

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

28. JAHRGANG
M A I 1976

5

MIBA

Miniaturbahnen

MIBA-VERLAG

D-8500 Nürnberg · Spittlertorgraben 39
Telefon (09 11) 26 29 00

Eigentümer und Verlagsleiter
Werner Walter Weinstötter

Redaktion
Werner Walter Weinstötter, Michael Meinhold,
Wilfried W. Weinstötter

Anzeigen
Wilfried W. Weinstötter
z. Zt. gilt Anzeigen-Preisliste 28

Klischees
MIBA-Verlags-Klischeeanstalt
Joachim F. Kleinknecht

Erscheinungsweise und Bezug
Monatlich 1 Heft + 1 zusätzliches Heft für
den zweiten Teil des Messeberichts (13 Hefte
jährlich). Bezug über den Fachhandel oder
direkt vom Verlag. Heftpreis DM 3,90.
Jahresabonnement DM 50,-, Ausland
DM 53,- (inkl. Porto und Verpackung)

Bankverbindung
Bay. Hypotheken- u. Wechselbank, Nürnberg,
Konto-Nr. 156 / 0 293 646

Postscheckkonto
Amt Nürnberg, Nr. 573 68-857, MIBA-Verlag

Leseranfragen
können aus Zeitgründen nicht individuell
beantwortet werden; wenn von Allgemein-
interesse, erfolgt ggf. redaktionelle
Behandlung im Heft

Copyright
Nachdruck, Reproduktion oder sonstige Vervielfältigung — auch auszugsweise — nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlags

Druck
Druckerei und Verlag Albert Hofmann,
8500 Nürnberg, Kilianstraße 108/110

Heft 6/76

ist ca. 22. 6. in Ihrem Fachgeschäft!

„Fahrplan“

Erstmals kleinserienmäßig: „live steam“ in H0!	347
Buchbesprechung: Sammlung von Übersichtsplänen wichtiger Abzweigstationen der Eisenbahnen Deutschlands, 1914 — Nachdruck 1975	350
Landwirtschaftliche Fahrzeuge als H0-Modelle	352
Das „Altern“ von Wagendächern	355
BR 050 von Märklin — mit Wannentender, geschlossenem Führerhaus und Gleichstrom- betrieb	356
Die Wassertürme von „Hohenstein“ und „Zindelstein“	360
Die Brücke mit den zwei Gesichtern oder: die sparsame Bundesbahn	364
H0-Anlage Foraita, Wiehl	367
3-achsiger Eisenbahn-Kranwagen Vorbild und Modell (mit BZ)	370
Märklin-Neuheiten '76 — z. T. schon im Fachgeschäft!	376
Automatischer Blinkgeber für unbeschränkte Bahnübergänge	377
H0-Umbauten von Industriemodellen	381
Das weggetarnte Gleisoval — oder: die vorgetäuschte Drehscheibe	383
N-Anlage Schiller, Lohof	385
H0-Anlage Klockmann, Bielefeld	386
LüP des SBB-Waggons von Metropolitan	386
„TT-Selbsthilfe“ (zu 10/75)	386
Die „Klappbrücken-Brücke“	389

Titelbild

Einen Frühlingsgruß wollen wir mit dieser Aufnahme allen Lesern entbieten: Bunt geschmückt steht ein Museums-Dampfzug der IHS (Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr) abfahrbereit im Kreisbahnhof Geilenkirchen.
(Foto: Lothar Weigel, Geilenkirchen)



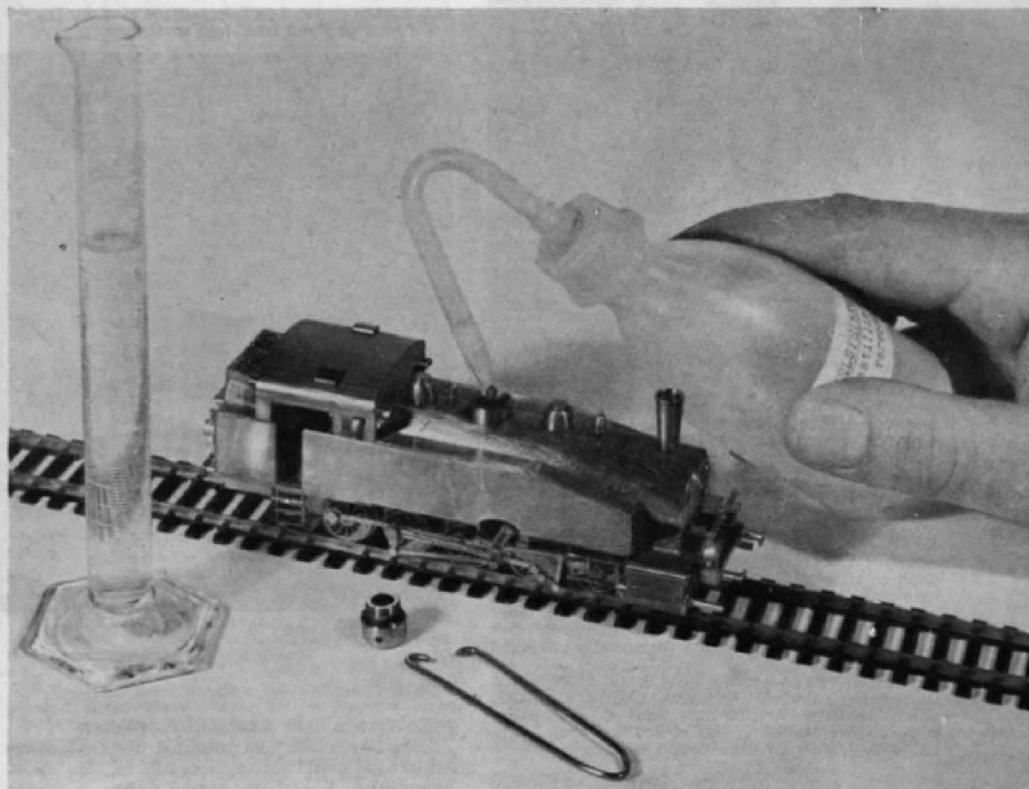


Abb. 1. Das Füllen des Kessels: mit einer Spritzflasche werden nach Abnehmen des Domdeckels (im Vordergrund nebst dazu nötigem Hilfswerkzeug) durch die Dom-Öffnung ca. 8–10 ml destilliertes Wasser in den Kessel gegeben. Diese Wassermenge (mit einem Meßzylinder abmessen) reicht für eine Fahrt von ca. 6 Minuten. Das feine Rohr inmitten des Doms dient zum Einfüllen des Schmieröls (s. Abb. 6).

Erstmals kleinserienmäßig: „Live steam“ in H0!

„Live steam“ in H0 und kleineren Nenngrößen wie N oder gar Z war bislang einigen wenigen Spezialisten und Supertüftlern vorbehalten, über deren Arbeiten wir schon mehrfach berichteten (u. a. in Heft 10/75, 6/74 u. 5/73). Wenn es nach einem hessischen Kleinserien-Hersteller ginge, würden bald schon auf so mancher „Durchschnitts-Anlage“ echt dampfbetriebene H0-Lokomotiven zischend, siedend und dampfend ihren Dienst verrichten, denn er offeriert das erste (klein-)serienmäßig hergestellte „live steam“-Dampflokmodell im Maßstab 1:87.

Es handelt sich dabei um die 129 mm lange, gänzlich aus Messing gearbeitete Nachbildung der BR 94¹ (württ. Tn), die mit einer elektrischen Heizung (Widerstand 32 Ohm) ausge-

rüstet ist. Die Heizpatrone ist im Kessel untergebracht und kann mit einer Wechsel- oder Gleichspannung von 16–32 Volt/1 Ampère betrieben werden. Will man nicht den vom Hersteller angebotenen Spezial-Regeltrafo (Abb. 7) verwenden, ist entweder hinter eine von 0–16 Volt regelbare Spannung eine weitere, feste 16 Volt-Spannung zu schalten; oder man schaltet hinter eine feste Spannung von 32 Volt einen von 0–30 Ohm regelbaren Widerstand (belastbar mit 30 Watt bzw. 1 Ampère). Der Strom wird der Lok über die Fahrsschienen bzw. bei der wahlweise erhältlichen „Märklin-Ausführung“ über die Punktkontakte zugeführt; die Stromübertragung erfolgt dabei bei der Zweischienen-Ausführung über die in isolierten Buchsen gelagerten Achsen bzw. beim

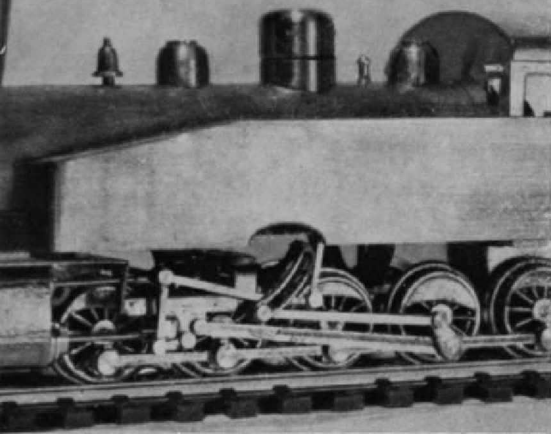


Abb. 2. Bei eingedrücktem Umsteuerungsstift (der Pfeifen-Imitation hinter dem Dom) ist die Steuerung auf Vorwärtsfahrt eingestellt. Über ein Hebelgestänge — das halbkreisförmige Verbindungsteil ist hinter dem 3. Radsatz zwischen Fahrwerk und Wasserkasten zu erkennen — wird die Schieber-schubstange in der Schwinge umgestellt.

Abb. 3. Wenn man den Umsteuerungsstift nach oben zieht, wird über das Hebelgestänge — dessen halbkreisförmige Verbindungsteil sich dabei dicht um die Kesselunterseite legt, hier also nicht mehr zu sehen ist — die Schieber-schubstange in den oberen Bereich der Schwinge verlegt: die Lok kann rückwärts fahren.

Des weiteren zeigen die Abb. 2 und 3 den freien Durchblick zwischen Fahrwerk und Kessel, der durch keinerlei Antriebszahnäder o. ä. gestört wird, da das Modell ja tatsächlich nur über Treib- und Kuppelstangen angetrieben wird.

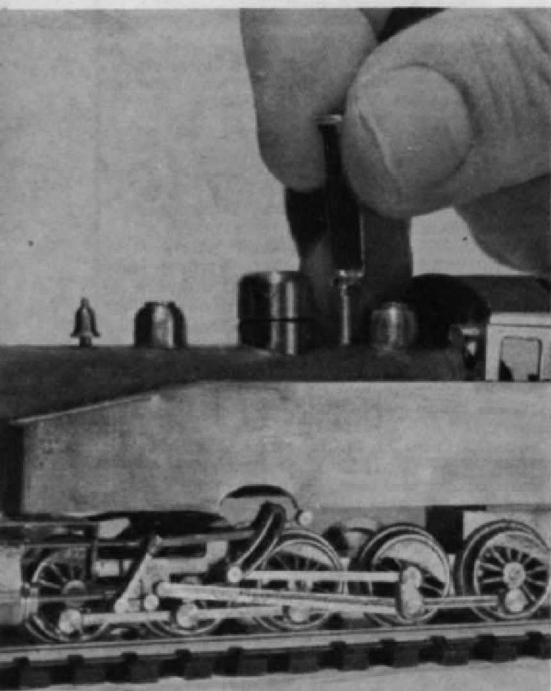


Abb. 4. Mit einem Spezialschlüssel wird der Deckel des Doms geöffnet bzw. fest verschlossen.



Puko-System über einen Mittelschleifer.

Zum „Anheizen“ ist zunächst der Deckel des Schlots abzuschrauben, worauf in das darin befindliche Röhrchen gemäß Abb. 6 etwas feinstes Maschinenöl zur Schmierung der Zylindergruppe einzufüllen ist; dabei ist die Lok, damit das Öl gut angesaugt wird, etwas in der mittels der Pfeifen-Imitation (Abb. 5) eingestellten Fahrtrichtung zu schieben. Anschließend werden dann ca. 10 ml destilliertes(!) Wasser durch den Dom in den Kessel gegeben, worauf der Dom wieder gut verschlossen wird. Mit dem Spezial-Fahrpult wird nun der Strom auf ca. 1,3 Ampère geregelt (ein Ampèremeter ist eingebaut), und nach ca. 2 Minuten „tut sich was“: Die Lok beginnt leise zu „röcheln“ und zu zischen, Leckwasser und ein wenig Dampf entweichen der Zylindergruppe, auch aus dem Schornstein steigt eine dünne Dampf Wolke — und nach ca. weiteren 10 Sekunden setzt sie sich tatsächlich in Bewegung! Aber Vorsicht: Wer jetzt den „Regler“ (sprich: den Reglerknopf am Fahrpult) zu schnell aufdreht, um die Lok „auf Touren“ zu bringen, dem saust sie mit einem Affenzahn davon; und wenn man den Reglerknopf verzweifelt zurückdreht, reagiert sie keineswegs so prompt wie ein elektrisch angetriebenes Modell (verständlicherweise, denn der Dampf leistet ja noch seine Arbeit!), sondern mit erheblicher Verzögerung (was das Modell andererseits befähigt, ver-

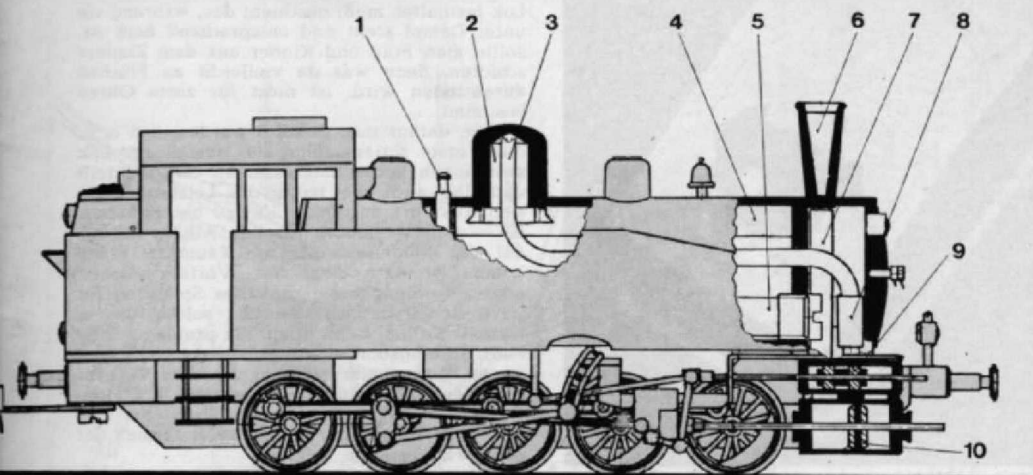


Abb. 5. In dieser Funktions-Skizze vom „live steam“-Modell (in $\frac{1}{4}$ Originalgröße) sind die wichtigsten Teile erkennbar und gekennzeichnet.

1 = Fahrtrichtungs-Umsteuerungsstift (Pfeifenimitation), 2 = Wassereinfüll-Öffnung im Dom, 3 = Oleinfüllung, 4 = Kessel, 5 = Heizpatrone, 6 = Schlot, 7 und 8 = Dampfverbindungsrohre, 9 = Schaltschieber, 10 = Kolben.

Abb. 6. Nach oder vor dem Wasserfassen (Abb. 1) werden in das Oleinfüllrohr einige Tropfen feines Maschinenöl zur Schmierung der Zylindergruppe gegeben; dabei ist die Lok etwas in der eingestellten Fahrtrichtung (im abgebildeten Zustand Vorwärtsfahrt) zu schieben bzw. zu ziehen, damit das Öl angesaugt wird.

schmutzte Gleisabschnitte etc. quasi mit „Schwungmassen-Effekt“ zügig zu durchfahren! Auch wir in der MIBA-Redaktion taten uns bei unseren ersten „Lokführer“-Versuchen recht schwer und es braucht schon geraume Zeit und Übung, bis man die „live steam“-Lok auch nur annähernd so beherrscht wie eine herkömmliche Elektrolok! Zwar gibt der Hersteller in der sehr ausführlich gehaltenen Betriebs- und Wartungsanleitung bestimmte Werte — Fahrzeiten mit und ohne Belastung etc. — an, doch wird man um längere Versuche nicht herumkommen, um die Lok „in den Griff zu bekommen“. Die reguläre Fahrzeit mit einer Kesselfüllung liegt bei etwa 5—7 Minuten; sie wird länger, wenn man verhältnismäßig langsam fährt und verringert sich entsprechend bei ständigem Volldampf. Außerdem sind Fahrdauer und -verhalten natürlich noch von eventuellen Steigungen (die 3—4 % nicht übersteigen sollen), Kurvenradien (mindestens 360 mm), dem Zustand der Schienenoberfläche und der schon erwähnten Anhängelast abhängig. Wenn man die Lok nach Ablauf der Fahrzeit erneut

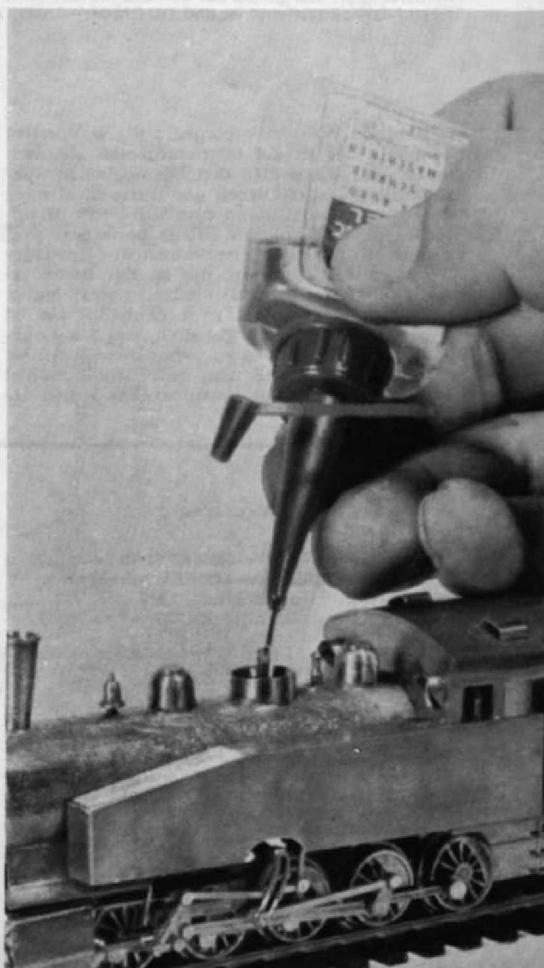




Abb. 7. Das Spezialfahrgerät mit dem eingebauten Amperemeter, das genau auf den Betrieb der „live steam“-Lok abgestimmt ist und ca. DM 94,- kostet.

mit Öl und Wasser versorgen will, ist Vorsicht geboten: Der Kessel ist naturgemäß „höllisch heiß“, und wenn man den beigegebenen Spezialschlüssel zum Öffnen des Doms nicht ganz vorsichtig benutzt, kann man sich leicht Brandblasen an den Fingern holen! Besonders problematisch in dieser Hinsicht ist die Umsteuerung der Fahrtrichtung, die an der schon erwähnten Pfeifen-Imitation mittels eines kleinen Hakens vorgenommen wird (Abb. 3): sie ist bewußt schwergängig gehalten, um ein unbeabsichtigtes Umstellen zu vermeiden. Das führt allerdings dazu, daß man beim Herausziehen oder Einschieben des Umsteuerungs-Stiftes die

Lok festhalten muß; geschieht das, während sie unter Dampf steht und entsprechend heiß ist, sollte man Frau und Kinder aus dem Zimmer schicken, denn was da vielleicht an Flüchen ausgestoßen wird, ist nicht für zarte Ohren bestimmt . . .

Nun, daraus mag deutlich werden, daß u. E. diese erste serienmäßige H0-„live steam“-Lok zwar einen höchst interessanten Gag darstellt und daß auch die technische Leistung ihres Konstrukteurs durchaus nicht zu unterschätzen ist — daß sie jedoch für den Alltags-Betrieb auf der Modellbahn-Anlage kaum in Frage kommt, sondern mehr als „Vorführ-Modell“ oder als gelungenes technisches Spielzeug für „live steam“-Enthusiasten und solche, die es werden wollen. Denn allein die problematische Fahrtrichtungsumsteuerung bewirkt, daß man es meistens beim simplen Rundum-Verkehr bewenden läßt; und an ein normales Rangieren etwa ist daher bestenfalls in Griffweite, niemals jedoch in weiter entfernten Bereichen der Anlage zu denken.

Auf weitere technische Einzelheiten, Wartungs- und Betriebsvorschriften etc. einzugehen, würde hier zu weit führen; Interessenten mögen sich dieserhalb direkt an den Hersteller wenden. Erwähnt sei noch, daß das Grundmodell (ca. DM 540,—) unlackiert und recht spartanisch detailliert ist; ein gleichfalls erhältlicher Zurüstsatz (DM 54,—) ermöglicht mit Bremschläuchen, Pumpen, Beschilderung usw. jedoch die „optische Anpassung“ an den heutigen Detaillierungs-Standard. Wer das Modell lackieren möchte, sei darauf hingewiesen, daß der verwendete Lack Temperaturen von ca. 120° gewachsen sein muß! Last not least gibt es das Modell auch noch elektrisch angetrieben (5-poliger Präzisionsmotor, große Schwungmasse); den Preis vermittelt auf Anfrage der Hersteller:

Jürgen Möller
Abt. M-Maschinenbau
Lauterbacher Str. 43
6423 Angersbach

Buchbesprechung:

Sammlung von Übersichtsplänen wichtiger Abzweigstationen der Eisenbahnen Deutschlands, 1914 Nachdruck 1975

148 Seiten, Format DIN A 5, DM 11,80, erschienen im Verlag Eisenbahn-Kurier, Rubensstr. 3, 5600 Wuppertal 11.

Mit diesem Nachdruck hat der EK-Verlag eine Broschüre von hohem Dokumentationswert für alle Eisenbahnfreunde und ganz besonders für alle Modellbahner herausgebracht. Eine solche Fülle von Originalgleisplänen — noch dazu aus der Blütezeit der Ländereisenbahnen — war bisher für den „Normalverbraucher“ nicht zugänglich, zumindest nicht in dieser kompakten, unübersichtlichen Form. In insgesamt

331 (!) Gleisplanskizzen werden Abzweigstationen von Aachen bis Zwätzen (Bezirk Erfurt) vorgestellt, wobei riesige Gleisanlagen wie die von Berlin, Köln oder Nürnberg ebenso zu finden sind wie kleinere, „modellbahngerechte“ Stationen (s. das Beispiel auf S. 351). Wer dieses Buch aufmerksam studiert, bekommt ganz von selbst den richtigen Blick für vorbildliche Weichenstraßen, kreuzungsfreie Abzweigungen, Streckenverbindungen usw.; gleichzeitig erhält er unzählige Anregungen über nicht alltägliche Bahnhofformen wie Turm-, Insel- oder Keilbahnhöfe. Für einige nicht aufgeführte, weil damals im Umbau befindliche Gleisanlagen wie etwa die von Stuttgart oder Hamm mag der historische Wert von Plänen entschädigen, die heute entweder nicht mehr in dieser Form existieren oder kaum zugänglich sind (z. B. Danzig, Insterburg oder Thorn/Weichsel). Alles in allem: eine in ihrer Art einmalige, ebenso spannende wie informative Pflichtlektüre für alle Modelleisenbahner!

mm



Abb. 7. Das Spezialfahrgerät mit dem eingebauten Amperemeter, das genau auf den Betrieb der „live steam“-Lok abgestimmt ist und ca. DM 94,- kostet.

mit Öl und Wasser versorgen will, ist Vorsicht geboten: Der Kessel ist naturgemäß „höllisch heiß“, und wenn man den beigegebenen Spezialschlüssel zum Öffnen des Doms nicht ganz vorsichtig benutzt, kann man sich leicht Brandblasen an den Fingern holen! Besonders problematisch in dieser Hinsicht ist die Umsteuerung der Fahrtrichtung, die an der schon erwähnten Pfeifen-Imitation mittels eines kleinen Hakens vorgenommen wird (Abb. 3): sie ist bewußt schwergängig gehalten, um ein unbeabsichtigtes Umstellen zu vermeiden. Das führt allerdings dazu, daß man beim Herausziehen oder Einschieben des Umsteuerungs-Stiftes die

Lok festhalten muß; geschieht das, während sie unter Dampf steht und entsprechend heiß ist, sollte man Frau und Kinder aus dem Zimmer schicken, denn was da vielleicht an Flüchen ausgestoßen wird, ist nicht für zarte Ohren bestimmt . . .

Nun, daraus mag deutlich werden, daß u. E. diese erste serienmäßige H0-„live steam“-Lok zwar einen höchst interessanten Gag darstellt und daß auch die technische Leistung ihres Konstrukteurs durchaus nicht zu unterschätzen ist — daß sie jedoch für den Alltags-Betrieb auf der Modellbahn-Anlage kaum in Frage kommt, sondern mehr als „Vorführ-Modell“ oder als gelungenes technisches Spielzeug für „live steam“-Enthusiasten und solche, die es werden wollen. Denn allein die problematische Fahrtrichtungsumsteuerung bewirkt, daß man es meistens beim simplen Rundum-Verkehr bewenden läßt; und an ein normales Rangieren etwa ist daher bestenfalls in Griffweite, niemals jedoch in weiter entfernten Bereichen der Anlage zu denken.

Auf weitere technische Einzelheiten, Wartungs- und Betriebsvorschriften etc. einzugehen, würde hier zu weit führen; Interessenten mögen sich dieserhalb direkt an den Hersteller wenden. Erwähnt sei noch, daß das Grundmodell (ca. DM 540,—) unlackiert und recht spartanisch detailliert ist; ein gleichfalls erhältlicher Zurüstsatz (DM 54,—) ermöglicht mit Bremschläuchen, Pumpen, Beschilderung usw. jedoch die „optische Anpassung“ an den heutigen Detaillierungs-Standard. Wer das Modell lackieren möchte, sei darauf hingewiesen, daß der verwendete Lack Temperaturen von ca. 120° gewachsen sein muß! Last not least gibt es das Modell auch noch elektrisch angetrieben (5-poliger Präzisionsmotor, große Schwungmasse); den Preis vermittelt auf Anfrage der Hersteller:

Jürgen Möller
Abt. M-Maschinenbau
Lauterbacher Str. 43
6423 Angersbach

Buchbesprechung:

Sammlung von Übersichtsplänen wichtiger Abzweigstationen der Eisenbahnen Deutschlands, 1914 Nachdruck 1975

148 Seiten, Format DIN A 5, DM 11,80, erschienen im Verlag Eisenbahn-Kurier, Rubensstr. 3, 5600 Wuppertal 11.

Mit diesem Nachdruck hat der EK-Verlag eine Broschüre von hohem Dokumentationswert für alle Eisenbahnfreunde und ganz besonders für alle Modellbahner herausgebracht. Eine solche Fülle von Originalgleisplänen — noch dazu aus der Blütezeit der Ländereisenbahnen — war bisher für den „Normalverbraucher“ nicht zugänglich, zumindest nicht in dieser kompakten, unübersichtlichen Form. In insgesamt

331 (!) Gleisplanskizzen werden Abzweigstationen von Aachen bis Zwätzen (Bezirk Erfurt) vorgestellt, wobei riesige Gleisanlagen wie die von Berlin, Köln oder Nürnberg ebenso zu finden sind wie kleinere, „modellbahngerechte“ Stationen (s. das Beispiel auf S. 351). Wer dieses Buch aufmerksam studiert, bekommt ganz von selbst den richtigen Blick für vorbildliche Weichenstraßen, kreuzungsfreie Abzweigungen, Streckenverbindungen usw.; gleichzeitig erhält er unzählige Anregungen über nicht alltägliche Bahnhofformen wie Turm-, Insel- oder Keilbahnhöfe. Für einige nicht aufgeführte, weil damals im Umbau befindliche Gleisanlagen wie etwa die von Stuttgart oder Hamm mag der historische Wert von Plänen entschädigen, die heute entweder nicht mehr in dieser Form existieren oder kaum zugänglich sind (z. B. Danzig, Insterburg oder Thorn/Weichsel). Alles in allem: eine in ihrer Art einmalige, ebenso spannende wie informative Pflichtlektüre für alle Modelleisenbahner!

mm

