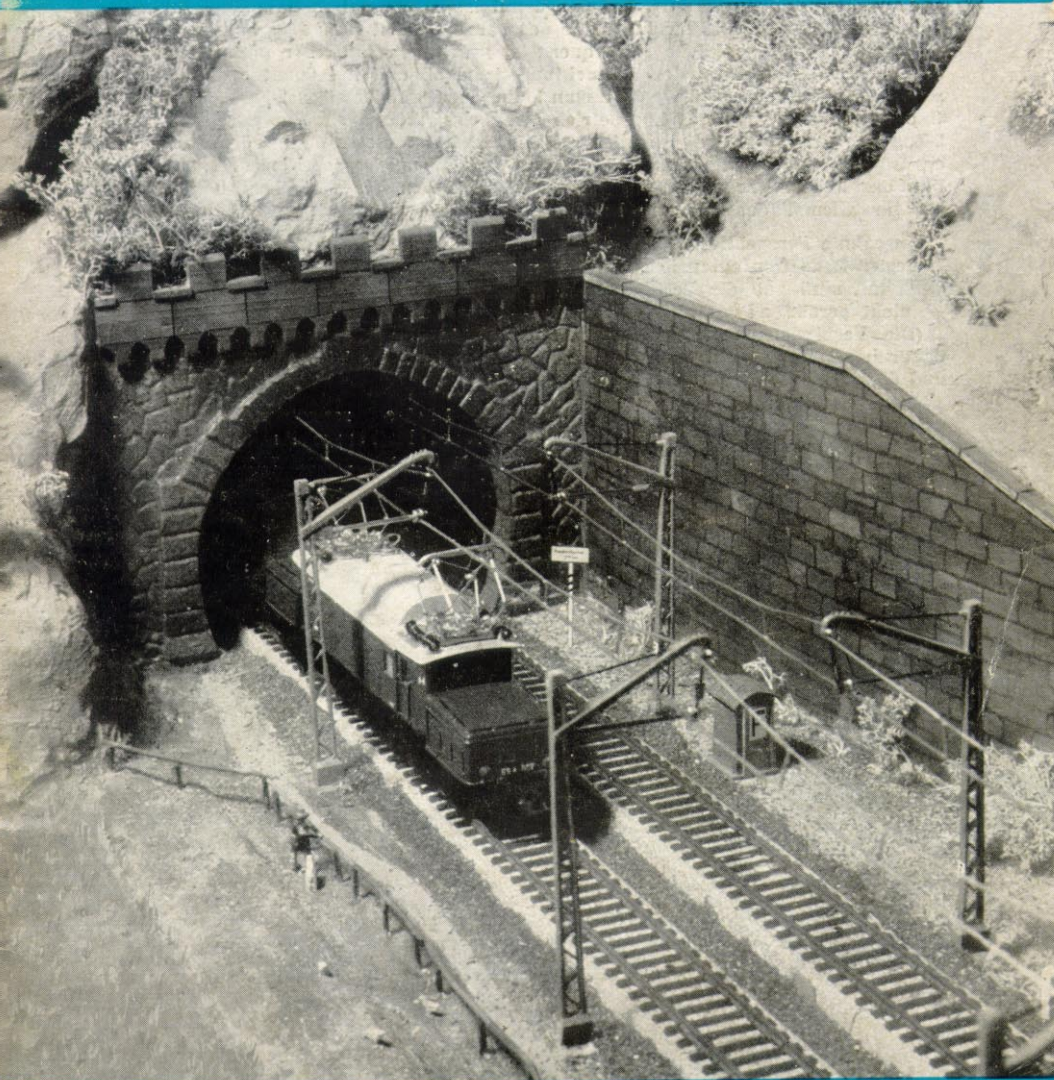


Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

NR. 15 / BAND V 1953

NÜRNBERG

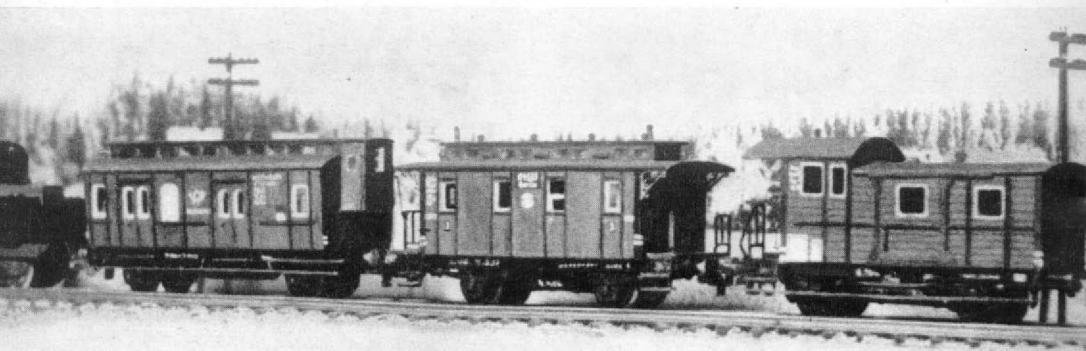
Jokl „entdeckt“ das neue Märklingeis

Er „entdeckte“ es nicht, sondern „etwas an ihm.“ Nicht an sich selbst, sondern eben an dem neuen Punktkontakt-Gleis. Die Schwellen sind ja nicht mehr geprägt, sondern aus Plastik eingesetzt. Und darauf sitzen die Schienen. Ergo müßte keine Masseverbindung mehr bestehen. Jokl wurde fiebrig. Voltmeter her und geprüft. Tatsächlich: Bei den einzelnen Gleisstücken sind die beiden Außenschienen und die Mittelkontakte fein säuberlich voneinander isoliert. Lediglich bei dem Anschlußgleis ist eine Schienenverbindung aus dünnem Blech vorhanden. Und auch bei den Weichen, Donner und Doria! Wenn man nun der einen Schiene Plus- und der anderen Minus-Strom zuführt, Fahrzeuge mit isolierten Achsen nimmt, wozu dann die Punktkontakte? Jokl strahlte über das ganze Gesicht (mit dem halben geht es ja nicht!) Seine gedankliche Konsequenz ist beachtlich: Entweder nimmt man mit den neuen Ski-Schleifern den Beleuchtungsstrom ab und hat damit endlich dieses „brennende“ Problem gelöst oder man kann einen unabhängigen 2-Zug-Betrieb, mit Oberleitung sogar einen 3-Zug-Betrieb wie beim TRIX-System durchführen. Ein 2-Zug-Betrieb (Ellok und Dampflok) ist ja auch im ersten Fall möglich. Er ist erschüttert und möchte am liebsten seine Selbstbaugleise fortwerfen. Nicht weil ihm das Märklin-Gleis besser gefiele, sondern wegen der verlockenden Aussicht, ein für allemal das verfluchte Beleuchtungsproblem beiseite geschafft zu haben.

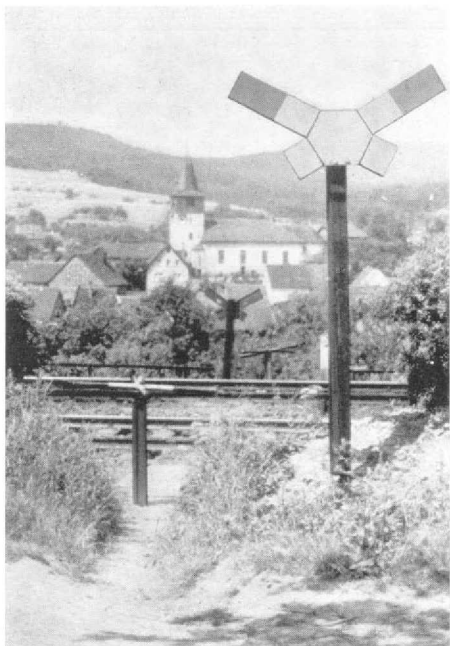
Ungeahnte Perspektiven für die Märklinisten! Es gilt nur, Loks und Wagen mit isolierten Radsätzen auszurüsten, wie man es bei Fahrzeugen für 2-Schienen-Betrieb auch tun muß und die Verbindungen in den Weichen zu beseitigen, dann stehen — nicht gerade alle, aber immerhin — manche Möglichkeiten zur Verfügung.

(Die Verbindungen in der Anschlußschiene, in den Weichen usw. sind leicht dadurch zu trennen, daß man die dünnen Bleche an der schmalen Stelle durchfeilt und die abgefeilten Zwischenstücke herauszieht.)

Dies vorerst einmal „informationshalber“, damit keine Leserschrift Jokl's "Entdecker-Prioritätsanspruch" zunichte machen kann. Es könnte ihn am Ende vor Enttäuschung der Schlag treffen und das kann ich nicht riskieren, da er noch gebraucht wird....
WeWaW.



Auf der Fahrt durch winterliches Gelände befinden sich die Erstlingsschöpfungen des Herrn H. Birkholz, Berlin (siehe Rückbild von Heft 11/V), der allmählich auf den Geschmack (des Selbstbauens) gekommen ist. Diese netten HO-Old-Timer (nach unseren Bauplänen) entstanden aus 1 mm Sperrholz und besitzen Inneneinrichtung. Das Zusammenlöten der Dachstützen, Bühnengeländer usw. soll **fatsächlich** leicht sein — meint Herr Birkholz!



.....

Schon wieder vergriffen!

Die 2. Auflage unserer bekannten
„*Streckenplan-Broschüre*“

in Höhe von 2500 Stück war innerhalb von 4 Wochen wiederum vergriffen, da sie in steigendem Maß auch von weiteren Kreisen gekauft wird.

Die dadurch erforderliche

3. Auflage

ist bereits greifbar, so daß die zurückgestellten Aufträge umgehend erledigt werden.

Preis 2,95 DM. Über 90 Strecken- und Bahnhofs-gleispläne, teils mit perspektivischen Ansichten.

Miba-Verlag Nürnberg

.....

Links und rechts vom Schienenstrang . . .

... finden sich immer wieder kleine Nebensächlichkeiten, die aber „en miniature“ stets zur Belebung unserer Strecken beitragen, so wie dieser Wegübergang mit Drehkreuz und Warntafel. Eine kleine Anregung für den Landschaftsgestalter. (Aufnahme Bellingrodt).

Die Karambolage auf der Dorfstraße . . .

... imitierte Herr Fritz Aurin, Düsseldorf, anläßlich des kürzlichen VW-Jubiläums, um auch im H0-Modell die „Widerstandsfähigkeit“ der Wiking-Volkswagen-Karosserie unter Beweis zu stellen. Am Schleudern des Volkswagens war die regennasse Straße schuld. Und wenn die beiden Fahrer nicht gestorben sind, stehen sie noch heute fluchend und schimpfend auf der TRIX-Anlage des Herrn Aurin . . .!



Heft 16 ist am 19. Dezember bei Ihrem Händler!
(in Begleitung des Miba-Reporters Nr. 71)



Eisenbahn als Briefmarkenbild

Während der Modelleisenbahnbauer mit Handwerkszeug und den verschiedensten Werkzeugen an der Werkbank seiner Leidenschaft frönt, sitzt der Briefmarkensammler mit Lupe, Pinzette, Zähnungsschlüssel und Wasserzeichensucher vor den vielen bunten Papierchen, den Briefmarken, ordnet, studiert sie und strebt nach immer größerer Vollständigkeit seiner Sammlung.

Bei der Vielzahl der Briefmarken, die es heute aus aller Herren Länder gibt, ist es schier unmöglich, eine einigermaßen vollständige Briefmarkensammlung Europas oder gar der ganzen Welt zusammenzutragen. Daher beschränkt man sich jetzt zumeist auf das Sammeln von Briefmarken nur einiger Länder. Daneben werden aber auch sogenannte „Motivsammungen“ zusammengetragen, z. B. Briefmarken aus aller Welt mit Bildern der Schifffahrt, der Politik, des Christentums, der Tier- und Pflanzenwelt oder auch des Sportes. Ein beliebtes Motivthema ist auch die Eisenbahn oder nur die Lokomotive.

Während die ersten Briefmarken meist nur als Briefmarkenbild den jeweiligen Landesherren, das Staatswappen oder gewöhnliche Ziffernzeichnungen trugen, wurde es nach der Jahrhundertwende immer üblicher, schön beelderte Marken mit den verschiedensten Darstellungen zu drucken. Da Eisenbahn und Post in allen Ländern Hand in Hand arbeiten, lag es nahe, auf den Briefmarken auch Bilder aus dem Eisenbahnwesen zu zeigen. Sind es zuerst meist Lokomotivtypen oder Postzüge, so bringen die verschiedensten Eisenbahnkonferenzen oder Eisenbahnjubiläen willkommenen Anlaß zur Ausgabe prächtiger Marken mit Motiven aus dem Eisenbahnwesen, von der ältesten bis zur modernsten Lokomotive, vom Streckenarbeiter bis zum Lokomotivführer, der auf der violettblauen, bulgarischen 7-Lewa-Marke sogar ein König ist (der von der Eisenbahn sogar ein König ist) (der von der Eisenbahn sogar ein König ist), ausnahmslos zahlreicher Kolonien, insbesondere der britischen, und seltenerweise auch Großbritannien selbst, des eigentlichen Geburtslandes der Lokomotive, findet man bei den meisten Postverwaltungen Briefmarken mit Eisenbahnmotiven, so z. B. in Ägypten, Chile, China, Costa Rica, Ecuador, Guatemala, Honduras, Indien, Japan, Kolumbien, Korea, Mexiko, den Vereinigten Staaten von Amerika, Neufundland, Nicaragua, Persien, Spanisch-Marokko und in zahlreichen europäischen Ländern.

Ich glaube, daß es auch für den Modellbahner nicht uninteressant ist, einmal einen Blick auf dieses Gebiet zu werfen. Als Beispiel nur ein paar bemerkenswerte Marken jeweils v. o. n. u. in $\frac{1}{4}$ Größe:

Bild 1: Eine moderne Schnellzuglokomotive der Deutschen Reichsbahn; diese rote Marke gehört zu der aus 4 Werten bestehenden Gedenk Ausgabe anlässlich der Jahrhundertfeier der deutschen Eisenbahn. Die grüne 6 Pfg.-Marke dieses Satzes zeigt den „Adler“, die erste Lokomotive auf der Strecke Nürnberg—Fürth, die blaue 25 Pfg.-Marke den „Fliegenden Hamburger“ und die rotilla 40 Pfg.-Marke einen Stromlinienschnellzug.

Bild 2: Die dunkelgrüne 30-Cent-Marke mit der modernen elektrischen Lokomotive erschien 1937, als der 13. Eisenbahngongreß in Paris tagte.

Bild 3: Zu der auf Bild 2 gezeigten Sondermarke gehört als zweiter Satzwert diese blaue 1,50-Franc-Marke mit der modernen Dampflokomotive.

Bild 4: Eine Breitspurlokomotive aus Rußland. Diese blaue Marke ohne Wertangabe gehört zu einem aus vier Werten bestehenden Wohltätigkeitssatz aus dem Jahre 1922 zugunsten der Hungerhilfe.

Bild 5: Eine violette 25-Groschen-Marke mit einer Schnellzuglokomotive anlässlich der Feier „100 Jahre Eisenbahn in Österreich.“ Auf der dunkelbraunen 12-Groschen-Marke dieses Satzes sieht man die erste österreichische Dampflokomotive, die „Austria“, und auf der karminbraunen 35-Groschen-Marke rollt eine moderne elektrische Lokomotive über die Strecke, hinter der der „Wilde Kaiser“ emporragt.

Bild 6: Stamm aus Japan; das Bild einer fast deutsch anmutenden Dampflokomotive feiert auf der dunkelgrünen 5-Yen-Marke den 70. Geburtstag der japanischen Eisenbahn.

Bild 7: Ebenfalls eine japanische Marke. Auf Gedenkblock die alte japanische Lokomotive „Benkei.“ Die Marke wurde zum Gedenken an den 75. Geburtstag der Eisenbahn in Japan herausgegeben.

Bild 8 u. 9: Auch die Schweiz erinnert 1947 mit einer prächtigen Sonderausgabe an das 100 jährige Bestehen ihrer Eisenbahn. Aus diesem Satz hier die grüne 5-Cent-Marke und die rote 20-Cent-Marke mit dem elektrischen Gotthard-Schnellzug.

Bild 10: Zeigt anlässlich des 100. Geburtstages der dänischen Eisenbahnen auf der bläulichgrünen 15-Öre-Marke die erste dänische Dampflokomotive „Odin.“ Die zwei anderen Werte dieses Satzes sind mit Bildern einer modernen Lokomotive und eines aus der Fähre ausfahrenden Blitzzuges geschmückt.

Bild 11: Diese Marke stammt aus dem Sonderatz anlässlich der Deutschen Verkehrsausstellung 1953 in München. Diese braune 4-Pfg.-Marke symbolisiert mit Befehlsstab und Zug auf der Eisenbahnstrecke den deutschen Eisenbahnverkehr.

Bild 12: 1944 gab Frankreich diese blaugraue 1,50-Franc-Marke zur Erinnerung an die vor 100 Jahren eingeführten, auf Schienen rollenden Postämter heraus. (Schluß S. 573.)



Dieses Thema dürfte bei vielen Lesern bald wieder akut werden, wenn es an die Erstellung der „traditionellen“ Weihnachtsanlage geht. Aber auch mancher Neubeginner, der sich eine stationäre Anlage raummäßig leisten kann, wird sich hierüber Gedanken machen müssen. Wir wissen nur zu genau, daß gerade in dieser Hinsicht allzu oft „gemogelt“ oder besser gesagt „gewurschtelt“ wird. (Vielleicht trifft uns mit ein Verschulden, weil wir tatsächlich auf dieses Thema noch nicht näher eingegangen sind). Um es gleich gründlich zu machen, wollen wir auch dem Tunnelbau einige Aufmerksamkeit zuwenden, da er in ursächlichem Zusammenhang mit der Oberleitung steht. Wir wollen nämlich Wert darauf legen, auch die Tunnelröhre möglichst fachmännisch zu gestalten (mindestens so weit man sie einsehen kann), sodaß von vornherein

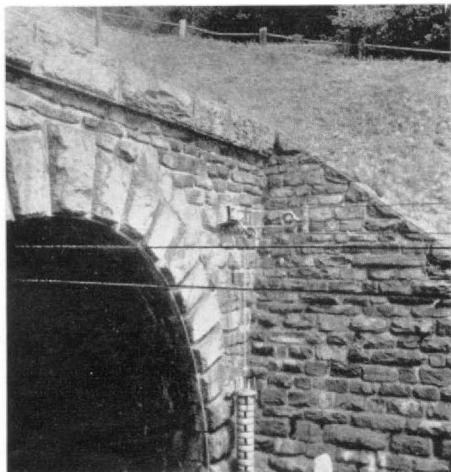


Abb. 1. Tunnelportal mit einmündender Oberleitung.

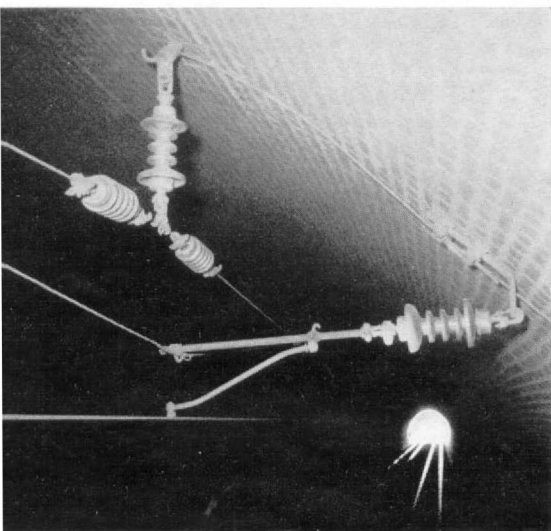


Abb. 2. Die Fahrtdrahtaufhängung im Tunnel, die nahezu dem Selbstbauer überlassen bleibt.

eine „Mogelei“ mit dahinter aufgestellten Oberleitungsmasten zunichte gemacht ist. In der Annahme, daß der Oberleitungselbstbauer wohl eher und von sich aus schon eine vorbildähnliche Aufhängung im Tunnel ausführt (Abb. 2), wollen wir heute die Möglichkeiten bei Verwendung der weitverbreiteten Vollmer-Oberleitung untersuchen. Außerdem wollen wir mit der Unsitte der zu großen und unförmigen Tunnelportale aufräumen und legen unserem Bau eines der neuen Gäßlein-Portale für eine 2-gleisige Ellok-Strecke zugrunde.*) Voraussetzung hierfür ist allerdings ein Gleisabstand von 5 cm (von Gleismitte zu Gleismitte), wie er bei den neuen Märklin-Gleisen gegeben ist und wie er von einem Gleisbauer ohne weiteres verlangt werden kann. Bei den bisherigen Märklin-Gleisen, bei TRIX- oder Fleischmann-Gleismaterial muß man durch Gleisbogenstücke eben auf diesen Gleisabstand zu kommen versuchen.

*) Siehe Seite 511 Heft 14/V.

In ungünstigen Fällen kann man auch den kleinen Trick anwenden und 2 eingleisige Portale nebeneinander setzen, eine Lösung, die zweifelsohne besser aussieht als zu breite und demnach zu hohe Portale und wie sie mitunter auch beim großen Bruder zu finden ist. (In der Nähe von Wuppertal stehen gleich 3 eingleisige Tunnelportale nebeneinander!)

Doch nun zum Thema selbst! Als erstes werden die Gleise mit den Oberleitungsmasten verlegt, wobei das letzte Oberleitungsstück noch ca. $\frac{1}{3}$ in das Portal hineinragt. Nach Abb. 7 wird dieses letzte Stückchen gekürzt bzw. zurecht gebogen. Die Oberleitung lassen wir vorerst „links liegen“ und knöpfen uns das Portal vor. Auf mehreren Sperrholzstückchen (ca. 5-8 mm stark) reißen wir nach dem Originalportal die Tunnelöffnung an und sägen diese aus. Im Interesse der weiteren Arbeiten tut man gut, diese Sperrholzstücke gleichhoch zu wählen.

Wenn die Tunnelstrecke gradlinig verläuft, genügt — je nach dem ver-

wendeten Oberleitungsdraht — alle 20-30 cm ein Holzportal. Bei Bogenstrecken muß man wohl alle 10-15 cm eines aufstellen, da sich die Papprohre ja nicht auf die erforderliche Form biegen lassen. An die Portale sind kleine Holzklötzchen zu schrauben (Abb. 8), mit deren Hilfe die Portale auf der Anlagengrundplatte festgeschraubt werden. Ein Festleimen hilft nichts, da die gesamte Tunnelröhre zwischenrein nochmals abgenommen werden muß.

Die Portale sind also zunächst einmal im erforderlichen Abstand zu befestigen, wobei man sie bei Bogenformen nach der darunter befindlichen Gleisschwelle radial ausrichtet. Dann werden Aktendeckelstücke (Breite je nach dem Portalbogen, Länge etwas größer als die jeweiligen Portalabstände) eingeschoben und mit einem Bleistiftstrich — entlang den Portalöffnungen — die Linie markiert, nach welcher der Aktendeckel ausgeschnitten werden muß. (Wichtig bei den gebogenen Tunnelröhren, die ja aus einzelnen geraden Teilröhren zusammen-

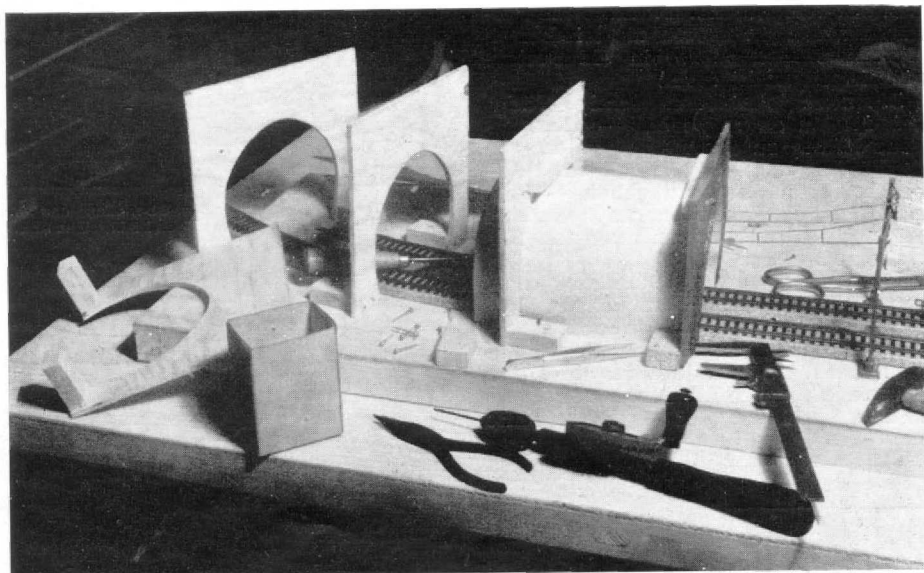


Abb. 3. So entsteht die Tunnelröhre. Das „Durcheinander“ hinterließen: Jokl (alias Joachim Kleinknecht) und Allö (alias Alfred Löser), beide ihres Zeichens Chemigraphen im Miba-Verlag und passionierte Modellbauer

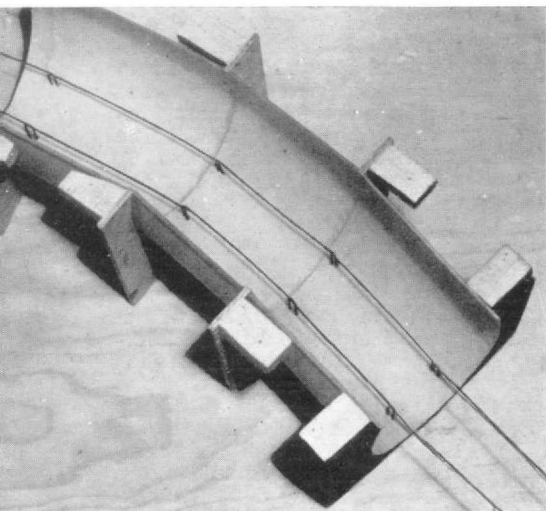


Abb. 4. Die Tunnelröhre von unten. „Schönheitshalber“ (aber unnützerweise) sind jeweils 2 Drahtstifte eingeschlagen und „irrtümlicherweise“ einzelne Leitungsstücke angelötet!

gesetzt werden müssen!) Wenn dies geschehen ist, geht es an das Einkleben der Pappstücke. (Notfalls die Portale etwas lockern, um die leimbestrichenen Stücke besser in die Portale einbringen zu können.)

Die nächste nicht unwichtige Tätigkeit ist ein gutes Vesper — nicht um neue Kräfte zu sammeln, sondern um den Leim trocknen zu lassen. Noch besser ist schlafen zu gehen — falls es nicht gerade mitten am helllichten Tag ist! — und erst am nächsten Tag weiterzumachen.

Nach ein paar Stunden also, schraubt man die Tunnelröhre los, stellt sie auf den Kopf (daher die Forderung nach gleichhohen Sperrholzbretchen!) und schlägt in die Holzportale an den Stellen, wo die Oberleitung verläuft, ca. 3 cm lange Stifte

ein, (Abb. 9) die beim vorliegenden Portal z. B. 15 mm vorstehen. (Besser „nachklopfen“ als wieder „herausziehen“ oder noch besser: Schrauben verwenden!) Um die Möglichkeit auszuschließen, daß die Lokstromabnehmer hängen bleiben (eine Gefahr, die bei gebogenen Röhren über kleinen Gleisradien bestehen kann), ist die Oberleitung im Tunnel niedriger zu legen, damit die Pantographen etwas zusammengedrückt werden und deren Schleifbügel dadurch mehr seitlichen Spielraum bekommen. Eine weitere Vorbeugungsmaßnahme ist gleich zu Beginn der Arbeiten vorzusehen: Man sägt die im Bogen stehenden Tunnelöffnungen etwas größer aus als das Original-Portal!

Nun sind wir endlich soweit, den 1 mm-Oberleitungsdraht an die Nagel- oder Schraubenköpfe zu löten. An Stoßstellen lötet man die Drahtenden

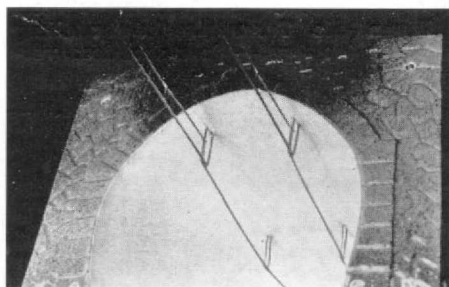


Abb. 5. Der Übergang von Vollmer-Oberleitung und Tunnel-Fahrleitung. Wegen der jeweiligen 2 Stifte siehe Abb. 4

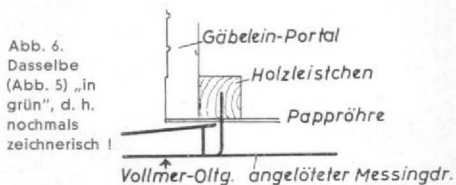


Abb. 6. Dasselbe (Abb. 5) „in grün“, d. h. nochmals zeichnerisch!

Zeichnungen unmaßstäblich!

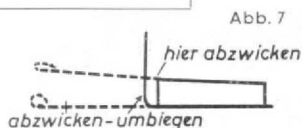


Abb. 7

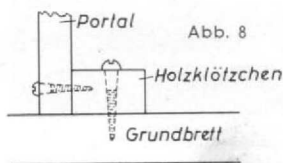


Abb. 8



Abb. 9