

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

10 BAND XII
7. 8. 1960

PREIS
2,- DM



Die „Original-Ausgabe“ des Kibri-Bausatzes „Bf. Blausee“, schnappgeschossen während einer Schweizreise von Herrn Wolf Schneider, Schwäbisch Hall.

Fleischmann



Nr. 1467

DM 6.-

KÜHLWAGEN

Modell des „Tmehs 50“ der DB, 2-achsig, Wagenkasten aus Kunststoff, Chassis aus Zinkspritzguß. Mit Originalbeschriftung, handlackiert.

Länge über Puffer: 137 mm.

Nr. 1467 B DM 4.50 dto. als Bausatz verpackt.



braucht man!

„Fahrplan“ der „Miniaturbahn“ Nr.10/XII

1. Eine Tabelle, die nachdenklich stimmt	375	12. Salon-Aussichtswagen AS4ü	
2. Idyllisches Wärterhaus	375	Baujahr 1939 (BZ)	392
3. Die Bezeichnung der DB- und DR-Triebfahrzeuge – Teil 2	376	13. Inwieweit kann mit Industrie-Lichtsignalen der ESO 1959 entsprochen werden?	394
4. Lokomotiv-Rennen in Dijon	379	14. Die Anlage des Horn Praetorius (mit Streckenplan)	395
5. Die Märklin 01 wird zum „Dampfer“	380	15. Eine Kleinstbohrmaschine	398
6. Das HAMO-Multiplex-System – 1. Teil	382	16. Vollmer-Fußgängerbrücke	399
7. Zwischen Immenstadt und Oberstdorf	385	17. Neue Methode zur Herstellung von Kühlerjalousien usw.	400
8. Gleisperrsignal bei Platznot (Buba)	385	18. Lok-Kupplung mit Vorentkupplung	401
9. „Oberwandeggs i. Z.“ – Teil 2: Stationsgebäude (BZ)	386	19. Eine interessante Rangieranlage	402
10. Vorteile der Nulleiterschaltung	390	20. Bauplan der BR 70 – Schluß	405
11. H0-Anlage Haack	391	21. „Brücke“ über Entwässerungsgraben	408

Miba-Verlag Nürnberg

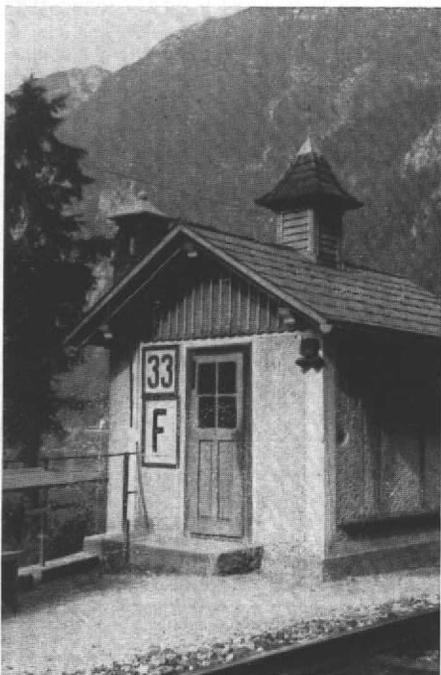
Eigentümer, Verlagsleiter und Chefredakteur:
Werner Walter Weinstötter (WeWaW)

Redaktion und Vertrieb: Nürnberg, Spittlertorgraben 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
Postscheckkonto Nürnberg 573 68 Miba-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag (in letzterem Fall Vorauszahlung)
Heftpreis 2.- DM, 16 Hefte im Jahr.



Idyllisch liegt dieses nette kleine Wärterhäuschen im Wehrgraben bei Hallstatt – eine ebenso nette und kleine Vorlage für einen Modellbauer!
(Foto: Dipl.-Ing. W. Gruber, Graz)

Eine Tabelle, die nachdenklich stimmt!

Den Bundesbahn-Mitteilungen entnehmen wir folgende Bestandstabelle an Triebfahrzeugen, die einen Freund der Dampflokomotiven sicher etwas nachdenklich stimmen mag:

	1952	1957	1958	1959
Dampflokomotiven	10 900	9 400	8 700	7 800
Elektr. Triebfahrzeuge	740	980	1 180	1 260
Dieseltriebfahrzeuge	520	1 400	1 450	1 620
Kleinlokomotiven	680	800	850	900

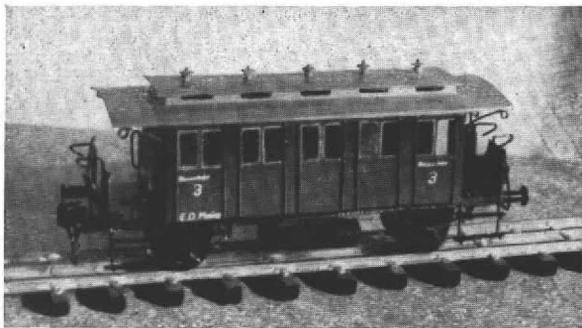
Gewiß, noch steht die Dampflokomotive zahlenmäßig weit an der Spitze, ja, es mag für manche vielleicht erstaunlich sein, daß es – im Verhältnis zu den Elloks und Dieselloks – sogar noch so viele Dampfloks gibt. Aber lassen wir uns nicht täuschen! Die Diesel- und Elloks „marschieren“ und wenn man den jährlichen „Schwund“ der Dampfloks – gemäß der Tabelle – weiterhin mit rund 800 annähme, dann gäbe es nach Adam Riese in ca. 10 Jahren keine Dampfloks mehr! Eine „grauenhafte Zukunftsvision“ solches auszu-denken! Nun, in diesem Tempo wird die Dampflokomotive zwar nicht von der Bildfläche verschwinden (es spielen noch einige weitere Momente mit, die an dieser Stelle nicht erörtert werden sollen), aber ob die kommende Generation noch eine Dampflokomotive kennen wird, das mag dahingestellt bleiben. Seien wir glücklich, daß wir sie noch erleben dürfen und je mehr sie schwindet, desto liebevoller wollen wir Modellbahner sie in kleinen Nachbildungen hegen und pflegen!

Motorisierte KITMASTER-Modelle

Eine Kitmasterlok habe ich versuchsweise mit einem gerade vorhandenen Kettwigmotor versehen. Dabei bekam lediglich eine Achse ein Zahnrad aufgezogen, die Kurbelzapfen aus Plastik wurden durch metallene ersetzt und ebenso neue Kuppelstangen angefertigt. Die Plastikräder laufen tadellos. Die Stromabnahme geschieht natürlich durch Schleifer. H. D. Icking

Baugröße „Null“ – doch nicht aus Mull...

...sondern aus Messingblech besteht diese Nachbildung des CiPr 91 nach MiBA-Bauplan in Heft 12/XI, Erbauer: Otto Günter, Ludwigshafen-Oppau. Er hat echt federnde Achsen (der CiPr 91 natürlich!) und 4 Brüder (der CiPr 91!) und noch keine dauernde Bleibe (der CiPr 91!) und so hoffen wir, daß er (der Erbauer!) einmal genügend Platz für ihn (den CiPr 91) und die übrigen Modelle haben möge!



Heft 11/XII ist ab 9. September in Ihrem Fachgeschäft!

Die Bezeichnung

(1. Fortsetzung)

• der DB- und DR-Triebfahrzeuge

VII. Sonder- bezeichnungen bei Elloks

Die Achsfolgebezeichnung der Elloks nimmt man grundsätzlich nach den bei Dampflok gültigen Regeln vor. Allerdings finden sich bei ihr, infolge der größeren Freizügigkeit bei der Gestaltung elektrischer Antriebe gegenüber dem Dampftrieb, besonders häufig Aufteilungen in einzelne Antriebsgruppen. Die größtmögliche Differenzierung hinsichtlich einzelner Triebachsgruppen ist der Einzelradantrieb, bei

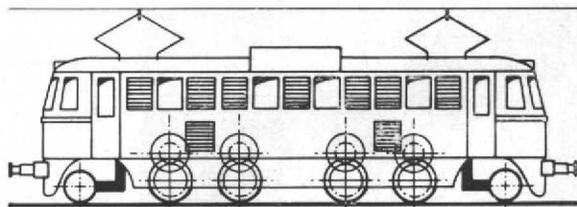


Abb. 12. Ellok mit der Achsfolge 1'Do1' (DR-Baureihe E 18 und E 19).

dem, wie der Name aussagt, jede Achse unabhängig von anderen Triebachsen für sich angetrieben wird. Diese Antriebsform wird durch eine kleine Null („o“) hinter der Triebachsformel ausgedrückt, z. B. in der Form 1'Do1'. Bei Lokomotiven, bei denen der Motor die Triebachsen über ein Stangengetriebe antreibt, gleicht dagegen die Achsformel völlig der einer entsprechenden Dampflokomotive (z. B. 2'B1'; Preußische Ellok für Schnellzüge, Gattung ES 2). Elloks, die aus Antriebsgestellen mit darübergelegter Brücke bestehen, werden wie die entsprechenden gelenkigen (Garrat-)Dampflokomotiven bezeichnet (Beispiel: [1'C] [C1'] – ÖBB-Reihe 1100).

Nun sind aber bei den Elloks Doppel-lokomotiven überaus häufig, d. h. zusammengefaßte (kurzgekuppelte) Einheiten, die zwar nicht einzeln für sich fahrbereit, aber

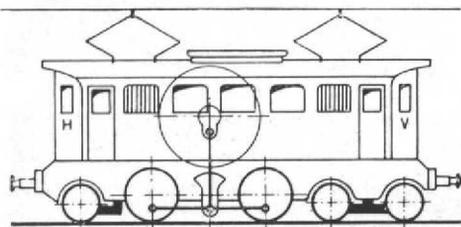


Abb. 13. Ellok mit der Achsfolge 2'B1' (Preußische Schnellzuglok ES 2).

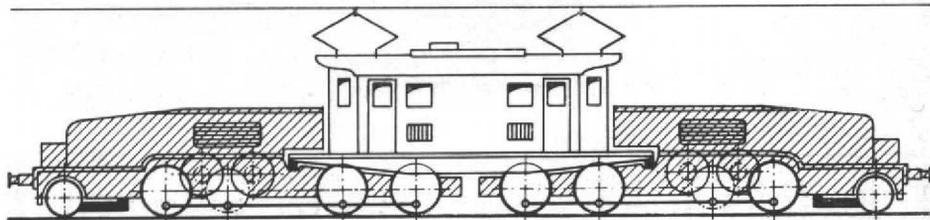


Abb. 14. Ellok mit der Achsfolge (1'C) (C1') – Österreichische Mehrzweck-Ellok Reihe 1100.

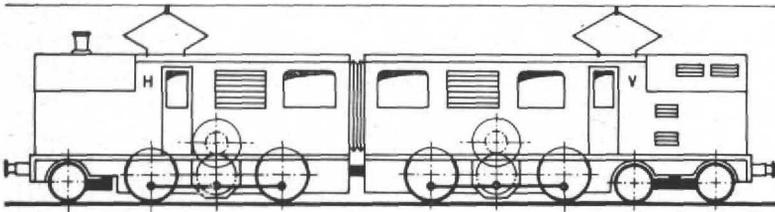


Abb. 15. Elokk mit der Achsfolge 2'B + B1' (Preußische Personenzuglok EP 209/210).

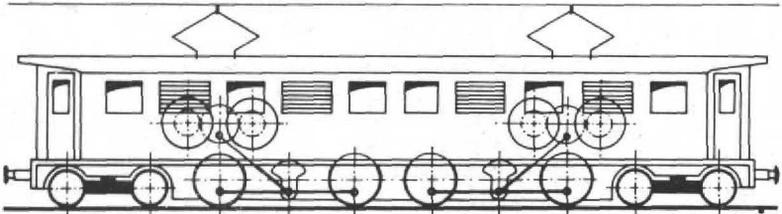


Abb. 16. Elokk mit der Achsfolge 2'B B2' (DR-Baureihe E 52).

doch nach dem Lösen der elektrischen und mechanischen Kupplungen einzeln rangierbar sind. Die Achsfolgen derartiger zusammengesetzter Loks werden je Einheit ge-

frennt angegeben und durch ein Pluszeichen (+) miteinander verbunden, z. B. in der Form 2'B + B1, (alte preußische Personenzug-Elokk) oder C+C (alte preußische

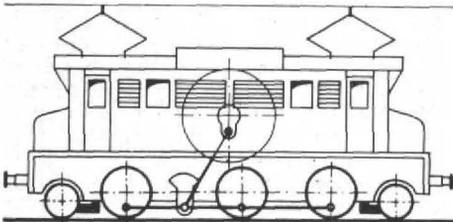


Abb. 17. Schema eines Elokk-Fahrwerkes 1'C1'w1k.

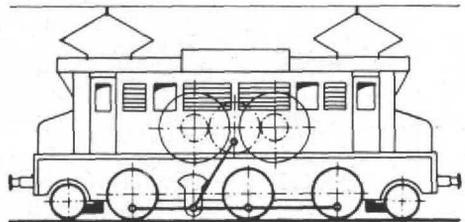


Abb. 18. Schema eines Elokk-Fahrwerkes 1'C1'w2u.

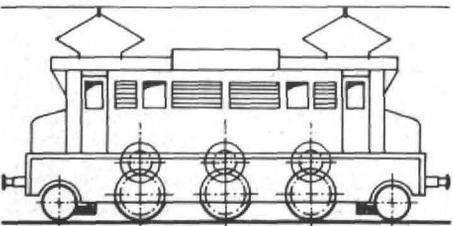


Abb. 19. Schema eines Elokk-Fahrwerkes 1'Co1'w3e.

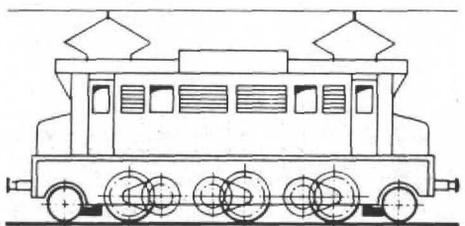


Abb. 20. Schema eines Elokk-Fahrwerkes 1'Co1'w3t.

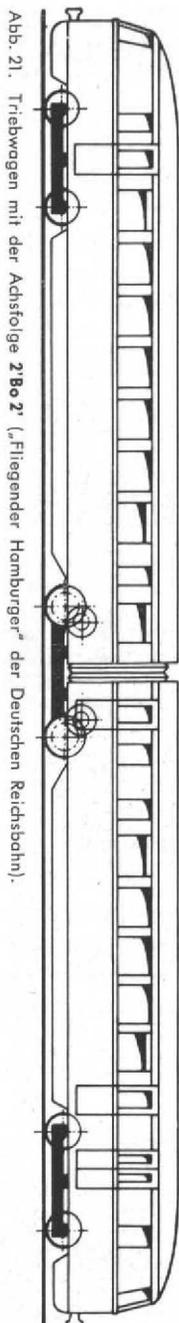


Abb. 21. Triebwagen mit der Achsfolge 2'Bo 2' („Fliegender Hamburger“ der Deutschen Reichsbahn).

Güterzug-Ellok). Eine den Elloks eigentümliche Antriebsart, die bereits auf den Einzelachsantrieb hinzielt, ist der Antrieb von Achsgruppen, die antriebsmäßig getrennt, aber in einem gemeinsamen Rahmen gelagert sind. Jede Gruppe kann dabei von einem oder mehreren Motoren angetrieben werden, wobei die Triebachsen je Gruppe untereinander gekuppelt sind. Derartige Antriebsformen werden dadurch ausgedrückt, daß man die betreffenden Achsgruppenbezeichnungen ohne trennende Unterscheidungsmerkmale aneinanderreihet, z. B. 2'BB2' (alte bayerische Personenzug-Ellok). Der Vollständigkeit halber sei hier noch erwähnt, daß man bei Dampflokomotiven ebenfalls den Einzelachsantrieb – durch Dampfmaschinen (System Lentz) – versucht hat. Die seinerzeitige DR baute eine Probelok, die durch vier Zylinder-Heißdampfmaschinen angetrieben wurde (1'Do1'h8), aber in der Entwicklung aus dem Versuchsstadium nicht herauskam.

VIII. Zusatzbezeichnungen für Ellokantriebe

Analog zu den Bezeichnungen für Dampfart und Triebwerk gibt man bei den Elloks erforderliche Stromart, Motorenzahl und Motoren- sowie Getriebeform durch Kleinbuchstaben und Ziffern hinter der Achsfolgeformel an. w bedeutet dabei Einphasen-Wechselstrom, g Gleichstrom und d Drehstrom. Der Angabe des Stromversorgungssystems folgt die Angabe der Motorenzahl in arabischen Ziffern, nach der der Kennbuchstabe der Motoren- oder Antriebsbauform genannt wird. k kennzeichnet ein Kurbel-(Stangen-)getriebe ohne Untersetzung, u desgleichen mit Untersetzungsvorgelege, e Einzelachsantrieb mit federnden Kraftübertragungsgliedern und t Einzelachsantrieb mit Tatzenlagermotoren. Eine 2'BB2'w4u-Lokomotive verfügt also über ein zweiachsiges Laufdrehgestell, zweimal zwei Triebachsen, hinter denen wiederum ein zweiachsiges Laufgestell liegt; der Antrieb erfolgt durch vier Wechselstrommotoren, Kurbelgetriebe und Untersetzungsvorgelege. Eine Bo'Bo'w4t-Lok besitzt zwei zweiachsige Triebdrehgestelle mit Einzelachsantrieb durch vier Tatzenlager-Wechselstrommotoren.

Prinzipiell das gleiche Schema wird auch zur Charakterisierung der Triebwagenan-

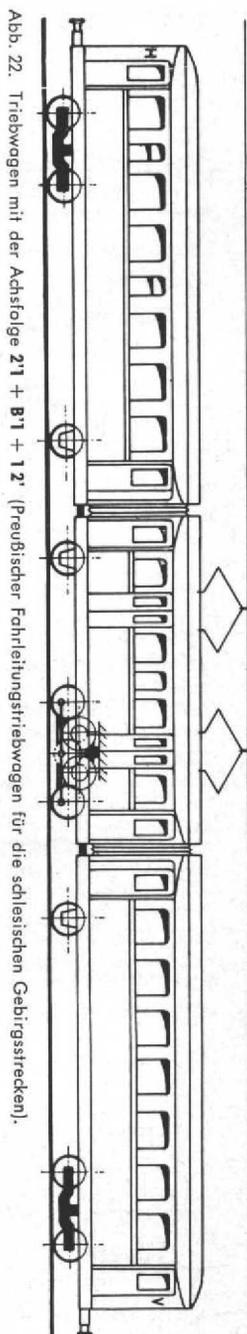


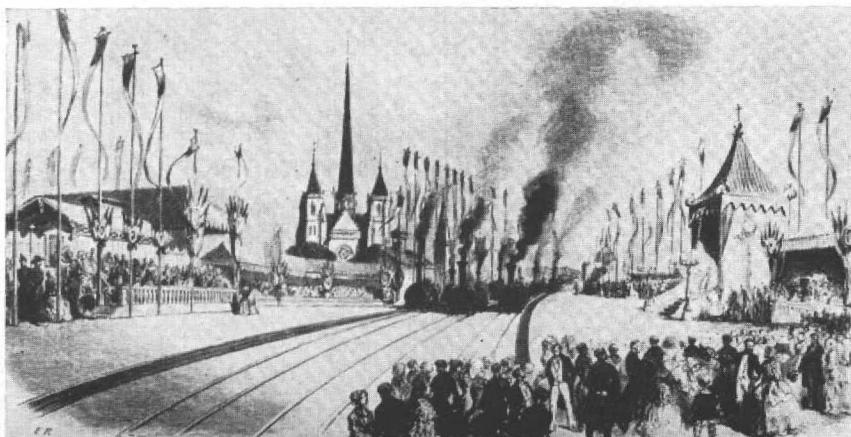
Abb. 22. Triebwagen mit der Achsfolge 21 + B1 + 12' (Preußischer Fahrleitungstriebwagen für die schlesischen Gebirgsstrecken).

triebe und -achsfolgen benutzt. Auch hier bezeichnet man jede Einheit für sich, wobei man aber im allgemeinen davon abieht, Motorenzahl, Antriebsform usw. aufzuführen. Triebwagen, die aus mehreren Einzelwagen bestehen, welche sich auf Jacobs-Drehgestelle abstützen – Drehgestelle, die zu zwei Einheiten gemeinsam gehören – werden dabei als Ganzes betrachtet. Der bekannte „Fliegende Hamburger“ der dreißiger Jahre hat demnach die Achsfolge 2'Bo2'. Das Jacobs-Gestell erhält dabei keinen Hinweis auf seine Beweglichkeit. Hätte jeder Einzelwagen ein

Triebdrehgestell für sich, würde die Achsfolge 2'Bo'+Bo'2' lauten. Besitzen Triebwagen Drehgestelle und Steifachsen (Lenkachsen), wendet man das von den Tendern her bekannte Schema der Achsbezeichnung sinntensprechend an, also z. B. 2'1+B'1+12' (Elektrischer Triebwagenzug der Preußischen Staatsbahn).

Nachdem nun sämtliche Klarheiten hinsichtlich der Achsfolgebezeichnung restlos beseitigt sind, kommt das nächste Mal ein übersichtlicheres Thema an die Reihe, nämlich die Bezeichnung der Triebfahrzeuge nach der Bauartnummer.

Anmerkung: Die vorstehenden Fahrzeug-Typenskizzen Abb. 12–22 sind nicht maßstäblich gezeichnet und wurden aus Gründen der besseren Verständlichkeit teilweise vereinfacht; sie erheben auch keinen Anspruch auf zeichentechnisch richtige Darstellung!



Die Sensation vor 100 Jahren:

Lokomotivrennen in Dijon

Paris, 20. Februar 1854

Ob es in Zukunft angebracht sein wird, anstelle von Pferderennen solche von Lokomotiven zu veranstalten, dafür hat das Rennen dreier Lokomotiven, das in dieser Woche in Dijon stattfand, wohl noch keinen vollgültigen Beweis geliefert. Vielfach ist man der Ansicht, daß man sich ganz auf die moderne, technische Zeit einstellen müsse, und bei dieser Voraussetzung sei es eben nötig, soweit zu gehen, auch bei Rennen das Pferd durch die Dampflokomotive zu ersetzen, genauso wie letztere immer mehr die Pferde vor der Diligence verdrängen.

Man kann sich daher denken, daß die Veranstaltung in Dijon, bei der drei Lokomotiven verschiedener Fabrikats nebeneinander auf drei Schienensträngen um die Wette rasten, mit einer Geschwin-

digkeit bis zu 25 Meilen in der Stunde, allgemeines Aufsehen erregte. Die Spitzen der Behörden und viele andere Personen der Gesellschaft waren anwesend. Das Rennen selber dagegen enttäuschte. Während eine der Lokomotiven (englischen Fabrikats) beim Zeichen, daß das Rennen zu beginnen habe, überhaupt nicht abfuhr, entgleiste die zweite Lokomotive aus der belgischen Fabrik in Charleroi, so daß die dritte Lokomotive (glücklicherweise eine französische) ohne Schwierigkeiten Sieger blieb.

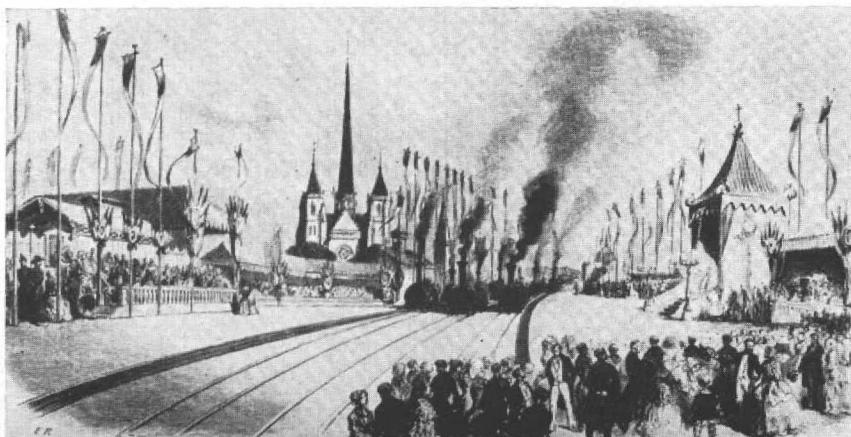
Leider wurden bei der Entgleisung der belgischen Lokomotive zwei Personen, wenn auch nicht schwer, verletzt. Ob man daher mit einer Fortsetzung dieser neuartigen Rennen rechnen kann, erscheint noch etwas zweifelhaft.

triebe und -achsfolgen benutzt. Auch hier bezeichnet man jede Einheit für sich, wobei man aber im allgemeinen davon abieht, Motorenzahl, Antriebsform usw. aufzuführen. Triebwagen, die aus mehreren Einzelwagen bestehen, welche sich auf Jacobs-Drehgestelle abstützen – Drehgestelle, die zu zwei Einheiten gemeinsam gehören – werden dabei als Ganzes betrachtet. Der bekannte „Fliegende Hamburger“ der dreißiger Jahre hat demnach die Achsfolge 2'Bo2'. Das Jacobs-Gestell erhält dabei keinen Hinweis auf seine Beweglichkeit. Hätte jeder Einzelwagen ein

Triebdrehgestell für sich, würde die Achsfolge 2'Bo'+Bo'2' lauten. Besitzen Triebwagen Drehgestelle und Steifachsen (Lenkachsen), wendet man das von den Tendern her bekannte Schema der Achsbezeichnung sinntensprechend an, also z. B. 2'1+B'1+12' (Elektrischer Triebwagenzug der Preußischen Staatsbahn).

Nachdem nun sämtliche Klarheiten hinsichtlich der Achsfolgebezeichnung restlos beseitigt sind, kommt das nächste Mal ein übersichtlicheres Thema an die Reihe, nämlich die Bezeichnung der Triebfahrzeuge nach der Bauartnummer.

Anmerkung: Die vorstehenden Fahrzeug-Typenskizzen Abb. 12–22 sind nicht maßstäblich gezeichnet und wurden aus Gründen der besseren Verständlichkeit teilweise vereinfacht; sie erheben auch keinen Anspruch auf zeichentechnisch richtige Darstellung!



Die Sensation vor 100 Jahren:

Lokomotivrennen in Dijon

Paris, 20. Februar 1854

Ob es in Zukunft angebracht sein wird, anstelle von Pferderennen solche von Lokomotiven zu veranstalten, dafür hat das Rennen dreier Lokomotiven, das in dieser Woche in Dijon stattfand, wohl noch keinen vollgültigen Beweis geliefert. Vielfach ist man der Ansicht, daß man sich ganz auf die moderne, technische Zeit einstellen müsse, und bei dieser Voraussetzung sei es eben nötig, soweit zu gehen, auch bei Rennen das Pferd durch die Dampflokomotive zu ersetzen, genauso wie letztere immer mehr die Pferde vor der Diligence verdrängen.

Man kann sich daher denken, daß die Veranstaltung in Dijon, bei der drei Lokomotiven verschiedener Fabrikats nebeneinander auf drei Schienensträngen um die Wette rasten, mit einer Geschwin-

digkeit bis zu 25 Meilen in der Stunde, allgemeines Aufsehen erregte. Die Spitzen der Behörden und viele andere Personen der Gesellschaft waren anwesend. Das Rennen selber dagegen enttäuschte. Während eine der Lokomotiven (englischen Fabrikats) beim Zeichen, daß das Rennen zu beginnen habe, überhaupt nicht abfuhr, entgleiste die zweite Lokomotive aus der belgischen Fabrik in Charleroi, so daß die dritte Lokomotive (glücklicherweise eine französische) ohne Schwierigkeiten Sieger blieb.

Leider wurden bei der Entgleisung der belgischen Lokomotive zwei Personen, wenn auch nicht schwer, verletzt. Ob man daher mit einer Fortsetzung dieser neuartigen Rennen rechnen kann, erscheint noch etwas zweifelhaft.