

Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



NR. 2 / BAND II 1950

Jedem Tierchen – sein Pläsierchen

Dies soll das Motto für unsere zweite Fahrt ins Blaue sein. Nicht mit einem Seitenblick auf den neuen Tanzwagen der Deutschen Bundesbahn, sondern hinsichtlich der Tendenz der kommenden Miba-Hefte.

Das heißt nun nicht, daß wir der bisherigen Linie untreu werden, sondern nur etwas toleranter gegenüber den „Andersgläubigen“, d. h. den Anhängern von Industrie-Fabrikaten sein wollen. Allzu viele Briefe erinnerten mich daran, daß doch gut die Hälfte der Leser aus solchen bestünde und in letzter Zeit etwas zu stiefmütterlich behandelt worden ist. Die Quintessenz aus solchen Briefen lautet:

1. Nicht alle haben Zeit zum Basteln bzw. Talent dazu.
2. Die dritte Schiene störe sie wenig oder überhaupt nicht.
3. Die Industrieerzeugnisse in ihrer neuesten Ausführung gefallen ihnen besser als manches selbstgebaute und infolge Bastier-Ungeschick „vermantschte“ Modell.
4. Überhaupt käme auch der sogenannte „Modellbau“ nicht ohne gewisse Kompromisse aus (z. B. unmaßstäbliche Schienenprofile, Kupplung usw.). Wenn z. B. ein G-Wagen mit dicken Pappstreifen anstatt Profilen, mit viel zu hoher Pufferbohle, ohne Türgriffe, Nieten und Bremsklötzen als „Modell“ bezeichnet wird, so könne noch eher ein leicht verkürzter Märklin-Spritzußwagen mit seinen vielen Details als solches ausgegeben werden, da die sklavische Einhaltung der Modelllänge allein sicher nicht den maßgeblichen Freibrief darstellen dürfte.

Nachdem solche Briefe sich immer mehr häuften, haben wir uns doch einmal zusammengesetzt und uns hinter den Ohren gekratzt (natürlich jeder für sich). Und kamen zur Erkenntnis, daß diese Leser eigentlich gar nicht so ganz Unrecht haben. Seien wir in Zukunft also ruhig etwas toleranter. Nachdem wir bisher in forciert Weise das Zweischienen-Gleichpol-Umschalt-System propagiert haben und dies auch

weiterhin tun werden, können wir uns das wohl leisten. Vor- und Nachteile der einzelnen Bahnen sind bekannt genug, so daß es wirklich müßig ist, sich immer wieder darüber auszulassen und den nun einmal vorhandenen Anhängern von Industrie-Fabrikaten andauernd die Freude zu ver-gällen. Auch die führende amerikanische Modellbahn-Zeitschrift Model Railroader berichtet unterschiedslos über reine Modellbahn-Anlagen, über solche mit Dreischienen-Gleisen und sogar über Tin Plates. Darüber hinaus kommt die Entwicklung der Industriebahnen sowieso immer mehr den Forderungen der Modellbahner entgegen und wird uns eines Tages auch mit einem Zweischienengleis und restlos modellgetreuen Fahrzeugen überraschen. Man vergleiche nur einmal die alte Märklin T 800 mit der neuesten TM 800. Der Fortschritt ist offensichtlich – ein weiterer Kommentar daher überflüssig.

Die reinen Modellbauer werden natürlich auch in Zukunft nicht zu kurz kommen, doch bitte ich um Ihr Verständnis, wenn ich in der Folgezeit auch die Industrie-Anhänger etwas mehr bedenke und diesen ohne irgendwelche „Seitenhiebe“ Wege zum richtigen Auf- und Ausbau ihrer Anlage aufzeigen werde. Und so wie es mir bisher gelungen ist, mit ein bißchen Humor die Modellbahnliebhaber aus ihrer Lethargie herauszureißen, so hoffe ich im Laufe der Zeit auch die, leider vielen Modellbahnern eigene Intoleranz „auszurotten“, die einem Anhänger des weltverbundenen Modellbahnwesens einfach nicht steht.

Wenn meine heutigen Zeilen wider den Strich gehen, der werfe das Heftchen nicht gleich in eine Ecke, sondern überprüfe die angeführten Argumente in aller Sachlichkeit – am besten in einer geruhsamen Dämmerstunde. Sollte er nicht mit mir einig gehen, dann sei er wenigstens großzügig, immer eingedenk des Mottos: „Jedem Tierchen sein Pläsierchen!“

In diesem Sinne wie immer

Ihr WeWaW

Unser Titelbild

zeigt wieder einmal einen Teil von John Allens 00-Anlage. Die Bekohlungsanlage stellt ein Kabinettstückchen besonderer Art dar.

Die auf **Titelbild zu Heft 16/1949** sichtbaren Modellbahner sind die Herren Schauburger, Schlüchtern (links) und Fehl, Schlüchtern (rechts) beim Bau ihrer „Holz-zingen“-Anlage.

Titelbild zu Heft 15/1949

hat ebenfalls großen Anklang gefunden. Es entstand natürlich im Miba-Archiv. Die T 3 in Spur 00 ist eine Arbeit des Herrn K. Wallhöfer, Dielmissen.

Ein Wort an die Direktbezieher:

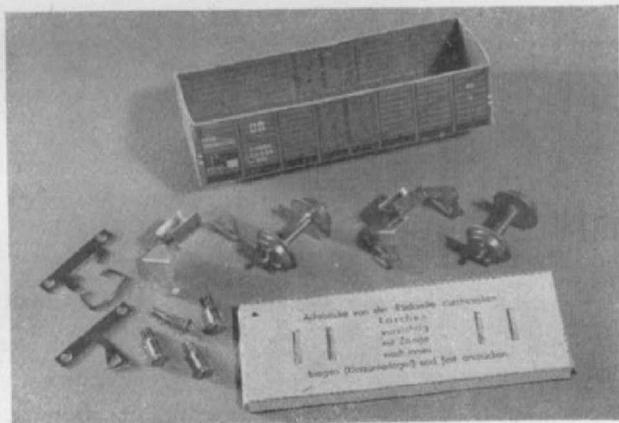
Es kommt hier und da vor, daß Sie eine Zahlkarte mit der Angabe einer Schuld erhalten, die Sie gerade „gestern“ überwiesen haben. Schimpfen Sie dann nicht gleich los, sondern bedenken Sie bitte, daß unsere Post ja bereits ein paar Tage unterwegs ist und Ihr Betrag erst eintraf, als die Zahlkarte schon fort war. Ein Blick auf das Absenddatum erübrigt dann weitere Rückfragen oder einen „saugroben“ Brief (der Ihnen hinterher ja doch wieder leid tut).

Geschäftsführer Löhnert.

Heft 3/1950 befindet sich am 18. März 1950 beim Händler

ERGA
LEHRMODELLE

Rechts: Die einzelnen Teile eines ERGA-Modellier-Baukastens.



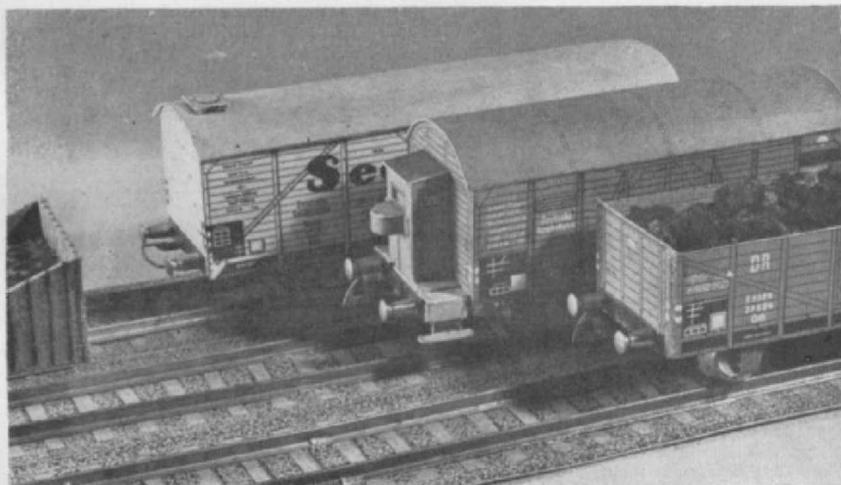
Unten: Fertige ERGA-Wagen m. Zweischienengleisen.

Die Papp-Bauweise im Eisenbahn-Modellbau gewinnt unverkennbar immer mehr Freunde, nachdem die Scheu vor dem „untechnischen“ Material durch entsprechende Selbstversuche überwunden und das Vorurteil gegen den ungewohnten Baustoff fallen gelassen wurde. Unter Papp-Bauweise beim Waggonbau verstehen wir natürlich immer nur den Wagenkasten-Aufbau ausschließlich aller betriebstechnisch beanspruchten Teile wie Fahrgestell, Puffer, Kupplung usw. Den Gedanken der kombinierten Bauweise „Karton plus Metall“ hat die Firma Ganzer & Gaul, Berlin, in ihren ERGA-Lehrmodellen verwirklicht und für eine Massenfertigung ausgebaut. Auf Grund vieler Anfragen führen wir Ihnen heute einmal einen Teil dieser Fabrikate bildlich vor.

Auch das ERGA-Gleismaterial mit den beiden Krümmungsdurchmessern 62 und 125 cm ist der Pappbauweise angepaßt und ebenfalls eine Kombination von Metall und Pappe. (Als Zwei- und Dreischienengleis erhältlich.) Der aus Pappe bestehende Gleisunterbau kann ohne weiteres verstärkt werden und wirkt auf jeden Fall geräuschdämpfend. Im Interesse des billigen Preises sind die Weichen nur für Handbetrieb vorgesehen und die Anbringung von Magneten den Bastlern überlassen.

Der Zusammenbau ist wirklich sehr einfach. Die ERGA-Baukästen können Anfängern des Modellbaues und insbesondere der Modellisenbahner-Jugend nur empfohlen werden.

(ERGA-Lehrmodelle sind zu haben bei der Firma Gerhard Bergmann, 20b Einbeck-Hannover.)



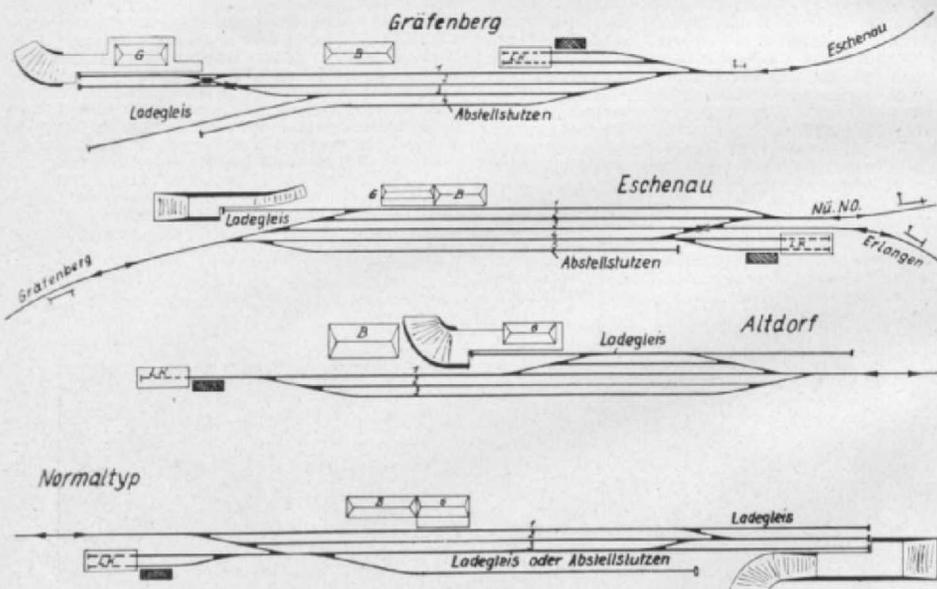
Lokalbahn - Endbahnhöfe

Von Ing. Buschmann, Aschaffenburg

Angeregt durch den Streckenplan „Lokalbahn“ in Heft 5, Band I, möchte ich einmal auf Grund meiner 30jährigen Studien insbesondere der Lokalbahnen einige Vorschläge bringen. Gerade in Bayern trifft man die ausgezeichnetsten, ich möchte fast sagen, grundsätzlichen Vorbilder für Lokalbahn-Endbahnhöfe (z. B. Gräfenberg, Simmelsdorf, Altdorf, Burglengenfeld, Ebermannstadt, Heiligenstadt, Markt Erlbach usw.) Bei allen Lokalbahnen ist die Lokstation gleichzeitig Endstation, auch bei den privaten Lokalbahnen (z. B. Kahlgrundbahn, L.A.G.-Bahnen Fürth-Kadolzburg, Isartalbahn). Also ein Lokschuppen muß dazu, und zwar ist meist ein zweiständiger üblich,

reichhaltiger bzw. umfangreicher ausgebaut ist.

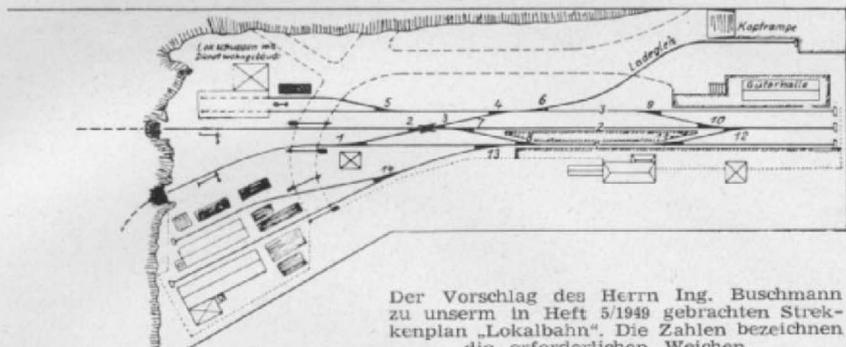
Unbedingt sind jedoch ausreichende Stützgleise für Lade- und Abstellzwecke notwendig (Kopframpe auf jedem, auch dem kleinsten Bahnhof vorhanden, aber fast auf jeder Modellbahn vergessen!) Seltener sind dagegen Umfahr- oder Lokrücklaufgleise für den Privatanschluß eines Sägewerkes usw. Eigene Ausziehgleise sind bei Lokalbahnen nicht üblich, auch nicht Endziehgleise von einer Zuglänge; es genügen hier Längen von höchstens 30 bis 40 m, also etwa 1 Lok plus 2 Wagen. Bei beengten Platzverhältnissen genügt sogar eine Tenderloklänge.



Gleispläne verschiedener bayrischer Lokalbahn-Endbahnhöfe. Die Zeichnung „Normaltyp“ zeigt die Gleisanlage der Bahnhöfe Simmelsdorf-Hüttenbach, Herzogenaurach, Markt Erlbach u. a. Die ca. 98 bayr. Lokalbahn-Endbahnhöfe sind fast durchweg in ähnlicher Weise angelegt. Für Mitteilungen über wesentliche Abarten wäre der Verfasser dankbar.

selbst bei ganz kurzen Strecken. Es besteht bei den Bayerischen Lokalbahnen ein richtiger genormter Typ des Endbahnhofes, der nur je nach gegebenen örtlichen Verhältnissen (größere Industrien) oder sich ergebenden Betriebsanforderungen (lebhafter Personen- oder Güterverkehr) erweitert und

Nach Maßgabe der in Heft 5 vorgesehenen Streckenplanung wäre dieser Endbahnhof der Chromeck'schen Strecke sogar mit 2 Einfahrten zu bauen, und zwar als Endbahnhof und Kopfstation zweier Strecken (z. B. Berleburg/Westf., oder Schillingsfürst). Demnach würde ich auf Grund meiner Erfahrung nachstehenden Vorschlag machen:

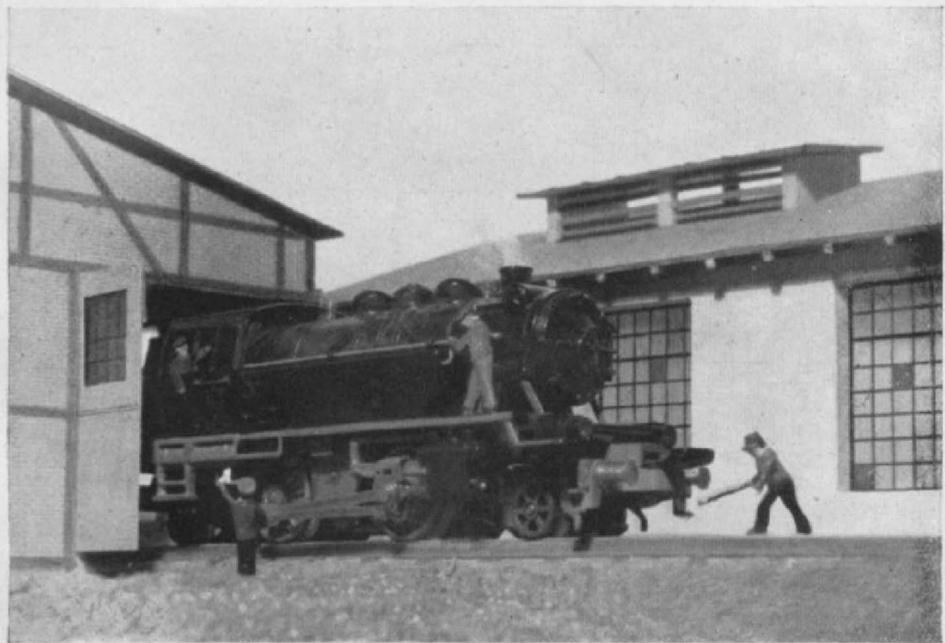


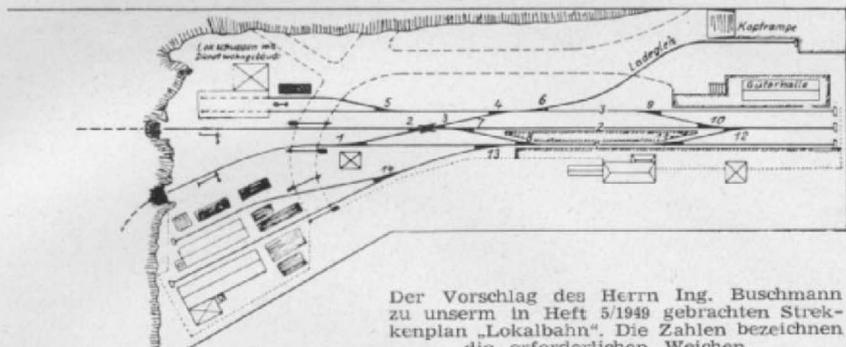
Der Vorschlag des Herrn Ing. Buschmann zu unserm in Heft 5/1949 gebrachten Streckenplan „Lokalbahn“. Die Zahlen bezeichnen die erforderlichen Weichen.

Die Trix-Superautomatie

Diese bei den Trixfreunden sehr beliebte Lok stellt eine Nachbildung der Pt Baureihe 71 (Achsfolge 1B1) dar und ist die einzige Industrie-Lok auf dem Weltmarkt, die an beiden Enden mit ferngesteuerter Entkuppelungsvorrichtung versehen ist. Neben den für den Fahrtrichtungswechsel notwendigen Schaltwalzenkontakten befindet sich auf der Schaltwalze an jeder Seite ein Nocken, der mechanisch auf je einen Stößel wirkt. Dieser überträgt im Drehpunkt der Laufachsengestelle die Bewegung auf ein

Hebelsystem, das die Kupplungsglieder betätigt. Vom Fahrregler aus kann die Lok auf folgende Funktionen geschaltet werden: 1. Fahrtrichtung vorwärts, 2. Fahrtrichtung vorwärts und Entkuppeln hinten, 3. Fahrtrichtung rückwärts, 4. Fahrtrichtung rückwärts, Entkuppeln vorn. Durch die Wahl dieser Reihenfolge hat man die Möglichkeit, die Lok von einem haltenden Zug — gleich in welcher Richtung er gefahren war — abzukuppeln und in gleicher Richtung vom Zug abrücken zu lassen.



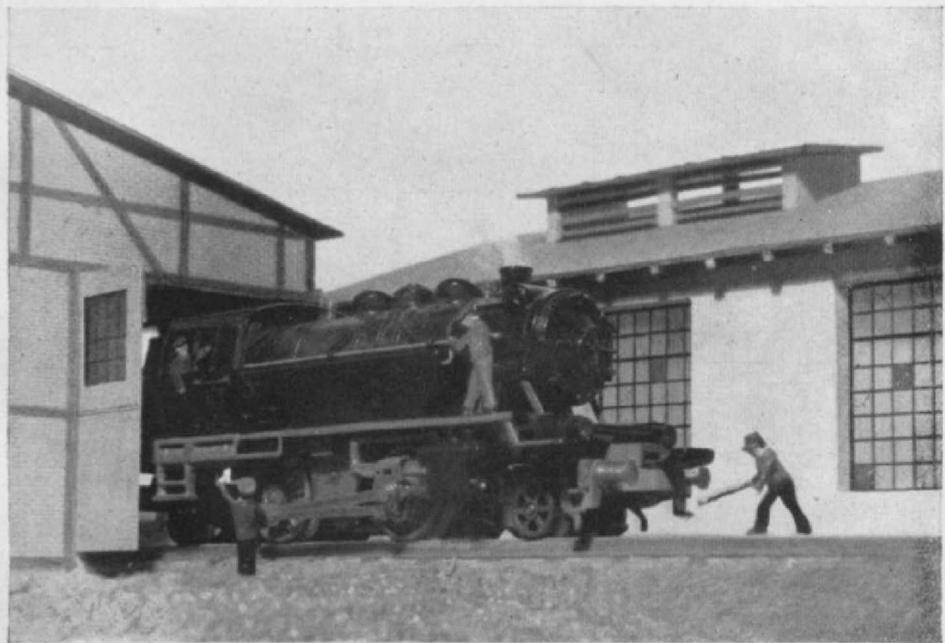


Der Vorschlag des Herrn Ing. Buschmann zu unserm in Heft 5/1949 gebrachten Streckenplan „Lokalbahn“. Die Zahlen bezeichnen die erforderlichen Weichen.

Die Trix-Superautomatie

Diese bei den Trixfreunden sehr beliebte Lok stellt eine Nachbildung der Pt Baureihe 71 (Achsfolge 1 B 1) dar und ist die einzige Industrie-Lok auf dem Weltmarkt, die an beiden Enden mit ferngesteuerter Entkuppelungsvorrichtung versehen ist. Neben den für den Fahrtrichtungswechsel notwendigen Schaltwalzenkontakten befindet sich auf der Schaltwalze an jeder Seite ein Nocken, der mechanisch auf je einen Stößel wirkt. Dieser überträgt im Drehpunkt der Laufachsengestelle die Bewegung auf ein

Hebelsystem, das die Kupplungsglieder betätigt. Vom Fahrregler aus kann die Lok auf folgende Funktionen geschaltet werden: 1. Fahrtrichtung vorwärts, 2. Fahrtrichtung vorwärts und Entkuppeln hinten, 3. Fahrtrichtung rückwärts, 4. Fahrtrichtung rückwärts, Entkuppeln vorn. Durch die Wahl dieser Reihenfolge hat man die Möglichkeit, die Lok von einem haltenden Zug — gleich in welcher Richtung er gefahren war — abzukuppeln und in gleicher Richtung vom Zug abrücken zu lassen.





Die technische Entwicklung der Dampflokomotive

Von Dipl.-Ing. Schmidt, Stuttgart

Die Erfindung des Wagens als rollendes Gerät liegt etwa 200 Jahre vor Christi Geburt; ebenso die Erkenntnis, daß ein Fuhrwerk sich in fester, vorgeschriebener Spur mit geringerem Kraftaufwand bewegen läßt, als auf gewöhnlicher Straße. Diese Erkenntnis war der Anfang der Entwicklung zur heutigen Eisenbahnschiene, die in jener Zeit als Holzbohlen- und später als Flacheischiene ausgeführt war.

Der Gedanke, an Stelle von Menschen- oder Tierkräften eine mechanische Kraft zu verwenden, tauchte erst vor etwa 350 Jahren auf, blieb aber zunächst ohne praktische Ergebnisse.

1768 führte als erster der französische Ingenieur Gugnot in Paris einen Dampfwagen vor, der sich jedoch nicht bewährte. Die Idee aber bestand und wurde 1799 von Oliver Evans in Form der ersten brauchbaren Hochdruckdampfmaschine verwirklicht.

Durch zahlreiche Versuche widerlegte der Engländer Blackett im Jahre 1813 die Annahme, daß die Reibung zwischen Rad und Schiene für die Fortbewegung von größeren Lasten zu gering sei. Diese wichtige Erkenntnis war richtungweisend für die späteren Lokomotivbauer, unter denen der Engländer Georg Stephenson (1781—1848) wohl der hervorragendste war. Die Kraftübertragung vom Zylinder auf und über Zahnräder änderte er sehr bald ab und arbeitete in seiner eigenen Lokomotivwerkstatt unermüdlich an wichtigen Verbesserungen, bei denen sein Sohn Robert, dem auch die Stephenson-Steuerung und das Blasrohr zugeschrieben werden, tatkräftig mitarbeitete. 1827 wies der Franzose Maro Seguin darauf hin, daß sich die Kesselheizfläche durch Verwendung von dünnwandigen Heizrohren bedeutend vergrößern ließ, was Stephenson in seinen weiteren Konstruktionen verwirklichte.

1829 schrieb die Verwaltung der Eisenbahn Liverpool—Manchester einen Wettbewerb aus, um die leistungsfähigste Lokomotive festzustellen. Verlangt war dabei, daß die Lokomotive das dreifache ihres Eigengewichtes mit einer Geschwindigkeit

von 16 km/h beförderte; der Schornstein durfte nicht höher als 4,5 m über S. O. liegen und der Dampfdruck 3,5 at nicht übersteigen.

Die von Georg und Robert Stephenson erbaute „Rakete“ siegte am 8. 10. 1829 weit überlegen über vier weitere Bewerber. Die Leistung war bei 32 km/h Höchstgeschwindigkeit eine Zugkraft vom fünffachen Eigengewicht.

Die Grundsätze Stephensons erwiesen sich als richtig und sind bis heute anerkannt und erhalten geblieben. Es sind dies die Verwendung einer besonderen Feuerbüchse, eines Heizrohrkessels, eines Blasrohres, sowie waagrecht liegender Zylinder.

Damit war der 8. Oktober 1829 der Geburtstag der brauchbaren Lokomotive geworden.

Am 7. Dezember 1835 wurde die erste deutsche Dampfeisenbahnstrecke von Nürnberg nach Fürth eröffnet.

Bereits 1837 wurde in Deutschland die erste Lokomotive für die Strecke Leipzig—Dresden hergestellt.

Das waren die Grundlagen für die weitere Entwicklung der Dampflokomotive. Zugkraft und Geschwindigkeit wurden gesteigert; damit wurden neue Erkenntnisse für die Ausbildung von Dampfzylindern, Radsätzen, Triebwerken und Steuerungen gewonnen. 1842 verließ man die zweiachsige Bauart und ging zu drei und mehr Achsen über, was eine Vergrößerung der Kessel und Zylinder bedingte. Durch Kuppeln der Achsen wurde das Reibungsgewicht erhöht. Durch Vergrößern der Raddurchmesser und durch Steigerung der Kesselleistung kam man auf höhere Geschwindigkeiten. Durch Einführung der Verbundwirkung, zunächst in 2, später in 4 Zylindern, wurde der Dampfverbrauch eingeschränkt und die Maschinenleistung erhöht. Durch Verwendung von innenliegenden Triebwerken wurde eine Leistungssteigerung und ruhigerer Lauf, der seinerseits wiederum eine Schonung des Oberbaues hervorrief, erreicht. Durch Übergang von Naß- auf Heißdampf,

Ja, schauen Sie nur nochmal richtig hin! Es ist der neue fernsteuerbare 00-Märklin-Drehkran mit 2 Motoren und Hebemagnet (auf dem Bild weggelassen). Vorn links die TM 800 — der Liebling aller Märklinisten!

und die damit verbundene bessere Ausnutzung des Dampfes wurde die Maschinenleistung weiter erhöht. Zur besseren Führung schnellfahrender Lokomotiven im Gleis baute man Drehgestelle mit kleinen Lauf-rädern. Die Verlängerung der Strecken erforderte einen größeren Wasservorrat und brachte so die Entwicklung des Schlepp-tenders. Die höheren Geschwindigkeiten verlangten eine Verbesserung der Bremsen. Von der Handbremse ging man zur Lokomo-

tivdampfbremse und schließlich zur durchgehenden Druckluftbremse über, die von der Lokomotive aus bedient wird und bei Zug-trennung selbsttätig wirkt.

Die Entwicklung der Zukunft stellt den Konstrukteur von heute vor neue große Aufgaben, wenn man nur daran denkt, daß sogar die Schienenform nach den neuesten Erkenntnissen für die künftigen Fernbahn-geschwindigkeiten nicht mehr die günstigste sein dürfte.



Ein Bahnwärterhäuschen

nach meinem Geschmack

von Hans Peter
Frankfurt/Main — Fechenheim

Zeichnungen für Spur 00 = 1:2
bzw. Detailzeichnungen 1:1

Das Bahnwärterhaus, das in Heft 12/49 der MIBA abgebildet und beschrieben war, erschien mir doch etwas zu „reizvoll“, da es tatsächlich mehr nach einem niedlichen Wochenendhäuschen aussieht. Ich setzte mich darauf hin und entwarf eine Eigenkonstruktion, die mir besser gefällt und meiner Ansicht nach natürlicher aussieht. Ich will den Aufbau und die Herstellung desselben rasch beschreiben.

Die Seitenwände A und B sowie die Vorderwand V und die Rückwand R sägen wir aus 2–3 mm starkem Sperrholz gemäß Zeichnung aus. Der Treppenaufgang a der gleichen Abbildung wird aus einem 5 mm starken und 7 mm breiten Holzklötzchen angefertigt. Die Verandaverkleidung, der Fußboden und das Dach bestehen aus 0,8–1 mm starkem Sperrholz, während die aus der Grundrißzeichnung ersichtliche Sperrholzwischenwand W 1–2 mm stark sein kann.

Zuerst passen wir die Seitenwände A und B und die Rückwand R zusammen und verleimen sie gut. Anschließend wird der Fußboden eingepaßt, wobei wir an den Seitenwänden kleine Leisten L zum besseren Halten unterkleben können, für die ein Querschnitt von 1×1 mm durchaus genügt. Hierauf werden die Vorderwand V und die Zwischenwand W eingeleimt. Die

Fensterrahmen und -kreuze werden aus Zeichenpapier hergestellt, das mit Celluloid hinterklebt wird. Nachdem der Treppenaufgang a an die Seitenwand A angeklebt worden ist, kann die vordere und seitliche Verandaverkleidung angepaßt und mit dem Fußboden verleimt werden. Das Dach erhält eine 2 mm hohe Umrandung aus starkem Zeichenpapier und wird durch unterklebte Leisten lose auf dem Gebäude gehalten. Das aus 0,5 mm starkem Messing- oder Stahldraht bestehende Geländer wird gemäß der Zeichnung gebogen und sauber verlötet. Da die Befestigung des Geländers durch Einstecken der End- und Ecksäulen in den Fußboden erfolgt, sind diese entsprechend lang auszuführen. Das an der Vorderwand über der Tür angebrachte Lätewerk, dessen Glocken durch zwei Rundknopfnägel dargestellt werden sowie eine Schrankenwinde vervollständigende die äußere Ausstattung des Bahnwärterhäuschens und dürfen, gleich wie der Kamin, nicht fehlen.

Während sämtliche Wände in Höhe der Veranda mit Mauersteinpapier beklebt werden, habe ich dieseiben oberhalb der Mauersteinimitation in bräunlichem Ton gehalten.

Im übrigen kann für 00-Spur das Häuschen auch sehr gut aus Pappe angefertigt werden.