

Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

NR. 10 / BAND VIII 1956

NÜRNBERG

Zum Titelbild:

Zwei Züge wollten mal verreisen ...!



Den „Trottel“ (Der Herr möge uns verzeihen!) stellte der MEC Flensburg liebenswürdigerweise (einschl. Titelbild) zur Verfügung!

(Hony soit, qui mal y pense . . !)

von WeWaW (frei nach Ringelnetz).

*Zwei Züge wollten mal verreisen
Auf jenem Strang aus Schieneneisen,
Darunter sich viel Schwellen schmiegen
(Wo sollen sie sonst anders liegen).*

*Doch kamen sie nicht weit voraus,
Dann war bereits die Reise aus;
Denn mittenmang auf der Chaussee,
Da taten sie sich beide weh.*

*Sie fuhren sich ins harte Kreuz
Und riefen kläglich: „Ei der Deutz!“ —
Und auf den letzten Teil der Reise
Verzichteten sie klugerweise.*

*Sie waren dafür reichlich wild
Auf jenen Trottel auf dem Bild,
Der ob dem Grand Malhör entsetzt
Jetzt tief zerknirscht die Zähne fletscht.*

*Der Schaden ist en miniatur
Zum Glück doch leichter Natur.
So endete die kleine Reise
Auf eine ungeschickte Weise.—*

*Und die Moral von der Geschichte?
„Vergesst mir die Weichen nicht!“
(So würde Richard Wagner mahnen,
Doch der ist jetzt bei seinen Ahnen)*

Falls Sie es noch nicht wissen sollten!

Miba-Betriebsferien

vom 6. — 19. 8. 1956

Post und Bestellungen können in dieser Zeit nicht erledigt werden!

Heft 11/VIII ist in der 1. September-Woche bei Ihrem Händler!



Gartenbahnen

Druckfehlerberichtigung

zum Artikel „Der Weg war zu weit“ in Heft 2/VIII.
 Statt des im 3. Absatz auf S. 44 und im 2. Abschnitt der linken Spalte auf S. 45 angeführten Kontaktstückes (**B**) muß es richtig heißen: (**E**). Im letztgenannten Absatz muß es außerdem richtig heißen: ... und schaltet beim Berühren von (**E**) die ganze Vorrichtung ... schleift das Messingplättchen über das Kontaktstück (**A**) und schaltet ...

haben im Augenblick ihre „Saison“, wenn es vielleicht auch viel mehr regnet als wünschenswert wäre. Aber die Besitzer von Gartenbahnen verbringen jetzt sicher jede freie Minute bei ihrer Bahn unter freiem Himmel und verbinden so das Nützliche mit dem Angenehmen. Herr W. Gödecke aus Peine ist einer der Glücklichen. Wir berichteten bereits einmal von seiner Freianlage in Baugröße 0. Wen reizt es beim Betrachten der Fotos nicht auch, sich eine Gartenbahn zu bauen.

Werkstattblätter

unserer Fahr-
zeugbaupläne
sind zum Preise

von DM 0,30 erhältlich. Hier eine weitere Aus-
wahl:

aus Heft:

Triebwagen:	
ELT-25/33 (Rübezahl)	15/I
Schienenomnibus	161/II
Leichter Turmwagen A1	5/III
Speichertriebwagen Pr 09/33	6/V
Talbot „Aachen“	12/V
4 achs. Diesel „Borasbahn“	14/V
GG trieb 30 (Gepäcktr. Wag.)	10/VI
T 2 (Hohenzollerische Ldb)	16/VI

Straßenbahn:

Nürnberg-Fürth	8/I
Godesberger	196/II
Wien, Reihe K	1/V
Triebwagen Duisburg	16/VII

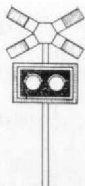
Darüber
lacht
man
in

USA



„Hallo! Ober! Noch einmal Spaghetti!“





Vollautomatische

Blinklichtanlagen

ohne Relais!

von Klaus Utpatel, Bln.-Frohnau

Bahnübergänge haben neben ihrer Notwendigkeit — nicht überall können Brücken gebaut werden — stets einen ganz besonderen Reiz. Hier kreuzen sich zwei Welten, die grundverschieden sind, die zwar häufig aufeinander angewiesen, andererseits aber auch oft harte Konkurrenten sind. Verschieden sind auch die Rechte von Schiene und Straße an einem Bahnübergang: die Eisenbahn hat immer die Vorfahrt. Es gibt nun drei Möglichkeiten, um dem Benutzer der Straße eine solche Kreuzung anzuzeigen.

Im Idealfall sind Schranken aufgebaut worden, die dem Autofahrer sichtbar und oft auch mit akustischen Signalen ankünden, daß ein Zug sich nähert; zusätzlich bieten sie ihm noch eine gewisse Sicherheit, falls das Fahrzeug nicht rechtzeitig zum Halten gebracht wird.

Im einfachsten Fall ist es nur das schrägliegende, rotweiße Warnkreuz auf jeder Seite, das direkt vor dem Übergang aufgestellt ist und auf das noch bei wichtigeren Straßen schon vorher durch Baken am Straßenrand hingewiesen wird. Hier muß der Straßenbenutzer selbst auf seine Sicherheit bedacht sein, was ihm zwar oft noch erleichtert wird durch Pfeif- oder Lärgeräusche der Lokomotive.

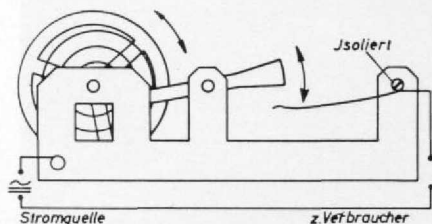


Abb. 1. Der Wecker als Relais-Ersatz! Außerdem — wie Herr Utpatel behauptet — zuverlässig (wenn man das Aufziehen nicht vergißt!)

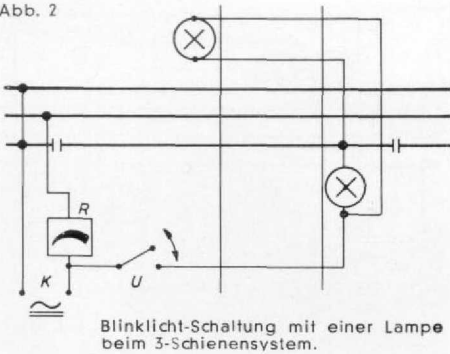
Da Schranken sehr kostspielig sind, sowohl im Bau wie in der Instandhaltung, und im Betrieb andererseits aber die Wirkung nur eines Warnkreuzes zu gering wäre, zieht man oft die dritte Möglichkeit heran, auf die Gefahrenquelle eines Bahnüberganges hinzuweisen: die Blinklichtanlage, ein Kompromiß zwischen den beiden anderen. Sie zeigt selbstständig an, wann ein Zug in gefährlicher Nähe ist, gibt aber sonst keine weitere Sicherheit; dafür weist jedoch ein Blinkgerät mit zwei Glühbirnen, auch wenn die Kreuzung im Moment frei ist, auf die gefährvolle Stelle aufdringlicher und sogar bei etwaigen schlechten Sichtverhältnissen nahezu unübersehbar hin.

Auf keiner Modellanlage sollten Bahnübergänge fehlen und es werden wohl auch kaum welche fehlen. Am imponierensten scheinen immer Schranken zu wirken. Sich richtig bewegende Schranken sehen zweifellos sehr reizvoll aus, doch auch „en miniature“ sind Schranken ziemlich kostspielig. Vielleicht paßt sogar eine solche Schranke noch nicht einmal in das Landschaftsbild hinein, aber man möchte nun mal einen Bahnübergang im Mittelpunkt der Eisenbahnanlage sehen. In solchen Fällen ist der Einbau einer Blinklichtanlage vielleicht gerade oder überhaupt das Geeignete, zumal sie sich nicht teuer stellt und trotzdem absolut zuverlässig und vollautomatisch funktioniert.

Es gibt hauptsächlich zwei verschiedene Typen von Warnlichtern: solche mit nur einer roten Lampe und solche mit einer roten und einer zusätzlichen weißen Lampe. In beiden Fällen leuchtet immer die rote Lampe bei Gefahr auf. Bei der zweiten Art leuchtet dann, wenn kein Zug in unmittelbarer Nähe ist, auch eine Lampe und zwar die weiße.

Um überhaupt ein abwechselndes Aufleuchten und Verlöschen einer

Abb. 2



Glühlampe zu erreichen, braucht man einen Stromunterbrecher. Das braucht nicht unbedingt ein Relais zu sein, das Geld kostet und Strom verbraucht, man erreicht dasselbe auch mit einem - alten Wecker, vorausgesetzt, er funktioniert noch! Wenn man dessen Rückwand abnimmt, sieht man einen von der schwingenden Unruhe bewegten Hebel, der deren Bewegung auf das Räderwerk überträgt. Man schaltet diese Apparatur gleich hinter die Stromquelle und zwar in die eine Verbindung zum Verbraucher. Die eine Zuleitung zu diesem Stromunterbrecher wird mit dem Metall-Chassis verbunden; die andere, in Form eines dünnen, blanken Kupferdrahtes, wird isoliert so befestigt, daß er nur immer kurz von dem pendelnden Hebel berührt wird, um den Kontakt herzustellen. Diese Einstellung erfordert einige Genauigkeit, denn die Kraft des Hebels ist sehr klein, so daß das Werk stehenbleibt, wenn der Draht ihn zu sehr hemmt. Es empfiehlt sich daher, den Draht mehrere Zentimeter vor dem Ende zu befestigen, damit er etwas federn kann (s. Skizze 1). Dieser Stromunterbrecher, der nur einmal am Tage aufgezogen zu werden braucht, arbeitet, einmal richtig montiert, absolut zuverlässig.

Die Schaltung der Blinklichtanlage mit einer Lampe beim 3-Schienensystem ist sehr einfach (s. Skizze 2). Hier bekommt die Lokomotive durch den Mittelstrang den (regelbaren) Strom, während beide Außenschienen Masse sind. Man unterbricht eine Außen-

schiene einmal in einer der Zugeschwindigkeit angepaßten Entfernung vor und hinter dem Übergang und schließt die Kabel der Blinklichter, die parallel geschaltet sind, einmal an die abgetrennte Schiene und zum anderen an den einen, nicht geregelten Ausgangsstromzweig. Dazwischen wird noch der Unterbrecher geschaltet (s. Skizze 1). Solange sich ein Schienenfahrzeug über der Kontaktschiene befindet und mit den nicht gegenseitig isolierten Rädern die Masseverbindung herstellt, blinken die Lampen.

Die Schaltung der anderen Blinklichtanlage mit zwei Lampen auf jeder Seite, wofür auch kein Relais erforderlich ist, geht aus der Zeichnung 3a hervor. Man braucht zusätzlich nur einen bestimmten Widerstand. Bei S befindet sich ein einfacher Schalter. In der dargestellten Stellung würden beide Lampen gleich stark brennen, wenn der Widerstand A sehr groß wäre; ist er aber kleiner, dann leuchtet die rote Birne weniger, weil dann die Stromstärke in diesem Leiterzweig sehr klein ist. Man kann es dahin bringen, daß die weiße Birne allein leuchtet, ohne daß der Widerstand gleich Null wird. Bei der Stellung II, die durch Betätigung des Schalters S erreicht wird, leuchtet die weiße Birne nicht

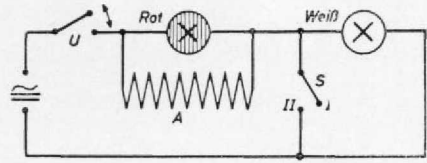


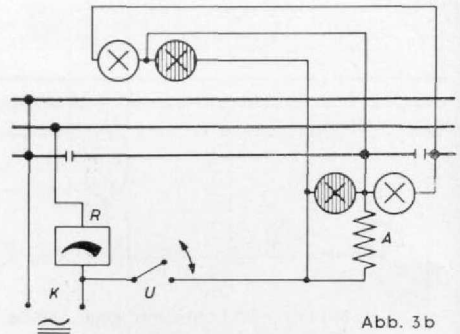
Abb. 3a Prinzip der Blinklicht-Schaltung mit 2 Lampen. (Gleisschaltung siehe Abb. 3b).

mehr, dafür aber die rote. Der Widerstand darf nicht Null sein, weil sonst jetzt ein Kurzschluß entstehen würde. Mit einigen Versuchen kann man den richtigen Widerstand bestimmen. Das ist im Prinzip alles. Wie die Schaltung in Verbindung mit dem Gleis aussieht, geht aus der Zeichnung 3b hervor. Die Funktion des Schalters übernimmt der fahrende Zug auf der Kontaktstrecke.

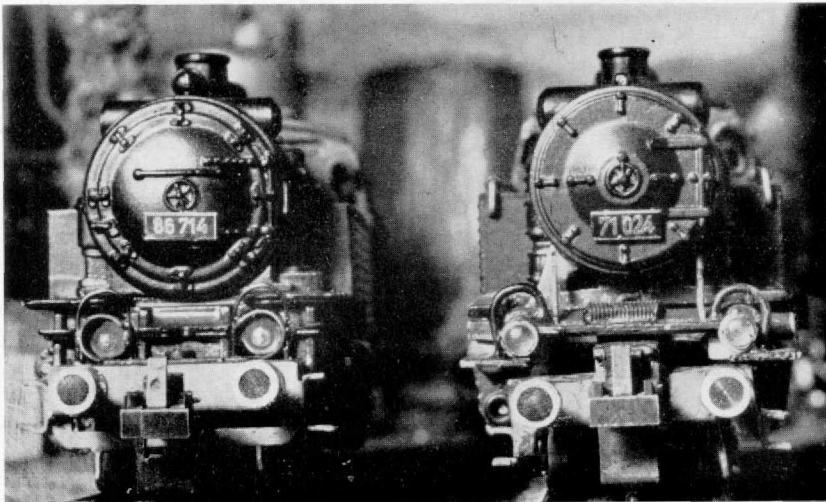
Befindet sich ein Teil des Zuges auf dem Kontaktstück, leuchtet die rote Lampe; befährt kein Fahrzeug die Kontaktstrecke, blinkt die weiße Lampe.

Besonders interessant ist diese Schaltung bei einer doppelgleisigen Bahnstrecke. Dazu werden die Kontaktstücke der beiden Gleise gekuppelt. Sonst braucht nichts geändert zu werden. Noch ein besonderer Vorteil bietet sich bei einseitig befahrenen Gleisen: man läßt dazu die Kontaktstrecke, in Fahrrichtung gesehen, gleich nach dem Übergang aufhören. Dadurch leuchtet zwar die rote Birne schon auf, wenn der sich nahende Zug noch in einiger Entfernung ist, geht aber sofort wieder aus, nachdem der letzte Wagen den Bahnübergang verlassen hat.

Zu beachten ist noch, daß bei Betrieb mit Gleichstrom der Polwendeschalter bei K eingebaut werden muß. Der Bau der Warnkreuze mit den Lampen dürfte keine besonderen Schwierigkeiten bereiten. (Eine Bauanleitung befindet sich in Heft 14/V. D. Red.)



Nach dem Einbau dieser Warnanlage hat man sich auf der Anlage einen Anziehungspunkt eigener Art geschaffen, der die Augen des Beschauers auf sich lenkt, auch dann, wenn der Übergang nicht befahren wird, schon durch das Blinken allein. (Warum wohl wenden viele Geschäfte mit ihren Leuchtreklamen dasselbe Prinzip an...?)



Weißer Ringe um die Puffer sind bestimmt keine zwecklose Einführung bei der DB! Außerdem nehmen sie sich auch im Kleinen gut aus. Weiße Plakafarbe — der Frau den kleinen Pinsel aus dem Nagellack-Fläschchen klauen — und nicht zittern (beim Streichen der Pufferteller, nicht beim „Klauen“ ...)!
Ertmer, Paderborn.

Befindet sich ein Teil des Zuges auf dem Kontaktstück, leuchtet die rote Lampe; befährt kein Fahrzeug die Kontaktstrecke, blinkt die weiße Lampe.

Besonders interessant ist diese Schaltung bei einer doppelgleisigen Bahnstrecke. Dazu werden die Kontaktstücke der beiden Gleise gekuppelt. Sonst braucht nichts geändert zu werden. Noch ein besonderer Vorteil bietet sich bei einseitig befahrenen Gleisen: man läßt dazu die Kontaktstrecke, in Fahrrichtung gesehen, gleich nach dem Übergang aufhören. Dadurch leuchtet zwar die rote Birne schon auf, wenn der sich nahende Zug noch in einiger Entfernung ist, geht aber sofort wieder aus, nachdem der letzte Wagen den Bahnübergang verlassen hat.

Zu beachten ist noch, daß bei Betrieb mit Gleichstrom der Polwendeschalter bei K eingebaut werden muß. Der Bau der Warnkreuze mit den Lampen dürfte keine besonderen Schwierigkeiten bereiten. (Eine Bauanleitung befindet sich in Heft 14/V. D. Red.)

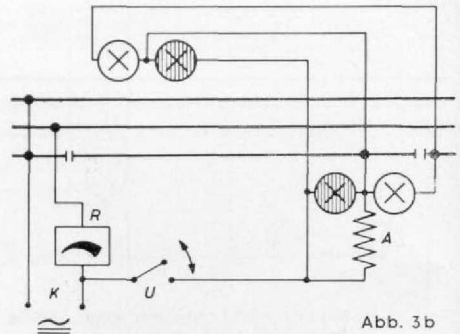
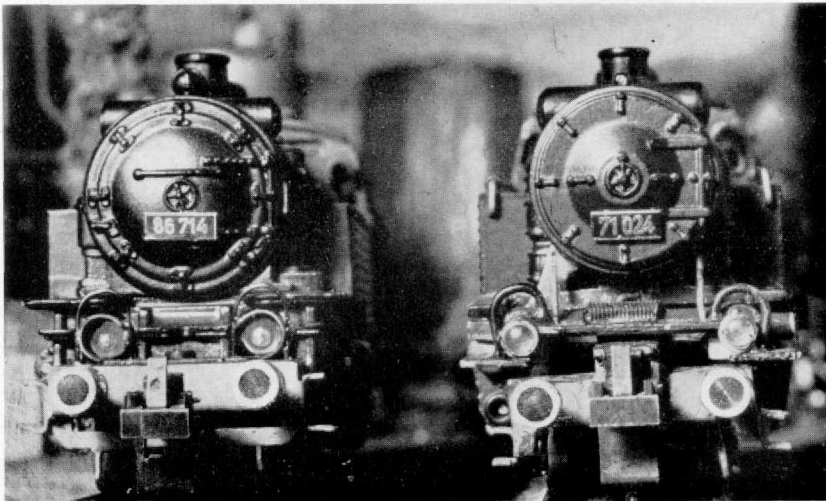


Abb. 3 b

Nach dem Einbau dieser Warnanlage hat man sich auf der Anlage einen Anziehungspunkt eigener Art geschaffen, der die Augen des Beschauers auf sich lenkt, auch dann, wenn der Übergang nicht befahren wird, schon durch das Blinken allein. (Warum wohl wenden viele Geschäfte mit ihren Leuchtreklamen dasselbe Prinzip an...?)



Weißer Ringe um die Puffer sind bestimmt keine zwecklose Einführung bei der DB! Außerdem nehmen sie sich auch im Kleinen gut aus. Weiße Plakafarbe — der Frau den kleinen Pinsel aus dem Nagellack-Fläschchen klauen — und nicht zittern (beim Streichen der Pufferteller, nicht beim „Klauen“ ...)!
Ertmer, Paderborn.