

Miniaturbahnen

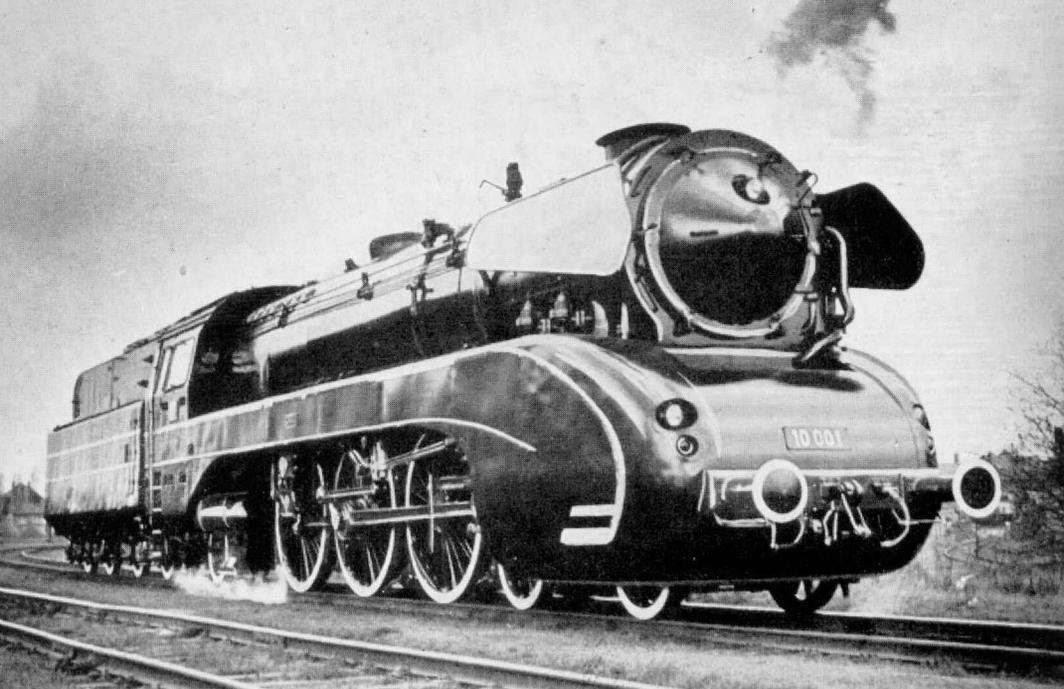
Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

NR. 10 / BAND IX 1957

NÜRNBERG



(Foto: Krupp-Werkbild)

Das Zeitalter der Dampflokomotive geht zu Ende!

Höhepunkt und
zugleich Schlußpunkt:

Die neue Schnellzuglok BR 10

Wie bereits in Heft 12/1956 im Rahmen der Bauleitung für die Tenderlok BR 66 zum Ausdruck gebracht, ist bei der DB mit dieser neuen Schnellzuglok ein Schlußpunkt hinter die Entwicklung der Dampflokomotive gesetzt worden. Es ist bedauerlich, daß die Dampflokomotive jetzt, wo sie hinsichtlich technischem Aufbau, außerdem Aussehen und Laufleistungen den höchsten Grad der Vollendung erreicht hat, abtreten muß, aber die Entwicklung schreitet nun mal weiter und hinzu kommen insbesondere wirtschaftliche Erwägungen, die am besten durch folgende Tatsache erhärtet werden: Als der Auftrag zur Entwicklung und zum Bau von zwei Probelokomotiven der BR 10 gegeben wurde, kostete eine Tonne Lokomotivkohle frei Tender 65.— DM. Jetzt, bei der Ablieferung

muß die DB für die aus den USA importierte Lokkohle (das sind rund $\frac{1}{2}$ des gesamten Bedarfs) 102.— DM je Tonne bezahlen. Daß die Dampflokomotive im Zeitalter der Ellok und der Diesellokomotive nicht mehr konkurrenzfähig ist, liegt auf der Hand. Sie muß also — so sehr wir Modellbahner es bedauern — dem Fortschritt weichen. Ob sie später einmal in Gestalt einer Atomlokomotive nochmals ein „come back“ feiern wird, läßt sich heute noch nicht übersehen.

Zu Ihrer Beruhigung: Von heute auf morgen wird die Dampflokomotive nicht verschwinden, sie wird noch auf viele Jahre hinaus das Rückgrat der Zugbeförderung bleiben. Zurzeit stehen immerhin noch rund 7400 Dampfloks täglich im Einsatz, von denen 74% der Triebfahrzeug-Kilometer gefahren

Achtung! Verlagsbetriebsferien vom 4.8.—18.8.57!

Von Bestellungen und Redaktionspost bitte Abstand nehmen!

Heft 11 ist in der 1. Septemberwoche bei Ihrem Händler!

werden! Aber Zug um Zug wird sich im Laufe der Zeit dieser Prozentsatz vermindern und das Ende wollen wir lieber nicht durchdenken. Es wird die Aufgabe der Modellbahner und der Modellbahnindustrie sein, die Dampflok wenigstens als Modell zu hegen und ihr auf diese Weise ein bleibendes Denkmal zu setzen!

Doch nun zur neuen Schnellzuglok. Die eine der beiden Probeloks besitzt Kohlenfeuerung mit Ölzusatzfeuerung, die andere ausschließlich Ölfeuerung (das ist keine Neuerung, sondern der Umbau der Dampfloks auf Ölfeuerung läuft auch bei anderen Typen bereits seit geraumer Zeit). Das Führerhaus ist vollständig geschlossen und weist gefederte Sitze mit Polsterung und Rückenlehne, sowie eine Fußbodenheizung auf. Für die Kesselheizung ist neben einer nichtsaugenden Strahlpumpe eine Speisewasser-Mischvorwärmanlage der Bauart Heini vorgesehen, die neben der Vorwärmung des Speisewassers bis auf 100° C auch noch den Rückgewinn von rund 13 % der verdampften Wassermenge ermöglicht. Die Lok ist weiterhin u. a. mit elektrischer Beleuchtung, Spurkranzschmierung, zentralen Druckschmiereinrichtungen, Rohrblaseeinrichtung und induktiver Zugbeeinflussung ausgerüstet.

LÜP. 26,5 m, Dienstgewicht 190 t, Höchstgeschwindigkeit 140 km/h, Maschinenleistung 2500 PSi.

Die beiden Loks der BR 10 werden im Bahnbetriebswerk Bebra beheimatet und für die Beförderung schwerer Schnellzüge auf den Strecken Hamburg-Altona-Frankfurt/M.-Würzburg-Stuttgart eingesetzt.

Wir werden in Bälde mit einer Bauanleitung auf diese neue, schwere Schnellzuglok eingehen.



Zu Titel- und Rückbild:

TEE →



werden! Aber Zug um Zug wird sich im Laufe der Zeit dieser Prozentsatz vermindern und das Ende wollen wir lieber nicht durchdenken. Es wird die Aufgabe der Modellbahner und der Modellbahnindustrie sein, die Dampflok wenigstens als Modell zu hegen und ihr auf diese Weise ein bleibendes Denkmal zu setzen!

Doch nun zur neuen Schnellzuglok. Die eine der beiden Probeloks besitzt Kohlenfeuerung mit Ölzusatzfeuerung, die andere ausschließlich Ölfeuerung (das ist keine Neuerung, sondern der Umbau der Dampfloks auf Ölfeuerung läuft auch bei anderen Typen bereits seit geraumer Zeit). Das Führerhaus ist vollständig geschlossen und weist gefederte Sitze mit Polsterung und Rückenlehne, sowie eine Fußbodenheizung auf. Für die Kesselheizung ist neben einer nichtsaugenden Strahlpumpe eine Speisewasser-Mischvorwärmanlage der Bauart Heini vorgesehen, die neben der Vorwärmung des Speisewassers bis auf 100° C auch noch den Rückgewinn von rund 13 % der verdampften Wassermenge ermöglicht. Die Lok ist weiterhin u. a. mit elektrischer Beleuchtung, Spurkranzschmierung, zentralen Druckschmiereinrichtungen, Rohrblaseeinrichtung und induktiver Zugbeeinflussung ausgerüstet.

LÜP. 26,5 m, Dienstgewicht 190 t, Höchstgeschwindigkeit 140 km/h, Maschinenleistung 2500 PSi.

Die beiden Loks der BR 10 werden im Bahnbetriebswerk Bebra beheimatet und für die Beförderung schwerer Schnellzüge auf den Strecken Hamburg-Altona-Frankfurt/M.-Würzburg-Stuttgart eingesetzt.

Wir werden in Bälde mit einer Bauanleitung auf diese neue, schwere Schnellzuglok eingehen.



Zu Titel- und Rückbild:

TEE →



Trans-Europ-Expres . .

...bedeutet das TEE, das seit Juni 57 auf ein paar neuen Luxuszügen der DB prangt und mit dem auch die entsprechenden Züge der übrigen europäischen Bahnverwaltungen gekennzeichnet sind. Die DB beschafft z.Zt. 8 siebenenteilige TEE-Einheiten, die auf Grund der Erfahrungen mit den letzten Triebwagenzügen entworfen worden sind. Die Kopfenden werden durch 2 gleiche Maschinenwagen mit hochliegendem Führerhaus gebildet, die in Anlehnung an die V 200 mit je einer Dieselmachine von 1000 PS versehen sind. Die 5 Reisewagen enthalten 122 Sitzplätze, während im Speiseraum und in der Bar noch 53 Personen Platz finden. Die Art der Ausstattung entspricht derjenigen der Gliederzüge. Jeder Wagen hat seine eigene Klimaanlage und feste Fenster. Die Übergänge zwischen den Wagen sind mit doppelten, schalldicht isolierten Gummibalgen abgeschlossen, die Wagen selbst sind besonders stark schallgedämpft.

Die Gesamtlänge eines solchen TEE-Zuges beträgt 130 m, das Gesamtgewicht 220 t. Wer sich über die TEE-Züge sowie über die Entwicklung vom „Fliegenden Hamburger“ zum TEE genauestens informieren will, dem empfehlen wir Heft 5/1957 der ETR (Eisenbahntechnischen Rundschau, Carl Röhrig Verlag, Darmstadt), zumal es uns unmöglich ist, die Falltafeln mit den 1:250 Grundrissen und Ansichten der besprochenen 10 Züge zu bringen. Die gleiche

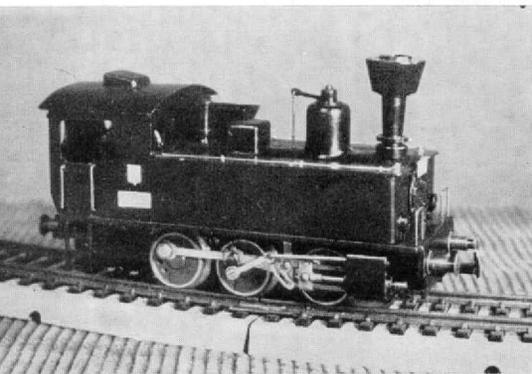


ausführliche Behandlung wird den schweizerischen, italienischen und holländischen TEE-Zügen zuteil.

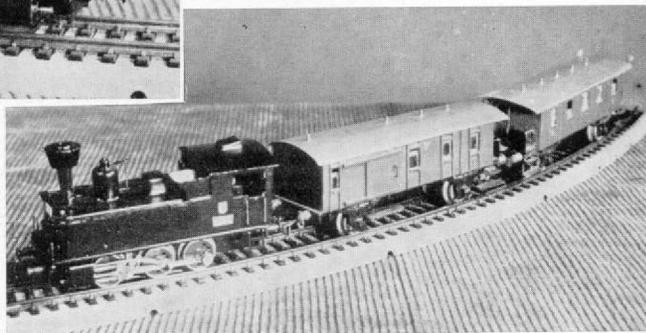
Unsere Fotos, die uns die DB freundlicherweise zur Verfügung stellte, vermitteln einmal die schmacke äußere Linie, zum andern einen Blick in den hellen, geräumigen DSG-Speiseraum, sowie in einen der Großraumwagen des TEE-Zuges.



„Kaffeemühle“ wurde die erste tschechische Lok der BR 310 der CSD genannt, die Herr Rud. Jäger aus Liberec in H0 nachbaute, im übrigen als Erstlingswerk! Auch im Waggonbau hat sich Herr J. versucht und ist von seinen Lei-



stungen so „überrascht“, daß es nicht die letzten Selbstbauten gewesen sein werden. Mit einer Unterbrechung von 26:1 schafft die „Kaffeemühle“ vorbildgerecht 40 km/h — aer „TEE“ unserer Zeit gebäudigtermaßen 140 km/h. Ja, ja, so ändert sich die Welt in 50 Jahren...!



Trans-Europ-Expres . .

...bedeutet das TEE, das seit Juni 57 auf ein paar neuen Luxuszügen der DB prangt und mit dem auch die entsprechenden Züge der übrigen europäischen Bahnverwaltungen gekennzeichnet sind. Die DB beschafft z.Zt. 8 siebenenteilige TEE-Einheiten, die auf Grund der Erfahrungen mit den letzten Triebwagenzügen entworfen worden sind. Die Kopfenden werden durch 2 gleiche Maschinenwagen mit hochliegendem Führerhaus gebildet, die in Anlehnung an die V 200 mit je einer Dieselmachine von 1000 PS versehen sind. Die 5 Reisewagen enthalten 122 Sitzplätze, während im Speiseraum und in der Bar noch 53 Personen Platz finden. Die Art der Ausstattung entspricht derjenigen der Gliederzüge. Jeder Wagen hat seine eigene Klimaanlage und feste Fenster. Die Übergänge zwischen den Wagen sind mit doppelten, schalldicht isolierten Gummibalgen abgeschlossen, die Wagen selbst sind besonders stark schallgedämpft.

Die Gesamtlänge eines solchen TEE-Zuges beträgt 130 m, das Gesamtgewicht 220 t. Wer sich über die TEE-Züge sowie über die Entwicklung vom „Fliegenden Hamburger“ zum TEE genauestens informieren will, dem empfehlen wir Heft 5/1957 der ETR (Eisenbahntechnischen Rundschau, Carl Röhrig Verlag, Darmstadt), zumal es uns unmöglich ist, die Falltafeln mit den 1:250 Grundrissen und Ansichten der besprochenen 10 Züge zu bringen. Die gleiche

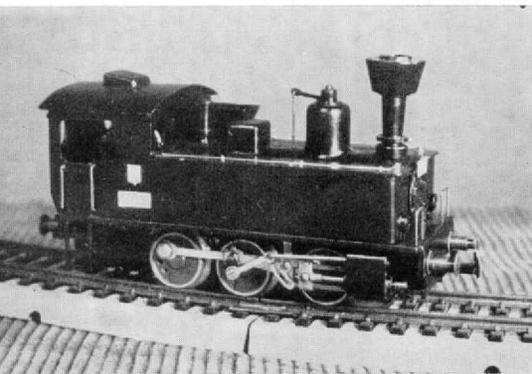


ausführliche Behandlung wird den schweizerischen, italienischen und holländischen TEE-Zügen zuteil.

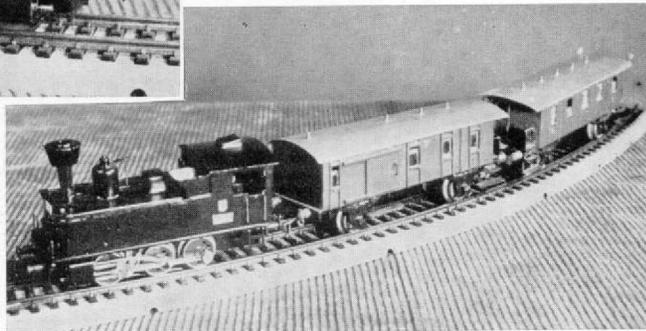
Unsere Fotos, die uns die DB freundlicherweise zur Verfügung stellte, vermitteln einmal die schmacke äußere Linie, zum andern einen Blick in den hellen, geräumigen DSG-Speiseraum, sowie in einen der Großraumwagen des TEE-Zuges.



„Kaffeemühle“ wurde die erste tschechische Lok der BR 310 der CSD genannt, die Herr Rud. Jäger aus Liberec in H0 nachbaute, im übrigen als Erstlingswerk! Auch im Waggonbau hat sich Herr J. versucht und ist von seinen Lei-

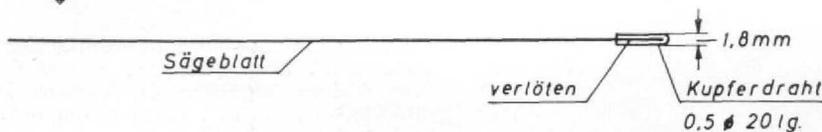


stungen so „überrascht“, daß es nicht die letzten Selbstbauten gewesen sein werden. Mit einer Unterbrechung von 26:1 schafft die „Kaffeemühle“ vorbildgerecht 40 km/h — aer „TEE“ unserer Zeit gebäudigtermaßen 140 km/h. Ja, ja, so ändert sich die Welt in 50 Jahren...!





Das Sägeblatt auswechseln geht sehr schnell, Wenn Du es machst wie Meister Hubert Bell!



Das in Heft 3, Band IX von Herrn J. N. Pitrof geschilderte Aussägen der Fenster und Türöffnungen von außen nach innen, um so das ewige Aus- und Einspannen des Sägeblattes zu vermeiden, ist eine brauchbare Lösung, aber nicht immer anwendbar. Da sind zum Beispiel die Fensterkreuze. Wenn man da von außen nach innen sägte, würde bestimmt ein Kreuz nach dem anderen ausbrechen. Hier ist man also gezwungen, zur alten Methode zu greifen; aber ich glaube, eine Vereinfachung gefunden zu haben, die m. W. noch in keinem MIBA-Heft zum besten gegeben wurde. Der „Witz“ meines Einfalls besteht darin, ein Stückchen Kupferdraht um das eine Ende des Sägeblattes zu biegen und beide miteinander zu verlöten. Das Sägeblatt wird wie gebräuchlich in die Verschraubung am Sägegriff eingespannt. Das andere Ende, an dem sich die Lötstelle befindet, wird einfach zwischen den beiden Klemmblechen geführt und eingehängt. Es ist zweckmäßig, daß man an den beiden Klemmblechen eine Vertiefung einfeilt, so daß das Sägeblatt nicht verrutschen kann. Die Sägeblätter, die ich mir angefertigt habe, sind für Löcher mit einem Durchmesser von 2 mm bestimmt. Wenn man größere Löcher

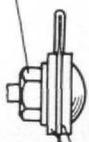
bohrt, kann der Kupferdraht entsprechend stärker im Durchmesser sein. Da es vorkommen kann daß ein Sägeblatt bricht, ist es angebracht, gleich mehrere Sägeblätter anzufertigen, um einen gewissen Vorrat zu haben.

Auf jeden Fall geht mit Hilfe so präparierter Sägeblätter und des Sägebogens das Ein- und Ausfädeln des Sägeblattes bei vielen inneren Sägereien sehr viel leichter und schneller vor sich als bei der bisher gebräuchlichen Art.

Weitere Worte dürften sich erübrigen, laßt Zeichnungen sprechen!

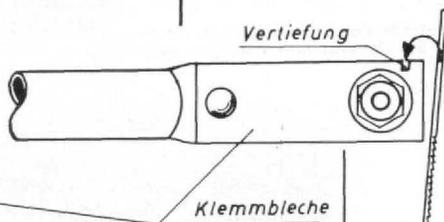
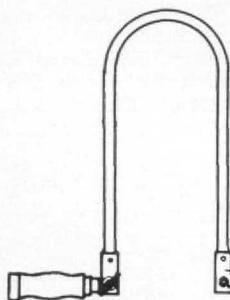
Hubert Bell, Duisburg-Hamborn.

Flügelmutter gegen Sechskantmutter austauschen



Beide Klemmbleche so einstellen,

daß Sägeblatt leicht dazwischen geht!



Sägebogen
zusammen
drücken

Ein ganzer Omm 52 erst ein halber Off 52

==== Eine kleine Bastelei zur Erzielung eines richtigen Autotransportwagens ====

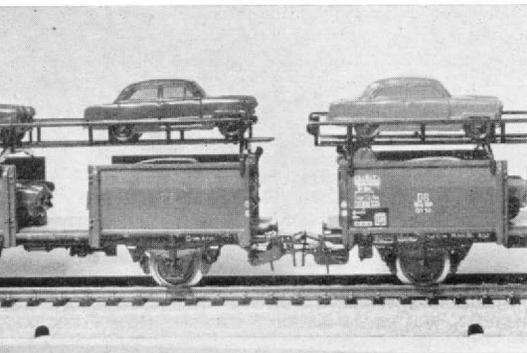


Abb. 1. Der Original-Märklin-Abstand, der dem „Original“ absolut nicht entspricht.

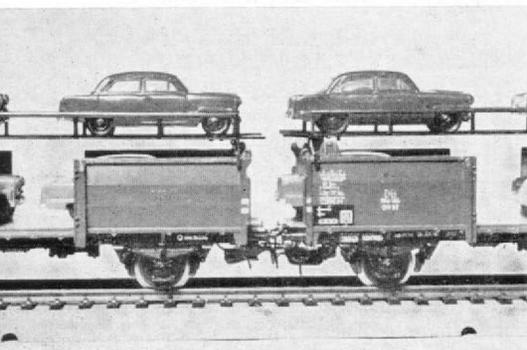


Abb. 2. Nach erfolgter Kurzkupplung: Jetzt sieht die Sache schon weit besser und richtiger aus.

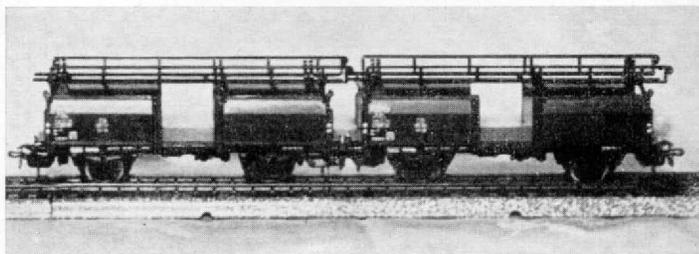


Abb. 3. Das einzige Foto, das Herrn Zillmann gelang: seine eigene Off 52-Einheit

Ja, das stimmt schon, denn erst zwei „Omm 52“, kurz gekuppelt als ständige Einheit, ergeben den Autotransportwagen „Off 52“. Einer allein entspricht nicht dem Vorbild und so tun diejenigen, die nur einen besitzen, gut daran, ins nächste Geschäft zu rennen und noch einen zu holen. Wenn Sie also das Modell eiligst verpackt und ebenso das Geschäft verlassen, stellen Sie zu Hause mit Besitzerfreude fest, daß der Abstand der Ladebrücken von einander - - soooo groß ist, auf jeden Fall zu groß! Wir werden also die beiden Wagen kurzkuppeln müssen. Damit Sie sich besser abreagieren können, muß eben Ihre Beißzange dran glauben (ich spreche von keiner Person, sondern von dem Werkzeug gleichen Namens. Außerdem stammt diese gehässige Zweideutigkeit bestimmt wieder von WeWaW). Sie klaben also Ihre Beißzange hervor, eine kleine Niete oder einen entsprechenden Drahtstift. Das ist alles, was Sie brauchen. Vielleicht noch ein bißchen Ruhe, aber das hängt wiederum davon ab, ob Ihre Beißzange im Hause ist oder nicht. (Na ja, dann müßten Sie diese nämlich erst suchen, weil sie sicher wieder in der Küche ist. Ich rede immer noch von dem Instrument, das wir gleich brauchen werden.) Nun endlich ans Werk! Doch schön der Reihe nach, damit auch ein