

Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

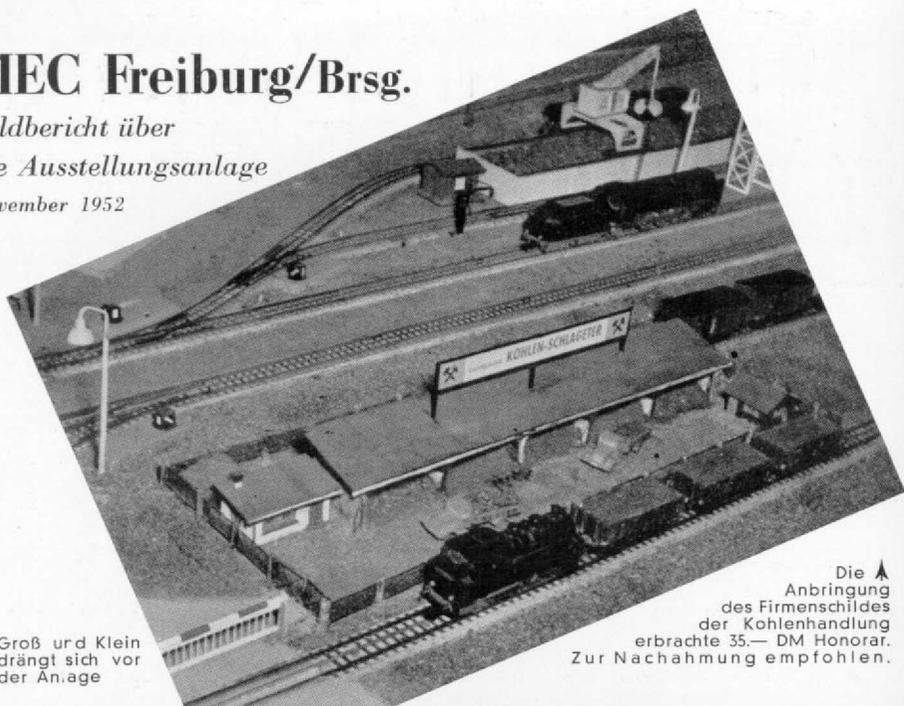
NR. 7 / BAND V 1953

NÜRNBERG

MEC Freiburg/Brsg.

Bildbericht über
die Ausstellungsanlage

November 1952



Y Groß und Klein
drängt sich vor
der Anlage

Die ▲
Anbringung
des Firmenschildes
der Kohlenhandlung
erbrachte 35.— DM Honorar.
Zur Nachahmung empfohlen.



Die Durchführung einer Modelleisenbahn-Ausstellung hängt im wesentlichen von 3 Hauptpunkten ab:

1. von einem geeigneten und für die Besucher leicht erreichbaren Ausstellungsraum,
2. von einer guten und wirkungsvollen Propaganda, und
3. von einem gewählten Motiv, welches seine Anziehungskraft sowohl auf die wirklichen Modelleisenbahner als auch auf die, welche es erst werden wollen, nicht verfehlt.

Punkt 1 wurde durch das freundliche Entgegenkommen des Eisenbahn-Betriebsamts Freiburg i. Brsg. ohne besondere Schwierigkeiten gelöst. Nach Zurverfügungstellung einer entsprechenden Baracke, deren Zugang für die Besucher außerhalb des Bahngeländes angeordnet wurde, konnte mit der Planung und dem Aufbau der Anlage begonnen und — nach Beendigung der Arbeiten — die Ausstellung eröffnet werden.

Für eine wirkungsvolle und dezente Propaganda (Punkt 2) sorgten in Gemeinschaftsarbeit das Eisenbahn-Verkehrsamt Freiburg durch kostenlose Überlassung geeigneter und ansprechender Eisenbahnbilder, die in dem Ausstellungsraum zur Aufhängung gelangten, und der Club selbst durch Herausgabe eines besonderen Prospektes und Verteilung von Plakaten im Brennpunkt der Stadt wie auch in der näheren und weiteren Umgebung. Nicht zu vergessen sind selbstverständlich die Schulen und die zahlreichen Dienststellen der Deutschen Bundesbahn am Platze.

Das zu wählende Motiv (Punkt 3) war eine bedeutend schwierigere Aufgabe, die mit Erfolg nicht von heute auf morgen gelöst werden konnte. Vor allem deswegen nicht, weil schon bei der ersten Planungsbesprechung zunächst der Wunsch und später der offizielle Antrag gestellt wurde, eine Anlage zu erbauen, die ganz aus dem üblichen Rahmen herausfallen soll. Man wollte keine der zur Genüge bekannten Bahnhofsanlagen mit im Hintergrund liegenden, unnatürlich wirkenden Gebirgsmassiven, die wiederum unter sich durch ein Netz von Brücken mit einander verbunden sind, und ähnliches mehr. Nein, man wollte dem Motiv einen reinen eisenbahntechnischen Charakter verleihen und Vorgänge der DB im Modell zeigen, wie sie der Laie — sprich „Nichteisenbahner“ — aus der unmittelbaren Nähe selten oder nie zu sehen bekommt.

Nach eingehendem und tagelangen Studium der Modelleisenbahn-Literatur, sowie der einschlägigen Fachwerke über Eisenbahnbau und -Betrieb (genannt seien nur „Eisenbahnbau“ von Prof. Dr. Ing. Otto Blum, „Technische Anlagen der Eisenbahn-Betriebswerke“ von Ing. Rud. Kadde, „Die Signale und Kennzeichen der Deutschen Reichsbahn“ von RB. Ober.-Insp. A. Neumann, u.a.m.), kam unserm tech. Leiter — Res. Lokführer H. Jaeger — der rettende Gedanke:

„Wir bauen einen originalgetreuen modernen Güterbahnhof mit allen technischen Einzelheiten wie Ablaufberg, Bahnbetriebs-Werk, Wagenwerkstätte, Gleisharfen, Industrie-gleis-Anschlüsse, Lokschuppen mit moderner Schotterbett-Gelenkdreh-scheibe usw.“

Nach endgültigem Abschluss der Planungsarbeiten und Aufstellung der erforderlichen Tischplatte (7,40 m Länge und 1,70 m Breite) konnte Mitte Januar 1952 mit dem Bau der Ausstellungs-Anlage begonnen werden.



„Südwestfunk“ bei der Reportage. Links: Vorsitzender des MECF, Herr Obering. K. Bachert

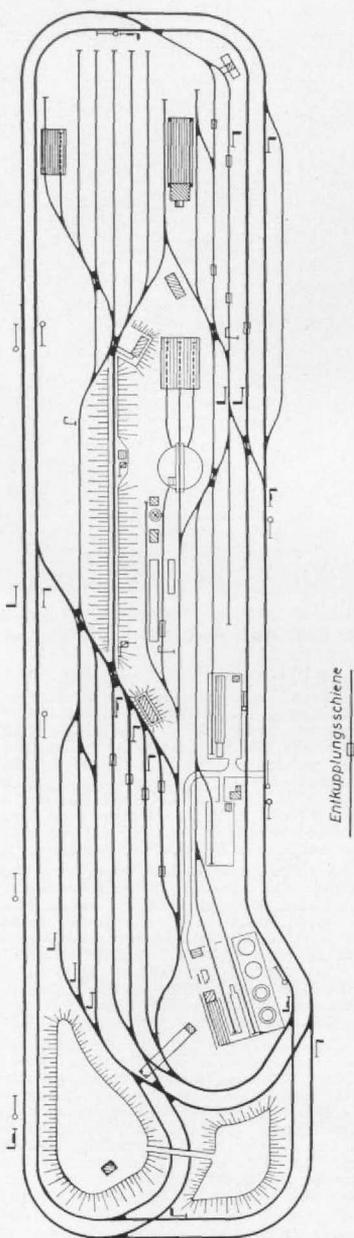
Nach monatelanger und intensiver Arbeit unserer Clubmitglieder war Ende Oktober 1952 die Anlage soweit fertiggestellt, daß mit der Inbetriebnahme und den planmäßigen Versuchsfahrten begonnen werden konnte. Aufgetretene Kurzschlüsse mußten noch beseitigt, Kabel verlegt, Signal-Baken, km-Steine und Signalfernsprechhäuschen erstellt werden. Hecken und Bäume waren an der richtigen Stelle zu „pflanzen“ und der „Eisenbahner-Schrebergarten“ anzulegen usw.

Dann kam das große Reinemachen des Ausstellungsraumes und dessen Ausschmückung, die „Schienen- und Weichenreiner“ waren tüchtig bei der Arbeit, während die Loks, das rollende Material, die vielen Vor-, Haupt- und Sperrsignale und die dazugehörigen Weichen sich einer letzten Überprüfung unterziehen mußten. Die „Lampenreiner“ kontrollierten ihre nahezu 100 Lämpchen und wechselten defekt gewordene ordnungsgemäß aus.

Dann war es endlich soweit.

Lokführer, Stellwerksbeamte, Fahrdienstleiter und Res.-Personal — teils in einer Person vereinigt — fieberten vor Aufregung, ob sich angesichts der Herren Vertreter der Deutschen Bundesbahn der Betrieb wohl planmäßig abwickeln würde. In der Tat, es wickelte sich alles programmgemäß ab (denn die Clubmitglieder Ernst, Horlacher und Jaeger hatten zuvor eifrig geschult).

Güterzüge fahren ein und aus, wurden über den Ablaufberg gedrückt und zerlegt, um in den



Richtungsgleisen zu neuen Güterzügen zusammengestellt zu werden. Die kleinen Rangierloks waren emsig bei der Arbeit, und die „Entkuppler“ hatten alle Hände voll zu tun. Vom Dienst zurückkehrende Loks wurden mit Wasser versorgt, entschlackt, bekohlt und besandet, um nach Befahren der selbsterbauten Schotterbett-Gelenk-Drehscheibe mit mechanischer Verriegelung — Bauart Jaeger — im Lokschuppen abgestellt zu werden oder einen neuen Zug zu übernehmen. Waggons wurden vor der großen und modernen Eilgüterhalle zur Entladung abgestellt, andere wieder nach erfolgter Beladung durch eine Rangierlok abgeholt und in die Richtungsgleise gedrückt.

Ein großer Güterzug — beladen mit sämtlichen Volkswagen-Modellen — sowie ein ESSO-Tankwagenzug — bestehend aus 2- und 4-achsigen Tankwagen — erregten das lebhafteste Interesse der Besucher.

Eine Leig-Einheit versah mit erhöhtem Tempo ihren Dienst, Maschinen wurden auf der Drehscheibe gedreht und ausgewechselt, der Hilfszug rückte zu einer Entgleisung einer Lok aus, Heißläufer wurden zur Reparatur in die Wagenwerkstätte verbracht und vieles andere mehr.

Etwa 100 Güterwagen aller Baumuster und Gattungen wie O-, G- und S-Wagen, Kranwagen und Tieflader ermöglichten die Zusammenstellung der verschiedenartigsten Güterzüge zu allen möglichen Zwecken.

Während all dieser „Manöver“ verkehrten auf der 2-gleisigen Hauptstrecke, die rings um den Güterbahnhof führte, der „Rheingold“ F 163 abwechselnd mit den Güterzügen sowie der rote

◀ Der Streckenplan im Maßstab 1 : 45

Auf der 7,40 x 1,70 m großen Anlage ist eine zweigleisige Strecke montiert, welche den Rangierbahnhof mit zwei Einfahr- und 3 Ausfahrgleisen einschließt. Eines davon ist als Kehrschleife ausgebildet. Ein Eilgüterbahnhof, ein Bahnbetriebswerk sowie einige Privatgleisanschlüsse runden das Gesamtbild ab.

Der **Rangierbahnhof** in Durchgangsform teilt sich in nachstehende Gleisgruppen auf:

- a) Einfahrgruppen mit Packwagen- und Lokfahrgeleis
- b) Ausfahrgruppe mit Umfahrgeleis
- c) Ablaufberg (Eislerücken) mit Umfahrgeleis
- d) Richtungsgruppe mit Übergabegleis für den Eilgüterbahnhof, Schadwagen- und Umfahrgeleis.

Der **Eilgüterbahnhof** — ebenfalls in Durchgangsform — besitzt ein Überholungsgeleis, ein Rampen-, ein Hallen- und ein Bereitstellungsgeleis.

Das **Bahnbetriebswerk** ist von beiden Bahnhöfen aus von den einrückenden Loks auf kürzestem Weg zu erreichen und liegt zentral vor dem Ablaufberg. Eine Drehscheibe übernimmt das Wenden der Loks. Neben dem Einfahr- und Restaurierungsgeleis sind je ein Ausfahr-, Kohlenwagen- sowie Hilfszuggeleis — von jeder Seite befahrbar — angeordnet. Lok-Wasserkranne, Schlackensumpf, Bekohlungsanlage mit feststehenden Hochbunkern und eine moderne Besandungsanlage gehören zur weiteren Ausstattung.

Die **Privat-Anschlüsse** führen zu einem ESSO-Großtanklager und zu einem Lagerplatz einer Kohlenhandels-gesellschaft.

Die einzelnen Gleis- und Gleisgruppenlängen, sowie die aufs äußerste beschränkte Anzahl der Gleise sind einerseits durch die gegebene Fläche und andererseits durch die Märklin-Gleisradien bestimmt. Trotz dieser kleinen Mängel ist es möglich, alle Vorgänge, die sich auf einem Rangierbahnhof abspielen, vorbildgetreu wiederzugeben.

Fleißige Hände bei der Arbeit — damit alles
noch rechtzeitig fertig wird



Einige Mitglieder
des MEC Freiburg beim Anlagenbau

Triebwagenzug „Rheinblitz.“ Den Höhepunkt der Vorführung bildete schließlich die „Nachtstimmung“ der Ausstellungsanlage. Die vielen decent beleuchteten Betriebsgebäude, die in großer Zahl vorhandenen in rot, grün und orange leuchtenden Signallaternen der Vor- und Hauptsignale, die Unmenge von beleuchteten Weichenlaternen, die vielen zwischen den Rangier- und Richtungsgleisen aufgestellten Bogenlampen der Fa. Vollmer und schließlich die elektrisch beleuchteten Stellpulte innerhalb der Stellwerke mit ihren winzig kleinen roten und grünen Lämpchen verschafften unseren Gästen und Besuchern die Illusion einer scheinbaren Wirklichkeit...

Nach Beendigung der Vorführung — die nahezu 1 Stunde in Anspruch nahm — sprach der Vorstand des Eisenbahnbetriebsamtes Freiburg, Herr Vizepräsident Kraft, seine höchste Anerkennung für das Gesehene aus. (Alle die namhaften Her-

ren zu benennen, würde im Rahmen dieses Berichtes zu weit führen.) Der Erfolg war auf jeden Fall 100% ig, zumal sich auch die Presse und der Rundfunk einschalteten.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß die Ausstellung in dieser speziellen Art ein 3-facher Erfolg war und zwar

einmal für den Club selbst;
zweitens hatte sie für die Deutsche Bundesbahn eine nicht zu unterschätzende werbende Bedeutung und

schließlich haben wir den Beweis erbracht, daß aus dem heutigen Industrie-Material, verbunden mit Selbstbau-Erzeugnissen, bei fachkundiger Planung Anlagen erbaut werden können, die das Höchstmaß an Modelltreue erreichen. Ba.

TORAUTOMATIK für Rechteck-Lokschuppen

von Ing. H. Hesse

Es ist schön und gut, wenn unsere Loks nach „Dienstende“ wie im Großen in einem Schuppen vor den Unbilden der Witterung — in unserem Falle vor dem Staubwedel der sorgenden Modellbahnerchefrau — geschützt sind. Bei meinem Schiebebühnen-Lokschuppen werden die Tore durch einen Motor geöffnet und geschlossen. Wenn dies auch beim Großbetrieb nicht der Fall ist, so wirkt es doch immer reizvoll, wenn sich zu Beginn einer Vorführung erst einmal die Tore — wie von Geisterhand gelenkt — öffnen und eine Lok nach der anderen über die Schiebebühne auf die Anlage fährt, oder zum Schluß die Schuppentore sich wieder automatisch schließen.

Aufgrund meiner Konstruktion braucht sich der Motor — wie Sie noch verstehen werden — nur in einer Richtung zu drehen; eine Umschaltung oder Umpolung erübrigt sich deshalb.

Als erstes fertigen wir uns aus U-Profilen einen Rahmen mit den Torpfosten, den wir über den Toröffnungen mit Fenstern aus Zellon und mit Standnummern für die Loks versehen können. Die Höhe beträgt ca. 85 mm, die Breite 300 mm.

Die Pfosten werden unten rechtwinklig umgebogen und später auf die Grundplatte geschraubt. Dann sind die Torflügel aus Weiß- oder Messingblech anzufertigen (ca. 65 mm hoch und 26 mm breit). Zur Weißblech- oder Bretterimitation ritzen wir die Bleche mit einer Reißnadel und löten ringsum einen 1 mm breiten Blechstreifen, ebenso eine Querstrebe, damit unsere Tore etwas plastisch aussehen.

Aus 2 mm breiten Messingstreifen machen wir uns jetzt die Torbänder, die wir später an die Torflügel anlöten. Die zugehörigen Torangeln stellen wir aus 1 mm Messingdraht her und löten sie an die Torpfosten an. Es empfiehlt sich, bei dieser Arbeit den Rahmen mit den Torpfosten auf ein Brettchen zu legen. Jeder Torflügel wird genau eingepaßt und alsdann werden die Torbänder angelötet. Ist diese Arbeit getan, so können wir unseren Rahmen mit den Torpfosten auf dem Grundbrett festschrauben, doch stützen wir ihn zur Sicherheit noch mit einigen Streben aus 1,5 mm Messingdraht ab, wie Abb. 3 zeigt.

Als nächste Arbeit sind die Hebelarme aus 1 mm Messingdraht zu biegen und an die Torflügel anzulöten (Abb. 1 u. 2); sie müssen sich ohne gegenseitige Berührung aneinander vorbeibewegen lassen. Die linken (und danach die rechten) Torflügel werden mit je einem Gestänge aus U-Profilen 2x2x2 mm verbunden. Somit sind sie

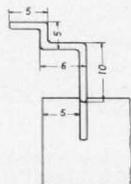


Abb. 1

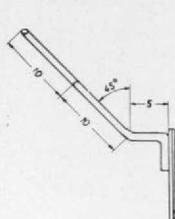
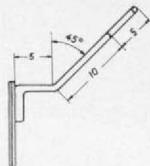
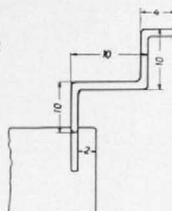
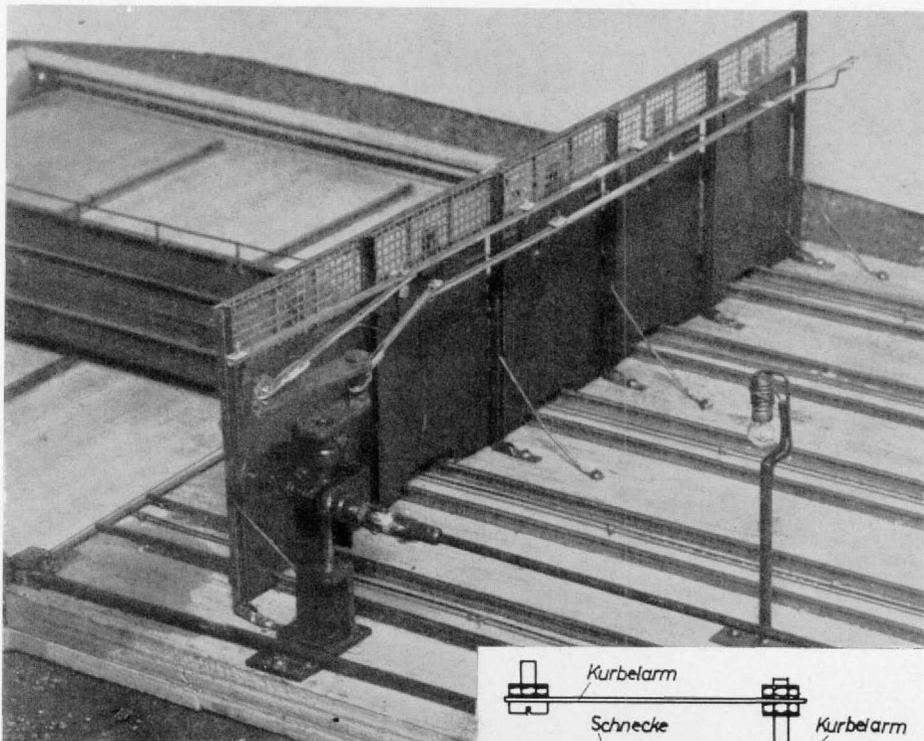


Abb. 2



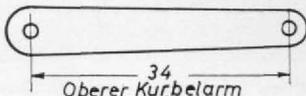
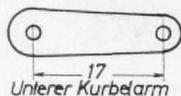
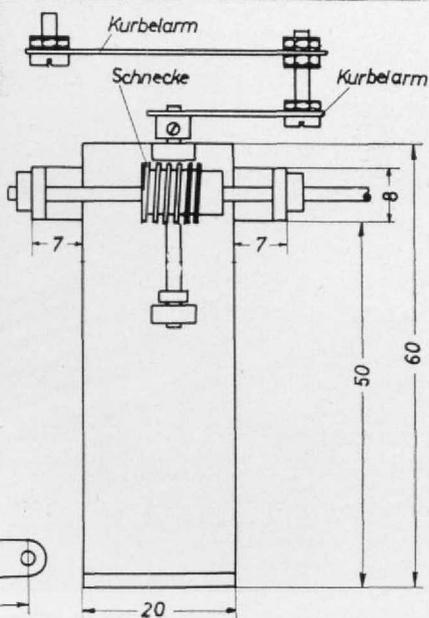


▲ Abb. 3 Lagerblock mit Welle, Kurbelarme u. Hebelarme
Abb. 4 Zeichnung im Maßstab 1 : 1 für H0.

untereinander gekuppelt und wir können nunmehr überprüfen, ob sich alle Tore gleichmäßig öffnen und schließen. Kleine Ungenauigkeiten sind durch Biegen der Hebelarme auszugleichen.

Skizze 4 und Abb. 5 zeigen den Lagerblock mit der Welle und die beiden Kurbelarme, die wir nunmehr anzufertigen haben. Der Lagerblock wird aus 2-mm-Messingblech laut Skizze gebaut und trägt die waagrechte Welle, die zum Antriebsmotor führt (mit einem Schneckengetriebe 1:20) und die senkrechte Welle mit den beiden Kurbelarmen. Der untere Kurbelarm hat eine Länge von 17 mm, der obere eine Länge von 34 mm, gemessen von Mitte zu Mitte Bohrung. Zur Montage der Torautomatik gehen wir nun wie folgt vor:

Wir befestigen zunächst den unteren Kurbelarm, der eine 13 mm lange M2-Schraube mit Kontermutter erhält, an der senkrechten Welle.



Das vielgefragte Buch über die Länderbahnloks

ist zur Zeit in Vorbereitung und wird zum Jahresende erscheinen. Von weiteren Anfragen und Bestellungen bitten wir Abstand zu nehmen. Erscheinungstermin wird rechtzeitig bekanntgegeben!

Sodann bringen wir den Kurbelarm in seine äußerste Stellung rechts (vom Schuppeninnern gesehen), so daß sämtliche linken Torflügel geschlossen sind. Eine Schubstange aus 2x2mm-U-Profil wird an dem letzten Hebelarm des linken Torflügels drehbar befestigt. Drehen wir jetzt die senkrechte Welle mit der Hand, so werden sich die linken Torflügel öffnen und wieder schließen. Geht dies einwandfrei vor sich, so wird der zweite Kurbelarm mittels zweier Kontermuttern aufgesetzt, nachdem er ebenfalls einen Kurbelzapfen aus einer 2-mm-Schraube erhalten hat. Nun fertigen wir eine zweite Schubstange an, die aber an dem Hebelarm des zweiten Torflügels angreift. Dies ist konstruktionsbedingt, weil die beiden Schubstangen die gleiche Länge haben müssen. Drehen wir nun unsere senkrechte Welle wieder von Hand, so werden sich alle 10 Torflügel öffnen, schließen, wieder öffnen usw. Wer das geschafft hat, wird nun auch verstehen, warum der Motor für die Tormechanik nur in einer Richtung zu laufen braucht.

Damit die Gestänge sich im Betrieb nicht von den Hebelarmen lösen, werden an deren Enden

kleine Blechplättchen aufgelötet. Zum Schluß wird noch eine Welle mit einem Schneckengetriebe 1:30 zum Antriebsmotor geführt und unsere Torautomatic kann dann dem Betrieb übergeben werden.

Wer ganz hundertprozentig bauen will, kann noch eine Endausschaltung für die Torautomatic einbauen, so daß die Tore selbsttätig in ihren Endstellungen stehen bleiben. Ich habe hierauf bei meinem Modell zunächst verzichtet, um den ganzen Mechanismus nicht allzu sehr zu komplizieren.

ANMERKUNG DER REDAKTION: So interessant die geschilderte Automatic auch ist, so hat sie nur den einen Schönheitsfehler, daß sich eben sämtliche Tore auf einmal öffnen und nicht einzeln je nach Bedarf oder Belieben. Herrn H. genügt allerdings diese Anordnung, wie sie sicher auch auf manch einer Ausstellungs-Vorführranlage am Platze sein dürfte. Für den Fall, daß jedoch das Öffnen und Schließen jedes einzelnen Tores erwünscht ist, muß man sich schon eine andere Konstruktion ausdenken.

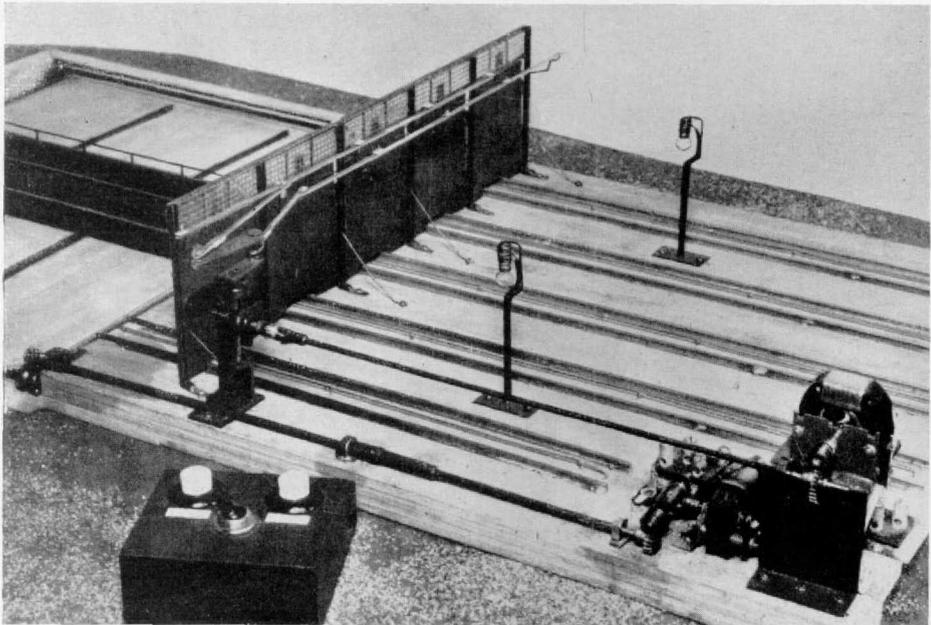


Abb. 5. Totalansicht — Tormechanik und Antrieb (In Verbindung mit Schiebepöhlenantrieb)