

Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

NR. 12 / BAND II 1950

NÜRNBERG

SEIT MONATEN FAHRPLANMÄSSIG...

... treffen die „Miniaturbahnen“ bei Ihrem Händler ein und doch erreichen uns immer wieder Briefe, in denen wir der „Bummelei“ oder „Verspätung“ bezichtigt werden! Ich muß also wohl oder übel einmal auch diese Angelegenheit beleuchten, so heikel das Thema auch sein mag — nicht für mich, sondern...! Ich werde zur Stellungnahme geradezu gezwungen, im Interesse des guten Rufes der Miba! Wenn irgendwo das jeweils angekündigte Heft laufend verspätet auftaucht, dann liegt es nicht an uns hier, da die Miba seit Jahr und Tag nachweislich so frühzeitig Nürnberg verläßt, daß sie zum festgelegten Erscheinungstermin beim Händler sein muß, es sei denn, daß die Post mal etwas „bummelt“, oder aber... und damit komme ich zum springenden Punkt für die „Ausnahmefälle“! Es gibt einzelne Geschäfte, die für die verkauften — und von Ihnen meist sogar vorausbezahlten! — Hefte monatlang kein Geld zusenden und auch Mahnungen gegenüber sehr „schwerhörig“ sind. Es bleibt uns also manchmal nichts weiter übrig, als eines Tages eben die Belieferung zu verzögern oder schließlich sogar ganz einzustellen. In solchen Fällen wenden Sie sich dann bitte an uns. Wir werden Ihnen gerne andere Bezugsquellen nachweisen, damit Sie nicht der Leidtragende sind und Ihre Miba ordnungsgemäß erhalten.

Wir wissen natürlich auch, daß das eine oder andere Geschäft einmal „magere“ Zeiten durchmachen muß, doch ist es nicht mehr recht wie billig, daß wir — wenigstens nach 2-3 Monaten — in den geldlichen Genuß der verkauften Hefte gelangen. Ich muß ja ebenfalls meinen Verpflichtungen für Druck, Papier, Löhne usw. nachkommen, und zwar längst vor Eingang der Heftbezugsgelder! Wenn ich Ihnen vertrate, daß die Außenstände seit Monaten über 15 000.— DM betragen, dann werden Sie verstehen, daß mir manche Dinge manchmal Kopfzerbrechen bereiten, zumal heute, wo das Geld knapp ist und die Papierpreise zu allem Überfluß immer noch steigen. Die besagten Geschäfte vergessen vielleicht auch, daß eine Schuld von 40.—, 60.— oder 80.— DM bei hunderten Geschäften eben in der Gesamtsumme einige tausend Mark ergeben, deren Fehlen dem Verlag die Hände bindet!

Das ist einmal die Kehrseite der Medaille, die Sie ruhig auch einmal kennenlernen dürfen. Es ist eben nicht alles Gold, was glänzt! Es gibt natürlich viele Geschäfte, die ordentlich und teilweise geradezu vorbildlich ihre Rechnungen begleichen. Sie bilden mit die Grundlage für die regelmäßige Herausgabe der „Miniaturbahnen“

und es ist selbstverständlich, daß wir unsere Leser gerne an diese Geschäfte verweisen. Erstens, weil Sie dann die Gewähr für den regelmäßigen und pünktlichen Miba-Bezug haben und zweitens, weil wir so zu dem sauer und redlich verdienten Geld kommen!

Ja, so sieht es also aus, verehrter Leser! Ich weiß zwar, daß Sie über die heutige Einleitung weniger erbaut sein werden, doch kann — und muß! — ich manchmal auch ernst sein (wenn es viele vielleicht auch nicht für möglich halten). Geldliche Angelegenheiten darf man sogar nur ernst nehmen, sonst ist urplötzlich der Spaß beiseite. Und das wäre nicht gut — in Ihrem und meinem Interesse! Der Blick „hinter die Kulissen“ war also sicher einmal am Platze, schon um den ursächlichen Zusammenhang zwischen manchen Ihnen vielleicht unverständlichen Dingen einmal klar herauszustellen. Und nachdem ich immer Verständnis für Ihre Wünsche und Nöte aufbringe, werden Sie sicher auch einmal ein offenes Ohr für meine „Probleme“ haben! Sonst müßte ich mich getäuscht haben — und das glaube ich nicht!

Ihr WeWaW

Weil wir gerade dabei sind, noch ein paar Hinweise, die teilweise damit im Zusammenhang stehen:

Liebe Postbezieher! Trotz der vielfachen Ankündigungen gab es hinsichtlich der Bezugsgebühren für das IV. Quartal 1950 verschiedene Mißverständnisse wegen der eingezogenen 6.— DM. Das Einzelheft kostet nach wie vor nur 1.50 DM, doch erscheinen im letzten Vierteljahr 4 Hefte, so daß also Band II/1950 mit Heft Nr. 13 schließt. Auch im I. Quartal 1951 sind 4 Hefte vorgesehen. Der Postbote wird also wiederum 6.— DM einziehen. Da Sie sicher viel unterwegs sind, hinterlegen Sie die Bezugsgebühren bitte zu Hause oder aber — falls „gewichtige Gründe“ dagegenstehen — am 15. Dezember 1950 bei Ihrem Postamt.

Sollten die „Miniaturbahnen“ verspätet oder in schlechtem Zustand bei Ihnen abgeliefert werden, dann wenden Sie sich an das Zustellpostamt. Die Hefte werden von uns im Schutzumschlag verschickt und die Post hat die Gewähr für tadellosen Versand übernommen!

Und folgendes geht wieder alle an: Technische Anfragen müssen bearbeitet werden und verursachen demgemäß Kosten. Die Auskunftsg Gebühr von mindestens 1.— DM ist also unbedingte Voraussetzung für ordnungsgemäße Beantwortung!

Auch Manuskripte, Fotos usw. können nur zurückgesandt werden, wenn Rückporto beiliegt.

An alle Clubs!

Senden Sie uns bitte bis spätestens 30. November 1950 Ihre nunmehr gültige Clubanschrift (1. Vorsitzender und Schriftführer), um Ende des Jahres sämtliche Anschriften in einer Gesamtaufstellung bringen zu können!

Das wird Sie sicher interessieren!

(Seite 425 unten!)

Beachtliches vom großen Vorbild

Alle Achtung!

Die Tagesleistungen der Bundesbahn-Lokomotiven liegen jetzt über den besten Leistungen der Vorkriegszeit! Mit 208 km pro Lokbetriebsstag bei den Dampflokomotiven und 334 km bei den Elloks werden auch die Leistungen der meisten ausländischen Bahnen übertroffen.

Eine Million DM auf Rädern . . .

stellt ein D-Zug dar. Die 01 kostet 330 000.— DM, der Packwagen ca. 70 000.— DM und 6 neue D-Zug-Wagen zusammen 600 000.— DM.

Ein Schnelltriebwagen in Art des „Fliegenden Hamburgers“ steht mit rund 800 000.— DM zu Buch, während der letzthin veröffentlichte neue Schienen-Omnibus für den 10. Teil dieses Betrages zu haben ist.

Eine elektrische Güterzug- oder Reisezuglok ist mit fast $\frac{1}{2}$ Millionen DM Herstellungskosten ein besonders wertvolles Stück, macht jedoch die Mehrkosten durch groß-

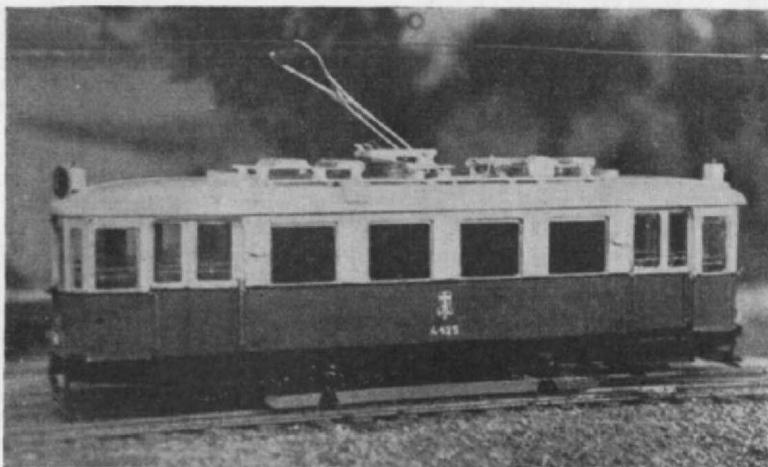
artige Laufleistung, ihr Beschleunigungsvermögen und ihre vielseitige Verwendungsmöglichkeit wett.

Zehnmal täglich um die Erde . . .

schaffen noch nicht mal die Düsenflugzeuge, doch die Güterzüge der DB! Sie legen monatlich eine Strecke von mehr als 13 Millionen km zurück, daher (siehe oben!)

Die Geislinger Steige

zwischen Stuttgart und Ulm ist nicht die steilste Strecke der DB, sondern nur deren steilste Fern-D-Zugstrecke (22,5‰). Die effektiv steilsten Strecken befinden sich zwischen Dillenburg—Wiesbaden, Boppard—Buchholz—Simmern und Linz (Rhein)—Flammersfeld mit je 58,8‰. An zweiter Stelle steht die Höllentalbahn zwischen Freiburg 1. Breisgau und Donaueschingen (55,5‰), an 3. Stelle die Strecke Rastatt—Friedrichthal mit 50‰.



Für heute sende ich Ihnen einen kleinen Schnappschuß von der Werksprobefahrt unseres ersten Straßenbahn-Triebwagens (die Kupplungen fehlen noch, da es sich — wie gesagt — um die erste Probefahrt handelt). Er stellt ein Modell des Triebwagens 4125 Serie M der Wiener Stadtwerke — Verkehrsbetriebe dar, das von meiner Wenigkeit „verbrochen“ wurde. Das große Vorbild, die Triebwagen der Reihe M 4001—4152 waren übrigens von ihrer Indienststellung von 1926 an bis 1945 die stärksten und schnellsten Wagen im Wiener Straßenbahnverkehr. Sie sind trotz ihres Alters mit fast 25 Jahren als moderne Wagen anzusehen und infolge ihrer massiven Bauart die „Büffel“ des schweren Verkehrs auf der Wiener Ringstraße. Die Wagen erhalten derzeit moderne Nockenfahrshalter und Fahrersitze. Dies nur nebenbei.

Das Modell besitzt einen Permanentmagnetmotor (sogenannten Luftwaffenmotor) mit einem Schneckengetriebe 1:16 und Bandkupplung der beiden Achsen. Der Wagen befährt anstandslos die 100‰-Steige vor unserem Bahnhof „Bad Obertiefental“ und einen minimalen Krümmungshalbmesser von 20 cm. Die Bauzeit betrug ca. 100 Stunden, die maximale Fahrdrahtspannung dagegen nur 12 Volt. Daß unser Modellbau-Maßstab 1:70 beträgt, habe ich Ihnen bereits verraten, drum grüßen wir Sie auch als die

Modellbaugesellschaft 1:70
gez. Schneider, Wien

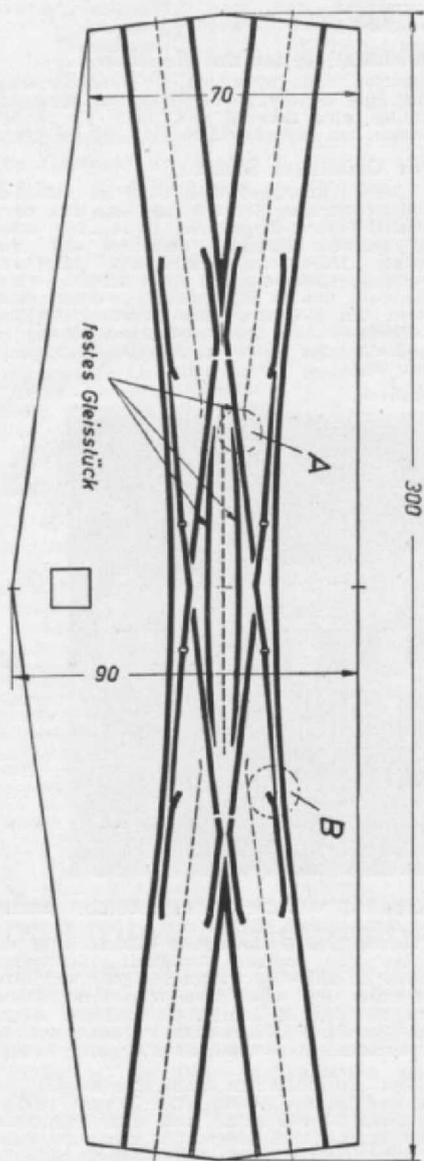


Abb. 1. Vereinfachte Zeichnung der DKW
im Maßstab 1:2 für Spur H0

Herr Hertel, Straßburg, baute eine doppelte Kreuzungsweiche für 2-Leiter-Dreischienensystem, die zwei besondere Merkmale aufweist:

1. werden die beiden inneren Bogenstücke durch eine Umschaltvorrichtung je nach Weichenstellung als Mittelschienen benützt, und
2. dienen die Weichenzungen zur Verlängerung der Radlenker.

Diese Konstruktion dürfte sicher für manchen Anhänger des Dreischienensystems von Interesse sein, so daß wir Herrn Hertel gerne das Wort lassen:

„Ich baute die nebenstehende DKW für meine Anlage für Mittelschienenbetrieb. Der Bau an sich wurde bereits so oft in der Miba beschrieben, daß sich weitere Ausführungen hierüber erübrigen. Ich möchte mich daher auf das vielleicht Neuartige oder zumindest Bemerkenswerte beschränken. Um die Maschinen ohne Stromunterbrechung über die DKW zu bringen, waren allerlei Kunstgriffe nötig. Die Doppelkreuzweiche besitzt außer einem gemeinsamen Antrieb für alle vier Weichenzungen einen zweiten Doppelmagneten, der dazu dient, die Polarität der festen Gleisbogenstücke zu wechseln. Dies geht so vor sich:

Bei Kreuzfahrten bleibt die Mittelschiene — bedingt durch die Weichenstellung — als solche erhalten.

Wird die Weiche als Kurve befahren, wird die eigentliche Mittelschiene innerhalb der beiden Bogenstücke — wie aus Abb. 3 hervorgeht — durch den Weichenantrieb abgeschaltet. Dafür wird das jeweils nicht als Laufschiene erforderliche Gleisbogenstück als Mittelschiene geschaltet, da der Schleifer der Lok bei Kurvenfahrt von der eigentlichen Mittelschiene abkommen würde und eine einwandfreie Stromzuführung nicht gewährleistet wäre.

Der im Betrieb erforderliche Polaritätswechsel erfolgt automatisch durch die Lok. Da die beiden Wicklungen des Umschaltmagneten mit je einem der Gleisbogenstücke in Reihe geschaltet sind und der gemeinsame Pol über den

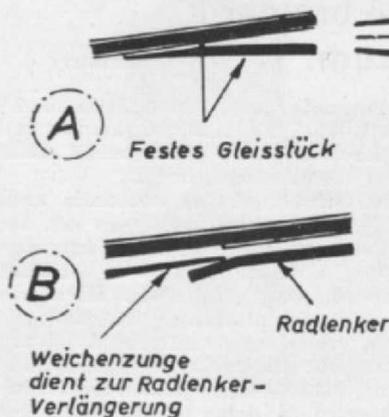


Abb. 2. Partie A und B in unmaßstäblicher Vergrößerung

Umschalter an der Mittelschiene angeschlossen ist, leitet die erste Achse des Triebfahrzeuges die „Umpol-Manipulation“ ein. D. h.: berührt die erste Achse das der Kurvenfahrt nicht entsprechende polarisierte Gleisbogenstück, so erhält die betreffende Spule des Umschaltmagneten Strom, betätigt den Umschalter (wodurch das besagte Gleisbogen-

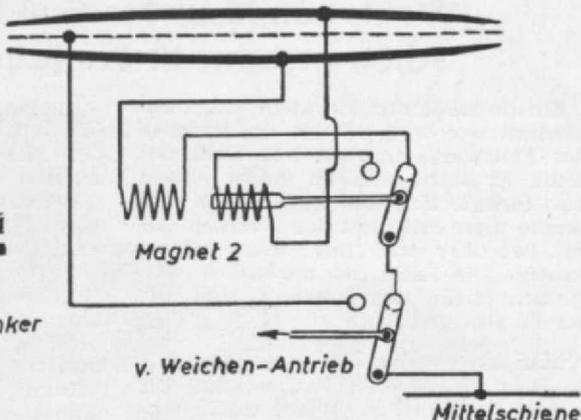
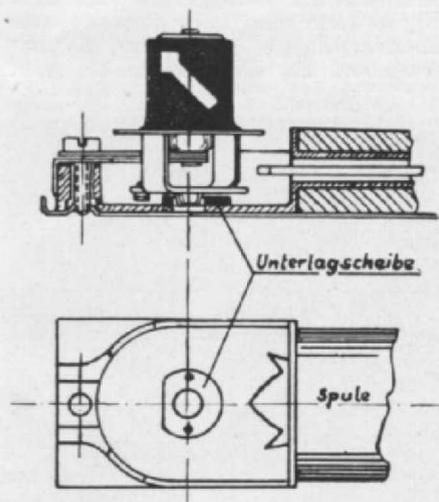


Abb. 3. Schaltung der inneren Bogenstücke

stück abgeschaltet wird) und legt die Mittelschiennenpolarität auf das nicht als Laufschiene benötigte Gleisbogenstück um. Beim Befahren der anderen Kurvenseite tritt selbstverständlich der gleiche Vorgang ein. Sie können also die Weiche befahren, wie Sie wollen — die Automatik funktioniert, es sei denn, es ist etwas kaputt!

Etwas aus der Bastelmappe - Aus Wolfenbüttel, von Herrn Knappe



Märklin-Weichen werden bei stärkerer Beanspruchung störanfällig und versagen teilweise dann ganz. Der Drehteller unter der Weichenlaterne hat unten einen Ringzapfen, der in einem angepreßten Ring des Gehäuses geführt wird. Durch die Stöße der Schaltung wird nun im Laufe der Zeit dieser Ring einseitig ausgeschlagen und dem Drehteller damit die Führung genommen.

Ich habe eine Anzahl Weichen dadurch wieder einwandfrei hergestellt, daß ich die Reste des Ringes wegfeilte und statt dessen eine ca. 1 mm starke Unterlagscheibe mit Kupferdrahtstücken aufnietete. Die Bohrungen müssen dabei zum Vernieten leicht versenkt werden. Die Unterlagscheibe muß an der einen Seite abgefeilt werden, damit sich die Weichenzugstange frei bewegen kann.

Ing. Knappe, Wolfenbüttel

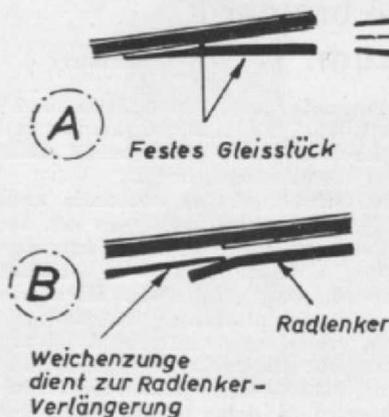


Abb. 2. Partie A und B in unmaßstäblicher Vergrößerung

Umschalter an der Mittelschiene angeschlossen ist, leitet die erste Achse des Triebfahrzeuges die „Umpol-Manipulation“ ein. D. h.: berührt die erste Achse das der Kurvenfahrt nicht entsprechende polarisierte Gleisbogenstück, so erhält die betreffende Spule des Umschaltmagneten Strom, betätigt den Umschalter (wodurch das besagte Gleisbogen-

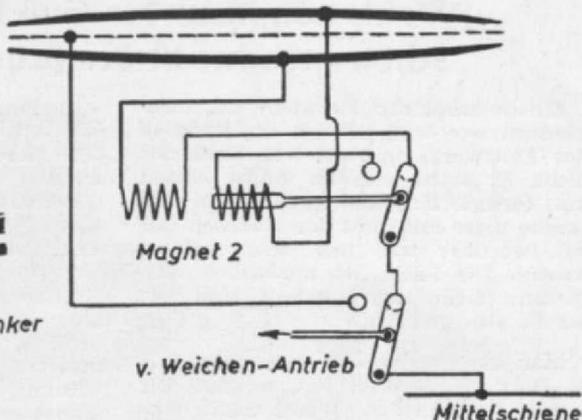
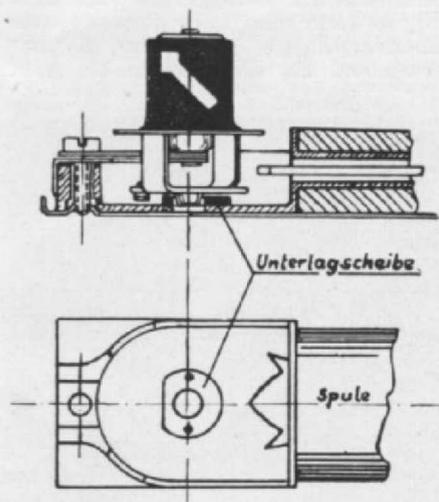


Abb. 3. Schaltung der inneren Bogenstücke

stück abgeschaltet wird) und legt die Mittelschiennenpolarität auf das nicht als Laufschiene benötigte Gleisbogenstück um. Beim Befahren der anderen Kurvenseite tritt selbstverständlich der gleiche Vorgang ein. Sie können also die Weiche befahren, wie Sie wollen — die Automatik funktioniert, es sei denn, es ist etwas kaputt!

Etwas aus der Bastelmappe - Aus Wolfenbüttel, von Herrn Knappe



Märklin-Weichen werden bei stärkerer Beanspruchung störanfällig und versagen teilweise dann ganz. Der Drehteller unter der Weichenlaterne hat unten einen Ringzapfen, der in einem angepreßten Ring des Gehäuses geführt wird. Durch die Stöße der Schaltung wird nun im Laufe der Zeit dieser Ring einseitig ausgeschlagen und dem Drehteller damit die Führung genommen.

Ich habe eine Anzahl Weichen dadurch wieder einwandfrei hergestellt, daß ich die Reste des Ringes wegfeilte und statt dessen eine ca. 1 mm starke Unterlagscheibe mit Kupferdrahtstücken aufnietete. Die Bohrungen müssen dabei zum Vernieten leicht versenkt werden. Die Unterlagscheibe muß an der einen Seite abgefeilt werden, damit sich die Weichenzugstange frei bewegen kann.

Ing. Knappe, Wolfenbüttel

„Wohl, nun kann der Guß beginnen, Schön gezacket ist der Bruch.“

(Schiller)

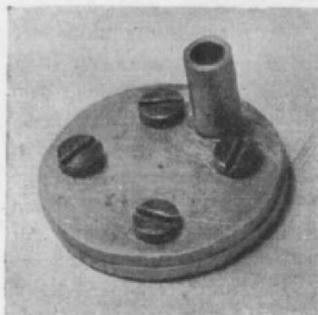
Einem Leser aus München, der nicht genannt sein will, gefielen die Rädchen des Fuhrwerks in Heft 6/II, Seite 204 nicht. Er setzte sich an einem Abend hin, fertigte eine kleine Gießform und sandte diese mit samt den Rädchen uns zu (worüber wir uns sehr gefreut haben). Die Sache ist tatsächlich sehr einfach (wenn man's kann!). Und wie wird's also gemacht?

Man kann es so oder so machen. Wie es Herr K. gemacht hat, werden wir weiter unten sehen. Wenn man's einfach machen will, nimmt man ein Stück hartes Aluminium oder Messing (halbhart) und graviert die gewünschte Form mit einem Stichel ein. Das kann man wieder so oder so machen: Entweder sticht man sich in den Finger oder man spannt das Aluminiumstück in einen Schraubstock ein und meiselt mittels Stichel und Hammer. Man kann auch die Gießform aus einzelnen übereinandergeschichteten und ausgesägten Blechen zusammensetzen, wobei es wiederum zwei Möglichkeiten gibt: Wenn man sie aufeinanderlötet, zerfließt beim späteren Gießen das Lötzinn und das wäre Blödsinn. Also nietet man die Bleche aufeinander. Die Seitenflächen der Vertiefungen sollen leicht konisch sein, um später das Her-

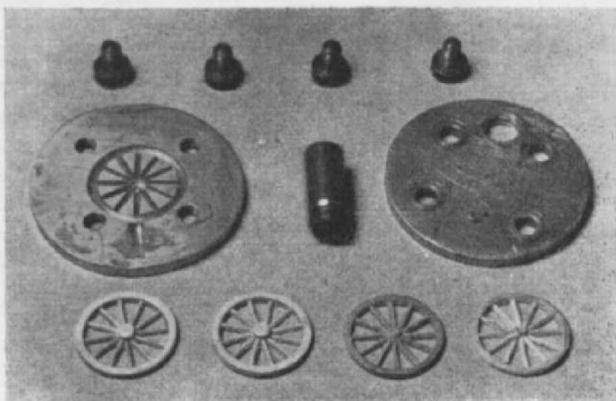
ausnehmen der gegossenen Teile zu erleichtern. Auf die Gießform kommt nun eine Abschlußplatte und beide Teile werden zusammengesraubt.

Beim Gießen gibt es nochmals zwei Methoden: Entweder gießt man sich das Zeug über die Finger und schmeißt alles weg, oder man macht es wie Herr K. aus München und stellt die Form auf eine geschlossene, ca. 200° C „warme“ Heizplatte und gibt das Gußmaterial körnchenweise in die Einfüllöffnung. Mittels eines passenden Rundstabes wird es dann in die Form gedrückt, bis diese voll ist. Dann wird auf einer kalten Eisenplatte noch ca. 2—3 Minuten nachgedrückt und im Wasser abgekühlt.

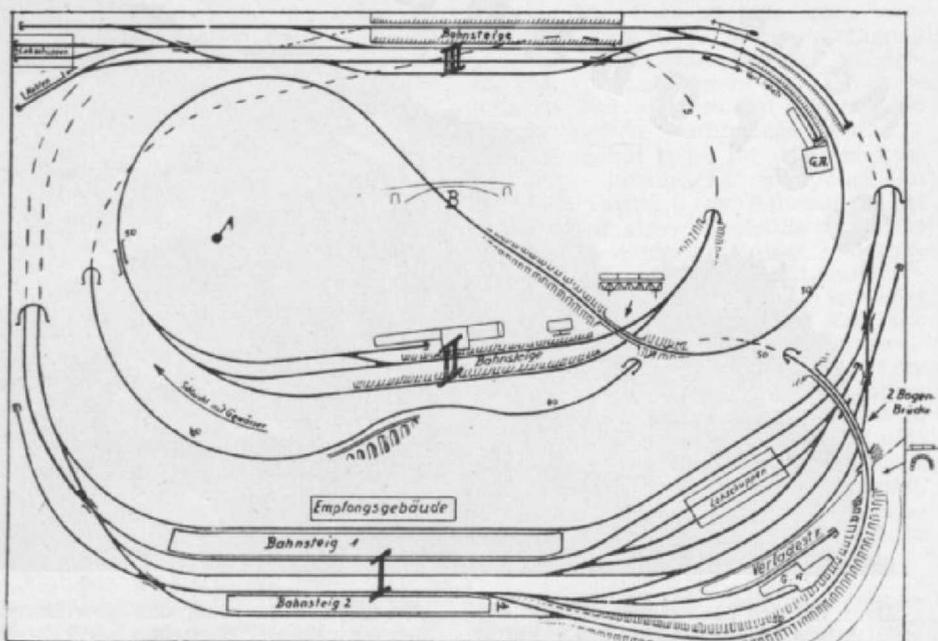
Als Gußmaterial empfiehlt Herr K. thermoplastischen Kunststoff, z. B. Trolitul oder Zellulosemasse. Letztere, z. B. Cellit von der Firma Bayer, ist zu bevorzugen, da sie verschiedene Vorteile hat: Das Material besitzt höhere Festigkeit, zerbricht also nicht so leicht beim Herausnehmen aus der Form, und ist außerdem ölfest, was für Räder und Zahnräder wichtig ist. Gut geeignet ist noch Plexigum-Spritzmasse (glasklar). Wenn man nur wenige Teile anfertigen will, so kann man auch ohne weiteres Tubenverschlüsse oder alte Käbme verwenden. Da die Formen nie ganz



Die Gießform, fertig bzw. in Einzelteile zerlegt. Vorn: gegossene Rädchen.



Noch ein Schulbeispiel!



Es freut uns, daß das Heft 11 so günstigen Widerhall gefunden hat, zeigt es doch, daß mit diesem Heft eine große Lücke ausgefüllt wurde. Selbstverständlich hätten wir das Thema noch ausführlicher behandelt, doch fehlten die erforderlichen Seiten hierfür. Wir werden also gerne den Wünschen entgegenkommen und im Laufe der Zeit auf das eine oder andere noch näher eingehen. Auch wollen wir in Zukunft den einen oder anderen Spurplan zusätzlich in der Form bringen, wie er mit Industrieleisen nachgebildet werden kann. Nachdem

die Besprechung des Streckenplanes L. (Seite 365—68, Heft 11/II) am meisten Anklang gefunden hat, wollen wir heute noch ein weiteres Beispiel „kritisieren“ und die bessere Lösung aufzeigen:

Doch zuvor versuchen Sie es bitte einmal, selbst auszudenken und aufzuzeichnen, wie Sie den Spurplan „verbessern“ würden. Erst dann auf den Seiten 424/25 nachschauen! Größe der Anlage übrigens ca. 2,5×3,5 m. Gestrichelt gezeichnetes Doppelgleis führt zu unterirdischem Abstellbahnhof.

Fortsetzung von Seite 402

dicht schließen, entstehen immer kleine Grate und sogenannte Schwimmhäute, die man mit Messer, Schabe und Feile entfernen muß. Die Gießformen sind von Zeit zu Zeit leicht einzufetten (jedoch nur hauchdünn) und auszubürsten. Der Fetthauch an einer solchen Bürste genügt vollkommen.

Und wie graviert der Fachmann eine solche Gießform? Mit einer Graviermaschine — falls er eine hat. Andernfalls mit einer Uhrmacherdrehbank mit Fräseinrichtung (z. B. Fabrikat Boley/Leinen), wie Herr K. eine besitzt. Mit-

tels eines am Kreuzsupport festgespannten Storchschnabels werden in diesem Fall die Konturen für eine komplizierte Gießform von einer 5:1 vergrößerten Zeichnung durch Auskurbeln abkopiert. (Die Form für eine große Achslagerblende hat Herr K. z. B. nur zwei Stunden Zeit gekostet). Die Form für diese Karrenrädchen jedoch hat Herr K. gedreht, während er die Speichen mit der Teilvorrichtung und der Fräsvorrichtung gefräst hat. Dazu brauchte er ca. 20 Minuten. Das soll ihm mal erst einer nachmachen!