

Miniaturbahnen

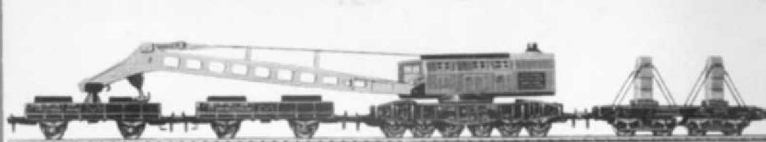
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

1 BAND XIII
10. 1. 1961

PREIS
2,- DM



1451 A - Kran-Ausleger-Stützwagen	DM 5.— (als Bausatz DM 4.—)
1451 H - Kranschutzwagen	DM 4.75 (als Bausatz DM 3.75)
1495 - Kranwagen „6700 Nür“	DM 14.50 (als Bausatz DM 10.50)
1496 - Gegengewichtswagen	DM 8.50 (als Bausatz DM 6.50)
1495/4 - Kranzug-Sortiment	DM 34.50 (als Bausatz DM 26.50)

Als Vorbild unseres Kranzuges diente der 90-t-Eisenbahn-Drehkranwagen „6700 Nür“ und der Gegengewichtswagen „6718 Nür“ der Deutschen Bundesbahn.

Fleischmann
HO

modelltreu



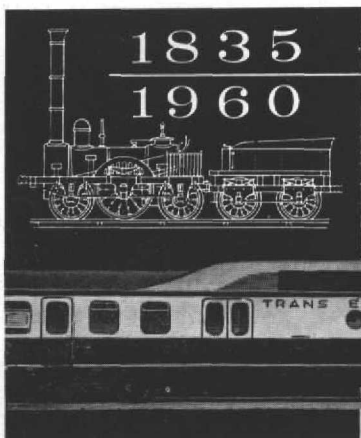
„Fahrplan“ der „Miniaturbahn“ Nr. 1/XIII

- | | | | |
|--|-----------|--|----|
| 1. 125 Jahre Deutsche Eisenbahn – Jubiläumsfeierlichkeiten in Nürnberg | 3 | 8. Nachtrag zu „Fernsteuerbarer Bockkranantrieb“ | 24 |
| 2. Halt am Signal – auch für Schiebezüge | 9 | 9. Old-Timer-Einsatz | 25 |
| 3. Frühbeefensterahmen als Rahmenuntergestell | 12 | 10. P 8 mit Wannentender usw. | 26 |
| 4. Automatischer Schlußlichtwechsel | 12 | 11. So schnell geht's nun wieder auch nicht! – H0-Anlage Ertmer | 30 |
| 5. H0-Anlage Leidig | 14 | 12. Personenwagen Ci-25 (BZ) | 32 |
| 6. Pfeifen – „mit Pfiff“ | 16 | 13. Testfahrten bei der „U.E.E.B.“ | 33 |
| 7. Der Wasserturm – BZ | 11 und 21 | 14. Erweiterungsvorschlag für die Anlage „Illusion der Weiträumigkeit“ | 36 |

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.



125 JAHRE DEUTSCHE EISENBAHN

2

Die Jubiläumsfeierlichkeiten in Nürnberg

Des „Adlers“ Triumpffahrt

Wenn William Wilson am 7. Dezember 1960 seinen Grab auf dem Nürnberger Johannisfriedhof entstieg sein sollte – im Bundesbahnfarbfilm „Mit dem Adler beginnt's“ tut er's jedenfalls –, dann wird er sich bestimmt über den ehrenden Blumen- und Kranzschmuck gefreut haben und zum anderen darüber, seinen „Adler“ am Plärrer startbereit vorzufinden. Über die allgemeinen Veränderungen im Verlauf von 125 Jahren brauchte er sich nicht mehr zu wundern, denn die hatte er ja bereits während der Arbeiten zum oben angeführten Film mitgekriegt. (Ob er sich unter den Ehrengästen bei der Uraufführung am 6. 12. befand, konnten wir nicht feststellen, da man Geister bekanntlich nicht sieht – die Lokführer und die Reisenden im farbenprächtigen Bundesbahnfilm bemerkten ihn schließlich auch nicht, obwohl er mehrfach zwischen ihnen hindurchgeht oder den Lokführern über die Schulter guckt.)

Das Wetter am Jubiläumstag mag ihn an jenen rauhen Dezembervormittag vor 125 Jahren erinnern haben, nur der Regen war unprogrammäßig. Der Prolog vor Beginn der Fahrt war ihm sicher noch geläufig, denn es war das gleiche Gedicht, das der damalige Magistratsrat Jakob Schnerr verfaßt hatte. Die bimmelnde große Schelle des Zugführers mag Musik in seinen Ohren gewesen sein und der Böller-

schuß dürfte ihn kaum erschreckt haben, auch wenn er diesmal aus der Höhe (vom Hochhaus) kam. Er schmunzelte lediglich in sich hinein, als sein Doppelgänger, Oberloktführer Peter Prem, in unverfälschtem Nürnberger „Englisch“ sagte: „Etz möi ma fahr'n!“ – Ja, es war auf den Schlag 9.20 Uhr. Dieselbe Zeit und dasselbe Datum wie vor 125 Jahren. Schnell schwang sich der Geist Wilsons auf den „Adler“, der mit qualmendem Schornstein langsam anrückte und die Wagen voll prominenter Fahrgäste hinter sich herzog, den letzten Reporter von den Gleisen scheidend. Ca. 200 000 Menschen umsäumten die Strecke nach Fürth, die es sich trotz des regnerischen Wetters nicht nehmen ließen, dem „Geburtstagskind“ zuzujubeln. Über diese Menschenmenge blickte Wilson allerdings mit stauender Verwunderung, denn allein diese Zuschauer, die da am Weg standen, waren zahlenmäßig fünfmal mehr, als Nürnberg 1835 insgesamt an Einwohnern hatte.

Der Adler ist „verschnupft“

Die Fahrt verlief programmäßig – bis zur Fürther Freiheit, wo der Zug ebenfalls feierlich begrüßt und umjubelt wurde, u. a. von einer Reihe historisch gekleideter Personen. Nur noch ein kleines Stück war von hier aus zum Fürther Bahnhof zu fahren, aber entweder war der „Adler“ durch das miese Wetter

Heft 2/XIII ist ab 17. Februar 1961 in Ihrem Fachgeschäft!

◆ Dem heutigen Heft liegt das Inhaltsverzeichnis für Band XII/1960 bei ◆

„verschnupft“ oder die Prominenz war ihm zu „gewichtig“ ... kurz und gut: nach dem Einbiegen in die Kurve straukte er. Helfende Hände mußten eingreifen, damit er diese schlüpfrige Stelle schaffen konnte. (Als er nach einer Stunde wieder nach Nürnberg zurückdampfte – diesmal mit Fürther Gästen besetzt – hatte er sich schon wieder erholt.)

Der „Adler“ besiegt den Konkurrenten „Straßenverkehr“. – Die Presse hat das „Nachsehen“.

Die Presse aus aller Herren Ländern sowie zahlreiche Ehrengäste, die per Auto und Bus neben dem „Adler“ hätten herfahren sollen, mußten sich allerdings auf Fürther Augenzeugenberichte bzw. Lokalreporter verlassen, denn sie trafen – soweit sie unterwegs nicht aufgegeben hatten – erst ca. 20 Minuten nach dem Ludwigs-Zug in Fürth ein: der Polizeiapparat hatte (trotz vorher eingehend besprochener Maßnahmen) angesichts des Verkehrsgewühls restlos versagt und nur Wochenschauen und Fernsehen den Weg geebnet. Der gute alte „Adler“ aber – oder war es ein spitzbüischer Schabernack des geisternen Wilson? – hat an seinem hohen Geburtstag den Werbeslogan der Bundesbahn „Willst Du schnell und sicher reisen, fahre mit der Bahn aus Eisen!“ faustdick unterstrichen und den Konkurrenten „Straßenverkehr“ haushoch besiegt, obwohl er sein Temperament (40 km/h) stark gezügelt hatte und nur einen Schnitt von 20 km/h fuhr! Wilson wird in Zukunft mit einem höchst zufriedenen Lächeln im Johannisfriedhof weiter ruhen, wenigstens bis zum nächsten Jubiläum in 25 Jahren ...!

Abb. 1. „Wilson“ (Oberloktführer Peter Pram) und sein Heizer „Hyronimus“ (Reservelokführer Georg Steiner) im Gespräch mit ein paar „Zeitgenossen“.



Fotos: Titelbild, Abb. 2–7 Ulrich, Abb. 1 Schörner, Abb. 8–12 Meyer.

Abb. 2. Ein „Königlich Bayerischer Streckenbauinspektor“ ist zum Empfang der Ehrengäste angetreten, während junge Biedermeier-Damen im Begriff sind, den illustren Fahrgästen als Wegzehrung Nürnberger Lebkuchen mit auf die „Reise“ zu geben.

Rückfahrt per TEE ohne Tee

Die in Fürth angehenden Ehrgäste des Ludwigszugs führen mit dem TEE nach Nürnberg zurück und es dürfte für sie ein eindrucksvolles Erlebnis gewesen sein, den Fahr-„Komfort“ von 1835 mit dem wirklichen Komfort des Jahres 1960 zu vergleichen. Sie verspürten den gewaltigen Unterschied am eigenen Leibe, denn bei der Fahrt in den hartgefederten, ungeheizten, rauchigen und zum Teil offenen Wagen des Ludwigszugs wird sich mancher an den Ausspruch des Chronisten aus dem Jahr 1835 erinnern haben: „Es gewährte der Anblick des vorüberdrängenden Wagenzugs fast ein größeres Vergnügen als das Selbstfahren.“ Nun, im TEE konnten sich die Gäste wieder aufwärmen und stärken (mit starken Getränken, nicht mit Tee), nachdem sie zuvor die Kunststoffüberzüge, die sie z. T. vorsorglicherweise als Schutz gegen Rauch und Ruß über die Hüte gezogen, wieder abgelegt hatten.

Die „verkehrsbehinderten“ Pressevertreter und Ehrgäste dagegen traten inzwischen den „Rückzug“ auf den verkehrsblokkierten Straßen an, um wenigstens noch rechtzeitig wieder nach Nürnberg zum Festakt im Schauspielhaus zu kommen.

Festakt im Schauspielhaus

Den Auftakt bildete das Orchester-Konzert Nr. 25 von Händel (auch unter dem Titel „Wassermusik“ bekannt), sehr gekonnt interpretiert vom Nürnberger Bundesbahnorchester. (Mit nassen Händen und Instrumenten machten inzwischen die verschiedenen Eisenbahner-Kapellen im Regen ebenfalls „Wasser“-Musik, begeistert beklatscht von vielen „Händl“.) Zu-

vor hatte ein „Königlich Bayrischer Eisenbahn-Gala-Portier“ in historischem Gewand mit Zeremonienstock und in der Tat achtunggebender Stimme die Ankunft des Herrn Bundespräsidenten Dr. Lübke gemeldet (der an der Adler-Fahrt nicht teilgenommen hatte, sondern erst kurz vor dem Festakt per Flugzeug eintraf). Immerhin: Im Gegensatz zu König Ludwig, nach dem die erste deutsche Bahn benannt wurde und der es damals nicht der Mühe wert gefunden hatte, der Eröffnung beizuwohnen, ließ es sich der Bundespräsident nicht nehmen, wenigstens beim Festakt (und beim Eisenbahntreffen) anwesend zu sein und damit zu bekunden, welche Bedeutung dem gemeinnützigen Unternehmen Deutsche Bundesbahn zukommt. Über alle Reden ausführlich zu berichten, die im Rahmen des feierlichen Festaktes gehalten worden sind, dürfen wir uns wohl ersparen, das wird die örtliche Lokalpresse sicher schon getan haben. Die einzige Rede, die unseren Kreis besonders interessieren dürfte, war die Festrede des Herrn Prof. Dr.-Ing. Nebelung von der Techn. Hochschule in Aachen, die wissenschaftliche Rückblicke und vor allem interessante Zukunftsaspekte aufwies und auf die wir per Gelegenheit nochmals zurückkommen.

Der 1. Präsident der DB, Prof. Dr. Heinz Maria Oefftering, brauchte gut zehn Minuten, um all die hohen und illustren Gäste aus dem In- und Ausland zu begrüßen und einzeln zu würdigen, und rauschender Beifall klang auf, als er darauf hinwies, daß die Eisenbahnverwaltungen – im Gegensatz zu den Politikern – bereits ein einiges Europa auf Schienen geschaffen hätten. In tadellosem Deutsch überbrachte der Präsident der französischen Staatsbahnen, Mr. Pierre Dargou, im Namen aller ausländischen Bah-



Abb. 3. Der Ludwigszug steht startbereit unter Dampf, während die belgische Eisenbahnerkapelle Fanfare des Cheminots Brüssel mit nassen Händen und Instrumenten „Wasser“-Musik macht. Weitere in- und ausländische Kapellen sind entlang der Strecke verteilt.

nen (16 an der Zahl) seine Grüße und Glückwünsche, und zwar mit spürbar freundschaftlicher Anteilnahme. Der Bundesverkehrsminister Dr. Seebahn, der im Namen der Bundesregierung sprach und Grußworte des Bundeskanzlers Dr. Adenauer übermittelte, absolvierte seine beachtlich lange Rede in einem wahren „Eilzugtempo“. Großer Beifall galt auch den Schlußworten des Herrn Bundespräsidenten Dr. Lübke von der „freien Fahrt durch ganz Deutschland“, die er sich für die Zukunft erhoffte.

Mit Beifall und viel Lachen wurden die humorigen Ausführungen des Fürther Oberbürgermeisters Dr. Bornkessel bedacht, der zugleich im Namen des bayer. Senats und des Vorstandes der heute immer noch bestehenden Ludwigsbahn-Gesellschaft sprach und einige offene Wünsche an die DB vorbrachte, wobei „das Schöne war“ (um mit den Worten des Herrn Bundespräsidenten zu sprechen), „daß man nicht mehr genau unterscheiden konnte, ob es im Ernst oder im Spaß gemeint war“.

Der Festakt schloß mit einer Symphonie von Haydn.

Kranzniederlegung

Doch blenden wir noch zurück zu den Feierlichkeiten des 6. Dezember. An diesem Morgen fanden Kranzniederlegungen am Ehrenmal im Verkehrsmuseum sowie an den Gräbern von William Wilson (Adler-Lokführer), Georg Zacharias Platner (Gründer

der Ludwigsbahn), Johannes Scharrer (Mitbegründer und 1. Direktor der Ludwigsbahn) und zur gleichen Zeit in Straßburg am Grabe von Paul Camille Denis (Erbauer der Gleisstrecke) statt.

Fahrzeugschau – Geburtstag der ersten Lok = Sterbestunde der letzten?

Als am Nachmittag desselben Tages Herr Dipl.-Ing. Hans Geitmann, einer der vier Chefs der Bundesbahn, die Fahrzeugschau auf dem Nürnberger Hauptbahnhof eröffnete und im Rahmen des Überblicks auf die Probleme der Elektrifizierung und „Verdieselung“ einging, da wurde man das ungute Gefühl nicht los, daß der 125jährige Geburtstag der ersten deutschen Dampfloks symbolisch dem Todestag der letzten Dampfloks gleichkommt. Nun, wir Modell- und Eisenbahnfreunde kennen den Sachverhalt und wissen um das allmähliche Aussterben der Dampfloks, aber dieses Aussterben scheint nun doch schneller vor sich zu gehen als bisher vermutet. Auch die Argumente über die Elektrifizierung, die der 1. Präsident, Herr Prof. Dr. Oefftering, später in einer Pressekonferenz darlegte, verstärkten diesen Eindruck. Während nach der Tabelle in Heft

(Fortsetzung Seite 18)



Abb. 4. Gleich wird's Ernst! Während „Wilson“ – als meistfotografierter Hauptdarsteller – immer noch Autogramme gibt, überprüft „Hyronimus“ nochmals den „Adler“ ...
Abb. 5. ... und nach dem Böllerschuß beginnt der Ludwigszug seine triumphale Jubiläumsfahrt!



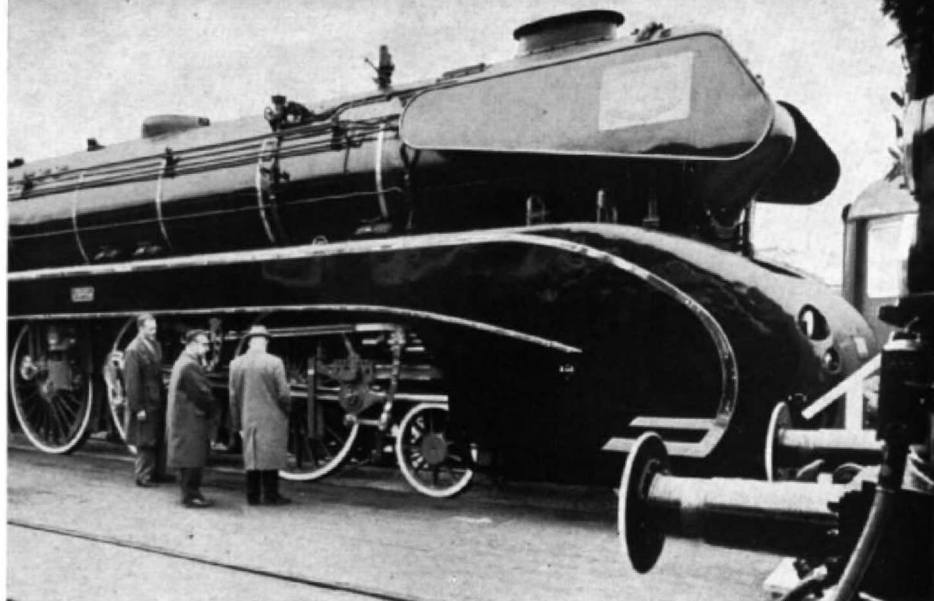


Abb. 6. Die letzte Dampfloktype der DB, die ölbefeuerte BR 10, ist schon eine wuchtige, gewaltige Maschine, vor der sich sogar ihr höchster Chef, Prof. Dr. Oefftering (Mitte), „klein“ vorkommen dürfte!

Abb. 7. Blick über einen Teil der Fahrzeugschau „Die moderne Bundesbahn“. Im Vordergrund der Maschinenwagen des dreiteiligen VT 23 (für den Nahverkehr), rechts der Doppelstock-Autotransportwagen DPw4ümg für den Fernverkehr (ein Auto fährt gerade auf die Hubbühne mit Schwenkdrehscheibe). Im Hintergrund (Mitte) die V 160, die E 41 und daneben der TEE-Maschinenwagen. Links einige moderne Spezialgüterwagen.



HALT am Signal - auch für Schiebezüge

von Ekehart Menzer

Das Problem der Schiebe- oder Wendezüge auf Miniaturbahnanlagen ist in der MIBA bereits in vielfältiger Form abgehandelt worden. Da die Deutsche Bundesbahn und auch die Reichsbahn jenseits der Zonengrenze diese Art von Zügen in zunehmendem Umfang einsetzen, wird wahrscheinlich auch mancher Modelleisenbahner seine Schwäche für den Wendezugbetrieb entdecken.

Leider erhebt sich in diesem Zusammenhang eine unangenehme Frage: Wie kann man es bewerkstelligen, daß geschobene und gezogene Züge genau vor Hauptsignalen mit Zugbeeinflussung anhalten? Im allgemeinen sieht die Sache doch so aus, daß bei einem Hauptsignal, das das Signalbild Hp 0 (Halt) zeigt, für einen gewissen Gleisabschnitt der Fahrstrom automatisch, d. h. signalabhängig, unterbrochen wird. Auf diesem Abschnitt, der vor dem Signal liegt, wird die Lok eines geschobenen Zuges normalerweise ziemlich unmittelbar am Haltsignal zum Stillstand kommen. Führt die Lok aber einen Schiebezug, drückt sie bei dieser Anordnung die Zugspitze weit über das Signal hinaus in den Durchrutschweg hinein (Abb. 1a). Ein Modelleisenbahner, der Wert auf einen geregelten Betriebsablauf legt, kann sich mit diesem Zustand nicht abfinden. Er sinnt also auf Abhilfe und legt das Signal zunächst weiter zurück oder, sinngemäß, die

Abschaltstrecke weiter nach vorn. Damit ist aber nichts erreicht. Ein Schiebezug kommt jetzt zwar in Signalthöhe zum Stehen; die Lok eines gezogenen Zuges hält dafür viel zu weit vor dem Signal (Abb. 1b).

Eine Lösung dieser „kitzigen“ Angelegenheit bringt nur eine Schaltautomatik. Wie man sie beim Dreischienen-Zweileitersystem (Märklin) sinnvoll aufbaut, zeigt die Abb. 2: Der Mittelleiter zur Fahrstromversorgung ist vor dem Hauptsignal P an den Punkten A und B unterbrochen. Vor diesen Unterbrecherstellen liegen die gegenüber dem Gleiskörper isolierten Kontaktschienen x und y. Die Zugbeeinflussungsanlage des Hauptsignals wird in der üblichen Weise eingerichtet; auch die Stellstromzuführung weicht nicht von der Regel ab. Von den Kontaktschienen führt je eine Leitung zu den beiden Spulen eines Doppelspulenrelais' R, das zur Schaltung eines einzelnen Stromkreises eingerichtet ist. Die von x kommende Leitung liegt an der für das Schließen des Kontaktes zuständigen Spule, die von y an der Wicklung, die den Strom unterbricht. Beide Relaiswicklungen müssen Dauerstrom vertragen können; normale Märklin-Fernschalter lassen sich also nur einsetzen, wenn man die Spulen für diese Betriebsart umwickelt. Vom Zusammenschaltungspunkt der Relaiswicklungen führt eine Leitung zu einer besonderen

Abb. 1a. Ein Schiebezug steht über das Signal hinaus.

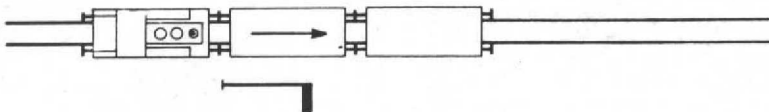
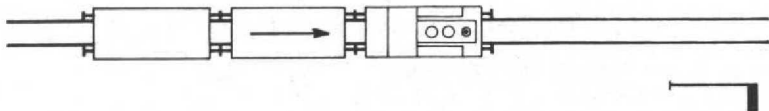


Abb. 1b. Das abschaltbare Gleisstück ist weiter zurückverlegt - nun steht die Lok eines gezogenen Zugs zu weit vor dem Signal.



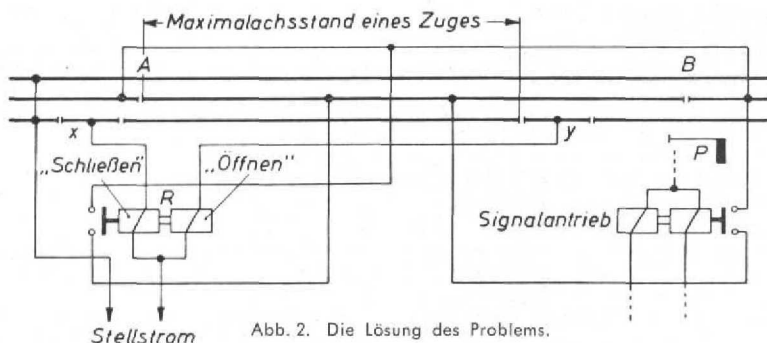


Abb. 2. Die Lösung des Problems.

Stromquelle (Stelltrafo o. dgl.). Der zweite Pol dieser Stromquelle ist mit dem Gleiskörper der Anlage verbunden.

Betrachten wir uns die Schaltung jetzt einmal im Betrieb! Wir nehmen dazu an, ein *g e z o g e n e r* Zug fahre dem auf Halt stehenden Signal entgegen. Die Räder der Lok berühren zunächst das Kontaktstückenstück *x*. Dadurch erhält die „Schließ“-Spule des Relais' einen Stromimpuls, weil die Lokradsätze die Trennung zwischen rechter und linker Fahrchiene überbrücken. Das Relais zieht also an und legt den Mittelleiterabschnitt zwischen A und B an Fahrspannung. Der Zug fährt demnach weiter auf das Haltsignal zu, bis die Lokräder schließlich auf das Kontaktstück *y* gelangen. Jetzt bekommt die „Öffnungs“-Spule des Relais Spannung und trennt die Fahrstromspeisung in den Mittelleiterabschnitt AB auf. Die Lok hält dadurch zwangsläufig am Signal an. Das gleiche Spiel läuft aber auch ab, wenn der Zug *g e s c h o b e n* wird. Dabei muß allerdings vorausgesetzt werden, daß die Radkränze und -scheiben beim Spitzenwagen des Schiebezuges aus Metall bestehen und die beiden Räder eines Radsatzes über die Achse elektrisch leitend verbunden sind. Die Kontaktstücke reagieren dann natur-

gemäß auf das Einfahren des ersten Schiebezugs in gleicher Weise wie auf die Annäherung einer Lok: Erreicht der Wagen an der Zugspitze den Kontakt *y*, so wird ebenfalls die Stromzuführung in dem Mittelleiterabschnitt zwischen A und B unterbrochen. Die Lok, die sich mit ihrem Schleifer auf diesem Abschnitt befindet, kommt dadurch zum Stillstand. Es ist natürlich klar, daß diese Schaltung nur dann einwandfrei arbeiten kann, wenn der Abstand zwischen der Trennstelle A und dem Beginn der Schaltschiene *y* mindestens so groß wie der Achsstand des längsten Zuges ist, der auf die Schaltstrecke gelangt.

Anmerkung der Redaktion:

Die von Menzer beschriebene Schaltung beseitigt zweifellos einen wunden Punkt des Betriebes mit geschobenen Zügen auf der Modelleisenbahn. Nach unserem Dafürhalten ist die Anlage jedoch insoweit störanfällig, als es durchaus möglich sein kann, daß ein in voller Fahrt „anbrausender“ Zug über die Trennstelle B hinwegrutscht und trotz Haltsignal fröhlich weiterfährt. Abhilfe kann man dadurch schaffen, daß man die Trennstelle B möglichst weit hinter dem Signalstandort anordnet. Trotzdem würden in diesem Falle Züge „mit Schwung“ vorbildwrig weit in den Durchrutschweg hinter dem Signal gelangen. Wir schlagen daher vor, die gezeigte Anordnung mit einem nicht regelbaren Vorschaltwiderstand in der Zuleitung zum Mittelleiterabschnitt AB zu versehen, der den Zügen die „überschüssige Kraft“ nimmt und sie modellgerecht in Langsamfahrt an das Haltsignal heranbringt.

Die Einbanddecke für Band XII/1960

– in Grün mit Goldprägdruck – ist ab Ende Januar 1961
lieferbar!

Preis 2.50 DM + –.25 DM Versandkosten.