

# Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

NR. 1 / BAND X 1958

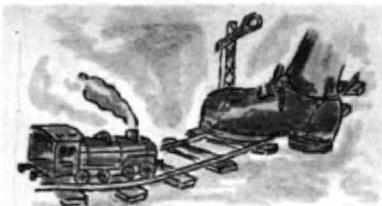
NÜRNBERG

## Schockschwerenot . . .

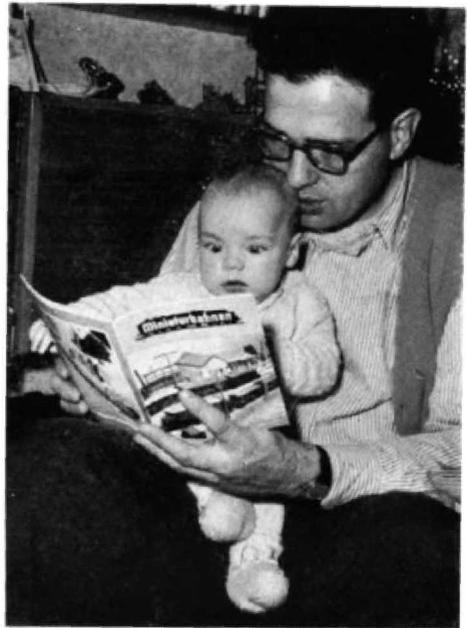
. . . schon wieder ist ein Jahr vorbei und auf diese dämliche Art wird man langsam, aber sicher merklich älter! So wie zum Beispiel auch die MIBA, die vor gar nicht so langer Zeit (wie mir scheint) erst 1 Jahr alt war und heute bereits ins zehnte steigt!

Man merkt es auch so. Vor Jahren meinte meine Frau manchmal (glücklicherweise im Ernst, weil ich nämlich keinen Spaß verstehe!): „Du oller Dussel! – und heute redet sie nur noch vom dusseligen Ollen“! Na ja, man gewöhnt sich daran, wie man sich an die MIBA gewöhnt hat. Mein Gott, daß da im Laufe der Jahre mal Sachen darunter sind, die einem irgendwie bekannt vorkommen, kann vorkommen. Meine (und vermutlich auch Ihre) „Alte“ ist ja auch nicht mehr so neu und interessant wie vor 10 Jahren! (Entschuldigen Sie, meine Dame, aber Ihr Gatte, dieser Dussel, hätte ja etwas leiser lesen können!). Und daß in jedem Heft nun seit Jahren Anlagenbilder, Baupläne, Schaltungsartikel usw. enthalten sind, das muß ja wohl so sein, das ist quasi das Korsett, das die Sache zusammenhält. (Ha, ha, wie bei meiner Ollen! Pst . . . pst . . .!). Ich meine, da müßte man ja die Tageszeitung, dieses Käskblatt, und die Illustrierte auch abbestellen, die haben ja auch ein gewisses Schema. Na ja, und meine Frau kann mich schließlich auch nicht einfach so abbestellen, nur weil sie meine ewig gleichen Sprüche schon bis zum Steinerweichen kennt. Nein, das macht eigentlich so richtig vertraut, man kennt sich und freut sich, wenn man sich sieht, erfährt etwas Neues, hört sich auch mal einen mit Bart an, wie das eben unter Freunden so üblich ist. –

### „Der Selbstmörder“!



von Werner Katheder, Nürnberg



### Der jüngste Leser scheint entsetzt

(Ein leiser Seufzer ihm entweht)  
Darüber, was im Heftchen steht  
(Und was auf keine Kuhhaut geht),  
Vielleicht auch über den Papa  
Und dessen „Kinder“-Zeitschrift da! –  
Nach der Lektür er schließlich fand:  
„Nun ja, sie ist ganz interessant!  
Sie bietet vielen allerlei.  
Auch Landschaftsbau ist mit dabei,  
Worin zur Zeit ich Meister bin!“  
(’ne Windel kam ihm in den Sinn!)  
Und wie er liest vom „Wildbach-Tosen“,  
Bekamen Beide – nasse Hosen!

(WeWaW)

Ein „goldiges“ Bildchen von und mit  
Dr. Wildhagen, München-Schwabing

Ah, der Miesepampel? Pah, Miesmacher  
gib's immer, der soll uns nicht stören! Wir  
halten zusammen, wir bleiben die Alten! –  
Die 10 Jahre alten und doch ewig Jungen!  
In diesem Sinne nochmals „Prost Neu-  
jahr“ und auf weitere 10 Jahre!

Ihr WeWaW.

der sich übrigens noch auf diesem Weg für die vielen Wünsche und Neujahrskarten bedankt!

**Heft 2/X ist in der 2. Februarwoche bei Ihrem Händler!**

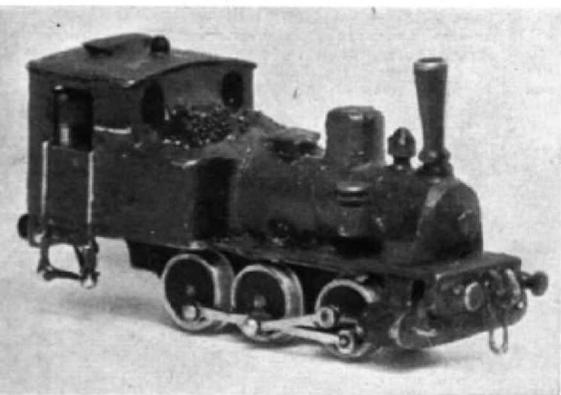
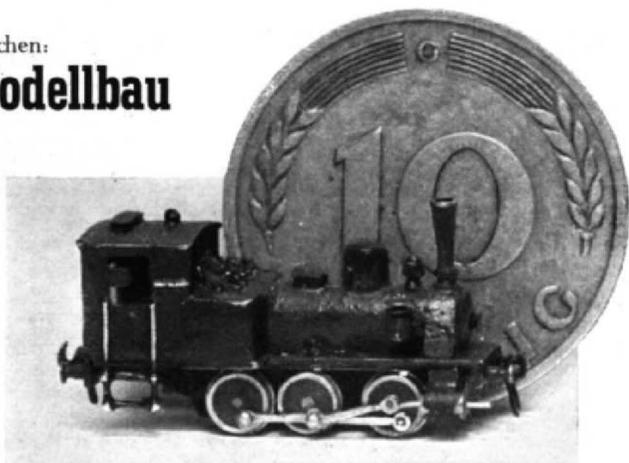
Dipl.-Ing. Kurt Ziegler, München:

## Subminiatur-Modellbau



### Die kleinste Lok der Welt!

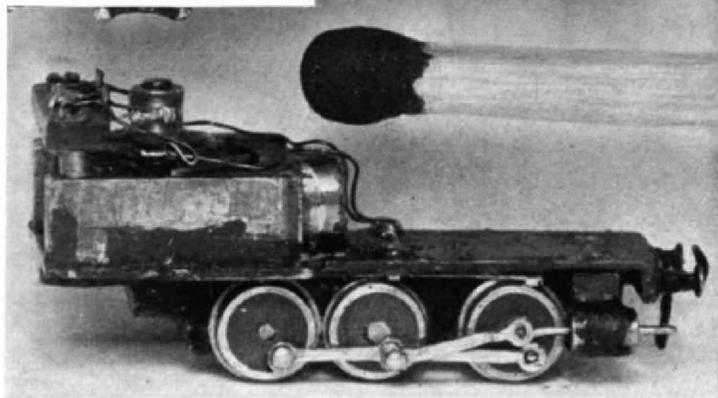
Oben: in ihrer natürlichen,  
nebenstehend in ca. 2 $\frac{1}{2}$ facher  
Größe!



Da mich am ganzen Modellbahnbau immer nur technische Einzelheiten interessieren, bin ich vor längerer Zeit auf den Gedanken gekommen, festzustellen, ob ein Modell im Maßstab 1 : 360 (4 mm Spurweite) noch zu verwirklichen ist. Auf Grund des Drängens von MiBa-lesenden Kollegen möchte ich Ihnen das Ergebnis nicht länger vorenthalten.

Bevor Ich Ihnen technische Einzelheiten des Modells angebe, muß ich bemerken, daß diese Baugröße meines Erachtens das Äußerste ist, was in

Wenn man sich beim Betrachten der Vergrößerungen die effektive Größe des „Lökleins“ vor Augen hält, dann kann man – als Laie und als Fachmann – nur noch baff staunen! Wenn dieses Subminiatur-Modell praktisch auch nicht viel Nutzen hat, so ist es doch eine meisterliche Leistung!



betrieblicher Hinsicht noch Erfolg verspricht. Diese Grenze ist durch Kontaktschwierigkeiten an den Schienen gegeben: die T3 wiegt 3,5 g, es steht also je Rad nur ein Kontaktdruck von ca. 1 g zur Verfügung. Trotzdem die Laufkränze aus Silber bestehen und die Schienen versilbert sind, ist ein Stromübergang nur bei peinlichster Sauberhaltung der Berührungsf lächen gegeben. Ein Erhöhen des Achsdrucks durch einen Magneten an der Lok (Eisenblech unter den Schienen) ist aus Raummangel nicht möglich; eine umgekehrte Anordnung ist ein zu großer Aufwand, da der Magnet unter den Schienen eine sehr feine Polteilung haben müßte. Wird der Magnet aber in Längsrichtung eingebaut (je ein Pol unter einer Schiene) so stellt der extrem lange Luftspalt einen so niederohmigen Nebenschluß dar, daß die Zugkraft an der Lok gegen Null geht. Eine Verbesserung des Stromüberganges an den Schienen wäre noch durch eine Spannungserhöhung (und Vorwiderstand) möglich, doch ist dies wegen des Funkenganges am Kollektor nicht ratsam. Schleifkontakte an den Ober- oder Innenseiten der Schienen aber heben die Lok hoch bzw. haben eine so große Reibung, daß die Triebräder schleudern.

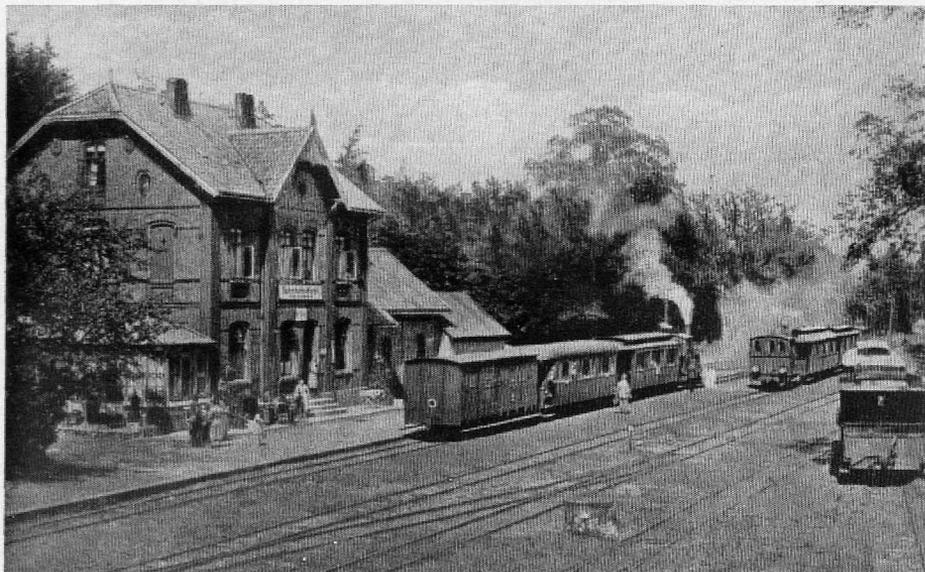
Doch nun einige Einzelheiten zum Modell selbst. Ich habe mich bemüht, den Maßstab bis zum Pufferdurchmesser herab möglichst zu halten; daß dies bei den Triebädern z. B. nur beim Laufkranzdurchmesser möglich ist, weiß jeder Mi-Bauer.

Der Motor liegt, wie im Bild erkennbar, mit senkrechter Achse im Führerhaus. Er besitzt einen 3-T-Anker mit 3 x 400 Windungen Kupfer-Lack-Draht von 0,04 mm  $\phi$ . Der Anker ist mit einer Hohlwelle versehen und läuft auf einer Stahlnadel. Dieses

Prinzip hat sich bei meinem Kleinstmotorenbau bewährt: Der aus Gold-Nickel bestehende Kollektor (1,4 mm  $\phi$ ) bleibt dadurch ölfrei und es kann sich keine Ölkohle, die durch Funken beim Lauf immer entstehen würde, in die nur 0,06 mm breiten Zwischenräume der Segmente setzen. Die Bürsten bestehen aus hartgehämmerten Silberplättchen. Sie sind auf der im Bild gut erkennbaren Bürstenbrücke zusammengefaßt. Der Magnet, der zwischen Polschuhen aus Magnetweicheisen liegt, ist aus einem Stück Al-Ni-Co 120 (Oerstit 120) so herausgeschliffen, daß er zum Teil zwischen den Wasserkästen liegt und zum Teil noch in den - bei der T3 ach so kleinen - Kessel (3,4 mm Innen- $\phi$ ) hineinragt.

Der Motor gibt seine Leistung (er nimmt bei 4 V ca. 100 mW auf) über ein Stirnradgetriebe 2:1 an die senkrechte Schneckenwelle ab, deren Schnecke die Hinterachse mit einer Untersetzung 20:1 antreibt. Die weitere Übertragung erfolgt über die Kuppelstangen. (Warum eigentlich immer so viele Übertragungszahnräder? Wenn alle Kurbelzapfenbohrungen mit einer und alle Achs- und Kuppelstangenbohrungen mit einer weiteren Schablone gebohrt werden, kann gar nichts passieren!)

Dieser mein erster MiBa-Beitrag ist nicht als Bauanleitung gedacht und ich schließe auch nicht mit den Worten „an die Arbeit“, denn es gehört einige Erfahrung im Feinwerkbau und auch die nötige Einrichtung (ich arbeite u. a. mit einer selbstgebauten „Schoß-Drehbank“) zu solchen nervenstärkenden Arbeiten. Sollte sich aber der eine oder andere Leser für mehr Einzelheiten interessieren, so stelle ich meine Erfahrungen gern mit Rat (zur Tat mangelt es mir an Zeit) zur Verfügung.



Es ist schon lange her - einmal, seit dieses Klischeé angefertigt wurde - kein Wunder also, daß das Originalfoto nirgends mehr zu finden ist! - zum ändern, seit diese Aufnahme überhaupt entstand. Daß es sich um eine idyllische Schmalspurbahn handelt, steht wohl außer Zweifel, doch offen bleibt die Frage: Wo-Wer-Wie Was-Wann?

betrieblicher Hinsicht noch Erfolg verspricht. Diese Grenze ist durch Kontaktschwierigkeiten an den Schienen gegeben: die T3 wiegt 3,5 g, es steht also je Rad nur ein Kontaktdruck von ca. 1 g zur Verfügung. Trotzdem die Laufkränze aus Silber bestehen und die Schienen versilbert sind, ist ein Stromübergang nur bei peinlichster Sauberhaltung der Berührungsf lächen gegeben. Ein Erhöhen des Achsdrucks durch einen Magneten an der Lok (Eisenblech unter den Schienen) ist aus Raummangel nicht möglich; eine umgekehrte Anordnung ist ein zu großer Aufwand, da der Magnet unter den Schienen eine sehr feine Polteilung haben müßte. Wird der Magnet aber in Längsrichtung eingebaut (je ein Pol unter einer Schiene) so stellt der extrem lange Luftspalt einen so niederohmigen Nebenschluß dar, daß die Zugkraft an der Lok gegen Null geht. Eine Verbesserung des Stromüberganges an den Schienen wäre noch durch eine Spannungserhöhung (und Vorwiderstand) möglich, doch ist dies wegen des Funkenganges am Kollektor nicht ratsam. Schleifkontakte an den Ober- oder Innenseiten der Schienen aber heben die Lok hoch bzw. haben eine so große Reibung, daß die Triebräder schleudern.

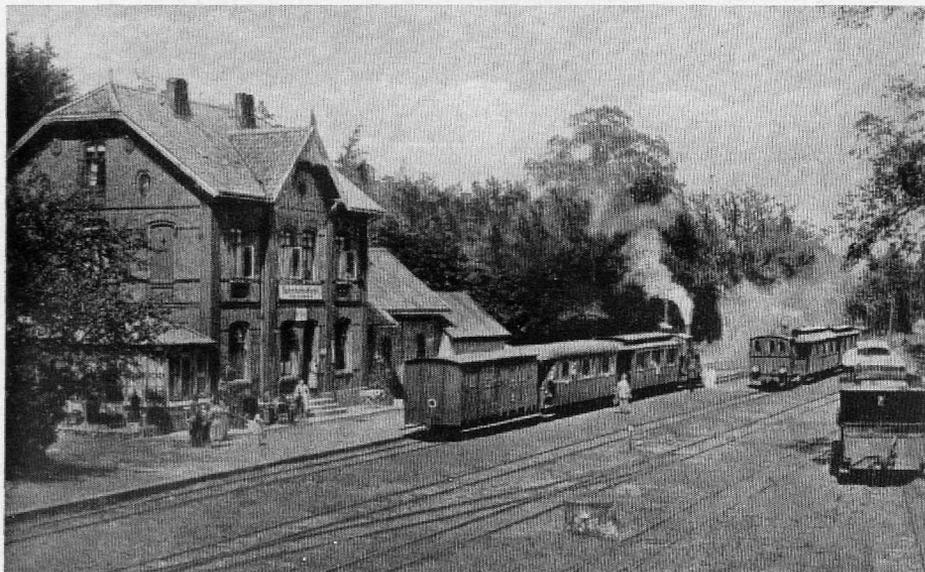
Doch nun einige Einzelheiten zum Modell selbst. Ich habe mich bemüht, den Maßstab bis zum Pufferdurchmesser herab möglichst zu halten; daß dies bei den Triebädern z. B. nur beim Laufkranzdurchmesser möglich ist, weiß jeder Mi-Bauer.

Der Motor liegt, wie im Bild erkennbar, mit senkrechter Achse im Führerhaus. Er besitzt einen 3-T-Anker mit 3 x 400 Windungen Kupfer-Lack-Draht von 0,04 mm  $\phi$ . Der Anker ist mit einer Hohlwelle versehen und läuft auf einer Stahlnadel. Dieses

Prinzip hat sich bei meinem Kleinstmotorenbau bewährt: Der aus Gold-Nickel bestehende Kollektor (1,4 mm  $\phi$ ) bleibt dadurch ölfrei und es kann sich keine Ölkohle, die durch Funken beim Lauf immer entstehen würde, in die nur 0,06 mm breiten Zwischenräume der Segmente setzen. Die Bürsten bestehen aus hartgehämmerten Silberplättchen. Sie sind auf der im Bild gut erkennbaren Bürstenbrücke zusammengefaßt. Der Magnet, der zwischen Polschuhen aus Magnetweicheisen liegt, ist aus einem Stück Al-Ni-Co 120 (Oerstit 120) so herausgeschliffen, daß er zum Teil zwischen den Wasserkästen liegt und zum Teil noch in den - bei der T3 ach so kleinen - Kessel (3,4 mm Innen- $\phi$ ) hineinragt.

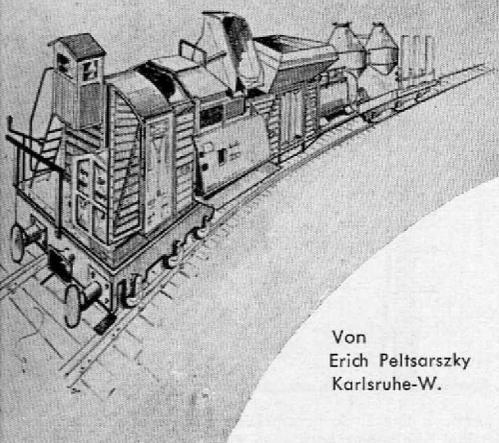
Der Motor gibt seine Leistung (er nimmt bei 4 V ca. 100 mW auf) über ein Stirnradgetriebe 2:1 an die senkrechte Schneckenwelle ab, deren Schnecke die Hinterachse mit einer Untersetzung 20:1 antreibt. Die weitere Übertragung erfolgt über die Kuppelstangen. (Warum eigentlich immer so viele Übertragungszahnräder? Wenn alle Kurbelzapfenbohrungen mit einer und alle Achs- und Kuppelstangenbohrungen mit einer weiteren Schablone gebohrt werden, kann gar nichts passieren!)

Dieser mein erster MiBa-Beitrag ist nicht als Bauanleitung gedacht und ich schließe auch nicht mit den Worten „an die Arbeit“, denn es gehört einige Erfahrung im Feinwerkbau und auch die nötige Einrichtung (ich arbeite u. a. mit einer selbstgebauten „Schoß-Drehbank“) zu solchen nervenstärkenden Arbeiten. Sollte sich aber der eine oder andere Leser für mehr Einzelheiten interessieren, so stelle ich meine Erfahrungen gern mit Rat (zur Tat mangelt es mir an Zeit) zur Verfügung.



Es ist schon lange her - einmal, seit dieses Klischeé angefertigt wurde - kein Wunder also, daß das Originalfoto nirgends mehr zu finden ist! - zum ändern, seit diese Aufnahme überhaupt entstand. Daß es sich um eine idyllische Schmalspurbahn handelt, steht wohl außer Zweifel, doch offen bleibt die Frage: Wo-Wer-Wie Was-Wann?

# Ein GOSKRXbkflymmahtzis- Wagen ??



Von  
Erich Peltsarszky  
Karlsruhe-W.

„Sind Sie Güterwagen-Selbstbauer? Haben Sie schon einen GOSKRXbkflymmahtzis-Wagen gebaut? Hier ist eine Bauskizze davon. Für dieses Misch-Masch-Modell wird sich wohl auch die bewährte „Gemischt-Bauweise am besten eignen!“

Damit nun auch Sie wissen, was dieser neue „Spezialwagen“ der Bundesbahn alles für Stücke spielt, gebe ich hier eine Aufstellung der Haupt- und Nebengattungszeichen. Wohl war in den Miba-Heften wiederholt von den leidigen Gattungszeichen die Rede, doch war mir die Sache nie ganz klar, da die Nebengattungszeichen – wie jetzt aus der in einer Buba-Zeitschrift gefundenen Aufstellung hervorgeht – je nach Verbindung mit den Hauptgattungszeichen ihre Bedeutung wechseln!

Neben- zeich.:	in Verbindung mit Gruppen- zeichen	Bedeutung
a	SS	offener Bremserstand, Bühnengeländer umklappbar
b	G und R	Fährbootwagen
c	O	hölzerne Wände in Höhe v. 131 bis 190 cm
d	K und KK	eingerrichtet f. Druckluftentladung
e	allgemein	Leitung f. elektrische Heizg.
f	K	Stirnwandtüren
h	allgemein	Dampfheizleitung
hh	G und GG	Dampfheizleitung und Dampfheizrichtung
i	O	Muldenkippwagen
k	K	kranbar (Schiebedach; mit Kran be- und entladbar)
	OO, O	Kübelwagen (2 od. 3, bei OO 4 od. 5 abnehmbare Kübel)
	S	Ladelänge kürzer als 13 m
	SS	Ladelänge kürzer als 15 m
l	G	Ladefläche mind. 26 m <sup>2</sup> u. Tonnendach
	O	Ladelänge mindestens 10 m
	SS	Ladelänge 18 m (nicht bei SSyl; vgl. hierwegen Nebenzeichen „yl“)
m	G, K, O, R u. S.	Ladegewicht 20 t
	SS	Ladegewicht mehr als 35 t
mm	G, K, O u. R	Ladegewicht mehr als 20 t

Neben- zeich.:	in Verbindung mit Gruppen- zeichen	Bedeutung
o	R	ohne Rungen (vorübergeh.)
p	O	nicht kippfähig
r	G, K, O, R u. S.	Umsetzwagen (zum Übergang auf Breitspur)
s	G, GG, K u. R	im innerdeutschen Verkehr geeignet f. Züge b. 100 km/h
	G u. GG	Stirnwandtüren
t	KK	Selbstentladewagen, Trichter oder Sattel
	O	Selbstentladewagen, geneigte Bodenflächen (Eselrücken), Bodenklappen, ein Teil auch Trichter, nicht kippfähig
	OO	Selbstentladewagen, Bodenklappen oder geneigte Bodenflächen (Eselrücken) u. Seitenklappen
	S und SS	Tiefadewagen; Länge wird durch Nebenzeichen nicht ausgedrückt, Ladegewicht nur bei St-wagen
v	O	hölzerne Wände höher als 190 cm
w	G, O u. S	Ladegewicht weniger als 15 t
w	GG u. OO	Ladegewicht weniger als 30 t
	SS	Ladegewicht weniger als 35 t
y	SS	Ladegewicht 50 t bei einer Ladebreite von mind. 2,83 m, Ladelänge 8,8 m (bei umgeklappten Bühnengeländer 9,5 m), offener Bremserstand, Bühnengeländer umklappbar; zum Übergang auf Breitspur
yl	SS	desgl., Ladelänge jedoch mehr als 8,8 m (9,5 m)
ym	SS	Schwerlastwagen, Ladegew. 80 t, Ladelänge 11,2 m (11,9 m), offener Bremserstand, Bühnengeländer umklappbar, Umsetzwagen (z. Übergang auf Breitspur)
z	OO	Wagen für Erzbeförderung



# Die Deckungsscheibe - noch einfacher!

von cand. ing. Dieter Grabbe, Hannover

Siehe auch Bauanleitung in Heft 14/IX

Um die Deckungsscheibe nun wirklich zum einfachsten Formsignal zu machen, möchte ich hier einen Trick vorstellen, den uns das große Vorbild allerdings schon vorweggenommen hat: Wir sparen uns die Blende, indem wir deren Funktion einfach von der Deckungsscheibe selbst mit verrichten lassen. So gesehen bei verschiedenen Deckungsscheiben der Buba! Ohne Zweifel gewinnt das Signal auf diese Weise noch an Seltenheitswert und damit für uns an Interesse.

Auf die in Heft 14/IX gegebene Bauanleitung wirkt sich das so aus: Wir lassen die Blende weg, bohren in die Deckungsscheibe selbst ein Loch von 2 mm Durchmesser nach Zeichnung und setzen hier hinein die rote Farbscheibe. Die Laterne bleibt und wird nur entsprechend höher am Mast angebracht. Jetzt aber in beide Öffnungen weißes Zellonblättchen einsetzen!

Die in 14/IX vorgeschlagene Ausführung der Laterne wirkt m. E. immer noch etwas zu klobig. Ich schlage vor, bei Verwendung der 2 V-Redlin-Birnen, die Laterne aus 2x3 mm Röhrchen zusammenlöten (eingezeichnet), sie wirkt dann erträglicher. Die Verzierungen können weggelassen werden, sie fallen jetzt hinter der Scheibe nicht mehr ins Auge.

Beim Original wird die Signalscheibe vielfach durchbrochen ausgeführt (wie auch bei älteren Hauptsignalen, in Zeichnung dargestellt), wahrscheinlich, um in „sturmreichen“ Gebieten den nicht unerheblichen Winddruck herabzusetzen. Sollte Ihnen dies auch im Modell gelingen, so würde das gewiß besonders filigran und „oldtimerhaft“ wirken. Die angegebene Höhe des Signales ist nicht bindend. Es kann höher gebaut werden, wenn es sich dadurch besser vom Hintergrund abhebt.

Nachdem Ihnen der Bau so leicht gemacht wurde, suchen Sie gewiß auf Ihrer Anlage nach einer Möglichkeit zum Aufstellen der Deckungsscheibe. Um Ihnen

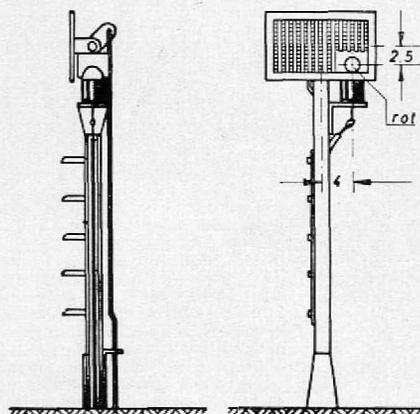


Abb. 1. Die Deckungsscheibe nach Grabbe in H0-Größe (Umlenkmechanismus wie in Heft 14/IX).

die Suche zu erleichtern, hier einige Beispiele aus den Hafengebieten von Bremer bzw. Bremerhaven (Abb. 2):

Beispiel 1 und 2: Abdeckung einer Klappbrücke. Aufstellung von Deckungsscheiben oder von Gleissperrensignalen (im allgemeinen nur, wenn diese aus anderen Gründen sowieso erforderlich sind, wie in Beispiel 1 und im nachfolgenden Beispiel 3). Zusätzliche Sicherung durch Gleissperren, die ihrerseits gesondert durch das dazugehörige Signal gekennzeichnet sind. Die Sperren fallen weg, wenn ein „Bad“ verhindert wird, etwa durch die als „Prellbock“ entsprechend ausgebildete hochgeklappte Brücke (Beispiel 2). Liegt die bewegliche Brücke in einem Haupt-(Strecken-)gleis, so werden ebenfalls keine Gleissperren eingebaut, dafür aber die Deckungsscheiben wie Hauptsignale eingesetzt, d. h. mit Vorsignal (Ve 2) und Durchrutschweg (gegebenenfalls Zugbeeinflussung).

Beispiel 3: Abdeckung einer Kreuzung zwischen eingleisiger Hafenbahn und zweigleisiger Straßenbahn. Ein etwas kurioser Fall. Die Eisenbahn erhielt auf der

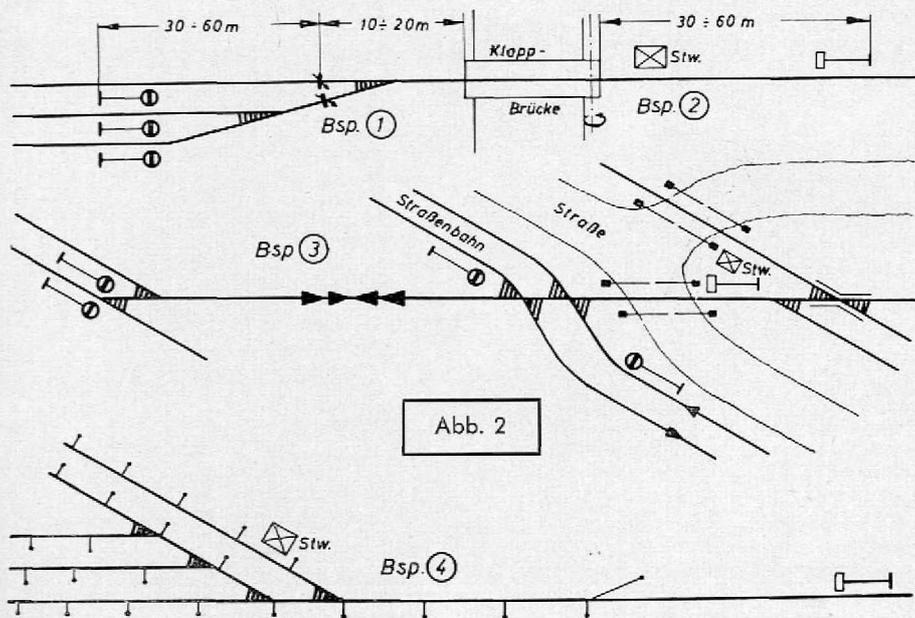


Abb. 2

einen Seite eine Deckungsscheibe; auf der anderen Seite, etwas entfernt, sind (sowie) Gleisperrsignale aufgestellt. Die Straßenbahn ist „vornehm“ durch Gleisperrsignale abgesichert.

Beispiel 4: Abdeckung eines Ziehgleises. Das Anschlußgleis der Hafenbahn zur Getreideverkehrsanlage in Bremen wird von deren elektrisch betriebenen

Rangierloks als Ausziehgleis benutzt. Hierzu ist es durch eine Deckungsscheibe abgesichert, so daß „Duelle“ zwischen Elloks und Dampfloks vermieden werden.

Ich hoffe, daß ich es Ihnen erleichtert habe, auf Ihrer Anlage einen Grund zur Aufstellung unserer „altmodischen“ Deckungsscheibe zu „konstruieren“, ohne daß es nachher „konstruiert“ wirkt . . . !

## Etwas über „Ölloks“

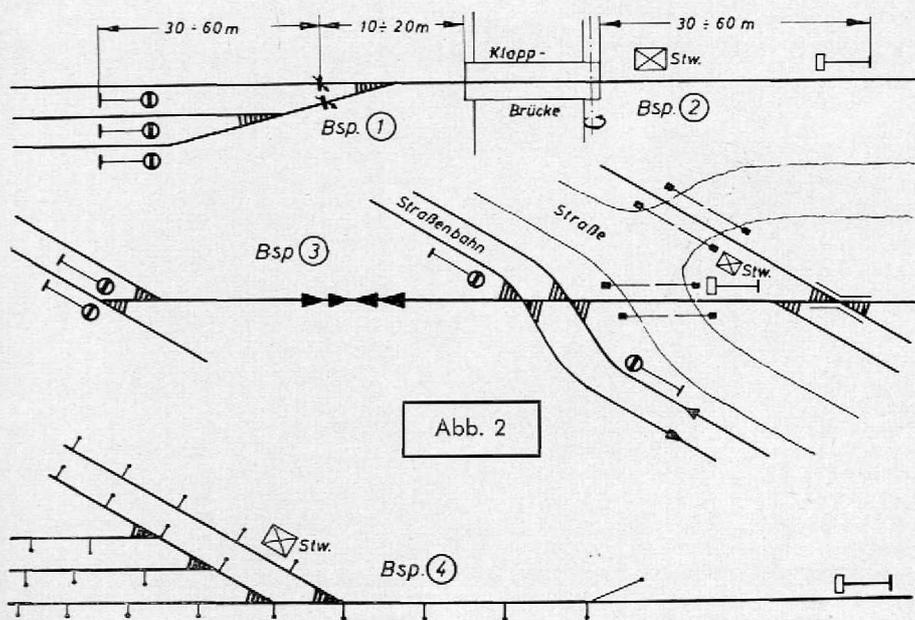
von Fritz Laubert jr., Kassel-Harleshausen

Es ist in der letzten Zeit des öfteren von Lokomotiven mit ölbeheiztem Kessel die Rede gewesen. Ich habe hierüber einiges in Erfahrung bringen können und möchte es Ihnen nicht vorenthalten:

Bei dem für diese Loks verwendeten Heizöl handelt es sich um eine Art Teeröl, schwarz wie die Nacht und zäh wie Sirup. Erst bei ca. 60–80° fängt es an zu fließen. Da der DB noch keine eigenen Tanks zur Verfügung stehen – diese sind erst in Bau – müssen die Kesselwagen geheizt werden. Daß das nicht gerade billig ist, dürfte jedem einleuchten, zumal es sich auch noch um Spezial-Wagen der Ölgesellschaften handelt, die Standgeld kosten! Aus diesem Grund hat die Buba auch neue Kesselwagen mit einer Ladefähigkeit von 50 t und 100 t in das Beschaffungsprogramm aufgenommen.

Die vorläufig noch einzige „Tankstelle“ für Ölloks ist Bebra. Zum Auftanken bleibt die Lok am Zuge, da die Rohrleitungen bis an die Gleise heranreichen.

Den Umbau von Kohle- auf Ölfeuerung nimmt die Lokomotivfabrik Henschel & Sohn, Kassel, vor. Der Witz ist nur, daß Henschel die umgebauten Loks zur Probefahrt nicht selbst betanken darf, weil der Zoll hier keinen Zoll breit von seinen Bestimmungen abweicht! Die Tender werden also nach dem Bahnhof Unterstadt gefahren und dort betankt. Doch nicht genug des grausamen Spiels! Jetzt muß erst ein Waggon Öl in Bebra abgerufen werden oder aber – im günstigen Fall – ein Waggon von Hamburg nach Kassel disponiert werden. Der so betankte Tender wird wieder nach Henschel gefahren, angehängen und die Probefahrt kann endlich starten!



einen Seite eine Deckungsscheibe; auf der anderen Seite, etwas entfernt, sind (sowie) Gleisperrsignale aufgestellt. Die Straßenbahn ist „vornehm“ durch Gleisperrsignale abgesichert.

Beispiel 4: Abdeckung eines Ziehgleises. Das Anschlußgleis der Hafenbahn zur Getreideverkehrsanlage in Bremen wird von deren elektrisch betriebenen

Rangierloks als Ausziehgleis benutzt. Hierzu ist es durch eine Deckungsscheibe abgesichert, so daß „Duelle“ zwischen Elloks und Dampfloks vermieden werden.

Ich hoffe, daß ich es Ihnen erleichtert habe, auf Ihrer Anlage einen Grund zur Aufstellung unserer „altmodischen“ Deckungsscheibe zu „konstruieren“, ohne daß es nachher „konstruiert“ wirkt . . . !

## Etwas über „Ölloks“

von Fritz Laubert jr., Kassel-Harleshausen

Es ist in der letzten Zeit des öfteren von Lokomotiven mit ölbeheiztem Kessel die Rede gewesen. Ich habe hierüber einiges in Erfahrung bringen können und möchte es Ihnen nicht vorenthalten:

Bei dem für diese Loks verwendeten Heizöl handelt es sich um eine Art Teeröl, schwarz wie die Nacht und zäh wie Sirup. Erst bei ca. 60–80° fängt es an zu fließen. Da der DB noch keine eigenen Tanks zur Verfügung stehen – diese sind erst in Bau – müssen die Kesselwagen geheizt werden. Daß das nicht gerade billig ist, dürfte jedem einleuchten, zumal es sich auch noch um Spezial-Wagen der Ölgesellschaften handelt, die Standgeld kosten! Aus diesem Grund hat die Buba auch neue Kesselwagen mit einer Ladefähigkeit von 50 t und 100 t in das Beschaffungsprogramm aufgenommen.

Die vorläufig noch einzige „Tankstelle“ für Ölloks ist Bebra. Zum Auftanken bleibt die Lok am Zuge, da die Rohrleitungen bis an die Gleise heranreichen.

Den Umbau von Kohle- auf Ölfeuerung nimmt die Lokomotivfabrik Henschel & Sohn, Kassel, vor. Der Witz ist nur, daß Henschel die umgebauten Loks zur Probefahrt nicht selbst betanken darf, weil der Zoll hier keinen Zoll breit von seinen Bestimmungen abweicht! Die Tender werden also nach dem Bahnhof Unterstadt gefahren und dort betankt. Doch nicht genug des grausamen Spiels! Jetzt muß erst ein Waggon Öl in Bebra abgerufen werden oder aber – im günstigen Fall – ein Waggon von Hamburg nach Kassel disponiert werden. Der so betankte Tender wird wieder nach Henschel gefahren, angehängen und die Probefahrt kann endlich starten!