

Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

NR. 2 / BAND VII 1955

NÜRNBERG

„Fachgemäßes Katerfrühstück?“

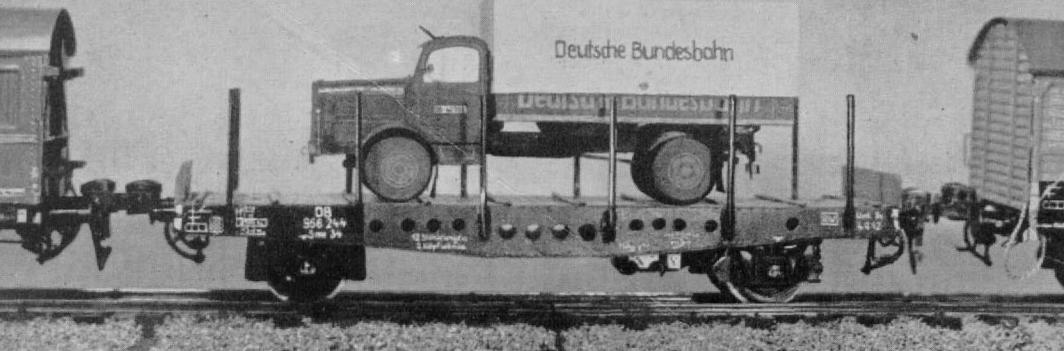
Von Heinz Oesterle, Bietigheim.

Heute will ich Ihnen einmal erzählen wie ich zum Miniaturbahner wurde. Zuerst, ja, da war die Eisenbahn für mich ein Buch mit sieben Siegeln. Das war noch vor einer Reihe von Jahren. Dann aber ging es voran mit meinen Kenntnissen. Ich fand das Gebiet der Eisenbahn sehr interessant und es wurde geradezu „spannend“ (wie in einem Kriminalroman), als ich allmählich immer mehr in die Materie hineinwuchs. Und so kam eines Tages in mir der Wunsch auf, eine Eisenbahn im Kleinen zu besitzen. Nun ja, ich habe eine: Spur 0 mit Uhrwerkantrieb! Mein Vater konnte es sich nicht leisten, mir eine „teure“ elektrische Bahn zu kaufen. Hätte er allerdings gewußt, welche Eisenbahn Narr ich wurde, er hätte bestimmt nicht „Nein“ gesagt. So blieb mir halt nichts anderes übrig, als mit der Uhrwerkbahn zu spielen, d. h. ich hatte wenigstens die Illusion, eine Eisenbahn dirigieren zu dürfen.

Nach einiger Zeit gelästete es mich dann nach einer H0-Bahn. Aber als ich Geld hatte, gab es nichts und als es dann etwas gab, hatte ich kein Geld! Ein kompletter MIBA-Band war einmal mein Weihnachtsgeschenk und im letzten Jahr kam nun auch das Buch „25 Jahre Einheitstok“ dazu. Eines Tages besaß ich dann „zufällig“ einmal ein paar Mark und kaufte mir davon zwei Quadratmeter Hartfaserplatten: wenigstens ein Anfang! Daß ich bestimmt einmal etwas Ver-

nünftiges zustande bringe, nehme ich stark an, denn die ersten Versuche verliefen erfolgreich: Ein Wagen ist bereits fertig, allerdings ganz aus Holz.

Zur Zeit sammle ich leere Streichholzschachteln und hoffe, daß ich aus deren dünnen Holz eines Tages etwas machen kann. Wenn ich aber in die Zukunft schaue und überlege, so sehe ich meistens ein großes Luftschloß: Eine große Modellbahnanlage! Fortläufig bin ich aber froh, wenn ich die MIBA lesen kann. Leider besteht bei mir nicht die Möglichkeit, daß ich beim Rauchen, Trinken oder Kegeln etwas für meine Eisenbahnliebhaberei absparen kann, da ich diesen Dingen sowieso fern stehe. Wenn ich heute also noch nicht über eine ausgedehnte Miniaturbahnanlage verfüge und nicht einmal den von mir gebauten Wagen versuchsweise über ein Gleis rollen lassen kann, so hoffe ich doch, daß es vielleicht bald möglich sein wird, mich noch eingehender mit der praktischen Modellbahnerei zu befassen. „Kommt Zeit, kommt Rat“, sagt ja das Sprichwort und wenn ich auch vorläufig nur ein MIBA-Leser bin, so wird sicherlich einmal der Tag kommen, an dem mich nicht nur die „mibaistischen“ Gedanken „selig“ machen, sondern wo ich eigene Erfahrung sammeln und meinen „Senf“ dazugeben kann. Hoffentlich bald!

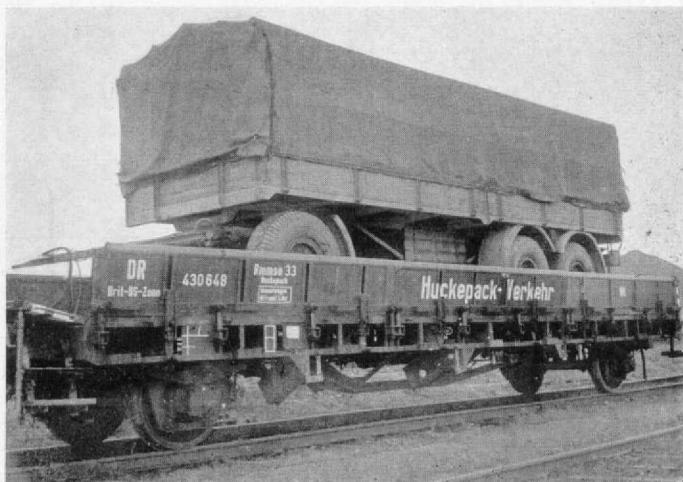


Huckepack fährt auch dieser „51-Mercedes-Lkw“ in Baugröße 0. Zwar nicht vorschriftsmäßig auf einem „Rmso 33“, sondern auf einem „Smr 34“, aber vor 2 Jahren konnte der Erbauer, Herr Dipl. Ing. H. Neidig, gewiß noch nicht wissen, daß die Buba einmal R-Wagen für diesen Zweck verwenden würde.

Heft 3 / VII ist in der 3. Märzwoche bei Ihrem Händler!

Autos fahren Hucke- Pack!

Eine neue DB-Einrichtung zur Entlastung des Straßenverkehrs in Deutschland.



Ein „Huckepack“-fahrender Lastkraftwagen auf einem der für diesen Dienst speziell hergerichteten Rmso-33 Wagen. Foto: Palm, Ffm.

Seit dem 1. 12. 1954 hat die Deutsche Bundesbahn versuchsweise eine neue Beförderungsart eingerichtet: Es handelt sich um die Beförderung von Lastkraftwagen und deren Anhängern auf Fahrzeugen der Deutschen Bundesbahn, wodurch versucht werden soll, das Straßennetz der Bundesrepublik etwas zu entlasten. Inwieweit dieses Vorhaben gelingt wird die Zukunft zeigen. Auf jeden Fall soll dieser Versuch entgegen anderslautenden Meldungen nicht schon jetzt wieder eingestellt werden.

Der Huckepackverkehr, der nur für beladene oder unbeladene Lastzüge oder einzelne Fahrzeuge (Motorwagen bzw. Anhänger allein) vorgesehen ist, wird vorerst auf den beiden Strecken Hamburg-Mülheim (Ruhr)-Speldorf und Hamburg-Frankfurt (Main)-Ost durchgeführt. Außer den oben angeführten Fahrzeugen sind noch Sattelschlepperfahrzeuge mit oder ohne Zugmaschinen zur Beförderung auf den Huckepackwagen zugelassen. Einzelne Zugmaschinen und Möbelwagen dagegen nicht! Als Modellbahner muß man folglich auch auf diese Dinge achten, falls man gewillt ist, auf seiner Anlage den Huckepackverkehr einzuführen und damit dann nicht eines schönen Tages jemand daherkommt, um uns auf die Unmöglichkeit des Transportes eines Möbelautos auf einem Huckepackwagen aufmerksam zu machen.

Die Abmessungen der zu befördernden Kraftfahrzeuge und Anhänger unterliegen verständlicherweise gewissen Einschränkungen: Die Scheitelhöhe der zu befördernden

Fahrzeuge darf bis zu 3,40 m betragen, die größte Höhe an den Ecken jedoch nur 3,10 m, die Breite 2,50 m und die Länge 10,50 m.

Selbst mit diesen Größtmaßen wird das Lademaß I bereits überschritten, sodaß die DB gezwungen war, an verschiedenen Stellen der genannten Strecken das Profil entsprechend zu vergrößern. Das waren aber nicht die einzigen Vorbereitungen, die die Bundesbahn zur Durchführung des Huckepackverkehrs vornehmen mußte: 200 Rmso 33-Wagen mußten bereitgestellt und für den Huckepackverkehr eingerichtet werden (Absenkung des Wagenbodens — durch ein geändertes Laufwerk mit kleinerem Raddurchmesser — zur Einhaltung des Lademaßes); Begleiterwagen (MCL 4y) wurden aus vierachsigen Mannschaftstransportwagen der Kriegsbauart hergerichtet und bieten in je 7 Abteilen Liegeplätze für 42 Kraftwagenbegleiter. Für die Verladestellen wurden außerdem noch fahrbare Lademaße besonderer Konstruktion gebaut, mit denen leicht geprüft werden kann, ob die Straßenfahrzeuge die oben angeführten Abmessungen überschreiten oder einhalten.

Das Be- und Entladen der Huckepack-Rungenwagen kann sowohl an Seiten- als auch an Kopframpen erfolgen, so daß einer weitergehenden Einführung des Huckepackverkehrs keine allzu großen Schwierigkeiten entgegenstehen dürften — es sei denn, der Straßenverkehr macht von dieser Einrichtung nicht den genügenden Gebrauch, der einen dauernden Huckepackverkehr gewährleistet.

Eine Fahrt nach

von H. Großhans, Neu-Isenburg

Neu-Isenburg

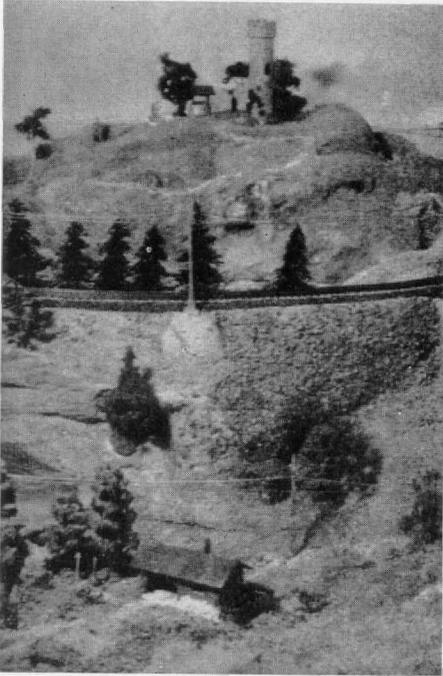


Abb. 1. Hoch drob'n auf dem Berg . . .

Hm, es ist tatsächlich ein schlechtes Foto, dieses nebenstehende Bild von der Isenburg, jenem sagenumwobenen Gemäuer, das dem sich darum herum angesiedelten Städtchen „Neu-Isenburg“ zu seinem Namen verholfen haben dürfte und sicherlich haben auch Sie bereits von Neu-Isenburg gehört: Wurde es doch im vergangenen Jahr beinahe (?) Meister der Amateurfußballer. Ach so, Sie spielen nicht Fußball — ich übrigens auch nicht. Gleichwohl veröffentlichte die MIBA bereits ein Bild vom Training auf dem dortigen — oder vielmehr: hiesigen — Fußballplatz. Aber auch ansonsten ist Neu-Isenburg ziemlich „heftig“ bekannt, wahrscheinlich durch seine „rührige Industrie“.

Sollten Sie nun einmal beabsichtigen, mit der Buba nach Neu-Isenburg zu fahren, dann haben Sie gewissermaßen Pech: In Neu-Isenburg hält kein D-Zug! Weitab vom Städtchen führt die Bahnstrecke vorbei. Der weiland

Großherzog von Hessen hat Anno Tobak mit dem Lincal einen Strich auf der Landkarte von Darmstadt nach Frankfurt gezogen (es kann aber auch von Frankfurt nach Darmstadt gewesen sein; so genau weiß ich das nicht), um damit die endlosen Streitereien um die Linienführung dieser Strecke zu beenden. (Unseres Wissens war es allerdings ein russischer Zar, der den Strich gezogen haben soll und zwar von Moskau nach Leningrad — pardon! Petersburg hieß das damals — oder umgekehrt. Aber nichts genaues weiß man nicht. D. Red.) Vom ganz im Walde liegenden Bahnhof kommt man deshalb erst nach einer guten halben Stunde Fußmarsch in's Städtchen. Und darum liegt Neu-Isenburg auch nur an einem Haltepunkt, so daß der genannte „Bahnhof“ eine maßlose Uebertreibung des Volksmundes ist. Vom „Bahnhof“ führt weiter ein schöner Weg zur Isenburg — und ich möchte Sie keinesfalls abhalten, auch einmal mit dem Bummelzug zu kommen.

Wundern wird es Sie, daß an diesem Bummelzug vornedran eine Ellok hängt, d. h. nicht die Lok hängt, sondern der Zug und der sogar hinten dran — an der Lok. Aus dieser Tatsache geht hervor, daß die in diesem Gebiet tätige Eisenbahngesellschaft zu jener Betriebsform zurückgekehrt ist, die sich in 24-jähriger Praxis als die für ihre Belange zweckmäßigste herausgestellt hat. In der Zeit von 1932 bis 1934 wurde diese Betriebsweise erstmalig an einer Spur I-Anlage erprobt (womit gleichzeitig heraus ist, daß hier von einer Modellbahn gesprochen wird!). Diese Betriebsform wurde dann nach vielerlei Versuchen auf die jetzige H0-Bahn übertragen und auch hier bewährte sich der Oberleitungsbetrieb sehr gut. Die Bahnverwaltung ist demzufolge der Meinung, daß mit dem Oberleitungsbetrieb alle gewünschten Fahreigenschaften erreicht werden können: Keine Fahrtunterbrechung infolge schlechter Kontaktabgabe an verschmutzten Schleifern, keine erzwungenen Schlußfahrten über Weichen. Dies alles aber mit der Maßgabe, daß für den Fahrdraht kein zur Oxydation neigendes Material verwendet wird. Am Bügel sammelt sich nämlich sonst an der nach hinten gekippten Fläche „Oxydgeschmierse!“ an und wenn die Fahrtrichtung geändert wird, hat man das „Gestolter“.

Im übrigen habe ich als Hauptverantwortlicher dieser illustren Bahngesellschaft angeordnet, daß die Anlage in der Hauptsache für Einzugsbetrieb ausgelegt wurde. Die Streckenführung ist deshalb auch nicht fahrstrom-

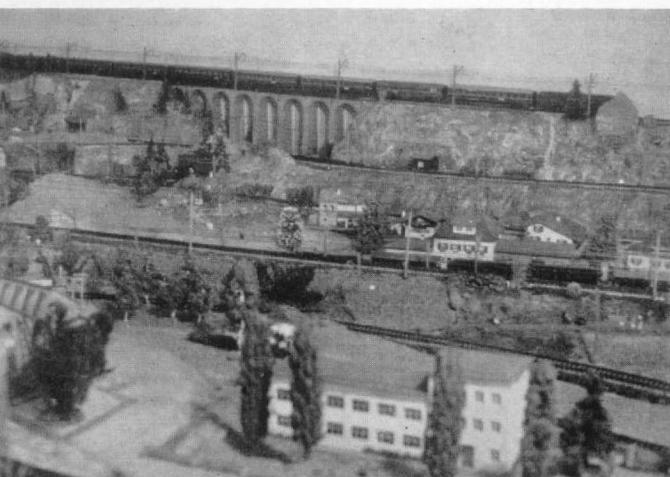


Abb. 2. Blick von „Märklingen“ über die Anlage.

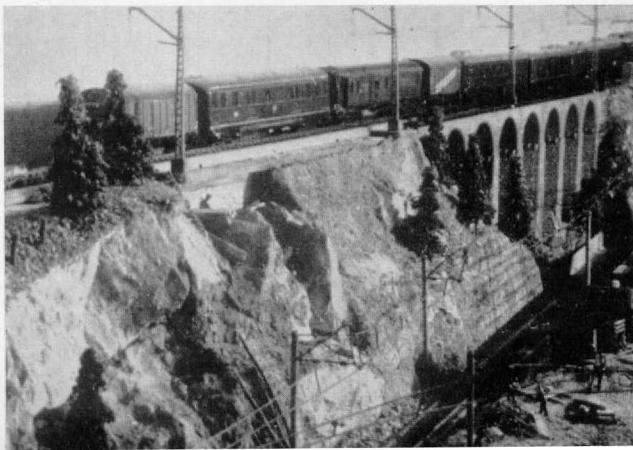
mäßig unterteilt: Es kann immer nur ein Zug verkehren — im Gegensatz zu meiner früheren Anlage, auf der es möglich war, mit 5 Zügen zu gleicher Zeit zu fahren. Aber es war ein grausiges und seelenloses, leeres Herumgerätere von rasenden Zügen, von denen eine für mich auf die Dauer unerträgliche Monotonie ausging. Da ich meine neue Anlage nur für mich aufgebaut habe und nicht auf „Fremdenführungen“ aus bin, fiel mir also die Beschränkung auf Einzug-Betrieb verhältnismäßig leicht. Für ausreichende Abwechslung ist aber trotzdem noch gesorgt. Nicht nur, daß die beiden Milchwagen von den Güterrampen in „Fallersleben“ und „Bad Trixen“ dem Abendzug nach Märklingen angehängt werden müssen: Es existiert noch eine Triebwagenverbindung von „Plankton“ nach „Fleischmannsried“, zwei verdeckt liegenden Kopfbahnhöfen, die nur von dem Triebwagen angefahren werden. Ferner besteht eine Direktverbindung von „Fallersleben“ nach „Bad Trixen“: ein Klein-Dampfzug, der in Fallersleben stationiert ist. — Im Bahnhof „Märklingen“ steht der ankommene Güterzug bereit, um auf die Industrieanschlüsse verteilt zu werden; der Fernpersonenzug, der am frühen Morgen verkehrt, muß um 3 Wagen vergrößert werden; vom D-Zug ist der Postwagen abzuhängen und auf das Postgleis umzusetzen; von Abstellbahnhof sind die Schlafwagen für den Nachtzug anzufordern und der Städtesschnellverkehrs zug geht auf die Reise — und wie er fährt! Ein Ohrenschnaus das feine Summen seiner Re 4/4;

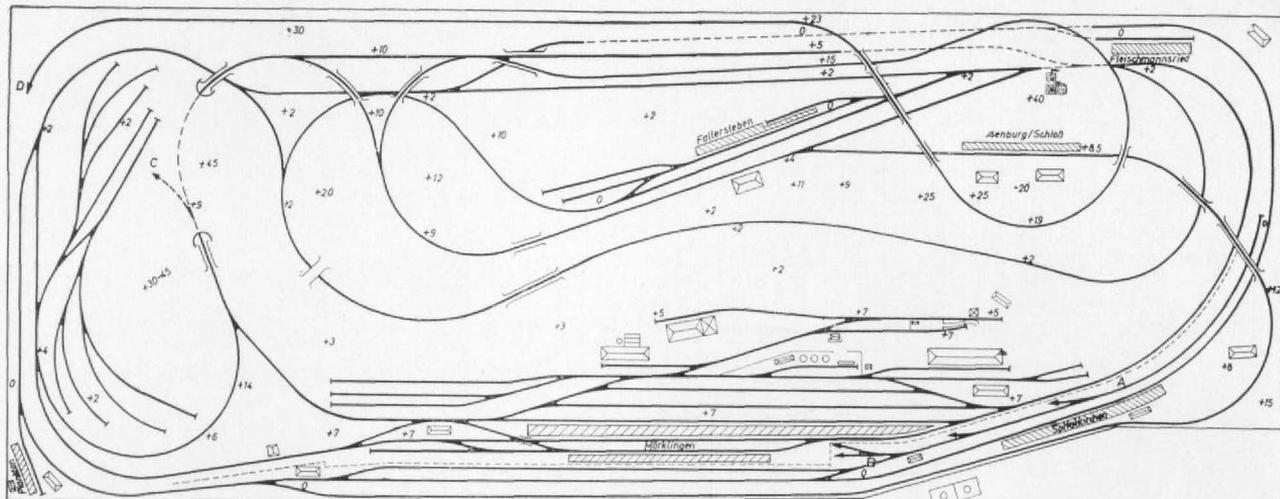
ganz gleichmäßig sich steigend und immer schneller werdend das Geklapper der Drehgestelle auf den hie und da mit Kerben versehenen Schienen; verklingend, wenn er in einer schlanken Kurve in einen Einschnitt fährt, und laut polternd, wenn er an eine Stelle kommt, an der die Schienen mit einer groben Feile aufgeraut und auf hohl montierten Sperrholzbrettern festgeschraubt sind. Und in „Märklingen“ donnert ab und zu ein eiliger D-Zug durch. Bei dem Wort „donnern“ möchte ich noch auf etwas m. E. Wesentliches zu sprechen kommen: Ich fahre meine Züge nämlich nicht nur mit dem Fahrregler, sondern auch mit dem Ohr. Erst das Zuggeräusch vermittelt m. E.

die Illusion einer echten Zugfahrt; die landschaftliche Gestaltung unterstützt diesen primären Eindruck noch und rundet ihn ab.

Ich habe also meine Anlage dementsprechend auch hinsichtlich der Erzeugung von natürlichen Fahrgeräuschen durchgearbeitet. Es hat allerdings wohl kaum einen Sinn, das mit Worten deutlich machen zu wollen, was das Ohr an faszinierenden Geräuschen aufnimmt. Die Fahrt mit einem D-Zug ist ein ästhetischer Genuß — wenn man ihn nicht zu viel fahren läßt! Ich habe nämlich das Gefühl, daß man mit einer zu schnellen Fahrt den Rahmen der Anlage sprengt und seine Liebe zum Idyll „zerrast“. Lassen wir den D-Zug nach ein paar Runden also in seinen Endbahnhof einlaufen. Der entsprechende Ausgleich muß dann entsprechend geruhsam vor sich gehen. Dieses „ruhige Eisenbahnleben“, wenn ich einmal so sagen

Abb. 3. Der Nacht-Expreßgut-Post-Zug „donnert“ über den Faller-Viadukt.





↑ Abb. 4.
 Gleisplan der Anlage des
 Herrn Großhans, Neu-Isenburg.
 Zeichnung im Maßstab 1:40.
 Größe der Anlage: 7x2,65 m.
 Beim Aufbau dieser recht großen
 Anlage fanden ausschließlich
 Märklin-Punktcontactgleise
 Verwendung. Der sanft gebogene
 Gleisbogen in der Mitte der Anlage
 wurde nur aus geraden Gleisen,
 die jeweils ganz wenig abgelenkt
 wurden, zusammengesetzt,
 während sich die Gleisstücke
 des Spitalkirchner Bogens (im
 Gleisplan in der rechten unteren
 Ecke) einer besonderen
 Behandlung „erfreuten“: 15

- Neu-Isenburg -



gerade Gleisstücke wurden auf einer Seite nach jedem Viertel ihrer Länge eingesägt und dann über mäßiger Hitze (die Kunststoffplatte soll „badewasserheiß“ sein) vorsichtig abgebogen. Aus den Bildern kann man auch erkennen, daß die Anlage gar nicht so mit Gleisen überladen ist, wie man nach erster Inaugenscheinahme des Gleisplanes anzunehmen versucht ist.
 ← Abb. 5.

darf, findet man wohl am besten im Güter- und Bummelzugbetrieb. Nicht zu vergessen das Zusammenstellen von Güterzügen.

Alles in allem habe ich mir eine ganze Reihe Fahrpläne zusammengestellt, die ich je nach meiner jeweiligen Laune benutze oder auch kurzerhand abändere. Sie sehen also, daß ich gewissermaßen keinen festen „Charakter“ habe. Aber ich richte mich eben nach meiner momentanen Stimmung, um mich aufzumöbeln, abzureagieren oder sonst eine psychologische Maßnahme zu treffen. Allerdings kann ich dann bei meiner „Spielerei“ eines nicht gebrauchen: Zuschauer. Aber ich glaube, Sie können mir das nach dem Gesagten verzeihen.

Nun zum Abschluß noch einige technische Angaben: Als Gleismaterial habe ich fast ausschließlich Märklin-Punktcontactgleise verwendet. Eine Oberleitung ist mit Ausnahme des verdeckten Abstellbahnhofes und des Industriegebietes über allen Gleisen gespannt. Der Fahrstrom wird durch zwei TRIX-Fahrpulte zugeführt. Pult 1 speist dabei die gesamte Oberleitung und Pult 2 wahlweise entweder den Punktcontactmittelleiter oder, über einen Wechselschalter, die Oberleitung des Bahnhofes Märklingen. Der Mittelleiter ist außerdem zur Wechselstromzuführung für die Zugbeleuchtung umschaltbar. Dieser Be-

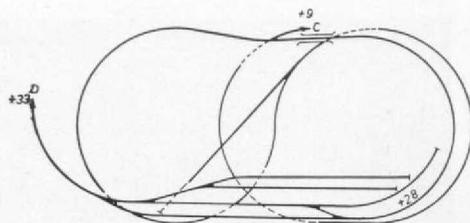


Abb. 7. Das „Innere“ des großen „Gebirges“ auf der linken Anlagenseite mit der Gleisanlage von „Bad Trixen“. C. u. D. sind die Fortsetzung der entsprechenden Gleis-Stümpfe in Abb. 4.

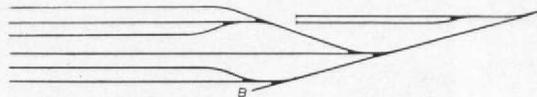


Abb. 8. Gleisentwicklung des unter „Märklingen“ gelegenen Abstellbahnhofes. Gleisfortsetzungen A und B gemäß Abb. 4.

leuchtungsstrom kann aber nur von den Elloks abgenommen werden, die ihn über Steckkabel an die Wagen weitergeben.

Die Landschaftsgestaltung erfolgte in massiver Bauweise: Hügel und sanfte Berge habe ich dadurch errichtet, daß ich kleine Koks-haufen (geringes Gewicht!) mit einer Zement-schicht übergöß; steile Berge sind aus Backstein gemauert und mit Zement „verputzt“; für die Felspartien verwendete ich „echte“ Sandsteine und Schiefersteine; die Böschungen bestehen teilweise aus gespanntem Stoff mit Gips-Leim-Ueberzug, zum anderen Teil aus „bemodellierten“ Sperrholzbretchen. Das Gelände ist übrigens begehbar! Die Anlage steht zwar in der Küche, doch konnte ich bisher noch keine nachteilige Beeinträchtigung irgendwelcher Anlagenteile durch Koch-dünste etc. beobachten (Gott sei Dank!).

Abb. 9. Es muß nicht immer ein Zweibogen-viadukt sein, um ein Bachbett zu überbrücken: Herr Großhans verwendete zwei Tunnelportale, die in entsprechender Höhe abgesägt oder abgedeckt werden.

Abb. 6



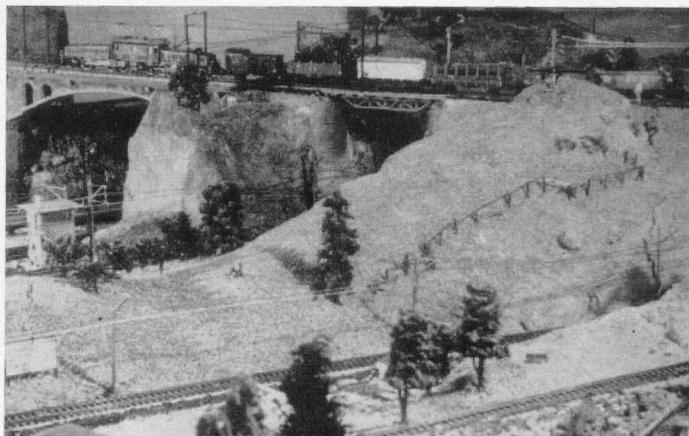


Abb. 10.

Noch ein letztes Bild von der Anlage des Herrn Großhans, Neulsenburg. Wenn auch den meisten unserer Leser kaum so viel Platz wie Herrn G. zur Verfügung stehen dürfte, so läßt sich doch gewiß manches Motiv und manches Gleisplandetail auf die eigenen Verhältnisse übertragen.

Rohre weichen

von
S. Tappert, Ansbach

Ein Vorschlag für den besseren Lauf der vorderen Laufachsen in engen Kurven.

- in Kurven und Weichen

Viele Modellbahner werden beim Bau von Lokmodellen mit vorderen Laufachsen schon oft in Verlegenheit geraten sein, da der Ausschlag dieser Achsen beim Durchfahren von kleinen Radien so groß ist, daß sie immer an eines der Kolbenstangenschutzrohre anstoßen. Es blieb dann bisher immer nur der Ausweg, entweder diese Rohre wegzulassen oder die Zylinderblöcke zu verbreitern. Daß dadurch aber das vorbildgetreue Aussehen der Lok leidet, dürfte einleuchtend sein.

Obwohl ich auf meiner Anlage 70 cm Radien habe, war auch hier der Ausschlag des vorderen Laufgestells so groß, daß dieses an die Kolbenstangenschutzrohre anstieß. Da ich die Rohre jedoch unbedingt in modellmäßiger Länge anbringen wollte, blieb mir eigentlich nur das Verbreitern der Zylinderblöcke übrig. Dieses hätte aber wieder gekrüpfte Treibstangen erfordert, was jedoch nicht nach meinem Geschmack war. Nach langem Knobeln bin ich dann zu einer Lösung gekommen, die mich endlich befriedigte und die ich anderen Modellbahnern nicht vorenthalten will. Die Kolbenstangenschutzrohre können hierbei unverkürzt bleiben und die Zylinderblöcke in normaler Breite ausgeführt werden.

Die beiden vorderen Zylinderdeckel mit der Kolbenstangentragbuchse und dem Schutzrohr habe ich nicht fest an die Zylind-

derblöcke gelötet, sondern durch einen Steg (0,5 mm Messing, 2,5 mm breit) miteinander verbunden, sodaß beide Zylinderdeckel eine Einheit für sich ergeben. (Die Entloftung der Zylinderdeckel von einander muß selbstverständlich mit der der Zylinder übereinstimmen!) Der Steg weist ferner an seiner Unterkante zwei 1,5 mm lange Zapfen Z mit je einem 0,7 mm großen Loch auf (s. Abb. 3). In der Mitte des Steges wird ein 0,7 mm starker Messingdraht (Y) angelötet, der nach unten 3 mm über die Zapfen Z vorsteht.

In jeder Rahmenwange ist gleich vor dem Zylinderbock ein Einschnitt in der Stärke des erwähnten Steges vorzusehen, sodaß dieser späterhin darin gleiten kann (s. Abb. 2). Die Deichsel des Laufgestells erhält ein 1 mm großes Loch, in welches der vorstehende Draht Y hineinragen muß. Das Laufgestell nimmt dann bei einem Ausschlag nach rechts oder links die Zylinderdeckel samt Schutzrohren mit. Das heißt, sie werden nach rechts oder links weggeschoben und die Räder können die Schutzrohre nicht mehr berühren (Abb. 4).

Damit nun beim Uebergang vom Bogen in die Gerade die Zylinderdeckel wieder in ihre richtige Lage gleiten, erhält das Ganze noch eine Rückstellvorrichtung. Diese besteht aus zwei 0,5 mm stark Stahldrähten W, welche durch die Löcher der Zapfen Z gesteckt und