

Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift

*Heute
44 Seiten*



MIBA-VERLAG

NR. 16 / BAND IX 1957

NÜRNBERG

Jedes Jahr dasselbe...!

Also, das weiß ich, dieses Jahr warte ich nicht wieder bis zur letzten Minute mit dem Aufbau der Weihnachtsanlage! Dieses Jahr fange ich mindestens 3 Wochen vorher an! Na ja, 3 Wochen vorher ist eigentlich ein bißchen früh – na, sagen wir 14 Tage, aber spätestens 10 Tage vor dem Fest. Halt, zur Tante Amalie muß ich ja auch noch hinfahren, da gehen wieder 2 Tage flöten – na, 8 Tage reichen auch. Wozu hat man schließlich schon x Jahre Erfahrung? Ich verstehe den Hinterhuber nicht. Jedes Jahr fängt der schon am 1. Dezember an und braucht trotzdem bis zum 24. abends 6 Uhr. Genau wie ich. Ist doch komisch, möchte nur wissen, was der so lange bummelt! Na ja, der Hellste ist der schließlich nicht, der braucht halt ein bißchen länger. Das geht bei mir schon fixer! Klar, daß ich es bei meinem Zeitrastertempo nicht ganz so genau nehmen kann. Aber, was heißt schon „genau“? – Pedantisch, ja pedantisch kann man das Getue vom Meier nennen. Der ist überhaupt so kleinlich! Sich aufregen, weil's bei m e i n e r Anlage dauernd den Kurzschlußschalter raushaut und er den ganzen 1. Feiertag dazu brauchte, bis er den Kurzen gefunden hat. Na ja, das war ja ganz nett von ihm, aber erstens war er bestimmt froh, daß er nicht bei seiner Alten bleiben mußte und zweitens habe ich ihm schließlich auch 'ne Tasse Kaffee zu ihm unter die Anlage gestellt. Und drittens hätt' i c h m i c h schließlich aufregen können, weil er solange gebraucht hat und halt doch nicht soviel von „Elektrotechnik“ versteht, wie er immer tut. – Wie bitte, i c h hätt' doch gemurkts! Na, erlauben Sie mal, „murksen“ tu' ich grundsätzlich nicht und wenn mal so ein kleines Malheur passiert, dann kann das bei dem Tempo, das ich jede Weihnachten vorlegen muß, schon mal passieren.

Na ja, 's ist schon gut, daß der Meier sich ein bißchen mehr Zeit nimmt, so läuft die Anlage we-

nigstens bombensicher und er braucht nicht gleich am 1. Feiertag sämtliche Fehler suchen. Ich meine, wenn er sie dann bei mir suchen helfen darf, dann ist das für ihn eine Schulung, für die er mir geradezu noch dankbar sein muß! Das steht doch fest, daß meine Anlage genau so bombensicher laufen tät, wenn ich mehr Zeit zum Aufbau hätt'. Aber es kann ja kein Mensch verlangen, daß ich mich „ab-hundse“ für eine Anlage, an der i c h s e l b s t eine Freude haben soll! Ich werde so verrückt sein und auf meine Skatabende verzichten! Und zum Kegeln muß ich schließlich auch noch! Der Meier hilft schon noch, wenn's brenzlig wird. Ich glaube fast, der fängt nur deshalb so früh mit seiner Anlage an, damit er bei meiner auch noch helfen kann. Ja, Sagrament, daß ich da nicht schon früher draufgekommen bin! Na, dieses Jahr werde ich ihm die Freude versauen, ich fange tatsächlich 14 Tage vorher an! Wird der sich ärgern, wenn er mir im letzten Augenblick nicht noch helfen darf . . . !

Sie meinen, einen solchen Modellbahner gäbe es nie und nimmer? I wo, das war ja auch nur ein kleines, vorweihnachtliches Märchen! Wo in der Welt gibt es schon einen Modellbahner, der z u s p ä t mit dem Aufbau der Anlage beginnt! Na, sehen Sie . . . !

Ich wünsche allen geruhssame Feiertage im Kreise der Familie, ein reich beschertes Depot und einen guten Ablauf des Feiertag-Fahrplanes, im Rahmen dessen das kleine Schild „Verreist“ vor der Haustüre (als Notwehrmaßnahme gegen ungebetenen Besuch) noch nicht mal eine Nollüge zu sein braucht – wenn Sie, vertieft in Ihre kleine Eisenbahn, voll Phantasie durch Ihre eigene kleine Welt reisen (und Ihrem Hund, dem elenden Kläffer, vorsorglicherweise die Schnauze zubinden . . . !).

In diesem Sinne nochmals recht herzlich (als lang-jährig geschulter Verwandtenschreck):

Frohe Weihnachten

und ein gutes Neues Jahr!



WeWaW

und der gesamte Miba-Verlag

Ein „dicker Hund“ im „krummen Hund“

von H. Klamp, Wesseling.

Herr Etges aus St. Ingbert wird es mir hoffentlich nicht übel ankreiden, wenn ich seinen Beitrag aus Heft 12/IX etwas „auseinandernehme“.

Da ist nun wirklich der Hund drin, im „Krummen Hund“; darum möchte ich im folgenden dieses Brückengeheimnis aufklären.

Es handelt sich hier um eine Trogbücke (Abb. 1), die als Durchlauf-Balkenbrücke

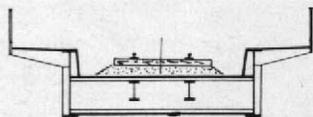
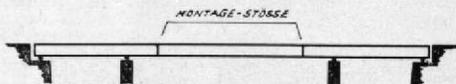
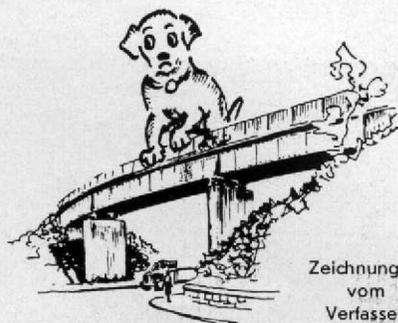
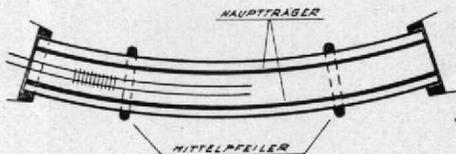
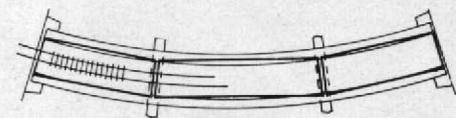


Abb. 1

über 3 Felder oder aber in Form von 3 einzelnen, statisch ganz bestimmt gelagerten Trogbücken ausgeführt wurde (Abb. 2).



Die beiden Hauptträger liegen also wie das Gleis im Bogen (Abb. 3 u. 3a); natürlich werden bei dieser Form Profile und Ver-



Zeichnungen
vom
Verfasser

bände stärker ausgeführt. Die Brücke ist unten mit Blechen geschlossen, zwecks Aufnahme des Schotterbettes. Wird das Gleis direkt auf der Konstruktion befestigt, muß die Brücke, da sie über eine Straße führt, ebenfalls unten geschlossen werden.

In Abb. 1 des ersten Berichtes ist zu erkennen, daß die neue Gleisachse aus Montagegründen seitlich verschoben wurde (siehe linkes Widerlager!). In jener Abbildung sieht man nicht die Probefahrt, sondern das Verschieben und Absetzen des linken Brückenteiles auf ein Montagegerüst. Der Transportzug steht bei dieser Aktion noch auf dem alten Überbau.

Während der rechte Zwischenpfeiler schon hochgemauert ist, wird es mit dem linken noch geschehen, der Brückenteil braucht dann nur noch gesenkt zu werden, um in seine endgültige Lage zu kommen. Aufnahmen nach zu schließen, müßte sich die Montage also folgendermaßen abgespielt haben:

Abb. 4: Absetzen des linken Brückenteiles auf ein Hilfsgerüst vom alten Überbau aus.

Demontieren des alten Überbaues.

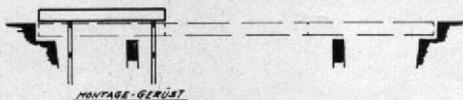


Abb. 5: Einfahren des rechten Brückenteiles mit einem Bundesbahn-Kran. (Sie können dazu Ihren Liliput-Kran nehmen).

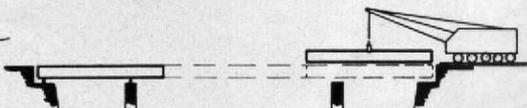
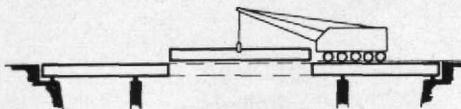


Abb. 6: Einfahren des Mittelteiles über bereits fertig verlegtem Gleis. An Ort und Stelle wird dann der Mittelteil mit den Seitenteilen vernietet.



„Diese Angelegenheit ist interessant genug, so richtig ausgeschlachtet zu werden“, war im ersten Bericht zu lesen.

Nun, der Hund ist geschlachtet! Ohne den netten Bericht des Herrn Etges aber wäre es nicht möglich gewesen und das ist ja auch etwas wert.

1. Nachwort:

„Jetzt ham mer den Salat!“, meinte Herr Etges, als wir ihm die fachmännische Richtigstellung seiner mysteriösen Angelegenheit unter die Nase hielten. „Fast hatte ich solches befürchtet und war bereits im Begriff, bei der Firma Fürst, Homburg/Saar, genaue Informationen einzuholen, als der Brief des Herrn Klamp eintraf, der das ‚G'lump‘ rich-

tigstellte. Na warte, wenn ich jenen ‚Aufklärer‘ erwische . . . ! Aber egal, wie es sich nun mit der Konstruktion verhält – eine gebogene Brücke, freischwebend über 45 m, ist dennoch ein ‚Krummer Hund‘ und wenn ich einen Zug darüberfahren sehe, habe ich dennoch das Gefühl, als wenn das Ding kippen müßte. Und von diesem ‚dummen‘ Gefühl bringt mich niemand ab und wenn er noch so ‚gescheit‘ wäre . . . !“ –

Womit Herrt Eiges sich ebenso gescheit aus der Patsche zieht!
D. Red.

2. Nach- und Schlußwort:

Herr Dipl.-Ing. R. Spatzek, Ulm, der den Bau Brücke seinerzeit aus nächster Nähe verfolgen konnte, bestätigt ebenfalls den „durchlaufenden, torsionssteifen Hohlkasten-träger über 3 verschieden große Felder mit schiefwinklig zur Brückenachse stehenden Lagerachsen“. Der Gleisradius beträgt 147,70 m, die Gleisüberhöhung 25 mm, die Kastenhöhe 1750 mm, die -breite 3500 mm. Die einzelnen Stützweiten betragen 14,20 – 27,20 – 12,10 m (insges. 53,50 m), die Höchstgeschwindigkeit 40 km/h. Die Belastungsprobe erfolgte mittels zweier Loks der Baureihe BR 93; die Durchbiegungen blieben unter den errechneten Werten.

Nach Herrn Dipl.-Ing. Spatzek, der seine Informationen dem Brückenkonstrukteur selbst verdankt, stellt Bild 1 aus Heft 12 tatsächlich das Einfahren des ersten Teils des gekrümmten Kasten-trägers dar, so wie es Herr Klamp heute beschreibt.

1 Kniff mit 2 Pfiff!

von KaKu

Nun die zwei „Pfiff“ sind nicht welterschütternd, doch immerhin nützlich (was Kniffe in der Regel zu sein pflegen):

Pfiff 1. Wem das bloße Verbiegen der bei den Nemeç-Weichen als Radlenker dienenden Blechprofilen nicht zusagt, säge ein ca. 2 mm breites und ca. 8 mm langes Stückchen heraus – unter Anwendung von:

Pfiff 2. Dünne Bleche sägen sich viel leichter und ohne die Gefahr, die Werkstückchen zu „verreißen“, wenn sie auf (und mit) einem Stückchen Sperrholz ausgesägt werden – vorausgesetzt, daß Sie dennoch feingezahnte Metallsägeblätter benutzen!

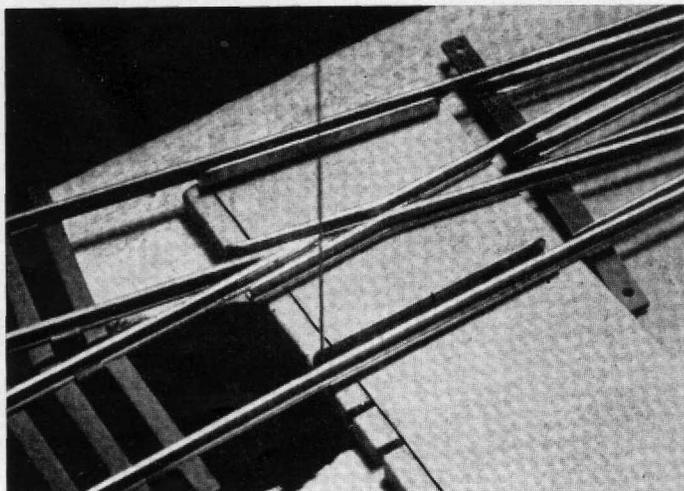
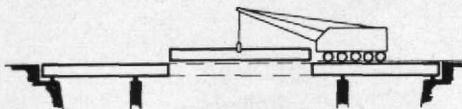


Abb. 6: Einfahren des Mittelteiles über bereits fertig verlegtem Gleis. An Ort und Stelle wird dann der Mittelteil mit den Seitenteilen vernietet.



„Diese Angelegenheit ist interessant genug, so richtig ausgeschlachtet zu werden“, war im ersten Bericht zu lesen.

Nun, der Hund ist geschlachtet! Ohne den netten Bericht des Herrn Etges aber wäre es nicht möglich gewesen und das ist ja auch etwas wert.

1. Nachwort:

„Jetzt ham mer den Salat!“, meinte Herr Etges, als wir ihm die fachmännische Richtigstellung seiner mysteriösen Angelegenheit unter die Nase hielten. „Fast hatte ich solches befürchtet und war bereits im Begriff, bei der Firma Fürst, Homburg/Saar, genaue Informationen einzuholen, als der Brief des Herrn Klamp eintraf, der das ‚G'lump‘ rich-

tigstellte. Na warte, wenn ich jenen ‚Aufklärer‘ erwische . . . ! Aber egal, wie es sich nun mit der Konstruktion verhält – eine gebogene Brücke, freischwebend über 45 m, ist dennoch ein ‚Krummer Hund‘ und wenn ich einen Zug darüberfahren sehe, habe ich dennoch das Gefühl, als wenn das Ding kippen müßte. Und von diesem ‚dummen‘ Gefühl bringt mich niemand ab und wenn er noch so ‚gescheit‘ wäre . . . !“ –

Womit Herrt Eiges sich ebenso gescheit aus der Patsche zieht!
D. Red.

2. Nach- und Schlußwort:

Herr Dipl.-Ing. R. Spatzek, Ulm, der den Bau Brücke seinerzeit aus nächster Nähe verfolgen konnte, bestätigt ebenfalls den „durchlaufenden, torsionssteifen Hohlkasten träger über 3 verschieden große Felder mit schiefwinklig zur Brückenachse stehenden Lagerachsen“. Der Gleisradius beträgt 147,70 m, die Gleisüberhöhung 25 mm, die Kastenhöhe 1750 mm, die -breite 3500 mm. Die einzelnen Stützweiten betragen 14,20 – 27,20 – 12,10 m (insges. 53,50 m), die Höchstgeschwindigkeit 40 km/h. Die Belastungsprobe erfolgte mittels zweier Loks der Baureihe BR 93; die Durchbiegungen blieben unter den errechneten Werten.

Nach Herrn Dipl.-Ing. Spatzek, der seine Informationen dem Brückenkonstrukteur selbst verdankt, stellt Bild 1 aus Heft 12 tatsächlich das Einfahren des ersten Teils des gekrümmten Kastenträgers dar, so wie es Herr Klamp heute beschreibt.

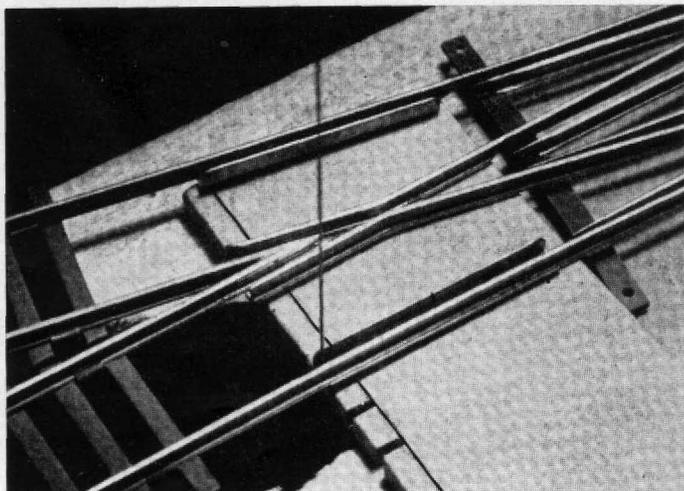
1 Kniff mit 2 Pfiff!

von KaKü

Nun die zwei „Pfiff“ sind nicht welterschütternd, doch immerhin nützlich (was Kniffe in der Regel zu sein pflegen):

Pfiff 1. Wem das bloße Verbiegen der bei den Nemeç-Weichen als Radlenker dienenden Blechprofilen nicht zusagt, säge ein ca. 2 mm breites und ca. 8 mm langes Stückchen heraus – unter Anwendung von:

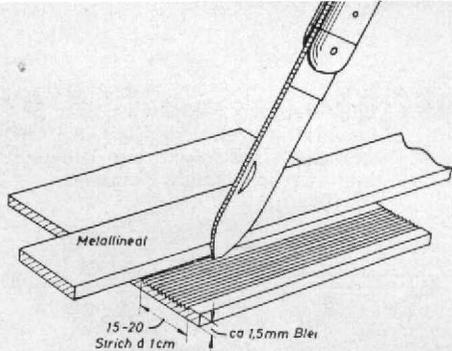
Pfiff 2. Dünne Bleche sägen sich viel leichter und ohne die Gefahr, die Werkstückchen zu „verreißen“, wenn sie auf (und mit) einem Stückchen Sperrholz ausgesägt werden – vorausgesetzt, daß Sie dennoch feingezahnte Metallsägeblätter benutzen!



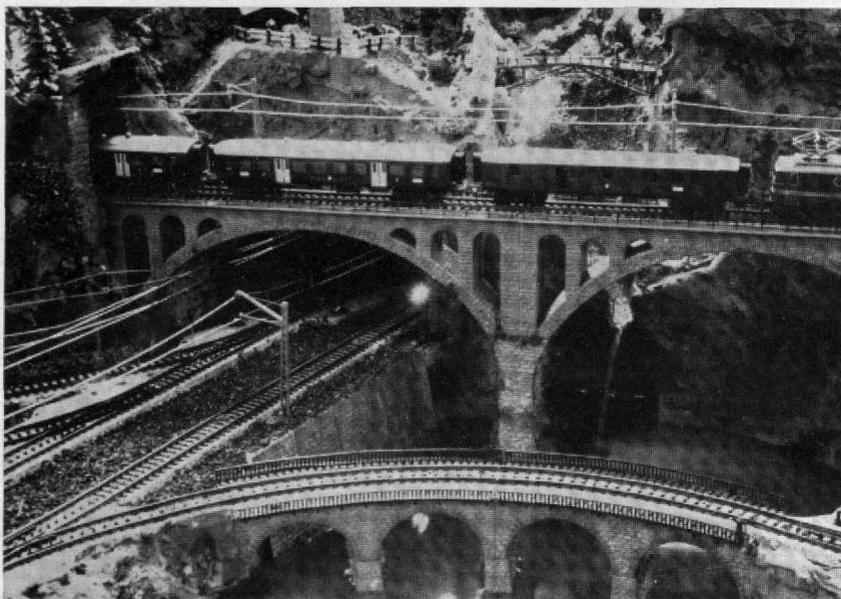
Verwendung von Blei im Lokbau - hier: Lüfterklappen- Herstellung

Ein für unsere Zwecke sehr gut verwendbarer, doch meist wenig beachteter Werkstoff ist das Blei. Es ist einerseits leicht zu bearbeiten, andererseits für unsere Zwecke doch fest genug. Teuer ist es auch nicht und noch billiger, wenn man einige „Beziehungen“ zur Post hat: der Bleimantel eines Erdkabels ist 1,5 bis 4 mm stark und für uns gerade richtig.

Der Hauptverwendungszweck von Blei dürfte in der Herstellung verschiedener Attrappen zu suchen sein, wie z. B.: Sandstreukästen, Achslager, Achslagerfedern, Bremsklötze, Lampenkästen, Kessel-aufbauten, Dachaufbauten (insbesondere bei Elloks) u. ä. m. Blei lößt sich übrigens — nach Abfeilen der dünnen Oxydschicht — sogar mit nicht zu heißem Lötkolben und Tinlot-Lötpaste ganz gut verlöten.



Besonders erwähnen möchte ich in diesem Zusammenhang die Herstellung von Lüfterklappen für Diesel- und Elloks. Mittels Blei können wir uns diese in jeder gewünschten Länge herstellen. Die Methode ist aus der Zeichnung ersichtlich. Wichtig ist, daß das Blei flach aufliegt und keine Schlagstellen aufweist. Als Lineal verwenden wir am besten einen Messing- oder Blechstreifen, zum Ritzen ein Taschenmesser, einen spitzen Stahlnagel oder einen Stichel. Der springende Punkt bei dieser Angelegenheit ist, das Lineal jedesmal um das genau gleiche Stück weiterzuschieben, damit die Rillen schön gleichmäßig ausfallen. Für H0 sind das in der Regel ca. 15 Rillen auf 1 cm. Es ist ratsam (die Rillen werden genauer), möglichst lange Streifen zu bearbeiten und die jeweils erforderlichen Stücke davon abzuschneiden.



Die Anlag' hier - die steht in Trier!

Und Friedrich Theisen — tut der Besitzer heißen! Und wen der Neid packen sollte, wenn er im nächsten Heft die gesamte Anlage samt feudalem Gleisbildstellwerk sieht, der halte sich vor Augen, daß 1. klein zu klein getan, auch etwas Großes ergibt und 2. es bei Herrn Theisen bekanntlich heißt: „An der Quelle saß der Knabe ...“ (und zwar in der Metzelsstraße 19-20).

