

Miniaturbahnen

Die führende Deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

NR. 13 / BAND III 1951

NÜRNBERG

Mach' mit!

Wir haben die Erfahrung gemacht, daß viele Leser und Bastler die verschiedensten und schönsten Basteleien vollbringen, ohne auf den Gedanken zu kommen, diese Dinge auch den übrigen Mibafreunden zugänglich zu machen. Oft hören wir die erstaunte Rückfrage: „... ja, können Sie das überhaupt brauchen?“ Und ob wir das brauchen können! Zwar erreichen uns mehr als genug Zuschriften, doch zeigen diese meist dasselbe: selbstgebaute Wägelchen, einige mehr oder minder gelungene Anlagen-Fotos, einige Häuschen oder umfangreiche Schaltpläne theoretischer Art. Die guten und teilweise neuartigen Beiträge stammen — wie Sie sicher schon gemerkt haben — meist von ein und demselben Personenkreis. Wenn man aus diesen Tatsachen Rückschlüsse auf den gepflogenen Modellbau ziehen müßte, wäre es traurig um unsere Sache bestellt. Wir wissen jedoch, daß dem nicht so ist, sondern, daß viele der schöpferischsten Modellbauer leider nicht aus ihrer Reserviertheit herausgehen oder in falscher Bescheidenheit ihre Arbeit gering bewerten.

Wir bitten Sie, hier unbedingt eine Wandlung eintreten zu lassen, indem Sie uns möglichst viel über Ihre Basteltätigkeit berichten. Auf der einen Seite nützen Sie durch die mannigfachen Anregungen der Sache selbst und der Fortentwicklung des Modellbahnwesens, auf der anderen Seite erfährt Ihr „Modellbahn-Etat“ eine sicher sehr willkommene Auffrischung durch das anfallende Honorar.

Worüber Sie bildberichten oder schreiben sollen? — Über die tausend Dinge, die tausend Modellbahner anders machen, z. B. unbekanntere und ungewöhnliche technische Einrichtungen, Bauweisen, Bauwerke, Eisenbahnzubehör, Kniffe und Winke, Verbesserungen, seltener Wagen- und Lok-Baubeschreibungen und Reportagen über die verschiedenen Bau-Etappen Ihrer Anlage. Beachten Sie jedoch bitte folgendes:

1. Keine „Mammutmanuskripte“, sondern möglichst kurz fassen. (Nur keine Hemmungen! Jedes Manuskript wird von uns „zurechtgeföhrt“!)
2. Manuskript bitte vom Begleitbrief getrennt halten. Falls Rücksendung erwünscht ist, bitte Porto beilegen.
3. Zeichnungen können mit Bleistift skizziert sein. Eventuelle Tuschezeichnungen in doppelter Größe (im allgemeinen in Baugröße 0) anfertigen. Beschriftung nur mit Schablone, andernfalls nur provisorisch mit Bleistift.
4. Fotos sollen möglichst eine Mindestgröße von 9 x 12 nicht unterschreiten und müssen scharf, weißglänzend und kontrastreich sein. Unschärfe, graue Aufnahmen sind für die Druckwiedergabe nicht geeignet.
5. Anstelle der Fotos können Sie auch ohne Weiteres das betreffende Modell (gut verpackt und sicherheitshalber per Einschreiben) hierhersenden.

Möge unser heutiger „Appell“ eine rege und interessante Mitarbeit aller zur Folge haben! Mit besten Grüßen! WeWaW

Hier noch zwei wichtige Hinweise:

Dauerbezieher der Zeitschrift „Modèles Ferroviaires“ und Besteller des Sonderheftes „Österreichische Straßenbahnen“ bitte kurz melden, da die Unterlagen und Vormerklisten (nicht die Karteikarten) in Verlust geraten sind.

Den ersten Preis unseres Foto-Wettbewerbes (und sogar den zweiten und dritten) trug Herr Dr. Gruber in Burghausen a. d. S. mit dem heutigen Titelbild davon. Weiteres erfahren Sie in Heft 14.

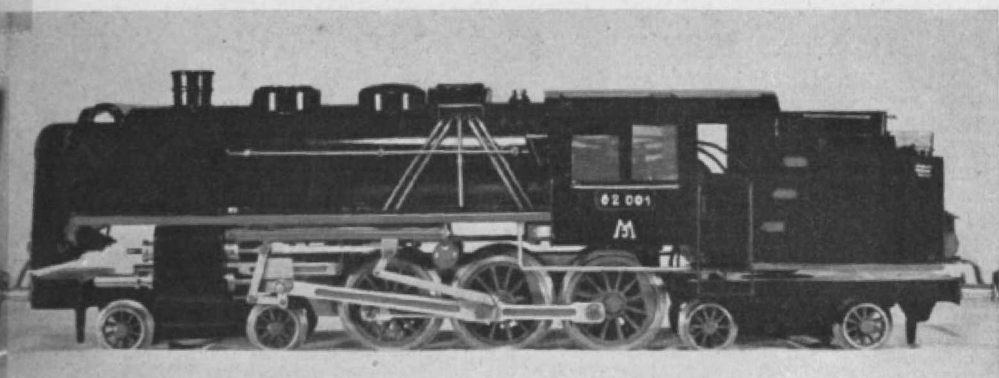


„Schätze, müßt heutige Beilage lesen . . .“

meint Old Jim

Heft 14 kommt Anfang November zum Versand

(wiederum mit der beliebten Beilage zum Ausschneiden)



EINE LANZE FÜR SPUR I

Von Johann Mauer, Wiesbaden-Biebrich

Wenn es heute auch so aussieht, als ob die Spurweite I von der Bildfläche verschwunden wäre, so ist das doch nicht ganz der Fall. Es gibt noch einige Modelleisenbahner, die ihre alte Spur I-Bahn in die heutige Zeit hinüberretten konnten und ihr treu geblieben sind, wenngleich sie diese jetzt nur noch durch Selbstbau ergänzen können.

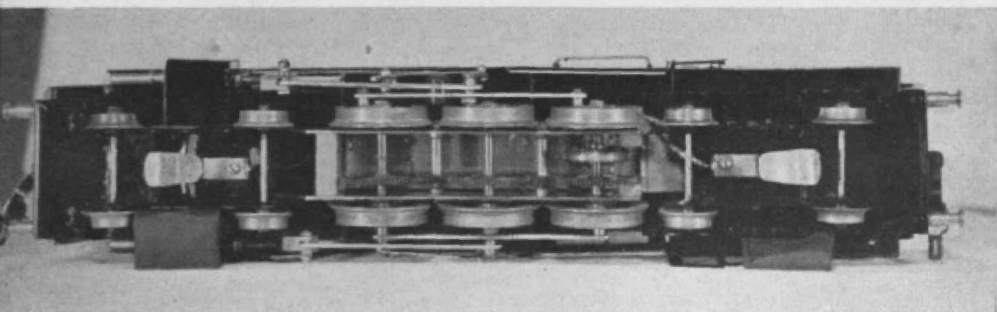
Von einem Bekannten, dem Besitzer einer solchen Anlage, erhielt ich vor einiger Zeit den Auftrag, eine 2' C 2'-Lok der Baureihe 62 zu bauen, und ich möchte das von mir ausgeführte Modell hier kurz beschreiben.

Die Lok hat bei einer Breite von 90 mm eine Länge von 450 mm. Die beiden Drehgestelle sind so ausgerüstet, daß sie mit den Pufferbohlen ein Ganzes bilden. Diese Anordnung gibt dem Modell eine gute Kurvenbeweglichkeit, die für die immerhin kleinen Krümmungsradien der Märklin-Spur I-Gleise erforderlich ist. Die Heusingersteuerung ist in allen Teilen aus Messing und Duralumin ausgefräst. Als Werkstoffe für das Modell verwendete ich Messing, Kupfer, Weißblech und Silberstahl.

Der 20-Volt-Motor ist eine Eigenkonstruktion in der normalen Ausführung mit zwei Feldmagneten und einem dreifachen T-Anker. Er besitzt ein starkes Anzugsmoment und ergibt durch ein Untersetzungsgetriebe 1:7 eine hohe Zugkraft. (Die Zugkraft würde bei höherer Untersezung noch größer sein! Die Schrifteleitung). Der Motor ist waagrecht auf dem Messingrahmen angeordnet und treibt mit senkrecht stehender Ankerwelle über ein Ritzel ein auf der letzten Treibachse befestigtes Kronenrad an. Der Antrieb der anderen Treibachsen erfolgt durch Zahnräder und Zwischenzahnräder.

Für die Umschaltung des Motors verwendete ich einen Magneten, der ähnlich der Märklin-Perfektschaltung arbeitet, jedoch eine andere Schaltwalzenkonstruktion aufweist. Das Gesamtgewicht der Maschine beträgt etwa 3 kg. Die Bauzeit betrug ungefähr 100 Stunden.

Ich möchte nicht versäumen, hiermit an alle Anhänger der großen Spurweiten zu appellieren, den Mut nicht sinken zu lassen, denn auch Spur I hat noch manche Anhänger unter den Modelibahnfreunden!



Die neue Güterwagenbeschriftung der DB

Im heutigen Zeitalter der Umwälzungen und Umwertungen erscheint es nicht verwunderlich, daß die Bundesbahn — und fast gleichzeitig die Reichsbahn in der DDR — eine grundlegende Umbenennung der Güterwagenbeschriftungen durchführt. Nach Eingang der authentischen Unterlagen können wir nunmehr auf die zahlreich diesbezüglichen Rückfragen eingehen. Auch wir bedauern — wie so viele Leser — das Verschwinden der altgewohnten, einprägsamen Gattungsnamen wie Essen, Königsberg, Hamburg, Köln u.s.w. Mit dem neuen, sachlichen Zahlensystem verschwindet also wieder ein gut Teil alter Eisenbahn-Romantik. (Wieder ein Grund mehr, den Old-Timer zu pflegen und die verschwindende Romantik wenigstens im Kleinen zu erhalten.)

Es ist uns unmöglich, Ihnen das neue Benummerungsverfahren bis ins kleinste zu erläutern, dazu wäre ein ganzes Heft erforderlich. Wir bringen lediglich das Kennzeichnende und Wesentliche. Wer sich jedoch genau informieren will,

Tabelle 1

Gruppen- Nummer	Wagenbauarten
1	Wagen der G-Gruppe bis 15 t Ladegewicht
2	Wagen der G-Gruppe mit 20 t und mehr Ladegewicht
3	Wagen der T-Gruppe Wagen der V-Gruppe Wagen der K-Gruppe
4	Wagen der R-Gruppe Wagen der X-Gruppe
5	Bei der DB eingestellte Privatwagen (internationale Regelung)
6	Spezialwagen der O-Gruppe O-Wagen mit 15 t Ladegewicht
7	Wagen der O-Gruppe mit 20 t Ladegewicht
8	Wagen der O-Gruppe über 20 t Ladegewicht
9	Wagen der S-Gruppe Wagen der H-Gruppe
0	Wagen der BT-Gruppe

lasse sich die Hefte 16 und 17 der Fachzeitschrift „Der Eisenbahnfachmann“ (herausgegeben von der Eisenbahndirektion Mainz) zustellen.

Während bisher die Gattungsbezeichnungen das Grundlegende waren, rückt jetzt die **Wagennummer** an erste Stelle vor. Jede Nummer darf im gesamten Wagenpark nur einmal vorkommen, was bisher nicht der Fall war. Die Wagennummern für Güterwaggons des öffentlichen Verkehrs werden unterteilt in **Gruppennummern** und **Ordnungsnummern**. Welche Wagenbauarten zu den zehn Gruppennummern (1 bis 9 und 0) gehören, ersehen Sie aus Tabelle 1. Ein Om-Wagen gehört also zur Gruppe 7, ein Rungenwagen zu Gruppe 4 und ein 15-t-G-Wagen zur Gruppennummer 1. Die hinter der Gruppennummer aufgeführte 5stellige Zahl ist die Ordnungsnummer, also die eigentliche Wagennummer. Ein

DB
1 85000

wäre ein G-Wagen, der zur 15-t-Gruppe gehört. Diese Angabe würde aber in keinem Falle genügen, da es eine Unzahl 15-Tonnen-Wagen gibt. Zur weiteren Festlegung des Wagentyps dient also die **Bauartbezeichnung**, die sich aus **Gattungszeichen** und **Bauartnummer** zusammensetzt. Das Gattungszeichen (Om oder Ghs u.s.w.) bleibt bestehen. Die Einführung der Bauartnummer ist sogar zu begrüßen, da hierdurch endlich einmal die verschiedenen Waggonbauweisen (z. B. Verbands-, Länder-, Austauschbauart u.s.w.) gekennzeichnet sind (siehe Tabelle 2). Der oben erwähnte 15-t-Wagen erhält somit heute folgende Beschriftung:

DB
1 85000
GGths 43

Diese Bezeichnung hat in Zukunft der 15tönnige Großraumgüterwagen GGths Bromberg — der bekannte neue Trix-Superwagen. Aus der Bauartnummer 43 ist weiter zu ersehen, daß es sich hier um einen Wagen geschweißter Bauart handelt (nicht bei Trix, sondern beim Originalwagen!).

Tabelle 2

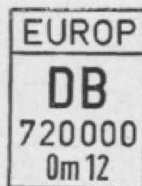
Bauartnummern	Wagen-Bauarten
00—09	Länderbauarten
10—19	Verbandsbauart
20—29	Austauschbauart
30—49	Geschweißte Bauart
50—99	Neubauwagen ab 1951

Damit Sie sich bei den demnächst immer mehr auftauchenden Neubeschriftungen einigermaßen auskennen, geben wir Ihnen in Tabelle 3 eine Übersicht der Bauartnummern für die bekanntesten Gattungsnamen.

Dienstgüter- und Bahndienstwagen werden etwas anders gekennzeichnet, da sie nicht dem öffentlichen Verkehr dienen und nicht freizügig sind. Sie tragen außer der Wagennummer lediglich den Namen des Heimat-Distrikts. Infolge ihrer geringen Anzahl reichen die Nummern 1000—4999 für Dienstgüterwagen und 5000—5999 für Bahndienstwagen aus. Die bisherigen Gattungszeichen: Schlackenwagen, Gerätewagen u.s.w. werden nicht geändert. Hier ein Beispiel für einen Kran-Bahndienstwagen.

DB
Köln 6000
Kranwagen

Bei dieser Gelegenheit wollen wir auch zu den Anfragen einzelner Leser Stellung nehmen, denen verschiedentlich ein ähnliches Schriftbild wie es nachfolgende Abbildung zeigt, aufgefallen ist. Über die „ominöse“ Zahlenkenn-



Die Beschriftung der EUROP-Wagen. Links: DB-eigene; rechts: Französische Staatsbahn. Der untere Teil (links) des weißumrahmten Feldes weist bereits die neue Wagenkennzeichnung auf.

zeichnung im unteren Teil wissen Sie ja nun Bescheid; mit dem Namen **EUROP** hat es die folgende Bewandnis: Mit Wirkung vom 1. Mai 1951 haben die französische Staatsbahn und die deutsche Bundesbahn — gewissermaßen als Schrittmacher im Sinne der Paneuropabewegung — einen gemeinsamen Güterwagenpark gebildet und diese Wagen mit „EUROP“ gekennzeichnet. Die einzelnen Fahrzeuge tragen jedoch weiterhin die Eigentumsmerkmale ihres Landes. Da die oben behandelte Neubeschriftung zeitlich mit dieser Gemeinschaftsaktion zusammenfällt, weisen die deutschen EUROP-Wagen durchweg schon die neue Kennzeichnung auf.

Über die Neubeschriftung in der DDR werden wir Sie ebenfalls noch

(Fortsetzung Seite 443 unten)

Tabelle 3

Alte Bezeichnung	Neue Bezeichnung
G Stettin	G 02, 03, 04, 05
G Dresden	G 06, 11, 12, 22, 23, 24, 25, 33, 34, 38
GG Dresden	GG 40, 41, 44
G Kassel	G 10, 20
München	
Karlsruhe	
G Oppeln	Gm 30
Gm Bremen	Gm 35, 39
Gm Leipzig	Gm 36, 37
GG Bromberg	GG 42, 43
K Wuppertal	K 05, 06, 15, 25
Km Wuppertal	Km 35
KK Saarbrücken	KK 26, 27, 28, 45, 46, 47, 48
V Hamburg	V 03, 04, 14, 23, 33
O Halle	O 10, 20
O Nürnberg	O 11
Ok Nürnberg	Ommk 38
OOk Nürnberg	OOk 45
Om Breslau	Om 12, 30, 31
Essen	
Om Königsberg	Om 21
OO Saarbrücken	OO 22 — 27, 40 — 44
Ommu Duisburg	Ommu 29, 37, 39
Omm Linz	Omm 32
Omm Villach	Omm 33
Omm Klagenfurt	Omm 34, 35
R Stuttgart	R 01, 02, 10, 20, 30
Rm Stuttgart	Rm 31
Rmm Ulm	Rmm 33
S Augsburg	S 04, 05, 06, 14
Sm Augsburg	Sm 24, 34, 35
SS Köln	SS 07, 08, 15, 16, 19, 44, 45, 46
H Regensburg	H 01, 02, 10, 20
X Erfurt	X 05, 35
Xm Erfurt	Xm 06, 36
Xmm Erfurt	Xmm 37
XX Erfurt	XX 19, 45, 46

möglichst frisch zu verarbeiten, da sie in diesem Zustand sehr elastisch und biegsam sind.

Das sehr einfache Verfahren der Herstellung von Miniaturbäumen ist folgendes: Man bohrt in die Mitte der kleineren Schnittfläche des Rundholzes ein Loch von 2—3 mm ϕ , etwa 1 cm tief. Hierzu kann ein Spiralbohrer verwendet werden. Dann sucht man aus der Menge der Zweigspitzen, die am unteren Ende auf 2—3 cm Länge vom Grün befreit sind, eine kräftige heraus, die sich für eine gute Baumspitze eignet. Um diese herum legt man, ähnlich wie bei einem Blumenstrauß, etwa 10 bis 12 Zweigspitzen und zwar so, daß der Stiel der Baumspitze am unteren Ende 1 cm lang heraussteht. Mit einem dünnen Kupferdraht wird dieser Strauß unten fest zusammengewickelt. Es ist darauf zu achten, daß der Bund unten nicht dicker ist als der „Baumstamm“ an seinem oberen, gebohrten Ende. Dann wird der „Strauß“ als Baumkrone mit dem aus dem Bündel unten herausstehenden Stiel des Mittelzweiges in die Bohrung des „Stammes“ eingeleimt (Uhu). Nach dem Trocknen dieser Klebestelle folgt eine Imprägnierung der Baumkrone mit Glutolin-Leim (nicht Kleister!), den man bei jedem Anstreicher bekommt. In diesen Glutolin-Leim rührt man etwas grüne Trockenfarbe hinein, setzt etwas klaren Lack zu und taucht die Baumkrone hinein. Nach dem Abschütteln steckt man den Baum in das vorgebohrte Loch eines Brettes und biegt die äußeren Zweige so weit herunter, bis die Baumkrone die gewünschte Form erhält. Nach 2—3 Tagen ist der Baum trocken und die Zweige behalten ihre Stellung und ihre Farbe. Eine Imprägnierung mit farbloser Glutolinlösung ist nicht zu empfehlen, da die Farbe der Zweige allmählich braun wird. Imprägniert man mit Wasserglas,

wird die Farbe sogar milchig. Selbstverständlich kann man die Drahtwickelstelle mit Papier bekleben und in der Farbe des Stammes tönen.

Zur Herstellung anderer Baumarten wie Pappeln, Tannen usw. bohrt man in den Stamm mehrere Löcher in verschiedenen Etagen und leimt in diese



Ein Baum à la Malsch.

Löcher Zweigspitzen ein. Die von mir in diesem Verfahren hergestellten Bäume sind nun schon ein halbes Jahr alt und haben sich noch in keiner Weise verändert.

Den Rest der Tauch-Farblösung kann man übrigens noch weiter verwenden, wenn man noch etwas Glutolin-Trockenleim und Sägemehl zusetzt und das Ganze zu einem steifen Brei anrührt. Diese Masse eignet sich sehr gut zur Anfertigung von Hecken, Sträuchern, Häuserranken usw.

Die neue Güterwagenbeschriftung: Forts.

unterrichten, zumal deren Wagen ja auch auf dem Schienennetz der DB zu sehen sind. Es wird aber gut sein, wenn Sie erst einmal das heute Gebrachte verdaut haben.

Sehen Sie aber vorläufig von einer ähnlichen Aktion bei Ihren Modell-

wagen ab, denn auch die DB ist gespannt, ob sich diese Neubeschriftung, die innerhalb von drei Jahren abgeschlossen sein soll, überhaupt bewähren wird. (Und so können wir auch hier nur das tun, was heute das Beste ist: abwarten!)



Ein stimmungsvoller Ausschnitt aus der Spur 0-Zweischienenanlage des Herrn Malsch.

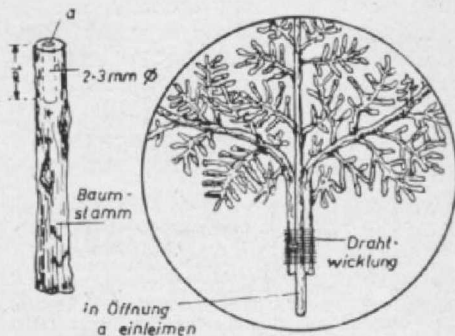
Bäume in „Wachstumsgröße“ 0

Von Adolf Malsch, Vormholz

Zu einer zünftigen Modellbahnanlage gehören Bäume und zwar in beträchtlicher Anzahl. Ich habe nun versucht, die bisher in den Mibaheften für die Anfertigung von H0-Bäumen beschriebenen Methoden auch für die „Wachstumsgröße“ 0 anzuwenden, bin jedoch weder mit Heidekraut noch mit den verschiedenen Moos- und Grasarten zu einem befriedigenden Ergebnis gekommen. Meine Bäume sahen aus wie Strauchbesen oder wie ein Wald nach einem Bombenangriff. Ich möchte damit nur andeuten, daß sich die für H0-Bäume brauchbaren Fabrikationsarten nicht ohne weiteres auf die Baugröße 0 übertragen lassen.

Nach vielen Versuchen habe ich für Spur 0 einen Weg gefunden, verhältnismäßig billig und auf einfache Weise Bäume herzustellen. Als Material für die Baumstämme verwende ich Aststückchen von 4–10 mm ϕ , die ich aus Büschen oder Bäumen herauschneide

(mit Borke) und zunächst einmal trocknen lasse. Für das „Laub“ nehme ich Zweigspitzen von Lebensbäumen oder ähnlichen Gewächsen, die man viel in Parkanlagen und auch auf Friedhöfen vorfindet. (Aber ja nicht erwischen lassen! Die Red.) Die Zweigspitzen sind



Das Herstellungsverfahren für Miniaturbäume

möglichst frisch zu verarbeiten, da sie in diesem Zustand sehr elastisch und biegsam sind.

Das sehr einfache Verfahren der Herstellung von Miniaturbäumen ist folgendes: Man bohrt in die Mitte der kleineren Schnittfläche des Rundholzes ein Loch von 2—3 mm ϕ , etwa 1 cm tief. Hierzu kann ein Spiralbohrer verwendet werden. Dann sucht man aus der Menge der Zweigspitzen, die am unteren Ende auf 2—3 cm Länge vom Grün befreit sind, eine kräftige heraus, die sich für eine gute Baumspitze eignet. Um diese herum legt man, ähnlich wie bei einem Blumenstrauß, etwa 10 bis 12 Zweigspitzen und zwar so, daß der Stiel der Baumspitze am unteren Ende 1 cm lang heraussteht. Mit einem dünnen Kupferdraht wird dieser Strauß unten fest zusammengewickelt. Es ist darauf zu achten, daß der Bund unten nicht dicker ist als der „Baumstamm“ an seinem oberen, gebohrten Ende. Dann wird der „Strauß“ als Baumkrone mit dem aus dem Bündel unten herausstehenden Stiel des Mittelzweiges in die Bohrung des „Stammes“ eingeleimt (Uhu). Nach dem Trocknen dieser Klebestelle folgt eine Imprägnierung der Baumkrone mit Glutolin-Leim (nicht Kleister!), den man bei jedem Anstreicher bekommt. In diesen Glutolin-Leim rührt man etwas grüne Trockenfarbe hinein, setzt etwas klaren Lack zu und taucht die Baumkrone hinein. Nach dem Abschütteln steckt man den Baum in das vorgebohrte Loch eines Brettes und biegt die äußeren Zweige so weit herunter, bis die Baumkrone die gewünschte Form erhält. Nach 2—3 Tagen ist der Baum trocken und die Zweige behalten ihre Stellung und ihre Farbe. Eine Imprägnierung mit farbloser Glutolinlösung ist nicht zu empfehlen, da die Farbe der Zweige allmählich braun wird. Imprägniert man mit Wasserglas,

wird die Farbe sogar milchig. Selbstverständlich kann man die Drahtwickelstelle mit Papier bekleben und in der Farbe des Stammes tönen.

Zur Herstellung anderer Baumarten wie Pappeln, Tannen usw. bohrt man in den Stamm mehrere Löcher in verschiedenen Etagen und leimt in diese



Ein Baum à la Malsch.

Löcher Zweigspitzen ein. Die von mir in diesem Verfahren hergestellten Bäume sind nun schon ein halbes Jahr alt und haben sich noch in keiner Weise verändert.

Den Rest der Tauch-Farblösung kann man übrigens noch weiter verwenden, wenn man noch etwas Glutolin-Trockenleim und Sägemehl zusetzt und das Ganze zu einem steifen Brei anrührt. Diese Masse eignet sich sehr gut zur Anfertigung von Hecken, Sträuchern, Häuserranken usw.

Die neue Güterwagenbeschriftung: Forts.

unterrichten, zumal deren Wagen ja auch auf dem Schienennetz der DB zu sehen sind. Es wird aber gut sein, wenn Sie erst einmal das heute Gebrachte verdaut haben.

Sehen Sie aber vorläufig von einer ähnlichen Aktion bei Ihren Modell-

wagen ab, denn auch die DB ist gespannt, ob sich diese Neubeschriftung, die innerhalb von drei Jahren abgeschlossen sein soll, überhaupt bewähren wird. (Und so können wir auch hier nur das tun, was heute das Beste ist: abwarten!)