

Miniaturbahnen

Die führende Deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

NR. 10 / BAND V 1953

NÜRNBERG



Das kleine Eisenbahner-Porträt:

Der Heizer

Er sieht aus wie ein Kumpel, der aus dem Bergwerk kommt — genau so geschwärtzt, verschmürrt und abgearbeitet, obwohl er nicht unter Tag fährt, sondern mitunter durch eine sonnen-durchflutete Landschaft. Doch davon sieht er herzlich wenig und der Reisende, der sich mit Behagen der Eisenbahnfahrt hingibt, denkt keinen Augenblick an den unermüdlichen Kohlen-schaufler da vorn auf der Lok. Und doch ist er genau so wichtig wie der Lokführer, denn mit jeder Schaufel voll schwarzer Diamanten, die er in den unersättlichen Feuerschlund wirft, rückt der Zug seinem Ziel näher. Was wäre wohl, wenn er sich mal so zwischenrein ein Stündchen aufs Ohr legen würde?

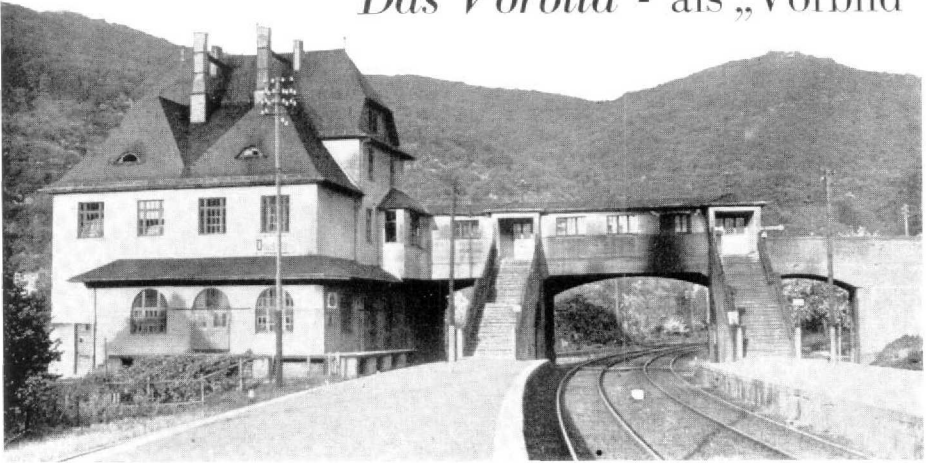
Kaum auszudenken! — abgesehen davon, daß dem Heizer in solchem Fall umgekehrtermaßen von der vorgesetzten Dienststelle ordentlich „eingeholt“ würde. Und das ist schließlich seine ureigenste Aufgabe der Lokomotive gegenüber, um die ihn bestimmt niemand beneiden wird. Wissen Sie zum Beispiel, was es heißt, in wenigen Stunden 120 Ztr. Kohlen aufzuwerfen? Unsere Hochachtung vor diesem Schwerarbeiter der Bundesbahn! So lange nicht sämtliche Dampfloks mit der automatischen Stoker-Befuerung ausgerüstet sind (wie man sie in München bei der 45 besichtigen kann), ist der zweite Mann da vorn im Führerhaus ein äußerst wichtiges Glied in der Maschinerie der Eisenbahn.

Wichtiges von der Münchner Verkehrsausstellung

- **Geänderte Besuchszeiten:** Die tägliche Besuchszeit ist nunmehr 9-21 Uhr (bisher 10-22 Uhr) Eintritt: 2.— DM; ab 18 Uhr 1.— DM
- **Besucherzahlen:** In der 1. Woche waren — trotz heftigem Regenwetter — 160 000 Besucher auf der Ausstellung, in der 2. erhöhte sich diese Zahl auf 320 000. Nach der 3. Woche wurde der 500 000ste Besucher — eine Studentin aus Bremen — mit einem 14-tägigen Kuraufenthalt ausgezeichnet. Diese Besucherzahlen sind umso bemerkenswerter, als das unbeständige und regnerische Wetter eher hemmend als fördernd wirkte. (Böse Zungen behaupten, daß man die ewigen Regengüsse durch den Regenschirm beschrien hätte, den man dem symbolischen Ausstellungsmännchen in die Hand drückte!)
- **Ausführlicher Bildbericht:** Die Herausgabe des derzeit in Vorbereitung befindlichen „Miba Reporter“ wurde etwas hinausgeschoben, um in diesem das Wichtigste der Verkehrsausstellung würdigen zu können.
- **Die große Modellbahn-Anlage** beginnt die Gemüter zu bewegen, da sie nicht nur einmalig und sehenswert, sondern auch gleichermaßen eigenwillig und problematisch ist. Wir werden in der „Miba“ näher darauf eingehen, sobald der Münchner Modellbahn-Club etwas „Luft“, d.h. Zeit gewonnen hat und zufriedensstellendes Fotomaterial vorliegt.
- **Als Vorgeschmack** zeigt Ihnen das heutige Titelbild einen Ausschnitt und das Rückbild eine Totalansicht, die die gewaltige Ausdehnung der Riesenanlage aber nur vage erkennen läßt. Der Fahrbetrieb ist natürlich ferngesteuert; der Club-Angehörige diente unserem Sonderbildberichter Zahn aus München lediglich als willkommene Stafflage. Es ist jedenfalls ein verblüffender Anblick, wenn die Eisenbahnfähre in dem tiefblauen Wasser ruhig und zielstrebig ihre Bahn zieht und haargenau auf der anderen Seite anlegt, sodaß die Wagen mit einer V 80 vom Schiff aufs Land gezogen werden können. Als Fahrzeug-Kupplung dient die (etwas abgeänderte) Sommerfeldt-0-Kupplung.

Heft 11 ist erst in der ersten Septemberwoche bei Ihrem Händler!
(mit mehrfarbiger Beilage)

Das Vorbild - als „Vorbild“



Rein sachlich betrachtet, handelt es sich um den Durchgangsbahnhof Dausenaualbahn, von dem aus man – wie das bei Bahnhöfen so üblich ist – da und dorthin fahren kann. Ein Modellbahner schaut die Dinge meist mit anderen Augen an und da fällt ihm an diesem Bahnhof verschiedenes auf, was seine Fantasie befruchten kann: das nicht alltägliche Empfangsgebäude, die gedeckte, massive Bahnsteigüberführung und die dahinter liegende Straßenbrücke.

Insgesamt also ein nachbildenswertes Motiv, das für manche Anlage willkommen sein dürfte, zumal über die Brücke ja ohne weiteres noch eine Straßenbahn oder ein Trolley-Bus fahren könnte. Gegebenenfalls ließe sich sogar eine Turmstation daraus konstruieren. Das Empfangsgebäude selbst dürfte mit seinen Vor- und Anbauten, seinem „aufgelockerten“ Dach mit Türmchen und Kaminen ein wirkungsvolles Modell abgeben. Auf eine haargenaue Kopie kommt es ja garnicht an, die Hauptsache ist die gegebene Anregung zur Entlastung der (leider Gottes) durchwegs „armseligen“ Fantasie. (Wir sprechen aus Erfahrung !)

(Fotos: Bellingrodt)



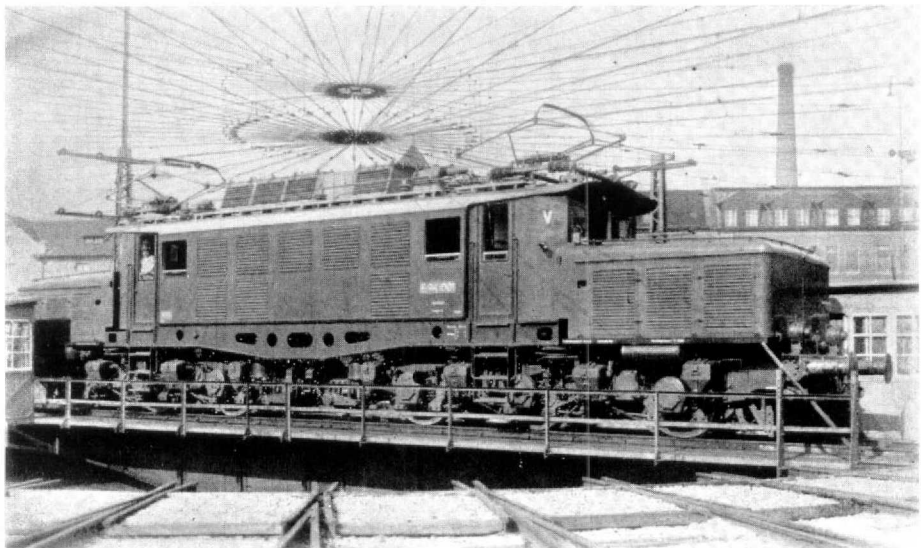


Foto Lokbildarchiv Bellingrodt

Oberleitungssorgen

von Ing. Panzer

bei Drehscheiben und Schiebebühnen

Unsere bisherigen Bauanleitungen von Drehscheiben und Schiebebühnen haben zur Folge gehabt, daß auch einige Oberleitungsleute mit solchen Objekten liebäugeln. Es wundert uns nicht, daß sie sich hilfessuchend an uns wandten, denn es tauchen Probleme auf, die durch das im Bild gezeigte „Spinnen-Netz“ über einer Drehscheibe schlagartig beleuchtet werden.

Wir wollen nicht verhehlen, daß sowohl eine Drehscheibe, wie auch eine Schiebebühne für den Oberleitungsanhänger eine verdammt knifflige Angelegenheit darstellt. Nichtsdestotrotz wollen wir die auftauchenden Schwierigkeiten einmal untersuchen, jedoch gleich vorweg betonen, daß es sich hierbei nicht um der Weisheit letzten Schlag handelt.

Es dürfte wohl unmöglich sein, das „Spinnen-Netz“ über einer Drehscheibe vorbildgetreu nachzugestalten. Der Ring über der Drehscheibenmitte hängt an einem Drahtseil, welches zwischen Masten gespannt ist. An diesem Ring sind die Fahr-

leitungsdrähte der einzelnen Anschlußgleise befestigt. Um beim Drehen keinen Kurzschluß entstehen zu lassen, zieht der Ellok-Führer die Stromabnehmer ein, sobald seine Maschine auf der Drehscheibe steht. Erst wenn das richtige Anschlußgleis erreicht und die Drehscheibe zum Stillstand gekommen ist, werden die Stromabnehmer wieder an den Fahrdrabt gelegt.

Da es bei unseren kleinen Modellen — wenigstens in Baugröße H0 — leider nicht möglich ist, die Stromabnehmer zu senken, müssen wir von anderen Voraussetzungen ausgehen.

Nach unserer Ansicht dürfte der nachfolgend beschriebene Weg wohl der einfachste sein: Zwischen zwei Gittermasten (kleinen Turmmasten), die rechts und links von der Drehscheibe stehen, wird ein Draht gespannt, an dem genau über dem Mittelpunkt der Drehscheibe ein kleiner Ring aus Isolierstoff aufgehängt wird. An diesem Ring befestigen wir nun, wie beim großen Vorbild, unsere Oberleitungen. Nachdem

wir aber meist nur wenig Anschlußgleise haben, wird es notwendig sein, noch weitere Hilfsdrähte einzufügen. Diese können auf der einen Seite am (festgeschraubten) Lokschuppen befestigt werden, während auf der gegenüberliegenden Seite kleine Hilfsäste notwendig sind. Diese Hilfsdrähte und Fahrdrähte müssen so nahe beieinander liegen, daß der Stromabnehmerbügel immer zwei zu gleicher Zeit berührt. Werden nämlich die Abstände zwischen den Drähten zu weit, so kann es passieren, daß der Stromabnehmer dazwischen in die Höhe springt und am nächsten Draht hängen bleibt.

Um nun beim Drehen keine Kurzschlüsse zu verursachen, müssen die stromführenden Oberleitungsdrähte der „Spinne“ abschaltbar eingerichtet und von denen der einzelnen Anschlußgleise in Lokschuppen isoliert sein. Der Vorschlag von Abb. 3a gilt sinngemäß. Durch Einstecken der Oberleitungsdrähte in die Holzwand des Schuppens (Isolierstück nicht vergessen!) ist diese Forderung leicht zu erfüllen.

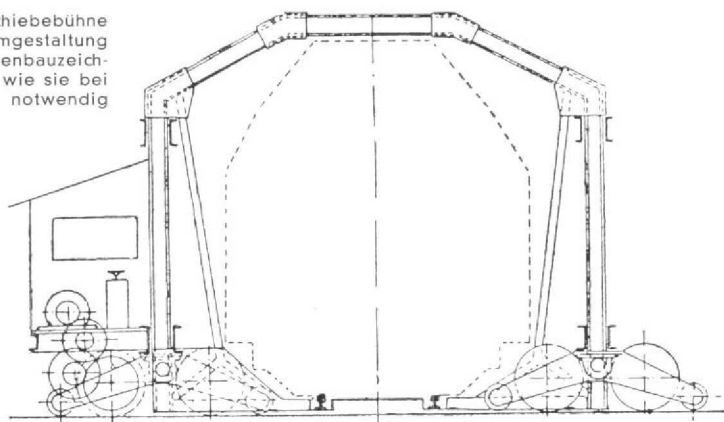
Die Schaltverdrahtung selbst ist nicht schwierig. Beim Zweischienen-Zweileiter-System, wobei also beide Schienen als Rückleiter fungieren, erhalten die Oberleitungen der Schuppengleise ihren Fahrstrom durch die Drehscheibe, während beim 2-Schienen-Dreileiter-Betrieb entweder die eine Schiene oder die Oberleitung gesondert geschaltet werden müssen. Daß die gesamte „Spinne“ bei der Ausfahrt unter Strom steht, dürfte sich im Betrieb kaum

nachteilig auswirken, man darf eben nur keine Ellok zwischen Drehscheibe und Lokschuppen stehen lassen.

Die Schiebebühne scheint weniger Probleme aufzugeben, doch ist das eine optische Täuschung, wie Sie gleich sehen werden. Auch hier steht und fällt die vorbildgetreue Nachbildung mit der Möglichkeit, die Stromabnehmer einzuziehen. Da bei H0 diese Voraussetzung von vornherein ausscheidet, haben wir uns auch hierüber einige Gedanken gemacht und sind zu folgender Kompromißlösung gekommen:

Auf der Schiebebühne sind an den beiden Enden sowie in der Mitte sogenannte Portale zur Befestigung des Fahrdrabtes anzubringen. Wie aus der Abb. 2 hervorgeht, werden wir die Schiebebühne aus Heft 13/IV breiter ausführen müssen, sollen die Portale nicht „verzerrt“ (zu schmal und zu hoch) aussehen. Als Material zur Anfertigung verwenden wir am besten ein Nemec-T-Profil Nr. 18 4×4 mm. Die einzelnen Stücke werden in entsprechender Form ausgesägt und untereinander verlötet. Zur Verstärkung der Lötstellen dient evtl. schwaches Messingblech. Unter Umständen lassen sich diese Profile auch aus einem schwachen Sperrholz aussägen. An diesen Portalen sind in der Mitte über dem Gleis die Halter für den Fahrdraht befestigt (Abb. 4). Die lichte Weite dieser Messingröhrchen darf nur so groß sein, daß sich der Fahrdraht gerade noch darin bewegen läßt. Unten wird ein Stück weggefeilt, sodafß die Unterseite des Fahrdrabtes

Abb. 2 Portalschiebebühne als Anregung zur Umgestaltung unserer Schiebebühnenbauzeichnung aus Heft 13/IV, wie sie bei Oberleitungsbetrieb notwendig wird.



Zeichnung im Maßstab 1:100

zum Vorschein kommt. Der Fahrdrabt über der Bühne besteht aus 2 Stücken, die sich in der Mitte etwas überschneiden (Abb. 5). An beiden Enden werden die beiden Fahrdrähte etwa 3—4 mm nach oben gebogen. An den nach außen liegenden Enden ist ein kleines gebogenes Gleitblech anzulöten (Abb. 3c). Die vorerwähnten Gleitlager (Fahrdrabthalter), die vor dem Aufbiegen der Enden auf den Fahrdrabt geschoben werden, sind an den Portalen zu befestigen. Am mittleren Portal liegen die Fahrdrähte in gleicher Höhe nebeneinander. Mittels einer kleinen Zugfeder werden die beiden Fahrdrabthälften nach außen gedrückt.

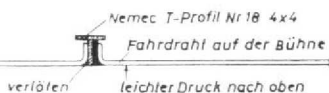
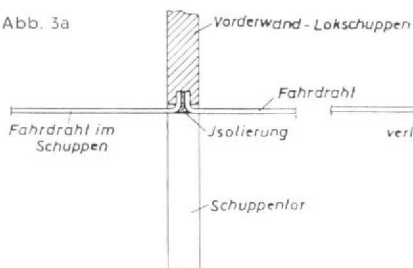
An den beiden Längsseiten der Bühnen-grube werden in Höhe der Fahrdrähte Neme-Profile Nr. 18 (4×4 mm) zwischen je zwei Masten befestigt. Dies entspricht kei-nestfalls dem Vorbild, läßt sich aber u. E. nicht ändern. An der Grubenseite dieser T-Profile werden die beiden Gleitbleche der Bühnenoberleitung (durch die kleine Feder) angedrückt. Hier muß eingeschaltet werden, daß die Gleitbleche mit einer leichten Vorspannung, d. h. mit einem Druck nach oben, zu montieren sind. Durch diese Gleitbleche soll nämlich gleichzeitig auch die Strom-versorgung für den Fahrdrabt der Schiebe-bühne erfolgen. Auf der Schuppenseite der T-Stücke sind über den einzelnen An-schlußgleisen die zugehörigen Fahrdrähte anzulöten (Abb. 3b). Diese T-Stücke mit den angelöteten Fahrdrähten und die Gleitbleche der Bühne sind der wunde Punkt dieser Anlage. Hier ist sehr genaues Arbeiten und ein sauberes Zufeilen der Lötstellen uner-

läßlich, damit ein störungsfreier Übergang der Stromabnehmer von Fahrdrabt zu Fahrdrabt geschaffen wird. Die Fahrdrähte der Gleisstützen zwischen Schiebebühne und Lokschuppen sind in der Schuppen-wand (Mitte Toröffnung) nach Abb. 3a zu verankern. Die Befestigung der anschlie-ßenden Schuppen-Oberleitungen erfolgt an diesen Stellen in der gleichen Weise, wo-bei die unbedingt erforderliche Isolation mit Holzkitt o. dgl. erreicht werden kann. (Der glatte Übergang zwischen den Fahrdrähten wird durch Zufeilen der Isolier-masse erreicht.) Durch diese Anordnung ist es möglich, die einzelnen Schuppengleise sowie auch die Bühne selbst abzuschalten.

Auf der dem Schuppen abgewandten Seite muß ebenfalls eine Trennung von den Zu- und Ausfahrgeleisen erfolgen, am besten an einem Oberleitungsmast. Daß die kurzen Oberleitungsstücke zwischen Schup-pen und Gleisschiene sämtliche unter Strom stehen, spielt keine Rolle, wenn man darauf achtet, daß die Elloks stets ord-nungsgemäß innerhalb des Schuppens stehen, die Fahrdrähte über den Schuppen-gleisen sind ja getrennt und mehr als eine Maschine kann man sowieso nicht zur gleichen Zeit ein- oder ausfahren lassen.

Nach diesen Betrachtungen werden Sie verstehen, daß der Drehscheiben- oder Schiebebühnenbetrieb dem Ellok-Freund einige Nüsse zu knacken gibt. Wer diese Probleme besser gelöst hat oder — bei einfacher Ausführung — zumindest betriebs-sichere Ergebnisse zeitigte, möge sich ge-trost einmal melden.

Abb. 3a



← Abb. 3b

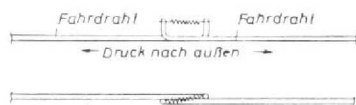


← Abb. 3c

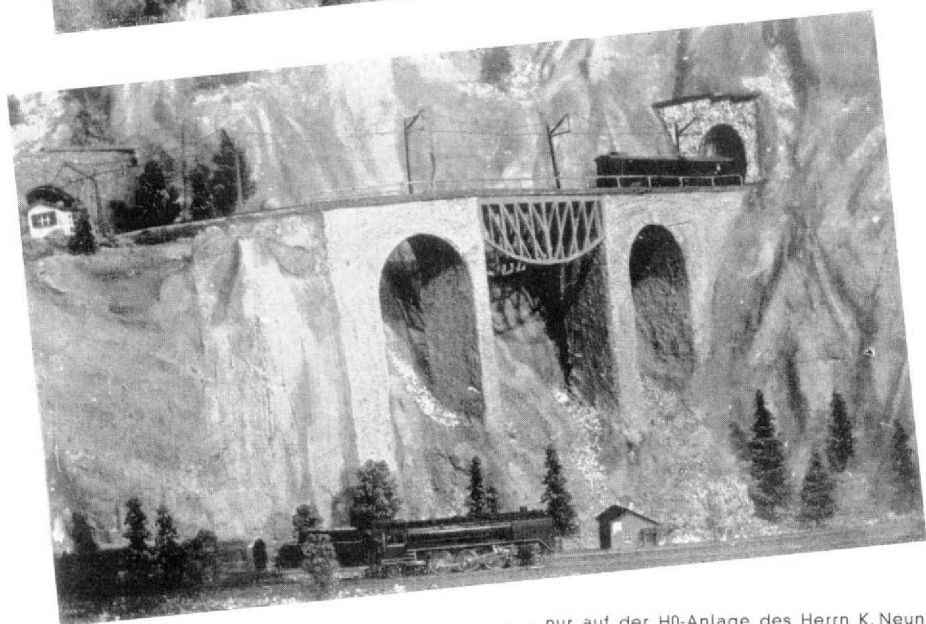
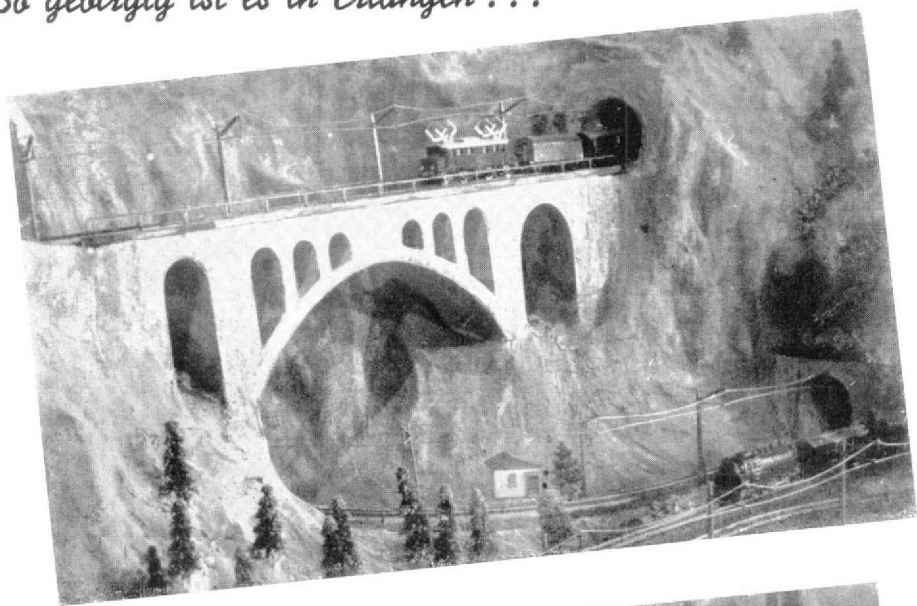


Abb. 4

Abb. 5



So gebirgig ist es in Erlangen . . .



. . . nur auf der H0-Anlage des Herrn K. Neun, die dem Liebhaber verschlungener Bergstrecken das Herz höher schlagen ließe, wenn er den Streckenplan sehen würde (16 Tunnelabschnitte, 11 Brücken, von denen hier 2 Stück im Bild gezeigt werden). Größe der Anlage 6x5½ Meter.

HOPALEGIÖF

... ist keineswegs ungarisch, sondern die „Kurzbezeichnung“ für eine Landschaftsgestaltung aus Holz, Pappe, Leim-Gips und Ölfarbe, wie sie Herr Heckmann aus Markdorf nach Miba-Mannier prägte.

Das Besondere an diesem kleinen Motiv ist die Baugröße: IT. Als „Seewasser“ dient eine Glasplatte, der Lackwellen gelegt wurden. Herr Heckmann findet diese Methode besser als gewelltes Kunstglas, da auf

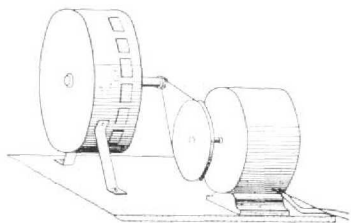
diese Weise auch Strömungsschnellen (hier unter der Brücke) dargestellt werden können. Die Brücke selbst wurde aus 1x1 mm Holzleischen, Fournier und Rudol 333 gebastelt. Die ca. 13—15 mm großen Figürchen aus Wachs sind teilweise aus bis zu 10 Teilen zusammen „gelötet“. („Weichlötlung“ mittels heißer Stecknadel).



Wer kennt den rechten Kniff - mit dem echten Pfiff?

Ich glaube, daß es nun doch einmal Zeit ist, die „Pfeiferei“ aufs Trapez zu bringen. Was wurde nicht schon alles besprochen, was so zu einer Modellbahnanlage gehört oder gehören soll. Aber über die markerschütternden Pfeiftöne, die einem draußen so deutlich ins Ohr gehen und die zu einer Eisenbahn gehören wie das Salz zur Suppe, darüber habe ich in der Miba bis dato noch nichts gelesen. Ich weiß, ich weiß! Das ist so ein Problem für sich und sämtliche Versuche sollen bisher unbefriedigend verlaufen sein. Bei mir auch, aber dennoch habe ich mich mit einer Kompromißlösung zufrieden gegeben, um wenigstens nicht ganz auf die Pfeiferei verzichten zu müssen. Wenn ich meine „Mechanik“ jedermann kund und zu wissen gebe, dann mit dem leisen Hintergedanken, daß sich nun vielleicht doch jemand meldet, der der Realistik näher gekommen ist als ich und als „Mann von Charakter“ sofort dem Miba-Verlag seine Vorrichtung preisgibt.

Ich weiß natürlich, daß man mit einer dampfgespeisten Pfeife das echte Pfeifen wohl am besten nachahmen könnte, aber ich habe wirklich keine Lust, meine aus der Kinderzeit stammende „Dampfmaschine“ den ganzen Tag über in Betrieb zu halten, es muß doch auch anders gehen. Nun ginge es ja auch mit einem starken Luftstrom, doch ist dies ziemlich schwierig (heutzutage bleibt sie einem sowieso zu oft weg!). Ich nahm daher Zuflucht zur wohlbekannteren Sirene. Natürlich habe ich keine der noch vorhandenen Luftschutzsirenen abmontiert (die könnten vielleicht bald wieder gebraucht werden und sind ja auch zu schwer), son-



dern eine alte Fahrradsirene genommen. Diese enthalten im Inneren Schaufeln und erzeugen einen kräftigen Luftstrom. Auf die herausstehende Achse, auf der die Antriebsrolle saß, habe ich eine Schmirlaufrolle aufgezogen und für den Antrieb einen Märklin-Motor gewählt (ein anderer tut es auch). Die große Uebersetzung bringt die Sirene auf die für den ungefähren Pfeifton nötige Tourenzahl, Selbstverständlich lasse ich sie schon anlaufen, wenn der Zug noch im Fahren ist, um die unumgänglichen Anfangs-Heultöne etwas zu tarnen.

Um die „Pfeife“ ertönen zu lassen, wann ich will (z. B. vor den Signalen oder vor einem Tunnel), habe ich auf Schleifkontakte neben den in Frage kommenden Gleisstellen verzichtet und die Schalldrähte direkt zum Schallpult geführt. Ja, so habe ich es gemacht, Zumindest habe ich die innere Genugtuung, diesem heiklen Problem nicht aus dem Weg gegangen zu sein, und „pfeife“ — äußerlich — auf die etwaigen Spötter. Aber dennoch:

Wer kennt den rechten Kniff — mit dem echten Pfiff?
H. Lehmann, Bretten

Der vielseitig verwendbare Kelloggschalter

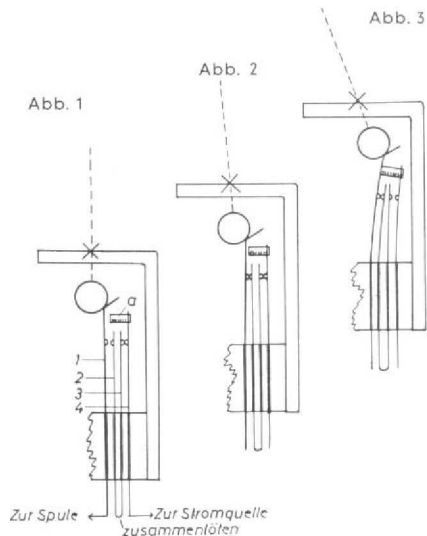
VON GUNTHER LAUENSTEIN / ALTENBOGGE-BONEN

Wir installierten in unserem Schaltpull ca. 50 Kelloggschalter, die wir zu einem geringen Schrottpreis bei einem Fernmeldebauamt der Post ergatterten. Diese Schalter mit den zahlreichen Klemmen haben die Aufgabe, mehrere Stromkreise zu schalten. Es ist uns somit möglich, an jedem Schalter anzuschließen: Oberleitung, Unterleitung, Weichenbetätigung (Doppelspule) und zwei Tageslichtsignale mit 4 Birnen. Mit einem Hebelgriff werden also z. B. eine Weiche betätigt, beide Fahrströme in dem einen Gleisabschnitt an- und im anderen abgeschaltet, sowie die entsprechenden Birnen von zwei Signalen gewechselt. Dabei war aber an den Kelloggschaltern folgender wunder Punkt zu überwinden: Für die Doppelspule der Weiche ist ein Momentkontakt und für die anderen Stromkreise ein Ruhekontakt vonnöten. Das Problem war nun, beide Erfordernisse in einem Schalter zu vereinen. Dies haben wir wie folgt gelöst, wobei in den Zeichnungen — der besseren Uebersicht wegen — nur die Klemmen für den Momentschalter und von diesen wiederum nur eine Hälfte dargestellt sind:

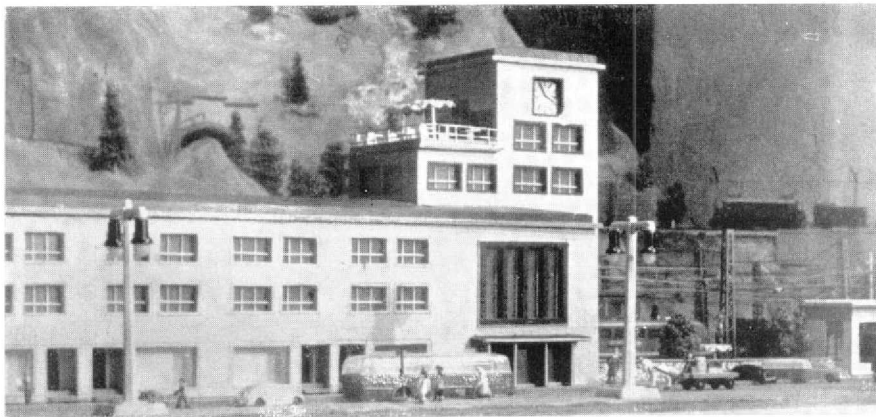
Abb. 1 Schalter in Anfangstellung.

Abb. 2 Der Schalter im Augenblick der Betätigung. Der Strom fließt über die sich bereits berührenden (1+2) und die noch geschlossenen (3+4) Klemmen zur Spule.

Abb. 3 Schalter in Endstellung. Die Klemmen 3 und 4 haben sich im letzten Augenblick geöffnet und den Stromkreis



unterbrochen. Diese Verzögerung zwischen Schließen und Öffnen der Kontakte wird dadurch erreicht, daß das Isolierstück (a) verkürzt wird bezw. durch Justieren, d. h. Zurechtbiegen der Klemmen mittels Spitzzange.



Das Empfangsgebäude des Bfs. „San Martino“ auf der H0-Anlage des Herrn Neun, Erlangen.