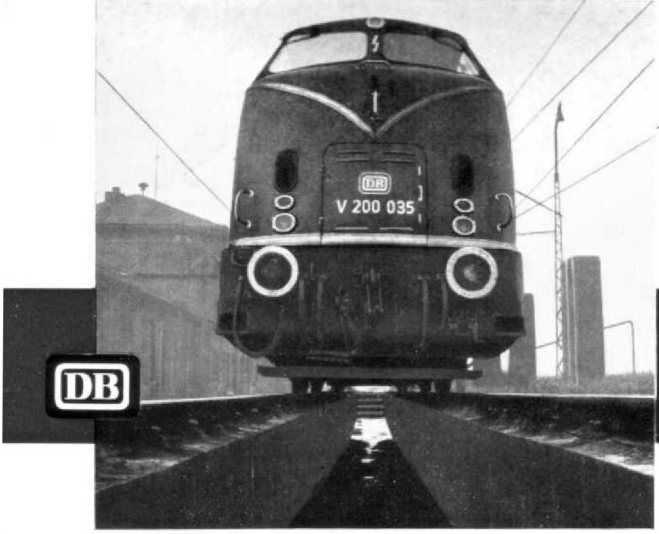
Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

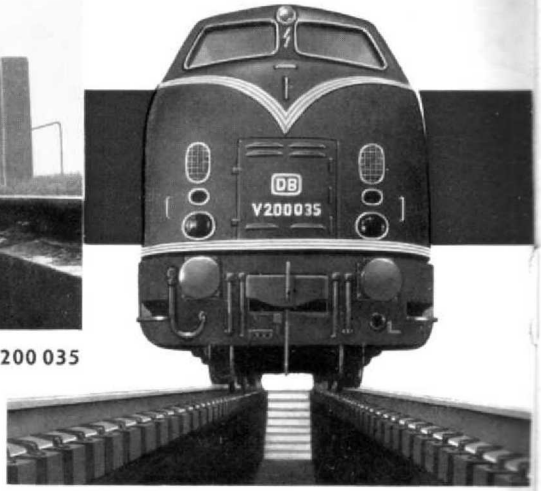
MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

13 BAND XIII
16. 10. 1961

PREIS
2.- DM



Fleischmann HO
modelltreu



Vorbild und Fleischmann-Modell der V 200 035

Die Bauart-Reihe V 200 mit der Achsfolge B'B' wird für den Fernreisezug- und schnellen Güterzug-Dienst (TEEM) auf Hauptstrecken im Flach- und Bergland eingesetzt. Dienstgewicht 80 t · 140 km/h · 2200 PS.

Nr. 1381 DM 37.50

„Fahrplan" der „Miniaturbahn" Nr. 13/XIII

1. Zum Thema „Oh dieser Drahtverhau!" 515
2. Die gar nicht so schwierige Allansteuerung einer T 3 (Bauanleitung) 516
3. Wieso fahren Elloks mal mit 1 Bügel, mal mit 2 Bügeln? 520
4. Trockenschmierung – besonders bei Kunststofflagern 521
5. Raumzwang – das Grundgesetz unserer Anlage (Dr.-Ing. Becker) 523
6. Die E 6904 und E 6905 . . . 527
7. Mein Modell vom Wasserturm Süssenbrunn (Bauerfahrungen) 528
8. Märklin-Stellpult 7072 als Fahrstraßenschalter 530
9. „NATO-Standort Dipfeldingen" 532
10. Eine idyllische Gegend 533
11. Elektromagn. Schrankenantrieb 534
12. „Schlesiertalbahn" (Anlage Bufe) 537
13. Schöne Blicke auf „Schönblick" 538
14. Rivarossi-Old-Timer wird zu H0-Schmalspurwagen 540
15. Einfache Lokentschlackungsstelle 542
16. Welche Fernmelde-Relais eignen sich für eine Modellbahnanlage? 543
17. 2 Seelen – 1 Gedanke 544
18. PIKO-Neuheit 546
19. Vom Urlaub zurück 547

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 (JoKl)
Berliner Redaktion: F. Zimmermann, Berlin-Spandau, Weißenburger Straße 27/I

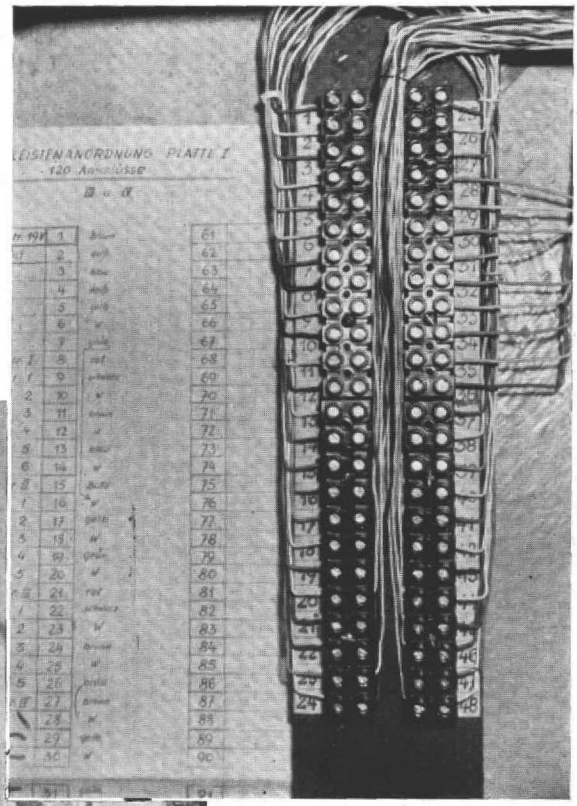
Konten: Bayer. Hypotheken- u. Wechselbank Nürnberg, Kto. 29 364
Postscheckkonto Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Heftpreis 2.– DM, 16 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag (in letzterem Fall Vorauszahlung plus –.10 DM Versandkosten).

Zum Thema:

„Oh, dieser Drahtverhau...!"

. . . in Heft 9/XIII S. 353 ein instruktives Bild von meinem Schaltpult! Ich kann die Erfahrungen und Richtlinien des Verfassers nur unterstreichen! Eine Ordnung von vornherein im „Drahtverhau" erleichtert nicht nur die Verdrahtung, sondern erspart später viel, viel Zeit, wenn die Anlage wächst und neue Strippen und Schaltmöglichkeiten hinzukommen.



Auf dem Bild sehen Sie die numerierten Klemmanschlüsse. Die Bezeichnungslisten sind in einer Mappe abgeheftet. Die Zeichen in den Spalten 28, 29, 30, 31 usw. bedeuten Weichenrückmeldungen auf einer Leuchttafel. Die übrigen Kurzbezeichnungen, wie sie auch im besagten Artikel vorgeschlagen wurden, sind in der Tat nützliche Gedächtnisstützen.

Das zweite Bild soll und dürfte für sich sprechen. Diese bebilderte Wand befindet sich hinter meinem Stellpult und ist meine stille Ecke, in die ich mich allzu gern „verkrieche"!

Otto Straznicky, Köttingen

Heft 14/XIII ist ab 10. Nov. 1961 in Ihrem Fachgeschäft!

Die gar nicht so schwierige Allan-steuerung einer T 3

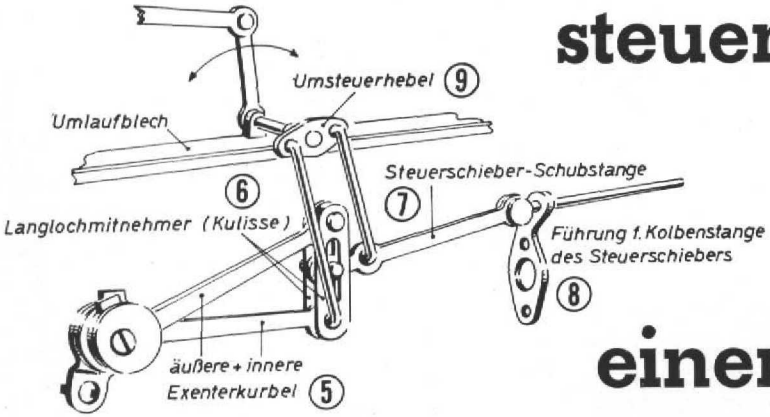


Abb. 1. Unmaßstäbliche Instruktionsskizze von der T 3-Steuerung (Modellausführung).

Albert Wildt, Berlin-Halensee

Als weiterer Nachtrag zur Bauanleitung einer T 3 in Heft 6/XI der Miba soll die Anfertigung der durchaus nicht so komplizierten Allan-Steuerung beschrieben werden.

Ihre Funktion ist – bekannter- oder unbekanntermaßen – folgende:

Von der Umsteuerwelle werden auf jeder Seite 2 Gestänge (Hängeeisen) betätigt. Nach Abb. 1 hebt z. B. das eine Gestänge die exzentrisch gelagerten Schwingen (Kurbeln), die durch einen Langloch-Mitnehmer (Kulisse) miteinander verbunden sind, während dann das andere Hängeeisen die Steuerschieber-Schubstange senkt. Diese Schubstange muß also in dem Langloch der Kulisse, der Verbindung beider Kurbeln, auf- und abgleiten können. Dies ist der wiedergefundene Vorgang.

Die Gestängeteile werden aus federhartem Neusilberblech 0,4 mm hergestellt, das allen Ansprüchen genügt und zudem vorzüglich zu bearbeiten und zu löten ist. Werden die Teile nach Fertigstellung noch auf feinem Ölschleifpapier abgezogen, so haben sie den gleichen matten Glanz wie beim großen Vorbild.

Beginnen wir mit dem Treibzapfen (1), der den gesamten Antrieb sicher führen muß. Nach Abb. 3 hat er eine zentrische Bohrung mit Gewinde M 1,2 um die Gegenkurbel (2) mit einer Senkschraube M 1,2 x 2,5 aufzunehmen. Diese Gegenkurbel wird aus **1 mm** starkem Bronze- oder Ms-Blech gefertigt. Die Bohrung für die Befestigung am Treibzapfen (1) wird entsprechend ausgesenkt, während in die andere Bohrung (0,95 mm) Gewinde M 1,2 geschnitten wird. Und jetzt die Paßarbeit: Die Innenseite der Kurbel wird nun so um 0,5 mm schwächer gefeilt, daß in Höhe des Senkloches radial 2 Mitnehmernasen von 0,5 mm Breite stehen bleiben (s. perspekt. Darstellung). Dann wird die Gegen-

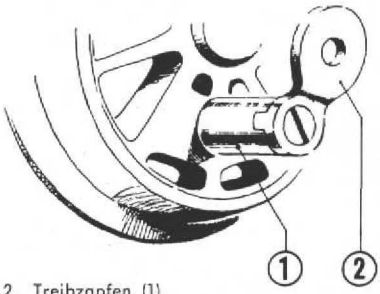


Abb. 2. Treibzapfen (1) und Gegenkurbel (2).

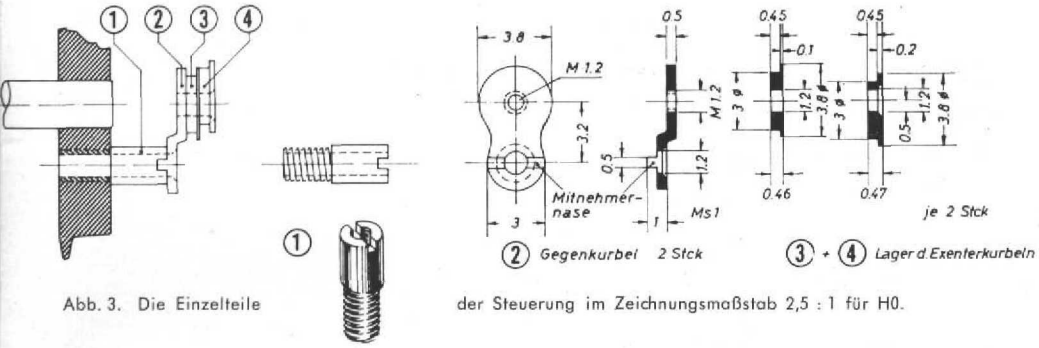


Abb. 3. Die Einzelteile der Steuerung im Zeichnungsmaßstab 2,5 : 1 für H0.

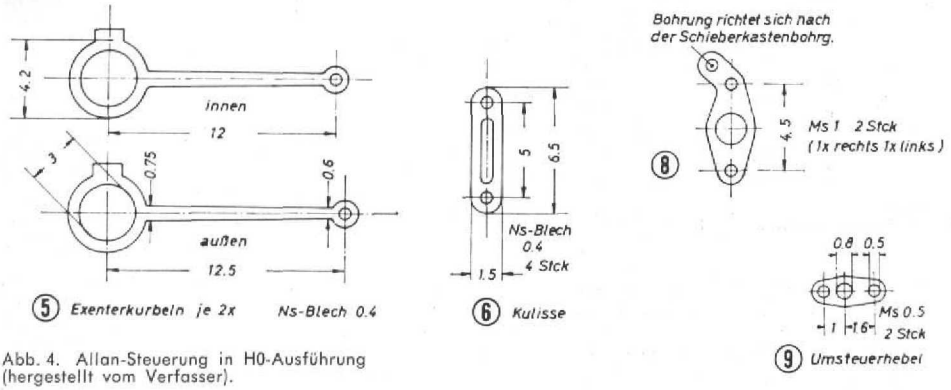
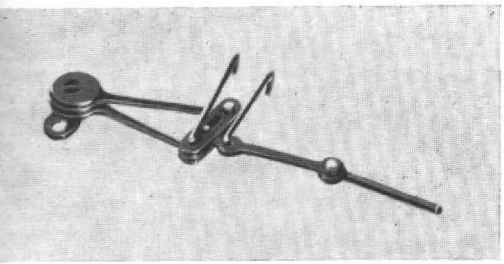
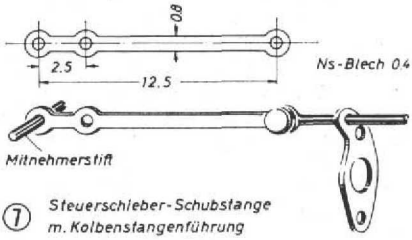


Abb. 4. Allan-Steuerung in H0-Ausführung (hergestellt vom Verfasser).





kurbel gekröpft. Nachdem der Treibzapfen in das zugehörige Rad, am besten mit Uhu-Plus, fest eingeschraubt ist, wird die Gegenkurbel mit dem notwendigen Winkel zur Grundstellung vorerst provisorisch befestigt. Nun Anreißen der Mitnehmernasen mit einer Stahlstecknadel auf dem Treibzapfen und nach Entfernen der Kurbel mit einem 0,5 mm breiten Laubsägeblatt einen 0,5 mm tiefen Sägeschnitt zwischen den Anrißlinien ausführen. Damit hat dann die Gegenkurbel einen einwandfreien Sitz und kann sich während des Betriebes nicht wieder lösen.

Die beiden Scheiben (3) und (4) nach Abb. 3 werden aus Automatenstahl hergestellt, wobei die Laufflächenbreite von 0,45 mm für die Kurbeln einzuhalten ist.

Die Scheibe (4) wird 0,5 mm außer Mitte gebohrt, während die Scheibe (3) eine zentrische Bohrung erhält. Beide Scheiben werden an der Gegenkurbel mit einer Schraube M 1,2 gehalten (Abb. 3).

Das zierliche Aussehen der Steuerung hängt wesentlich von der möglichst genauen Einhaltung der Breitenmaße ab, auch wenn man gezwungen ist, an den Drehpunkten mehr Material zu belassen. Dabei ist es gar nicht so schwierig, ein Gestänge z. B. nur 1,1 mm breit zu feilen und es vielleicht noch auf das Maß von 0,9 mm zu verjüngen. Diese scheinbare Belanglosigkeit macht sich für das Auge immer bezahlt.

Die Teile (5) bis (7) werden also maßgerecht aus Neusilberblech 0,4 mm angefertigt. Die Langlöcher in den Kulissenteilen (6) werden mit einem feinen Laubsägeblatt, wie es die Goldschmiede verwenden, hergestellt, jedoch **bevor** diese Teile in den Umrissen ausgeschnitten und befeilt werden. Das gleiche gilt für alle Bohrungen besonders für die der Kurbeln (5)!

Für den weiteren Zusammenbau wird die innere Kurbel um ca. 0,4 mm nach außen gekröpft und die äußere Schwinge um den gleichen Betrag nach innen, damit die Kulisse (6), die ja nach Abb. 1 aus zwei gleichen Teilen besteht, nachher senkrecht steht.

In die Steuerschieber-Schubstange (7) wird ein Stift eingelötet, dessen Durchmesser den Schlitzen entspricht. Erst nach der Montage der Einzelteile wird er auf die dann notwendige Länge gekürzt. Nach der Übersicht in Abb. 1 nehmen die beiden Langlöcher den Stift der Steuerschieber-Schubstange auf. Zwischen die **oberen** Bohrungen wird die **äußere** Kurbel (5) mit der Kröpfung nach **innen** drehbar gelagert und zwischen den unteren Bohrungen läuft die innere Kurbel mit der Kröpfung nach außen. Um die Gelenke der Kurbeln nicht mit den beiden Kulissenteilen zu verlöten, empfiehlt es sich, beiderseits der Kurbeln etwas geöltes oder gewachstes Papier aufzustecken, welches ein Durchlaufen des Lotes verhindert. Heißen Kolben und ganz wenig Tinol verwenden! Nun erst wird der Stift der Schubstange auf Länge befeilt.

Damit wäre bereits die kniffligste Arbeit getan; bliebe noch die Anfertigung der beiden Hängeeisen am Umsteuerhebel (9) aus Neusilberdraht oder auch Ms-Stecknadeln.

Aus Vorsicht machen wir erst mit der einen Gestängeseite den Probelauf und dann mit der gegenüberliegenden Seite. Die Montage der beiden Kurbelexzenter an der Gegenkurbel (2) erfordert etwas Geduld. Die Exzenter werden nach der Übersichtsskizze auf Seite 225, Heft 6/XI,

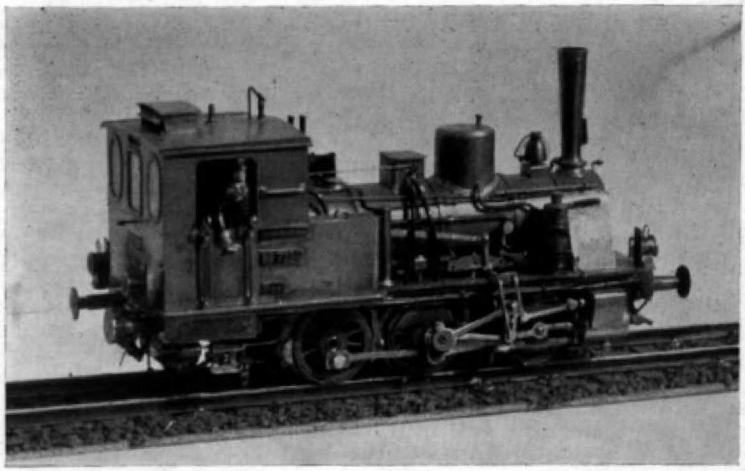
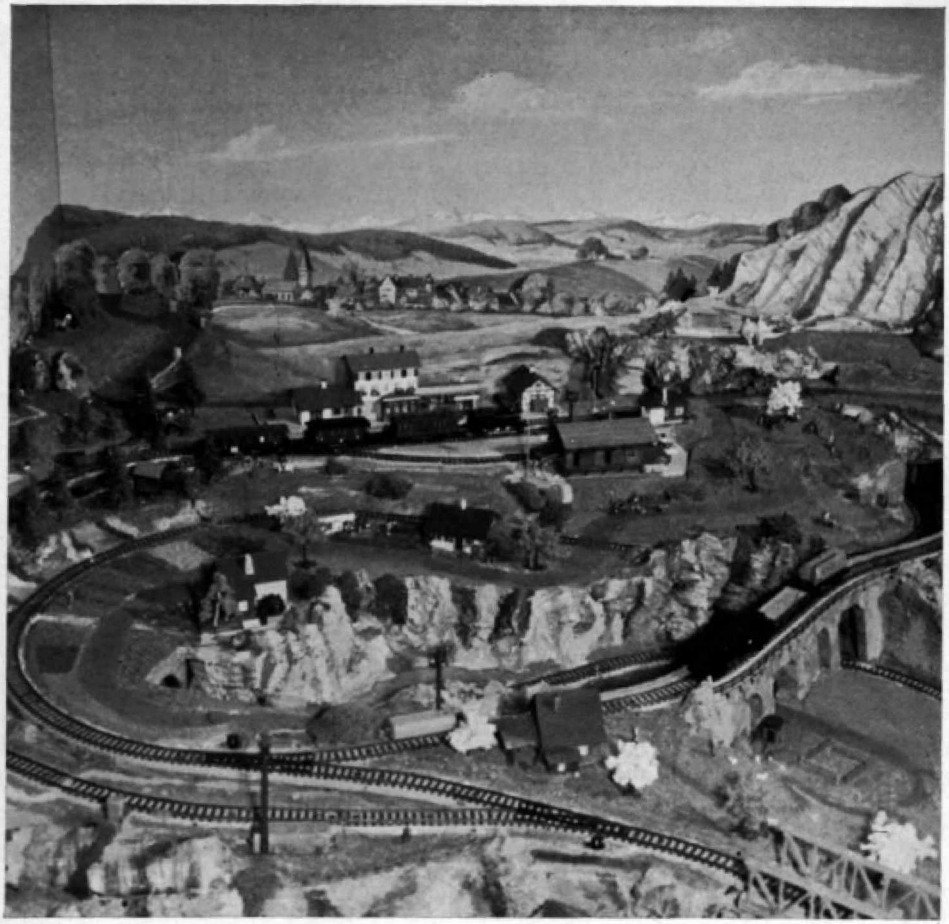


Abb. 5. Das sehr sauber und akurat gebaute T 3-Modell des Verfassers (Maßstab 1 : 82).



Noch reizvoller als diese Schwarz-Weiß-Wiedergabe ist natürlich das Farbbild, das uns Herr A. Bucher, Heidelberg, von seiner Wandschrankklappanlage zusandte, aber auch so erkennt man, daß der Platz gut genützt und Gelände und Hintergrund harmonisch aufeinander abgestimmt sind.

ausgerichtet und verschraubt. Nach erfolgreichem Start wird diese Schraube durch Uhu-Plus oder Verlöten gesichert.

Die Führung für die Schieberschubstange in der Form des Teiles (8) sitzt direkt auf der Stopfbuchse des Zylinders. In die beiden zentrischen Bohrungen werden die beiden Kreuzkopf-Führungen gelagert, während die dritte, seitlich liegende Bohrung mit der schrägen Schieberkasten-Bohrung fluchten muß. Diese Ausführung der Allan-Steuerung ist so betriebssicher, daß ich damit bereits fünf T 3-Loks ausgerüstet habe, die auch bei Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit auf das über 2-fache seit Jahren einwandfrei arbeitet. Sie lohnt auf jeden Fall die darauf verwandte Mühe.

Ein Leser wollte es ganz genau wissen!

Wieso fahren Elloks mal mit 1 Bügel .. .. mal mit 2 Bügeln?

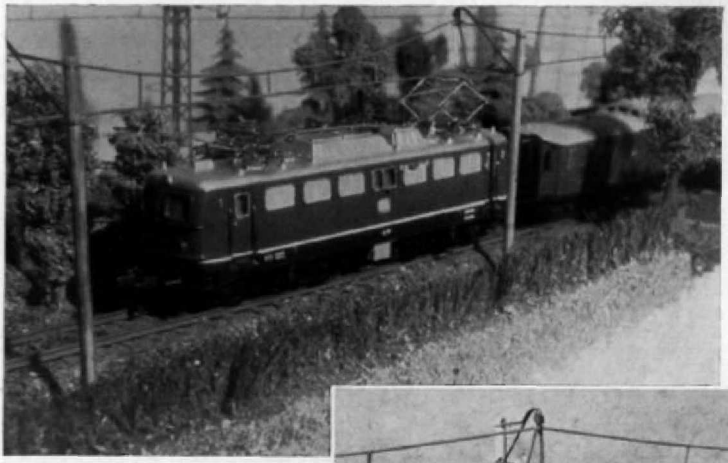
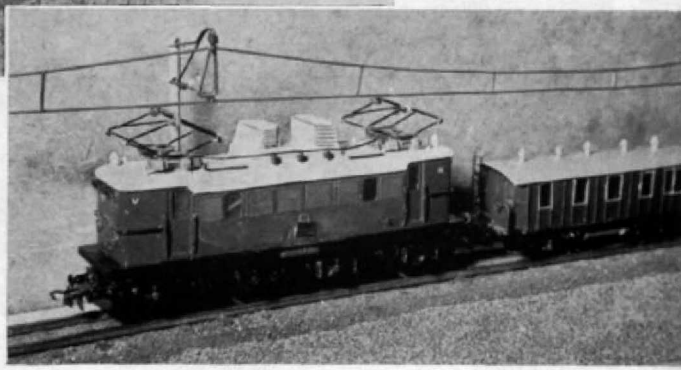


Abb. 1 und 2. Auf der Anlage des Herrn Wirths fahren ab jetzt z. B. die E 10 mit 1 Bügel, jedoch eine E 45 (E 18 oder E 94) mit 2 Bügeln, also genauso, wie es z. Z. noch bei der DB Usus ist.



. . . und so setzte er sich hin und schrieb an die Deutsche Bundesbahn einen Brief, der prompt und entgegenkommend beantwortet wurde. Hier der Vorgang:

An die
Deutsche Bundesbahn **Düsseldorf,**
Bundesbahndirektion Karlsruhe. **29. 8. 1961**

Sehr geehrte Herren!

Im August des Jahres machte ich meine Urlaubsreise in den Schwarzwald. Im Hbf. Karlsruhe und auch auf der Strecke machte ich folgende Entdekkung. Die E 17, E 44 und E 94 fuhren mit zwei ausgefahrenen Stromabnehmern. Unserem Schnellzug war eine E 10 vorgespannt, diese hatte nur einen Stromabnehmer ausgefahren.

Da ich hierfür keine Erklärung habe, bitte ich Sie freundlichst, mir eine Auskunft darüber zu erteilen.

Ich bin Modellbahner und auf meiner Heimanlage verkehren einige Elloks, älterer und neuer Spureihen.

Hochachtungsvoll
G. Wirths, Düsseldorf-Eller

Das war die Anfrage. Der nebenstehenden Auskunft der DB haben wir nichts hinzuzufügen.

Deutsche Bundesbahn
Bundesbahndirektion Karlsruhe **Karlsruhe,**
21 M 7 Aam. **den 31. 8. 1961**

Betreff: Ihr Schreiben vom 29. 8. 61.

Sehr geehrter Herr Wirths!

Als Modellbahner ist Ihnen sicherlich bekannt, daß bei der elektrischen Zugförderung der Betrieb u. a. auch von der einwandfreien Kontaktführung zwischen Stromabnehmer und Fahrdraht abhängt. Nun hat sich die technische Entwicklung nicht nur auf die Lokomotive beschränkt, sondern die Fortschritte und Erkenntnisse in der Technik sind auch dem Stromabnehmer zugute gekommen.

Bei den älteren Lokomotiven, die mit Scherenstromabnehmern alter Bauart ausgerüstet sind, wird im Normalbetrieb mit zwei Bügeln gefahren. Dadurch wird verhindert, daß bei kurzzeitigem Abspringen eines Bügels von der Fahrleitung der Lokomotivstrom unterbrochen wird. Der Stromab-