

Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift

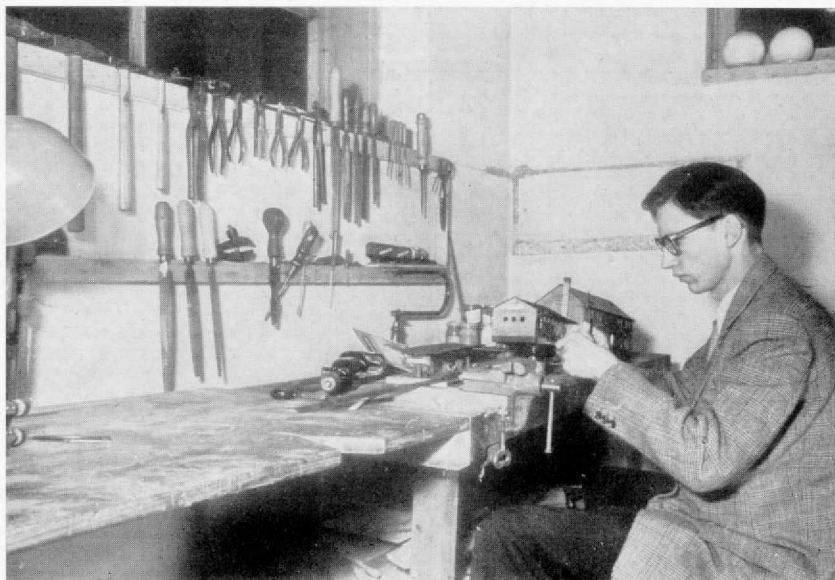


MIBA-VERLAG

NR. 12 / BAND VII 1955

NÜRNBERG

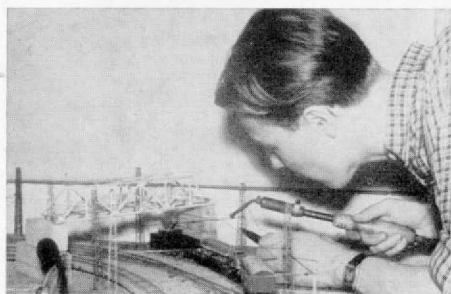
Es geht wieder los !



Jawohl, „es geht wieder los“! Die Bastelei nämlich, wenn nun die Tage immer kürzer und die Abende immer länger werden. Mancher, der in der heißen Jahreszeit einem anderen hobby nachging, das ihm vielleicht mehr Luft und Sonne brachte als die Beschäftigung mit der Modelleisenbahn, wird nun langsam aber sicher sein Werkzeug wieder hervor-suchen — Stück um Stück, ganz wie es die ihm in den Sinn kommenden Arbeiten erfordern! Und es wird gar nicht mehr lange dauern, da werden die Modellbahner wieder jede freie

Minute in ihrer Werkstatt verbringen, wie z. B. Herr H. Timm im Bild oben.

Ehe man aber mit den Arbeiten beginnt, sollte man doch mal an's Aufräumen denken. Ich weiß! Ich weiß! Sie haben Ihren Arbeitsplatz im Frühjahr vorbildlich aufgeräumt verlassen! Aber diese Art des Aufräumens war auch gar nicht gemeint, sondern das „Aufräumen“ unter all den Sachen, die zum Arbeiten gehören. Die abgebrochenen Bohrer wollten wir doch schon lange neu anschlei-



Heft 13/VII ist ab 19. Oktober bei Ihrem Händler erhältlich!

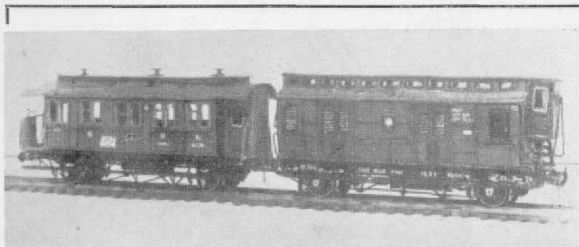
fen (wie man das macht steht in Heft 3/VII) oder die Feile, die wir immer so gern nehmen, hat ein neues Heft dringend nötig (damit uns nicht erst das alte Heft abbricht und die Feilenangel plötzlich statt im Heft im Handballen steckt) — oder der Besitzer von Industriematerial wird seine Loks überholen (dabei das Oelen der Lager und Säubern der Radkränze nicht vergessen), Weichen und Signale auf ihre richtige Funktion überprüfen und auch die Gleise säubern.*) Kurzum: Es geht wieder los und hinein in's 8. MIBA-Jahr. Wenn uns nicht unsere treuen Leser darauf aufmerksam gemacht hätten, wäre uns dieser „einmalige“ Geburtstag vielleicht gar noch in der Hitze des Gefechtes entgangen. Wir danken all den Lesern, die uns auch in diesem Jahr mit ihren Glückwünschen überraschten, auf das Herzlichste! — Das „Geburtstagskind“ hat nun aber noch einen kleinen, bescheidenen Wunsch: Gewähren Sie der MIBA auch weiterhin recht oft Ihre Mitarbeit, sei es in Form von Fotos, Zeichnungen, Artikeln usw., denn erst durch Ihre eigene Mitarbeit — und sei sie von Ihrem Standpunkt aus gesehen gar nicht der Rede wert — wird Ihre MIBA erst richtig zu Ihrer Zeitschrift. Ich weiß, Sie wollen ja schon längst einmal über Ihre neueste „Schöpfung“, Ihre Modelle oder auch gar über Ihre Anlage berichten; aber zu erst war gerade keine Tinte im Hause, dann kam wieder „etwas“ dazwischen, und dann überhaupt: „Ich bringe ja doch keine Zeichnung und keinen Artikel zusammen.“ Nun, es ist zwar noch kein Meister vom Himmel gefallen, aber Sie brauchen ja auch keine hochgelahrte Doktorarbeit zu verfassen. Schreiben Sie ruhig so, als ob Sie an Ihren besten Freund schreiben würden und fertigen Sie die Zeichnungen eben so an, wie es in Ihren Kräften liegt. Die Manuskripte sollten zwar nach Möglichkeit mit Schreibmaschine geschrieben sein, aber wenn Sie keine besitzen, dann können wir auch ein handschriftliches Manuskript „entziffern“. Die Hauptsache ist jedenfalls, daß Sie überhaupt schreiben und vor allem die Fotos nicht vergessen. Fotos erklären nämlich manches viel besser als viele Worte und es interessiert auch Ihre „Kollegen“ (von uns ganz zu schweigen) wie Ihre Anlage aussieht und wie Ihre Strecke verlegt ist. — Nachdem wir Ihnen nun einmal wieder so einen kleinen „Rippenstoß“ gegeben haben, müßte also in der nächsten Zeit der Redaktionsschreibtisch unter der Last der Einsendungen zusammenbrechen — oder ist die „spezielle Miniaturbahner“ gar im Aussterben begriffen? Daß letzteres nicht der Fall ist, davon ist überzeugt

Ihr

Günter Albrecht

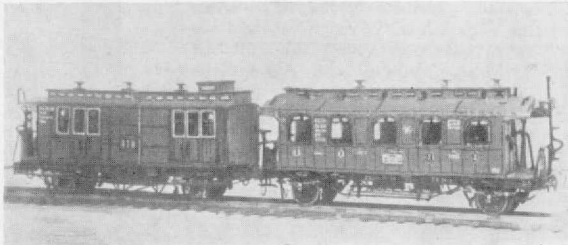
*) Aber nicht nur ihm, sondern auch dem Selbstbauer sei es empfohlen!

PS: Fast wage ich es gar nicht erst zu hoffen, aber es könnte ja sein, daß Sie Lust hätten, Ihr „hobby“ hauptamtlich zu betreiben. Für diesen Fall einen ganz persönlichen Tip: schauen Sie doch mal auf S. 483 nach!
D. O.



Selbstgebaut

hat Herr Zetsche diese „Old-Timer“-Wagen, die in den „damals“ üblichen Farben (grau, rot, grün, blau — je nach „Klasse“) gehalten sind. Wahrlich ein buntes Bild!





Ein

rotes Tuch . . .

...dürfte wohl für die meisten Ehemänner das monatliche Großreinemachen ihres holden „Finanzministers“ sein. Bei der Buba ist das aber nicht der Fall („manchmal“ auch in einer Ehe nicht), denn wie man sieht, beteiligen sich auch die Männer an dem großen Reinemachen, das nicht nur monatlich, sondern fast täglich stattfindet, damit wir immer saubere Fahrzeuge vorfinden, wenn wir verreisen wollen.

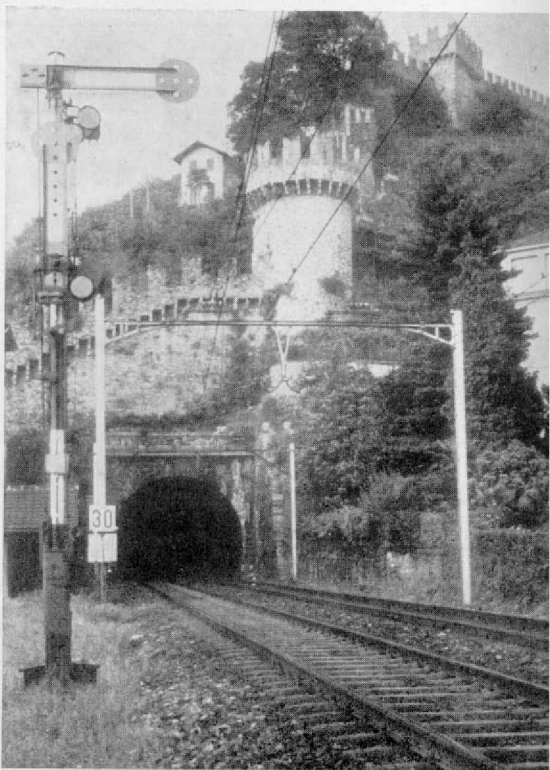
Dieses Großreinemachen bei der Bundesbahn ist eine Arbeit, die wie ein Pflänzchen im Verborgenen blüht, denn wir als „normale Sterbliche“ werden im allgemeinen davon nicht viel zu sehen bekommen. Aber die Tätigkeit der vielen Männer und Frauen, die „den Putzlappen schwingen“, ist fast „lebensnotwendig“. Vom Reisepublikum wird ja heutzutage mehr denn je auf die Sauberkeit der Eisenbahnwagen geachtet, da man ja schließlich möglichst angenehm reisen möchte.

Eine kleine

Reminiszenz . . .

...soll dieses Bild aus den vergangenen Urlaubstagen sein. Herr Dipl. Ing. Henning aus Korntal fotografierte das nette Motiv anlässlich einer Reise in's „Land der deutschen Sehnsucht“, nach Italien. Recht sinnvoll sind hier die alte rebenumrankte Burgenromantik und die nüchterne Technik unserer Zeit vereinigt, auch wenn der Tunnel mit seiner malerischen Einfahrt bei Bellinzona noch aus der Zeit unserer Großväter stammen mag. Sicher ist es auch ein recht brauchbares Motiv für den Modellbahner, der ja immer nach Vorbildern für seine Modellbahnanlage sucht, um sie aus einem gewissen schematischen Aufbau herauszulösen.

Zur Aufstellung des Signals ist noch zu sagen, daß in Italien bekanntlich links gefahren wird und folglich das Signal auch links vom Gleis stehen muß. Der Signalfügel zeigt dabei auf das Gleis hin, während bei uns in Deutschland das Gegenteil der Fall ist.



Brücken ...

Brücken ...



Abb. 1. So blickt man hindurch ...

BRÜCKEN

FÜR DIE EISENBAHN

Über das Thema Brücken sind in der Miba schon einige Beiträge in Wort und Bild veröffentlicht worden, sodaß auch der Laie verhältnismäßig leicht den Aufbau eines solchen Bauwerks im Wesentlichen erkennen konnte. Auf alle Fälle aber ist es verkehrt, sich nur eine haltbare Fahrbahn zu schaffen und das übrige sozusagen über den Daumen gepeilt aufzubauen. Wenn ich das erwähne, so denke ich vor allem an Fachwerkbrücken. Deren offene Bauweise, gepaart mit eingebautem Wind- und Schlingerverband, gibt doch der Brücke erst ihr natürliches Aussehen! Nehmen Sie dabei nicht zu starkes Material, damit die Durchsichten erhalten bleiben. Sie werden sich wundern, wie mit jedem neuen und vor allem richtig eingesetzten Stab die Steifigkeit der Brücke wächst. Es spielt sich alles wie beim großen Vorbild ab: Statisch richtig gebaut, wird sich auch eine „leichte“ Fahrbahn nicht durchbiegen.

Zum Bau derartiger Brücken verwende ich Schwellenholz mit Knotenblechen aus Zei-

chenpapier, entspricht doch unser Schwellenholz den ungefähren Abmessungen von Kastenträgern, wie sie beim Vorbild verwendet werden. Selbstverständlich kann man auch die bekannten Nemic-Profile verwenden, die ein filigranes Bauen ermöglichen. Brücken in dieser Bauweise dürften eigentlich auf keiner Anlage fehlen, denn sie geben doch dem örtlichen Motiv den Reiz der Wirklichkeit.

Die vorstehenden Zeilen möchte ich sozusagen als Einleitung benutzen und Ihnen im Folgenden aufzeigen, daß das Thema „Brücken“ noch nicht erschöpft ist: Ich werde über die bisher etwas stiefmütterlich behandelten „Beweglichen Brücken“ berichten.

Bewegliche Brücken.

Der modellmäßige Nachbau von Brücken verlangt eine weitgehende Anlehnung an die Bauweise des Vorbildes. Wenn zur Ausarbeitung des folgenden Beitrages eine



Abb. 2. ... und so sieht eine Brücke von der Seite aus. Tatsächlich?

Fachschrift*) vorgelegen hat, so dürfte das selbstverständlich sein; entnehmen wir diesen Unterlagen doch manch guten Plan, um ihn für unsere kleine Welt in die Tat umzusetzen.

Eine besondere Stellung unter den Eisenbahnbrücken nehmen die Brückentragwerke ein, die nicht fest auf ihrem Auflieger ruhen, sondern mit Einrichtungen versehen sind, die eine Veränderung ihrer Lage gestatten. Hierzu gehören die Lande-, Dreh-, Hub- und Klappbrücken. Ihre Aufgabe ist es, sich veränderten Wasserständen anzupassen, bzw. durch Ausschwenken oder Heben der Fahrbahn den Wasserweg für die Durchfahrt von Schiffen freizugeben. Ihre Standorte sind meist — ihren Aufgaben gemäß — in den Küstengebieten zu finden. Damit aber nun nicht etwa jemand mit dem Einwand komme, die Zeit dieser Brücken wäre vorbei, möchte ich erwähnen, daß erst kürzlich in Norddeutschland eine neue, doppelgleisige Klappbrücke dem Verkehr übergeben wurde.

Wenn ihre Bauart auch der von festen Brücken sehr ähnlich ist, so hinterlassen die beweglichen Brücken beim Betrachten doch den Eindruck einer schwereren und massiveren Ausführung: Die Beanspruchung des Materials ist durch die Bewegung eben höher. Die Ausführung der Querträger über den Auflagern oder dem Königsstuhl ist daher sehr kräftig und nicht zuletzt geben eingebaute Gegengewichte dem Gesamtbild das schwere Aussehen. Man trifft die beweglichen Brücken in den verschiedensten Ausführungen an, teilweise auch mit doppelter Fahrbahn (Eisenbahn oben, Straße unten). Die Wirkungsweise dieser Brücken möchte ich Ihnen nun an einigen Beispielen erklären.

*) „Neuere Stahlbrücken der Deutschen Reichsbahn“, J. Karig.

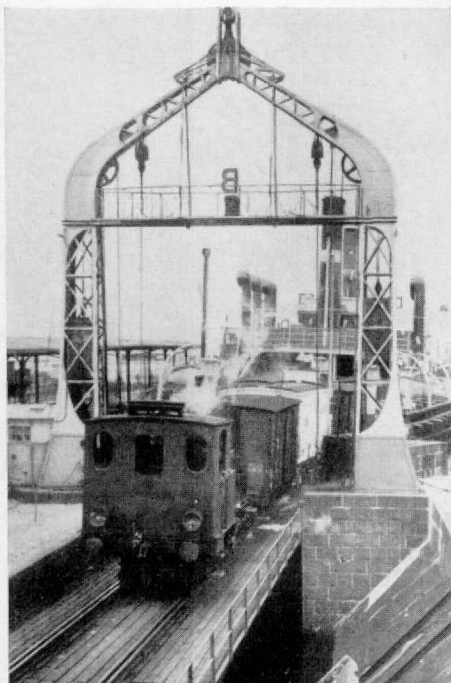


Abb. 3. Wasserportal der Landebrücke in Warnemünde. (Foto: Bellingrodt.)

Abb. 4. → Schematische Zeichnung eines Mittelportals.

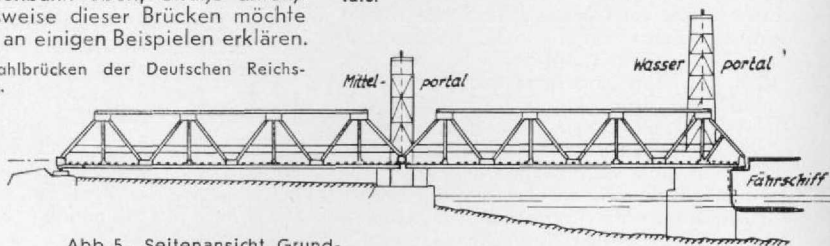
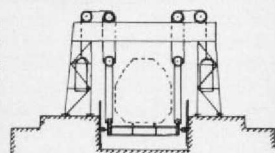


Abb. 5. Seitenansicht, Grundriß und Wasserportal einer Landebrücke (schematisch).

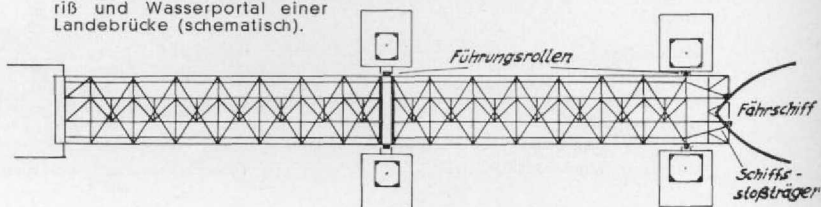
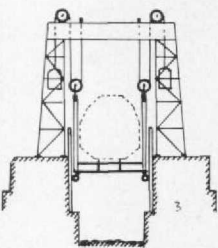


Abb. 6. Schematischer Grundriß einer Drehbrücke, die symmetrisch zu ihrem Drehpunkt (Königsstuhl) gebaut ist und deshalb keine Gegengewichte aufweist.

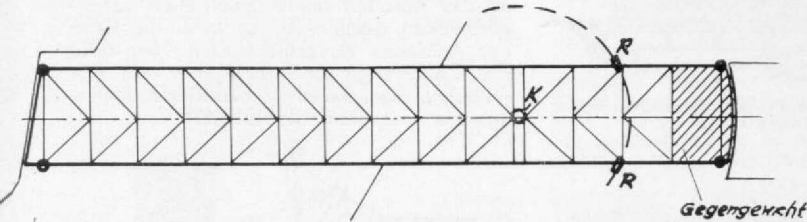
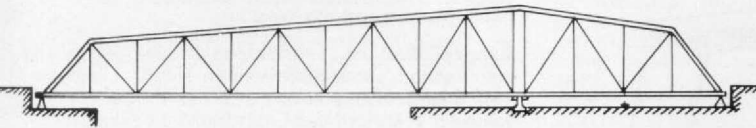
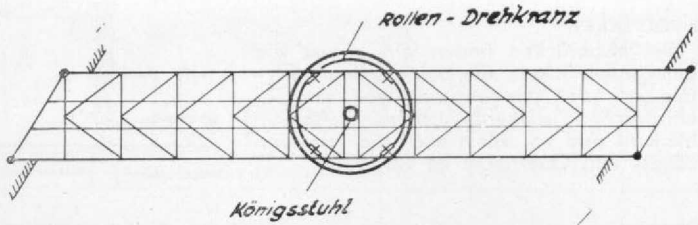


Abb. 7. Eine unsymmetrisch gebaute Drehbrücke benötigt aber zum Ausgleich der einseitig überhängenden Massen ein Gegengewicht (schraffiert gezeichnet).

Landebrücken

Der Eisenbahnverkehr vom Festland über das Meer (z. B. nach England) wird durch Fährschiffe bewerkstelligt. Zum Übergang der Eisenbahn-Fahrzeuge auf das Schiff sind Landebrücken erforderlich, die in der Lage sind die durch den wechselnden Wasserstand oder die Trimmung der Schiffe beim Auffahren entstehenden Höhenunterschiede auszugleichen (Abb. 3-5 u. 14).

Beide Teile der Landebrücken hängen am Mittelportal in gemeinsamen Bolzen und können — genau so wie am Wasserportal — ihre Höhe mit Hilfe der Gegengewichte verändern. Bemerkenswert sind die eingebauten Schrägträger (Schiffsstoßträger), die in Form von Puffern angeordnet sind und Stöße vom auffahrenden Schiff aufnehmen und in die Widerlager leiten, bzw. auf der Brücke auftretende Verkehrslasten umkehrt in das Schiff.

Es trifft, wie bei so vielen technischen Konstruktionen, auch für die beweglichen

Brücken zu, daß immer wieder neue Systeme und Ausführungen entwickelt werden. Wir erkennen es besonders deutlich im Folgenden bei den Brücken, die die Wasserstraßen für den ungehinderten Schiffsverkehr freimachen können.

Drehbrücken

In geschlossenem, also fahrbereiten Zustand ruhen die Drehbrücken wie jede andere feste Brücke auf ihren Lagern. Um die Brücke aber drehen zu können, wird sie durch eine Hebevorrichtung aus ihren Lagern gehoben und auf Königsstuhl und Rollenlager abgesetzt, um das Drehen des Bauwerks zu ermöglichen (Abb. 6-8). Hier machen wir auch bereits die erste Bekanntschaft mit eingebauten Gegengewichten (Abb. 7), die sich bei den noch zu beschreibenden Klappbrücken ebenfalls als notwendig erweisen werden.

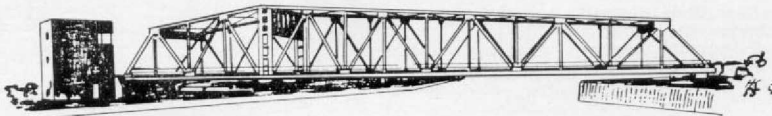


Abb. 8. Perspektivisches Schaubild einer unsymmetrischen Drehbrücke.

Hubbrücken

Bei Hubbrücken finden wir, genau wie bei Landebrücken, die beiderseitigen Portale mit den Gegengewichten, aber in entsprechend stärkerer Ausführung (Abb. 9). Markant sind vor allem auch die schweren Längs- und Querriegel im Oberteil.

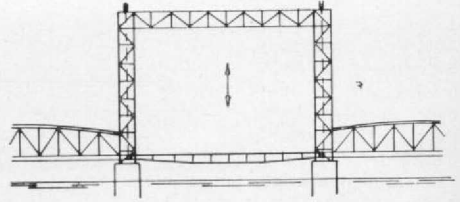


Abb. 9. Prinzipskizze einer Hubbrücke (Fahrbahn in „Gebrauchsstellung“).

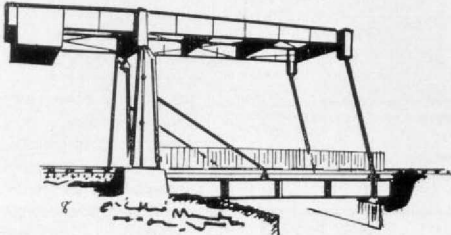
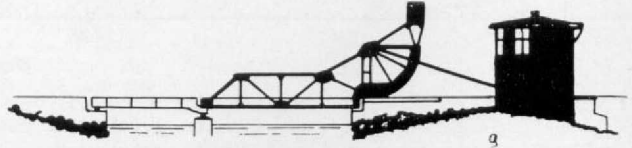


Abb. 10. Klappbrücke mit hochliegendem Träger und Ausgleichshebelwerk.

kennzeichnet ist. Eine solche Brücke ist in der flachen Landschaft weithin sichtbar und läßt ihre Stellung schon aus der Ferne erkennen. Während das Grundprinzip (gemeint ist das Abrollen der Brücke) allen Scherzerbrücken gemein ist, so kann die Lage des Antriebes verschieden sein. Hier zieht eine Zahnstange die Brücke über eine Abrollbahn, die ähnlich einer Zahnradbahnschiene ausgeführt ist (Abb. 12).

Abb. 11. Schattenriß einer Klappbrücke der Bauart Scherzer.



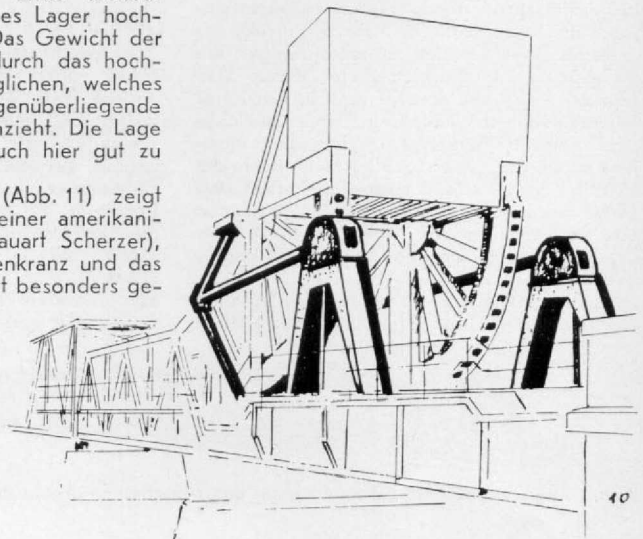
Klappbrücken

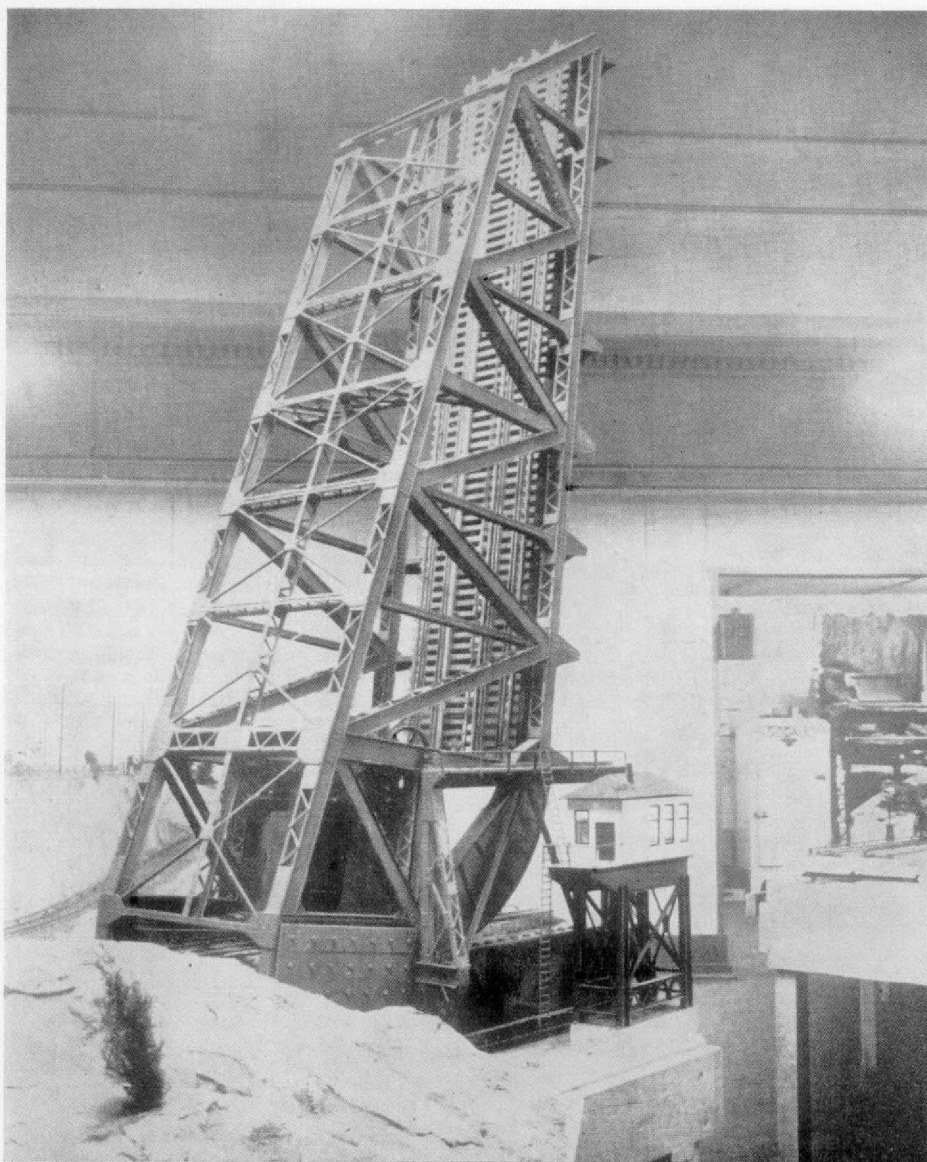
Klappbrücken gibt es in verschiedenen Ausführungen (Abb. 10 u. 11). Zur ersten Bauart (Abb. 10) ist zu sagen, daß die hochliegenden Träger an einem Ende drehbar gelagert sind und um dieses Lager hochgeklappt werden können. Das Gewicht der eigentlichen Brücke wird durch das hochliegende Hebelwerk ausgeglichen, welches durch Hängestangen das gegenüberliegende Brückende faßt und hochzieht. Die Lage des Gegengewichtes ist auch hier gut zu erkennen.

Die andere Ausführung (Abb. 11) zeigt eine Klappbrücke in Form einer amerikanischen „Scherzerbrücke“ (Bauart Scherzer), die durch den großen Rollenkranz und das hochliegende Gegengewicht besonders ge-

Fortsetzung des Artikels auf Seite 480.

Abb. 12. Das „Wahrzeichen“ einer Scherzer-Klappbrücke ist das hochliegende Gegengewicht, dessen Form allerdings recht verschiedenartig sein kann.





„Det is 'ne Wucht!“ würde der Berliner recht treffend ein solches Brückenmodell charakterisieren. Mister H. Schelbach aus Davon (USA) ist der Erbauer diese Modells in Baugröße 0, das jetzt in die Anlage der New Haven Society of Model Engineers eingebaut ist. (Aus: Model Railroader).