

Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

NR. 16 / BAND III 1951

NÜRNBERG

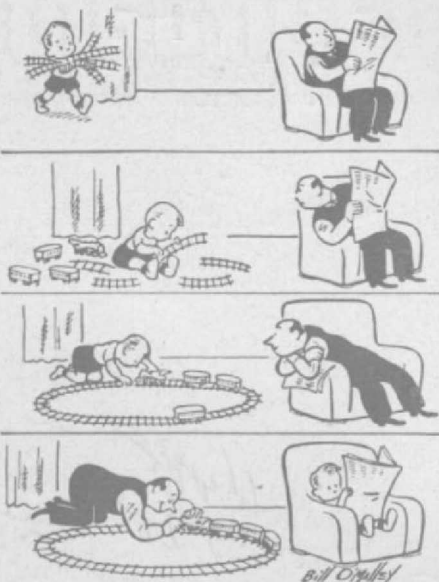


Bald ist es wieder so weit...!

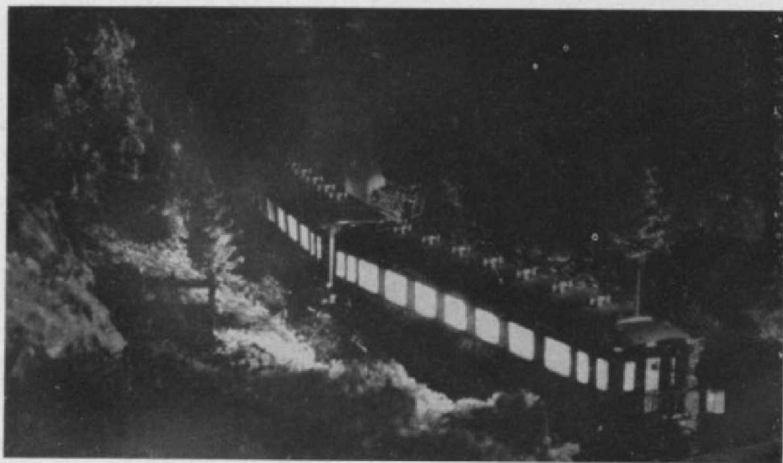
..... wo die Väter mit der Eisenbahn ihrer Söhne spielen und diese Vaters dicke Weihnachtszigarre rauchen oder dessen Leib- und Magenblatt lesen. So beliebt es wenigstens die Karikaturisten darzustellen und haben eigentlich nicht einmal so unrecht. In gar zu vielen erwartet an Weihnachten „das Kind im Manne“. (Gehässige Menschen behaupten sogar, diese Festtage wären überhaupt nur deshalb eingeführt worden!) Wir fühlen uns keineswegs betroffen, denn wir bekennen uns ja auch während der übrigen Jahreszeiten zu un-

warmen Pantoffeln, in sich eine heilige Ruhe und um sich eine Feiertagsdunstwolke aus Tannenduft, Tabaksqualm und Kaffee Aroma! Wenn Sie dann so „voll“ und „Gans“-zufrieden sind, sagen Sie es ruhig einmal Ihren Angehörigen, wie es sich für einen glücklichen „Bahnhofs“-Vorstand gehört. Sehen Sie, ich z. B. — sollte es mir auch merken (meint meine Frau!). Da es mir also keinen Deut besser geht, grüße ich Sie heute

in besonders herzlichster Verbundenheit
Ihr WeWaW



serem Steckenpferd, doch ist auch für die meisten von uns an Weihnachten die „hohe Zeit der Eisenbahn“. Einmal wegen der Feiertage, zum andern ob dem ungewohnten „Burgfrieden“, den uns die holde Weiblichkeit in dieser Zeit „beschert“. Nützen Sie also Zeit und Gelegenheit! Ich wünsche Ihnen jedenfalls — auch im Namen des gesamten Miba-Verlags — recht frohe Feiertage! Ich sehe Sie bereits gönnerhaft im trauten Kreise Ihrer Lieben — vor sich die Anlage, hinter sich die Familie, neben sich den Kaffeetisch, unter sich die



Bald die Weihnachtsglocken klingen...! Was könnte da besser passen als diese gut geglückte Nachtaufnahme eines H0-D-Zuges von Herrn — Glocke, Fürstenberg?

Alt oder *neu?*

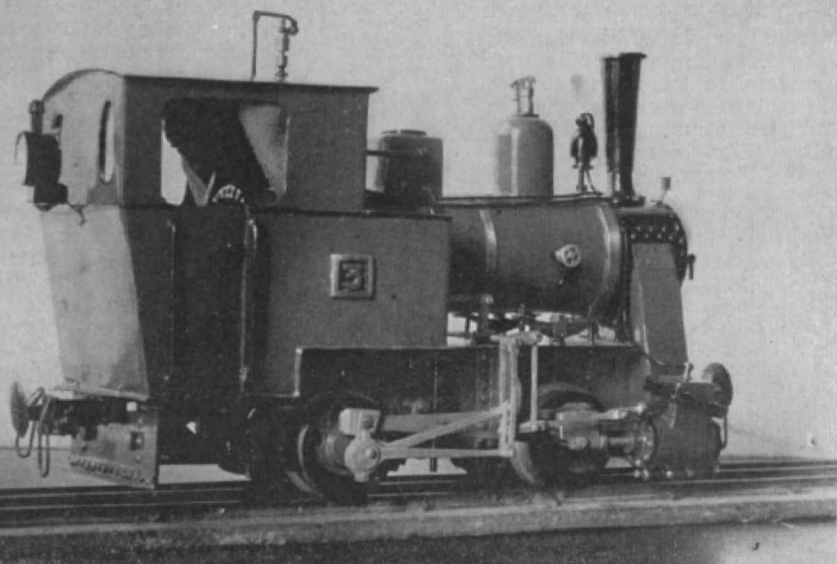
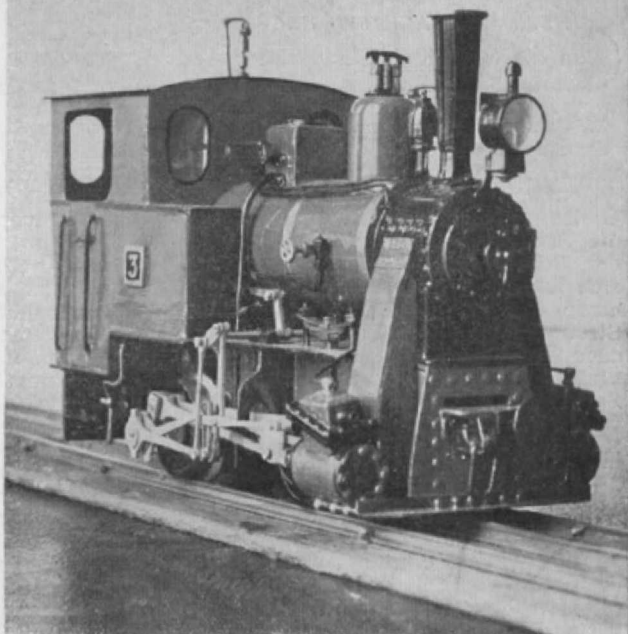
Groß oder *klein?*

ALT — wenn man das Baujahr 1904 des Vorbildes bedenkt. (Eine B-n 2 der Wangeroger Insel-Schmalspurbahn.)

NEU — Baujahr 1951 — ist das wundervolle Modell, das Herr Haemann, Berlin-Charlottenburg, mit allerlei Feinessen schuf, Original Rauchkammerverschluss, Realer am Kessel im Führerhaus, Bremsklötzen, Läutewerk, automatischer Doppel-exzenter-Steuerung usw.

GROSS daher die Freude, als das Modell endlich betriebsfertig war.

KLEIN ist und bleibt das Maschinchen, auch in Bauartgröße I, keineswegs aber die Leistung des Herrn Haemann.



Heft 1/IV kommt erst in der 3. Januarwoche zum Versand

Welcher Modelleisenbahner hat nicht schon leise fluchend zum so und sovielten Male den Lappen in die Hand genommen und ist damit über die Gleise seiner Strecken gefahren, um die Schienen von dem betriebsstörenden Schmutz zu befreien?! Ja, es läßt sich leider nicht vermeiden, daß nach einer gewissen Betriebsdauer die Stromabnahme der Loks über Räder oder Schleifschuhe durch die aus Staub und Öl bestehende Schicht auf den Schienenoberflächen erheblich gestört wird. Zunächst erkennt man diesen Zustand der Gleise am Kontaktfeuer, welches sich allmählich verstärkt; schließlich wird die Isolationskraft der Schmutzschicht so groß, daß stellenweise totale Stromunterbrechungen auftreten. Und dann ist der oben erwähnte herrliche Augenblick gekommen, wo der besagte Lappen in Aktion tritt. Es ist ein recht zweifelhaftes Vergnügen, diese Putzerei, besonders wenn die Strecke mit Oberleitung versehen ist und einige verdeckte Streckenteile vorhanden sind (Tunnels), an die man praktisch kaum herankommt.

Sehr unangenehm ist es, wenn die Modellbahn-Anlage in einem an sich schon staubigen Raum untergebracht ist. Ein alter Miba-Leser aus Buxtehude, Herr G. Kästner, weiß davon ein

Liedchen zu singen und half sich schließlich durch ein Radikalmittel: er baute sich einen Schieneneinigungswagen. Dieses Allheilmittel gegen die Schienenverschmutzung geistert schon lange in der Modellbahnerei herum und es ist wirklich verwunderlich, daß bis jetzt noch keine der führenden Modellbahnfirmen, trotzdem ihnen dieser allgemeine Übelstand bekannt ist, die große Masse der „Betroffenen“ mit einem solchen Reinigungswagen bedachte. (Oder versperren vielleicht mal wieder Patentkompetenzen den Weg?) Auch in dieser Beziehung sind uns die Amerikaner um Jahre voraus. (Abb. 1.) Da wir selbst noch keine Zeit gefunden haben, einen derartigen Wagen zu konstruieren und auszuprobieren, wollen wir diese dringliche Angelegenheit wenigstens einmal ins Rollen bringen und einige Bastler zu Wort kommen lassen. Den Anfang macht Herr Kästner:

„Meine H0-Anlage mußte ich wegen rebellischer Familienmitglieder auf dem Trockenboden des Hauses aufbauen. Es war dort leider recht staubig und ich pflegte die Schienen vor dem Fahren mit einem Lappen sauber zu wischen, um guten Kontakt zu ermöglichen. Diese Reinigungsprozedur war insofern recht unbequem und zeitraubend, als die Strecke größtenteils unter dem schrägen Dach verlief. Um also das Dachgebälk durch Anprall meines Kopfes nicht weiter zu gefährden, baute ich einen kleinen Wagen, der mir die Reinigungsarbeit abnehmen sollte. Anfangs ging das sowohl auf Selbstbau- als auch auf Märklin-Weichen schieb, d. h. der Wagen blieb mit dem „Staubwischer“, der zunächst mit mehreren Lagen Leinen belegt war, an den Zungen- und Herzstückspitzen hängen. Abgesehen davon scheuerte sich das Leinen schon nach einer Fahrt von 20 bis 30 Meter Gleisanlage durch, hing in Fetzen herunter und machte das Weiterfahren unmöglich. Ich wiederholte das Experiment dann noch mit einem auf dem Schleifschuh festge-

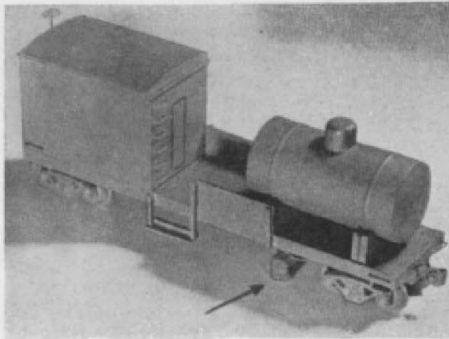


Abb. 1. Ein Schieneneinigungswagen, wie er in den USA als H0-Modell eines Arbeitswagens angeboten wird. „Schieneputzer“ durch Pfeil gekennzeichnet.

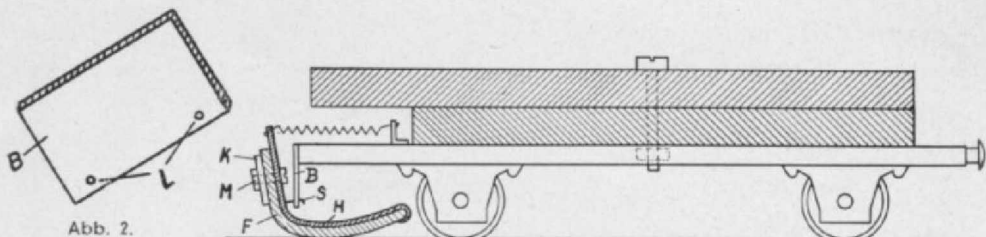


Abb. 2.

So rückte Herr Kästner dem Problem zu Leibe! Rechts Seitenansicht, links die Pufferbohlenplatte mit den Bohrungen L zum Einhängen des Schienenreinigers. Näheres siehe Text.

klebten Wildlederstreifen und zuletzt mit Filz. Dabei stellte sich heraus, daß der Wildlederbelag weniger gut reinigte als der Filzstreifen und außerdem einen etwas größeren Fahrwiderstand erzeugt. So blieb ich denn endgültig beim Filzstreifen, den ich aber nicht mehr festklebte, sondern in einen besonderen Halter klemmte. Wie mein Schienenreinigungswagen aussieht, will ich kurz beschreiben.

Er ist kein Fahrzeug, mit dem man Ehrenrunden fahren kann, sondern den man — wenn Besuch kommt — am besten im Hintergrund oder unter dem Tisch verschwinden läßt. Ich kümmerte mich weniger um das Aussehen, als um die Zweckmäßigkeit dieses Wagens. Er besteht aus einem einfachen zweiachsigen Fahrgestell, an dessen Ende ein beweglich gelagerter Filzträger H befestigt ist (Abb. 2). An Stelle einer Pufferbohle befindet sich am hinteren Wagenende die Messingplatte B mit zwei 1,5 mm großen Bohrungen L. Die gebogene Filzträgerplatte H (Messingblech 0,8—1 mm) trägt zwei angelötete gebogene Stifte S (ca. 1 mm ϕ), die in die Bohrungen L der Platte B hineingreifen. Die Höhe der Platte B (und die Entfernung der Löcher L von der Schienenoberkante) hängt von der Stärke des verwendeten Filzmaterials ab. Zur Befestigung des Filzstreifens ist der Träger H am einen Ende umgebogen, um den Filz dort einzuklemmen. Das andere Filzende wird mittels der Klemmleiste K und der Schraube M befestigt. Der Schraubenkopf von M ist zweckmäßig mit dem Messingblech H zu verlöten.

Eine Spiralfeder, deren günstigste Spannung man ausprobieren muß, drückt den Filzschleifer auf die Schie-

nen. Zur Beschwerung dienen die aufgeschraubten Eisenplatten.

Bei einer Reinigungsfahrt wird der Wagen mit einer mittleren Geschwindigkeit von der Lok über alle Strecken geschoben. Nach etwa 20 bis 30 Meter Fahrstrecke nimmt man den Wagen vom Gleis und reinigt den Filzstreifen mit einem benzingetränkten Lappen. Diese Art der Reinigung hat sich bei meiner Märklinanlage bestens bewährt, während ein anfangs mit pflugförmiger Bürste ausgerüsteter Wagen keinen Erfolg brachte.

Meine Erfahrungen möchte ich in folgenden Punkten zusammenfassen:

1. Der Wagen muß einen möglichst großen Achsstand haben.
2. Der Schleifschuh muß gut auf die Schienen gedrückt werden (entsprechende Federanordnung und Belastungsgewicht notwendig)!
3. Der Schleifschuh-Filz muß kompakt, aber doch so weich sein, daß die höher liegende Mittelschiene sich eindrückt.“

Herr Rolf Schmidt aus Siegen/W. beschritt bei der Schienenreinigung einen anderen Weg:

„Meine H0-Anlage ist auf einer Platte von etwa 3,5x4,75 Meter aufgebaut und zeigte nach rund 6 Wochen Fahrbetrieb die unangenehmsten Kontaktstörungen. Nachdem ich die ewige Putzerei mit Benzin und Lappen, zu der die ganze Familie herangeholt wurde, endgültig satt war, baute ich den folgenden „Putzwagen“: Unter einem mit Eisenstiften beschwerten G-Wagen brachte ich eine alte, entsprechend zurechtgesägte Baby-Bürste an. Sie wurde einfach zwischen den Ach-

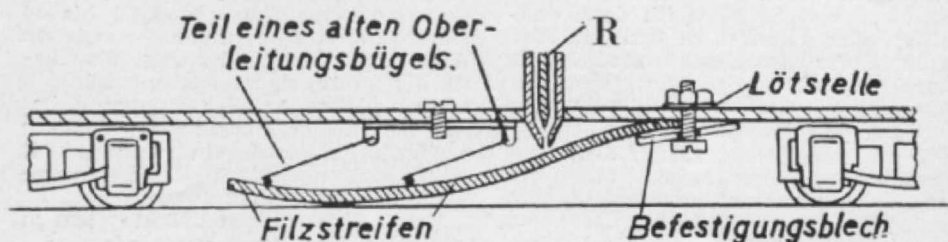
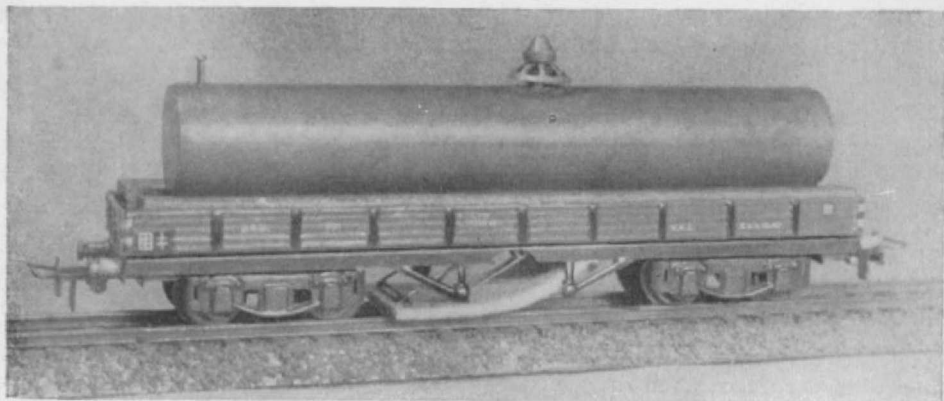


Abb. 3. Foto- und Aufbauschema des Reinigungswagens von Herrn Lersch. R = im Kessel angelöteter Rohrstutzen mit Nadelventil.

sen am Wagenboden festgeschraubt. (Eine alte Schuh- oder Kleiderbürste tut es natürlich auch!) Ich lasse den Wagen über die Strecke ziehen oder schieben und tropfe ab und zu etwas Benzin auf die Bürste. Seitdem brauchte ich mich nicht mehr über irgendwelche Kontaktschwierigkeiten an den Schienen zu beklagen.“

Beim Schienenreinigungswagen des Herrn Alfred Lersch aus Mülheim-Ruhr handelt es sich ebenfalls noch um einen Versuchswagen, um die Reinigungskraft und die Fahrbarkeit dieses Systems zu erproben. In der endgültigen Ausführung soll das Fahrzeug die Form eines modellmäßigen Tankwagens erhalten, so daß also auch „Ehrenrunden“ möglich sind. Herr Lersch teilt uns folgende Erfahrungen mit:

„Um bei meiner mit Oberleitung ausgerüsteten Strecke den nicht ganz zu vermeidenden Ölrückstand auf den

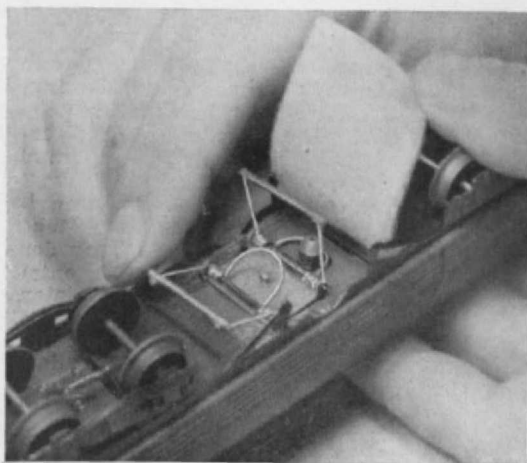


Abb. 4. Unter dem Filz erkennt man deutlich die beiden Federbügel und die Düse des Nadelventils.

Schienen nebst anhaftendem Staub bequem entfernen zu können, baute ich zunächst einen zweiachsigen Reinigungswagen, der aus verschiedenen Gründen versagte. Der im Anschluß daran gebastelte, durch Flacheisen beschwerte Vierachser hat sich dann in jeder Weise bewährt. Er muß bei mir immerhin — einschließlich aller Abstellgleise und der „U-Bahn“ unter dem Tisch — insgesamt 180 m Strecke reinigen. Er wird dabei sowohl gezogen als auch geschoben und zeigt keinerlei Neigungen zum Entgleisen.

Das Fahrzeug besteht aus einem einfachen vierachsigen Märklin-Güterwagen, unter dessen Boden ich zwei Federhebel (aus alten Oberleitungsbügeln) und die Filzstreifen-Befestigungsplatte montierte (Abb. 3 u. 4). Der aus Messing angefertigte Kessel liegt zwischen den Beschwerungsseisen. Ein unten angelöteter Rohrstutzen mit Nadelventil ragt durch eine entsprechend gebohrte Öffnung des Wagenbodens hindurch bis über den Filzstreifen, um diesen tropfenweise mit der Reinigungsflüssigkeit zu benetzen. Die Tropfgeschwindigkeit kann mittels der oben an der Füllöffnung des Kessels befindlichen Ventilschraube geregelt werden. Zum Reinigen eignet sich nach

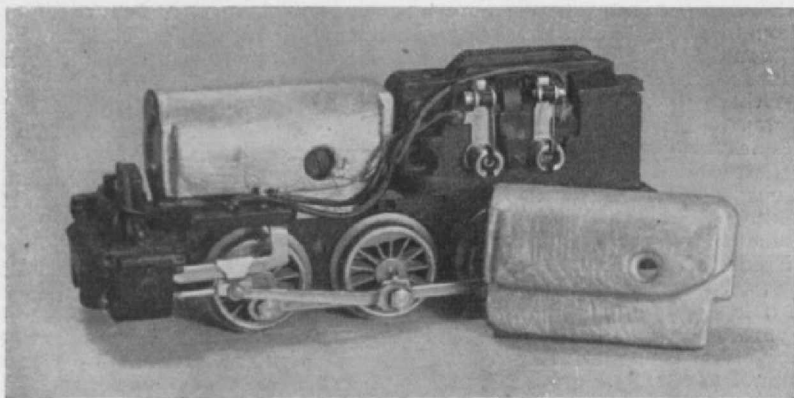
meinen Erfahrungen nur Benzin, nicht aber Tetrachlorkohlenstoff oder Tri. Natürlich ist bei Verwendung des Benzins Vorsicht geboten. Um ganz sicher zu gehen, nehme ich die Streckenreinigung nur bei offenen Fenstern und Türen vor. Eventuell vorhandene Gasheizung ist abzustellen. (Vorsicht ist besser, als „ach hätt' ich doch...!“)

Als geeignetstes Filzmaterial erwies sich der etwa 2 1/2 mm starke „Merino-Wollfilz“, jedoch sind auch alte Stoffreste brauchbar, sofern diese so steif sind, daß sich der Wagen auch schieben läßt.“

Das waren drei Leser-Vorschläge zu dem Thema „Schienenreinigung“. Es scheint, als ob der Filz eines der geeignetsten Materialien für die Schienenreinigung darstellt. Die Erfahrungen des Herrn Kästner decken sich jedenfalls durchaus mit denen des Herrn Lersch, Mülheim/Ruhr-Broich, Cäcilienstr. 2-14, der sich übrigens liebenswürdigerweise bereit erklärte, unseren Bastlern den von ihm erwähnten Merino-Wollfilz zum Selbstkostenpreis abzugeben (je 10 Stück 0,50 DM plus 0,20 DM Versandkosten, im voraus einsenden).

Wer seine Schienen ebenfalls mechanisch putzt, möge bitte seine Erfahrungen mitteilen.

Bemerkenswerte Neuerscheinung: **Lok-Zusatz-Ballaste**



Größeres Lokgewicht = höhere Zugkraft! Die Firma Hans Heidenstecker, Neuß/Rhein, Enzianstraße 12 liefert fertige Einbau-Gewichte (zunächst für die Märklin-Loks TM 800 und HR 800), durch die man nach Einbau eines Bürklemagneten und Entfernung des Perfektschalters die Lok zusätzlich beschweren kann. Der Gewichtszuwachs beträgt nach unseren Messungen im Endeffekt 75 g; die Kraft am Zughaken wird dadurch von rund 100 g auf rund 150 g gesteigert. Eine feine Sachel Und leicht mit der in der Lok befindlichen Halteschraube zu befestigen!

Schienen nebst anhaftendem Staub bequem entfernen zu können, baute ich zunächst einen zweiachsigen Reinigungswagen, der aus verschiedenen Gründen versagte. Der im Anschluß daran gebastelte, durch Flacheisen beschwerte Vierachser hat sich dann in jeder Weise bewährt. Er muß bei mir immerhin — einschließlich aller Abstellgleise und der „U-Bahn“ unter dem Tisch — insgesamt 180 m Strecke reinigen. Er wird dabei sowohl gezogen als auch geschoben und zeigt keinerlei Neigungen zum Entgleisen.

Das Fahrzeug besteht aus einem einfachen vierachsigen Märklin-Güterwagen, unter dessen Boden ich zwei Federhebel (aus alten Oberleitungsbügeln) und die Filzstreifen-Befestigungsplatte montierte (Abb. 3 u. 4). Der aus Messing angefertigte Kessel liegt zwischen den Beschwerungsseisen. Ein unten angelöteter Rohrstutzen mit Nadelventil ragt durch eine entsprechend gebohrte Öffnung des Wagenbodens hindurch bis über den Filzstreifen, um diesen tropfenweise mit der Reinigungsflüssigkeit zu benetzen. Die Tropfgeschwindigkeit kann mittels der oben an der Füllöffnung des Kessels befindlichen Ventilschraube geregelt werden. Zum Reinigen eignet sich nach

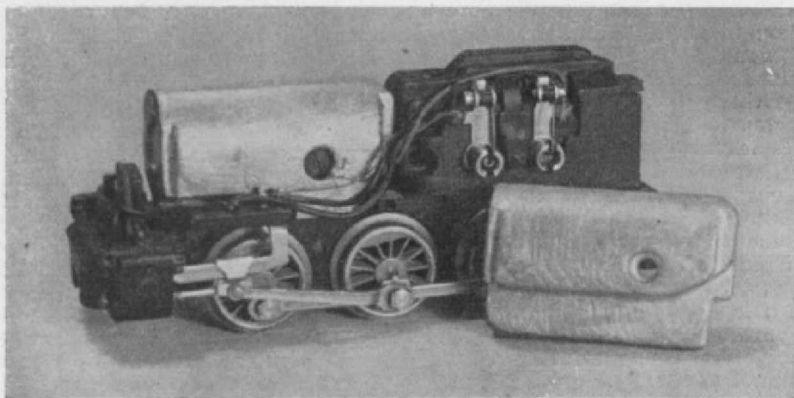
meinen Erfahrungen nur Benzin, nicht aber Tetrachlorkohlenstoff oder Tri. Natürlich ist bei Verwendung des Benzins Vorsicht geboten. Um ganz sicher zu gehen, nehme ich die Streckenreinigung nur bei offenen Fenstern und Türen vor. Eventuell vorhandene Gasheizung ist abzustellen. (Vorsicht ist besser, als „ach hätt' ich doch...!“)

Als geeignetstes Filzmaterial erwies sich der etwa 2½ mm starke „Merino-Wollfilz“, jedoch sind auch alte Stoffreste brauchbar, sofern diese so steif sind, daß sich der Wagen auch schieben läßt.“

Das waren drei Leser-Vorschläge zu dem Thema „Schienenreinigung“. Es scheint, als ob der Filz eines der geeignetsten Materialien für die Schienenreinigung darstellt. Die Erfahrungen des Herrn Kästner decken sich jedenfalls durchaus mit denen des Herrn Lersch, Mülheim/Ruhr-Broich, Cäcilienstr. 2-14, der sich übrigens liebenswürdigerweise bereit erklärte, unseren Bastlern den von ihm erwähnten Merino-Wollfilz zum Selbstkostenpreis abzugeben (je 10 Stück 0,50 DM plus 0,20 DM Versandkosten, im voraus einsenden).

Wer seine Schienen ebenfalls mechanisch putzt, möge bitte seine Erfahrungen mitteilen.

Bemerkenswerte Neuerscheinung: **Lok-Zusatz-Ballaste**



Größeres Lokgewicht = höhere Zugkraft! Die Firma Hans Heidenstecker, Neuß/Rhein, Enzianstraße 12 liefert fertige Einbau-Gewichte (zunächst für die Märklin-Loks TM 800 und HR 800), durch die man nach Einbau eines Bürklemagneten und Entfernung des Perfektschalters die Lok zusätzlich beschweren kann. Der Gewichtszuwachs beträgt nach unseren Messungen im Endeffekt 75 g; die Kraft am Zughaken wird dadurch von rund 100 g auf rund 150 g gesteigert. Eine feine Sachel Und leicht mit der in der Lok befindlichen Halteschraube zu befestigen!

