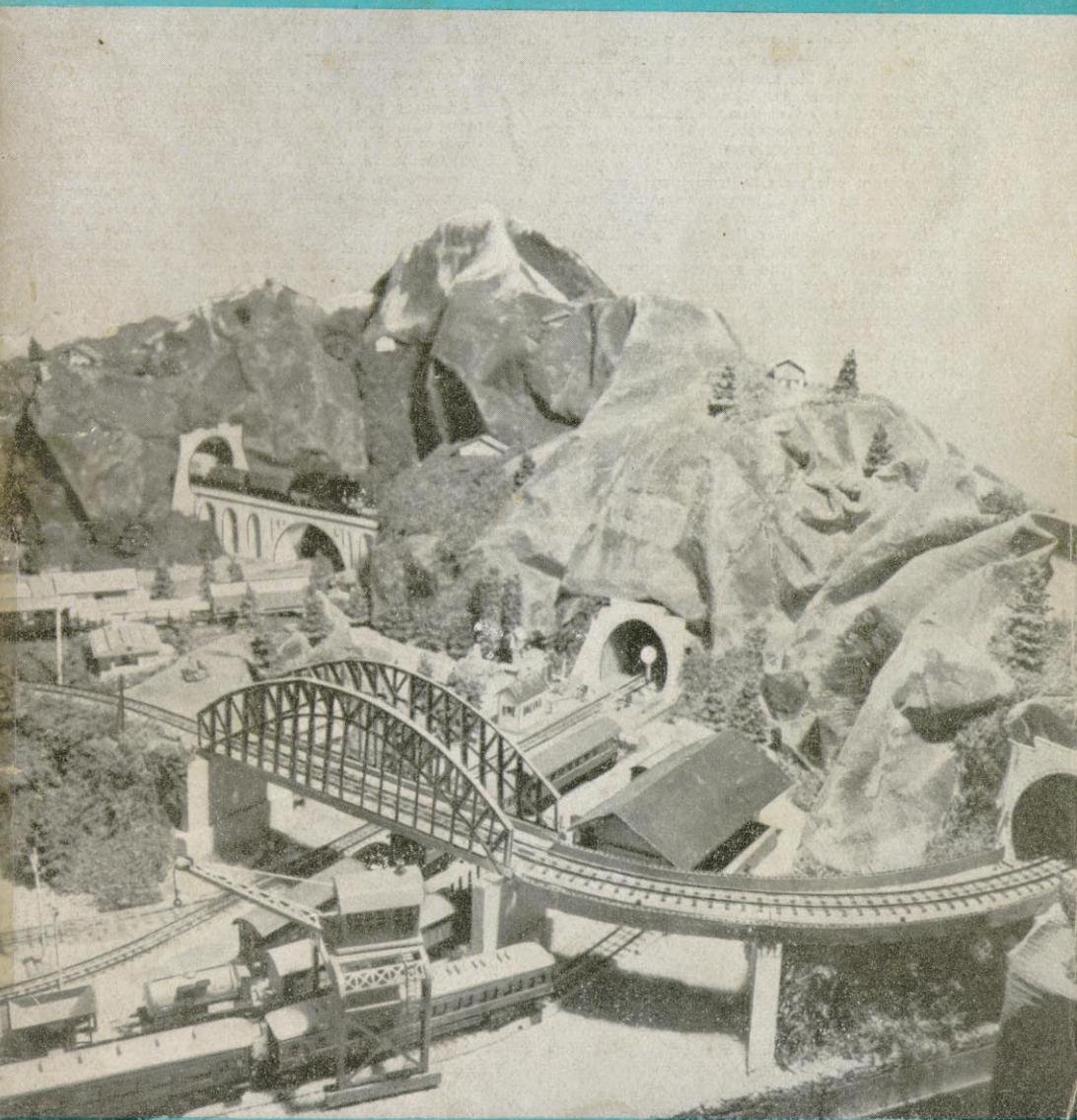


Miniaturbahnen



NR. 9 / BAND I 1948/49

(Frei nach Goethe) ist der bessere Mann,

Der sich selbst zum Besten haben kann!

Eingedenk dieser Weisheit und entsprechend unserer bisherigen Gepflogenheit möchte ich Ihnen die folgenden zwei Zuschriften nicht vorenthalten.

1. „Der fahrplanmäßig aus Nürnberg kommende Miba-Zug Nr. 8 ist bereits 3 Wochen überfällig. Hoffentlich ist er nicht entgleist, ich habe meine Fahrkarte ordnungsgemäß bezahlt! Einfach doll!“
2. „... Mit der Hoffnung, Heft 9 evtl. als „Weihnachtsüberraschung“ beschert zu bekommen, begrüße ich Sie für heute. H. M.“

Viele weitere ähnliche Sticheleien über das unregelmäßige oder verspätete Erscheinen der „Miba“ lassen erkennen, daß die Miba-Freunde allmählich mit humorigem Verständnis ihre Ungeduld zu bezähmen versuchen. Mein Geschäftsführer singt mir zwar in Erwartung eines baldigen Umschwunges jeden Morgen vor: „Ich weiß, es wird einmal ein Wunder geschehen“, doch tröste ich Sie vorsichtshalber lieber noch mit dem Gesang von Walter Kollo: „Warte, warte nur ein Weilchen...“ (Die sangesfreudige Stimmung beim Redaktionsbüro rührt daher, daß nach dem Miba-Kalender ja erst Anfang Mai ist.) Da mit Musik angeblich alles besser geht, versuche ich es zur Abwechslung heute mal auf diese Art.

„Ich brauche keine Millionen, mir fehlt kein Pfennig zum Glück“, nur Ihre Auskunftsgebühr von DM 1.— für technische Anfragen (siehe Prolog zu Heft 5), sonst laufen Sie am Ende noch Gefahr, daß ich Ihnen auch noch die bekannte Arie aus „Lohengrin“ vorsinge: „Nie (mehr) sollst Du mich befragen...“ Im Hinblick auf das Goethejahr könnten Sie jetzt ohne weiteres und mit vollem Recht... doch weiß ich natürlich, daß Sie nie Gleiches mit Gleichem vergelten werden, sondern vollstes Verständnis dafür haben, daß ich zukünftig technische Anfragen ohne Obolus-Entrichtung nur als Anregung für die weitere Heftgestaltung betrachten kann. Da ich nicht allwissend bin, muß ich wohl oder übel einmal bei der Reichsbahn

oder bei sonst jemandem rückfragen und die dadurch entstehenden Auslagen, zusammen mit den Portogebühren, machen zur Zeit im Monat ca. DM 140.— aus und stellen eigentlich eine negative Belohnung für meine Bemühungen dar. Selbstverständlich werden Ihre Fragen gerne beantwortet, vorausgesetzt jedoch, daß eben... (Ueberleitungsmusik).

„Du stehst nicht im Adreßbuch, ich kann Dich nicht erreichen...!“ hör ich oft die beiden Kartenlegerinnen — pardon, Karteiführerinnen Helen und Lydia summen, wenn mal wieder ein Brief ohne Absender oder ohne Angabe der Kartennummer (bei direkten Beziehern) eintrifft. Gerade die Kartennummer ist nicht nur für uns, sondern auch für Sie sehr wichtig, da durch gleichlautende oder unleserliche Namen Verwechslungen oder unliebsame Verzögerungen vorkommen können und meinem Geschäftspersonal durch die Sucherei viel wertvolle Zeit verloren geht. Die Postschecknummer ist übrigens in jedem Heft auf der vorletzten Seite beim Impressum angegeben. Der gesamte Schriftwechsel und Zahlungsverkehr ist nur an meine bekannte Anschrift zu richten, da der Umweg über den Verlag ebenfalls nur Zeitverlust bedeutet. Richten Sie das bitte auch Ihrer Buchhandlung aus.

„Ich weiß nicht, was soll es bedeuten...“, werden Sie nun vielleicht fragen, wenn Sie die verspätete musikalische Pfingstansprache wohlbehalten hinter sich gebracht haben. Wie Sie sicher inzwischen schon bemerkt haben werden, wollen wir bewußt — entsprechend dem amerikanischen Grundsatz „Model Railroading is fun“ — eine heitere Note in unsere Liebhaberei hineintragen, nachdem der Alltag sowieso ernst genug ist und unsere Modellbahn uns ja wenigstens für ein paar Stunden Erholung und Muse bringen soll. Und warum soll also nicht auch einmal der Alltag verulkt werden?

In diesem Sinne hoffe ich, daß Ihnen auch das heutige Heft wiederum viel Freude bereitet
Ihr WeWaW

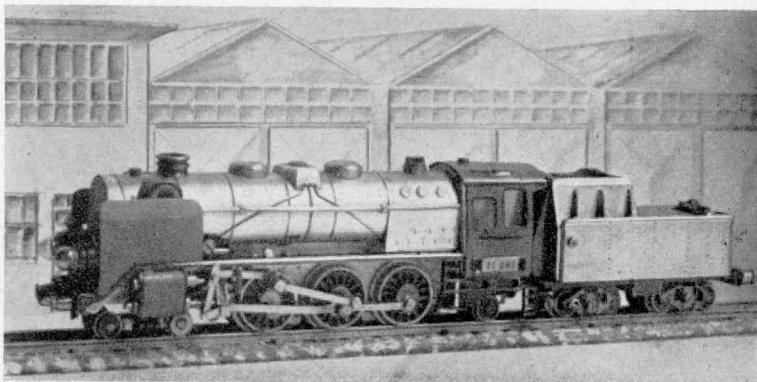


Abb. 1 Die Erstlingslok des Herrn Weichselgärtner (Spur 00)

Vati wird Modellbahner

oder

Der Franz, der kann's . . . !

„Sommer 1945! . . . Mein Junge wünschte sich eine Eisenbahn! Zu kaufen gab es nichts, aber schließlich durfte ich den jungen Eisenbahner-Nachwuchs nicht enttäuschen und folglich mußte Vati zum Selbstbau schreiten. Nachdem er einmal angefangen hatte, bekam er selbst Spaß an der Sache, und so fing er langsam an, Modellbauer zu werden. So kam es, daß nun bis heute eine leider den beschränkten Wohnverhältnissen angepaßte Anlage Spur 00 mit drei Loks und 20 Waggons entstanden ist.

Das erste selbstgebaute Stück war die auf der Abbildung gezeigte 2C1-Lok. Nachdem mit viel Mühe und List das nötige Werkzeug, sogar eine kleine Drehbank, zusammengetragen war, konnte es losgehen. Als Baustoff standen nur Duralblechabfälle von 1 bis 2 mm Stärke zur Verfügung. Mit der Verarbeitung machte ich hinsichtlich Festigkeit und Aussehen der Modelle derart gute Erfahrungen, daß sämtliche nachfolgenden Fahrzeuge ebenfalls aus Dural hergestellt wurden, auch die Fenster der Bahnhöfe, Empfangshallen, Brücken usw. Die gezeigte Lok stellt, weil damals keine Bauanleitung zur Verfügung stand, eine völlig eigene Konstruktion dar. So entstand die Ausführung mit quer zur Fahrtrichtung liegendem Motor, welcher zwischen Zylindern, Windleitblechen und Speisewasservorwärmer Platz fand. Durch diese Anordnung konnte ein dickes

Magnetblechpaket untergebracht werden, wodurch eine gute Leistung verbürgt wurde. Der Oberteil des Motors liegt in dem Speisewasservorwärmer. Der vierteilige Trommelanker liegt genau in der Achse des Kessels, die Magnetwicklung über dem vorderen Drehgestell. Die Uebersetzung beträgt 12:1. Alle Teile sind eigene Anfertigung.

Mein nächstes Bauvorhaben ist die Erneuerung meiner Gleisanlage und die Umstellung auf Gleichstrombetrieb. Ich werde zu gegebener Zeit wieder etwas von mir hören lassen.“

Wieviel Väter mag es auf der Welt geben, die auf dem Umweg über den „Filius“ zum begeisterten Modellbahner geworden sind? Und wieviel andere mag es noch geben, die ihre Eisenbahnleidenschaft hinter dem kleinen Rücken des kaum geborenen Stammhalters verstecken!! Es ist erfreulich, wenn bei der Bastelei für den Sohn solche saubere Arbeiten entstehen wie die des Herrn Franz Weichselgärtner, der uns die obigen Zeilen zusandte. Man sieht in diesem Falle gerne von ein paar Schönheitsfehlern (z. B. sehr großer Speisewasservorwärmer, überdimensionierte Stirnlampen) ab. Auf jeden Fall lassen die Arbeiten des Herrn Weichselgärtner erkennen, daß noch sehr gute Modelle zu erwarten sind.

Gleichzeitig ist Herr Weichselgärtner ein weiterer Beweis dafür, daß der 00-Bau durchaus im Bereich des Möglichen liegt, wenn er als „blutiger Anfänger“ sich sogar gleich an den Lokbau heranwagt. Er stellt dabei keine rühmliche Ausnahme dar, sondern wir werden nicht nur heute, sondern laufend Abbildungen von selbstgebauten 00-Modellen bringen, teils von „Kapazitäten“ des Modellbaues, zum größeren Teil jedoch von Modellbahnern, die sich unbeschwert mit dem Selbstbau befaßten und dabei mit Erstaunen ihre bastlerischen Fähigkeiten entdeckten.

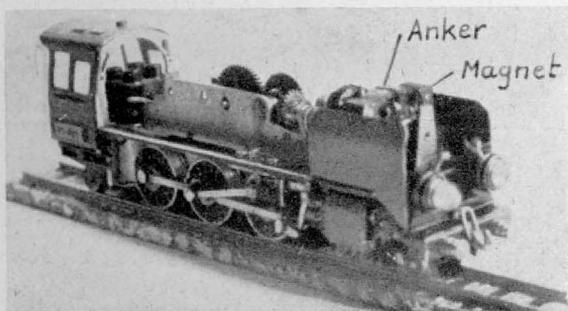
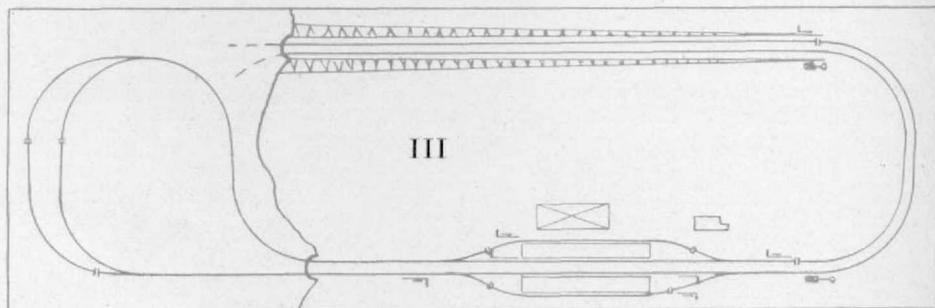
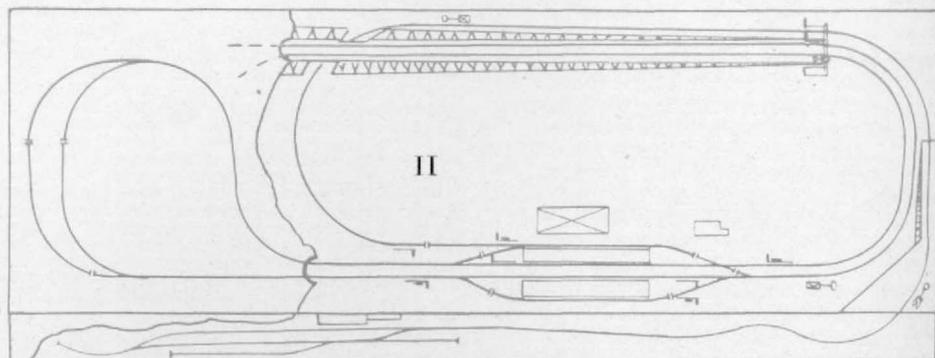
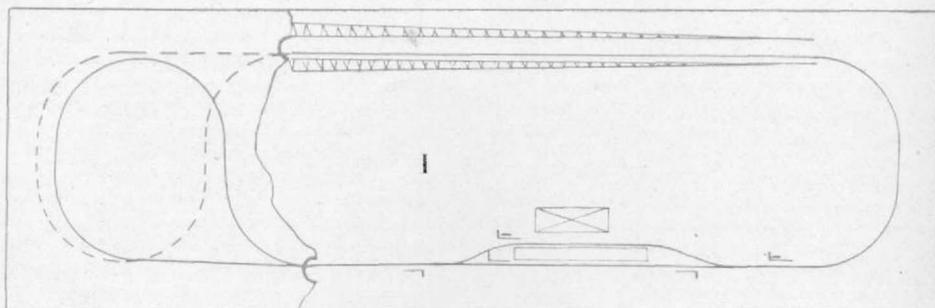


Abb. 2 Ein Blick in das Innere der 2C1

Streckenplanung

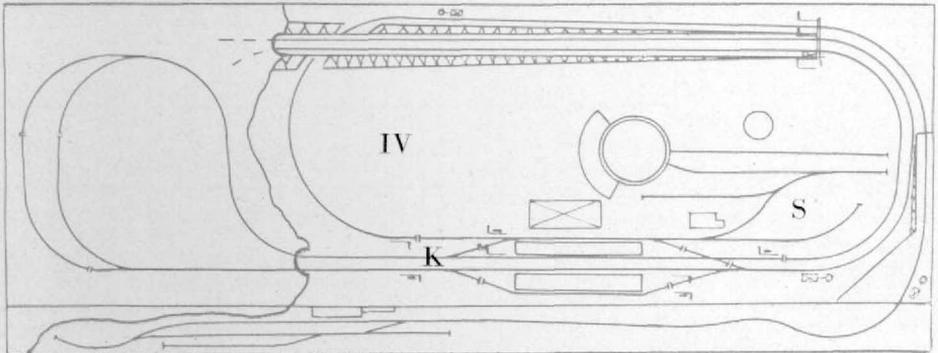
von M. v. Kempis



Heute soll einmal gezeigt werden, wie man eine Anlage in verschiedenen Etappen aufbauen kann, die jedoch in jedem Bauabschnitt einen sinnvollen Zugverkehr ermöglicht.

I. Stellt einen eingleisigen Streckenabschnitt dar, der an beiden Enden durch je einen Tunnel begrenzt wird. Die angeschlossenen Kehrschleifen sind durch ein Gebirge verdeckt und liegen aus Gründen der Raumersparnis übereinander. Es verkehrt nur ein Zug mit gemischtem Personen- und Güterverkehr (am zweckmäßigsten mit einer Tenderlok).

II. Mit stärker werdendem Verkehr muß ein zweiter Zug eingesetzt werden — die Strecke wird zweigleisig ausgebaut. In einer der Kehrschleifen wird ein Ueberholungsgeis gelegt, damit die Züge



die Reihenfolge wechseln können. Um beide Züge unabhängig voneinander steuern zu können, werden in beiden Kehrschleifen die Gleise elektrisch voneinander getrennt.

III. Als nächste Erweiterung (durch Anfügen eines Ergänzungsbrettes) wird eine Nebenstrecke verlegt. Die Tenderlokom wird nunmehr auf diesen Strecken verkehren, während auf der Hauptstrecke „ausgewachsene“ Personenzüge in Betrieb sind. Entsprechend der dichten Zugfolge sind auch die Strecken in Blocks abzuteilen und die zugehörigen Signale aufzustellen.

IV. Schließlich kann man in dem Raum innerhalb der großen Kehre noch eine Betriebsstelle einrichten, wo evtl. ein weiterer Zug abgestellt werden kann.

Die komplette Anlage benötigt einen Platz von ca. $3,5 \times 1,3$ m und hat eine Gleislänge von 30 m.

.... unter die Lupe genommen

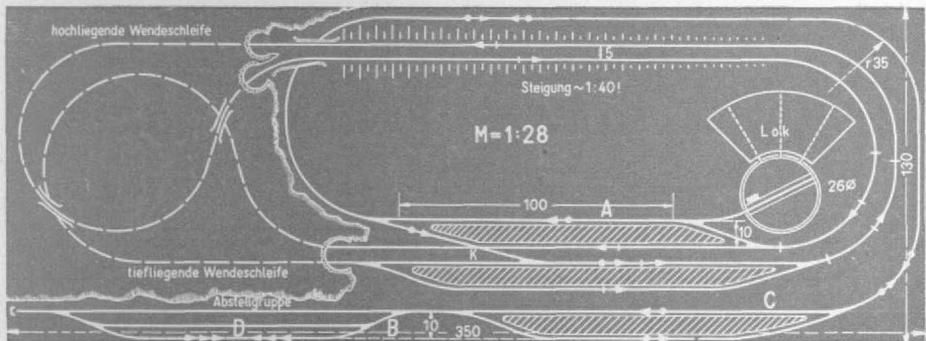
von Dipl.-Ing. Radelfahr

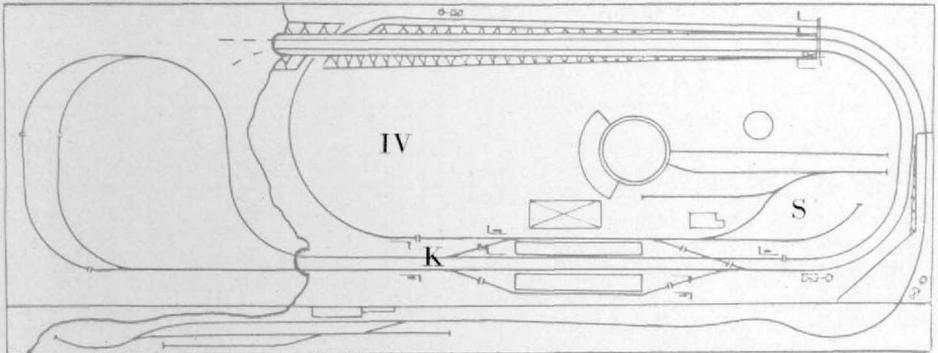
I. Einfacher Haltepunkt einer eingleisigen Schiene mit Ausweichgleis: O. K.

II. Einfacher Haltepunkt einer zweigleisigen Strecke mit Ueberholungsmöglichkeit für beide Richtungen: O. K.

III. u. IV. Einführung einer eingleisigen Nebenbahnstrecke in den Gleisplan II: Für diese Lösung mag es wirkliche alte Vorbilder geben. Der wunde Punkt liegt jedoch bei K. Da ein Übergang von der Neben- auf die Hauptstrecke möglich sein soll, ist eine Trennungskreuzung unvermeidlich. Sie soll aber nicht in der Einfahrt eines Hauptstreckengleises liegen, sondern in der Ausfahrt. Durch das Stumpfgleis S (IV) wird zwar eine weitere Weiche nötig, die als „Schutzweiche“ die Hauptstrecke bis zu einem gewissen Grad schützen kann, doch wäre die Ideallösung die schienenfreie Einfädelung der Nebenstrecke zwischen die beiden Stammgleise der Hauptstrecke, was hier aus Raummangel nicht möglich ist. Die Benutzung des Ausweichgleises der Hauptstrecke ist betrieblich zu vermeiden.

Der Anschluß der Lok-Anlage ist wegen der erforderlichen „Sägefahrten“ zu teuer. Als Gesamtlösung wäre demnach der unten stehende Streckenplan als Lösung IV vorzuziehen. Da für den Endbahnhof der Nebenstrecke ausreichend Platz vorhanden ist, wäre die Ausbildung einer Abstellgruppe (mindestens 1 Gleis und Durchlaufgleis D) zu empfehlen.





die Reihenfolge wechseln können. Um beide Züge unabhängig voneinander steuern zu können, werden in beiden Kehrschleifen die Gleise elektrisch voneinander getrennt.

III. Als nächste Erweiterung (durch Anfügen eines Ergänzungsbrettes) wird eine Nebenstrecke verlegt. Die Tenderlok wird nunmehr auf diesen Strecken verkehren, während auf der Hauptstrecke „ausgewachsene“ Personenzüge in Betrieb sind. Entsprechend der dichten Zugfolge sind auch die Strecken in Blocks abzuteilen und die zugehörigen Signale aufzustellen.

IV. Schließlich kann man in dem Raum innerhalb der großen Kehre noch eine Betriebsstelle einrichten, wo evtl. ein weiterer Zug abgestellt werden kann.

Die komplette Anlage benötigt einen Platz von ca. $3,5 \times 1,3$ m und hat eine Gleislänge von 30 m.

.... unter die Lupe genommen

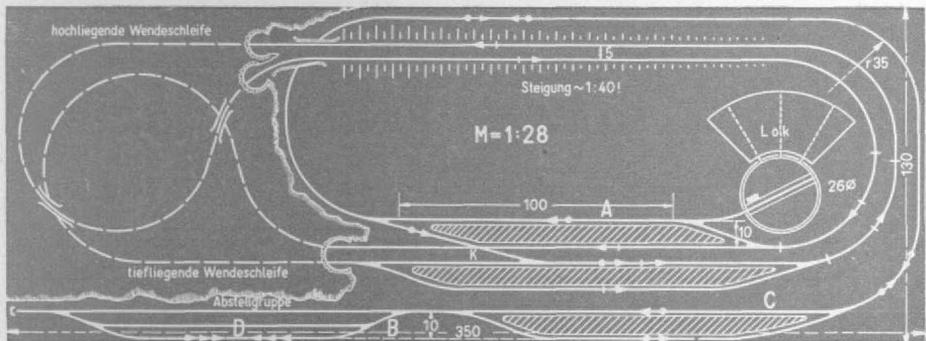
von Dipl.-Ing. Radelfahr

I. Einfacher Haltepunkt einer eingleisigen Schiene mit Ausweichgleis: O. K.

II. Einfacher Haltepunkt einer zweigleisigen Strecke mit Ueberholungsmöglichkeit für beide Richtungen: O. K.

III. u. IV. Einführung einer eingleisigen Nebenbahnstrecke in den Gleisplan II: Für diese Lösung mag es wirkliche alte Vorbilder geben. Der wunde Punkt liegt jedoch bei K. Da ein Übergang von der Neben- auf die Hauptstrecke möglich sein soll, ist eine Trennungskreuzung unvermeidlich. Sie soll aber nicht in der Einfahrt eines Hauptstreckengleises liegen, sondern in der Ausfahrt. Durch das Stumpfgleis S (IV) wird zwar eine weitere Weiche nötig, die als „Schutzweiche“ die Hauptstrecke bis zu einem gewissen Grad schützen kann, doch wäre die Ideallösung die schienenfreie Einfädelung der Nebenstrecke zwischen die beiden Stammgleise der Hauptstrecke, was hier aus Raummangel nicht möglich ist. Die Benutzung des Ausweichgleises der Hauptstrecke ist betrieblich zu vermeiden.

Der Anschluß der Lok-Anlage ist wegen der erforderlichen „Sägefahrten“ zu teuer. Als Gesamtlösung wäre demnach der unten stehende Streckenplan als Lösung IV vorzuziehen. Da für den Endbahnhof der Nebenstrecke ausreichend Platz vorhanden ist, wäre die Ausbildung einer Abstellgruppe (mindestens 1 Gleis und Durchlaufgleis D) zu empfehlen.



? 2' C1' h4v S 36.18 (18⁵) ?

von Dipl.-Ing. Kurek

Wissen Sie, was das ist: 2' C1' h4v S 36.18, Bauartreihe 18⁵? Kennen Sie den 2' 2' T 32? Nein? Dann wollen wir uns einmal mit den Bezeichnungen der Lokomotiven vertraut machen.

Die Deutsche Reichsbahn unterteilt ihre Dampflokomotiven — und mit denen wollen wir uns hauptsächlich beschäftigen — nach dem Verwendungszweck in folgende Hauptgattungen:

- | | | |
|----------------------------|----------------|--------|
| S = Schnellzuglokomotiven | } mit Schlepp- | |
| P = Personenzuglokomotiven | | tender |
| G = Güterzuglokomotiven | | |
- St = Schnellzugtenderlokomotiven
Pt = Personenzugtenderlokomotiven
Gt = Güterzugtenderlokomotiven
Z = normalspurige Zahnradlokomotiven
L = normalspurige Lokalbahnlokomotiven
K = Schmalspur- ('Kleinspur'-) Lokomotiven

Jede dieser Hauptgattungen umfaßt eine ganze Reihe verschiedener Bauarten. Für die eindeutige Kennzeichnung dieser Bauarten und der einzelnen Lokomotiven wurde nach 1920, dem Entstehungsjahr der Deutschen Reichsbahn, ein einheitlicher Nummernplan (s. weiter unten) aufgestellt. Er richtete sich nach der Achsanordnung der betreffenden Typen. Sie wissen, daß eine Lokomotive angetriebene Achsen, die die Zugkraft aufbringen müssen, und Laufachsen, die zur Führung im Gleis und zur teilweisen Aufnahme des Lokomotivgewichtes dienen, besitzt. Ihre Anordnung ist aus einem Schema arabischer Ziffern und großer lateinischer Buchstaben zu ersehen. Die Zahl der Laufachsen wird durch eine Ziffer, die der angetriebenen oder gekuppelten Achsen durch einen Buchstaben gekennzeichnet (A = 1 Treibachse, B = 2 gekuppelte Achsen, C = 3 gekuppelte Achsen usw.). In Kurven einstellbare Achsen oder Achsgruppen (Drehgestelle) erhalten einen Beistrich.

Es ist also:

2' C1' eine Lok mit 2 in einem Drehgestell vereinigten Laufachsen, 3 Kuppelachsen und einer einstellbaren Laufachse,

C' C eine Lok mit einem kurvenbeweglichen Treibgestell von drei Kuppelachsen und drei weiteren Kuppelachsen im Hauptrahmen.

Befindet sich an einem kurvenbeweglichen Treibgestell noch eine einstellbare Laufachse oder ein Laufachsgestell, so wird die ganze kurvenbewegliche Achsgruppe in Klammern gesetzt, beispielsweise:

(2'C) (C1') Lok mit zwei kurvenbeweglichen Gestellen, deren vorderes noch ein Laufachsdrehgestell hat, deren hinteres eine einstellbare Laufachse aufweist.

Sind dagegen zwei getrennt angetriebene Treibachsgruppen im Hauptrahmen gelagert, so haben wir z. B. eine CC-Lok. Sind zwei oder mehrere im Betrieb zu einer Einheit zusammengefaßte Teile einzeln verfahrbar, so werden sie durch ein + bezeichnet, also z. B. B+B. Einzeln angetriebene Achsen werden durch eine tiefgestellte Null gekennzeichnet: B₀' B₀.

Nun wollen wir die zweite der zu Anfang genannten Abkürzungsgruppen enträtseln: h4v hieß es da. Der erste Buchstabe nennt die Dampfart:

- n ist Naßdampf
- t ist Trockendampf
- h ist Heißdampf.

Es folgt die Zahl der Zylinder: 2, 3 oder 4. Der Buchstabe v bedeutet „Verbundwirkung“, während einfache Dampfdehnung nicht besonders bezeichnet wird.

Die Reichsbahn teilt ihre Lokomotiven für betriebliche Zwecke in sog. Betriebsgattungen ein. Die Betriebsgattungszeichen sind seitlich am Führerhaus angeschrieben. S 36.18 ist ein solches Betriebsgattungszeichen. Sie raten ganz richtig: Zunächst kommt die vorhin genannte Hauptgattung, S also =

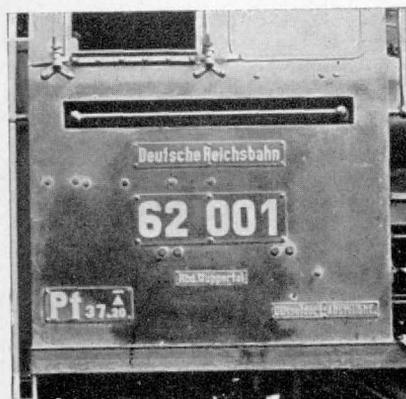
Schnellzuglokomotive. In der Zifferngruppe vor dem Punkt bedeutet die erste Ziffer die Anzahl der gekuppelten Achsen (3), die zweite die Gesamtachszahl der Maschine (6). Die Zahl 18 hinter dem Punkt gibt den durchschnittlichen Achsdruck einer Kuppelachse in Tonnen an. Multipliziert mit der Zahl der gekuppelten Achsen (3), haben wir das betrieblich wichtige Reibungsgewicht, hier $3 \times 18 = 54$ t. Aus dem Betriebsgattungszeichen geht die Achsfolge nicht hervor; sie ist aber betrieblich nicht wesentlich.

Nun werden Sie fragen: Wie bezeichnet man denn die Schleppender? Bei ihnen werden die Achsen im Hauptrahmen oder in Drehgestellen (wieder mit dem Zeichen ' versehen) angegeben, dahinter der Wasserinhalt in m³. Also:

2'2' T 32 = vierachsiger Tender mit zweiachsigen Drehgestellen und 32 m³ Wasserinhalt,

oder 3 T 16 = dreiachsiger, einrahmtiger Tender mit 16 m³ Wasserinhalt.

Weiter heißt es in unserem Beispiel: Bauartreihe 18⁵. Die Reichsbahn hat in ihrem Lokomotivpark neben den Einheitslokomotiven über 200 Typen der ehemaligen Ländereisenbahnen. Sie wies



Rechte Führerhausseite der 62 001. Diese ist eine Personenzug-Tenderlok (Pt) mit 3 gekuppelten Treibachsen und insgesamt 7 Achsen (2C2) und 20 t Achsdruck.

deshalb den Maschinen gleicher Achsfolge derselben Hauptgattung in ihrem Nummernplan jeweils eine Bauartreihe zu. Ausnahmen davon machen nur die Einheitslokomotiven, von denen jeder Typ eine eigene Bauartreihe hat. Die Bauartreihe entspricht der „Stammnummer“, die die ersten beiden Ziffern des Nummernschildes einer Lok umfaßt. Die Bauartreihen verteilen sich nach folgendem Plan:

S	P	G	St	Pt	Gt	Z	L	K
01—19	20—39	40—59	60—61	62—79	80—96	97	98	99

Am besten erkennen wir diesen sogenannten Bezeichnungsplan wieder an einem Beispiel. Die Bauartreihe 38 umfaßt alle 2'C-Personenzuglok mit Schleppender. Ich greife einige heraus:

Paartreihe	Betriebsgattung	Bauart	alte Gattung
38 ^{10—41}	P 35.17	2'C h2	preuß. P 8
38 ⁴	P 35.15	2'C h4v	bay. P 3/5 H
38 ^{2—3}	P 35.15	2'C h2	Sächs. XII H2

Man sieht: Es sind Maschinen verschiedener Herkunft, unterschiedlichen Gewichtes und anderer Merkmale. Sie unterscheiden sich bei der Bauartreihe nur

durch verschiedene hochgestellte Ziffern. Diese Hochzahlen sind die Hunderterreihen der Ordnungsnummern der Lokomotiven. Die ehemals sächsische Gattung XII H2 umfaßt die Lokomotiven 38 201 — 399, die bayerische P 3/5 H die Lok 38 401 — 499, die preußische P 8 die Lok 38 1001 — 4099.

Nun wollen wir noch kurz die deutsche Bezeichnungsweise mit der französischen vergleichen. Beide verwenden zur Kennzeichnung der Achsfolge nur Ziffern, in Frankreich zählt man wie bei uns die Achsen, in Amerika dagegen die