

Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



NR. 3 / BAND II 1950

Ich weiß schon

was Sie sagen wollen! Daß Heft 2 nicht laufend weiternumeriert wurde, war belleibee kein Faschingsscherz, sondern ein Versehen. Wann und wo es mir eingefallen ist, kann und darf ich nicht sagen. Auf jeden Fall bitte ich Sie, die Seitenzahlen 2-35 des Heftes 2/50 fein säuberlich in die laufenden Zahlen 38-71 umzunummerieren (ausschl. Titel- und Rückseite).

Zum Ausgleich kann ich Ihnen die freudige Mitteilung von der Geburt eines weiteren Ablegers machen. Bitte jedoch keine Glückwunschtelegramme senden, es handelt sich nämlich nur um eine Verlagsneuerscheinung, zu der eigentlich die Leser den Anstoß gegeben haben. Es wurde der Wunsch geäußert, noch mehr Bilder sehen zu wollen und noch mehr über das Ausland unterrichtet zu werden. Um die Zeitschrift „Miniaturbahnen“ jedoch nicht zu sehr zu belasten, erscheint vorerst unregelmäßig

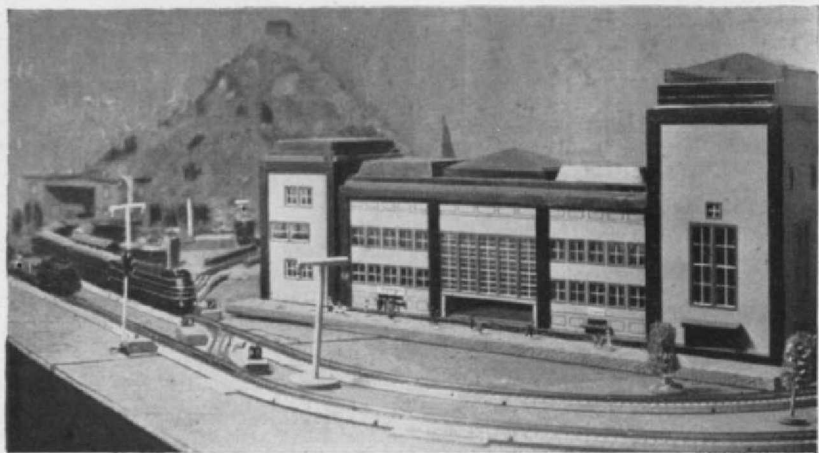
„Der Miba-Reporter“

Dieser bildberichtet über große und kleine Eisenbahnen in aller Welt, z. B. von einer Bahn in Afrika, dem letzten Modeschrei Amerikas (ein Miniaturzug auf einem Frauenhut), Modellbaupreisträger in USA, Signale in Italien und vielem mehr, also à la „Fox tönende Wochenschau“ nur ohne Töne (zumal letztere meistens Glücksache sind). Beachten Sie bitte Seite 107! Ich höre bereits die Veto-Stimme Ihres „Stationsvorstehers“ aus dem Hintergrund. Nur keine Bange! Wenn Sie eine halbe Schachtel Zigaretten weniger rauchen, können Sie den „Miba-Reporter“ bereits erwerben.

Nachdem es keine Lebensmittel-Aufrufe mehr gibt, müssen wir eben etwas anderes aufrufen, und zwar die etwaige Abgabe älterer Hefte des letzten Jahrganges. Besonders die ersten Nummern sind total vergriffen und werden von hunderten Lesern nachverlangt. Einige haben sich sogar schon Foto-Copien machen lassen. Sollten Sie durch irgendwelche Umstände solche abgeben können oder jemanden wissen, der es tun möchte, so geben Sie bitte mit einem Postkärtchen Bescheid, ich werde dann Interessenten an Sie verweisen. Ich habe dadurch erfahren, daß viele Leser die Miba-Hefte etwas unregelmäßig erwarben und dies dann am Jahresende bereuten. Es wird daher für jeden Leser gut sein, die Hefte unbedingt laufend zu kaufen, auch wenn er zeitweise anderweitig engagiert ist.

Als Abschluß noch eine persönliche Bitte: Unsere Zeit war in den letzten Wochen durch die Vorbereitungen zur Nürnberger Spielzeugmesse und auch während derselben so knapp, so daß Sie uns allen einen Gefallen erweisen, wenn Sie Ihre Post eine Zeitlang nur auf rein geschäftliche Angelegenheiten beschränken würden. Wenn ich Ihnen sage, daß monatlich rund 1200, teils mehrseitige Briefe eingehen, dann werden Sie sicher Verständnis für meine Bitte um eine kleine „Erholungspause“ haben. Vergleiche möchte ich lieber nicht ziehen, um es mit der „holden Weiblichkeit“ nicht zu verderben. Nichts für ungut!

Ihr WeWaW



Ein selbstgebautes Bahnhof-Empfangsgebäude des Herrn Kahlert, Braunschweig. Das Gebäude ist in drei Teile zerlegbar und aus 2 mm-Sperrholz gefertigt.

Das Bahnbetriebswerk

von Dipl.-Ing. Kurek

Die Heimatdienststelle einer Lokomotive ist das Bahnbetriebswerk (Bw.). Ihm ist sie zugeteilt, zu ihm kehrt sie nach Beendigung ihres Laufplanes zurück. Im Bw. werden die zugehörigen Loks abgestellt, gereinigt und entschlackt, mit Kohle, Sand und Wasser versehen. Auch kleinere Instandsetzungsarbeiten können hier durchgeführt werden. Jeder größere Bahnhof hat ein Betriebswerk, große Zugbildungsbahnhöfe manchmal sogar mehrere.

Wir sehen jetzt schon: Beim Bw. ist es nicht allein mit dem Lokomotivschuppen

getan. Es gehört noch mehr dazu: ein Wasserturm, eine Bekohlungsanlage, eine Besandungsanlage, Gruben, über denen die Lok entschlackt und gesäubert werden können, ein Dienstgebäude für das im Bw. beschäftigte Personal — wir haben also allerhand Arbeit vor uns, wenn wir ein Bw. für unsere Modellbahnanlage planen.

Zunächst die grundsätzliche Anordnung. Bitte sehen Sie sich die beigefügten Gleispläne mit den eingezeichneten Bauten an! Für wieviel Maschinen soll Ihr Bw. überhaupt angelegt sein? Haben Sie Dampflok

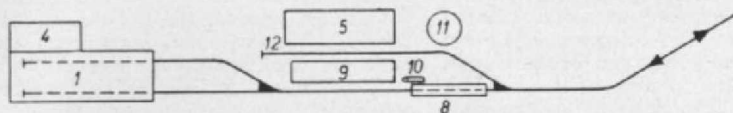


Abb. 1. Kleines Bw. für Tendertlokomotiven

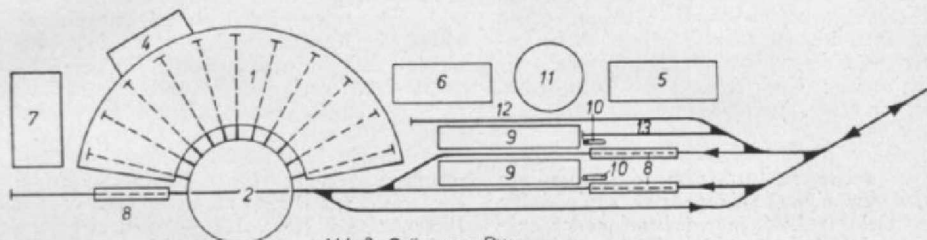


Abb. 2. Grösseres Bw.



Abb. 3. Bw. für elektrische Lokomotiven

- | | |
|----------------------------------|------------------------------|
| 1 = Schuppen | 8 = Grube |
| 2 = Drehscheibe | 9 = Kohlenbansen |
| 3 = Schiebebühne | 10 = Wasserkran |
| 4 = Werkstatt | 11 = Wasserturm |
| 5 = Dienstgebäude der Lokleitung | 12 = Gleis f. Kohlenwagen |
| 6 = Kantine | 13 = Gleis f. Schlackenwagen |
| 7 = Übernachtungsgebäude | 14 = Aufstellungsgleis |

auf Ihrer Anlage oder elektrische Lokomotiven? Zweckmäßig steigen wir jetzt einmal auf den Führerstand einer Lok, die nach Beendigung des Dienstes zum Bw. fährt, dann können wir uns am besten ein Bild machen. Das Bw. liegt so zum Bahnhof, daß die Maschinen möglichst wenig Ein- und Ausfahrtsgleise zu kreuzen haben, wenn sie vom Zug kommen. Auch soll mehrmaliges Vor- und Zurücksetzen vor der Einfahrt ins Bw. vermieden werden. Unsere Lok fährt zunächst an die Bekohlungsanlage, den Wasserkran und die Besandungsanlage (siehe auch die heutige Bauanleitung einer Besandungsanlage, Seite 88—92 Anm. d. Red.), damit sie für weitere Fahrten gerüstet ist. Vor oder hinter diesen Anlagen sind Gruben für Entschlackung und Untersuchung angeordnet. Nun ist unsere Maschine klar für ihre nächste Fahrt. Planmäßig hat sie aber Ruhezeit und kommt in den Schuppen. Die Form unseres Schuppens hängt von der Zahl und Art der auf unserer Anlage laufenden Lok ab. Haben wir Tenderlokomotiven, so können wir uns eine Drehscheibe sparen. Wir fahren die Maschinen über Weichen in einen einfachen Rechteckschuppen mit 2 oder mehreren Gleisen. Sind Maschinen mit Schlepptender im Betrieb, deren Fahrtrichtung geändert werden muß, so werden wir doch immer eine Drehscheibe anschließen. Von ihr gehen strahlenförmig die Schuppengleise aus.

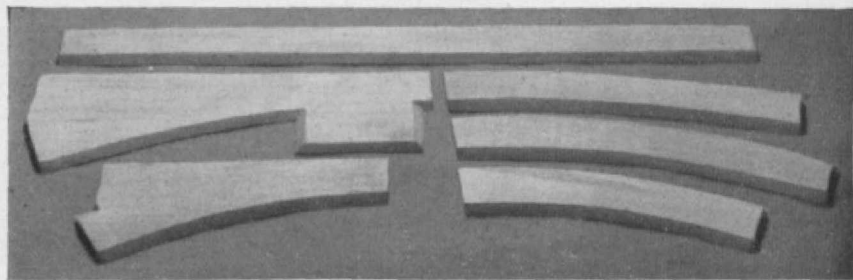
Schuppen für elektrische Lokomotiven haben meist Rechteckform, die allerdings meist nur eine Loklänge tief sind, dafür aber mehrere Lokstände nebeneinander aufweisen. Die Loks werden mit einer Schiebebühne auf ihre Stände verfahren. Wie wäre

es, wenn wir einmal einen solchen Schuppen mit Schiebebühne bauen würden? Ich sah noch nie einen auf einer Modellbahnanlage.

Zur Ausfahrt der Lok an den Zug ordnen wir, wenn es irgend möglich ist, ein besonderes Ausfahrtsgleis an, damit sich ankommende und abgehende Maschinen nicht behindern. Das Behandlungsgleis mit Kohlenbunker usw. wird zweckmäßig ebenfalls noch von dem Einfahrtsgleis abgezweigt. Sie merken, daß ein Bw. doch eine richtige Anlage für sich ist.

Nun noch ein Wort zu den Baulichkeiten. Der Kohlenbansen muß so angeordnet werden, daß neben den zu bekohlenden Loks auch noch Güterwagen Platz finden, die den Bansen mit Kohle versorgen. Bei einem großen Bw. ist ein Kran vorgesehen; die Kohle wird von hochgelegenen Bunkern auf die Tender gegeben. (S. a. Fotos in Heft 3, Band I.) Weiter: Zum Wasserkran gehört auch ein Wasserturm. An der Ausschlackgrube kann ein Schlackenaufzug angebracht werden mit Verlademöglichkeit für die abgelöschten Schlacken. Am Lokschuppen selbst befinden sich Anbauten für Schmiede und Schlosserei. Und wer noch ein übriges tun will, der vergesse neben dem Dienstgebäude nicht die Kantine und die Wasch-, Umkleide- und Aufenthaltsräume für das Personal, denen noch ein Übernachtungsgebäude für fremdes Lokpersonal angefügt werden kann.

Ich hoffe, ich habe Ihnen nun einige Anregungen gegeben. Oder haben Sie schon ein solch weitläufig ausgebautes Bw. auf Ihrer Anlage? Nein? Ich — offen gesagt — auch noch nicht, — aber ich bin gerade dabei, eines zu bauen.

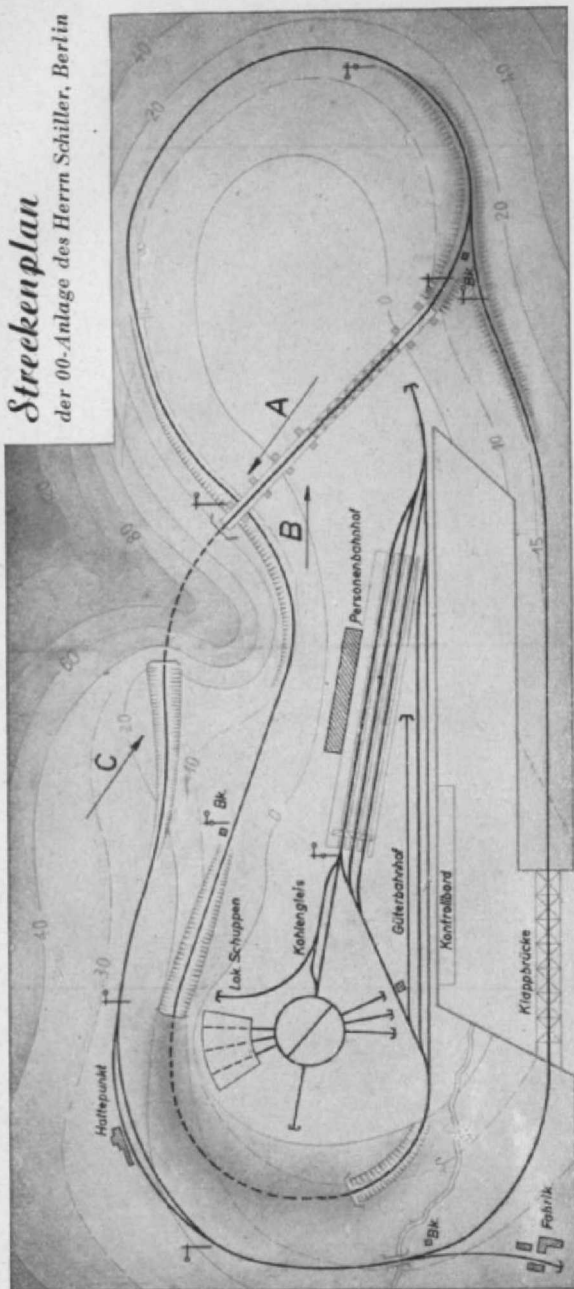


Etwas für die Gleisselbstbauer! Das Bastlerspezialgeschäft Löbermann, Nürnberg, stellt mittels zugesandter Papierschablonen jedes gewünschte Gleisgrundbrett aus getrocknetem Eschenholz her (s. a. heutige Inseratenbeilage).



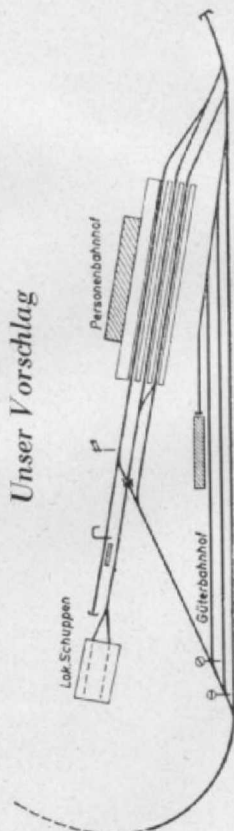
Streckenplan

der 00-Anlage des Herrn Schiller, Berlin



Herr Schiller sandte uns einen Streckenplan seiner ehemaligen 00-Anlage, bei der er auf landschaftliche Ausgestaltung sehr viel Wert gelegt hatte, und zwar zu einer Zeit, als das Modellbahnwesen in Deutschland noch sehr in den Kinderschuhen steckte. Er baute seine Landschaft wildromantisch mit Felsenschluchten und Tälern, um sie seinem rollenden Material anzupassen, das teilweise amerikanischer Herkunft war. Der Leser, der unsere Streckenpläne des Vorjahres aufmerksam betrachtete, wird schon festgestellt haben, daß dieser hier in Art und Gestaltung etwas den amerikanischen Vorbildern entspricht.

Unser Vorschlag



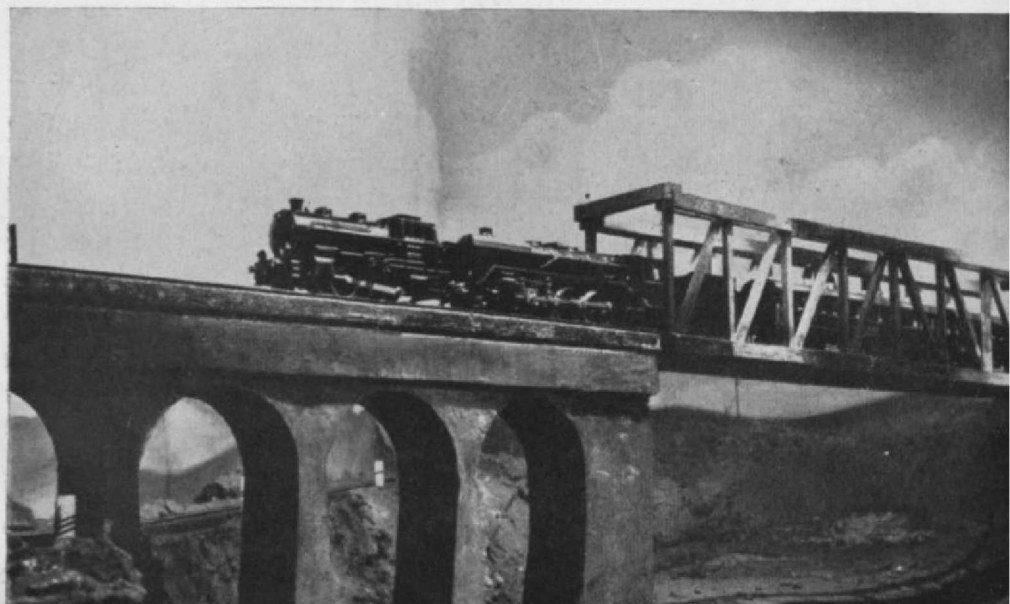
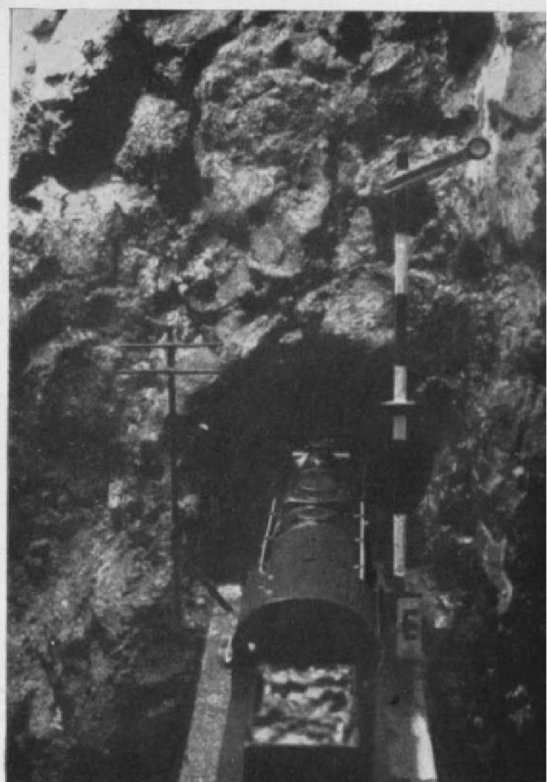


↑ Ansicht C

→ Ansicht A

Um diesen Streckenplan den deutschen Verhältnissen anzupassen, würden wir empfehlen, die Drehscheibe fortzulassen, da diese für den bescheidenen eingleisigen Betrieb nicht nötig ist und der Verkehr mit Tenderloks aufrecht erhalten werden kann. Außerdem sind einige Gleisänderungen vorzunehmen, wie sie auf S. 80 unten abgebildet sind.

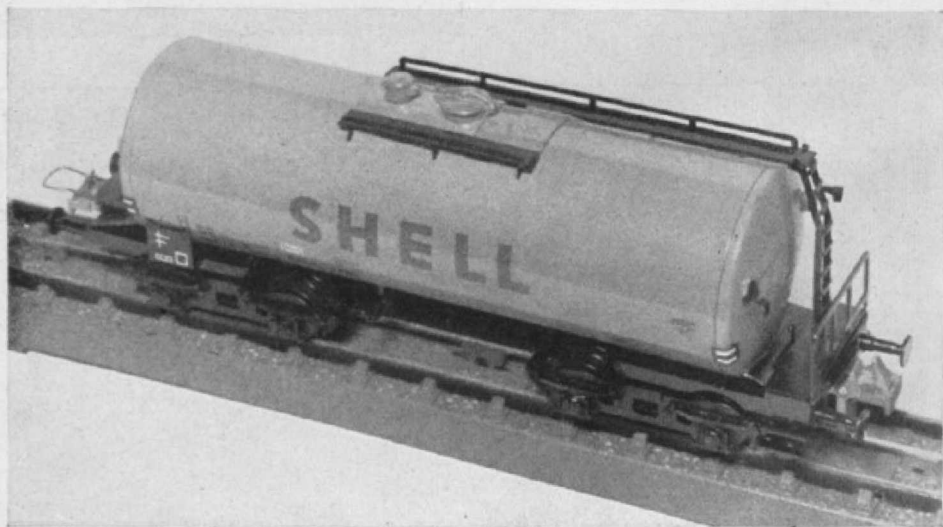
↓ Ansicht B

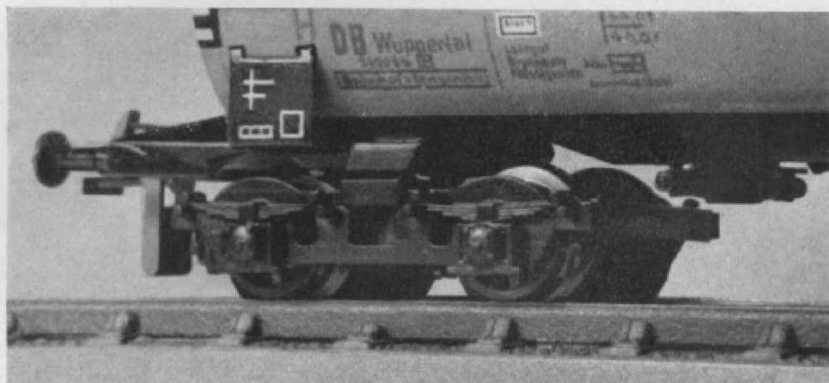


DAS NEUESTE VON TRIX:



Ein modellgetreuer, unverkürzter Kesselwagen in bisher unerreichter Ausführung, die sogar jeden kritischen Modellbauer überraschen wird. Zum ersten Male zu sehen auf der Nürnberger Spielzeugmesse. Es handelt sich um die maßstabgetreue Nachbildung des 4-achsigen Einheits-Leicht-Kesselwagens (ELK) der Waggonfabrik Uerdingen. Mit diesem Kesselwagen wird das neue Trix-Bauprogramm vielversprechend eingeleitet.





Diese Vergrößerung zeigt die ausgezeichnete Ausführung des maßstabgerechten Einheitsdrehgestelles. Man beachte die Details wie Bremsklötze, Federn, Achslager usw. und beim Waggon selbst die neuen Puffer, die Signalhalter, das Bühnengeländer, den Verschuß des Füllstutzens, den Entleerungsstutzen unter dem Kessel usw. Der Preis soll verhältnismäßig niedrig bemessen sein.

DAS GROSSE VORBILD:



Der ELK der Waggonfabrik Uerdingen in geschweißter Bauart (Kessel des Modells daher entsprechend glatt gehalten). LÜP des Vorbildes = 12,4 m, Länge des Modells = 14 cm.

Heft 4/1950 befindet sich am 20. April 1950 beim Händler