

Miniaturbahnen

Die führende Deutsche Modellbahnzeitschrift



DIE VERPASSTE G ELEGENHEIT

„Als ich das Osterheft 5/IV in Händen hielt, war ich sehr enttäuscht. Nicht etwa ob des Inhaltes, oh nein, sondern wegen der Farbe. Die Farben des Umschlages sind ja immer schön reihum rot, orange, gelb, grün, hell- und dunkelblau, sogar violett, beinahe wie beim Regenbogen. Und wenn „Grün—Ostern—Frühling“ zwar auch eine sinnvolle Gedankenverbindung ergeben, so wäre im vorliegenden Falle trotzdem eine außergewöhnlichere Farbe wegen des außergewöhnlichen Falles fällig gewesen. Aber gefehlt! Nix Silber, nix Gold, nix Eichenkranz, garnix! Oder wollen Sie etwa Ihren Lesern vormachen, Sie hätten selber nicht gemerkt, daß es das 50-ste Mibaheft war? — Natürlich, so etwas kann auch nur ein ur-erzsteinalter Pg — äh, will sagen PONMILEK (pfollkommen - ober - narreter Miba - Leser-Kntld.) merken, der alle 50 Hefte hat und sich schon beim 46-sten schriftlich mit der Logarithmentafel ausrechnet, wann wohl das fünfzigste erscheine und sich im Geiste ausmalte, was WeWaW sich wohl da einfallen lassen würde. Falls Sie nun nachträglich lästige Brummgeräusche im Kopf (oder sonstwo) bekommen sollten (S. 164), dann nehmen Sie schleunigst die noch vorhandenen geringen Mengen Pi-Pa-Po von Seite 178 ein, ehe ein ganz einfältiger Leser diese bestellt und Sie dann das Nachsehen und weiterhin das Brummen haben.“

Soll ich Sie sicherheitshalber daran erinnern, wenn das hundertste Mibaheft fällig ist? (Ich hoffe, wir erleben dieses Jubiläum noch alle bei bester Gesundheit.) Vielleicht lädt uns WeWaW dann nach Nürnberg zu einer phänomenalen Modellbauschau ein. (Frei gehalten werden nur diejenigen, welche Heft 1—99 vorweisen können!)

Ach so, den Fragebogen will ich auch noch belegen, so daß es jetzt vermutlich 1800 Stück sind. Ja, ja, es ist wirklich ein Kreuz mit uns faulen Kunden! Jedenfalls hätte ich Sie keinesfalls im Stich gelassen, es war nur von wegen der „Spätzündung“. Übrigens: 0,53% sind wir S-ler (nicht SS-ler) erst? Das muß noch ganz anders werden. Was sind denn die Z0 für welche? Die 24 mm-Fritzen? Na, wie dem auch sei: Viel Erfolg bei Ihrer Fragebogenaktion und viel Glück für Ihre nächsten 50 Mibahefte.

Mit freundlichem Gruß!

Fritz Wilke, Stuttgart-Möhringen.

Wir sind hier beim Miba-Verlag bestimmt allerhand gewöhnt. Daß uns aber ausgerechnet ein Leser auf das stattgehabte 50-ste Mibaheft aufmerksam machen muß, ist das Tollste, was uns passieren konnte. Kein

Mensch im Miba-Verlag — das sind immerhin 12 Mann, davon vier weiblichen Geschlechts — kam im Eifer des Geschäftstrubels darauf, so unglaublich das auch klingen mag. Unsere Gesichter hätten Sie sehen müssen, als ich Ihren Brief vorlas. „Betroffen“ ist noch gar kein Ausdruck. Sie werden als „Jubiläumskünder“ gebührend in die Miba-Annalen eingehen, des dürfen Sie gewiß sein, mein lieber PONMILEK Wilke!

Doch: Was bedeuten die paar vergebliehen Verlagsangehörigen im Verhältnis zu den paar tausend noch vergeblieheren Lesern, die meinen dritten Fragebogenappell schon wieder verschwitzt haben. Aus den 1799 Rücksendungen sind zwar immerhin „schon“ 2200 geworden, aber wo sind die restlichen? Die Statistik sieht zur Zeit so aus:

Spurweiten:		Mittelschiensystem	51 %
8 mm	0,17 %	Mittelschiens-Nagel-	
10 mm	0,25 %	system	2 %
12 mm	(TT) 2,7 %	Gleiselselbstbau:	53 %
16 u. 16,5	(HO) 86,2 %	Industriegleise:	47 %
19 mm	(OO) 0,17 %	Lokselbstbauer:	35 %
22,5 mm	(S) 0,54 %	Industrielokbesitzer	65 %
24 mm	(ZO) 0,47 %	Wagenselbstbauer	41 %
32 mm	(O) 7,8 %	Industriewagen-	
45 mm	(I) 1,7 %	besitzer	59 %
Für Maßstab 1:90	71 %	Gleichstrombetrieb	54,9 %
Für Maßstab 1:87	29 %	Wechselstrombetr.	45,0 %
Zweischienensystem:	47 %	Dampfantrieb	0,1 %

Zugrunde gelegt sind nur Fragebogen der deutschen Leser, während diejenigen der ausländischen Mibafreunde vorerst nur verlagsintern interessieren. An und für sich ist zwar der 1. Mai als letzter Einsendetermin vorgesehen gewesen, doch ist das Ergebnis bis jetzt reichlich kläglich. **Wir verlängern also ein- und letztmalig bis zum 1. Juni.** Wer sich dann noch nicht gerührt hat, wird wohl oder übel in eine bestimmte Klasse eingereiht werden müssen und zwar: H0 — Industriefabrikat — Dreischienensystem — kein Selbstbau — desinteressiert an wichtigen Modellbahnbelangen. Zu welcher Kategorie sollen also Sie — ja, Sie, der Sie den Fragebogen immer noch nicht zurückgesandt haben? Ist Ihnen diese wichtige Erfassungsangelegenheit tatsächlich so gleichgültig? Aber, aber, wer wird denn auch! Also nochmals:

Letzter Rücksendetermin: 1. Juni 1951!
Letztes Aufraffen: möglichst umgehend (von wegen verpatzter Gelegenheit!)

Mein letzter Wille (bevor ich vor Gram eingehe): Zürnt Ihnen nicht, denn Sie wissen nicht, was Sie tun, wenn Sie's nicht tun.

WeWaW

Heft 7/IV ist in der 5. Maiwoche bei Ihrem Händler



Aus dem Land



der unbegrenzten Möglichkeiten....

Signal-Stellwerk



Besitzer stationärer Anlagen können sich manche Kosten für Weichen- und Signalmagnete sowie die Arbeit der Kabelverlegung ersparen, wenn sie ihre Stellwerke mit Draht- oder Seilzügen einrichten, deren Prinzip bei der Bundesbahn heute noch vorzufinden ist. Wir stehen sogar auf dem Standpunkt, daß es sehr zweckmäßig ist, kleinere Anlagen überhaupt nur mit Seilzug-Stellwerken auszurüsten, zumal die neben den Gleisen auf Rollenstützen laufenden Drahtseile (die sich gut im Modell darstellen lassen) recht echt und reizvoll wirken. Daß man diese Weichen- und Signal-Stellmethode nicht nur auf Kleinanlagen zu beschränken braucht, bewies uns Herr Schultze, Wasbek (siehe Heft 4/I), der seine 0-Spur-Großanlage von A bis Z mit Drahtzug-Stellwerken ausrüstete. In England wird dieses System, bei dem durch sehr sinnreiche Einrichtungen — wie beim Vorbild — alle Verriegelungsmöglichkeiten gegeben sind, von den Modelleisenbahnern sehr viel angewandt.

Ein Herr „Irgendwer“ aus „Irgendwo“ sandte uns vor einiger Zeit die Skizze seines „Angelschnur“-Stellwerks, die wir Ihnen — nach Vornahme kleiner Verbesserungen — hier im Bilde vorführen. Bei jedem Signal befindet

sich unter der Tischplatte ein Kniehebel, der mit der Zugstange verbunden ist und durch die vorgesehene Rückstellfeder die „Halt“-Stellung bewirkt. Der längere Arm des Hebels steht mit dem Stellhebel in Verbindung, entweder durch eine Angelschnur, die der unbekannte Bastler spannte oder auch durch ein dünnes Drahtseil, wie es für Rundfunkskalenantriebe Verwendung findet. Der aus Metall angefertigte Stellwerkshebel wird zur Betätigung des Signals nach vorn gezogen und in einen Metallhaken eingehängt, der mit der Z-Schiene des Trenngleisstücks elektrisch verbunden ist. Die Stromzuführung von der Z-Leitung geht an den Drehpunkt des Hebels. Auf diese höchst einfache Weise erhält man ein Signal mit Zugbeeinflussung. Um die Signal-Grundstellung wieder zu erreichen, rückt man den Hebelgriff etwas zur Seite, und die Rückstellfeder besorgt das übrige.

Auf die gleiche Art kann man selbstverständlich auch Weichen betätigen und mittels Haken und Anschlagleiste (die dann auch aus Metall bestehen muß) der betreffenden Fahrstraße Spannung geben. Bei Weichen wird man den Kniehebel zweckmäßig horizontal und nicht — wie bei Signalen — vertikal anordnen.

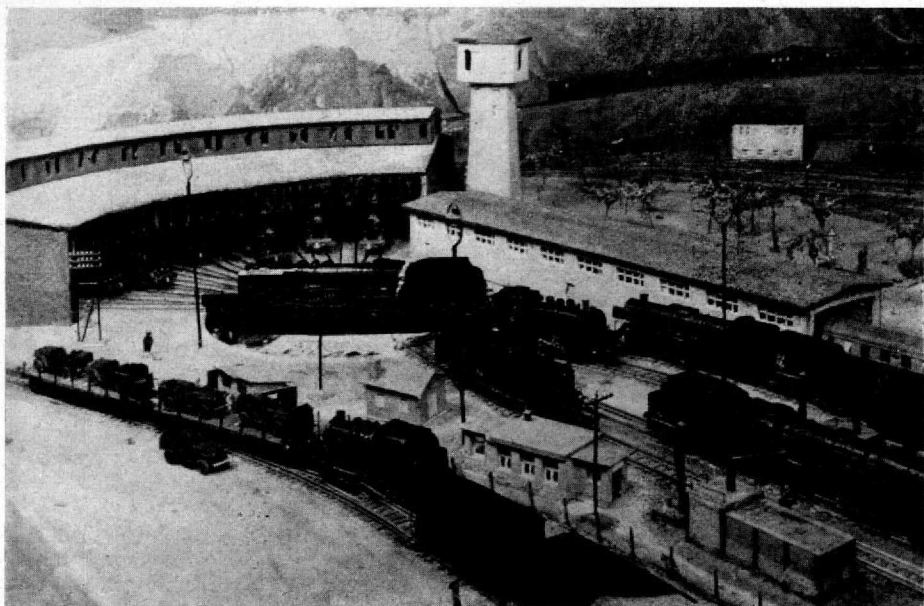


Abb. 1. Lok-Schuppen und Drehscheibe auf der Großanlage des Herrn B., über die wir in Heft 2 und 3/IV berichteten.

Zwei Leser-**Drehscheiben-Automatik** und -Fahrstrom-Schaltungsvorschläge :

Wenn wir von einer Drehscheibe sprechen, so meinen wir damit eigentlich gar keine „Scheibe“, sondern eine Brücke, die sich drehen läßt und mit der es möglich ist, Lokomotiven zu wenden und diese in die verschiedenen Gleise eines Lokschuppens einfahren zu lassen.

Wenn wir eine solche „Drehbrücke“ bauen möchten, dann muß die betreffende Anlage entweder groß, oder eine „Drehscheibe“ durch den auf unserer Strecke vorgesehenen Betrieb gerechtfertigt sein.

Wenn wir mit viel Mühe und Geduld eine Drehbrücke bastelten und nun in Betrieb nehmen wollen, werden wir uns mit dem Drehen an einer Kurbel kaum zufrieden geben. Sogar das Ein- und Ausschalten eines Motors kommt uns

noch zu primitiv vor, und wir trachten danach, die Drehbewegungen zu automatisieren, damit wir möglichst nur auf ein Knöpfchen zu drücken brauchen. Das Anhalten der Brücke am gewünschten Gleis soll die Automatik besorgen.

Eine solche Automatik, wie sie z.B. Herr B. auf seiner in Heft 2/IV, Seite 62/63, vorgeführten Großanlage bei seiner Drehscheiben-Schaltung verwendet, zeigen wir Ihnen in Abb. 2. Ein Motor M, dessen Geschwindigkeit durch den Regler Rg variierbar ist und dessen Drehrichtung von der Stellung des Umpolsschalters U abhängt, treibt den mit der Drehbrücke D festverbundenen Mittelzapfen H an. Die Brücke stützt sich an beiden Enden mit isolierten Rädern (nicht eingezeichnet) auf die kreisförmig angeordneten Fahrstienen

F1—F3. Dabei sind die Schienen F3 stromlos, während F1 mit dem Schuppengleis-Schalter G (Z-Leiter) und F2 mit dem R-Leiter des Fahrstroms verbunden ist. Zwei an der Brücke befestigte Schleifer E übertragen die Fahrspannung zwischen F1 und F2 auf die beiden Fahrstienen des Brückengleises. Unterhalb der Brücke (dem Beschauer nicht sichtbar) befindet sich — angeschraubt auf der Grundplatte — ein Schleifring A, auf dem der Brückenschleifer K4 die Spannung für den Verriegelungsmagnet T abnimmt. T ist auf der Brücke montiert, ebenso die Warnlampe L.

Das Schaltpult erhält außer dem bereits erwähnten Schuppengleis-Schalter G das Selbsthalte-Relais B und den Spezial-Einschalter W. Dieser Schalter wird — um ein Anlaufen des Motors M zu bewirken — kurz in die gestrichelte Stellung gedreht und federt dann in die gezeichnete Grundstellung zurück. Im Schaltschema der Abb. 2 ist die Drehbrücke auf Schuppengleis 2 gerichtet. Die am Anker des hier stromlosen Magnetes T angebrachte Nase N liegt in einer zur Verriegelung vorgesehenen

Kerbe der Schiene F1. Die mit dem Drehzapfen H verbundene Kontaktschleiffeder S1, die — ebenso wie die gegenüberliegende Feder S2 — unter dem Brückenende befestigt ist, berührt den genau in Gleismitte liegenden Gegenkontakt K2.

Wir wollen nun — wenigstens im Geiste — eine Lok von Gleis 1 ausfahren lassen. Zu diesem Zweck stellen wir den Doppelschalter G auf 1 und betätigen kurz den Schalter W. In diesem Augenblick zieht der Anker von B an und die Kontakte b1 und b2 bleiben auch nach Loslassen von W geschlossen, da die Relais-Schaltanordnung „selbsthaltend“ ist. Der Verriegelungsmagnet T erhält Spannung, ebenso der Antriebsmotor M. Der Anker von T zieht an, die Sperrung von N in F1 ist aufgehoben und die Brücke dreht sich — hoffentlich in der richtigen Drehrichtung! Das heißt: man muß vorher — wenn nicht gerade eine Lok gewendet werden soll — den Umpolsschalter U so einstellen, daß die Brücke den kürzesten Weg zu dem gewünschten Gleis zurücklegt. Sobald nun die Kontaktschleiffeder S1 den Gegenkontakt K1 erreicht

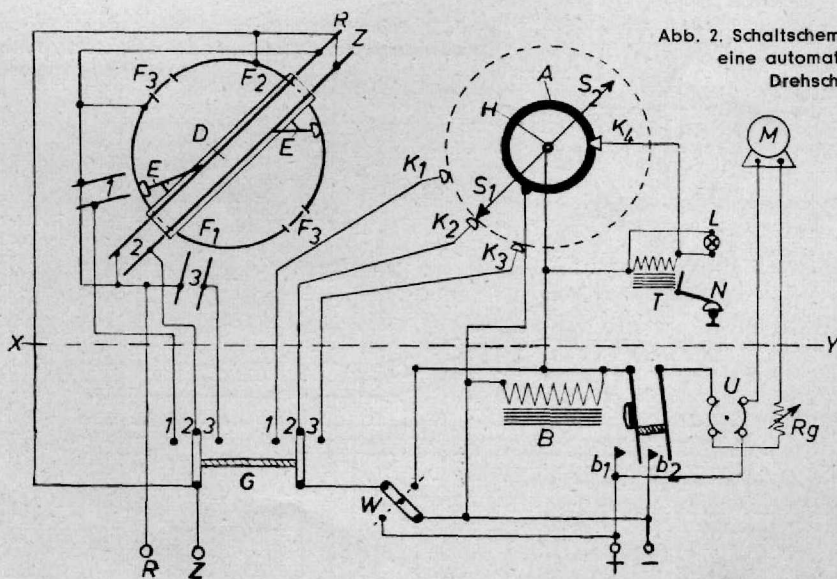


Abb. 2. Schaltplan für eine automatische Drehscheibe.

hat, wird die Relaispulenwicklung kurzgeschlossen und der Relaisanker von B fällt ab. Dadurch kommt der Motor M zum Stillstand und zur gleichen Zeit fällt die Sperrnase N in die betreffende Kerbe von F1 vor Gleis 1. Die Drehbrücke ist hiermit verriegelt und unsere Lok kann aus Gleis 1 ausfahren.

Diese sehr nette und gar nicht überkomplizierte Schaltung, die Herr B. für seine Zweischienen-Großanlage ausknobelte, kann selbstverständlich auch beim Mittelschienen-Betrieb Anwendung finden. Die Teilung und Isolierung der Fahrsciene für die Brücke (F1—F3) entfällt dann, und man wird die Laufrollen aus Metall anfertigen, um dem Gleiskörper den R-Strom über den Fahrsciienenkreis der Brücke zuzuführen. Der Strom zur Mittelschiene kann über Berührungskontakte, die man zwischen den Gleisen anordnet, geleitet werden.

Besondere Kniffe erfordert die Fahrstromschaltung einer Drehscheibe für das Trix-Zweizug-System, da beim Drehen der Lok auf der Brücke die Seitenlage der Lokscheifer wechselt und

außerdem jede Stromunterbrechung im Fahrstromkreis vermieden werden muß (sonst schaltet der Magnet um!). Herr Josef Schreiner aus Witterschlick löste diese „Trix-Probleme“ sehr geschickt mit der in Abb. 3 gezeigten Schaltung. Seine Anlage besitzt eine Hauptstrecke H und eine Nebenstrecke N, die mit den Fahrreglern R1 und R2 bzw. R3 und R4 gesteuert werden. Ein fünfter Fahrregler dient dem Betrieb im Lokschuppenkreis einschl. Drehscheibe. Die beiden Außenschienen — sowohl im Lokschuppen als auch auf der Drehbrücke — sind miteinander verbunden. Neben den einfachen einpoligen Umschaltern P1 und P2 spielt ein Spezialschalter eine besondere Rolle. Er besteht aus dem Metallhebel A, der über einen Metallring R schleift und außerdem die drei Segmente 1, 2 und 3 berühren kann. R ist an drei Stellen ausgefeilt (gestrichelt gezeichnet), so daß hier kein Kontakt mit A erfolgt.

Nehmen wir einmal an, eine Lok, die mit dem rechten Außenschleifer und Regler R2 auf der Hauptstrecke fährt, soll in den Lokschuppen Gleis 3 manövriert werden. Zu diesem Zweck müs-

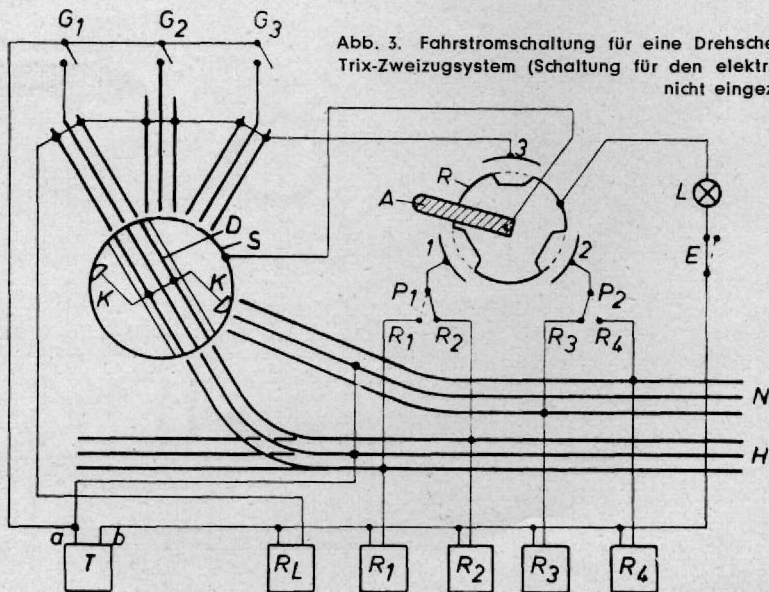


Abb. 3. Fahrstromschaltung für eine Drehscheibe zum Trix-Zweizugsystem (Schaltung für den elektr. Antrieb nicht eingezeichnet).

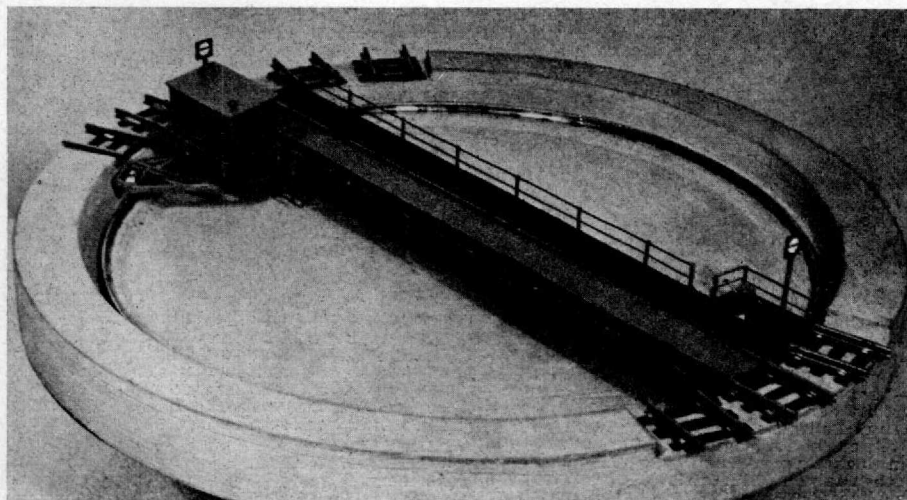


Abb. 4. Fortschritt der Zeit. Erinnern Sie sich noch an die Drehscheibe des Herrn H. H. aus H. in Heft 5/11? Nun, die jetzige für das Zweischienensystem (H0) sieht wesentlich anders aus und entspricht vollkommen dem großen Vorbild. Der Antriebsmechanismus ist ebenfalls im Maschinenhäuschen untergebracht.

sen wir den zur Hauptstrecke gehörenden Schalter P1 auf R2 schalten (das ist nämlich der Regler, mit dem die Lok bis zu diesem Augenblick gesteuert wurde) und außerdem den Schalthebel S mit P1 verbinden, d. h. ihn in die Stellung 1 bringen. Der Strom fließt jetzt von R2 über P1 — Hebel A — Schleifring S und Drehbrücken-Schleifkontakte K zu den beiden Fahrstienen auf der Brücke. (Die Mittelschiene dieses Gleises steht mit dem Brücken-Drehzapfen in Verbindung, der an die Trafoklemme a angeschlossen ist.) Die Lok kann also mit Regler R2 auf die Brücke gefahren und dort zum Halten gebracht werden. Nun schalten wir G3 ein und legen den Hebel A in Stellung 3, wo-

mit der Regler RL an die Brücke gelegt wird. Auf dem Schaltweg des Hebels A von 1 nach 3 tritt keine vollständige Stromunterbrechung im Lokstromkreis auf, da der Hebel dabei den Ring R berührt, und dann der schwache Strom des Lämpchens L genügt, den Schaltanker am Magnet festzuhalten. Wir drehen jetzt die Brücke zum Gleis 3 und lassen die Lok mit Hilfe des Reglers RL in den Lokschuppen einfahren. Bei der Ausfahrt einer Lok ist der umgekehrte Schaltweg zu beschreiten.

Dieses Schaltsystem ist im Grunde genommen sehr einfach, und auch die Selbstanfertigung des Schalters S dürfte keine allzugroßen Schwierigkeiten bereiten. Bi

TITELBILD

Ein Miniaturzug in des Wortes wahrster Bedeutung, denn in den USA gibt man sich mit irgendwelchen Phantasie-Parkbahnen nicht zufrieden, sondern fordert auch für diesen Zweck eine genaue Nachbildung des großen Vorbildes. Eine feine Sache, so ein 44-pferdiger amerikanischer Diesel-Streamliner! Falls Sie die nötigen Devisen haben, können Sie sich einen solchen anschaffen (Siehe Seiten 183/184).

RÜCKBILD

Wer kennt die Lok, den VT-Namen, die zufällig hier zusammenkamen? „Alte und neue Zeit“ nennt Herr Alfred Ranke, Hamburg, seinen Schnappschuß. So grundverschieden die beiden Fahrzeuge auch sind, so haben sie doch eines gemeinsam: es fehlt ihnen jegliches Gattungs-Kennzeichen. Diese Aufnahme wurde übrigens im Rahmen des vorjährigen Foto-Wettbewerbs prämiert.

