

Miniaturbahnen

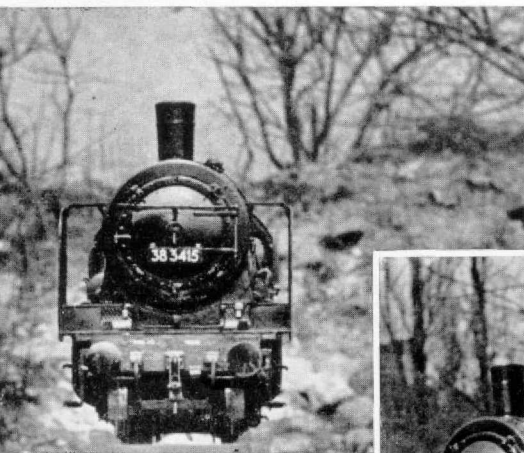
Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

NR. 11 / BAND IX 1957

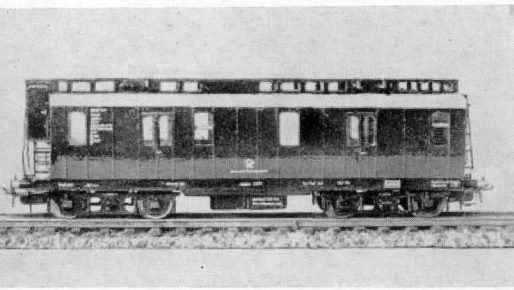
NÜRNBERG



Vor 6 Jahren...

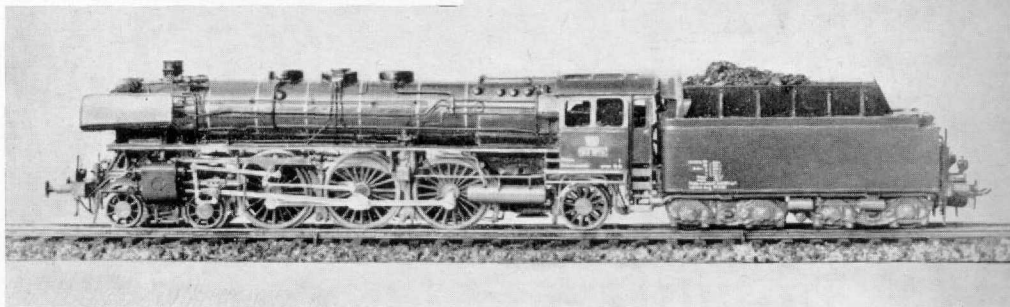
...entstand eine P8 im Maßstab 1:20, zweifellos gut gelungen und wie echt wirkend, wenn man die Fotos sprechen läßt. Dann aber habe ich mich „behutsam“ Platzmangel für HO entschlossen, womit nicht gesagt sein soll, daß der Platzmangel behoben wäre. Im Gegenteil, es wird lustig weitergestöhnt und weiter Versteck gespielt (mit all den schönen Sachen)!

Die erste selbstgebaute Lok in HO war wiederum eine P8. Als Antrieb diente ein Permo 18, welcher — im Tender eingebaut — über eine



Spiralfeder von 3 mm Ø auf ein Schneckengetriebe 1:18 arbeitet. Zwischen Treibachsen und Schneckenantrieb ist noch eine Zahnradübersetzung eingebaut.

Als nächste Lok war die 01 an der Reihe. Hier ist ein Märklin-Motor mit Bürkle-Magnet die „treibende Kraft“. Als Besonderheiten, deren Ausführung mir persönlich nunmal reizvoll erschien, seien genannt Rauchkammer-Innen-ausrüstung, bewegl. Rauchkammertür (aber ohne Vorreiberchen!), Rohrleitungen am Führerhaus und Tender, Antrieb des Geschwindigkeitsmessers an der Adamsachse, Indusi und dgl. — alles unnütze Kleinigkeiten, die zusam-

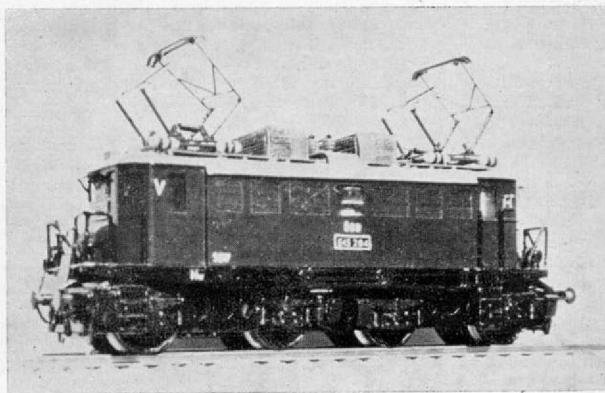
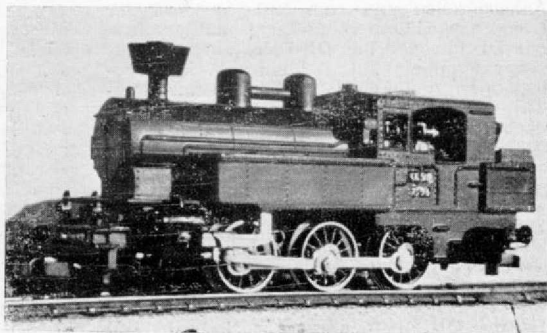


men jedoch das berühmte Löffelchen ausmachen. „Fast genügen Räder und Kessel allein, nur — 's müßt auch noch was dranne sein!“ —

Als dritte im Bunde erschien dann die 03¹⁰, nachdem ich zwischendurch ein bißchen Waggonbau getrieben und ein Lokschuppen (teil) mit Drehscheibe das Richtfest hinter sich hatte. (Übrigens: ein Lokschuppen mit allem Komfort wie Werkbänke, Schraubstöcke, Handkaren, Rauchabzüge, Ofen, Licht, verrustete Fensterscheiben usw., alles in vereinigter MHPZ-Bauweise (MHPZ = Metall, Holz, Pappe, Zelluloid). Die Drehscheibe läuft mittels Gleichstrom (Märklin-Motor mit Stirnradübersetzung), Einbau im Bockierungsraum nach unten gelagert. Das war'n Ding, bei 15 mm Drehscheibenbetäufel! Das letzte Zahnrad dreht sich knapp 1/8 mm über dem Boden!

Die 03¹⁰, als Dreizylinder-Maschine ausgeführt, hat einige Überlegung gekostet, aber trotz aller Kompliziertheit und Zierlichkeit ist die Lok in der Lage, auf allen (bei mir noch imaginären) Hauptstrecken, jed. nicht unter 900 mm Kurvenradien die F-Züge mit einigen 150 Sachen zu befördern. Fix und fertig war die Lok nach etwa 10 Monaten. Zum Schluß sei noch erwähnt, daß die 03 trotz ihrer HO-Größe sogar noch Triebwerksleuchten besitzt, die sehr reizvoll das „Stangendurcheinander“ illuminieren.

Klaus Oesterwind, Mülheim/Ruhr



Erst 18 Jahre

...alt ist der Erbauer der auf dieser Seite vorgestellten HO-Modelle.

Die V 200 (oben) ist die 1. Lok, die Herr Franz Novak, Ingolstadt, nach dem Miba-Bauplan schuf.

Die E 45 (unten) entstand zum Teil nach selbstgeschossenen Fotos, sowie unter teilweiser Benutzung unserer Bauzeichnung. In 200 Stunden wurde das Modell in reinem Selbstbau geschaffen (einschl. Stromabnehmer!), bis auf die Räder, die aus einer TT 800 stammen.

Die 3. Lok (Mitte) ist eine „Kombination mit wenig Eigenbau“, quasi ein neues „Isotop“ der TM: das Unterteil stammt von der TM, das Oberteil von der Firma Klein, Wien.

Heft 12 ist in der 4. Septemberwoche bei Ihrem Händler!

Der Umbau des Bahnhofs Frankfurt-Niederrad

nach einem Bericht in der
ETR (Eisenbahntechn. Rundschau)

Nanu, was geht das denn uns an? Hat die MIBA wohl die Absicht, die verschiedenen Umbauprojekte der Buba zu publizieren? Dann geht der Stoff allerdings nie aus!

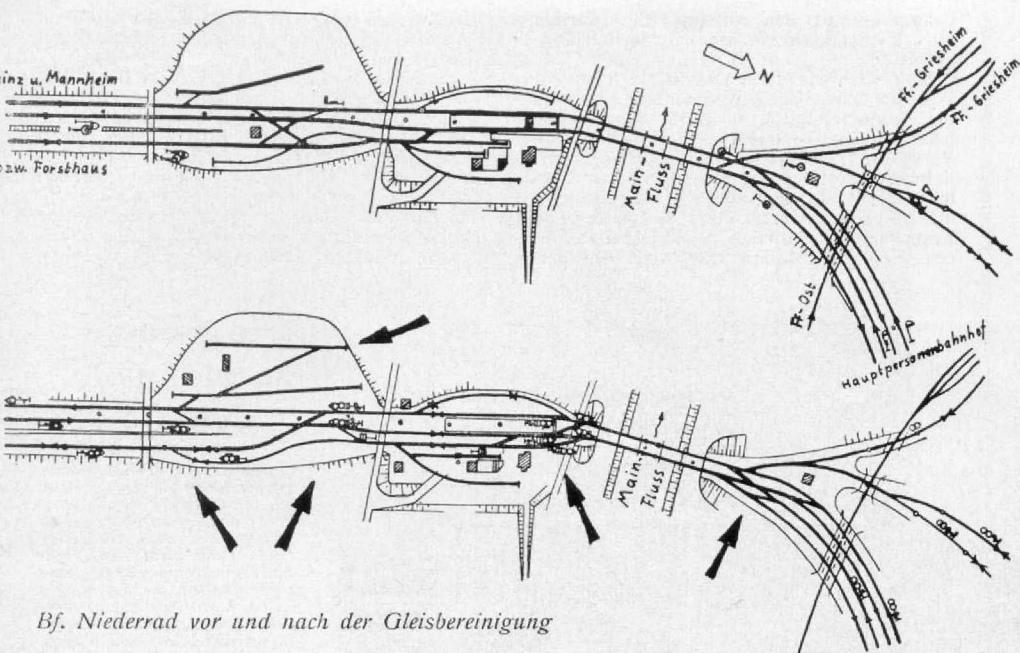
Nein, es ist nicht unsere hochwohlöbliche Absicht, solche Umbauprojekte breit auszuwalzen, sondern dieser einzige Fall interessiert aus zweierlei Gründen: Einmal gibt der alte und der neue Gleisplan des Bahnhofs Niederrad einen Pfunds-Entwurf ab für ein Anlagenthema und zum anderen kann der Leser aus dieser Abhandlung mal ersehen, wieviel Punkte eine DB-Direktion mitunter durchzuknoben hat. Bei einer Weichenverlegung ist zum Beispiel durchgerechnet worden, daß bei einer gewissen Lösung die Betriebskosten für das Abbremsen der Züge von 60 km auf 45 km und deren Wiederbeschleunigung je Zug 1,50 DM betragen würde, sodaß sich der höhere Bauaufwand doch lohnt (Sie werden es ja lesen). Was, wegen lächerlichen 1,50 DM? Moment mal, wollen mal schnell überschlagen, wieviel das im Jahr ausmacht! Bei einer läglichen Zugfrequenz von vielleicht nur 20 Zügen über diese besagte Weiche wären das pro Tag 30.— DM, im Jahr rund 11.000.— DM, in 10 Jahren über 100.000.— DM Kostenersparnis. Sie glauben es nicht? Rechnen Sie bitte einmal selbst nach! — Ja, da krazt man sich tatsächl.ich verlegen hinterm Ohr. Doch ich glaube, Sie sind jetzt neugierig genug, sich die Ausführungen zu Gemüte zu führen.

Die Anlagen des Bahnhofs Frankfurt-Niederrad sind in ihren wesentlichen Teilen mit den Frankfurter Hbf.-Anlagen entstanden und heute 66 Jahre in Betrieb. Sie dienen der Einführung der 2-gleisigen Strecke von Mainz nach der Nordseite des Hbf. Frankfurt; nördlich Mainz zweigen noch 2 eingleisige Strecken ab (s. Abb. 1). Später kamen noch eine besondere 2-gleisige Strecke zur Südseite des Hbf. Frankfurt hinzu. Die Abzweigung im Bahnhof selbst führt nach Forsthaus. Bis zum Bahnhof Frankfurt-Sportfeld liegt auf den Gleisen der Mainzer Strecke auch noch der Zugverkehr der Riedbahn nach Mannheim und das wäre nicht so schlimm, wenn nicht als Haupthinderungsgrund eine zweigleisige Brücke über den Main hinzukäme, sodaß sich diese verwickelte Verknötung von wichtigen Durchgangsstrecken und Verbindungskurven im Laufe der Zeit geradezu zu einem neuragischen Punkt der DB Frankfurt entwickelt hat.

Die Schwierigkeiten liegen besonders darin, daß die starken Ueberschneidungen der verschiedenen Verkehrsströme Einfädelungsverspätungen (durchschnittlich 4,5 Minuten für die Hälfte aller Züge) zur Folge hatten. Da Kreuzungen im Bahnhof Niederrad nur unter Benutzung der beiden durchgehenden Hauptgleise möglich waren, hatte der Fahrdienstleiter dauernd mit Schwierigkeiten zu kämpfen. Besonders nachteilig war, daß die Züge von Hbf. Frankfurt, die über Forsthaus auf die Main-Neckar-Bahn geleitet wurden, zunächst das Gleis der Gegenrichtung überschneiden mußten, um auf das rechte Brückengleis zu kommen und daß sie dann erst nach 1 km Fahrt am Süden des Bahnhofs — wieder unter Kreuzung des anderen Hauptgleises — auf die Strecke nach Forsthaus gehen konnten.

Neben den beiden durchgehenden Hauptgleisen besaß der Bahnhof zur Abwicklung des nicht unbedeutenden Orts-Güterverkehrs bisher nur einige Rangier-, Lade- und Anschlußgleise, aber kein Aufstellgleis für den Nahgüterzug. Die Weichen hatten zum großen Teil nur 190 m-Halbmesser und durften in der Abzweigung somit nur mit 40 km/h durchfahren werden. Trotz dieser Schwierigkeiten wurden bis zu 19 Züge in der Stunde über die Brücke geschleust, doch unter so erschwerten Umständen, daß es eben nicht mehr feierlich war. Sogar bei der Fahrplangestaltung wichtiger Fernzüge mußte auf die besondere Betriebslage in Niederrad Rücksicht genommen werden.

Durch die s. arke Beanspruchung der Weichen des Nordkopfes mit den kleinen Halbmessern, ergab sich bereits 1951 die Notwendigkeit einer „Renovierung“, aber... und nun passen Sie mal gut auf, wie die bei der Buba mitunter „jonglieren“ müssen! Vorgehen waren schlanke Weichen mit 500 m-Radius. Ja, Hundekuchen! Platz müßte man haben! Durch den geringen Gleisabstand von 3,5 m auf der Main-Brücke und noch andere nicht zu ändernde Zwangspunkte war es unmöglich, schöne, schlanke Kreuzungsweichen einzubauen, sie mußten in einfache Weichen aufgelöst werden (und da meinen viele immer noch, daß die Buba bald nur noch Kreuzungsweichen habe!). Bei der großen Länge dieser Weichen und in Anbetracht dessen, daß Reisezüge beim heutigen Tempo ziemlich stark überhöhte Gleise verlangen, konnten nicht mehr alle bisherigen Verbin-



Bf. Niederrad vor und nach der Gleisbereinigung

dungen untergebracht werden. Die neue Abzweigung für Züge in Richtung Eilgutbahnhof, Mainzer Landstraße oder Griesheim mußte auf die Südseite des Mains verlegt werden. Die Folge: es mußte ein neues Stellwerk her, wie überhaupt im Zuge der Neuplanung eine großzügige Fernsteuerungsanlage beschlossen ist. Doch hierauf einzugehen, würde zu weit führen. Uns interessiert mehr die „gleisliche“ Seite dieser Angelegenheit.

Im nördlichen Weichenkopf wurden — wie aus Abb. 2 hervorgeht — 2 neue Gleisverbindungen zwischen den Gleisen der Reisezugstrecken zum Uebergang von Zügen auf das Gleis der Gegenrichtung geschaffen. Züge in Richtung Forsthaus gehen also auf das östliche Brückengleis über und von dort gleich hinter der Brücke auf die Forsthauser Linie. Warum man gerade das getan hat, erklärt sich folgendermaßen: Das westliche Brückengleis muß von allen Zügen befahren werden und ist täglich um rund 80 Züge stärker belastet als das östliche Gleis. Um einen vollen Erfolg mit dem Gleiswechsel zu erreichen, mußten auch im Bahnhof selbst einige Änderungen vorgenommen werden. Besonders nachteilig hatte sich hier das Fehlen eines besonderen Kreuzungsgleises für die Züge von und nach Forsthaus ausgewirkt. Deshalb wurden die neuen Abzweigungen unmittelbar hinter der Brücke vorgenommen,

wodurch die Länge des Brückenengpasses auf 220 m verkürzt wurde. Um nicht noch den Güterschuppen versetzen zu müssen, hat man es bei dem einen Kreuzungsgleis belassen. Die übrigen neuen Gleisverbindungen dienen der besseren Ausweichmöglichkeit der Züge bzw. für „Falschfahrten“ bei Störungen.

Trotz der verbesserten Fahrmöglichkeiten hat die Buba sogar noch 2 Weichen eingespart (bisher 29, jetzt 27! — und bei uns kann man nie genug davon erhalten; obwohl sie alle schließlich Geld kosten! Nehmt auch in dieser Hinsicht das Vorbild zum Vorbild. Auch die Buba spart, wo es geht!).

Und jetzt kommt jene Geschichte von der eingesparten 1.50 DM: Es war schwierig, die neuen Abzweigweichen nach Forsthaus so nahe wie nur irgendmöglich an die Mainbrücke heranzurücken. Die dort befindliche Unterführung hätte umgebaut werden müssen, und da kam einer daher (d. h. er mußte sogar, weil er dafür bezahlt wird) und rechnete aus, daß die 1.50 DM durchschnittlich gespart ist, wenn man jene Umbauten vornimmt und anstatt der Weichen mit kleinem Radius solche vorsieht, die eine Befahrung des abzweigenden Stranges mit 60 km/h zulassen. Wenn man bedenkt, daß auf diese Weise in 100 Jahren sage und schreibe 1 Million DM einzusparen ist, hätte er das Bundesverdienstkreuz bekommen müssen. So aber

bekam er nur den Auftrag, die erforderlichen Baumaßnahmen wie erforderlich durchzuführen.

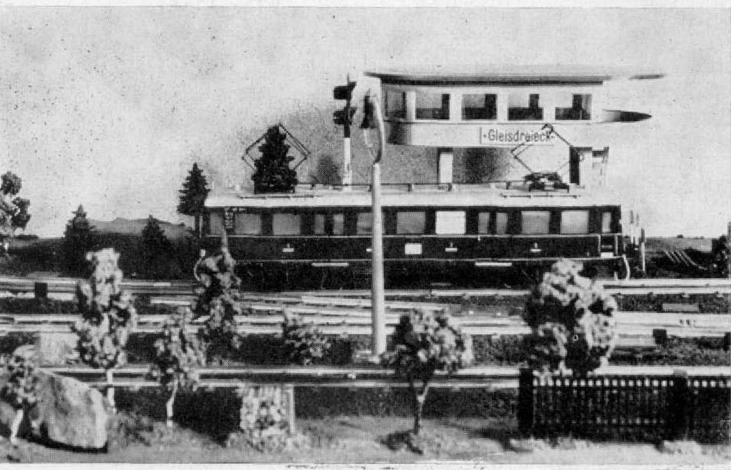
Und weil wir gerade beim Rechnen sind: Wie die neuen Betriebsergebnisse gezeigt haben, können täglich — außer den sonstigen betrieblichen Vorteilen — gut 200 Minuten Verspätung gespart werden. (Die nervenärztliche Behandlung der jeweiligen Fahrdienstleiter nicht eingeschlossen.) Eine Minute mit nur 1.—DM bewertet, stellt dies eine weitere Ersparung von jährlich 73 000 DM, in 10 Jahren wieder $\frac{3}{4}$ Million Mark dar. Der ganze

Umbau hat gekostet: 1,3 Mill. Mark (davon entfallen allein auf die neuen Signalanlagen 625 000 DM).

Und die Moral von der Geschichte? Was der Buba recht ist, muß uns billig sein und „billig“ hängt mit weniger Geldausgaben zusammen. Und die kann man erreichen, wenn man seinen Gleisplan vorher gut durchdenkt und auf den geplanten Betrieb abstimmt. Es sei denn, es geht uns wie in obigem Fall: daß der Betrieb ohne unser Zutun so zunimmt, daß wir die Anlage durch Neuplanung umgestalten müssen. WeWaW

Die Anlage zu einer Anlage ...

... besitzt wohl jeder Anhänger der Baugröße O, auch wenn die Anlage in der Regel höchst unregelmäßig auf dem Teppich „stattfinden“ muß. Auch Herr Hans - Peter Siemonsen, Stgt.-Bad Cannstatt, gehört zu diesen Leidgequälten, die auf bessere Zeiten hoffen. Er hat vorsorglich vorgesorgt und viele maßstabgerechte Lok- und Wagenmodelle gebaut. Hoffen wir mit ihm, daß eines Tages auch der für eine solide O-Anlage erforderliche Platz zur Verfügung steht, damit seine wundervollen Fahrzeuge voll und ganz zur Wirkung kommen.



derliche Platz zur Verfügung steht, damit seine wundervollen Fahrzeuge voll und ganz zur Wirkung kommen.



bekam er nur den Auftrag, die erforderlichen Baumaßnahmen wie erforderlich durchzuführen.

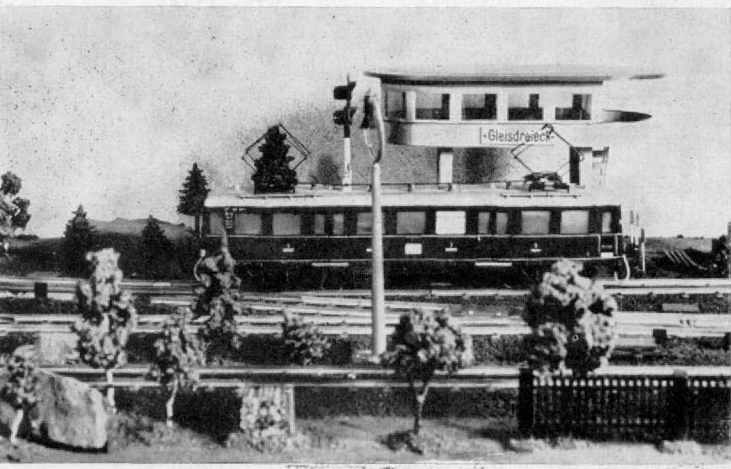
Und weil wir gerade beim Rechnen sind: Wie die neuen Betriebsergebnisse gezeigt haben, können täglich — außer den sonstigen betrieblichen Vorteilen — gut 200 Minuten Verspätung gespart werden. (Die nervenärztliche Behandlung der jeweiligen Fahrdienstleiter nicht eingeschlossen.) Eine Minute mit nur 1.—DM bewertet, stellt dies eine weitere Ersparung von jährlich 73 000 DM, in 10 Jahren wieder $\frac{3}{4}$ Million Mark dar. Der ganze

Umbau hat gekostet: 1,3 Mill. Mark (davon entfallen allein auf die neuen Signalanlagen 625 000 DM).

Und die Moral von der Geschichte? Was der Buba recht ist, muß uns billig sein und „billig“ hängt mit weniger Geldausgaben zusammen. Und die kann man erreichen, wenn man seinen Gleisplan vorher gut durchdenkt und auf den geplanten Betrieb abstimmt. Es sei denn, es geht uns wie in obigem Fall: daß der Betrieb ohne unser Zutun so zunimmt, daß wir die Anlage durch Neuplanung umgestalten müssen. WeWaW

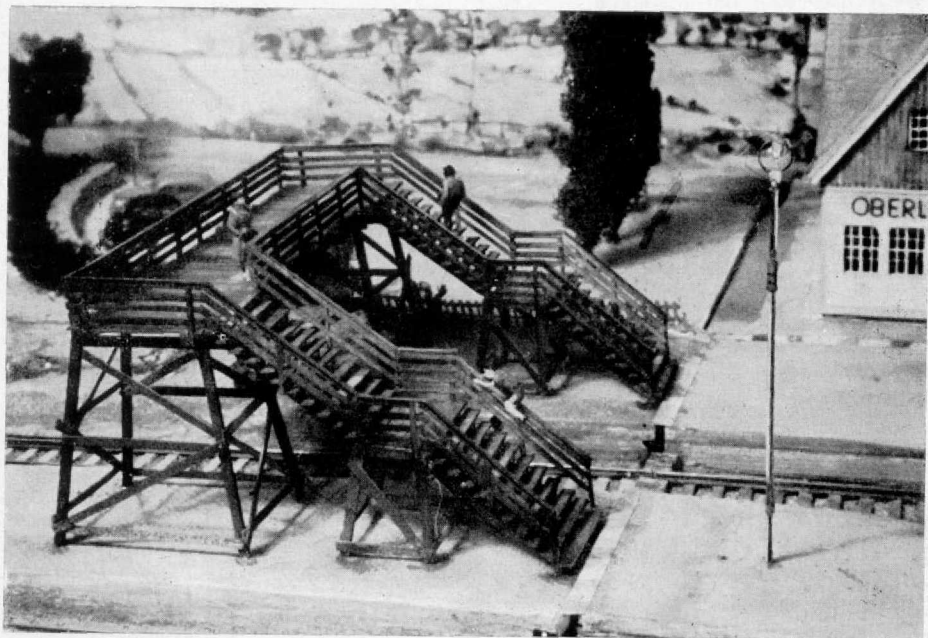
Die Anlage zu einer Anlage ...

... besitzt wohl jeder Anhänger der Baugröße O, auch wenn die Anlage in der Regel höchst unregelmäßig auf dem Teppich „stattfinden“ muß. Auch Herr Hans - Peter Siemonsen, Stgt.-Bad Cannstatt, gehört zu diesen Leidgequälten, die auf bessere Zeiten hoffen. Er hat vorsorglich vorgesorgt und viele maßstabgerechte Lok- und Wagenmodelle gebaut. Hoffen wir mit ihm, daß eines Tages auch der für eine solide O-Anlage erforderliche Platz zur Verfügung steht, damit seine wundervollen Fahrzeuge voll und ganz zur Wirkung kommen.



derliche Platz zur Verfügung steht, damit seine wundervollen Fahrzeuge voll und ganz zur Wirkung kommen.

Zum heutigen Titelbild: *Wir bauen...*



eine Fußgänger- Brücke

mit Winfried Schmitz,
Hbg.-Niendorf

