

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

2 BAND XII
9. 2. 1960

PREIS
2,- DM



WER WAS KENNT
UND
WER WAS KANN,
DER FÄHRT STETS
MIT

Fleischmann

BAHN!

Modell des 90 t-Kranwagens
6700 Nür mit abnehmbaren
Gegengewichten

„Fahrplan“ der „Miniaturbahn“ Nr. 2/XII

1. „Feuerbeschilderung der Lok unterlassen“	43	12. Torscharniere aus Kugelschreiberminen	64
2. Das Vorbild als Vorbild (Bf. Velden)	44	13. 100 %ige Modellbahner leben	65
3. Wasserkran m. beleucht. Laterne	45	gefährlich (mit Gleisplan)	67
4. Wasserkran (BZ)	46	14. Ein Güterwagen-Veteran (BZ)	68
5. Besuch im „Z0“-Gehege (R. Ott)	49	15. Die hohe Kunst des richtigen „Alterns“	70
6. Erfahrungen mit UHU-plus	51	16. DKw-Laternen bei Kreuz- und Parallel-	71
7. Volldampf auch für TT	52	schaltungen	
8. Zweifarbige Gleise bei Gefällstrecken	54	17. Liliput-Neuheiten	72
9. Signal- und Weichenschalter –	55	18. „Bf. Böhlen“ – Teil II: Wirtschafts-	74
Marke „Selfmade“ – 2. Teil u. Schluß	59	flügel, Teil III: Verbindungsbau	75
10. Viel Freude zu zweit (Anlage	62	zum Dienstgebäude	
Bolay) mit Streckenplan		19. Der Leser hat das Wort	
11. Old-Timer-Drehkran		20. Modernes Märchen	

Miba-Verlag Nürnberg

Eigentümer, Verlagsleiter und Chefredakteur:
Werner Walter Weinstötter (WeWaW)

Redaktion und Vertrieb: Nürnberg, Spittlertorgaben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 –
Klischees: Miba-Verlagsklischeeanstalt (JoKI)
Berliner Redaktion: F. Zimmermann, Berlin-Spandau, Weißenburger Straße 27/1

Konten: Bayer, Hypotheken- u. Wechselbank Nürnberg, Kto. 29 364
Postcheckkonto Nürnberg 573 68 Miba-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag (in letzterem Fall Vorauszahlung, oder
Postbezug durch das zuständige Postamt). Heftpreis 2.– DM, 16 Hefte im Jahr.

≡ Feuerbeschickung der Lok unterlassen! ≡



Abb. 1. Die Tafel vor der Einfahrt zum Bf. München-Perlach. (Die km-Zahl 4 steht übrigens oben auf dem Stein, die 5 an der Seite bedeutet „500 m“.)

An der Bahnstrecke München-Ost – Kreuzstraße liegt beim Bahnhof München-Perlach ein Flüssiggas-Abfüllwerk. Um hier eine Brandgefahr durch Funkenflug vorbeifahrender Züge zu vermeiden, ist das Gleis der neben dem Werk vorbeiführenden Strecke auf Stahlschwellen verlegt und geschweißt. Darüber hinaus muß der Heizer die Feuerbeschickung der Lok auf diesem Streckenabschnitt unterlassen, was ihm in jeder Fahrt-



Abb. 2. Die Tafel an der Ausfahrt von München-Perlach, Richtung Kreuzstraße.

richtung eine rechts neben dem Gleis stehende Tafel anzeigt (Bild 1 und 2). Diese ist etwa 40 x 60 cm groß und an einem Stahlrohr in Höhe des Führerstandes angebracht.

So ein Abfüllwerk ist übrigens für eine Modellbahnanlage ein dankbares Objekt, das nur wenig Platz einnimmt: ein paar kleine Baracken und Schuppen, 3 oder 4 auf Betonsockeln liegende Kessel, dazwischen ein paar Rohrleitungen – fertig! Dazu kommen

noch Gasflaschen in allen Größen. Das abzufüllende Gas wird in 4-achsigen Kesselwagen (mit Aufschrift „DEURAG-FLUSSIG-GAS“) angeliefert; Lastwagen bringen leere Flaschen und holen gefüllte ab. Auch die Bundesbahn zählt zu den Abnehmern, wie von Zeit zu Zeit ein grüner G-Wagen zeigt, auf dem „Gasflaschenwagen-Signalmeisterei XY“ zu lesen ist.

Wenn Sie auf Ihrer Anlage aber das vor Jahren in der MIBA gezeigte Ollager stehen haben, dann wären m. E. an der daneben vorbeiführenden Strecke die Tafeln auch angebracht.

Nachdem unsere neuesten H0-„Dampf“-Loks bekanntermaßen ab einer gewissen Mindestgeschwindigkeit nicht mehr dampfen, so könnte man an einem solchen dampflosen Streckenabschnitt diese vorbeschriebenen Schilder anbringen, womit – rein optisch – durch das Ausbleiben der Dampfwolken dokumentiert wäre, daß in der Tat „eine Feuerbeschickung der Lok unterlassen worden ist“ ...! – Hm! War ja nur eine Schnapsidee von mir (aber vielleicht doch nicht ganz so „ohne“, sonst würde Herr Meyer nicht so ein nachdenkliches Gesicht machen!).



Fritz Schramm aus Pinneberg hat mit scharfem Auge diesen „moralischen Entlastungs-Präzedenzfall für Betroffene“ entdeckt, und zwar im Nürnberger „Hausgebirge“, der „Fränkischen Schweiz“ (die tatsächlich so heißt!). Nun, als beliebtes Nürnberger Ausflugsziel sind uns die verschiedenen Ecken auch bekannt, nur ist uns diese „Bedeutung“ des Bfs. Velden b. Hersbruck eigentlich erst aufgegangen, als uns Herr Schramm mit der Nase drauf stieß.

Es wurde uns schon zum Vorwurf gemacht, solche „Vorbilder“ mit Vorliebe zu bringen. Gewiß, aber nachdem unsere Anlagen fast durchweg ein Konglomerat von Sonderfällen darstellen, freuen wir uns über jedes corpus delicti, das einen dieser Sonderfälle als „vorbildgetreu“ entlastet!

Das Vorbild als Vorbild

oder

Der Präzedenzfall...

... für alle diejenigen, die – notgedrungenenermaßen – direktemang hinter dem Stationsgebäude eine Steilwand beginnen lassen (müssen). Herr



noch Gasflaschen in allen Größen. Das abzufüllende Gas wird in 4-achsigen Kesselwagen (mit Aufschrift „DEURAG-FLUSSIG-GAS“) angeliefert; Lastwagen bringen leere Flaschen und holen gefüllte ab. Auch die Bundesbahn zählt zu den Abnehmern, wie von Zeit zu Zeit ein grüner G-Wagen zeigt, auf dem „Gasflaschenwagen-Signalmeisterei XY“ zu lesen ist.

Wenn Sie auf Ihrer Anlage aber das vor Jahren in der MIBA gezeigte Ollager stehen haben, dann wären m. E. an der daneben vorbeiführenden Strecke die Tafeln auch angebracht.

Nachdem unsere neuesten H0-„Dampf“-Loks bekanntermaßen ab einer gewissen Mindestgeschwindigkeit nicht mehr dampfen, so könnte man an einem solchen dampflosen Streckenabschnitt diese vorbeschriebenen Schilder anbringen, womit – rein optisch – durch das Ausbleiben der Dampfwolken dokumentiert wäre, daß in der Tat „eine Feuerbeschickung der Lok unterlassen worden ist“ ...! – Hm! War ja nur eine Schnapsidee von mir (aber vielleicht doch nicht ganz so „ohne“, sonst würde Herr Meyer nicht so ein nachdenkliches Gesicht machen!).



Fritz Schramm aus Pinneberg hat mit scharfem Auge diesen „moralischen Entlastungs-Präzedenzfall für Betroffene“ entdeckt, und zwar im Nürnberger „Hausgebirge“, der „Fränkischen Schweiz“ (die tatsächlich so heißt!). Nun, als beliebtes Nürnberger Ausflugsziel sind uns die verschiedenen Ecken auch bekannt, nur ist uns diese „Bedeutung“ des Bfs. Velden b. Hersbruck eigentlich erst aufgegangen, als uns Herr Schramm mit der Nase drauf stieß.

Es wurde uns schon zum Vorwurf gemacht, solche „Vorbilder“ mit Vorliebe zu bringen. Gewiß, aber nachdem unsere Anlagen fast durchweg ein Konglomerat von Sonderfällen darstellen, freuen wir uns über jedes corpus delicti, das einen dieser Sonderfälle als „vorbildgetreu“ entlastet!

Das Vorbild als Vorbild

oder

Der Präzedenzfall...

... für alle diejenigen, die – notgedrungenenermaßen – direkt amang hinter dem Stationsgebäude eine Steilwand beginnen lassen (müssen). Herr



Wasserkran mit beleuchteter Laterne

von Joachim Hensel, Berlin-Charlottenburg

Nachdem es mich lange genug geärgert hat, daß sämtliche im Handel erhältlichen Wasserkrane keine beleuchtbaren Laternen aufweisen, machte ich mich selbst an die Arbeit. Auf der Suche nach einem Werkstoff für den Ausleger stieß ich nach reiflicher Überlegung auf Glas. Bei Verwendung von Messingrohr würde man zwar einen Pol sparen, dafür aber an der Verbindung von Ausleger und Mast auf Isolations-schwierigkeiten stoßen. (Nicht verständlich, da es ja nur auf das Konstruktionsprinzip ankommt und die Benutzung des Krans als Masepol u. E. das Primäre sein müßte. D. Red.)

Von einem Glasbläser ließ ich mir aus einem Glasrohr (Außendurchmesser 4 mm) den Ausleger und das Ansatzstück herstellen; das kleine Loch auf der Oberseite des Auslegers blies er gleich mit hinein. Durch dieses Loch führte ich zwei 0,04 mm CuL-Drähte und durch das Ansatzstück wieder hinaus (siehe Abb. 1). Aus 0,3 mm Ms-Blech werden zwei 2 mm breite und ca. 1 cm lange Streifen ausgeschnitten und zu Ringen gedreht. An der Außenseite dieser Ringe wird je einer der Drähte angelötet. Die Ringe mit den Drähten werden – dank UHU-plus – so an die Innenwand des Ansatzrohres geklebt, daß die Lötstellen in das Loch des Auslegers reichen (1 und 2). An beiden anderen Enden der Drähte wird eine Kleinstglühbirne angelötet. Als Standrohr benutze ich ein Rundholz von 4 mm ϕ . Am einen Ende wurde ein etwa 11 mm langes Stück auf 3 mm ϕ abgefeilt. Zwei weitere Ringe stellte mir eine ausgediente Kugelschreibermine. Da diese Minen zum Halten der Feder einen Wulst haben, wurde dieser Wulst mitbenutzt. Beide Ringe sind ebenfalls 2 mm breit. Je ein 0,04 CuL-Draht wurde an jedem Ring an seiner Innenseite eingelötet und dann beide Ringe auf das verjüngte Ende des Standrohrs geschoben und mit UHU-plus verankert (3 und 4). Zu beachten ist dabei, daß

1. der Ring mit dem Wulst nach unten kommt (der Wulst verhindert nämlich das Herunterrutschen des Auslegers) und
2. der Draht des untersten Ringes in einem, mit einer Messerspitze eingeritzten Nut unter dem oberen Ring durchgeführt wird (5). (Vorsicht, daß bei der Unterführung die Lackisolierung nicht beschädigt wird.)

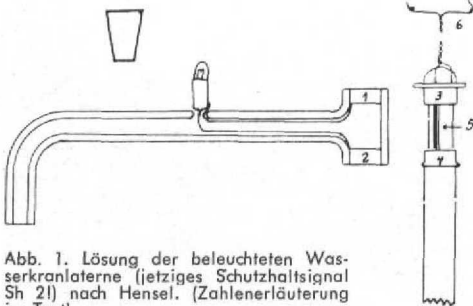


Abb. 1. Lösung der beleuchteten Wasserkranlaterne (jetziges Schutzhaltssignal Sh 21) nach Hensel. (Zahlenerläuterung im Text).

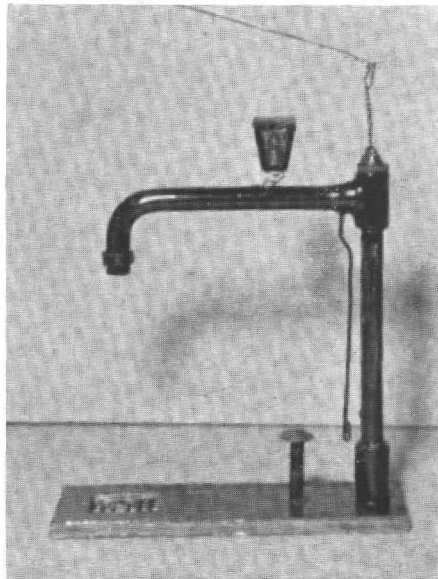


Abb. 2. Der H0-Wasserkran des Verfassers.

Nun wird der Ausleger von oben auf das Standrohr geschoben. Der Strom kann jetzt von den Drähten am Mast über die Ringe zur Glühbirne gelangen, ohne daß die 360°-Drehung des Auslegers beeinträchtigt wird.

Als obere Begrenzung des Standrohrs habe ich eine 0,5 mm starke Pappscheibe (7 mm ϕ) und ein halbrund gefeiltes Rundholz (4 mm ϕ) verwendet. Durch beides wird der obere Teil einer Stecknadel gebohrt, die bis in das Standrohr hineinreicht, so daß damit auch ein Verrutschen des Auslegers nach oben verhindert wird. Die Litzen werden durch die Pappscheibe geführt und verdreht; nach 10 mm wird jede für sich rechtwinklig abgelenkt, nach 4 mm eine kleine Ose gedreht (Isolatoren) und dann bis zur nächsten Stromquelle als Freileitung weitergeführt. So sind die Drähte gleich ihr eigener Leitungsmast (6). Der Griff zum Drehen des Auslegers wird mit UHU-plus stumpf an den Ausleger geklebt.

Das Lampengehäuse besteht aus weißem und rotem Cellon und einem schwarzen Pappstück als obere Abdeckung. Das Gehäuse wird so über die Birne gesetzt, daß der ankommende „Lokführer“, wenn der Ausleger parallel zu den Schienen steht, das weiße, wenn er über den Schienenraum ragt, das rote Licht sieht.

Zum Schluß wird der ganze Wasserkran schwarz angestrichen. Die restlichen Teile sind nach dem Foto wohl ohne weitere Erklärungen leicht herzustellen.

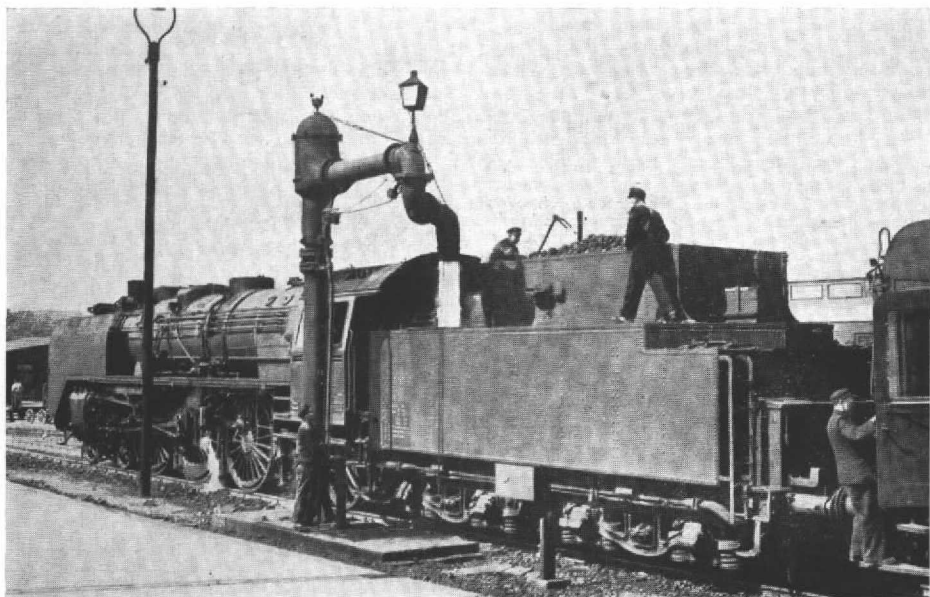


Abb. 1. Eine 03 hat „großen Durst“, weshalb ein NW 300 durchaus am Platze ist.

(Foto Bellingrodt)

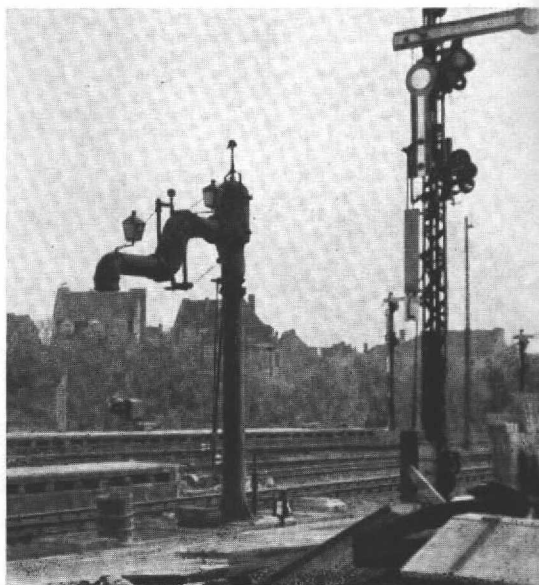
Wasserkrane

Von den Wasserversorgungsanlagen der DB sind es eigentlich nur die Wassertürme und die Wasserkrane, die auf unseren Anlagen optisch eine nicht zu übersehende Rolle spielen, auch wenn es sich dabei nur um Statistenrollen handelt. So wollen wir diese auffälligen und charakteristischen Attribute nicht missen. Es wird vielen unbekannt sein, daß sogar an allen elektrifizierten Strecken die Beibehaltung und pflegliche Betreuung der Wasserkrane (und sonstigen Wasserwerke) eine unumstößliche Pflichtbestimmung der DB ist. Wenn Sie, lieber Leser, also auch sämtliche Strecken elektrifiziert haben, so kommen Sie nicht darum herum, an den wichtigsten Stellen Wasserkrane anzuordnen, wobei die Ausleger in Ruhestellung gegen die Fahrtrichtung zu zeigen haben.

Wasserkrane haben zu stehen:

1. An den Hauptgleisen, damit die Loks durchgehender Züge im Bedarfsfalle am Zug Wasser aufnehmen können (also nicht erst abkuppeln und irgendwohin fahren müssen). Wo es auf besondere Schnellab-

Abb. 2. Auf diesem Foto des Herrn M. Dombach aus Düsseldorf ist ein NW 300 (in Ruhestellung) zu erkennen, der der Regelbauart der Abb. 4 entspricht.



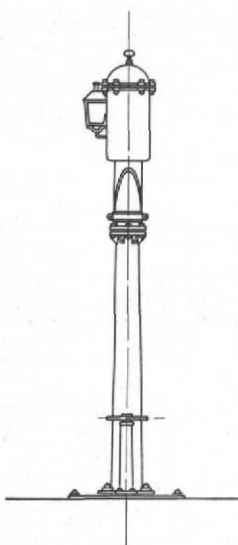


Abb. 3. Wasserkran der Regelbauart NW 200. Aus der Rückansicht geht deutlich hervor, daß die Signallaterne seitlich sitzt (weil ja sonst das weiße Licht des Signals nicht zu sehen wäre).

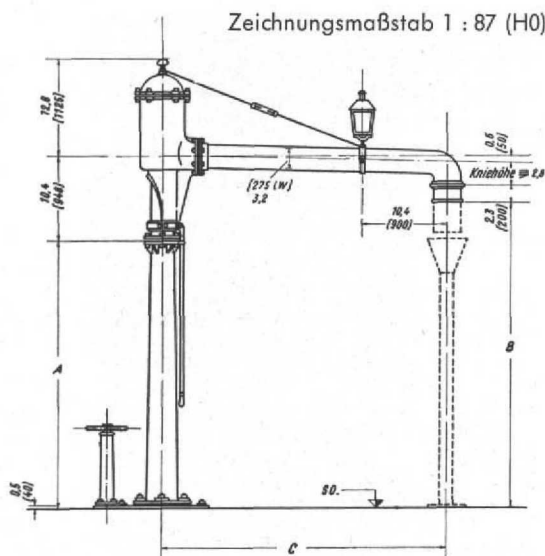


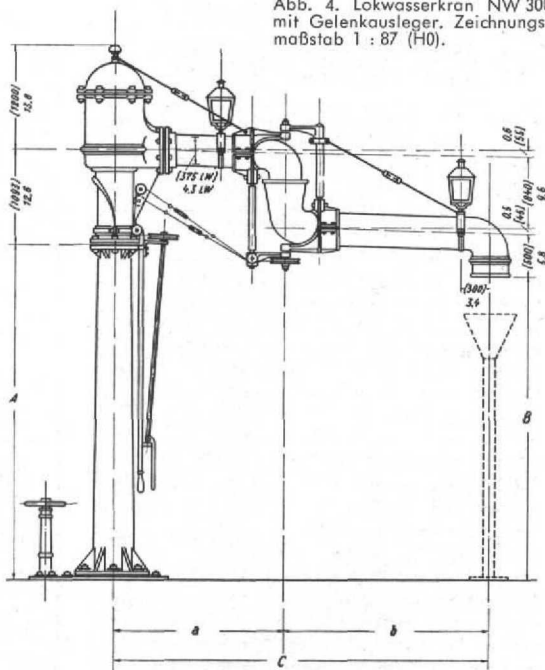
Abb. 4. Lokwasserkran NW 300 mit Gelenkauslegern. Zeichnungsmaßstab 1 : 87 (H0).

fertigung ankommt, sind Wasserkranne mit Gelenkauslegern (Abb. 4) vorzusehen.

2. Auf Verschiebebahnhöfen (also auch bei Güterwagengruppen), und zwar im Arbeitsbereich der Rangierloks, wenn nicht einer der unter 1. genannten Krane ohne umständliche Fahrten erreichbar ist.

3. In Lokomotivbahnhöfen (Bws) und zwar in der Nähe der Einfahrt, bei der Ausschlackanlage, in der Nähe des Lokschuppen und am Ausfahrgeleis. Nachdem auf unseren Anlagen in der Regel nur kleine Bws vorhanden sind, genügt die Aufstellung eines Wasserkranes entweder vor der Bekohlungsanlage oder – was besser und richtiger ist – beim Ausschlackgeleis (mit der Besandungsvorrichtung). Im Innern der Lokschuppen befindet sich kein Wasserkran, hier genügen Unterflurwasseranschlüsse (soweit sie überhaupt jemals „im Modell“ imitiert werden sollten).

In den Abb. 3, 4 und 5 stellen wir Ihnen zeichnerisch 3 Wasser-



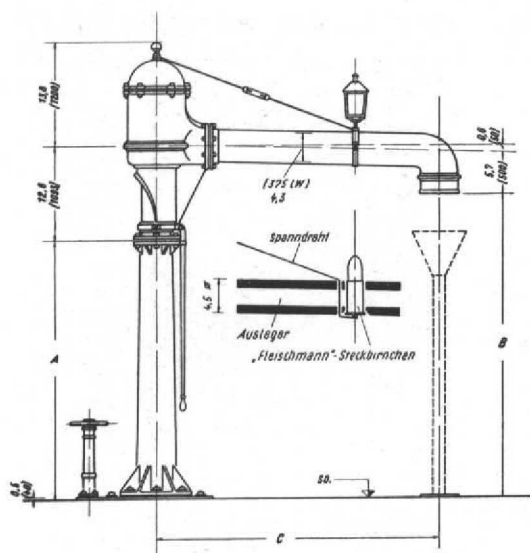


Abb. 5. Lokwasserkran NW 300 mit einfachem Ausleger. Inmitten der Zeichnung unser Vorschlag für eine beleuchtete Laterne (s. Text).

krane der Regelbauart vor. Die Bezeichnung NW 200 bzw. 300 bezieht sich auf den lichten Durchmesser des Standrohrs, wovon wiederum der Wasserausstoß abhängig ist. (Es gibt noch einen kleinen Kran NW 100, den wir jedoch als Sonderbauart unberücksichtigt gelassen haben, zumal er weniger „anschaulich“ ist). Bei der Aufstellung der Krane müssen wir also auch darauf achten, daß nicht ausgerechnet ein NW 300 an einem schlecht frequentierten Platz unnütz herumsteht, während an einer anderen Stelle vielleicht ein NW 200 dringend nach Ablösung durch einen leistungsstärkeren Kran „ruft“! Eine interessante Ausführung ist der Wasserkrane mit Gelenkausleger, den wir noch auf keiner Modellbahnanlage entdeckt haben, obwohl er in gar vielen Fällen (s. Punkt 1) eigentlich am Platz wäre!

Die Zeichnungen sind im Maßstab 1 : 87 gehalten. Die maßlich nicht genau festgelegte Auslaufhöhe B richtet sich nach der Standrohrlänge, die ebenfalls variabel ist und im Normalfall ca. 3015 mm (in 1 : 87 also rund 34 mm) beträgt. Das Maß A (Standrohrlänge) werden wir Modellbahner danach bemessen müssen, welche Lokfabrikate wir auf der Anlage laufen haben (die bekanntlich sehr un-

terschiedlich in der Maßstabgröße sind und fast durchwegs nicht genau dem H0-Maßstab 1 : 87 entsprechen), doch dürften sich „betrieblich“ keine Schwierigkeiten ergeben, wenn Sie die Wasserkrane in der abgebildeten Zeichnungsgröße nachbauen.

Bei dem Wasserkran NW 300 (Abb. 5) bringen wir außerdem einen Vorschlag, wie wir uns die Beleuchtung der Laterne vorstellen. Normalerweise sitzt die Laterne neben dem Ausleger (s. a. Abb. 3), aber es dürfte wohl nur den gewiegtesten Bastlern möglich sein, die Laterne auf diese Weise originalgetreu beleuchtbar zu machen. Wir setzen also die Laterne – trotz besserer Einsicht – ebenfalls auf den Ausleger, der zwecks Aufnahme eines Kleinstbirnchens durchbohrt wird. Der gesamte Kran dient als Masseleiter, während der andere Pol (gut isolierter Draht) gleichzeitig als Spanndraht dient und durch das Standrohr nach unten geführt wird. Diese Lösung dürfte einfacher und zweckdienlicher sein, als die des Herrn Hensel, wobei auch noch die überflüssige „Freileitung“ vermieden wird.

Informationshalber wollen wir bei dieser Gelegenheit nochmals darauf hinweisen, daß das bisherige Wasserkransignal in der ESO 1959 nunmehr unter das Schutzsignal Sh 2 eingereiht ist. Bei Tag gilt kein besonderes Signal. Erst bei Dunkelheit tritt Sh 2 in Kraft (bei Querstellung zum Gleis ist das rote Licht nach beiden Seiten sichtbar, bei Parallelstellung zeigt die Signallaterne nach beiden Seiten weißes Licht).

WeWaW

Das heutige Titelbild . . .

. . . zeigt einen Ausschnitt aus dem Lokbahnhof von Wiesbaden mit Wasserkran NW 200, Schürhakengestell (BZ in Heft 8/VI) und Ausschlackgruben. Wenn Sie die Seuthe-Dampfenwickler geschickt in einer solchen Schlackengrube unter den Loks installieren, dürfen Sie vermutlich eine ähnliche Eisenbahnatmosphäre „zaubern“ können!

(Foto H. Scheffler, Wiesbaden)