

# Miniaturbahnen



NR 7 / B  
1943

## Vermalifixteskruzitürkenbombenelement...

entrag sich meiner Brust, als ich feststellen mußte, daß wiederum ein paar kleine Druckfehler durch die Korrekturmaschinen geschlüpft sind. Einige Leser haben zwar den größten — die doppelt verlegte, durch verschiedene Tunnels führende „Hochbahnshranke“ entdeckt — doch zu spät! Es muß in Heft 5 S. 6 natürlich heißen „Hochbahnstrecke“.

Und weil ich gerade im „Zuge“ bin, möchte ich noch ein paar Angelegenheiten von Allgemeininteresse erledigen:

Die einzelnen Hefte werden bewußt nur mit einer Heftklammer versehen, und zwar im Hinblick auf den späteren Einband. Band 1 umfaßt die Hefte Nr. 1—16 des Jahrgangs 1948/49. Eine laufende Numerierung erfolgt erst ab Jahrgang 1950.

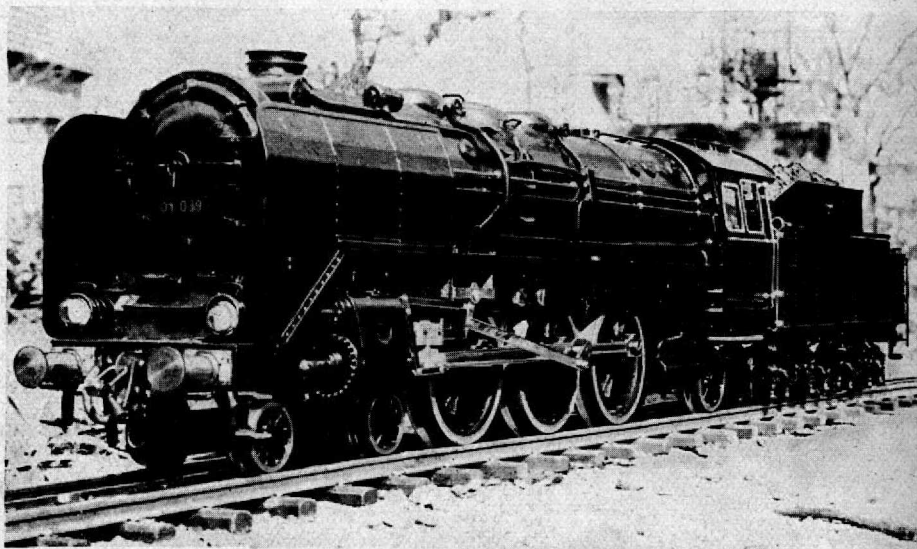
Es fehlt noch eine große Anzahl Fragebogen, der Heft 6 beigegeben war. Ich weiß, daß Sie sicher so wenig Zeit haben wie ich, aber im Interesse einer einwandfreien Statistik bitte ich Sie nochmals darum, die kleine Mühe nicht zu scheuen und den Fragebogen baldmöglichst hierher zu senden, notfalls auch „unfrei“, keinesfalls jedoch als Drucksache, da die Post etwas dagegen hat und ich schon genügend Strafporto bezahlen „durfte“. Vielleicht wollten Sie ihn auch heute gerade absenden — dann müßte ich ihn ja übermorgen erhalten und damit wäre auch dieser Punkt erledigt, wofür ich Ihnen im Namen der übrigen Modellbauer danke, die gespannt auf das Ergebnis der Rundfrage warten.

Und nun noch ein leidliches Kapitel: Auslieferungstermin der einzelnen Hefte. Sie werden vielleicht lachen — aber ich warte genau so ungeduldig darauf wie Sie! Nürnberg gehört mit zu den meist zerstörtesten Städten, so daß die Schwierigkeiten noch größer sind als anderswo. Wenn die „Miniaturbahnen“ jedoch trotzdem in der bekannten Qualität erscheinen können, so ist es mit ein großes Verdienst der bombengeschädigten Buchdruckerei Tümmel. Und wieviele Ueberstunden haben bisher die Drucker und Setzer geleistet, um den Erscheinungstermin einigermaßen einhalten zu können! Ich bitte Sie daher in dieser Beziehung um Verständnis. Die Hefte erscheinen durchweg alle 3 Wochen, bis die anfängliche Verspätung aufgeholt ist.

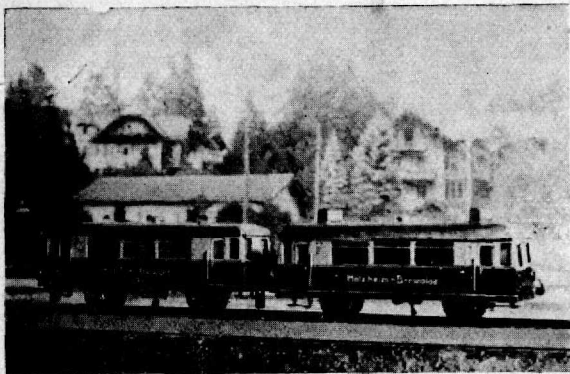
Es kann jedoch sein, daß Sie infolge verschiedener Umstände die kommenden Hefte nicht mehr bei Ihrer Verkaufsstelle vorfinden. Wenden Sie sich in diesem Falle bitte an eine andere örtliche Buchhandlung oder Modellbahnfirma oder an die Redaktion direkt. Besondere Portokosten entstehen Ihnen im letzteren Fall nicht.

So — das wäre es für dieses Mal. Halt — noch etwas! Es freut mich jedesmal riesig, wenn viele Leser die „Miba“ als „unsere“ Zeitschrift bezeichnen! Auch ich bin davon überzeugt, daß wir im Laufe der Zeit noch näher zueinanderfinden werden. In diesem Sinne grüße ich Sie auch heute als Ihr

WeWaW.



2 C 1-Schnellzuglokomotive in Spur I, erbaut von Herrn Dipl.Ing. Werner Henning



Natürlich  
ist nur  
die  
Kamera  
schuld . . .

wenn die Fotos von Ihren Modellen oder Ihrer Anlage nicht so werden, wie Sie es sich gedacht oder gewünscht haben. Auch die Beleuchtung ist heimtückisch in ihrem Wesen und macht Ihnen einen weiteren Strich durch die Rechnung. Aber auf den Hintergrund und auf den richtigen Aufnahme-Standpunkt hätten Sie unbedingt achten müssen! Wer keine passende Hintergrund-Kulisse zur Hand hat, nehme zumindest eine der Farbe des Modells entsprechende helle oder dunkle Decke, um wirkungsvolle Bilder zu erzielen. Zwecks Erreichung einer eindrucksvollen Perspektive muß die Kamera möglichst in der gedachten Augenlinie zum

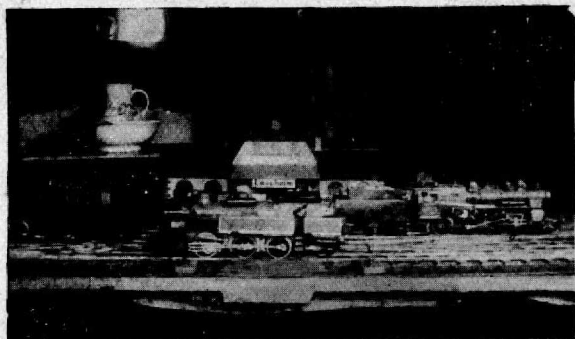
Modell aufgebaut werden, also so tief als nur möglich.

Bei der Aufnahme von Teilausschnitten aus Ihrer Anlage unbedingt diesen Teil landschaftlich provisorisch durchgestalten, was mit ein bißchen Sand, ein paar Bäumchen usw. meist leicht erreicht werden kann und die Bildwirkung jedenfalls erhöht. Ein Zuviel kann jedoch wiederum auch nur schaden.

Die gezeigten drei Fotos erläutern besser als viele Worte, worauf es ankommt. Ich bin überzeugt davon, daß Sie es das nächste Mal genau so gut machen werden!

WeWaW

Obiges Bild: Diesel-Leicht-Triebwagen für Kleinbahnen mit Anhänger, Spur 00, gebaut von Herrn Dipl.-Ing. Henning. Ebenso wie Foto auf Seite 2 vorbildlich als Modellaufnahme.



Nebenstehend: Ein Foto, wie es nicht sein soll.



## Die Zugbeleuchtung auf abgeschaltetem Bahnhofsgleis

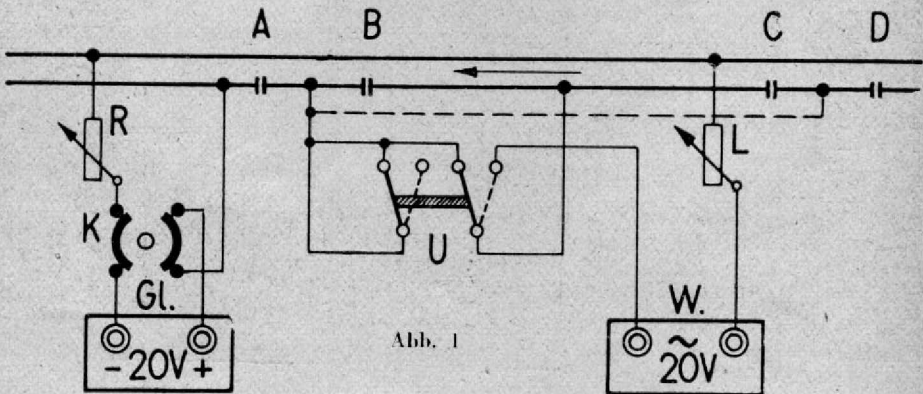
Ein Schmerzenskind unserer Modelleisenbahner ist die elektrische Zugbeleuchtung, die bei der Vorführung eines „zünftigen“ Nachtbetriebes prompt erlischt, wenn der Zug im Bahnhof zum Halten gebracht wird, oder etwa bei ganz herabgedrossem Regler (damit die Lok steht) ein jammervolles Dasein führt. Muß das betreffende Bahnhofsgleis zwecks Ueberholung durch einen anderen Zug elektrisch abgeschaltet werden, so ist es auch mit dem letzten trüben Lichtschimmer zu Ende. Das ist natürlich kein schöner Zustand, der aber durch eine recht einfache Trickschaltung beseitigt werden kann.

Ob Zwei- oder Dreischienensystem vorhanden ist, spielt dabei keine Rolle. Vorausgesetzt wird nur, daß der Strom für die Wagenlämpchen von den Rädern bzw. den Schleifschuhen der Wagen selbst abgenommen wird oder daß der Packwagen als „Stromabnehmer“ auftritt, wie es bei Märklin-Zügen üblich ist. In nachfolgender Skizze ist AC das Bahnhofsgleis. Bei Mittelschienenbetrieb gilt die untere der gezeichneten Schienen als Mittelleiter. Die Fahrtrichtung ist durch Pfeil angedeutet.

Das Bahnhofsgleis hat je eine Trennstelle bei A, B und C. Der einfahrende

Zug wird so zum Halten gebracht, daß die Lok auf dem Gleisstück AB steht. Der Abschnitt BC muß größer sein als die größte Zuglänge. Sobald der Zug hält, wird das Gleisstück AB mit Hilfe des Schalters U abgeschaltet. U ist ein doppelpoliger Umschalter, der im gleichen Augenblick auch den Gleichstrom (Fahrstrom) vom Abschnitt BC, auf dem die Wagen stehen, unterbricht und dafür den Wechselstrom eines Transformators W an diesen Abschnitt legt. Die Folge ist, daß die Wagenbeleuchtung weiter brennt. Die Lichtstärke kann durch Regeln der Spannung mit Hilfe des Reglers L auf einen passenden Wert eingestellt werden.

Zur zusätzlichen Anbringung an jede vorhandene Anlage benötigt man demnach nur den doppelpoligen Umschalter U, einen kleinen Transformator W (etwa 20 Watt) und den Regler L (30 Ohm). Dieser Transformator als zweite Stromquelle ist wichtig, da es sonst beim Umpolen des Fahrstromes (zwecks Fahrtrichtungsänderung) zum Kurzschluß kommt. Ist ein Transformator mit mehreren elektrisch voneinander getrennten Wicklungen vorhanden, so darf die eine Wicklung für den Anschluß des Gleichrichters (Fahrstrom) und die andere als Beleuchtungs-

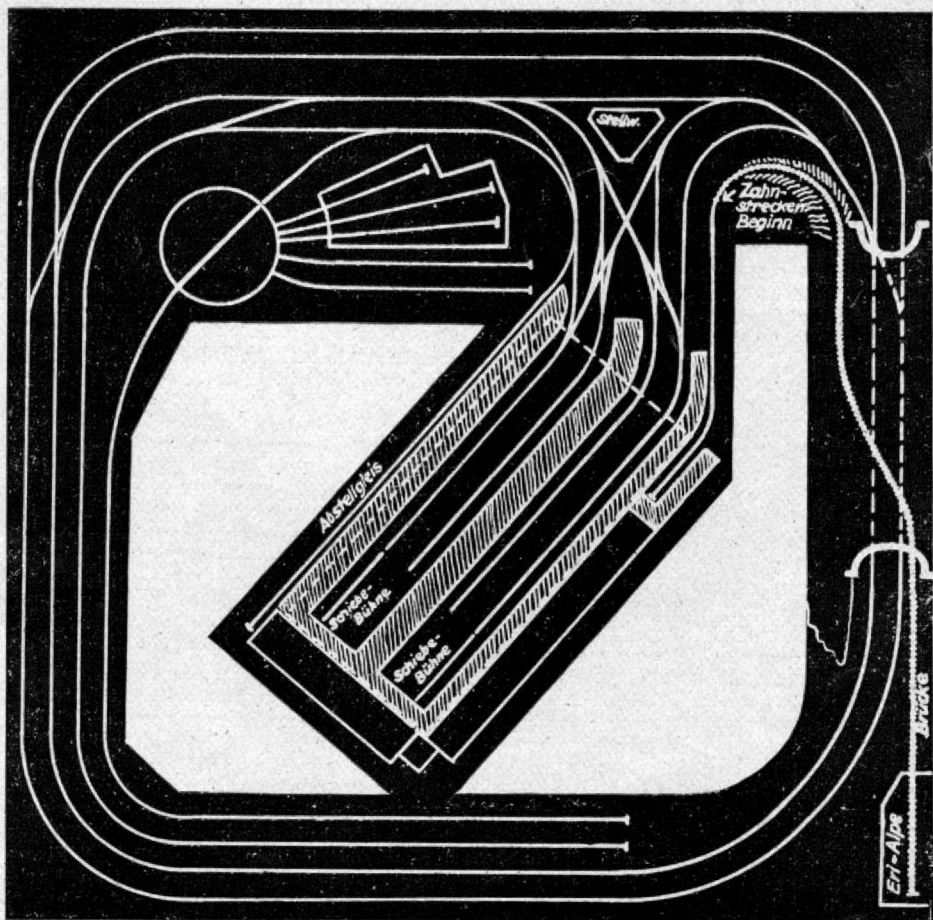


stromquelle W verwendet werden. Der Trafo W kann natürlich gleichzeitig für die anderen eventuell abschaltbaren Gleise des Bahnhofs benutzt werden, sowie der Bahnsteig-Beleuchtung dienen.

Bei eingleisigen Strecken wäre für die andere Fahrtrichtung noch ein zweites abschaltbares Gleis CD vorzusehen, dessen Anschluß gestrichelt eingezeichnet wurde.

# Die Arbahn

von Adolf Roßner



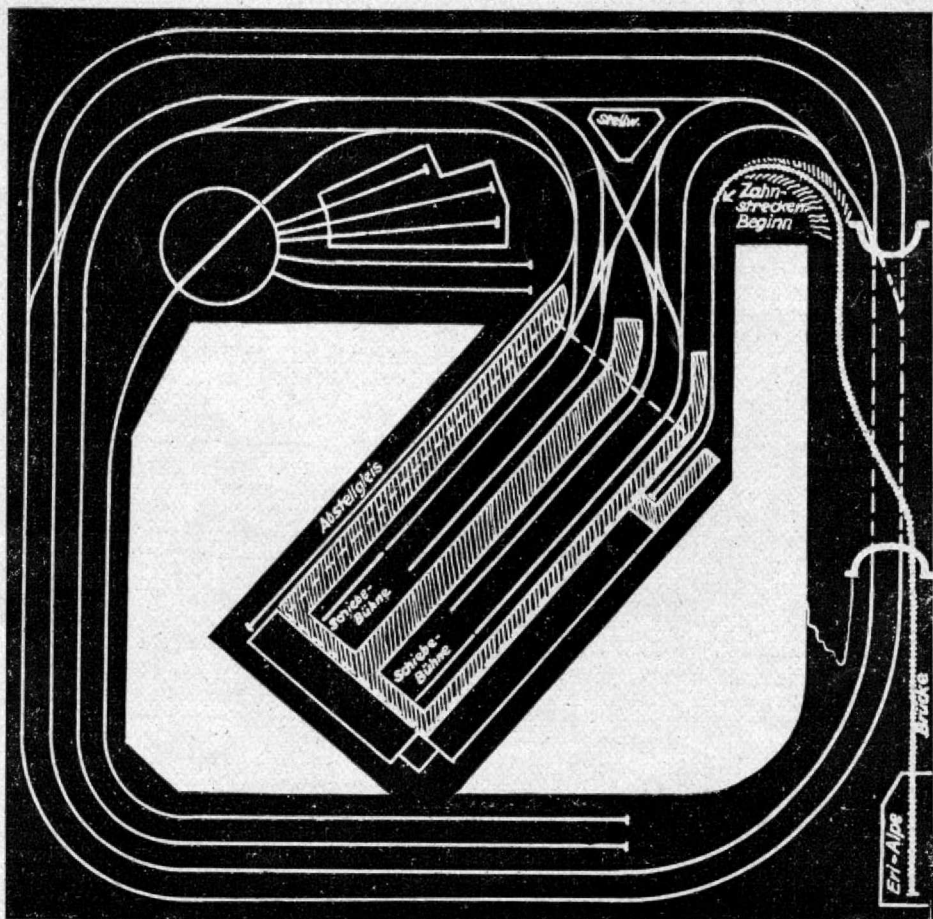
Größe der Anlage: 4 × 4 m

stromquelle W verwendet werden. Der Trafo W kann natürlich gleichzeitig für die anderen eventuell abschaltbaren Gleise des Bahnhofs benutzt werden, sowie der Bahnsteig-Beleuchtung dienen.

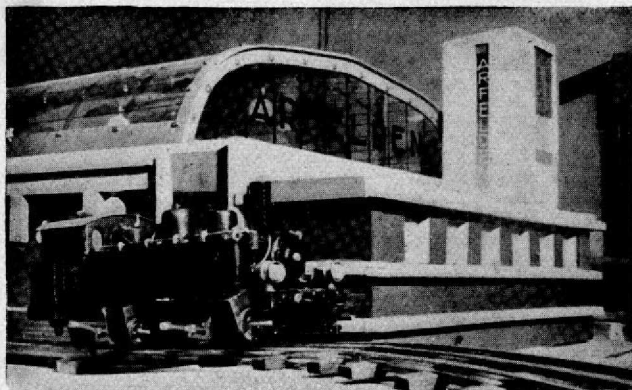
Bei einseitigen Strecken wäre für die andere Fahrtrichtung noch ein zweites abschaltbares Gleis CD vorzusehen, dessen Anschluß gestrichelt eingezeichnet wurde.

# Die Arbahn

von Adolf Roßner



Größe der Anlage: 4 × 4 m



„Stebener Bockl“, Mallet-Verbund-Lok B+B-n4v (RB. Baureihe 987, Baujahr 1899—1908) vor Bahnhof „Arfelden“ auf provisorischem Gleis.

nicht vergessen hatte, brachte endlich auch die Möglichkeit einer stationären Anlage. Bald machten die Blech-Schienen und -Weichen Platz für Aluminium-Schienen aus England, später für die netteren Messingvollschienen, als es diese bei uns gab. Die gehörige Schwellenzahl und die Entfernung der störenden Mittelschiene hoben das Ansehen gewaltig. Ein weiteres Sorgenkind, die neckische Lokumschaltung durch Wippenmagnete, starb, als die Loks nach längerem Tüfteln mit Ventil-

Als Schulbus erhielt ich eines Tages eine gebrauchte Bing-Lokomotive mit Uhrwerksantrieb geschenkt. Ich war überglücklich und begann sofort, mir aus Holzleisten Schienen zu bauen, dazu Wagen, eine Bahnhofshalle und sogar hölzerne Weichen. Meine Ansprüche wuchsen jedoch schnell: Aus Weißblech entstanden mühsam Schienen mit Mittelschiene auf Holzschwellen, ein Elektromotor wurde in einen sauber gebastelten Straßenbahnwagen hineingemurkt und die Freude des Realschülers kannte keine Grenzen, als das Fahrzeug mit Akkustrom dahinsauerte! Nach dem Wechsel zur 0-Spur durchlief ich erst nochmal die „Blechzeit“, wie ich sie getauft habe, mit all ihren Unzulänglichkeiten, wie Blechschienen mit Mittelleiter, Blechwagenräder und Wippenweichen. Die Abkehr von diesen Dingen wurde eingeleitet von dem ersten Lokbau in meiner damals jungen Ehe (meine Frau hatte wahrhaftig nichts dagegen, Herr Dr. Wanninger!), der dem Streben nach größerer Wirklichkeitstreue entsprang. Angetan hatte mir's der sogenannte „Stebener Bockl“, eine für unsere Lokalbahn seinerzeit charakteristische Mallet-Verbundlok, die fertig war, als die erste Tochter ankam. Das ist allerdings schon 20 Jahr her.

Der Umzug ins neue Haus, bei dessen Planung ich selbstverständlich eine größere Bodenkammer für die Eisenbahn

zellen ausgestattet waren und auf diese Weise nicht nur die Fahrtrichtung hundertprozentig garantiert werden konnte, sondern auch noch die Stirn- und Rücklichter im Wechsel richtig aufleuchteten. Die Weichen bekamen unter den Tischen montierte Doppelmagnete, damit auch hier mit Sicherheit die jeweilige Absicht des „Direktors von't Janze“ nicht durchkreuzt wurde.

Der Kopfbahnhof „Arfelden“ hat vier Gleise, die paarweise zwischen den drei Bahnsteigen liegen. Die Gleispaare enden vor je einer Schiebebühne mit unterirdischem Antrieb und Druckknopfeinschaltung. Aus- und Umschaltung erfolgt nach jeder Bewegung selbsttätig, ebenso das Ausschalten des nicht anliegenden Gleises auf eine genügend lange Strecke, um ein Einfahren der Loks in die Bühnengrube zu verhindern. Obwohl diese Anordnung bei den Vorbildern heute wohl allgemein nicht mehr zulässig ist, habe ich sie zur Ersparnis von Weichen und vor allem von Platz gewählt. Von der Stellung der Bühnen abhängige Tageslichtsignale zeigen zudem an, welche Einfahrten frei sind. Ueberdacht ist der Bahnhof von einer  $2 \times 0,75$  m langen, mit Zelluloid „verglasten“ Eisenkonstruktion, die sich an Rollen hochziehen läßt. Denn es könnte doch mal was passieren und — sicher ist jedenfalls sicher!



Jedes der vier Gleise kann über zwei Doppelkreuz- und mehrere Einfachweichen von jeder Richtung Züge empfangen und auch nach jeder Richtung entsenden. Das Gleisdreieck davor ist herrlich zum Umdrehen ganzer Zuggarituren geeignet, erspart auch den Loks die Fahrt auf der Drehscheibe, je nach Belieben. Die Schaltung machte wegen des Gleich-Fahrstromes etwas Schwierigkeiten. Drehbare und beleuchtete Weichenlaternen, Signalbrücke, Drehscheibe mit verdecktem Antrieb und Feinheiten wie Arretierung, Abschalten des Fahrstroms auf der Scheibe während der Bewegung, Abschalten der nicht anliegenden Gleisstücke und Umpolen der Drehung über 180 Grad, sind im Bau.

Auf die „Eri-Alpe“ führt am Tunnelberg entlang und über eine Eisenbrücke eine Märklin-Zahnradbahn, die ebenfalls auf Zweileiter umgearbeitet wurde. Das ermöglichte auch die Verwendung von Profilschienen und Holzschwellen; beibehalten wurde lediglich die Zahn-schiene.

An Loks sind außer der erwähnten Malletlok noch vorhanden: Eine ältere Märklin 2 C 1 nach dem Paris-Lyon-Mittelmeerbahn-Typ, eine Märklin-Tenderlok 1 B 1, die sich — wie die Zahnradlok — beide mehrfach Umbauten gefallen lassen mußten, ein selbstgebauter „Fliegender Hamburger“ mit außerordentlich gut gearbeiteten Bronzeuß-Ausgleichdrehgestellen aus England, die

auch bei höchstem Tempo eine hervorragende Kurvensicherheit geben. Ferner habe ich eine Ellok der Gotthardtbahn gebaut, die eine geradezu unheimliche Zugkraft entwickelt: Sie befördert meinen gesamten Wagenpark von 80 Achsen (Massivräder) ohne Anstrengung. Zuletzt entstand die Güterzuglokomotive 1 C Reihe 54 mit gefederter dritter Treibachse. Sie mußte wegen der fehlenden Speichenräder mit Treibrädern aus Vollmessing versehen werden, was jedoch fast nicht auffällt. Der zur 100-Jahrfeier der D.R. 1935 von Märklin herausgebrachte „Adler“ mit seinen so gelungenen Wägelchen löst beim Auftauchen zwischen den neuzeitlichen Fahrzeugen stets Ueberraschung und Schmunzeln aus.

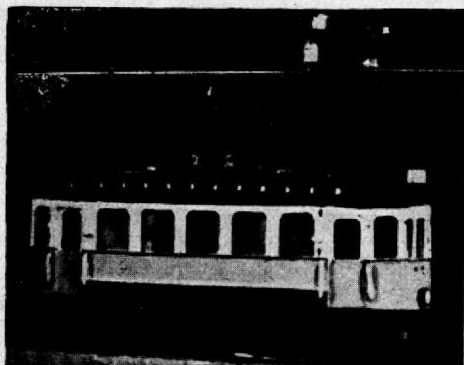
Im Bau ist noch ein „Gläserner Zug“, dann ein mit Luftschraubenantrieb fahrender Schienenzepp nach Kruckenberg, der auf seinen Probefahrten mit dem Zehntel-PS-Motor aus einem Flugzeug soviel „Wind“ machte, daß ein an der Zimmerdecke hängendes Zeppelinmodell in lebhaftere Bewegung kam.

Die Einteilung in vier Stromkreise erfordert bei dem verwendeten Gleichstrom besondere Schalterverriegelungen, die auch in Arbeit sind. So ist mir nicht bange, daß ich eines Tages nichts mehr zu basteln hätte, ich glaube im Gegenteil, daß ich nie zu Ende kommen werde — und das ist vielleicht das Allerschönste dran!

## Der Hexer

Auszug aus einem Brief des Herrn Günther Boeld, Karlsruhe:

... In Heft 5 schreiben Sie vom „Stiefkind“ Straßenbahn. Dazu muß ich natürlich auch meinen Senf geben. Drum habe ich mich gleich hingesetzt und eine gebaut, und zwar den Wagen 112 der Karlsruher Straßenbahn (Züch. Verk. Arch. Kirchner). Steckbrief dazu: 2 Achsen, Märklin Motor RS 700, Märklin-OL-Stromabnehmer, Zinkblechgehäuse, Messingrahmen, Gleichstromfern-schaltung, Lebendgewicht 350 g ohne Knochen, Radau und Schlingern ungefähr wie sein Vorbild. Maßstab 1 : 75. Ein Anhänger kommt dran, wenn ich wieder mehr Zeit habe. Daß ich nur 9 Stunden daran gebaut habe, glaubt keiner, drum schreibe ich es Ihnen auch nicht! . . .



Jedes der vier Gleise kann über zwei Doppelkreuz- und mehrere Einfachweichen von jeder Richtung Züge empfangen und auch nach jeder Richtung entsenden. Das Gleisdreieck davor ist herrlich zum Umdrehen ganzer Zuggarituren geeignet, erspart auch den Loks die Fahrt auf der Drehscheibe, je nach Belieben. Die Schaltung machte wegen des Gleich-Fahrstromes etwas Schwierigkeiten. Drehbare und beleuchtete Weichenlaternen, Signalbrücke, Drehscheibe mit verdecktem Antrieb und Feinheiten wie Arretierung, Abschalten des Fahrstroms auf der Scheibe während der Bewegung, Abschalten der nicht anliegenden Gleisstücke und Umpolen der Drehung über 180 Grad, sind im Bau.

Auf die „Eri-Alpe“ führt am Tunnelberg entlang und über eine Eisenbrücke eine Märklin-Zahnradbahn, die ebenfalls auf Zweileiter umgearbeitet wurde. Das ermöglichte auch die Verwendung von Profilschienen und Holzschwellen; beibehalten wurde lediglich die Zahn-schiene.

An Loks sind außer der erwähnten Malletlok noch vorhanden: Eine ältere Märklin 2 C 1 nach dem Paris-Lyon-Mittelmeerbahn-Typ, eine Märklin-Tenderlok 1 B 1, die sich — wie die Zahnradlok — beide mehrfach Umbauten gefallen lassen mußten, ein selbstgebauter „Fliegender Hamburger“ mit außerordentlich gut gearbeiteten Bronzeuß-Ausgleichdrehgestellen aus England, die

auch bei höchstem Tempo eine hervorragende Kurvensicherheit geben. Ferner habe ich eine Ellok der Gotthardtbahn gebaut, die eine geradezu unheimliche Zugkraft entwickelt: Sie befördert meinen gesamten Wagenpark von 80 Achsen (Massivräder) ohne Anstrengung. Zuletzt entstand die Güterzuglokomotive 1 C Reihe 54 mit gefederter dritter Treibachse. Sie mußte wegen der fehlenden Speichenräder mit Treibrädern aus Vollmessing versehen werden, was jedoch fast nicht auffällt. Der zur 100-Jahrfeier der D.R. 1935 von Märklin herausgebrachte „Adler“ mit seinen so gelungenen Wägelchen löst beim Auftauchen zwischen den neuzeitlichen Fahrzeugen stets Ueberraschung und Schmunzeln aus.

Im Bau ist noch ein „Gläserner Zug“, dann ein mit Luftschraubenantrieb fahrender Schienenzepp nach Kruckenberg, der auf seinen Probefahrten mit dem Zehntel-PS-Motor aus einem Flugzeug soviel „Wind“ machte, daß ein an der Zimmerdecke hängendes Zeppelinmodell in lebhaftere Bewegung kam.

Die Einteilung in vier Stromkreise erfordert bei dem verwendeten Gleichstrom besondere Schalterverriegelungen, die auch in Arbeit sind. So ist mir nicht bange, daß ich eines Tages nichts mehr zu basteln hätte, ich glaube im Gegenteil, daß ich nie zu Ende kommen werde — und das ist vielleicht das Allerschönste dran!

## Der Hexer

Auszug aus einem Brief des Herrn Günther Boeld, Karlsruhe:

... In Heft 5 schreiben Sie vom „Stiefkind“ Straßenbahn. Dazu muß ich natürlich auch meinen Senf geben. Drum habe ich mich gleich hingesetzt und eine gebaut, und zwar den Wagen 112 der Karlsruher Straßenbahn (Züch. Verk. Arch. Kirchner). Steckbrief dazu: 2 Achsen, Märklin Motor RS 700, Märklin-OL-Stromabnehmer, Zinkblechgehäuse, Messingrahmen, Gleichstromfern-schaltung, Lebendgewicht 350 g ohne Knochen, Radau und Schlingern ungefähr wie sein Vorbild. Maßstab 1 : 75. Ein Anhänger kommt dran, wenn ich wieder mehr Zeit habe. Daß ich nur 9 Stunden daran gebaut habe, glaubt keiner, drum schreibe ich es Ihnen auch nicht! . . .

