

# Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



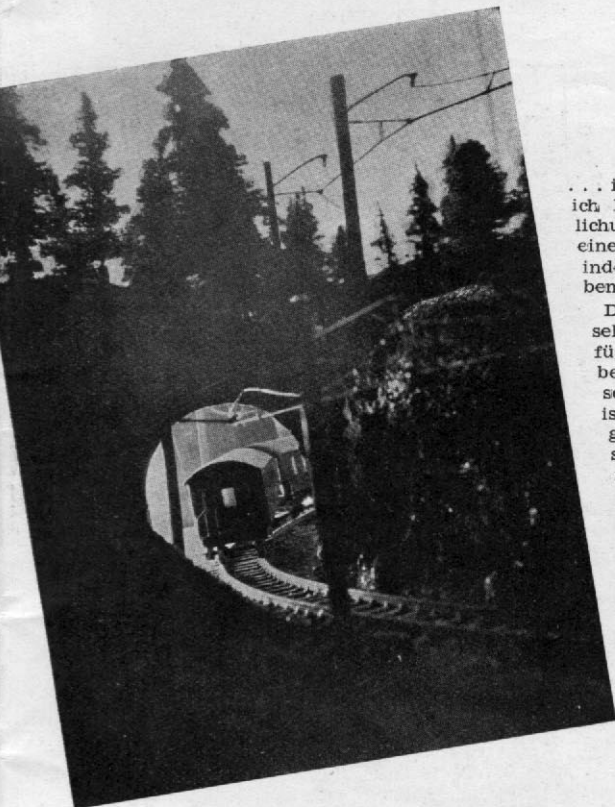
MIBA-VERLAG

NR. 3 / BAND III 1951

NÜRNBERG







## 2.50 m x 1.50 m

... ist meine H0-Anlage groß, von der ich Ihnen einige Fotos zwecks Veröffentlichung übersende, zumal meine Frau einen gewissen Anteil an der Arbeit hatte, indem sie die Gebäude fertigstellte und bemalte.

Die Anlage ist für Gleich- und Wechselstrom gleich gut eingerichtet und für Märklin-Oberleitungslok — ohne besondere Isolierung — zu befahren, sobald der notwendige Schaltgriff getan ist. Eine Schnellzugslok, sowie Kriegsgüterzuglok der Reihe 42, habe ich selbst gebaut. Auf dem verhältnismäßig kleinen Platz habe ich rund 35 m Gleise verlegt und 7 Weichen, 7 Signale und sonstige Scherze vervollständigen die Anlage.

Da die Anlage aus 2 Platten von 1,25x1,50 m besteht, ist sie leicht auf- und abzubauen und zu verstauen.

Willi Ade, Eßlingen

(Hierzu auch Fotos auf Seite 78)

## WICHTIGES IN KÜRZE

- Miba-Reporter Nr. 3 ist Ende März 1951 beim Händler.
- Das beliebte Eisenbahn-Magazin „Der Miba-Reporter“ Nr. 3 ist 40 Seiten stark (ohne Inserate) und kostet — trotz teuerstem Kunstdruckpapier — nur 2.— DM. Es bringt bei teilweise ganzseitigen Aufnahmen u. a.: Die neuesten Loks der DB, Baureihe 23 und 65, Versuchslok 42<sup>00</sup> mit 3 Schornsteinen, die kleinste Straßenbahn (Ybbs-Kemmelbach). Ein Zug fährt durch die Ostsee. Eine Dampflokomotive mit Stromabnehmer (Schweiz) und vieles mehr.
- Das noch zum I. Quartal 1951 gehörige Heft 4/III ist in der ersten Aprilwoche bei Ihrem Händler.
- Im II. Quartal 1951 erscheinen wieder 4 Hefte.
- Postbote kassiert also zwischen 16. und 25. März wiederum 6.— DM.
- Eine ungewohnte Perspektive — für uns Menschen, aber nicht für die tausend Artikel, die z. Zt. auf der Nürnberger Spielwarenfachmesse so angestarrt werden, wie die englische Trix-Lok von ihren Erbauern und Haupt-Manager (Titelblatt).

*Nicht nur die Modellbahner ...*



... legen immer mehr Wert auf landschaftliche Ausgestaltung ihrer Anlage, sondern auch die Modellbahnfachgeschäfte haben entdeckt, daß eine solche Anlage viel werbender wirkt. Die obige Schaulenster-Anlage (Märklin-Material) des Spielwarenhauses Teddy in München wurde von unserem Mitarbeiter Rudolph J. Wittwer entworfen und gebaut.



Verband Deutscher Modell-Eisenbahn-Clubs e.V.	Model - Eisenbahn - Normen  <b>Radreifenprofil</b>	Januar 1951  <b>MONO 3102</b>																																										
Maß in mm      Einsprüche bis 30. April 1951																																												
<b>Entwurf</b>																																												
<table border="1" style="margin: auto; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>Spurweite</th> <th>D</th> <th>N</th> <th>T</th> <th>W</th> <th>r</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><b>TT</b></td> <td>0,8</td> <td>2,5</td> <td>0,7</td> <td>1,8</td> <td>0,2</td> </tr> <tr> <td><b>HO</b></td> <td>1,0</td> <td>2,8</td> <td>0,8</td> <td>2,0</td> <td>0,4</td> </tr> <tr> <td><b>(OO)<sup>1)</sup></b></td> <td>1,1</td> <td>2,6</td> <td>0,8</td> <td>2,0</td> <td>0,4</td> </tr> <tr> <td><b>S</b></td> <td>1,3</td> <td>3,5</td> <td>1,0</td> <td>2,5</td> <td>0,4</td> </tr> <tr> <td><b>O</b></td> <td>1,6</td> <td>4,7</td> <td>1,2</td> <td>3,5</td> <td>0,5</td> </tr> <tr> <td><b>1</b></td> <td>2,2</td> <td>6,5</td> <td>1,5</td> <td>5,0</td> <td>0,5</td> </tr> </tbody> </table>			Spurweite	D	N	T	W	r	<b>TT</b>	0,8	2,5	0,7	1,8	0,2	<b>HO</b>	1,0	2,8	0,8	2,0	0,4	<b>(OO)<sup>1)</sup></b>	1,1	2,6	0,8	2,0	0,4	<b>S</b>	1,3	3,5	1,0	2,5	0,4	<b>O</b>	1,6	4,7	1,2	3,5	0,5	<b>1</b>	2,2	6,5	1,5	5,0	0,5
Spurweite	D	N	T	W	r																																							
<b>TT</b>	0,8	2,5	0,7	1,8	0,2																																							
<b>HO</b>	1,0	2,8	0,8	2,0	0,4																																							
<b>(OO)<sup>1)</sup></b>	1,1	2,6	0,8	2,0	0,4																																							
<b>S</b>	1,3	3,5	1,0	2,5	0,4																																							
<b>O</b>	1,6	4,7	1,2	3,5	0,5																																							
<b>1</b>	2,2	6,5	1,5	5,0	0,5																																							
<small><sup>1)</sup> konventionell eingezeichnet</small>																																												
<small>Technischer Ausschuss des VDMEC</small>																																												

# MONO = Modelleisenbahn-Normen

## Die ersten Entwürfe

Nachdem wir Ihnen in Heft I/III die ersten MONO-Entwürfe für „Maßstäbe und Spurweiten“ sowie „Schienenprofile“ zur Kenntnis und Stellungnahme gegeben haben, bringen wir heute „Radreifenprofil“, „Raddurchmesser“ (S. 82) einschließlich einer Aufstellung der Raddurchmesser der wichtigsten Dampf- und Ellok-Baureihen der DB und DR (Seite 83) sowie Vorschläge für den „Radsatz“ (Seite 82).

Teilen Sie auch diesmal dem Techn. Referenten des VDMEC, Herrn Dipl.-Ing. Staegemeir, Frankfurt/M.-S, Schweizer Straße 70, oder dem Miba-Verlag Ihre Meinung mit, um auch Ihre Ansicht bei den Schlußberatungen gegebenenfalls mitberücksichtigen zu können.

In diesem Zusammenhang müssen wir leider eine traurige Pflicht erfüllen:

Herr Dipl.-Ingenieur

**OTTO BANG-KAUP**

Leiter der Entwicklungsabteilung  
der Firma Gebr. Märklin & Cie., Göppingen

ist bei einem Autounfall tödlich verunglückt. Wenn auch unsere Leserschaft vielleicht wenig von ihm hörte, so war er doch der über die Grenzen Deutschlands hinaus bekannte Fachmann, der seit über 25 Jahren an leitender Stelle bei der Firma Märklin stand und maßgebend die immer fortschrittlichere Modellmäßigkeit der Märklin'schen elektrischen Eisenbahnen beeinflusste.

Der Miba-Verlag verliert nicht nur einen seiner ersten begeisterten Leser, sondern auch der Normenausschuß mit ihm einen verständnisvollen Vertreter der Firma Märklin.

Alle, die ihn kannten, bedauern aufrichtig sein tragisches Ableben und werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Miba-Verlag

Verband Deutscher Modell-Eisenbahn-Clubs e.V.

Model - Eisenbahn - Normen

Raddurchmesser

MONO 3201

Maße in mm

Entwürfe bis 30. April 1951

Entwurf

## A. Lokomotiven

Radbezeichnung	Rad- $\phi$ Größtmaß	Model - Raddurchmesser						
		Spurweite						
		TT	HO	(OO) <sup>1)</sup>	S	O	1	
a) Dampflokomotiven								
Lauf- , vorn	500	4,5	5,5	7	8	11	15,5	
	850	7	10	11,5	13,5	19	24,5	
	960							
	990	8,5	11,5	13,5	15,5	22	31	
	1000 <sup>2)</sup>							
Lauf- , hinten (Schlepprad)	1065							
	1100 <sup>2)</sup>							
	1200	9,5	12,5	15	17	24	34	
	1208							
	1250 <sup>2)</sup>	10,5	14,5	17	19,5	25	39	
Freib- und Kuppelrad	1260							
	1100 <sup>2)</sup>							
	1216	12,5	17,5	19	21	28	38	
	1250	10,5	14,5	17	19,5	25	39	
	1350	12	16	18,5	22	31	43,5	
	1400 <sup>2)</sup>	12,5	17	20	23	33	47	
	1500							
	1590	13,5	18,5	21	24	35,5	50	
	1600 <sup>2)</sup>							
	1640							
	1750 <sup>2)</sup>	14,5	20	23	27	39	54,5	
	1800							
	1870							
	1905 <sup>2)</sup>	16,5	23	26,5	31,5	44,5	62,5	
	2000 <sup>2)</sup>							
	2100	19	26	33	39	51	72	
	2300 <sup>2)</sup>							
b) Elektr. Lokomotiven								
Lauf- und	850	7	10	11,5	13,5	19	26,5	
	1000	8,5	11,5	13,5	15,5	22	31	
	1100	9,5	12,5	15	17	24	34	
	1200							
	1250 <sup>2)</sup>	10,5	14,5	17	19,5	25	39	
Freib- und Kuppelrad	1350	12	16	18,5	22	31	43,5	
	1500	12,5	17	20	23	33	47	
	1600/1840	13,5	18,5	21	24	35,5	50	
	1750	14,5	20	23	27	39	54,5	

## B. Triebwagen, Schleppender und Wagen

Radbezeichnung	Rad- $\phi$ Größtmaß	Spurweite						
		Model - Raddurchmesser						
		TT	HO	(OO) <sup>1)</sup>	S	O	1	
Lauf- und Trieb- und	840/1000 <sup>2)</sup>	8,5	11,5	13,5	15,5	22	31	

1) Normwert möglich verwenden  
2) Bei Raddurchmesser dieser Größe  
3) Größe gegebener Original- $\phi$

Technischer Ausschuss des VDMEL

Bilder: Blatt 1 und 2

Muster 1 bis 10, Blatt 3

Verband Deutscher Modell-Eisenbahn-Clubs e.V.

Model - Eisenbahn - Normen

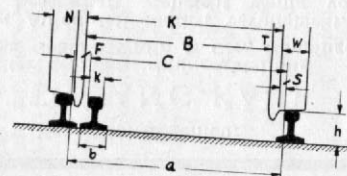
Radsatz  
Rad und Schiene

MONO 3301

Maße in mm

Entwürfe bis 30. April 1951

Entwurf



Spurweite	T	W	N	B	C	F	K	S	a	b	h	k
TT	0,7	1,8	2,5	10,1	10,8	1,2	10,8	0,5	12,0	-	1,8	-
HO	0,8	2,0	2,8	14,4	15,3	1,2	15,2	0,5	16,5	-	2,4	-
(OO) <sup>1)</sup>	0,8	2,0	2,8	16,9	17,3	1,7	17,7	0,5	19,0	2,1	2,4	1,1
S	1,0	2,5	3,5	19,7	20,8	1,7	20,7	0,8	22,5	-	-	-
O	1,2	3,5	4,7	28,6	30,0	2,0	29,8	1,0	32,0	3,0	3,5	1,6
1	1,5	5,0	6,5	40,5	42,2	2,8	42	1,5	45,0	4,8	5,0	2,0

1) Normwert möglich verwenden

Rad- und Schiene, auch zusammengefasst, nur mit Genehmigung des Verbands, Deutscher Modell-Eisenbahn-Club e.V. Anhand des technischen Zeichens, Typ-2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 868, 869, 870, 871, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 896, 897, 898, 899, 900, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 909, 910, 911, 912, 913, 914, 915, 916, 917, 918, 919, 920, 921, 922, 923, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 930, 931, 932, 933, 934, 935, 936, 937, 938, 939, 940, 941, 942, 943, 944, 945, 946, 947, 948, 949, 950, 951, 952, 953, 954, 955, 956, 957, 958, 959, 960, 961, 962, 963, 964, 965, 966, 967, 968, 969, 970, 971, 972, 973, 974, 975, 976, 977, 978, 979, 980, 981, 982, 983, 984, 985, 986, 987, 988, 989, 990, 991, 992, 993, 994, 995, 996, 997, 998, 999, 1000, 1001, 1002, 1003, 1004, 1005, 1006, 1007, 1008, 1009, 1010, 1011, 1012, 1013, 1014, 1015, 1016, 1017, 1018, 1019, 1020, 1021, 1022, 1023, 1024, 1025, 1026, 1027, 1028, 1029, 1030, 1031, 1032, 1033, 1034, 1035, 1036, 1037, 1038, 1039, 1040, 1041, 1042, 1043, 1044, 1045, 1046, 1047, 1048, 1049, 1050, 1051, 1052, 1053, 1054, 1055, 1056, 1057, 1058, 1059, 1060, 1061, 1062, 1063, 1064, 1065, 1066, 1067, 1068, 1069, 1070, 1071, 1072, 1073, 1074, 1075, 1076, 1077, 1078, 1079, 1080, 1081, 1082, 1083, 1084, 1085, 1086, 1087, 1088, 1089, 1090, 1091, 1092, 1093, 1094, 1095, 1096, 1097, 1098, 1099, 1100, 1101, 1102, 1103, 1104, 1105, 1106, 1107, 1108, 1109, 1110, 1111, 1112, 1113, 1114, 1115, 1116, 1117, 1118, 1119, 1120, 1121, 1122, 1123, 1124, 1125, 1126, 1127, 1128, 1129, 1130, 1131, 1132, 1133, 1134, 1135, 1136, 1137, 1138, 1139, 1140, 1141, 1142, 1143, 1144, 1145, 1146, 1147, 1148, 1149, 1150, 1151, 1152, 1153, 1154, 1155, 1156, 1157, 1158, 1159, 1160, 1161, 1162, 1163, 1164, 1165, 1166, 1167, 1168, 1169, 1170, 1171, 1172, 1173, 1174, 1175, 1176, 1177, 1178, 1179, 1180, 1181, 1182, 1183, 1184, 1185, 1186, 1187, 1188, 1189, 1190, 1191, 1192, 1193, 1194, 1195, 1196, 1197, 1198, 1199, 1200, 1201, 1202, 1203, 1204, 1205, 1206, 1207, 1208, 1209, 1210, 1211, 1212, 1213, 1214, 1215, 1216, 1217, 1218, 1219, 1220, 1221, 1222, 1223, 1224, 1225, 1226, 1227, 1228, 1229, 1230, 1231, 1232, 1233, 1234, 1235, 1236, 1237, 1238, 1239, 1240, 1241, 1242, 1243, 1244, 1245, 1246, 1247, 1248, 1249, 1250, 1251, 1252, 1253, 1254, 1255, 1256, 1257, 1258, 1259, 1260, 1261, 1262, 1263, 1264, 1265, 1266, 1267, 1268, 1269, 1270, 1271, 1272, 1273, 1274, 1275, 1276, 1277, 1278, 1279, 1280, 1281, 1282, 1283, 1284, 1285, 1286, 1287, 1288, 1289, 1290, 1291, 1292, 1293, 1294, 1295, 1296, 1297, 1298, 1299, 1300, 1301, 1302, 1303, 1304, 1305, 1306, 1307, 1308, 1309, 1310, 1311, 1312, 1313, 1314, 1315, 1316, 1317, 1318, 1319, 1320, 1321, 1322, 1323, 1324, 1325, 1326, 1327, 1328, 1329, 1330, 1331, 1332, 1333, 1334, 1335, 1336, 1337, 1338, 1339, 1340, 1341, 1342, 1343, 1344, 1345, 1346, 1347, 1348, 1349, 1350, 1351, 1352, 1353, 1354, 1355, 1356, 1357, 1358, 1359, 1360, 1361, 1362, 1363, 1364, 1365, 1366, 1367, 1368, 1369, 1370, 1371, 1372, 1373, 1374, 1375, 1376, 1377, 1378, 1379, 1380, 1381, 1382, 1383, 1384, 1385, 1386, 1387, 1388, 1389, 1390, 1391, 1392, 1393, 1394, 1395, 1396, 1397, 1398, 1399, 1400, 1401, 1402, 1403, 1404, 1405, 1406, 1407, 1408

Verband Deutscher  
Model-Eisenbahn-Clubs  
e.V.

Aufteilung der Raddurchmesser auf die  
wichtigsten Baureihen der Deutschen  
Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn

**MONO**  
**3201**  
Beilage 1

## Entwurf

## Dampflokomotiven

Maße in mm

Einsprüche bis 30. April 1951

Baureihe	Laufrad-φ		Trieb- u Kuppelrad-φ	Bemerkungen	Baureihe	Laufrad-φ		Trieb- u Kuppelrad-φ	Bemerkungen
	vorn	hinten				vorn	hinten		
01	850	1250	2000	[1001 - 101 733 - 841]	54 <sup>12</sup>	950	-	1350	[bay G 7 1/2 #]
01	1000	1250	2000	ab 01102	55 <sup>14-22</sup>	-	-	1350	[preuß. G8]
01 <sup>10</sup>	1000	1250	2000		55 <sup>17-24</sup>	-	-	1250	[preuß. G9 <sup>1</sup> ]
03	850	1250	2000	03001 - 162	55 <sup>17-24</sup>	-	-	1350	[preuß. G8 <sup>1</sup> ]
03	1000	1250	2000	ab 03163	56 <sup>17-24</sup>	850	-	1350	[preuß. preuß. G8 <sup>1</sup> ]
03 <sup>10</sup>	1000	1250	2000		56 <sup>17-24</sup>	1000	-	1400	[preuß. G8 <sup>1</sup> ]
05	1000	1000	2300		57 <sup>19-34</sup>	-	-	1400	[preuß. G10 <sup>1</sup> ]
06	1000	1000	2000		58 <sup>1</sup>	1000	-	1400	[sächs. H 8]
17 <sup>1</sup>	1000	-	1980	[preuß. S10 <sup>1</sup> ]	58 <sup>10-20</sup>	1000	-	1400	[preuß. G12]
17 <sup>10-12</sup>	1000	-	1980	[preuß. S10 <sup>1</sup> ]	61	1100	1100	2300	
18 <sup>1</sup>	1065	1260	1905	[sächs. V16 g]	62	850	850	1750	
18 <sup>1</sup>	1000	1250	1800	[werk. C]	64	850	850	1500	
18 <sup>1</sup>	990	1200	2100	[bad. N 11 <sup>1</sup> -3]	65	850	850	1500	
18 <sup>1</sup>	850	1206	1870	[bay. S 7 1/2]	70 <sup>1</sup>	500	-	1250	[bad. Tg]
18 <sup>1</sup>	850	1206	2000	[bay. S 7 1/2 1841 - 1889]	71	850	850	1500	
18 <sup>1</sup>	850	1206	1870	[bay. S 7 1/2 ab 18909]	74 <sup>12-13</sup>	1000	-	1500	[preuß. T11/T12]
19 <sup>1</sup>	1065	1260	1905	[sächs. K 16 g]	75 <sup>12-13</sup>	990	990	1600	[bad. V16 <sup>1</sup> ]
23	1000	1250	1750		78 <sup>10-9</sup>	1000	1000	1650	[preuß. T16]
24	850	-	1500		80	-	-	1100	
38 <sup>1</sup> -3	1065	-	1590	[sächs. K 16 g]	81	-	-	1100	
38 <sup>1</sup>	640	-	1640	[bay. P 7 1/2]	82	-	-	1400	
38 <sup>10-12</sup>	1000	-	1750	[preuß. P 8]	84	850	850	1400	
39 <sup>1</sup> -2	1000	1100	1750	[preuß. P 10]	85	850	850	1400	
41	1000	1250	1600		86	850	850	1400	
42	850	-	1400		87	-	-	1100	
43	850	-	1400		89	-	-	1100	
44	850	-	1400		92 <sup>1</sup> -10	-	-	1250	[preuß. T13]
45	1000	1250	1600		93 <sup>12-12</sup>	1000	1000	1350	[preuß. T14 <sup>1</sup> ]
50	850	-	1400		94 <sup>12-12</sup>	-	-	1350	[preuß. T16 <sup>1</sup> ]
52	850	-	1400		95 <sup>1</sup>	850	850	1400	[preuß. T20]
52 <sup>kontin.</sup>	850	-	1400		96 <sup>1</sup>	-	-	1216	[bay. G12+1/2]

Technischer Ausschuß des VDEEC

Waren &amp; Ge. Marken: B9

Verband Deutscher  
Model-Eisenbahn-Clubs  
e.V.

Aufteilung der Raddurchmesser auf die  
wichtigsten Fahrzeugtypen der Deutschen  
Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn

**MONO**  
**3201**  
Beilage 2

## Entwurf

Maße in mm

Einsprüche bis 30. April 1951

## Elektr. Lokomotiven

Baureihe	Laufrad-φ		Triebrad-φ
	vorn	hinten	
E04	1000	1000	1600
E16	1000	1000	1640
E17	1000	1000	1600
E18	1000	1000	1600
E19	1100	1100	1600
E32	850	850	1400
E44	-	-	1250
E52	850	850	1400
E60	850	-	1250
E62	850	850	1050
E63	-	-	1250
E69	-	-	1000
E71	-	-	1350
E73	-	-	1250 1636
E75	1000	1000	1400
E80	1000	1000	1000
E91	-	-	1250
E93	-	-	1250
E94	-	-	1250
E244	-	-	1250

Technischer Ausschuß des VDEEC

Modellbau, auch untergeordnet, nur mit Genehmigung des Verbandes Deutscher Model-Eisenbahn-Clubs e.V. innerhalb des technischen Bereichs: B9



In Spur 0...

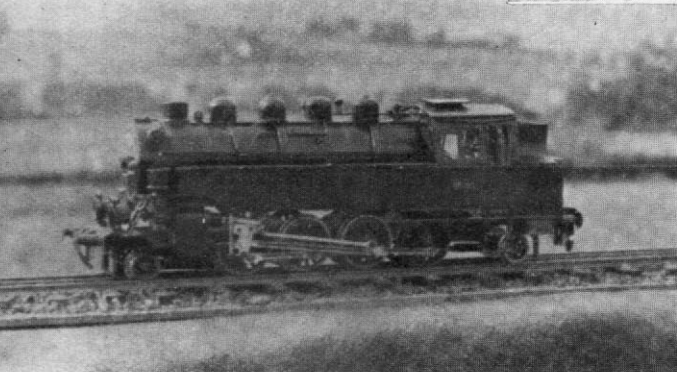
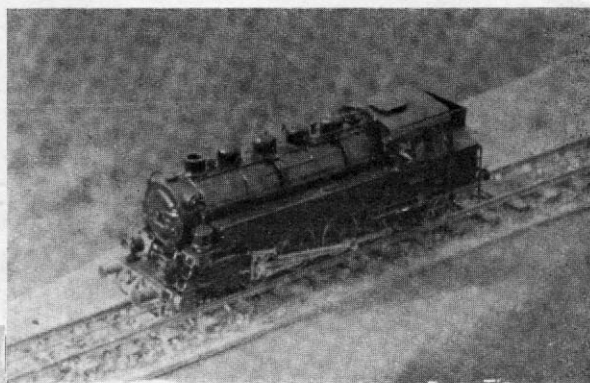


... zeigt  
Ihnen Herr Malsch,  
Vormholz (über Witten/Ruhr) einen

*Kreisstadt-Bahnhof*

und die

86 005



Das obige Bahn­hofsmodell  
ist ein Eigenentwurf und  
gebaut von Herrn Malsch.  
Die 86 005 fertigte er frei  
nach unserem Foto in Heft  
5/I Seite 3, wofür sie im  
großen und ganzen ganz  
gut gelungen ist. Zugkraft  
am Haken soll 7 kg be-  
tragen.

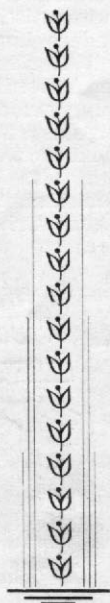
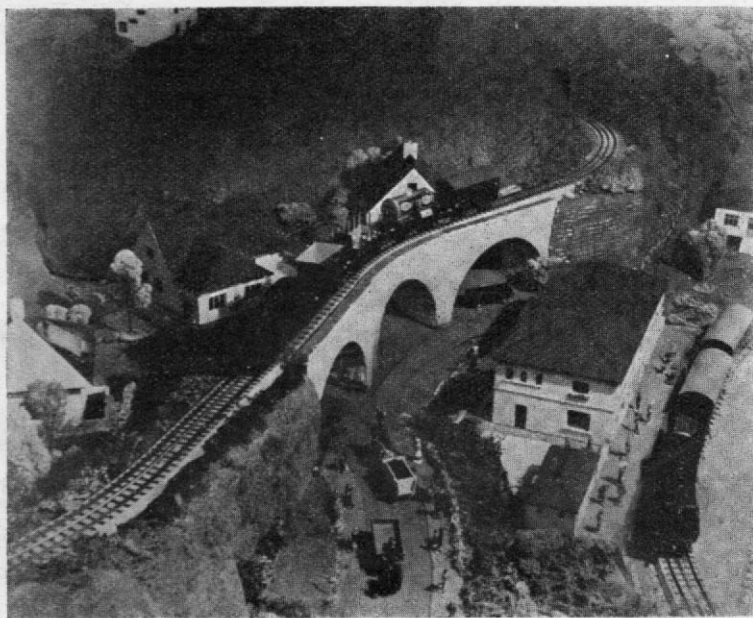
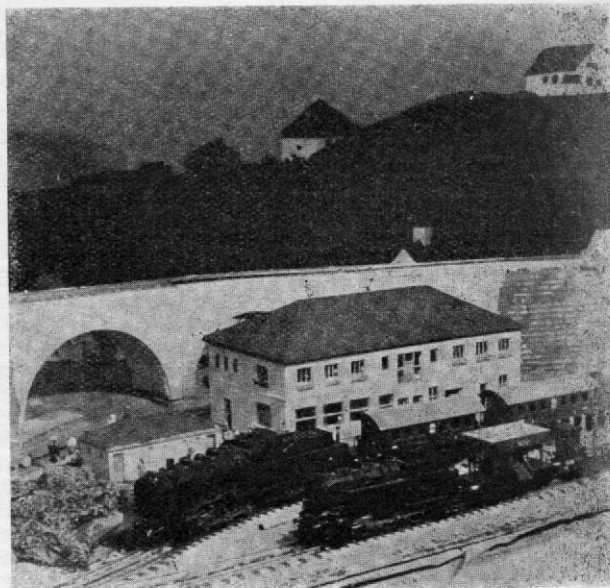
# Eine Ballade

Ich bin jetzt alt g'rad erst ein Jahr  
Als eifriger Modellbahnbauer.  
Mein Schritt ist noch nicht sicher zwar  
Und manchmal wird die Arbeit sauer,  
Doch an der treuen „Miba“-Hand  
Stapf ich getrost ins Mibaland.  
Heut zeig ich nun an ein'gen Bildern,  
Was ich im ersten Jahr erstellt.

Sie können wohl am besten schildern,  
Wie aussieht meine kleine Welt.  
Noch ist sie nicht sehr komfortabel,  
Doch ist die Anlag' transportabel.  
Mit wenig Mitteln ward s' gebaut  
Und nimmt 1,20 mal 1,80 ein.  
In vier Kartons wird sie verstaut,  
Denn meine Wohnung ist sehr klein.

Mit Gleichstrom wird die Bahn betrieben,  
Doch ist die dritte Schien' geblieben.  
Die Endstation der Nebenbahn,  
Fahrzeuge und Verbesserungen,  
Die sind im 2. Jahr jetzt dran,  
Vielleicht auch noch Erweiterungen.  
Der „Miba“ dank ich für die Stütze  
Und hoff', daß sie mir weiter nütze.

Winterberg, Hannover.



# ... ohne eine Handbewegung

Von Herrn „Unbekannt“ aus Heft 1/III, namens Wittich, Berlin

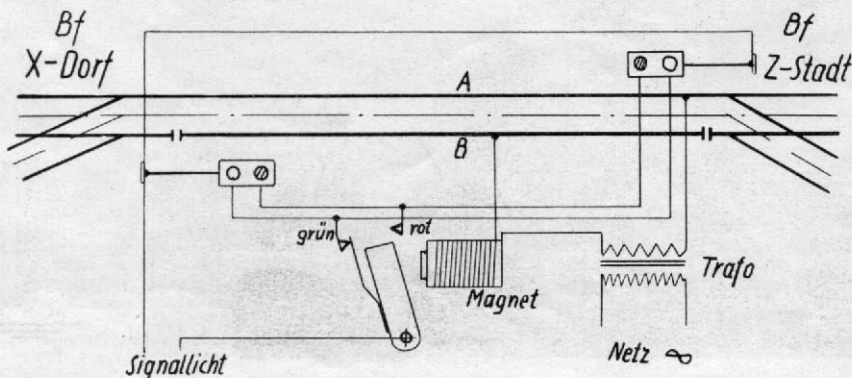
Der Verfasser des Artikels „Weichen ohne Antrieb“ (Heft 1/III, Seite 16), hat sich prompt gemeldet und war enttäuscht über das „Unbekannt“. Ursache war der fehlende Name auf dem maschinengeschriebenen Manuskript, das sich vom Begleitbrief selbstständig gemacht hatte. Als kleines Heftpflasterchen bringen wir heute einen weiteren Vorschlag von ihm.

Bei einer etwas größeren Modellbahnanlage, die von einem Mann bedient werden soll — also unsere Heimanlage — kommt immer der Wunsch zur Geltung, durch möglichst wenig Handgriffe am Schaltpult einen flüssigen Modellbahnbetrieb ablaufen zu lassen. Durch das Bedienen der Züge und das Schalten der Weichen ist die Aufmerksamkeit eines Mannes voll und ganz in Anspruch genommen. Hat man nun noch Signale, Schranken und Drehscheibe zu betätigen, so besteht leicht die Gefahr, daß der Zugbetrieb nicht mehr so flüssig abläuft. Die Überlegung veranlaßte mich, an das Problem der automatischen Signalschaltung einmal anders heranzugehen, da mir Systeme mit Berührungskontakten nicht zusagten. Allerdings muß hier die Einschränkung gemacht werden, daß bei meinem Signalsystem die beiden Fahrspuren elektrisch voneinander isoliert sein müssen, was bei meinem selbstgebauten Gleismaterial mit Mittelschiene zutrifft. (Auch Trix-Gleise lassen sich verwenden).

Doch ich will mich nicht lange mit der Vorrede aufhalten und eine ausführliche Beschreibung dieses, in seinem technischen Aufbau sehr einfachen und absolut zuverlässigen Signalsystem bringen.

Betrachten wir die Zeichnung. Wie schon erwähnt, sind die beiden Fahrspuren A und B gegeneinander isoliert. Schiene A und Mittelschiene führen den Fahrstrom für die Lokomotiven. Außerdem wird der Schiene A noch ein Signalschaltstrom (4 Volt) von einem besonderen Trafo oder einer Batterie zugeführt. Befährt nun ein Zug den Gleisabschnitt zwischen den Bahnhöfen X-Dorf und Z-Stadt, so verbinden die Achsen des Zuges die beiden Fahrspuren A und B und der Signalschaltstrom aus der Schiene A fließt durch die Wagenachsen zur Schiene B und von da durch eine Relaispule zum Trafo zurück. Die Spule zieht einen Eisenkern an und die Kontaktstellung des Eisenkerns ändert sich. Dadurch werden beide Licht-Tages-Signale, die diesen Streckenabschnitt sichern, auf „rot“ geschaltet. Das heißt, der Streckenabschnitt ist besetzt.

Hat der Zug nun den Gleisabschnitt durchfahren und erreicht den Bahnhof, so wird der Stromfluß über die Fahrspuren wieder unterbrochen. Der Magnet läßt den Eisenkern in seine alte





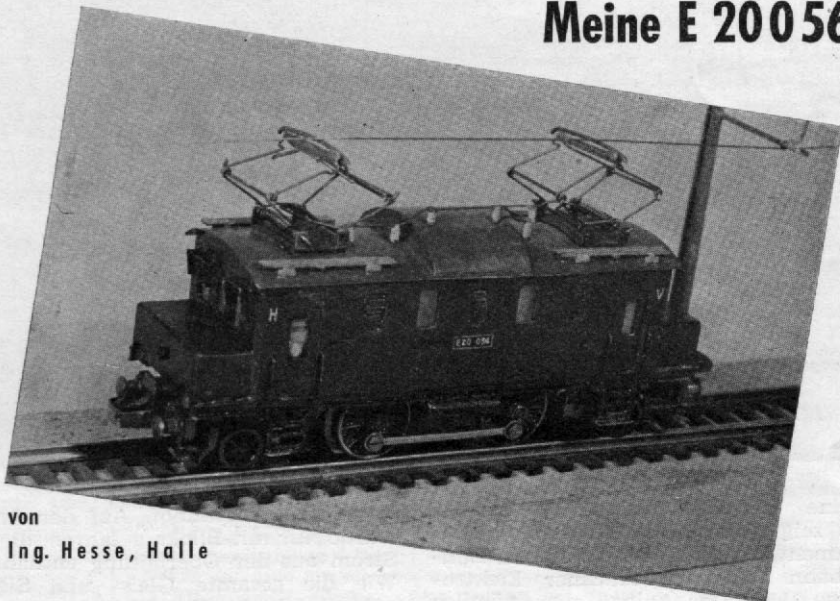
Lage zurückfallen und die grünen Birnen der Signale rufen uns zu: „Gleis frei für die nächste Zugfahrt.“

Dieser geschilderte Vorgang spielt sich nun ohne einen Handschlag ab. Man hat nur die Züge zu fahren und genau wie im großen Eisenbahnbetrieb auf die Signalstellung zu achten. Nun kann man noch einen Schritt weiter

gehen und die Signale mit der Weichenstellung in Verbindung bringen.

Diese Möglichkeit wurde von mir bei meiner Heimanlage weitgehendst ausgenutzt und ich bin sehr erfreut, daß ich keine Hand mehr zu rühren brauche, um meine Signale zu schalten. Diese Arbeit übernimmt für jeden Gleisabschnitt ein kleines Relais.

## Meine E 20056



von

Ing. Hesse, Halle

E 20056? Was soll denn das für eine Maschine sein? Total unbekannt! Schon gut möglich, doch wird das Rätsel gleich gelöst. Herr Hesse, Halle/Saale, wird uns Einiges darüber erzählen:

... Als Anlage überreiche ich Ihnen ein Foto einer von mir umgebauten Trix-Super-Automatic-Lok. Diese Ihnen sicher allbekannte Dampfloktype der Firma Trix führt die Katalog-Nr. 20/56, weshalb ich meine Ellok mit der Ihnen vielleicht rätselhaften Gattungsnummer „E 20 056“ beschriftet habe. Wenn das Modell auch in seiner Achsfolge nicht der Wirklichkeit entspricht, so glaube ich doch, ein ganz gutes und interessantes Modell gebaut zu haben.

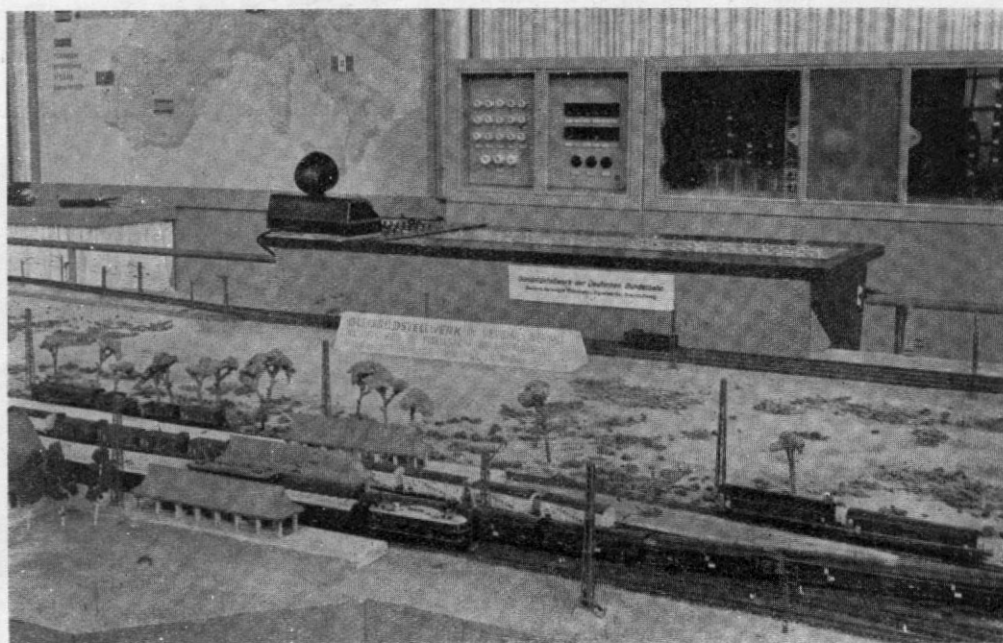
Die Lok läuft auf meiner Großanlage mit modellgerechter Oberleitung und ich habe hierdurch den Dreizug-Betrieb entwickelt, was sicher manchen Trix-Liebhaber interessieren wird. Die Lok läuft auch bei verschmutzten Schienen ohne jede Umschaltung, weil ja die Oberleitung und die Mittelschiene der Gleisanlage immer sauber ist. Ferner hat das Industrie-Modell ja noch den Vorteil der automatischen Entkopplung an beiden Seiten.

Die Lok entwickelt eine erstaunliche Zugkraft, weil ich jeden Hohlraum im Gehäuse — und das sind sehr viele — mit Blei ausgefüllt habe. Selbst die Erhöhung auf dem Dach ist mit Blei ausgefüllt. Gewicht der Lok: 475 g!

Münchner  
Elektromesse  
1950

# MODELLBAHN Bundesbahn

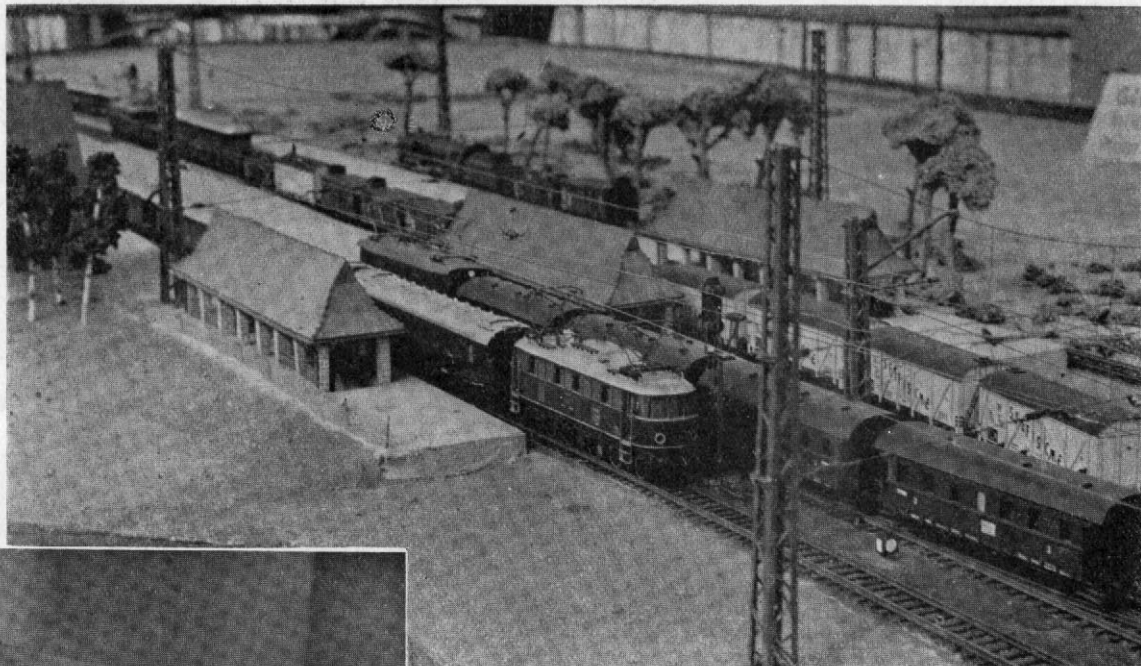
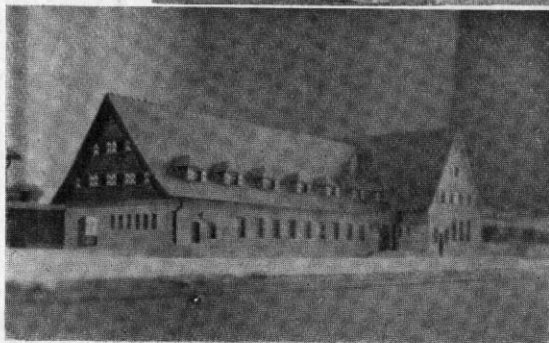
im Dienste der



Eine Modellbahnanlage besonderer Art zeigte der MEC München im Zusammenwirken mit der Deutschen Bundesbahn auf der Münchner Elektromesse 1950. Der Anlage war nämlich der Gedanke zugrunde gelegt, einmal eine Modellbahn von einem Original-Gleisbild-Stellwerk aus zu steuern. Die Bundesbahn hatte zu diesem Zweck ihr neues, für den Bahnhof Fischbach bei Nürnberg bestimmtes Gleisbild-Stellwerk zur Verfügung gestellt, während der MEC München die Bahnhofsanlagen von Fischbach in Spur H0 nachbildete. Nach den Originalplänen wurden die Gleis- und Signalanlagen aufgebaut und an das Stellwerk angeschlossen. Der ganze Stelltisch ist nicht größer als ein gewöhnlicher Schreibtisch und scheint auf den ersten Blick weit besser zu der Modellanlage zu passen, als für einen

mittelgroßen Bahnhof. Auf der Anlage wurde nur mit Elloks gefahren, die den Strom aus der Oberleitung entnehmen. Wie die gesamte Gleis- und Signalanlage — lauter Tageslichtsignale neuester Bauart — so waren auch alle Lokomotiven und Wagen von Clubmitgliedern erbaut worden und zeigten, daß der MEC München beachtliche Können in seinen Reihen hat. Während die Personenzugwagen zumeist aus Blech gearbeitet waren, herrschte bei den Güterzugwagen die Pappbauweise vor.

Der Betrieb mit dem Gleisbildstellwerk zeigte, wie absolut sicher diese neuen Stellwerke arbeiten. Wohl können einzelne Weichen falsch gestellt werden, aber solange die Fahrstraße nicht ordnungsgemäß aufgebaut, gesichert und freigemacht ist, ist es unmöglich, das zugehörige Hauptsignal auf



**Foto auf Seite 88:** Teilanlage (H0) des MEC München mit dem Original-Gleisbild-Stellpult der Bundesbahn (in der Mitte des Bildes).

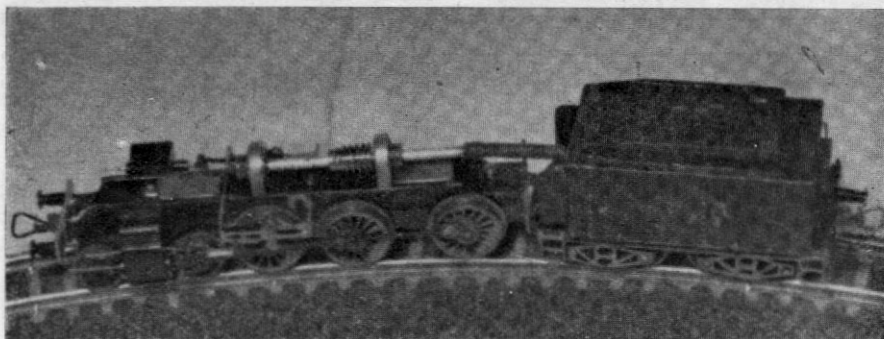
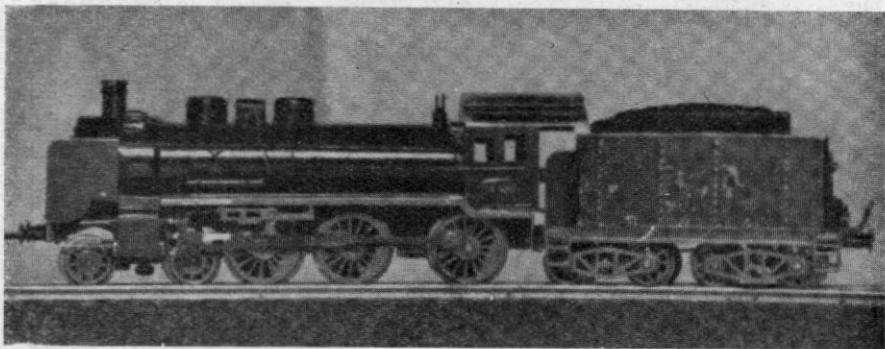
**Fotos auf dieser Seite:** Der Ausschnitt läßt die ausgezeichnete Modellbautätigkeit des MEC München noch deutlicher erkennen. Gebaut wurden u. a. 11 einfache, 6 Doppelkreuz-Weichen, 2 Vor-, 2 Haupt- und 4 Ausfahrtsignale, eine E19, eine E16 und eine E44 sowie das viele Wagenmaterial. Die Oberleitung (0,4 mm starker Kupferdraht) wurde über 44 Streckenmaste und 26 Bahnhofsturm-maste mittels 12 Spann-maste gespannt. Maßgeblich beim Bau war wiederum unser Mitarbeiter Wittwer beteiligt, besonders was die Bauten anbelangt. Das kleine Bild zeigt noch sein Bahnhofsgebäude „Fischbach“ in H0.



„Freie Fahrt“ zu ziehen. Andererseits werden zum Aufbau der Fahrstraße und ihrer Freigabe nur zwei Knöpfe benötigt: ein Fahrstraßenknopf und ein Signalknopf. Solange ein Abschnitt frei ist, leuchtet er auf dem Stellbild gelb auf; befindet sich jedoch ein Zug oder ein einzelnes Fahrzeug in seinem Gleisbereich, so erscheint sofort rotes Licht. Hat der Zug den Abschnitt verlassen, so fällt die Fahrstraße automatisch zusammen und kann sofort wieder

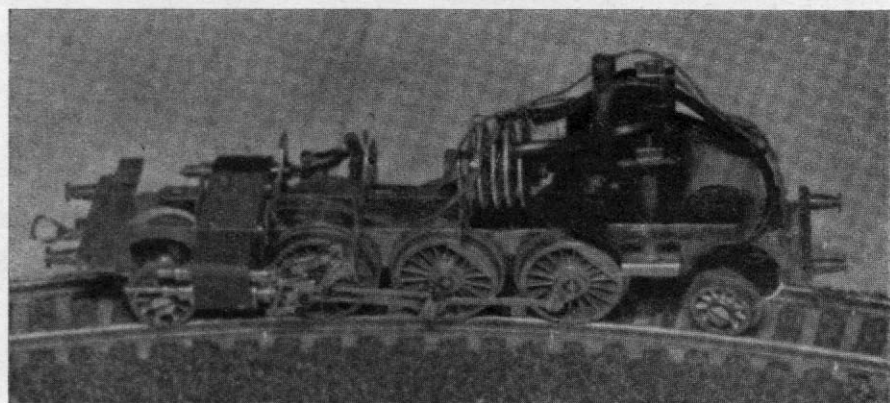
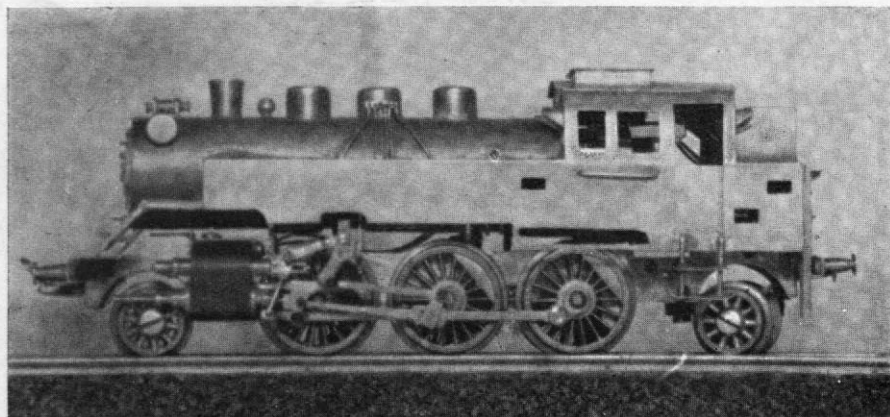
für eine neue Fahrt aufgebaut werden. Der Gedanke, mit dem gleichen Stellwerk, das später einmal einen ganzen Bahnhof beherrscht, eine Modellbahnanlage zu betreiben, hatte natürlich für jeden Modelleisenbahner einen ganz besonderen Reiz und dieses sinnvolle Zusammenspiel von Modell und Wirklichkeit war es auch, was die Besucher der Elektromesse begeistert dem Betrieb im „Messebahnhof Fischbach“ zusehen ließ.  
Dr. Scheingraber, München.

## Mit besonderer Freude . . .



...habe ich die P 8 in Spur H0 gebaut und mit noch größerer Freude beobachtete ich deren Lauf auf unserer Ausstellung. Während einer 14tägigen Vorführdauer legte diese Maschine schätzungsweise 15 km zurück, ohne jeden Schaden. Angetrieben wird sie durch einen im Tender eingebauten Gleichstrom-Motor mit Permanent-Magneten. Schneckenantrieb (kugelgelagert) 1:16, Kraftübertragung durch biegsame Welle (Ventilgummi).

Dieses Modell hat ebenso gute Fahreigenschaften wie die iC1 der Baureihe 64, die bis auf einige Kleinigkeiten fertig ist, und zwar versuchsweise in Spur 19 mm. Der Motor ist ebenfalls selbstgebaut; die Umpolung erfolgt durch Ventilzellen, der Schneckenantrieb (1:16) senkrecht nach unten (s. Abb.).



Nun möchte ich gerne eine Güterzuglok bauen und da hat es mir die Kriegslok der Baureihe 42 angetan, von der Sie eine so ausgezeichnete Bauanleitung gebracht haben. Mit Modellbahnergruß!

Herbert Thonfeld, Jena/Thüringen.

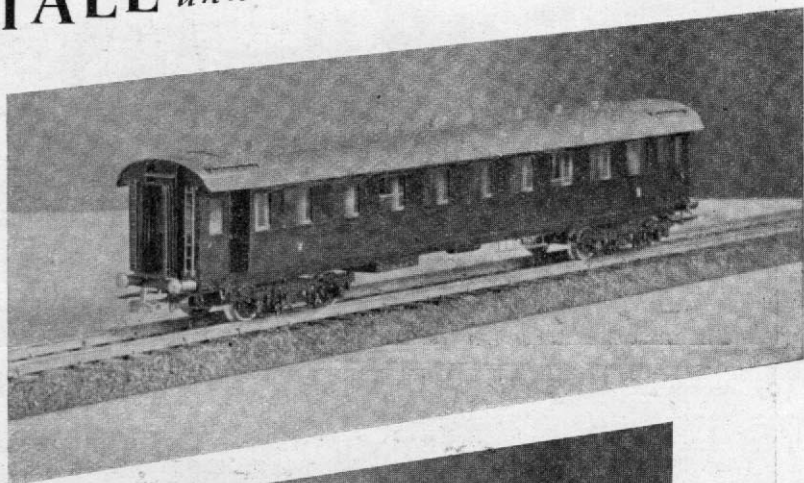
## Gestolpert?

Hier und da sitzt uns bekanntlich der Schalk im Nacken. Und so haben wir auch bei der letzten Rangieraufgabe (Heft 2, S. 54) einen Satz ausgelassen, über den manche (trotz des holperigen Deutsch) gestolpert sind und sogar die Lösung als falsch zu bezeichnen vermeinten. Bei konsequentem Durchexerzieren der Aufgabe war die richtige Weiterführung übrigens zu erraten. Es muß also richtig heißen (dritte Zeile von unten):

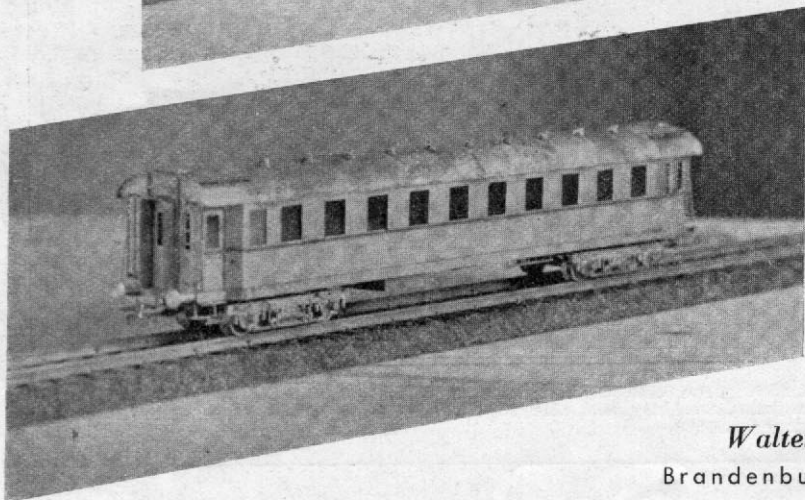
... Anschließend zieht die Lok Wagen 2 bis zum Schuppen C vor, holt den zuvor auf g abgestellten Nr. 1, welcher an 2 gekuppelt wird, und holt zuletzt auf gleichem Wege (also über g) Wagen 3 von der Drehscheibe ab. Somit können die Wagen den Fabrikhof in der verlangten Folge 3-1-2 verlassen.

# METALL *und* PAPPE

**Pappe**



**Metall**



von

*Walter Sommer*

Brandenburg/Havel

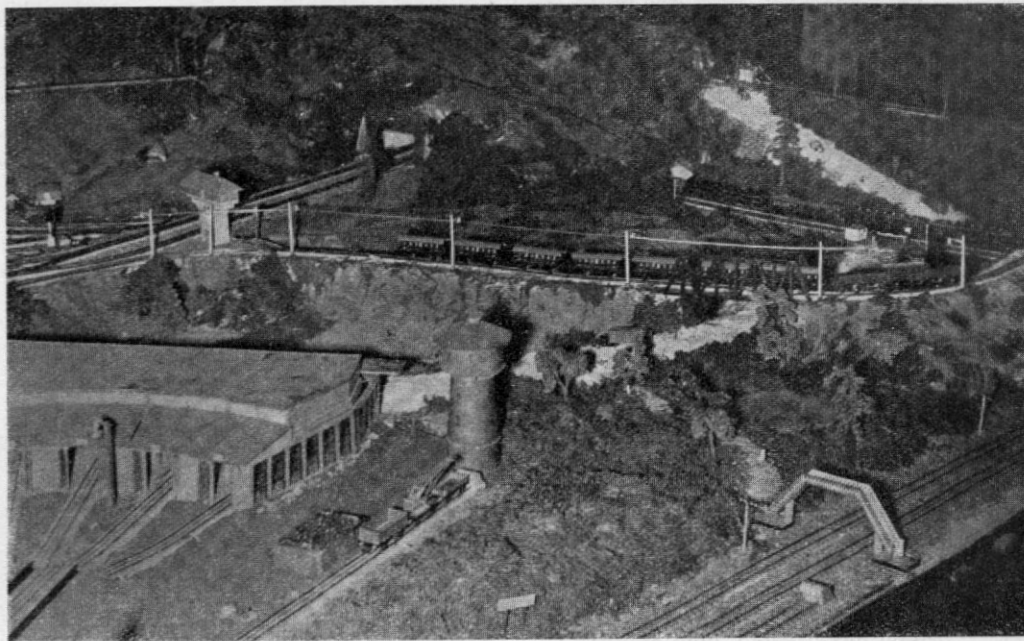
Ich möchte Ihnen heute die Bilder von zwei Spur 00-D-Zugwagen übersenden. Beide Wagen sind mit Ausnahme der Drehgestellseitentteile und der Kupplungen Eisens-fabrikationen. Die zierlichen und sehr natürlich wirkenden Leitern sind bei der Firma Philipp, Berlin-Spandau, erhältlich.

Der ungestrichene Wagen ist aus Weißblech, der gestrichene aus Pappe. Auch das Dach ist aus Pappe und ist fest mit dem Wagenkasten verleimt. Der Wagenboden mit der Inneneinrichtung ist herausnehmbar.

Obwohl ich die Blechbauweise für den Personenwagenbau für die beste halte, habe ich es doch einmal mit Pappe versucht, schon um den Bastlern, die nicht mit dem LötKolben usw. umzugehen verstehen, zu beweisen, daß es mit Pappe genau so gut geht. Leider ist mir der Anstrich nicht ganz geglückt, doch fällt die Welligkeit in natura nicht so auf wie auf der Abbildung.

Erwähnen möchte ich noch die Arbeitszeiten. Für den Blechwagen wurden mit Inneneinrichtung, die allerdings aus Pappe ist, fast 30 Stunden benötigt. Für den Pappwagen brauchte ich nur 22 Stunden.

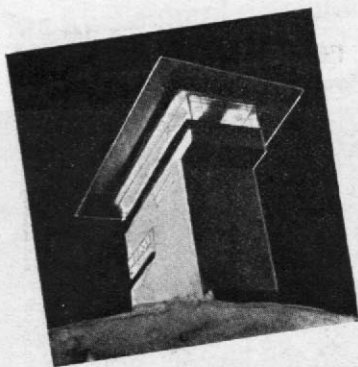
# MEC Wetterau macht von sich reden ...!



Vom 2. September bis 2. Oktober 1950 hatte der MEC e. V. Wetterau (Sitz Bad Nauheim) in der Trinkkuranlage in Bad Nauheim eine Modellbahnausstellung in Spur H0 veranstaltet, von der wir Ihnen ein Bild zeigen (die übrigen Bilder waren leider aufnahmetechnisch nicht ganz geglückt und daher zur Klischierung nicht geeignet). Ohne viel Worte im Telegrammstil die wichtigsten Daten:

Grundfläche:	8,5×3,9 m (ca. 34 m <sup>2</sup> )	Höhenunterschied:	49 cm
Gleislänge:	ca. 250 m	Bahnhöfe:	4 sichtbar 1 hinter der Kulisse
Weichen:	65 einf. — 2 DKW	Schaltungsart:	Blockstellensystem jede Lok hat ihren Regler 20 V Gleich- strom (Fahrstrom) im Bahnhof Fahrstraßen- festlegung (elektr.) allerdings ohne Wei- chenverrieglung.
Kabellänge:	ca. 3000 m	Bauzeit:	ca. 4 Monate mit Pla- nung.
Automatische Hauptsignale:	16	Besucherszahl:	2517 bei DM 0,50 bzw. 0,25 Eintritt.
Entkupplungs- schienen:	18	Fahrplanmäßiger Betrieb von Besuchern leider abgelehnt, da nicht genügend „rollt“.	
Automatische Bahnübergänge:	2		
Fahrzeugmaterial:	90% Märklin		
Loks:	9		
Triebwagen:	2		
Diesel:	1		
Streckenführung:	etwa wie Anlage Neu- stadt Hbh. (Miba 2 — 4/I).		

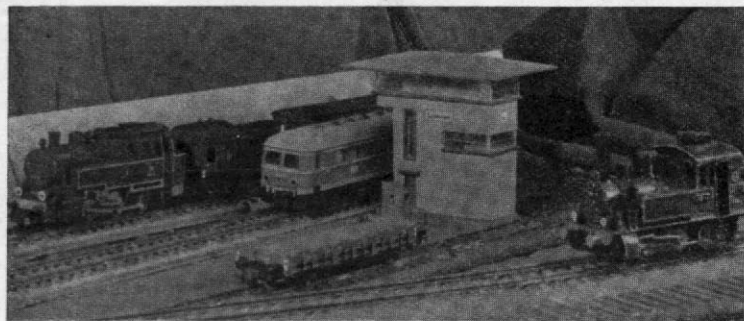




# Die „Samlandbahn“ und „Stellwerk Lixeiden“

Wenn in den USA der Modellbahner seiner Anlage den schwungvollen Namen von irgendeiner Bahngesellschaft verleiht, so entspricht dies vollkommen der Wirklichkeit oder lehnt sich bei Gebrauch eines Fantasienamens wenigstens daran an. Unser altbekannter John Allen betreibt z. B. die GD Line (Gorre & Daphetid Railroad). Herr Volkmär Steinecke und sein Bruder scheinen mit der Bezeichnung „Samlandbahn“ für ihre H0-Anlage diesen Brauch nachzuahmen und kennzeichnen sogar ihre Loks entsprechend (s. Bildunterschriften). Man kann zu dieser Gepflogenheit stehen wie man will — sie hat irgend etwas Anheimelndes, Per-

sönliches und Gemütvolles, was auch in den Lok-Beinamen „Spitzmaus“, „Hornisse“ usw. klar zum Ausdruck kommt. Die Gebr. Steinecke wählen auch, wie man auf den Bildern erkennen kann, diejenigen Lokwagen Triebwagentypen aus, die ihnen zu ihrer Samlandbahn passend erscheinen. Wir sind gespannt, ob dieses Beispiel Schule machen wird. Bis sich das herausstellt, wird natürlich noch einige Zeit vergehen, so daß wir Zeit genug haben, uns das moderne Stellwerk der „Samlandbahn“ noch etwas genauer anzusehen. Obwohl es im direkten Gegensatz zu den Fahrzeugtypen steht, stört es eigentlich in keiner Weise die Gesamtharmonie und ist eine sehr interessante Konstruktion. Der Entwurf und die Rohausführung stammen von Herrn G. Herzog, Bad Filsen, Loks und Gleise baut Herr Volkmär Steinecke, während sein 16-jähriger Bruder die Gebäude und Wagen anfertigt.

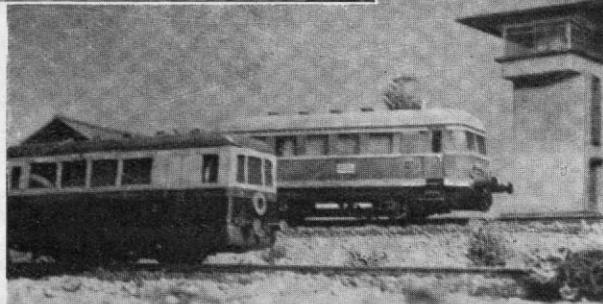


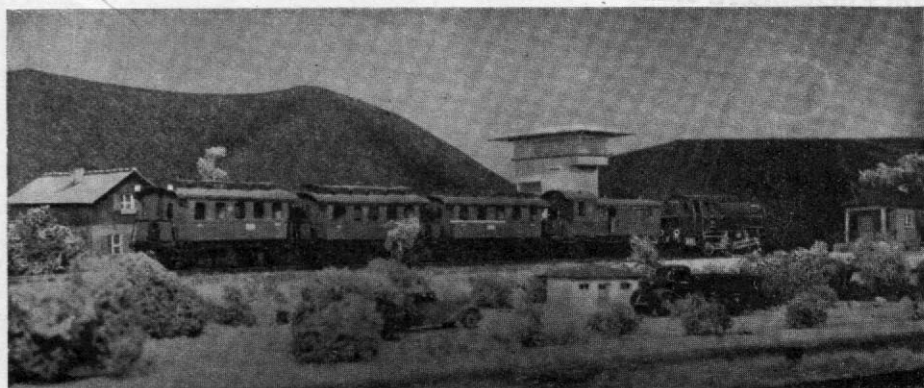
Stellwerk „Lixeiden“  
und einige Fahrzeuge  
der „SB“.

V.l.n.r.: Eine geänderte TM 800 (l. Zweischienen-Gleichstrom - Umpolssystem, Heusingersteuerung, Läutewerk, neue „Kriegsbemalung“ u. a. m.), genannt „Hornisse“ — Triebwagen „Spatz“ — eine kleine Tenderlok „Spitzmaus“ (versuchsweise im Maßstab 1:75, nicht betriebsfähig).

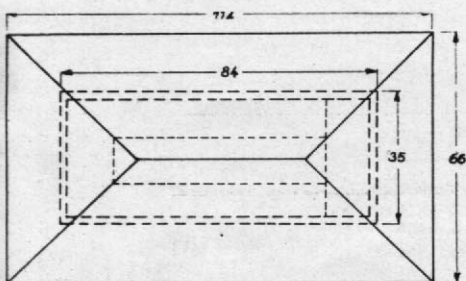
Bild rechts vermittelt die Entwicklung im Triebwagenbau der „SB“.

Vorn: „SB 06 — 1“,  
Baujahr 1948  
Hinten: „SB 06 — 2“,  
Baujahr 1950.

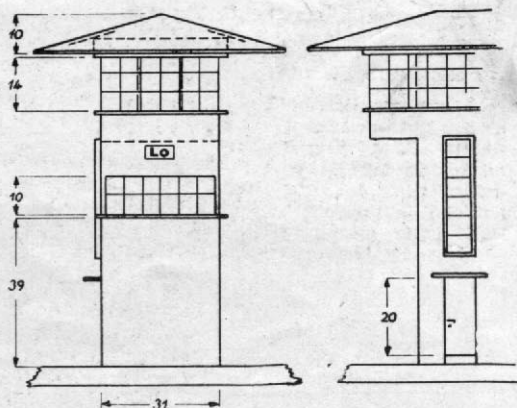
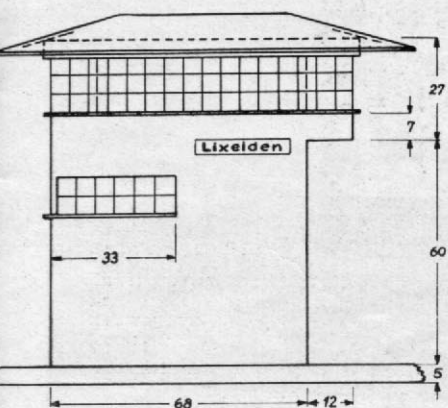




Auch unsere CCitr — Pr 05 (Bauplan Heft 12/I) sind bei der „SB“ vertreten, gebaut von Herrn Eckehart Steinecke, gezogen von der „Hornisse“ („Baureihe 04 — 3 der „SB“).



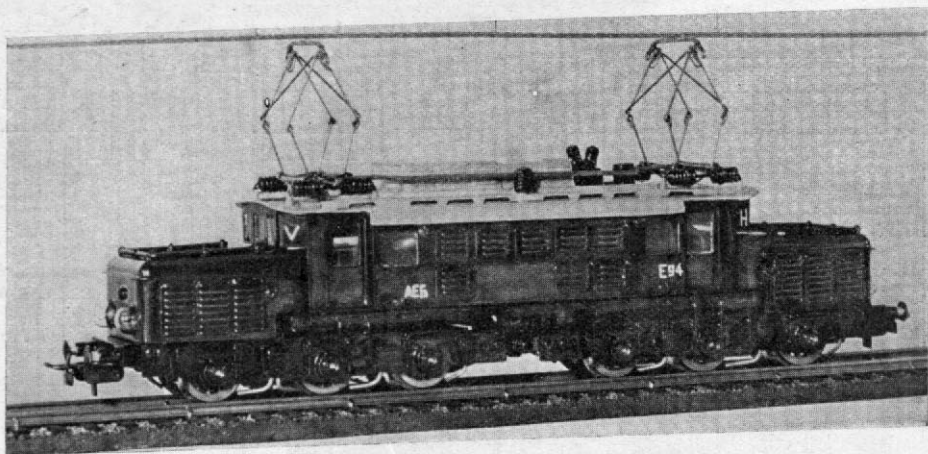
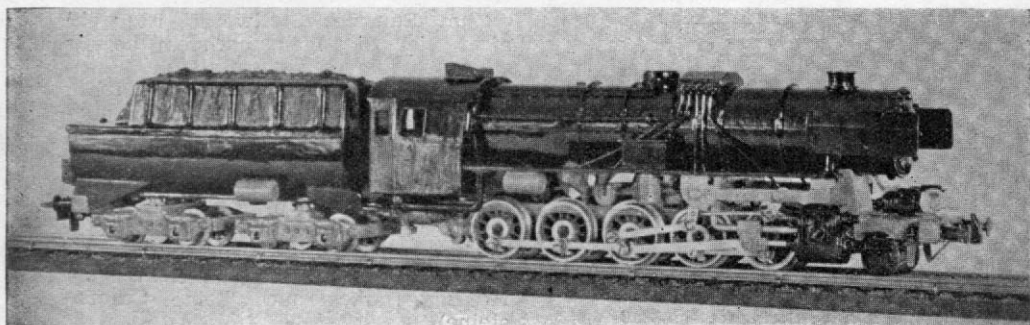
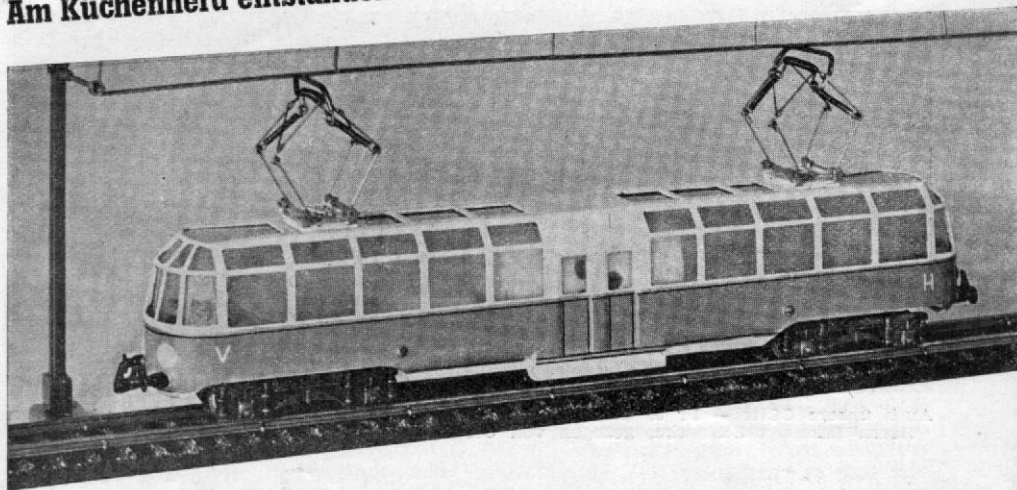
Zeichnung von V. Steinecke im Maßstab 1:2 f. Spur H0 (Entw.: G. Herzog).



Zum Bau des Stellwerks ist wohl nicht viel zu sagen, nachdem bereits schon so viele Gebäude-Bauanleitungen veröffentlicht wurden. Es muß lediglich auf die freie Durchsicht durch die oberen Fenster geachtet werden. Stellpult-Attrappen machen sich keinesfalls schlecht, auch soll die Beleuchtung möglichst dezent sein.

Dieser Stellwerkbau-Typ befindet sich übrigens häufig in Niedersachsen als elektrisches Stellwerk (mit elektrischer Heizung, daher auch keine Schornsteine).

Am Küchenherd entstanden . . .



# Der Schraubstock am Küchenherd

Als eifriger Leser Ihrer Miniaturbahnenhefte und als „alter Modellbahnfuchs“ (wenn's erlaubt ist), möchte ich Ihnen eine kleine Auslese meiner bisher selbstgefertigten Modelle in Spurweite H0 nicht vorenthalten. Sämtliche Modelle sind für Zwei-Schienen-System und 20 Volt in Handarbeit gebastelt. Als Werkstätte diente die häusliche Küche; der Schraubstock wurde an die Herdeinfassung geklemmt und die Herdplatte diente als „Richtplatte“ — nicht gerade zur Freude der Hausfrau, aber auf was für Ideen kommt man nicht als Modellbahner! Als Arbeitszeit kamen nur die Stunden nach Dienstscluß zwischen 19 und 24 Uhr in Betracht. Die Lokteile wurden aus Messingblech und -profilen hergestellt, sind verschraubt und können ausgetauscht werden. Nun zu den einzelnen Modellen:

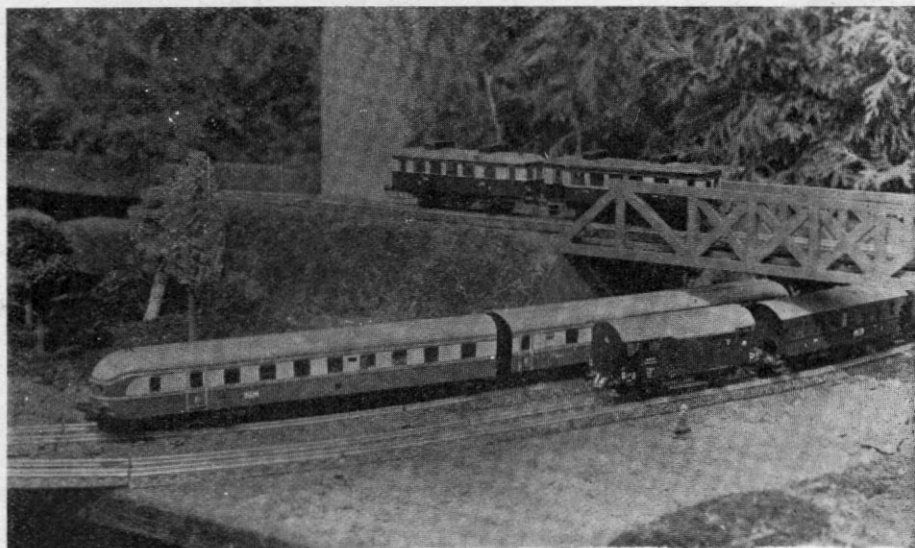
Der „Gläserne Zug“ besitzt einen Gleichstrom-Motor. Antrieb des Drehgestelles über flexible Welle und Schnecke. Wahlweiser Betrieb für Ober- und Unterleitung. Lackierung dem großen Vorbild entsprechend. Kleinster Kreisdurchmesser 750 mm.

Die Dampflok der Reihe 52 besitzt ebenfalls einen Gleichstrom-Motor, der im Tender untergebracht ist und über flexible Welle und Schnecke den vorletzten Radsatz der Lok antreibt, während die übrigen Radsätze durch Kuppelstangen angetrieben werden. Kleinster Kreisdurchmesser 950 mm. Zugleistung: 40 (vierzig) beladene Güterwagen! Nach ca. 25 Betriebsstunden zeigten sich fast keinerlei Abnützungerscheinungen.

Die Ellok der Reihe 94 — mein neuestes Modell — hat einen Universalmotor, der mit dem Umschalterschütz fest im Mittelteil der Lok sitzt. Die Kraftübertragung auf das Triebdrehgestell, dessen sämtliche Achsen angetrieben sind, erfolgt wiederum über flexible Welle und Schnecke. Das andere Drehgestell wurde zur Stromentnahme herangezogen und hat eine abgedeckte Mittelachse, um konstante Kontaktgabe zu gewährleisten. Beide Drehgestelle sind kurz gekuppelt und haben eine Rückstellvorrichtung. Kleinster Kreisdurchmesser 850 mm.

Es würde mich freuen, wenn Sie die Aufnahmen veröffentlichen würden, gewissermaßen als Anregung für alle Modellbahner, sich auch einmal mit solchen Modellen zu befassen. Die Mühe lohnt sich reichlich und der Selbstbau ist doch wirklich nicht schwer. Auch ich hatte solche Angst davor. Schauen Sie sich doch einmal das Ergebnis an! Die einzige Schwierigkeit ist die nötige Geduld und Ausdauer!

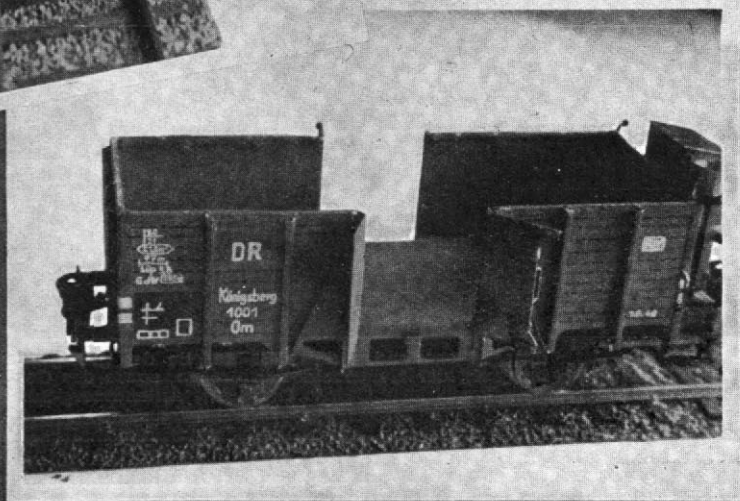
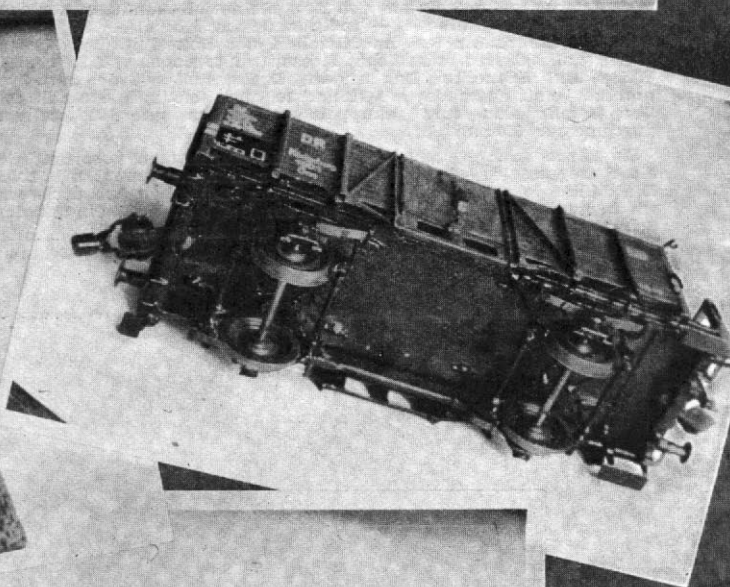
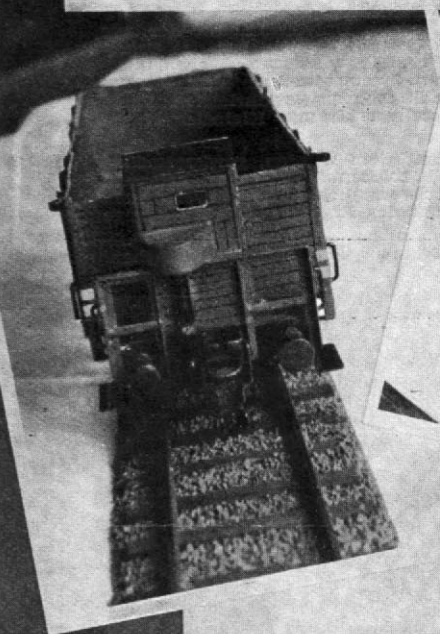
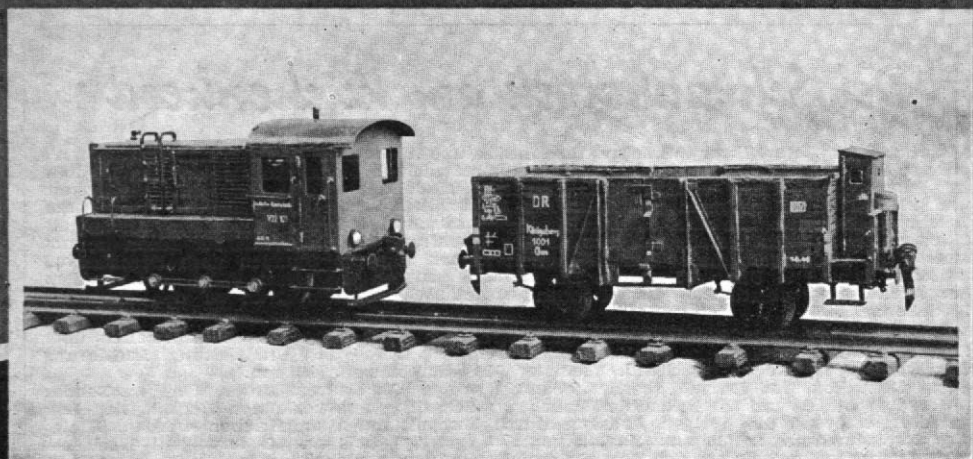
Von Ing. Otmar Mühlhart, München.



## In einer Werkstatt

dagegen entstanden diese H0-Modelle des „Fliegenden Hamburgers“, der Nebenbahn-Triebwagen, sowie des Gepäck- und Personenwagens. Gef. v. G. Gebert, Altlandsberg-Süd b. Berlin





# EINE KLEINE DIESEL-LOK und EIN Om- KÖNIGSBERG

Die Diesellok V 22 101 erhebt keinen Anspruch, Modell zu sein. Sie entstand aus dem Bedürfnis, schnellstens eine betriebsfähige Lok zu erhalten. Die Grundlage war ein alter Märklinmotor mit 36 mm  $\phi$  Rädern und Handschaltung. Da die passenden Räder für eine Dampf- oder Elloktypen nicht in der erforderlichen kurzen Zeit greifbar waren, konnte ich also nur mit einer B-Lok rechnen. Außerdem ist — wie bekannt — der Märklinmotor durch seine einfache Bauart sehr hoch ausgefallen. Dies bedingte also schon allein zur Unterbringung des „Motors“ einen Raum wie ein Wagenkasten. Es war daher praktisch kein anderer Weg als der, eine Diesellok zu bauen. Nun ist eine zweiachsige Lok in diesen Abmessungen nicht vorhanden. Die Märklinräder ergeben etwa einen Durchmesser von 1600 mm. Das entspräche in der Wirklichkeit einer Schnellfahrzuglokomotive etwa der Reihe 41–90 km/h, oder einer Personenzuglokomotive. Es wurde also — sagen wir mal: eine Mehrzweck-Diesellok aus dem „Wehrmachtstrickband“ von ca. 220 PS. Soviel über die Identifizierung.

Nun käme der bauliche Teil. Der Motor verlangte ein sehr hoch liegendes Umlaufblech. Damit eine bessere Wirkung in der Ansicht erzielt wurde, zog ich die Seiten tief herunter. Die Motorhaube mußte der Höhe wegen der der 360-PS-Diesellok der DB angepaßt werden, damit ein einigermaßen ausgeglichenes Bild erzielt wurde. Das Führerhaus brachte beim Bau ähnliche Schwierigkeiten. Ich hoffe jedoch daß der allgemeine Eindruck nicht schlecht ist. Es hat sich jedenfalls bei Probefahrten auf einer Wuppertaler Großanlage gezeigt, daß die mit einem Zug fahrende oder rangierende Diesellok ein hübsches Bild abgibt. Die Farben? Führerhaus und Motorhaube sind grün (wie die Personenwagen der DB), das Umlaufblech ist schwarz, Triebwerk und Pufferbohlen sind rot und das Dach ist braun.

Zum Triebwerk wäre folgendes zu sagen: Den Antrieb besorgt der bereits genannte Märklinmotor mittels Zahnradern zum Untersatz und zum Kuppeln der beiden Achsen. Diese Teile waren beim Baubeginn gegeben. Es war mir klar, daß ich eine Blindwelle und Kuppelstangen anbauen mußte, um der Wirklichkeit möglichst nahe zu kommen. Die Blindwelle wollte ich erst als Antriebsstiel einziehen. Das ließ sich jedoch nicht machen, weil ich sonst eine Untersetzungsstufe eingebüßt hätte. Folglich mußte die Blindwelle eine Atrappe bleiben. Nun läuft sie wirklich „blind“ mit und wird durch die Kuppelstangen angetrieben. Das große freiliegende Zahnrad wurde durch eine Blende verdeckt. Nachdem ich die Kuppelstangen angebaut hatte, stellte sich heraus, daß sich das Kuppeln mittels Stange und Zahnrad nicht zusammen vertug. Ich mußte daher von einer Achse das Zahnrad entfernen und betriebe nun diese Achse durch die Kuppelstangen. Dieser Antrieb klappt einwandfrei.

Als Nächstes käme der elektrische Teil: Der Motor hatte nur Handschaltung. Damit konnte ich mich bei der von mir einmal beabsichtigten Anlage nicht zufrieden geben. Es war also eine Fernschaltung erforderlich. Ich wählte daher Gleichstrom und setzte Selenzellen als Steuerorgane ein. Der Einbau dürfte hinlänglich bekannt sein. Da beim Rangierbetrieb der Wirklichkeit die Loklampen nicht jedesmal bei Vor- bzw. Rückfahrt wechselseitig aufleuchtete, habe ich auf die Steuerung der Lampen durch Selenzellen verzichtet. Ich baute vielmehr einen Druckschalter für Tischlampen ein, und zwar für Vor- und Rückwärtsfahrt gesondert, unter der Motorhaube. Die Druckknöpfe sind nach Öffnen der vorderen Schiebetür erreichbar. Die Lösung mag vielleicht nicht gerade praktisch erscheinen, aber sie erfüllt vorerst ihren Zweck. Als Lampen habe ich selbstverständlich die kleinsten Märklinbirnen mit 5-mm-Gewinde und 6-mm-Glaskolbendurchmesser eingebaut. Die Lok war leider schon fast fertig, als seinerzeit die Bauzeichnung in der Miba erschien. Die dort angegebenen Maße ließen sich wegen der besonderen Verhältnisse auch nicht verwenden. Inzwischen ist aber bereits der Neubau entsprechend der genannten Bauzeichnung in Angriff genommen worden.

Auf dem beigefügten Bild wird noch ein Om-Wagen gezeigt, der beweisen soll, daß es auch ganz modellmäßig bei mir geht. Der Wagen besteht ganz aus Blech. Da zum Bau dieses Wagens eigentlich nichts Besonderes zu sagen ist, sei nur erwähnt, daß er völlig abgedeckt gebaut wurde. Ich nahm hierzu Federn, die ich von einem Uhrmacher als nicht mehr verwendbar bekam. Es hat sich gezeigt, daß der Einbau gefederter Achsen bei Spur 0 unbedingt notwendig ist. Entgleisungen gibt es nämlich dann keine mehr. Besonders interessant gestaltet sich das Beobachten des Arbeitens der Federn und Achsen beim Fahren. Man kann nämlich feststellen, wie gut die Unebenheiten des Fahrweges aufgenommen und ausgeglichen werden. Um das Aussehen des Wagens noch echter und wirklichkeitstreuer zu gestalten, fügte ich dem Unterbau noch die Imitationen der Bremsklötze und des zugehörigen Gestänges zu. Als Radsätze wurden die vorzüglichen Fabrikate der Fa. Voegelé, Düsseldorf verwendet, so daß der Wagen also bereits für Zweileiterbetrieb geeignet ist. Als vor kurzem der Wagen im Betrieb einer Schauanlage lief, mußte ich feststellen, daß die Fertigerzeugnisse fast durchweg auf den Blechschienen entgleiten, wogegen der genannte gefederte Om-Wagen dies nicht tat. Das veranlaßte mich, alle meine Fahrzeuge mit der Zeit auf gefederte Achsen umzubauen.

Abschließend möchte ich noch erwähnen, daß der Om-Wagen 235 g wiegt und infolge der von mir eingebauten längeren Lagerflächen wesentlich leichter läuft als ein Wagen der Industrieerzeugnisse mit seinen Lagerflächen aus 0,75-mm-Blech

# Fazit einer Modellbahn-Ausstellung

Angeregt durch die Ausführungen des Herrn Dr. Schroedel in Heft 13/II über eine Ausstellung, möchte ich Ihnen einmal – gewissermaßen als Ergänzung zu jenem Artikel – etwas über den zahlenmäßigen Besuch unserer Ausstellung im August 1950 schreiben:

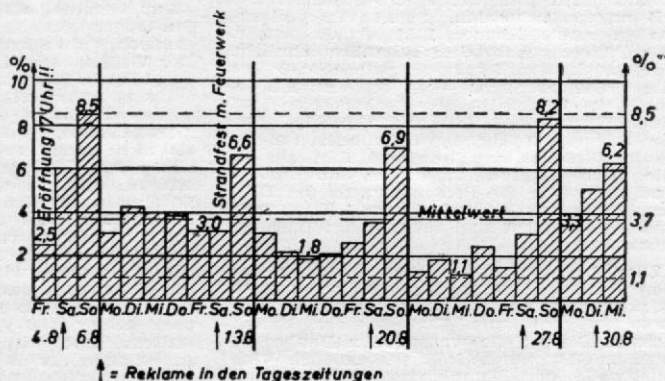
Der prozentuale Anteil der Besucher stimmt mit dem überein, was Herr Dr. Schroedel schrieb. Hatten wir doch 5600 Besucher bei 100 000 Einwohner in Wilhelmshaven = 5,6%. Allerdings darf ein wichtiger Punkt nicht unerwähnt bleiben: Fast kein Besucher war nur einmal da. Die meisten kamen 2 und 3mal, zum Teil noch öfter. Aber das hat ja keinen Einfluß auf die Einnahmen, für die einzig und allein die Anzahl der verkauften Karten maßgebend ist. Wie aber verteilten sich die Besucher auf die einzelnen Ausstellungstage? Diese Frage habe ich nun zu beantworten versucht. Unsere Ausstellung dauerte 27 Tage.

Eröffnungstag war Freitag, der 4. 8. (damit am Sonnabend ein Artikel darüber in den Tageszeitungen stand). Letzter Ausstellungstag war der 30. 8. (Mittwoch). Die Verteilung des Besuches auf die einzelnen Ausstellungstage zeigt Darstellung I (prozentual zum gesamten Besuch). Die Kurve in der Darstellung II zeigt, wie sich der Besuch auf die einzelnen Wochentage verteilt (prozentual zum durchschnittlichen Wochenbesuch).

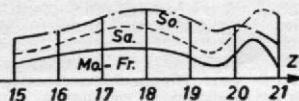
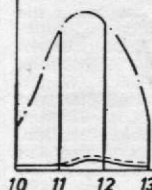
In der Darstellung III habe ich einmal versucht, die Besucherkurve der einzelnen Tage zu zeigen. Auffallend war hier der starke Abfall an Sonntagen nach 20 Uhr, obwohl wir nach 20 Uhr die Anlage beleuchteten! An Werktagen ist der Besuch durch Schulen (zusammen etwa 1200 Schüler) unberücksichtigt geblieben, da die Schüler stoßweise (Klassen) kamen. Vielleicht dürfte noch von Interesse sein, daß auch eine größere Anzahl Mädchenklassen kam.

Soweit das Thema Ausstellung, einmal in dieser Richtung gesehen.

Tabelle I →



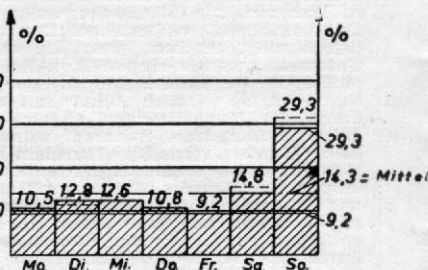
Besucher



↑ Tabelle III (ohne Berücksichtigung der Schulklassen)

Tabelle II →

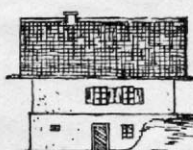
(ohne Berücksichtigung der letzten 3 Tage)



# WOHNHAUS-MODELL



SÜD-ANSICHT



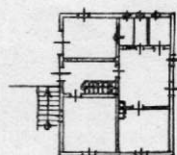
OST-ANSICHT



NORD-ANSICHT



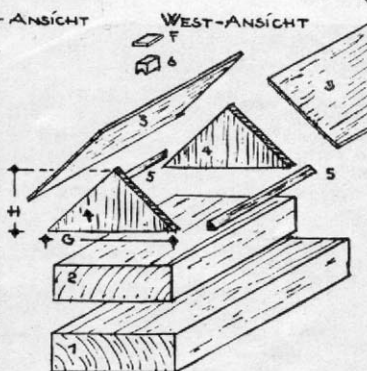
WEST-ANSICHT



GRUNDRISS



LAGEPLAN  
M=1:2500



ISOMETRISCHE DARSTELLUNG  
DER BAUTEILE

MATERIAL-LISTE				
BAUTEIL	SPURWEITE			
1	25 · 75 ... 130	50 · 150 ... 260	68 · 200 ... 350	
2	25 · 75 ... 95	50 · 147 ... 190	68 · 202 ... 285	
3	3 · 62 ... 112	4 · 128 ... 224	8 · 190 ... 304	
4	8 · 60 · H=40	16 · 6 · 160 · H=80	22 · 6 · 220 · H=110	
5	10 · 10 ... 81	20 · 20 ... 162	27 · 27 ... 222	
6	3 · 10 ... 9	14 · 20 ... 14	19 · 27 ... 19	
7	6 · 8 ... 17	15 · 16 ... 22	2 · 22 ... 30	
8 <sup>1)</sup>	0,5 · 5 ... 10	1 · 10 ... 20	1,5 · 14 ... 24	
9 <sup>1)</sup>	0,5 · 6 ... 12	1 · 9 ... 18	1,5 · 12 ... 24	

<sup>1)</sup> Bauteil ist nicht geeignet; Fensterladen.

von Ing. W. Leonhardt, Regensburg  
(zugehörige Fotos S. 102)

Der gezeichnete Bauplan für ein Wohnhausmodell stellt einen Haustyp dar, der im badischen Siedlungsraum zu finden ist. Charakteristisch an ihm sind die vorspringenden Dachflächen und Regenrinnen. Es lohnt sich, von diesem Typ für eine Modellbahn gleichzeitig mehrere Modelle zu arbeiten. Selbstverständlich gilt auch hierbei das Rezept, daß nämlich allzuviel gleichförmiges, eintönig macht. Jedoch kann der Bau einer Serie von 5 bis 10 Stück für eine 00-Bahn gewagt werden, zumal wenn man die einzelnen Modelle mit Geschick etwas abwandelt. Auch durch eine überlegte Aufstellung der Modelle läßt sich eine derartige Häusergruppe harmonisch in die Modellbahn-Landschaft einfügen, wie es der Lageplan zeigt. Die Giebel der Modelle stehen nicht in einer Richtung und lockern dadurch die Gruppe auf. Die bis an die Mauerflächen modellierte Vegetation bereichert wesentlich das Gesamtbild. Nun die Baubeschreibung.

Je nach Umfang der Serie werden Leisten und Füllstreifen hergerichtet, dessen Maße für die jeweilige Spurweite in der Materialliste in mm ersichtlich sind. Die notwendigen Längen (letzte Zahl der einzelnen Position) trennt man von den Lei-

sten bzw. Streifen ab. In der isometrischen Darstellung wird gezeigt, wie die einzelnen Bauteile mit Lederleim zusammenzufügen sind. Die Dreikanteleisten 5 schließen die Untersicht zwischen Mauerkante und Dachvorsprung ab. Die Fenster- und Türöffnungen werden bei Spurweite 00 etwa 1,5 mm tief eingestemmt; bei den anderen Spurweiten ist das Maß entsprechend zu vergrößern. Wird das Modell für eine der größeren Spurweiten gebaut, so arbeitet man die Bauteile 1 und 2 vorteilhaft hohl, also kastenförmig.

Beim Giebel beachte man die Faserrichtung des Holzes. Die senkrechte Faserrichtung des genannten Bauteils stellt eine Verbreiterung dar. Aus diesem Grunde lasse man die Giebel über die Erdgeschoßmauer etwas vorspringen.

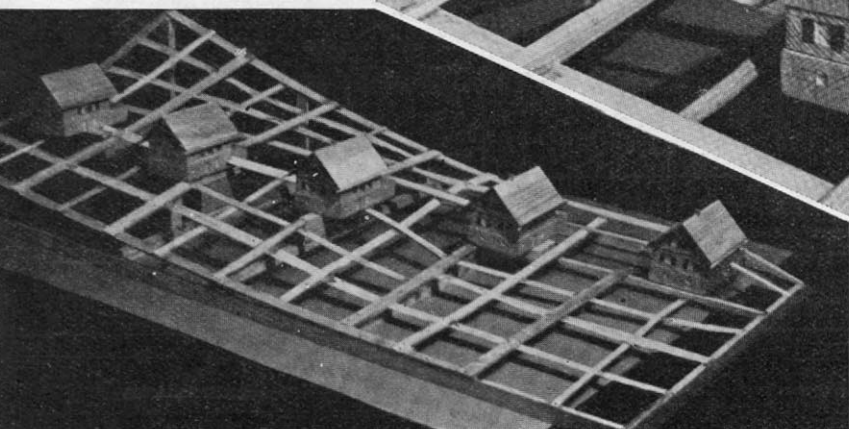
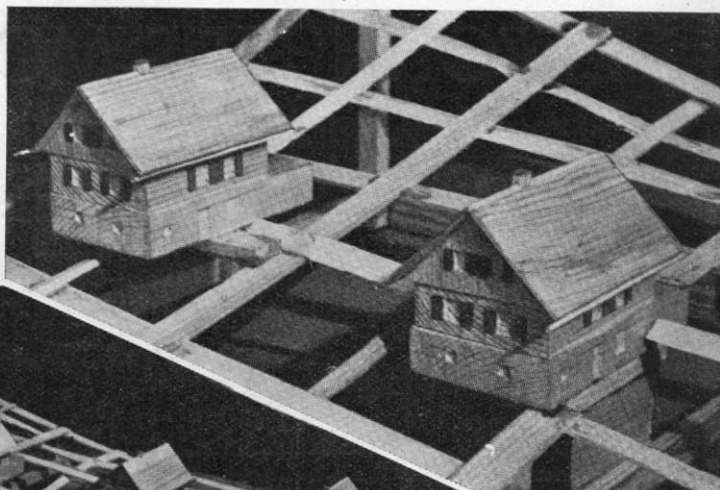
Weil ich auch dem Ästhetiker entgegenkommen möchte, der meine Modellbahn nur vom künstlerischen Standpunkt aus betrachtet, verneine ich das Bekleben der Dachflächen mit Ziegelpapier. Meine Modellhäuser behandle ich nur mit wenigen Farben. Die Giebel beize ich schwach. Trotz dieser Beschränkung ist es mir hierbei möglich, das zu erreichen, was ich so oft in der Natur bewundere, nämlich das Farbenspiel.



So sehen die fertigen

## Wohnhaus- Modelle

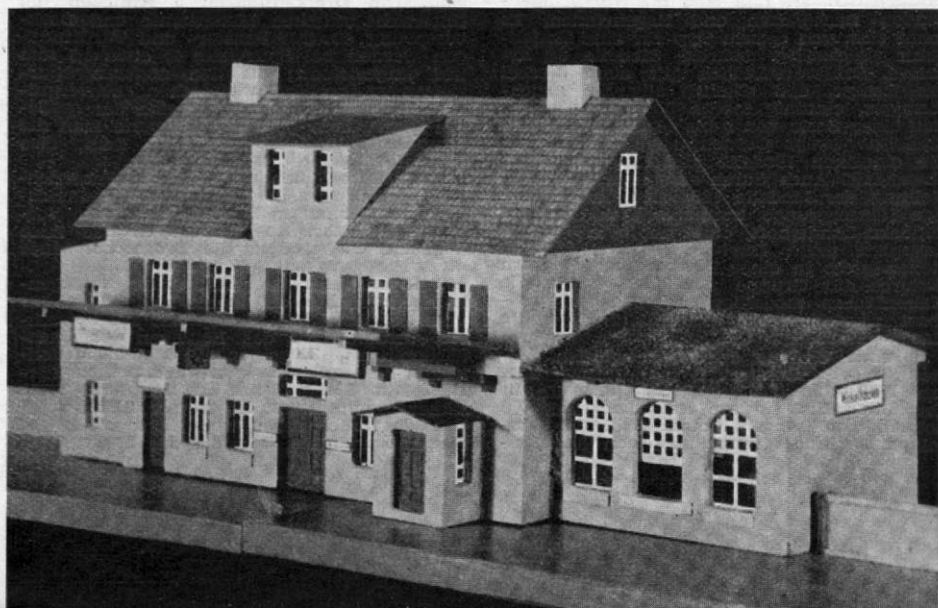
des Herrn Leonhardt  
aus. Interessant ist übr-  
gens seine Holzlättchen-  
methode für die Land-  
schaftsgestaltung.



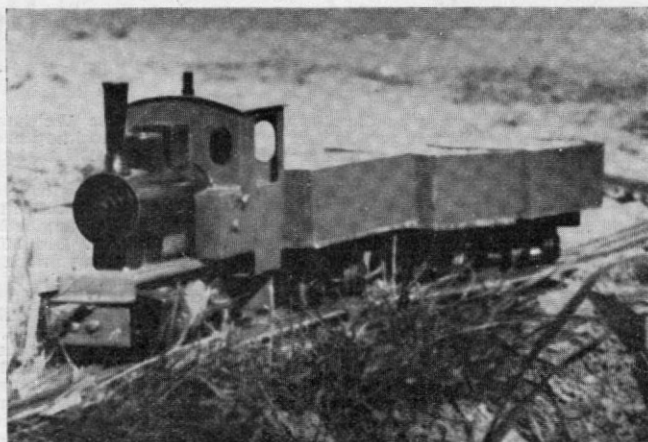
Ein Wohnhaus und doch kein Wohnhaus — eigentlich aber doch, aber auch wieder nicht — eben ein

## Bahnhofsgebäude

wie es sich Herr Semmler, Köthen-Anhalt, vorstellt und auch  
für seine 24 mm-Bahn baute (oder bauen ließ — mehr wissen  
wir nicht)!

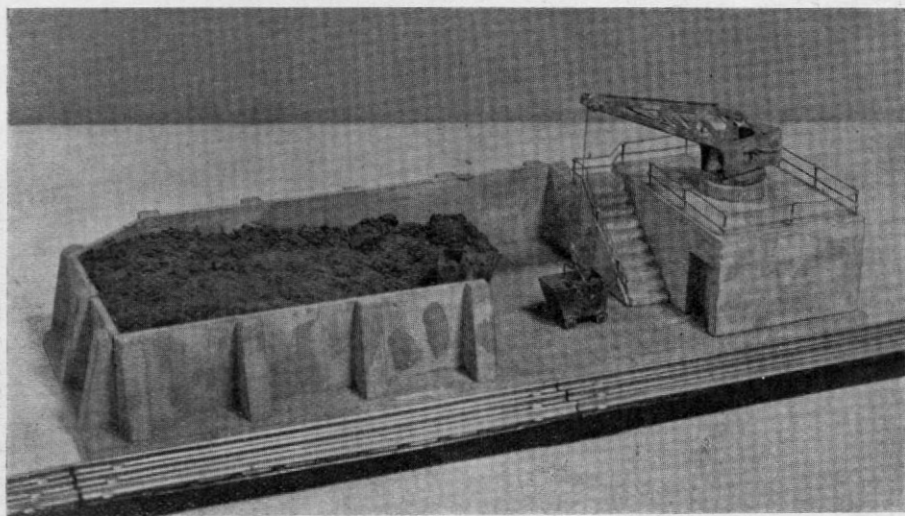


Eine  
Trümmer-  
Bahn  
in  
Spur 0



Da die Fahrzeuge meiner alten elektrischen Spielzeugeisenbahn (Spur 0 = 1:45) einen zu geringen Laderaum hatten, habe ich sie für meine kleine Tochter zu einer Trümmerbahn umgebaut. Es ergibt sich bei der Umrechnung von 600 mm auf 32 mm ein Maßstab von ca. 1:20. Von der Lok blieb nur das Fahrgestell mit dem Triebwerk erhalten. Der Aufbau wurde aus 1 mm Eisen- und Kupferblech und Konservendosenblech gefertigt. Modellmäßige Einzelheiten wurden bewußt weggelassen, da es eine reine Spielzeugeisenbahn bleiben sollte. Die Wagenkästen wurden aus Sperrholz hergestellt.

Ing. Knappe.



**Besenrein** übergibt anscheinend Herr Ing. Hesse, Halle, seine H<sub>2</sub>O-Bekohlungsanlage seiner „Bahndirektion“. Später, nach der Inbetriebnahme, wird sie sich sicher noch verändern (hoffentlich auch der Sand in Kohle!)

# „Saalzella — Lauenstein — Holzingen“

von H. Munde, Dohna

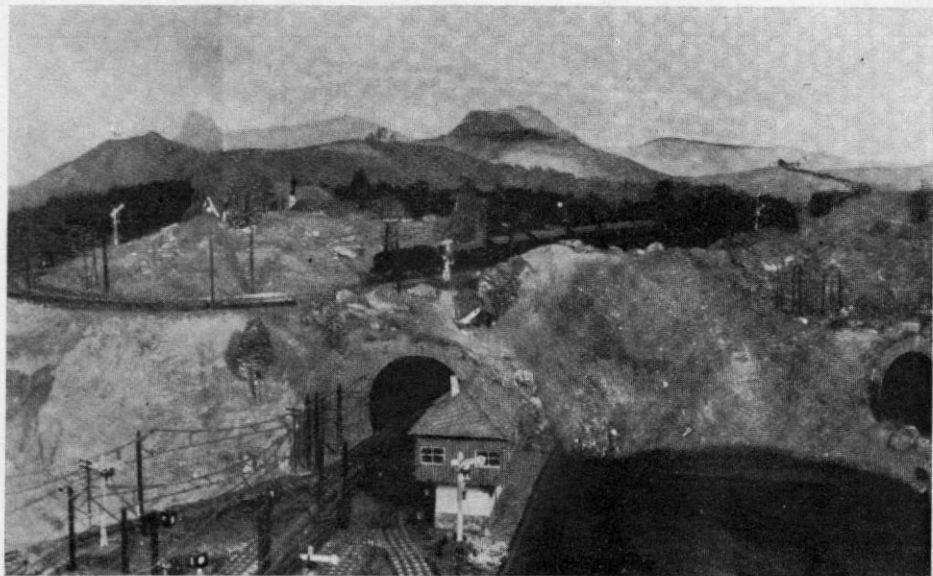
Bei dem Streckenplan war die Grundidee vorhanden, eine zweigleisige Gebirgsüberquerung einer elektrifizierten Strecke darzustellen, etwa den Übergang über den Thüringer Wald der Linie Saalfeld — Probstzella — Ludwigstadt — Pressig — Rothenkirchen. Die Geländedarstellung und Linienführung der Anlage entspricht jedoch nicht den dort tatsächlich vorhandenen Verhältnissen. Wie allgemein bekannt, befindet sich auf der oben genannten Strecke kein einziger Tunnel, bei meiner Linienführung jedoch zwei, ohne Berücksichtigung der Endschleifentunnels. Aus Platzmangel mußte die obere Endschleife eingeleisig ausgeführt und damit ein bedauerlicher Kompromiß geschlossen werden. Die Bahnhofsgleisausbildung ist nicht von der Wirklichkeit übernommen, sondern stellt eigene Entwürfe dar. Der Betrieb ist fahrplanmäßig aufgezogen als durchführende Strecke, beispielsweise Berlin — Leipzig — Nürnberg — München, darin — wie bereits oben angedeutet — der Streckenausschnitt, hier genannt „Saalzella — Lauenstein — Holzingen“, entsprechend dem Streckenausschnitt Saalfeld — Lauenstein — Ludwigstadt der angenommenen Thüringer Wald-Überquerung.

Sämtliche Weichen sind elektromagnetisch und druckknopfbedient, desgleichen die Signale. Diese haben sämtlich Zugbeeinflussung und teilweise noch Sonderüberbrückungsmöglichkeit durch Druckknopf für Rangierfahrten innerhalb der Bahnhöfe. Die Rangierabstellgleise sind sämtlich abschaltbar. Die Märklindrehzscheibe ist für Drehrichtung nach beiden Seiten umgebaut und erhält eigene Stromzuführung durch eingebauten Schleifringkontakt, so daß jeweils dasjenige Gleis des Lokschuppens Strom erhält, in welches das Drehscheibengleis gerade einmündet. Die obere und untere Endschleife ist abschaltbar und mit Kontroll-Lampenkontakt versehen, um die Züge fahrplanmäßig auf längere Zeit dort abstellen zu können.

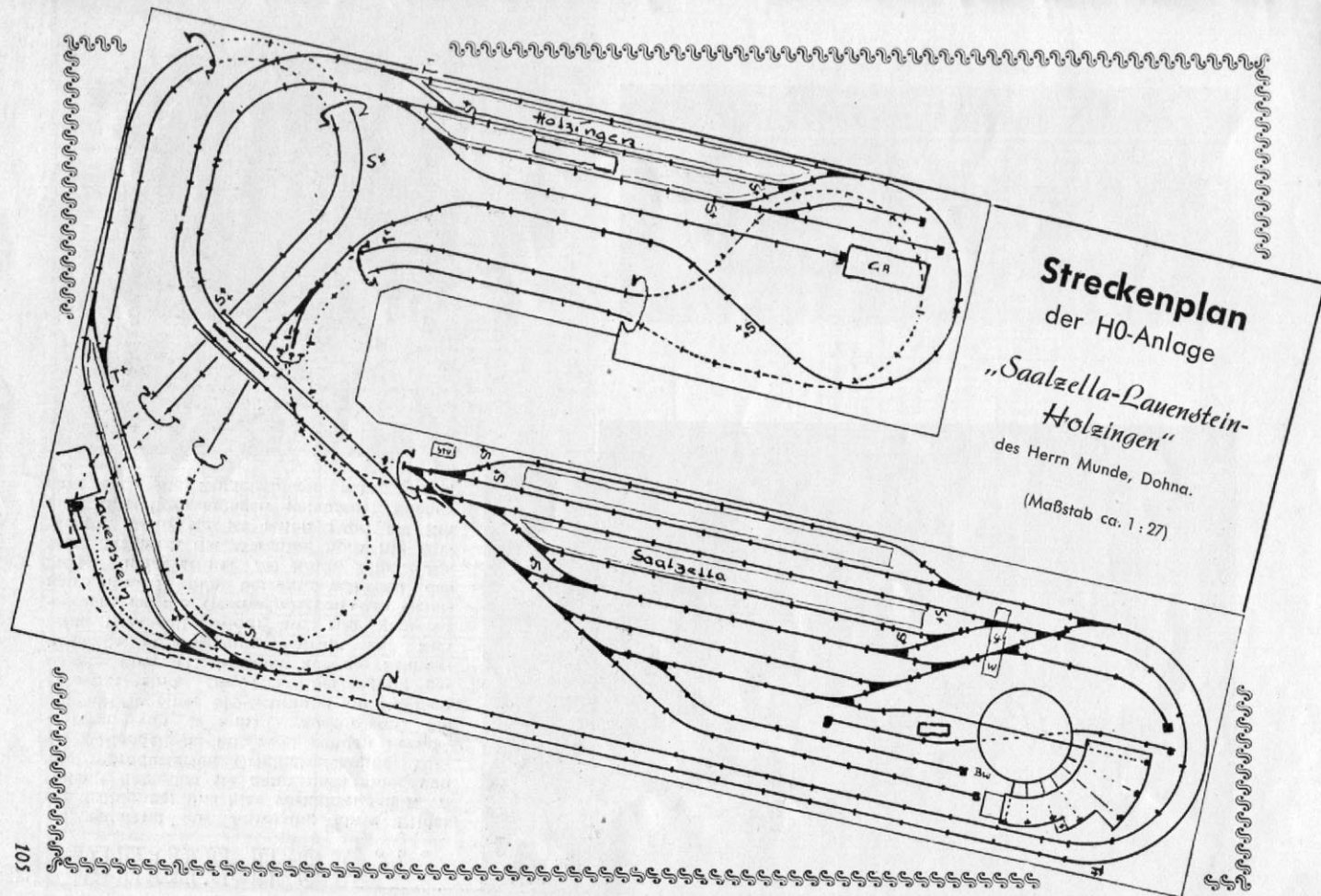
Der Aufbau des Geländes erfolgte mittels Maschendraht, Sackleinwand, Leim, Gips und Herrn Wolgram, Dresden, der natürlich nicht mit verarbeitet wurde, sondern seine Erfahrungen zur Verfügung stellte.

In meinem Gleisplan sind die Höhen der Trasse nicht eingetragen. Sie ergeben sich für Hauptbahnhof Saalzella mit  $\pm 0$ , Bahnhof Lauenstein  $+ 20$ , Bahnhof Holzingen  $+ 30$ , untere Endschleife  $\pm 0$ , obere Endschleife  $+ 10$ .

H. Munde, Dohna



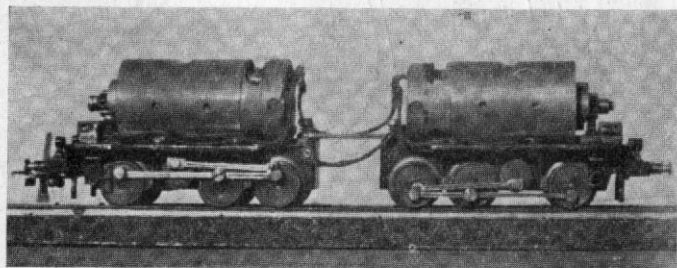
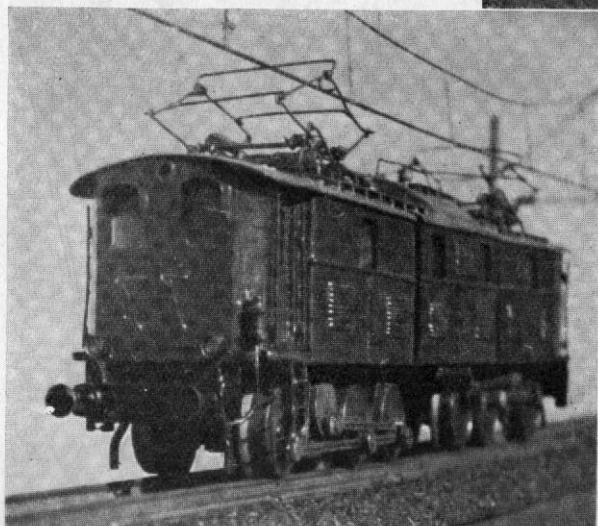
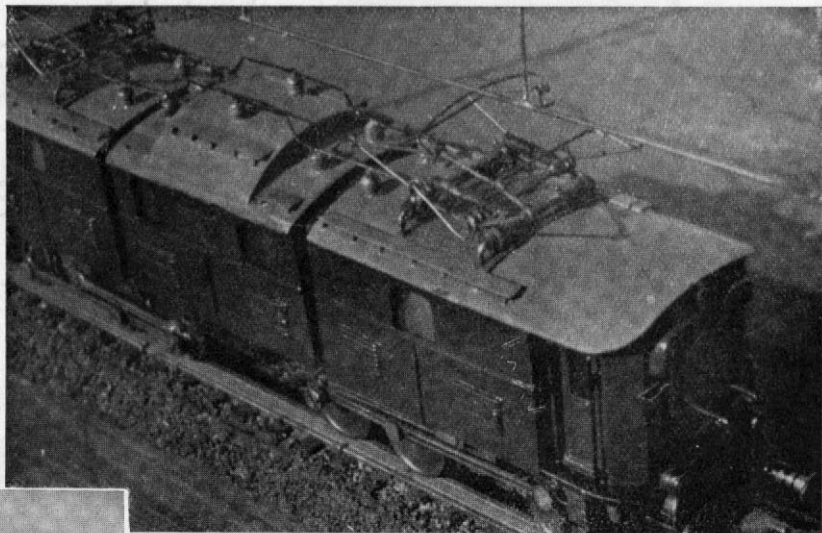
Hinter dem Hügel liegt Bahnhof Lauenstein“. Weitere Fotos Seite 111. (Siehe auch Heft 11/II, Seite 364).





# MEINE E 91 ...

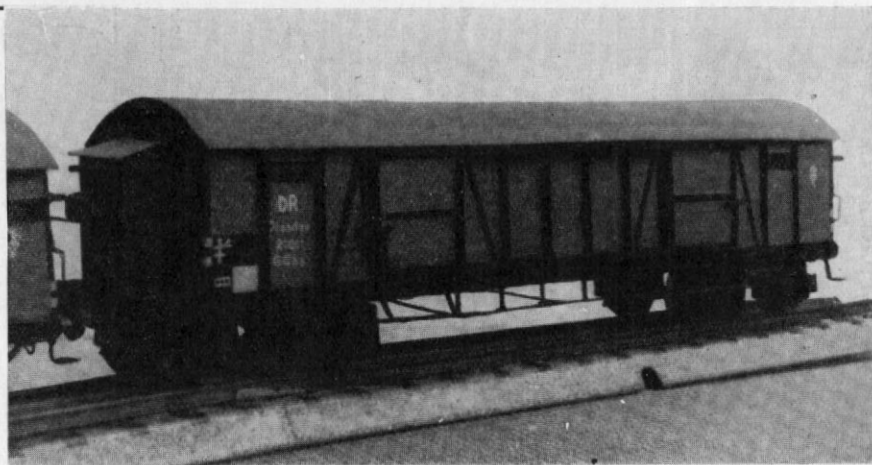
...entstand auf Anregung eines Bildes der früher bei uns hier verkehrenden E 77. Gebaut habe ich sie dann nach einer von mir reproduzierten Originalzeichnung. Dieses H0-Modell ist mit zwei runden Perma-Motoren von 30 mm  $\varnothing$  ausgerüstet, die nur mit je einer M3-Schraube am Rahmen befestigt sind. Die Kraftübertragung geschieht über 3 Zahnräder auf die Schneckenwelle. Übersetzung beträgt zur Zeit noch 1:12, soll jedoch auf 1:20 gebracht werden, da die Geschwindigkeit des Originals nur 55 km/h beträgt, während das Modell umgerechnet 100 km/h fährt. Bis jetzt hat mich die Maschine noch nie enttäuscht, denn sie ist schon rund 200 km auf Ausstellungsanlagen gelaufen. Ebenso sind auch die Zugleistungen ganz prima,



hät sie doch z. B. bei der Ausstellung in Eisenach insgesamt 65 km zurückgelegt und dabei andauernd 12 Wagen (30 Achsen) im Gewicht von ca. 1200 g gezogen. Die Stromabnehmer sind ebenfalls nach einer Originalzeichnung gebaut und mittels Isolatoren aus Plexiglas befestigt, also wie beim Vorbild isoliert.

Für mein weiteres Programm habe ich mir vor allem ältere Elloks vorgenommen, so z. B. die E 95 und die erste D — gekuppelte Güterzugloks der preußisch-hessischen Staatsbahn.

Karl Heinz Brust, Leipzig



## Aus Pappe und Nemec-Profilen

baut Herr Gerald Schweizer, Planegg/München, seine H0-Wagen, wobei der Rahmen, die Wandstreben und die Drehgestelle aus Nemec-Profilen bestehen. Eine eigene automatische Kupplung ermöglicht einen Puffer-an-Puffer-Betrieb.

Als Bauzeit für einen Wagen gibt Herr Schweizer ca. 15 Stunden an.

# Der Modellbahnclub im Luftschutzbunker

oder

## Idealismus triumphiert

*Ein Leistungsbericht des MEC Wilhelmshaven (zum Foto auf der Rückseite)*

Der MEC Wilhelmshaven wurde am 12. 2. 1950 gegründet und konnte Anfang Mai 1950 endlich einen Raum in einem ehemaligen Luftschutzbunker mieten. Nach der Entrümpelung und Demontage der Entlüftungsanlage sowie Installierung des Raumes konnte mit dem Aufbau der Werkstatt begonnen werden, der alles andere, nur kein Geld kosten durfte. Die wenigen Clubmitglieder, von denen sogar ein Teil arbeitslos war, stellten ihre spärlichen Geldmittel zur Verfügung, um wenigstens das Dringendste besorgen zu können. Aus dem Nichts mußte etwas geschaffen werden, um dann mit dem Wenigen zu zeigen, was man zu leisten vermag. Und tatsächlich: Der Idealismus triumphierte über die leeren Taschen. Nach ungefähr 6 Monaten war nicht nur eine vorbildliche Musterwerkstätte aufgebaut, sondern darüber hinaus noch eine Großanlage von 24 qm erstellt, die Ende letzten Jahres der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wurde (angekündigt in Heft 10/II. D. Red.)

Der Jugendausschuß der Stadt Wilhelmshaven, die Fach-Obermeister und Vertreter der Bundesbahn konnten sich von dem Aufbauwillen des Clubs überzeugen und sprachen auch ihr Lob über das Erreichte aus, nicht nur in Bezug auf die Ausstellungsanlage, sondern auch über die bestehende Werkstatt. 1 Präzisions-Uhr-

macher-Drehbank, 1 elektrische Ständerbohrmaschine, 2 Polierscheiben, 1 Kreissäge (zum Schwellenschneiden), 1 Schleifbock, 3 Handbohrmaschinen und 1 elektr. Handbohrmaschine, sowie Werkbänke, Lötkolben, 300 Werkzeuge aller Art, eine Hobelbank und Material für sämtliche Zwecke stehen den Clubmitgliedern bei ihrer Basteltätigkeit zur Verfügung.

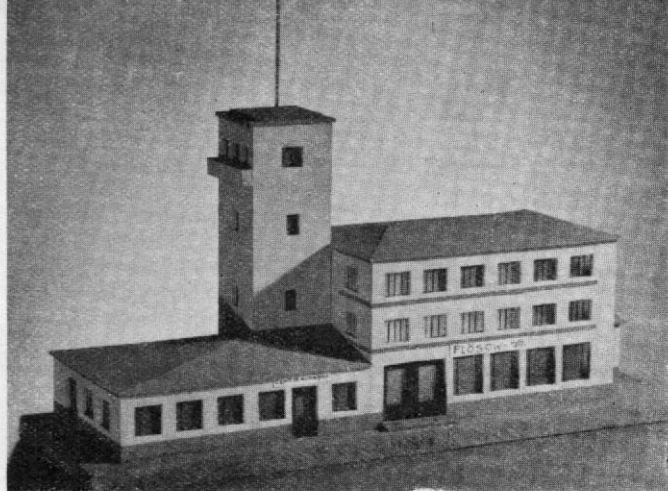
Die Gleise und Weichen der beiden Außenringe der Ausstellungsanlage wurden selbstgebaut, während das übrige Gleismaterial, die Wagen und Lokomotiven vorerst noch Industrieerzeugnisse sind. Die rund tausend Bäume aller Art sind Eigenherzeugnisse, wie auch die vielen Gebäude: Eine Vorstadt- und eine Arbeitersiedlung, eine Großstadt mit Rathaus und Kirche, Wetterwarte, Gebirgshotel, 4 Gebirgsdörfer, 3 moderne Stellwerke, 3 Bahnhöfe mit Zubehör, 1 Großviadukt, 1 Bergsee, Berge und ausgedehnte Waldgebiete, Autos, Radfahrer, Menschen, Tiere, beleben das Gesamtbild — kurz gesagt, es ist nichts vergessen worden, was man auch in der Wirklichkeit sieht. Der Übergang von der Plastik zur Kulisse ist nur schwer zu erkennen. Es wurden fast täglich 40 Stunden für die Anlage aufgewendet und hat also viel Arbeit und Schweiß gekostet — aber die Arbeit hat sich gelohnt. Und wir sind stolz auf das Erreichte. Rust.

Beachten Sie bitte

unsere heutige

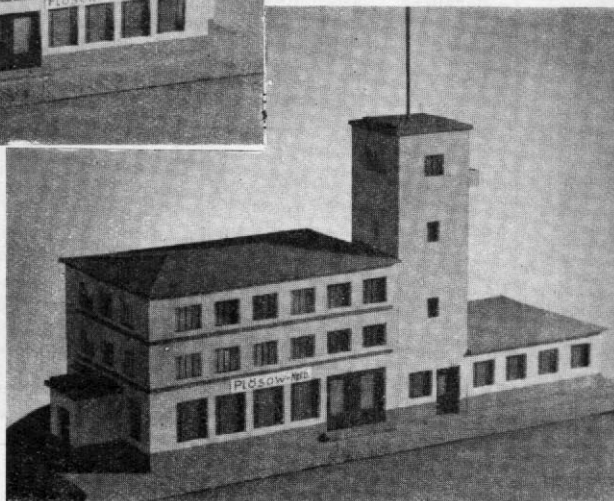
*Beilage*

**TRIX · VEREINIGTE SPIELWAREN-FABRIKEN GmbH · NÜRNBERG**



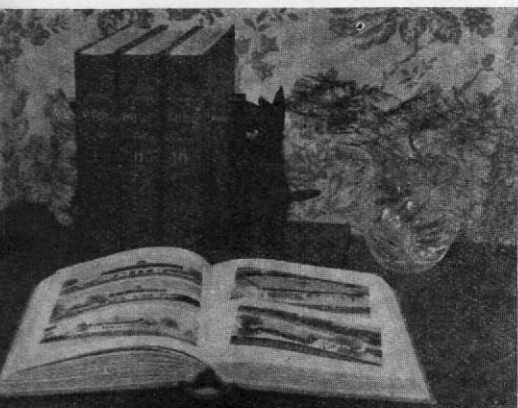
## *Bahnhöfliches* von Höfel

Wie gefällt er Ihnen, der hier gezeigte Stadtbahnhof „Plösw Hbf“ (Spur H0)? Er ist ganz „modern“ in seinem Äußeren und kann natürlich noch mit vielen Details versehen werden (Perronruhr, Briefkasten und verschiedene Hinweisschilder). Zur Verwendung gelangte starke Pappe und abgewaschene alte Filmstreifen als „Verglasung“.



Der Entwurf des Bahnhofmodells ist von R. Höfel, die Bauausführung von W. Plösw und die Fotos von I. Höfel, sämtlich Claußnitz.

*Seinerzeit noch eine Utopie - heute  $\frac{2}{3}$  Wirklichkeit!*



Ab sofort lieferbar:

## **Einbanddecke für Band II 1950**

- Sie können Ihre Hefte ruhig einbinden
- lassen! Sie erhalten jede gewünschte Bau-
- zeichnung als Sonderdruck (ohne Text)
- gegen DM -.30 + frank. Umschlag (Drucksache)

**Preis** Goldprägung einschl. Inh.-Verz-  
der Einbanddeckel, Halbleinen, **2.-DM**

*Miba-Verlag*



## BEZUGSQUELLENNACHWEIS

### Den Ultra - Flachmotor

ein permanent-magn. Einbaumotor mit ungeahnter Kraftleistung und 100 Prozent. Rangiersicherheit, die Ultra-Profil-Schienen in Geaden von 100 cm (Höhen 5,2, 3,5 u. 2,7 mm), unerreicht in Qualität und Präzision, die Ultra-Hakenplatten als nagellose Befestigungsplatten und die Ultra-Verbindungsclashen liefert Hersteller

**K. Kuch, Nürnberg, Labenwolfstraße 15**

Muster mit Prospekt gegen Einsendung von 44 Pfg. Exportmöglichkeiten gesucht.



Kennen Sie ihn, den richtigen Öler für Ihre Miniaturbahn? Sie werden von den guten Eigenschaften dieses Geizhalsölers überrascht sein! Fordern Sie Prospekt mit Preisangabe.

**W. Kücke & Co. GmbH.**

**Wuppertal-Elberfeld,**

Postfach 304.

Die vorbildgetreuen

#### EHLCKE-BAUSÄTZE

Villach o. und m. Bremserhaus Kesselwagen 2- und 4achsiger mit neuen Radsätzen

**AKEMA der Kraftkleber eingetroffen!** Preise s/MIBA 10/II, S. 360 u. 1/III, S. 33 Versand gegen Vorkasse oder Nachnahme (Wiederverk. erhalten Rabatt!)

**M. SPANNER, Nürnberg**

Wilhelm-Spaeth-Str. 18  
Postsch.-Konto 61579

### MIBA-Reporter Nr. 3

(bisher „in Druck“)

*Zur Zeit im Druck!*

#### UHRWERKBAHN

Spur I mit vielen Schienen und Zubehör auch einzeln zu verkaufen!

**Werner Schikowski**

(20a) Vesbeck ü/Schwarmstedt

### „Miniaturbahnen“

**Band II 1950**

468 Seiten mit Inhaltsverzeichnis, gebunden in Halbleinen mit Goldprägung **DM 19,50**

soweit der kleine Vorrat reicht.

## Vom MIBA-VERLAG zur Zeit erhältlich:

„Miniaturbahnen“ kompl. Band II gebunden in Halbleinen mit Goldprägung (kleiner Vorrat!) DM 19,50  
„Miniaturbahnen“ Nr. 14 u. 15/I. Band . . . je . . . 1,50  
„Miniaturbahnen“ Nr. 1-13/II. Band . . . je . . . 1,50  
„Miniaturbahnen“ Nr. 1-3/III. Band . . . je . . . 1,50  
Einbanddecke für I. Band 1948/49 (kleiner Vorrat) mit Inhaltsverzeichnis . . . . . 1,50  
Einbanddecke für II. Band 1950 mit Inh.-Verz. . . . . 2.—  
Inhaltsverzeichnisse für I. und II. Band je . . . . . 1,50  
„Miba-Reporter“ Nr. 1 . . . . . 1.—  
„Miba-Reporter“ Nr. 2 . . . . . 1,50  
„Miba-Reporter“ Nr. 3 (siehe Seite 79!) . . . . . 2.—  
Jubiläumswerk „25 Jahre deutsche Einheitslokomotive“, 230 Seiten, über 150 ganz- und halbseitige Fotos, Typenskizzen und sonstige Zeichnungen (Kunstdruckpapier) . . . . . 8,70

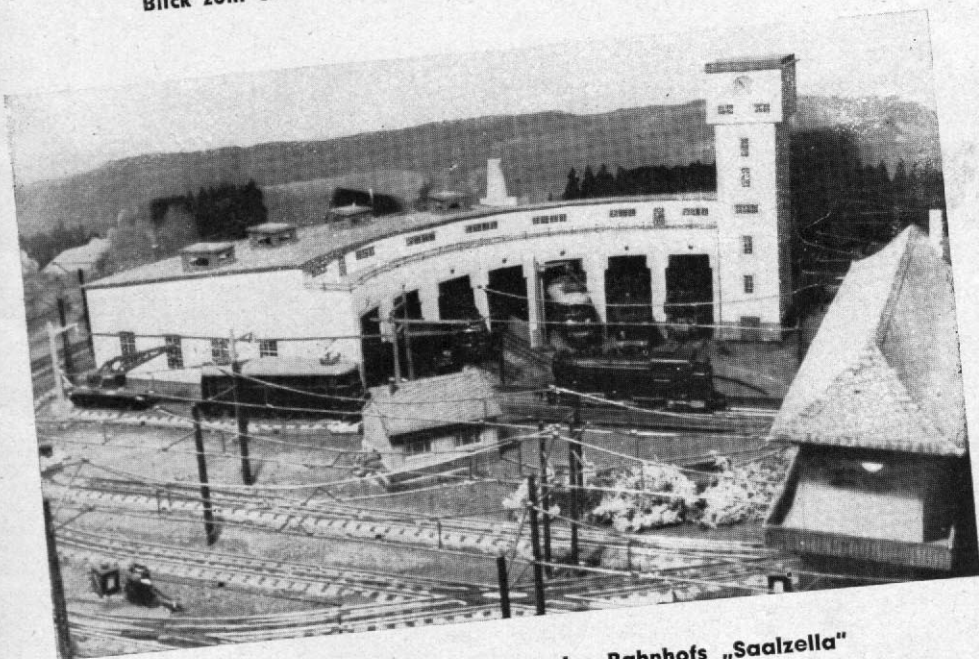
„Eisenbahn-Amateur“ (Schweiz) . . . je Heft DM 1,20  
„Eisenbahn“ (Österreich) . . . . . je Heft . . . 1,60  
„Plovers Unterrichtsbriefe“ B 151—155 (Österreich) . . . . . 1,30  
„Plovers Unterrichtsbriefe“ B 156/57 (Österreich) . . . . . 2.—  
Sonderheft „Öst. Lokomotiven u. Triebwagen“ . . . 5.—  
„Signale und Kennzeichen der ÖBB“ . . . . . 1,50  
„Verzeichnis der Dampflokomotiven 1925-50 der DR“ . . . . . 2,50  
„Modeles Ferroviaires“ (Frankreich) Nr. 1 u. 2 . . . 2.—  
„Modeles Ferroviaires“ Nr. 3 . . . . . 2,40  
„Modeles Ferroviaires“ Nr. 4 . . . . . 3.—  
5 versch. Oktavhefte mit Lokbildern der SNCF . . . 1.—  
„Les Chemins de Fer Modeles“ Standardwerk . . . 27.—

### erhältlich durch Ihre Miba-Verkaufsstelle oder direkt vom Verlag

Die Preise verstehen sich pro Exemplar zuzüglich Porto- und Versandanlagenkosten bei Direktbestellung. Zur Vermeidung hoher Nachnahmespesen Vorkasse erbeten.

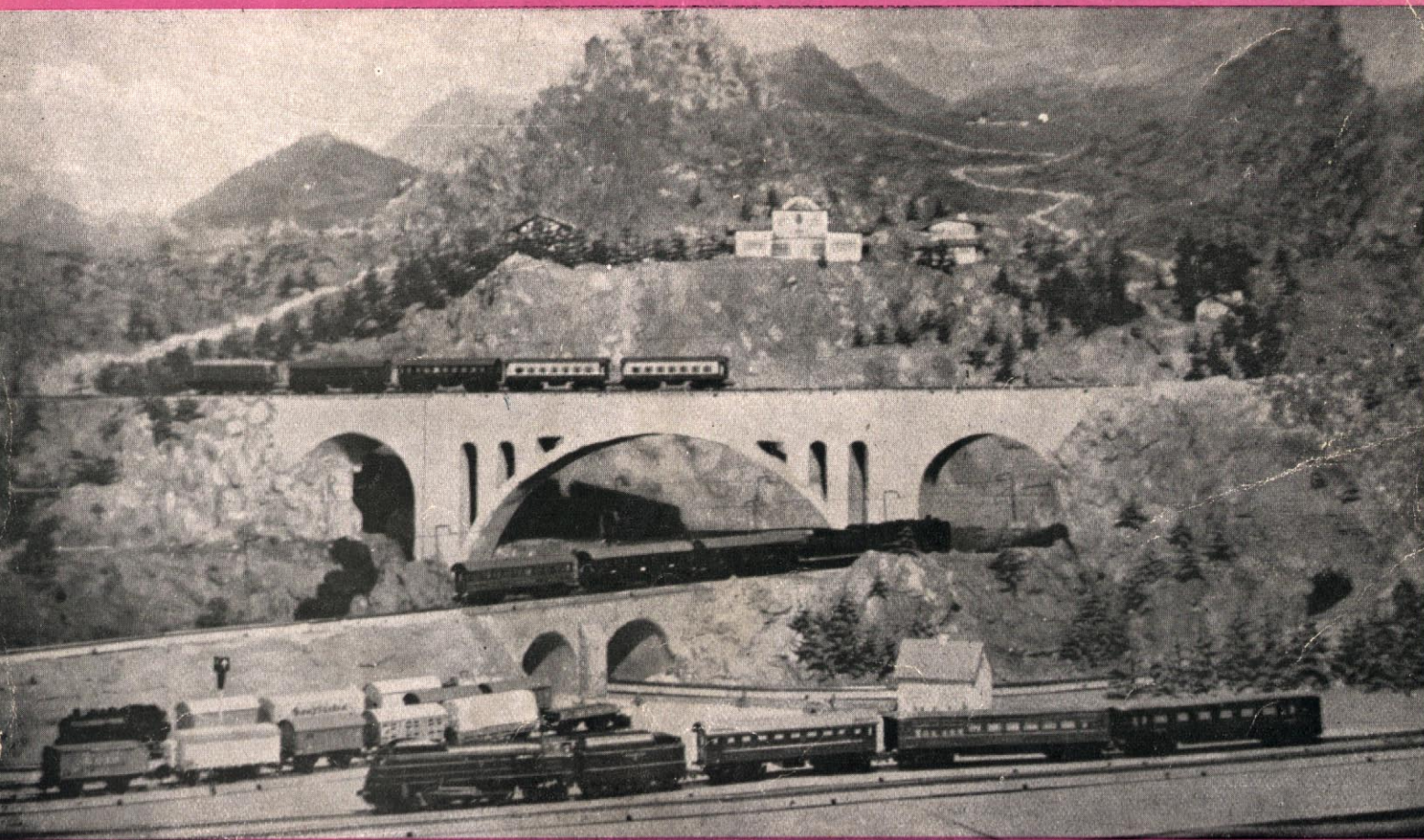


Blick zum Stellwerk „Saalzella“ und zu den „Thüringer Bergen“



Der interessante Ringschuppen des Bahnhofs „Saalzella“





Teilaufnahme der 24 Quadratmeter großen Ausstellungsanlage des MEC Wilhelmshaven (Text Seite 108)