bescheid.

Und noch etwas bewegt mich heute: So sehr wir uns über die vielen Anfragen

freuen, so verursachte die Erledigung der manchmal seitenlangen „Fragebögen“ bisher einige hundert DM uneinbringliche Unkosten. Wir bitten Sie daher, Ihren technischen Anfragen eine kleine Auskunftsgebühr von 1.— DM sowie einen frankierten Briefumschlag beizulegen. Auf diese Weise können Sie nach Herzenslust und ohne „Gewissensbisse“ drauflos fragen und uns bleibt mancher „gotteslästerliche Fluch“ erspart!

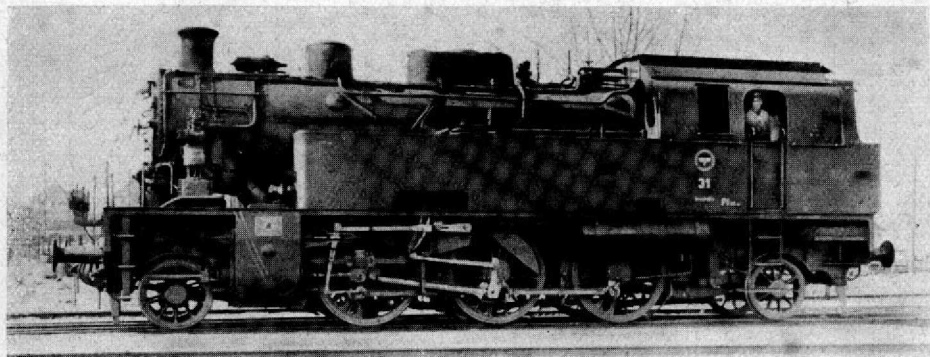
Weiterhin will ich endlich den zahlreichen Wünschen nach einem „Kundendienst“ nachkommen und von Zeit zu Zeit ein besonderes Blatt beilegen, um die Gestaltung der Zeitschrift nicht in Mitleidenschaft zu ziehen. Die mm-Zeile einer 40 mm breiten Spalte kostet infolgedessen — 30 DM. Den Text bitte auf ein gesondertes Blatt schreiben! Auf diese Weise können Sie Ihre kleinen Sorgen und Wünsche andere Modellbahner wissen lassen und durch Angabe Ihrer Anschrift (keine Chiffre) mit den Interessenten direkt verkehren, ohne uns als Mittler benützen zu müssen.

Der Druckfehlerteufel hat uns im Dezemberheft auch mal einen tollen Streich gespielt. Vielleicht ist auch Herr Zetsche allein der „Unsinn“ aufgegangen. Auf jeden Fall muß es in seinem Artikel „Warum eigentlich keine Dampfloks?“ auf Seite 22 Mitte heißen: „... und das wirkliche Umsteuern durch ein Drehschieberventil zwischen Einlaß- und Auspuffleitung...“. Vielleicht interessiert es die Dampfloks-Anhänger zu erfahren, daß Herr Zetsche infolge der vielen Anfragen sich entschlossen hat, eine 1-D-Güterzug-Dampf-Lok auf Serie zu legen.

Doch nun will ich Sie nicht mehr länger von der Lektüre abhalten. Hoffentlich hat Ihre liebevolle Gattin inzwischen den Kaffeetisch gedeckt und Zigaretten oder Zigarren bereitgelegt, so daß Sie sich mit Genuß und Behaglichkeit Ihrem Steckenpferd widmen können!

Ihr WeWaW.

# Die Tenderlokomotive



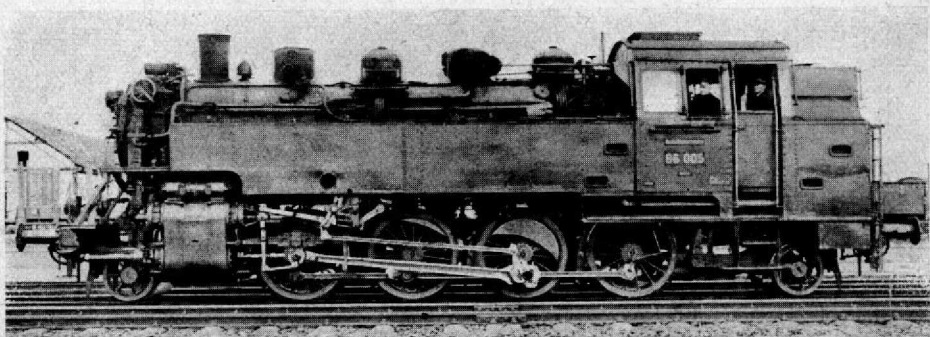
Eine Pt 35,15: Baureihe 75 der DR. Reizt diese 1 C 1 nicht auch zum Nachbauen?

Modellbahnen weisen aus Raumgründen meist kurze Streckenlängen auf. An den Endbahnhöfen kann man oft keine Drehscheiben anordnen. Für solche Betriebsverhältnisse ist die Tenderlokomotive die geeignete Maschine. Sie braucht nicht gewendet zu werden. Sie beansprucht bei kurzen Bahnhofsgleisen wenig Raum. Sollten wir uns nicht dieser Type eher zuwenden als der unbeholfenen Lokomotive mit Schleppender?

Die Reichsbahn hat Tenderloks für Güterzüge und Personenzüge auf Haupt- und Nebenbahnen, für jede Art des Verschiebedienstes, für den Betrieb auf

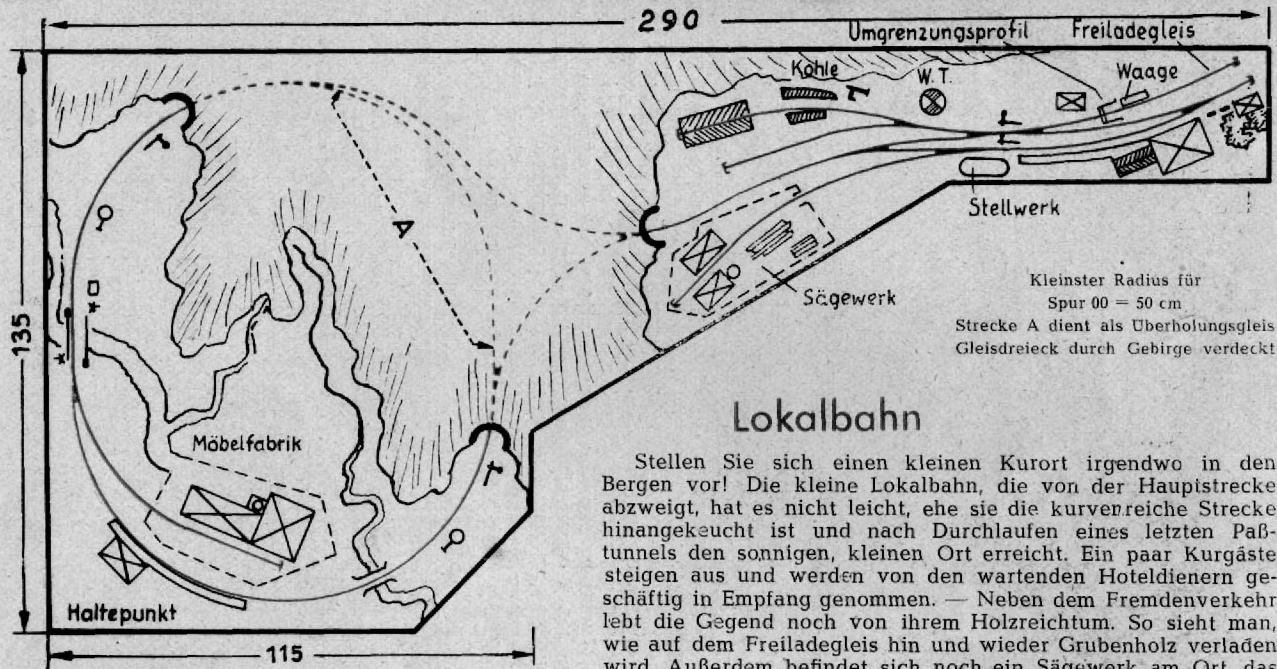
Steilrampen und — in Stromlinienverkleidung — für sehr schnelle Züge im Dienst. Ihre Modelle vermögen den Ansprüchen jeder Anlage, jedes Fahrplanes zu genügen. Als lohnende Vorbilder seien nur die Schnellzugtenderlok der Reihe 61, die Personentenderlok 62, 64, 75 und 78, die Reihen 86 und 93 für Güterverkehr genannt. Im Verschiebedienst können wir Nachbildungen der 80 und 89, der 81, 92 und 94 einsetzen. Auf den Strecken der Reichsbahn ist der Prozentsatz an Tenderlokomotiven groß. Auch auf unserer Modellanlage sollten sie also nicht fehlen.

Dipl.-Ing. Kurek



Gt 46,15: Baureihe 86 der DR.

# Der Streckenplan des Monats



Stellen Sie sich einen kleinen Kurort irgendwo in den Bergen vor! Die kleine Lokalbahn, die von der Hauptstrecke abzweigt, hat es nicht leicht, ehe sie die kurvenreiche Strecke hinangekeucht ist und nach Durchlaufen eines letzten Paß-tunnels den sonnigen, kleinen Ort erreicht. Ein paar Kurgäste steigen aus und werden von den wartenden Hoteldienern geschäftig in Empfang genommen. — Neben dem Fremdenverkehr lebt die Gegend noch von ihrem Holzreichtum. So sieht man, wie auf dem Freiladegleis hin und wieder Grubenholz verladen wird. Außerdem befindet sich noch ein Sägewerk am Ort, das die Bretter für eine im Tal gelegene Möbelfabrik liefert. Das Leben auf dem Bahnhof vollzieht sich ohne große Hast.

Die Streckenführung erfordert einen geringen Raum und ist dem Charakter einer Gebirgslandschaft angepaßt. Die sanft gekrümmten Bahnhofsgleise wirken besonders echt. Der Betrieb wird durch zwei — höchstens drei — Loks mit je einer Personen- und Güterzugsgarnitur aufrecht erhalten. Die Strecke A dient als Ueberholungsgleis und ist abschaltbar. Auf einen Zweizugbetrieb kann verzichtet werden. Stattet man diese kleine, dankbare Anlage sorgfältig mit allen Einzelheiten aus, so wird sie dem Erbauer wie auch jedem Beschauer viel Freude bereiten.

Chromek.

# Kunterbuntes über Güterwagen

Der Anfragen sind zu viele! Wir müssen wohl oder übel auch hierüber einmal plaudern. Doch machen wir's kurz und einmal anders:

„Breslau“, „Königsberg“, „Stettin“ usw. sind keine Heimat- oder Eigentumsangaben (Güterwagen sind im allgemeinen freizügig), sondern **Gattungsnamen** für bestimmte Wagengattungen.

G, H, K, O, R, S, V, X sind nicht nur große Buchstaben des Alphabets, sondern auch sog. **Hauptgattungszeichen** für 2- bzw. 3-achsige

- Gedeckte Wagen (G)
- Schemel-(Holz-)Wagen (H)
- Klappdeckelwagen (K)
- Offene Wagen (O)
- Rungenwagen (R)
- Schienenwagen (S)
- Verschlagswagen (V)
- Arbeitswagen (X)

Eine Verdoppelung des Hauptgattungszeichens gilt nicht für Stotterer, sondern gibt an, daß der betreffende Wagen vier- oder mehrachsiger ist.

Die kleinen Buchstaben verraten als **Nebengattungszeichen** noch weitere Merkmale und erleichtern durch ihre merktechnische Bedeutung die Bezeichnung. Während z. B. ein O-Wagen ein offener, 2-achsiger 15-t-Wagen ist, hat ein Om-Wagen mehr Ladegewicht, nämlich 20 t, und ein Omm-Wagen ist ein solcher mit mehr als 20 t. Hminh heißt demnach ganz einfach — Hierüber mehr im nächsten Heft (Au!)

Ein



bezeichnet jedoch keinen Panzerwagen, sondern einen Privatwagen (meist Kesselwagen) und ein



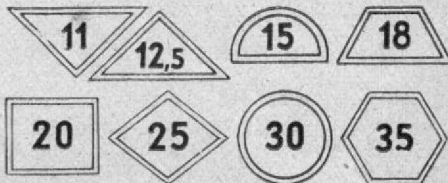
ist kein Tankwagen, sondern ein Güterwagen, der den Vorschriften des Internationalen Eisenbahn-(Transit-)verkehrs entspricht

Wenn Sie meinen, daß die Wagen-Nummern einer jeden Gattungsart mit Nr. 1 beginnen, haben Sie sich wiederum getäuscht; sie beginnen mit Nr. 101 und enden mit 499 999. Privatwagen haben die Nummern 500 000 bis 599 999 und die Bahndienstwagen 700 000 bis 799 999. 1938 hatte die RB übrigens 593 000 gezählte Güterwagen, heute dagegen — „unzählbare“! . . .

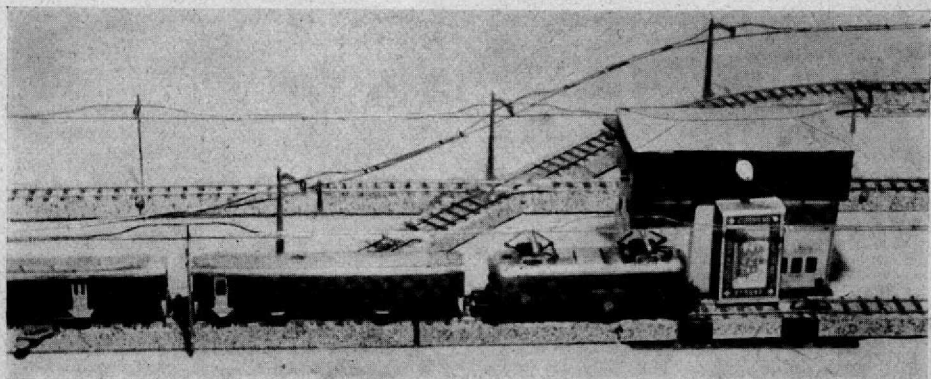


ist kein doppelter Ampelpfeil, sondern das Kennzeichen für Lenkachsen ab 4,50 m (fester Achsstand nur bis mindestens 2,50 m und höchstens 4,50 m zulässig).

Und nun Hand aufs Herz! Kennen Sie bereits alle **nachstehende Ladegewichtszeichen?**



Zum Schluß noch eine kleine Überraschung: Die Lytax-Werke Freiburg i. Brsg. haben eine technisch sehr interessante 12-mm-Bahn herausgebracht, über die wir noch ausführlicher berichten werden. Für heute nur so viel: Auf Grund des Halbwellenprinzips Zweizugbetrieb über nur einen Trafo, Zweischiengleis und eine gut gelungene Oberleitung, kurz — eine vielversprechende Neuerscheinung!





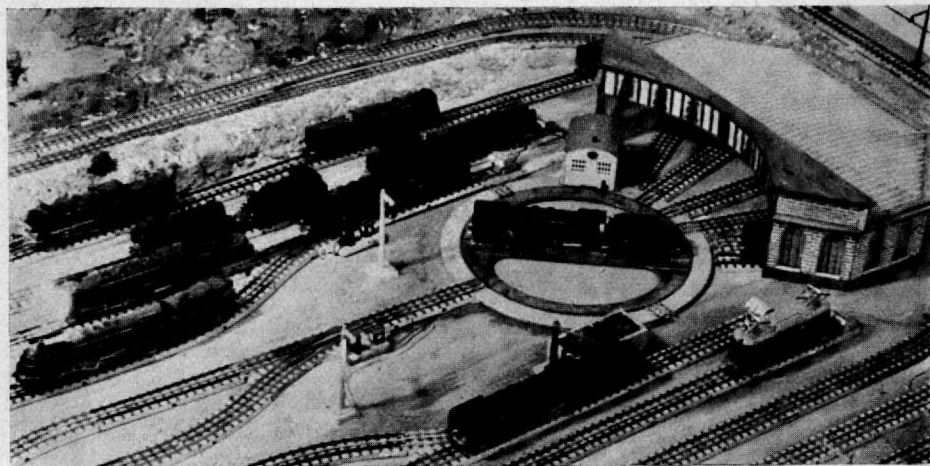
# Die Stuttgarter Ausstellung

Es dürfte kaum die Absicht des Stuttgarter Clubs gewesen sein, mit der im Oktober durchgeführten Ausstellung weitere Mitglieder zu werben, da die über 150 Mitglieder in ihrem Clublokal sowieso kaum mehr Platz haben. Vielmehr sollte durch eine Gemeinschaftsleistung ein Querschnitt durch die Clubarbeit gezeigt und den vielen großen und kleinen „Eisenbahnern“ in Stuttgart eine Freude bereitet werden. Nicht ohne Stolz kann der Stuttgarter Club für sich in Anspruch nehmen, beides erreicht zu haben, besuchten doch ca. 25 000 Menschen in 10 Tagen die Ausstellung.

Vielsagender als alle Worte dürften die gezeigten Fotos sein. (Weitere Aufnahmen bringen wir im Laufe der Zeit. Die Schriftltg.) Es wurde fast ausschließlich Märklin-Material verwendet, das die Mitglieder in selbstloser Weise zur Verfügung gestellt hatten. Die 0-Anlage hatte eine Größe von 12,50×3,50 Meter; im Vordergrund war ein Bahnbetriebswerk mit anschließendem Güterbahnhof aufgebaut, woran sich ein Durchgangsbahnhof anschloß. Von besonderem Reiz war eine Hochbahnschranke, die — doppelt verlegt — durch verschiedene Tunnels führte.



Ein besonders reizvoller Ausschnitt aus der 00-Anlage.



Große Sorgfalt wurde auf die geländemäßige Gestaltung der 00-Anlage verwandt. Der Planung lag folgende Idee zugrunde: Im weiten Talgrund liegt der Durchgangsbahnhof „Nervenstadt“ mit allen dazugehörigen Einrichtungen. Verschiedene Industriebetriebe (Holz, Papier) sind angesiedelt. Auf das große Bergmassiv im Hintergrund führt eine eingleisige, mit Oberleitung betriebene Strecke und verbindet so den Höhenluftkurort mit dem Talbahnhof. Der Höhenunterschied für die Bergbahn betrug etwa 40 cm und wurde von einer B-Tender- und E-Lok befahren. Die Umsetzung der Loks erfolgte vollautomatisch auf den Berg- und Talbahnhof. In das Bergmassiv waren die Abstellgleise eingebaut, so daß der Fahrdienstzüge wahlweise einsetzen und auf die

Strecke schicken konnte. Diese Möglichkeit trug viel zur Belebung des Bahnbetriebes bei.

Die Stromkreisüberschneidung an den Kreuzungen wurde so gelöst, daß diese allseitig isoliert und von einem gesonderten Trafo mit einer konstanten Spannung von etwa 10 bis 12 Volt gespeist wurden. Für den Betrieb selbst wurden 4 Regeltrafos verwendet. (Bergbahn, BW, Innen- und Außenkreis für die Rundstrecke.)

Neben diesen beiden erwähnten Anlagen, die gantztägig betrieben wurden, waren in großen Vitrinen selbstgefertigte Modelle ausgestellt.

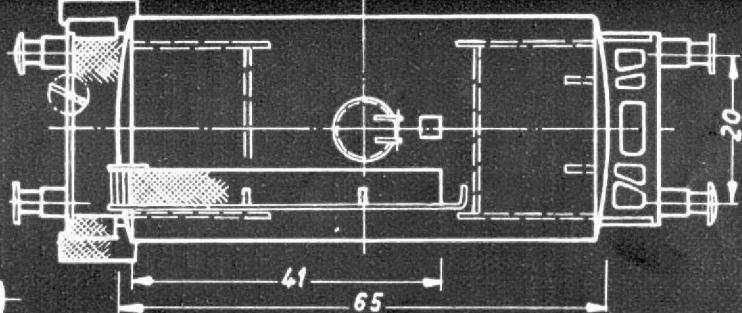
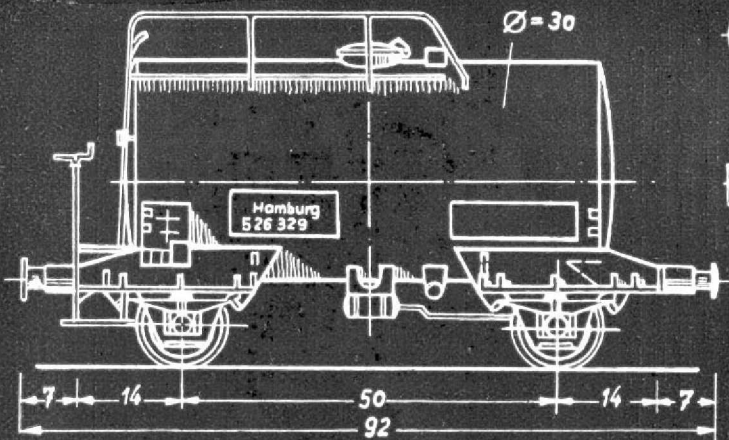
In einem hübsch aufgebauten „Bahnhofs-Restaurant“ war für das leibliche Wohl der Besucher gesorgt.

Keyler.

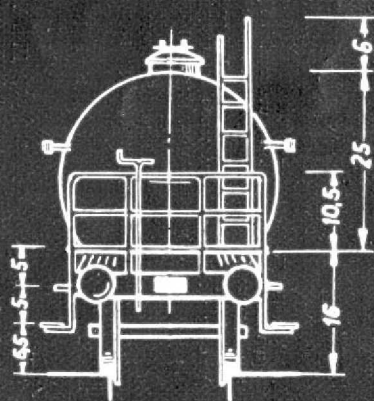
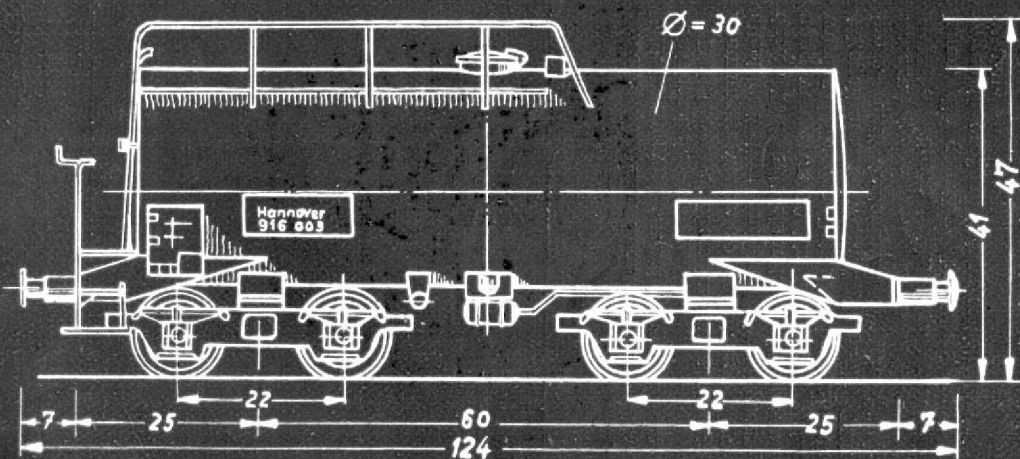
Das Bild auf der Rückseite des Heftes zeigt den Bahnhof „Nervenstadt“. Nur schade, daß dem MEC. Stuttgart der „Draht“ (für die Oberleitung!) ausgegangen war.

Das auf der Titelseite gezeigte Unglück geschah im Verkleinerungsmaßstab 1:90 und blieb ohne ernstliche Folgen, „wenn auch bald darnach mehr Fleisch als sonst verkauft wurde“. So schrieb uns wenigstens John Allen launigerweise. Kein Wunder — mit seinem unerreichbaren Können hat er ja auch gut lachen. Sogar die Tiere und die Figuren sind seine eigenen Schöpfungen. Für das Eisenbahnunglück verwendete er Wagen, die ihm „daneben gelungen“ sind. Viele von uns dürften dann sicher überhaupt nur noch „Unglücksfälle“ aufzunehmen haben — meinen Sie nicht auch?





**DR Einheits-Kesselwagen**  
**EKW 2-achs. / EKW 4-achs.**  
 (nach Verk. Arch. Kirchner) M 1:90 Zeich. 1:1



# Das Stellwerk



Herr Zitzmann, Nürnberg, überraschte uns diesmal mit einem sehr netten Stellwerk. Es ist aus 4 mm starkem Sperrholz gefertigt. Der untere Teil wurde mit einer gelblichen Oelfarbe gestrichen und mit feinem Vogelsand beworfen. Diese Mischung wird hart wie Zement. Etwaige Verdickungen können mit Terpentinöl nachbehandelt werden. Der obere Teil wurde holzverschalt, und zwar mit einzelnen 1 mm starken Sperrholzstreifen. Das Dach ist abnehmbar und mit „Dachpappe“ (Schmirgelpapier) gedeckt. Die Lichtleitungen wurden diesmal nicht von unten, son-



dern als Freileitung dem Telegraphenanschluß auf dem Dach zugeführt. Das Treppengeländer wurde aus Zinklech ausgesägt und die einzelnen Stufen dazwischengeleimt. Sämtliche Maße sind auf der Zeichnung abzugreifen und für Spur 00 zu verdoppeln.

