

Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

NR. 1 / BAND VI 1954

NÜRNBERG

Dewet Stauffer
Bremgarten
bei Gern
Telefon 53.078

Lieber Herr We-Wa-We !

Mein letzter Gedanke im alten Jahr gilt Ihrem schönen, ausgezeichneten Miba-Heft. Wenn dieses erscheint, dann ist das jedesmal ein Festtag für mich. Alles lasse ich liegen: Das Nachtessen, sogar die Zigarre vergesse ich - und wenn ich beim Empfang des Miba-Heftes eine Pfeife im Munde habe, dann geht mir diese aus. Dann versinkt die Welt, alle Ihre Schatten verschwinden. Ich erlaube und ergötze mich daran, andere Anlagen zu sehen, Bilder zu betrachten von dem allem, was andere leisten und schaffen. Und gerade unter Ihrer Leitung ist das Miba-Heft eine ideale Modellbauer-Zeitschrift geworden. Was mich vor allem immer freut, ist Ihr Bestreben, andere Anlagen in Bildform zu zeigen. Man sieht daraus, dass der Herr Redaktor wirklich mit seinen Lesern verbunden ist, dass er erfasst hat, was die Leser wünschen und wollen. Es dünkt mich eigentlich, ein Mann wie Sie sollte unter seinen Lesern keine Kritiker aufweisen. Ihr gesunder Humor, Ihr bunter Stil und Ihre blumige Ausdrucksweise verrutschen doch oft Heiterkeit. Wünsche Ihnen ein frohes neues Jahr und alles, alles Gute....!

Mit herzlichen Grüßen und Glückwünschen:

D. Stauffer

Einmal
anders
herum...!

Zur Abwechslung soll das Neue Jahr nicht durch mich, sondern durch einen Leser eröffnet werden, der seine Glückwünsche zum Jahreswechsel in die schönsten Worte kleidet! Mögen sie auch weiterhin Gültigkeit behalten! Für Sie als Leser - für uns als Redakteure!

Mit bestem Dank für die vielen herzlichen Zuschriften aus nah und fern!

Ihr WeWaW.



Mit der Bundesbahn ins Neue Jahr!

Deutscher Bundesbahn-Kalender 1954

Ein zünftiger Eisenbahnfreund richtet sich auch dieses Jahr wieder nach dem beliebtesten Bundes-Kalender!

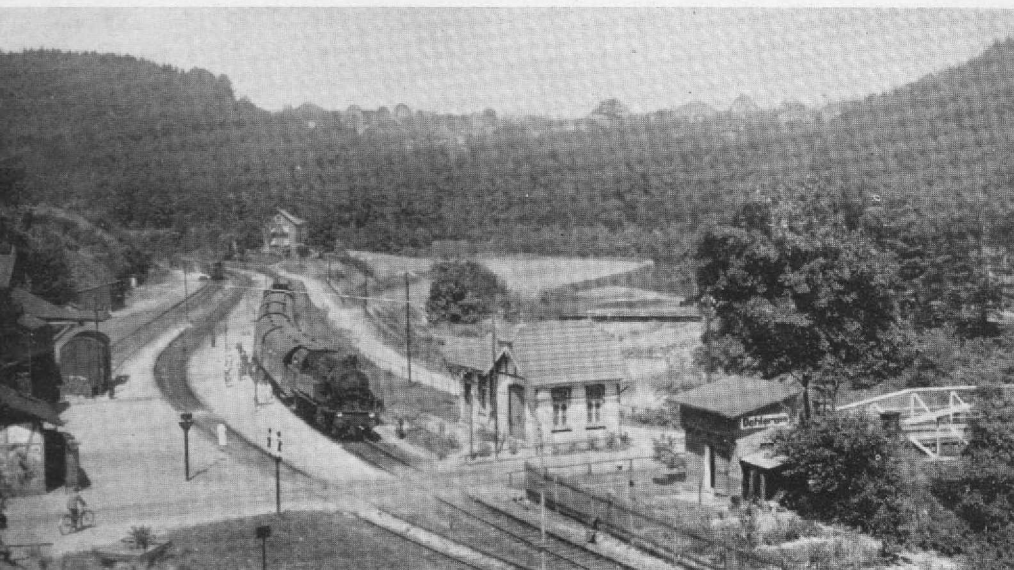
Das modern-graphische Titelblatt ist charakteristisch für das Bestreben der Bundesbahn, mit der Zeit zu gehen und den Bahnbetrieb zu modernisieren. Jedes Wochenblatt des Kalenders bringt - wie gewohnt - ausgezeichnete Bilder aus dem Bahnbetrieb, teilweise in Farbdruck (u. a. auch von der E 200) und so recht geeignet zur Ausschmückung Ihres Modellbahnzimmers oder als Ergänzung Ihrer Bildersammlung.

Preis 4,50 DM, Herausgeber: Pressestelle der DB, Offenbach/M. Erhältlich in jeder Buchhandlung.

???? Quiz-Fragen ????

1. Bis zu welchem Stockwerk eines Neubauhauses reicht ein senkrecht auf die Puffer gestellter D-Zugwagen? - Bis zum 4., 5. oder 6. Stock?
2. Würde ein auf den Kopf gestellter D-Zug (1 Schnellzug-Lok und 12 Wagen) den Eiffelturm überragen?
3. Wie oft könnte die Buba zum Mond fahren, wenn man die in einem Monat durchschnittlich abgefahrenen Zugkilometer zugrunde legt? - 1mal, 10mal oder 100mal?
4. Bilden Sie schnell einen Satz, der mit „Bundesbahn“ anfängt und mindestens 20 Wörter enthält, die alle ohne Ausnahme mit „b“ beginnen?
5. Sind - gewichtsmäßig! - im Monat Oktober 1953 mehr lebende Tiere oder mehr Handgepäck bei der Buba befördert worden? Wievielmals das eine mehr als das andere? 2mal, 10mal, 100mal?

Bitte, erst etwas knobeln oder raten, ehe Sie die richtigen Antworten auf Seite 37 nachlesen, sonst hat die ganze Fragerei den Reiz für Sie verloren!



Als Ausgleich für die kalten Tage: ein sommerlicher Schnappschuß von Herrn Bellingrodt:

„Dahlerau“ – ein Nebenbahn-Idyll an der Wupper (Gleisplan auf Seite 4)

Fast mühelos hatte die „93 1091“ ihre vier Ci-Wagen und den Packwagen das Wupper-Tal abwärts gezogen und war nun, um 12.16 Uhr, in einem kleinen Bahnhof der Wuppertalbahn angekommen. „Dahlerau! Dahlerau!“ verkündete die wenig melodische Stimme des Zugführers Schwan den Namen dieser Station. Seiner Stimme konnte man übrigens einen netten Bierdurst anmerken, denn sie war ziemlich rauh. Die Hundstage des August hatten es eben in sich und in Gedanken schimpfte Schwan sicherlich auf die Dienstvorschrift, die da besagte: Dienst ist Dienst und Bier ist Bier!

Und zur Zeit war er eben in Dienst und hatte vom Fahrdienstleiter die Papiere für den von hier aus mitzuführenden O-Wagen zu übernehmen. Aha, dort kommt er ja gerade über den Bahnsteig, der olle Muffelmann, der hier in Dahlerau den Fahrdienstleiter „mimte.“ Er hatte sich gerade noch einmal den Schweiß von der „Platte“ gewischt, ehe er seine rote Dienstmütze auf das Haupt setzte und aus dem leidlich kührenden Schattens des Bahnhofsgebäudes seinem alten Bekannten Schwan entgegenging. Der jahrelange tägliche Dienst an und auf dieser Strecke hatte die beiden persönlich nähergebracht und so fiel die Begrüßung entsprechend weniger dienstlich aus: „Na, mein lieber Schwan, was gibt es neues?“ „Diel warm und wenig Bier, Muffelmann! 'n Tag auch!.....“

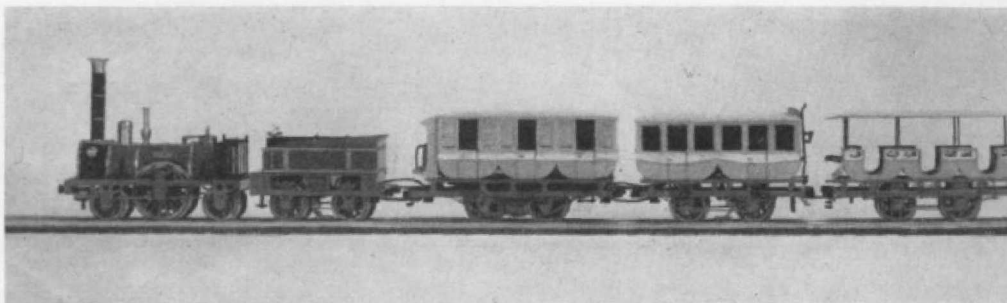
Während die beiden nun in Ruhe ihre dienstlichen Angelegenheiten erledigten, war die Lok vom Zug abgekuppelt worden und bis über die Ostweiche vorgefahren. Diese Weiche, wie alle anderen „Dahlerauer“ vom Stellwerksraum im Empfangsgebäude aus bedient, wurde umgeleert und die 93 konnte nun über Gleis 2 und die einfache Gleisverbindung auf das Ladegleis zurückstoßen, an dessen Laderampe der O-Wagen stand. Der Waggon wurde angekuppelt und die Lok zog mit ihm davon, um sich wieder vor den P 1076 zu setzen.

Aber die Fahrt konnte noch nicht weitergehen - - erst mußte der von Beyenburg kommende Gegenzug, ein kleiner VT, auf Gleis 2 vorbeigelassen werden, denn diese Strecke ist ja nur eingleisig. Herr Bellingrodt, der zufällig im P 1076 aus dem Urlaub zurückkehrte, benutzte die Gelegenheit, um eine Aufnahme von Dahlerau zu machen. Leider reichte aber die Zeit zu weiteren Detailaufnahmen nicht, denn der PT kündigte sich bereits durch Pfeifen an und wird nun gleich den unbeschränkten Überweg kreuzen und in Gleis 2 einlaufen.

„Hallo! Junge Frau dort am Gleis 2, bitte zurücktreten!“

„Schade!“ denkt bestimmt Herr Bellingrodt, „eigentlich müßte ich doch noch ein paar Aufnahmen von den Bahnhofsgebäuden für die Mibajünger machen. Viele von ihnen suchen doch

Heft 2 ist in der 2. Februarwoche bei Ihrem Händler!



„Der Adler“ mit dem ersten Zug der Ludwigs-Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth oder vielmehr: das H0-Modell dieses Zuges stammt aus der Werkstatt des Herrn Schnabel, Wiesau. Interessant ist die Lösung des Antriebes: Der Märklin-Motor befindet sich im ersten Wagen und das Schaltrelais im zweiten. Die Stromabnahme erfolgt mittels Schleifern vom Tender und dem zweiten Wagen aus.

sicher gerade solche „Halb-Old-Timer“-Motive zum Nachbauen. Na, Hauptsache sie sehen, daß ein Bahnhof nicht unbedingt genau gerade verlaufen muß. Die Miba hat ihnen das zwar schon oft dargelegt (das letzte Mal in Heft 11/17 an Hand des Bahnhofes Oberhof/Th.), aber doppelt genährt hält besser.

Aha! — Das ist also ein Rottenaufenthaltsraum, der kleine weiße Bau dort am Überweg, in dem gerade die vier Streckenarbeiter verschwunden sind. Gewiß werden sie Feierabend machen, denn es ist ja Sonnabend mittag. Schön ist doch solche Aussicht auf ein dienstfreies Wochenende, aber aus dem Urlaub zurückkehren...? Puuh!

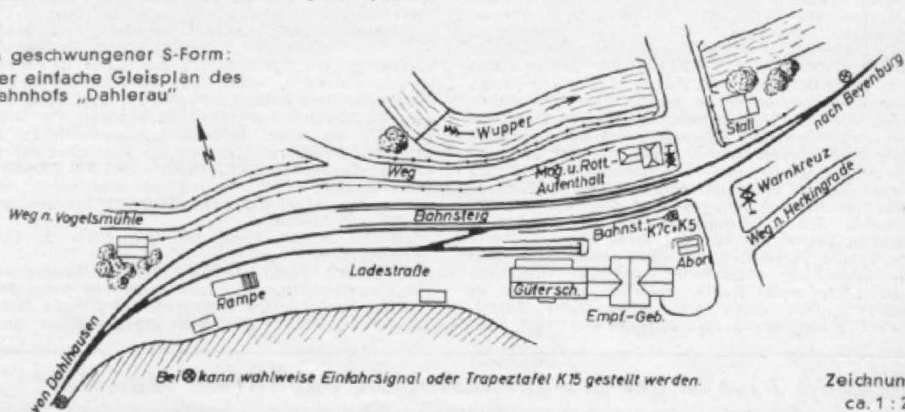
Und in Gedanken an die vergangenen Urlaubstage lehnt sich Herr Bellingrodt in seine Ecke zurück, während der VT nunmehr mit lautem Pfeifen in Gleis 2 einläuft. Kurz darauf setzt dann auch P 1076, nun mit einem Wagen mehr, seine Fahrt in Richtung Beyenburg fort, wobei das Überqueren des Überweges von Läuten und Pfeifen begleitet wird, so wie es das Kennzeichen K7c am Ende der Bahnsteige „befiehlt.“

Unter dieser LP-Tafel ist auch noch K5 angebracht, das durchfahrenden Zügen eine Geschwindigkeitsbeschränkung auferlegt.

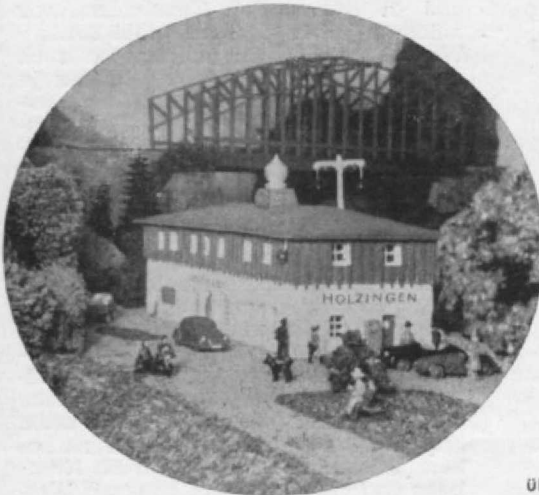
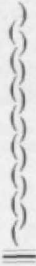
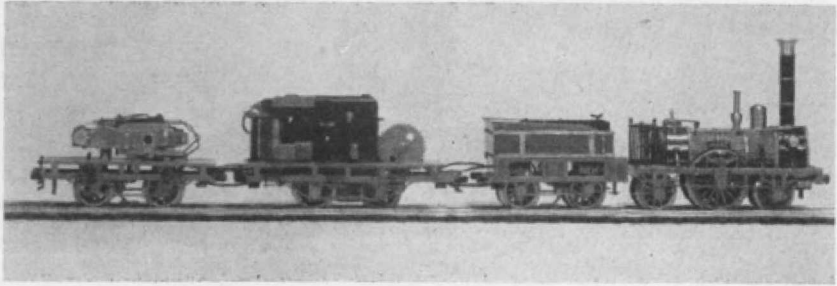
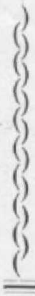
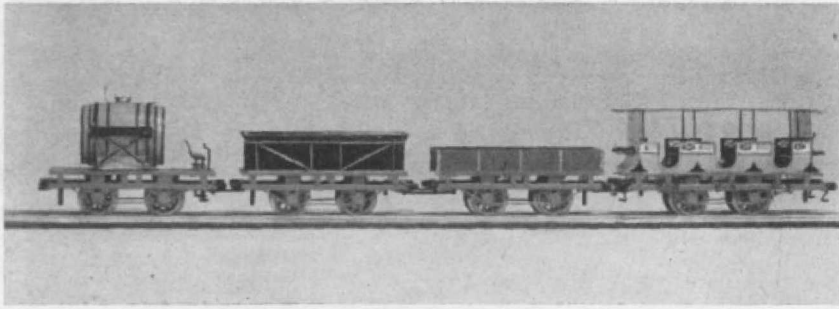
Bald nach der Ausfahrt aus Dahlerau rollt das Zügle am km 9,5 an einem weiteren Kennzeichen vorbei, das aber nur für die Gegeurichtung gilt und das Einfahrtsignal ersetzt: die Trapeztafel K15. Eine gleiche Tafel stand übrigens auch vor der anderen Einfahrt des Bahnhofes am km 5,9 als „Einfahrtsignal“ für die von Dahlhausen kommenden Züge.

Die 93 ist nun mit ihren 6 Wagen in Richtung Beyenburg verschwunden und auch der Triebwagen hat seine Fahrt talauf in Richtung Dahlhausen fortgesetzt. Fahrdienstleiter Muffelmann geht wieder in seinen kühlen Dienstraum zurück, denn der nächste Zug trifft erst um 15.03 Uhr ein. Nach kurzer Zeit kommt er aber nochmals aus dem Gebäude heraus; diesmal ohne Dienstmütze und mit einer Büchse Wasser in der Hand. Letzteres bringt er seinen Hühnern im Garten

In geschwungener S-Form:
Der einfache Gleisplan des
Bahnhofs „Dahlerau“



Zeichnung
ca. 1 : 20



**Inhaltsverzeichnis
zu Band V
1953**

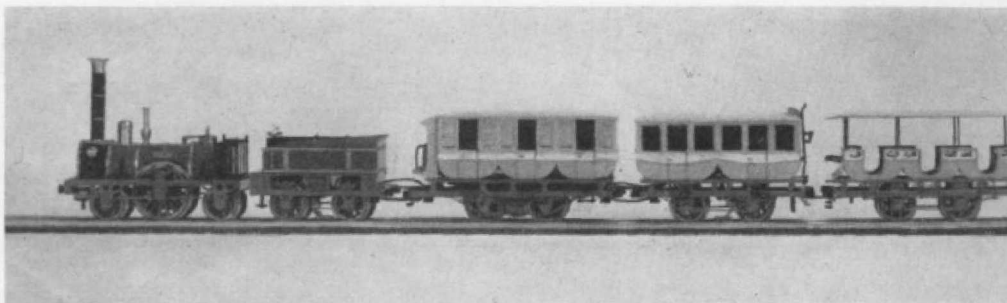
liegt diesem
Heft bei!

Der Gemeinderat von Holzingen scheint viel für einen gepflegten Bahnhofsvorplatz übrig zu haben. (Zur Anlage Wirth auf Seite 11)

schräg über der Straße. Aus dem Stall holt er noch eine Handvoll Körner, streut sie seinen „Putzchen“ hin und geht dann wieder in das Empfangsgebäude zurück.

Nun hört man nur noch ab und zu ein paar Worte der Arbeiter, die den G-Wagen am Güter-

schuppen beladen. — Und dann ist es wieder still wie zuvor — in Dahlerau, im Wupper-Tal. Wir aber hoffen, daß Herr Bellingrodt auf seiner nächsten Fahrt in diese Gegend mehr Zeit hat, um noch ein paar Fotos von den dortigen Baulichkeiten zu machen. — A —



„Der Adler“ mit dem ersten Zug der Ludwigs-Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth oder vielmehr: das H0-Modell dieses Zuges stammt aus der Werkstatt des Herrn Schnabel, Wiesau. Interessant ist die Lösung des Antriebes: Der Märklin-Motor befindet sich im ersten Wagen und das Schaltrelais im zweiten. Die Stromabnahme erfolgt mittels Schleifern vom Tender und dem zweiten Wagen aus.

sicher gerade solche „Halb-Old-Timer“-Motive zum Nachbauen. Na, Hauptsache sie sehen, daß ein Bahnhof nicht unbedingt genau gerade verlaufen muß. Die Miba hat ihnen das zwar schon oft dargelegt (das letzte Mal in Heft 11/17 an Hand des Bahnhofes Oberhof/Th.), aber doppelt genäh hält besser.

Aha! — Das ist also ein Rottenaufenthaltsraum, der kleine weiße Bau dort am Überweg, in dem gerade die vier Streckenarbeiter verschwunden sind. Gewiß werden sie Feierabend machen, denn es ist ja Sonnabend mittag. Schön ist doch solche Aussicht auf ein dienstfreies Wochenende, aber aus dem Urlaub zurückkehren...? Puuh!

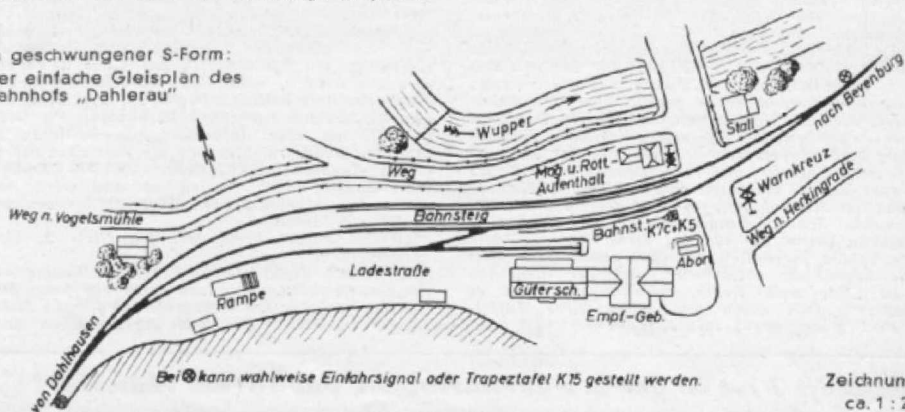
Und in Gedanken an die vergangenen Urlaubstage lehnt sich Herr Bellingrodt in seine Ecke zurück, während der VT nunmehr mit lautem Pfeifen in Gleis 2 einläuft. Kurz darauf setzt dann auch P 1076, nun mit einem Wagen mehr, seine Fahrt in Richtung Beyenburg fort, wobei das Überqueren des Überweges von Läuten und Pfeifen begleitet wird, so wie es das Kennzeichen K7c am Ende der Bahnsteige „befiehlt.“

Unter dieser LP-Tafel ist auch noch K5 angebracht, das durchfahrenden Zügen eine Geschwindigkeitsbeschränkung auferlegt.

Bald nach der Ausfahrt aus Dahlerau rollt das Zügle am km 9,5 an einem weiteren Kennzeichen vorbei, das aber nur für die Gegeurichtung gilt und das Einfahrtsignal ersetzt: die Trapeztafel K15. Eine gleiche Tafel stand übrigens auch vor der anderen Einfahrt des Bahnhofes am km 5,9 als „Einfahrtsignal“ für die von Dahlhausen kommenden Züge.

Die 93 ist nun mit ihren 6 Wagen in Richtung Beyenburg verschwunden und auch der Triebwagen hat seine Fahrt talauf in Richtung Dahlhausen fortgesetzt. Fahrdienstleiter Muffelmann geht wieder in seinen kühlen Dienstraum zurück, denn der nächste Zug trifft erst um 15.03 Uhr ein. Nach kurzer Zeit kommt er aber nochmals aus dem Gebäude heraus; diesmal ohne Dienstmütze und mit einer Büchse Wasser in der Hand. Letzteres bringt er seinen Hühnern im Garten

In geschwungener S-Form:
Der einfache Gleisplan des
Bahnhofs „Dahlerau“



Zeichnung
ca. 1 : 20

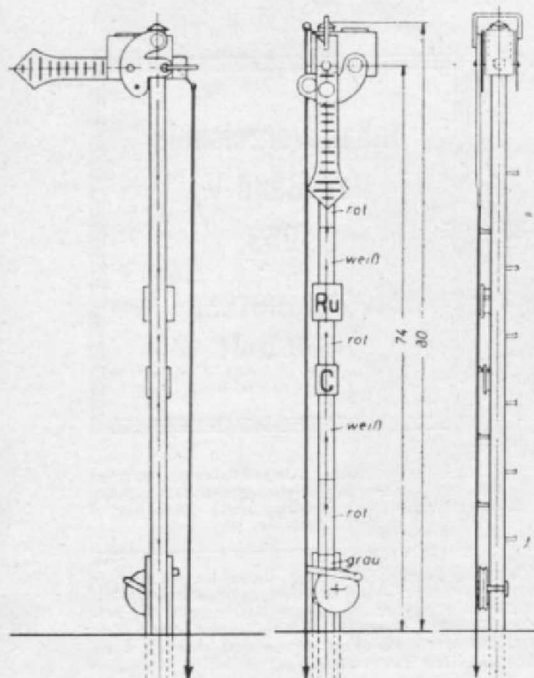


Abb. 1. Ein Wald von bayer. Signalen in Bf. Garmisch, jedoch nur als normale Hauptsignale verwendet und durch Rangiersignale ergänzt. Anstrich der nichtdurchbrochenen Flügel wie auf Seite 9 angegeben. (Foto Bellingrodt)

Aussterbende Signale:

Das bayrische

„Ruhe-Halt“-Signal



Von verschiedenen Seiten erreichten uns in letzter Zeit Zuschriften, wir möchten nicht nur die „Old-Timer“-Wagen berücksichtigen, sondern auch der alten Signale gedenken, die ja doch samt und sonders auf dem Aussterbe-Etat stehen. Wir wurden aufgefordert, die alten Signale der Länderbahnen von Wien bis Hamburg zu sammeln und in unseren Heften zu bringen.

Diesen Gedanken verfolgen wir schon seit geraumer Zeit, doch ist es äußerst schwierig, diese Idee zu verwirklichen, da die meisten Unterlagen infolge Kriegseinwirkung verloren gingen. Es ist wirklich schwer, authentische und vermaßte Zeichnungen aufzutreiben und wir sind froh, wenigstens einmal die Unterlagen für die alten bayerischen Signale „entdeckt“ zu haben (dank dem Spürsinn der ED Nürnberg und unseres Herrn Panzer!). Weitere Signale sind uns von anderer Seite zugesagt, sodaß wir im Laufe der Zeit auf dieses nicht uninteressante Thema der „Old-Timer-Signale“ zurückkommen werden.

Abb. 2. HO-Zeichnung des Bayr. Ruhe-Halt-Signals. Links außen: Rückansicht.

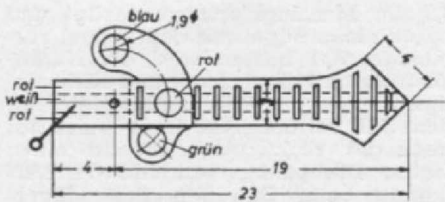


Abb. 3. Die Zeichnung für den Signalfügel und die Blenden im Maßstab 2:1 für H0. Beachten Sie bitte die Farb-angabe und bei der rechts gezeichneten, rückwärtigen Blende die unterschiedlichen Bohrungen.

In unserem heutigen Aufsatz wollen wir uns also mit dem alten bayerischen Ausfahrtsignal mit „Ruhestellung“ befassen (Abb. 2 u. 5), das mancherorts noch im Originalzustand in Tätigkeit ist, in anderen Orten nurmehr als normales Flügelensignal (mit gesondertem Rangiersignal) verwendet wird (Abb. 1). Das „waschechte“ bayerische Signal zeigt drei Stellun-

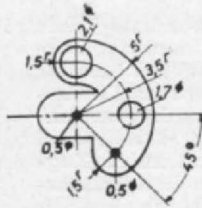
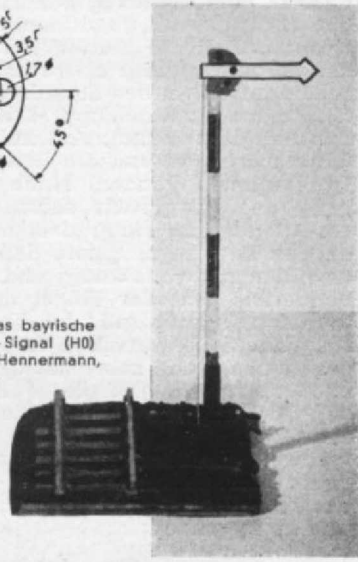


Abb. 4. Das bayerische Ruhe-Halt-Signal (H0) des Herrn Hennermann, Ochsenfurt, mit nicht durchbrochenem Flügel u. rotem Umrandungsstreifen



gen; ein gesondertes Gleissperrsignal ist nicht erforderlich, da der Signalfügel folgende Begriffe zeigt:

1. „Ruhe“ (Grundstellung): Signalfügel zeigt senkrecht nach unten (Abb. 2 u. 5). Diese Signalstellung besagt, daß der Zugverkehr im Bahnhof ruht und daß Rangierverkehr möglich ist. Nachts ist diese Flügelstellung durch blaues Licht gekennzeichnet.
2. „Halt“: Der Signalfügel steht waagrecht (bei Nacht rotes Licht). In diesem Falle darf weder Zug- noch Rangierfahrt über das Signal hinaus erfolgen.
3. „Fahrt frei“: Der Signalfügel zeigt schräg nach oben und bei Nacht wechselt das Licht auf grün. Diese Stellung gibt die Zugausfahrt frei.

Nehmen wir an: in einen Bahnhof mit den eben erwähnten Signalen soll ein Güterzug einfahren, in der Station rangieren und dann seine Fahrt fortsetzen. Das Ausfahrtsignal steht in „Ruhe.“ Mit der Freigabe der Einfahrt wird gleichzeitig das Ausfahrtsignal

Abb. 5. Traurig läßt das alte Signal den Flügel hängen: Gar bald wird es dem modernen Lichtsignal weichen müssen!

für das vom Güterzug benützte Gleis auf „Halt“ gestellt. Somit muß der Lokführer auf dieser Station halten. Der Rangierauftrag wird erteilt und inzwischen der Flügel des Signals nach unten an den Mast geklappt. Damit weiß das Rangierpersonal, daß keine Zugfahrten erfolgen und die Rangierfahrten beginnen können. Nach Beendigung des Rangierens fährt die Lok wieder auf das Hauptgleis und wird an den Zug angekuppelt. Sobald nun der Güterzug vollständig und abfahrbereit ist, geht der Flügel des Ausfahrtsignals auf „Halt.“ Ist die Strecke frei und die planmäßige Abfahrtszeit gekommen, dann schwenkt der Flügel nach oben und gibt die „Fahrt frei“, der Güterzug kann damit die Station verlassen.

Soweit die Theorie über dieses Signal. Zum praktischen Teil schreibt uns Herr Heinz Hennermann aus Ochsenfurt folgendes:

... „Zu „Old-Timers“ Zeiten gab es ja auch schon Signale, und da diese doch bald aussterben werden, so entschloß ich mich, eines für meine Anlage nachzubauen. Leider fehlten mir die nötigen Unterlagen, sodaß ich gezwungen war, an Hand von Fotos den Nachbau zu beginnen... Einen großen Vorteil des bayerischen Signals sehe ich für uns Modellbahner in dessen „Ruhestellung“. Wenn Sie nämlich über ein geschlossenes Signal (mit Zugbeeinflussung) hinausrangieren möchten, so müssen Sie entweder das Signal öffnen oder noch einen Zusatzschalter auf Ihrer Schultafel anbringen. Für diesen Fall eignet sich die „Ruhestellung“ des Signals ausgezeichnet: Durch Koppelung der Unterbrechervorrichtung mit dem Mechanismus wird die Zugbeeinflussung mit besorgt...“

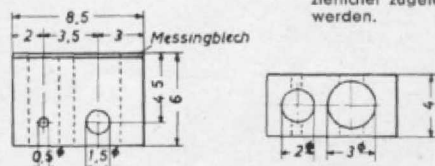
Herr Hennermann hat uns vor einiger Zeit Zeichnungen und Fotos von seinem selbstgebauten Signal übersandt. An Hand der von uns beschafften Unterlagen konnten wir einige Abweichungen feststellen. So haben wir namentlich den Signalflügel und die Blenden (Abb. 3) formgerecht gezeichnet. Als Material für den Flügel verwendet man 0,5 mm Messingblech, für die Blenden 0,3 mm starkes. Wem das Aussägen des durchbrochenen Signalflügels zuviel Arbeit macht, der kann denselben auch voll beissen. Allerdings ändert sich in diesem Fall der Anstrich etwas (s. Abb. 1). Die rückwärtige Blende wird ebenfalls aus

0,5 mm Messingblech ausgesägt und durch einen Bügel mit dem Flügel verbunden. Am besten wird ein Nägelchen durch Flügel, Mast und rückwärtige Blende gesteckt und letztere mit dem Stiff verlötet. Auf diese Weise hat auch die rückwärtige Blende einen festen Drehpunkt, während die Mitnahme beim Bewegen des Flügels durch den kleinen Drahtbügel erfolgt.

Als Mast dient ein Messingrohr mit 2 mm Außen-Ø. Wir können es mit ruhigem Gewissen nehmen, da auch beim Vorbild rohrähnliche Maste Verwendung fanden. An zwei Seiten werden kurze Drahtstückchen in den Mast gesteckt und verlötet, welche die Steigeisen darstellen sollen. Am Fußende lötet man zwei Neme-U-Profile Nr. 16 (2×1 mm) an.

Das Lampengehäuse (Abb. 6) wird aus vollem Material (Hartholz oder Messing) gefertigt. Die Abmessungen und die Lage der Bohrungen sind aus der Zeichnung Abb. 6 ersichtlich. Das fertige Gehäuse wird von oben auf den Mast gesteckt und das Stromzuführungsdrähtchen (0,2 CuL) seitlich am Mast festgeklebt.

Abb. 6. Das Lampengehäuse in doppelter H0-Größe. Das aufgesetzte Messingblech ist nur bei Holzbauweise erforderlich. Ein Metallgehäuse kann zum Schluß noch zierlicher zugefügt werden.



Etwas schwieriger ist der Antrieb für diese Signale. Herr Hennermann benützt zum Bewegen des Flügels einen Bindfaden. Er schreibt vor, daß der Flügel so leicht sitzen muß, daß er durch sein eigenes Gewicht in die Ruhestellung fällt. Da uns diese Antriebsart aber etwas zu ungewiß ist, haben wir lieber einen Zugdraht angeordnet. Dadurch mußten wir auch eine zwangsläufige Führung des Steldrahtes ermöglichen. Die Zeichnungen der Abb. 7-9 zeigen Ihnen den Aufbau des Antriebes, der in seinen Grundzügen von Herrn Hennermann stammt (s. Foto