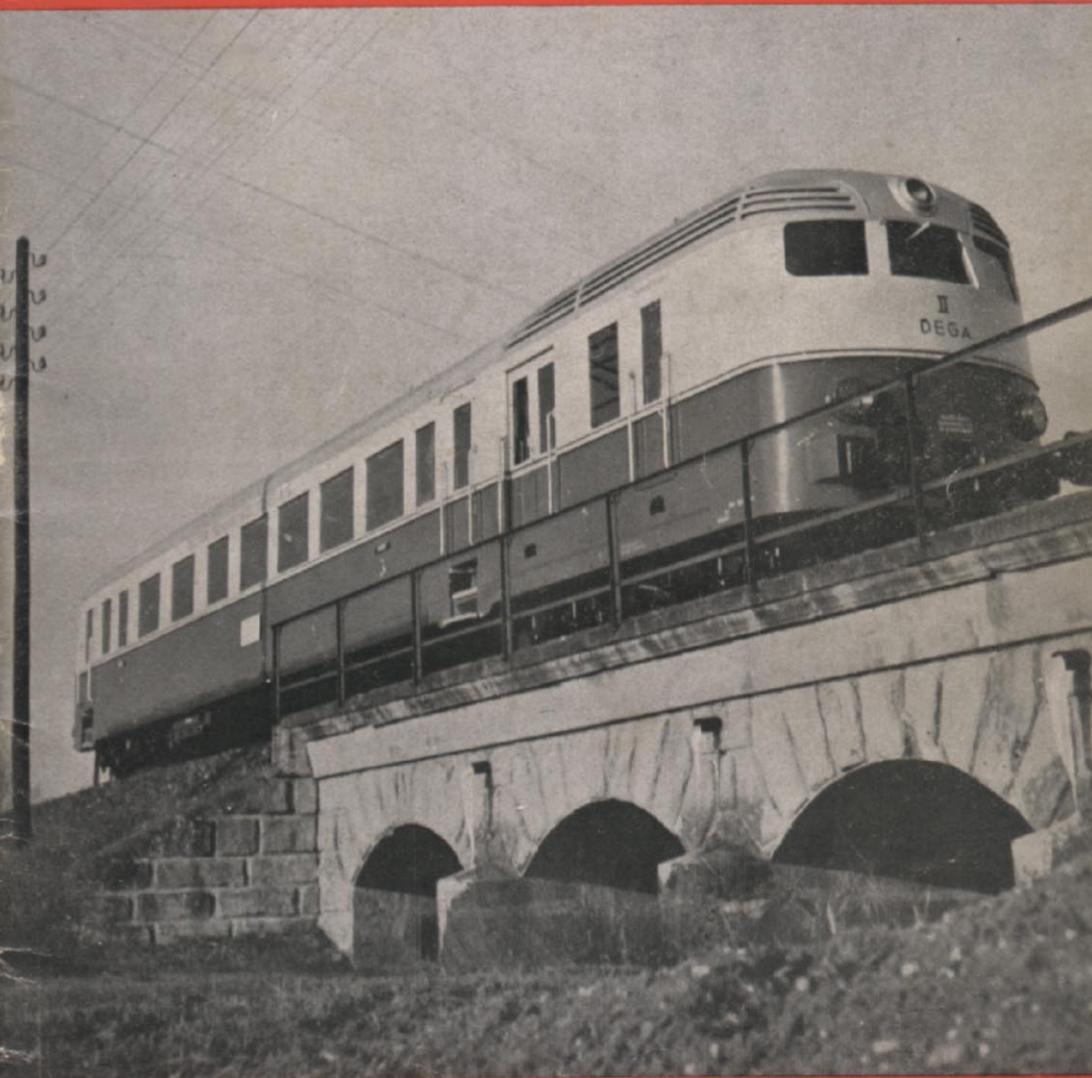


Miniaturbahnen

Die führende Deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

NR. 4 / BAND III 1951

NÜRNBERG



„Halb und Halb“ . . .

. . . ist eine bewährte Likörmischung. Und dabei kam mir der Gedanke, es bei dem vorliegenden Heft einmal mit dem gleichen Rezept zu versuchen, zumal unsere Druckerei anscheinend dieselbe Marke erwischt hatte und die heutige Ausgabe halb in Kunstdruck-, halb in anderem Papier ausstattete, was zur Folge hatte, daß auf der einen Hälfte viel Fotos, auf der anderen Hälfte viel Zeichnungen zu finden sind, so daß nicht die eine Hälfte der Leser ganz und die andere Hälfte nur halb, sondern beide Hälften voll und ganz zufrieden gestellt sein müßten . . . sollten . . . werden . . . hoffentlich! (Toi, toi, toi!) Wenn Ihnen jetzt der Kopf schwirrt, trinken Sie am besten auch einen „Halb und Halb“!

A propos „Halb und Halb“. Wir kommen heute scheinbar nicht davon los! Denn auch die Fotos über die Nürnberger Messeneuheiten können wir heute nur halb bringen (die Fotos natürlich ganz, ich meine die Hälfte der vorgesehenen Fotos). Die Firma Gebr. Märklin wünscht die Veröffentlichung ihrer Messeneuheiten erst im nächsten Heft und von einigen weiteren Neuheiten sind die Unterlagen nicht mehr rechtzeitig eingetroffen.

Um es kurz zu machen, folgt anschließend noch kurz und bündig einiges Wissenswertes.

Beste Grüße
Ihr WeWaW

Zum Nachzählen:

Heft Nr. 2/1951 hatte infolge der Anzeigen 40 Seiten! Übrigens: Sollten einmal in einem normalstarken Heft Ihrer Meinung nach zu viele Inserate sein, dann bedenken Sie bitte, daß trotz erhöhten Papierpreisen die „Miba“ immer noch nur DM 1.50 kostet!

Einladung:

Der MEC Hannover ladet hiermit alle Modelleisenbahner zu einem Messtreffen am 2. 5. 1951, abends 20 Uhr, im Clubraum (Eisenbahndirektion Hannover, Joachimstraße, gegenüber Pschorr-Bräu) ein.

Es spricht unser Mitarbeiter Heinz Bingel über das Thema: „Von der Spurweite bis zur Kupplung“ (lösbare und unlösbare Probleme der Modelleisenbahner).

Bitte notieren:

Heft 5/1951 kommt in der letzten April-Woche zum Versand.

Ausstellung:

Der Modellbau-Club Wilhelmshaven veranstaltet in der Zeit vom 22. bis 29. April 1951 in Wilhelmshaven eine Ausstellung „Werkarbeit und Modellbau“.

„Baugröße statt Spurweite“

Herr Fritz Hagemann, Berlin, setzt sich auf den Seiten 144/145 mit einer Begriffsverwirrung auseinander, da er unter anderem ein „Aborthäuschen in Spur H0“ lächerlich findet und für solche und ähnliche Fälle „Baugröße H0“ setzen möchte. Wie recht wir ihm geben, ersehen Sie daraus, daß wir uns den Begriff „Baugröße“ bereits im vorliegenden Heft zu eigen gemacht haben.

„Einfach herrlich . . .!“

„Das beste Heft seit Bestehen der „Miba“ . . . So wird der inzwischen erschienenen und innerhalb von 8 Tagen fast vergriffene „Miba-Reporter“ Nr. 3 durch die Bank beurteilt.

Ausländische Literatur . . .

muß manchmal erst neu nachbestellt werden, was längere Zeit in Anspruch nimmt. In solchen Fällen also bitte nicht ungeduldig werden.

„Miba“-Clubs erlaubt?

Es liegen einige Anfragen vor, ob wir damit einverstanden sind. Aber selbstverständlich, meine Herren! In diesem Fall erreicht's uns sogar zur Ehre. (Im übrigen ist unser Firmenzeichen sowie das Wort „Miba“ gesetzlich geschützt und nur mit unserer Genehmigung ausnutzbar).

Wildromantisch . . .

wirkt der auf Seite 114 gezeigte Ausschnitt aus der H0-Anlage des Herrn Schinagel, Oberkassel.

Das Titelblatt

zeigt einen vierachsigen dieselmechanischen Triebwagen der Firma MAN Nürnberg. Höchstgeschwindigkeit in der Ebene: 125 km/h. Der Wagen hat zwei Führerstände, einen Maschinenraum, einen Gepäckraum und zwei Personenabteile III. Klasse (Werkfoto MAN).

Wartezeichen

und Vorrücksignal

Das im Rangierbetrieb neben dem Gleissperrsignal Ve 3/4 ebenfalls wichtige Wartezeichen K 11, verbunden mit dem Vorrücksignal Ve 6, sollte in keiner größeren Anlage fehlen.

Mit etwas Geschick ist es aus einem Stück Messingblech, ca. 13 cm Nemeo-U-Profil und einem Stück Messingrohr von 3,5 mm Außendurchmesser und vier Kleinstglühbirnen bald zusammengelötet. Zu beachten ist bei der elektrischen Schaltung, daß die 3 in V-Form angebrachten Glühbirnen des Signals Ve 6 gesondert zu schalten sind und nur bei Freigabe des Gleises (V = Vorrücken) beleuchtet werden. Die 4. Birne dient zur Beleuchtung des Wartezeichens bei Dunkelheit.
H. Burk, Hölle/Opf.

↓ Abb. 1. So baute Herr Burk sein Wartezeichen für seine H0-Bahn (Zeichnung für H0). Zwar nicht ganz maßstabgerecht, doch verständlich, denn — siehe Abb. 3!

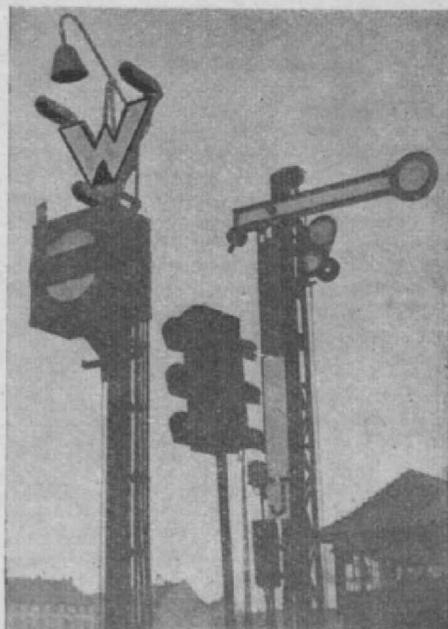
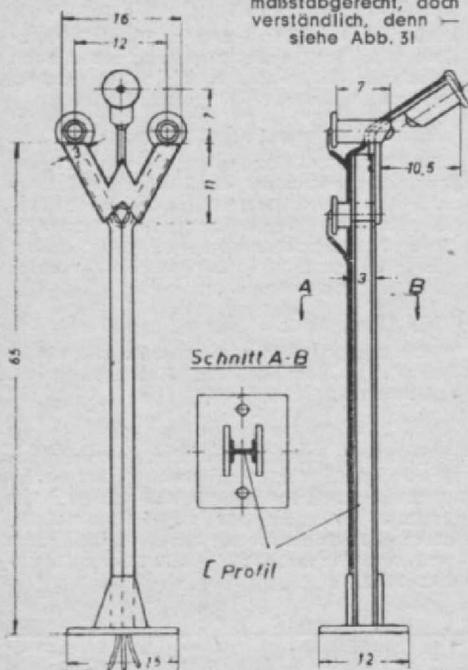


Abb. 2. Eine interessante Signalzusammenstellung, bei der auch ein beleuchtbares Wartezeichen, in Verbindung mit dem Vorrücksignal, hinter einem hohen Gleissperrsignal zu finden ist (s. a. Abb. 3).

(Foto: Dr. Andreas)

Zusatz der Redaktion:

Wir müssen Herrn Burk recht geben; das Wartezeichen K 11 (meist in Verbindung mit dem Vorrücksignal Ve 6) darf wirklich auf keiner größeren Anlage fehlen.

K 11 (ein gelbes W mit schmalen schwarzem Rand) zeigt die Stelle an, wo zum Beginn oder zur Fortsetzung einer Rangierfahrt ein Auftrag des Stellwerks- oder Weichenwärters abzuwarten ist. Der Lokführer hat bei unbegleiteten Rangierfahrten so lange zu warten, bis er den Rangierauftrag durch Ra 1 („Wegfahren“, Pfeif- oder Hornsignal bzw. senkrechte Bewegung des Armes des Signalgebers, bei Dunkelheit der Handlaterne von oben nach unten) oder Ra 2 („Herkommen“, zwei mäßig lange Pfeif- oder Horn-töne, bzw. langsame waagerechte Bewegung des Armes, bei Dunkelheit der Handlaterne hin und her) oder mündlich oder durch das Vorrücksignal Ve 6. Bei begleiteten Rangierfahrten erhält der Rangierleiter beim Wartezeichen die Zustimmung, und zwar am Tage durch Hochhalten des Armes des Signalgebers, bei Dunkelheit durch Hochhalten der weißleuchtenden Handlaterne oder wiederum durch das Vorrücksignal.

Das Vorrücksignal Ve 6 ist ein Lichttagessignal. Das Aufleuchten (weißes Licht) gilt — wie bereits erwähnt — bei unbegleiteten Fahrten als Auftrag an den Lokführer, bei begleiteten Fahrten als Zustimmung an den Rangierleiter. Erlischt das Signal, bevor die Spitze der Rangierabteilung am Signal vorbeigefahren ist, so gilt es als zurückgenommen.

Abb. 3 zeigt drei Verwendungsformen des Wartezeichens, während Abb. 4 ein maßstabgerechtes Wartezeichen K 11 in Verbindung mit dem Vorrücksignal Ve 6 darstellt. Diese Zeichnung dürfte besonders für die Anhänger größerer Spurweiten wichtig sein, da sie weniger Kompromisse zu schließen brauchen als die H0-Modellbauer.

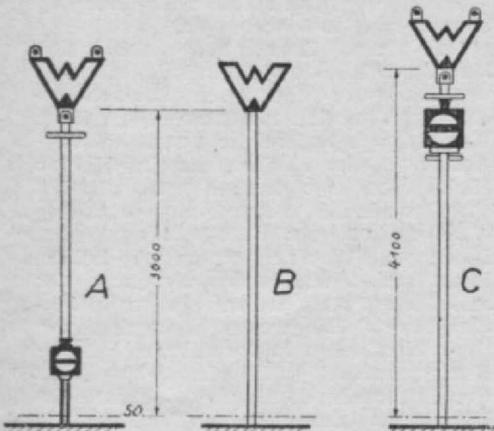


Abb. 3. So zierlich müßte das Wartezeichen K 11 in der Baugröße H0 sein! Im übrigen gibt die Zeichnung 3 Verwendungsformen wieder:

A = K 11 mit Ve 6 am besonderen Mast, aufgestellt hinter den niedrigen Gleissperrsignalen.

B = Wartezeichen K 11 ohne Vorrücksignal.

C = K 11 mit Ve 6 am besonderen Mast, aufgestellt hinter dem hohen Gleissperrsignal.

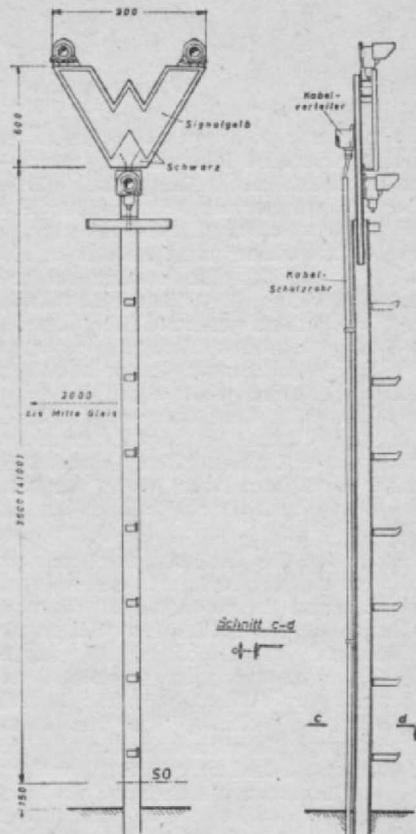


Abb. 4. Das Wartezeichen (mit Vorrücksignal) im Maßstab 1:1 für eine Spur 0-Bahn. Für Baugröße H0 sind die abzugreifenden Maße zu halbieren. Beim Wartezeichen ohne Ve 6 entfallen die 3 Laternen, deren Lagerungen, der Kabelverteiler sowie die Zuleitungen.

Eine Ferienreise nach Spanien!

Die **Asociacion de Amigos del Ferrocarril** (Vereinigung der Eisenbahnfreunde) **Madrid** veranstaltet im Mai 1951 einen internationalen Fotowettbewerb über das Thema „Eisenbahnen“. Mindestformat der Fotos 18x24 cm. Gleichzeitig findet eine Modelleisenbahnschau statt, zu der auch deutsche Modelle eingesandt werden können. Außer den Teilnehmern kann jeder unserer Leser nach Spanien reisen. Die Devisenfrage wird durch einen „Reiseaustausch“ geregelt, d. h. die notwendigen Pesetas werden nachher durch Einlösung eines spanischen Modellbahnfreundes oder durch deutsches Modellbahnmaterial verrechnet.

Näheres durch obige Vereinigung. Anschrift:

Calle de Zurbano, 13 Madrid (España)

NADELSPITZENLAGERUNG

von Kurt Chromek, Rehau

Herr Chromek war uns von Anfang an stets um eine Nasenlänge voran — weil er sofort nach Kriegsende glücklicher Empfänger amerikanischer Modellbahnzeitschriften, insbesondere des „Model-Railroader“ war. So hat er sich nun auch bereits die dortige neueste Errungenschaft, die „Nadelspitzenlagerung“ zu Nutzen gemacht. Wir konnten uns wohl bei Herrn Chromek, als auch bei der Vorführung amerikanischer Fabrikate davon überzeugen, wie erstaunlich leicht und lang solche Radsätze laufen. Diese Nadelspitzenlagerung dürfte tatsächlich den „Clou“ auf diesem Gebiet darstellen. Doch hören wir nun, was uns Herr Chromek hierüber zu sagen hat:

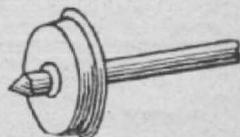
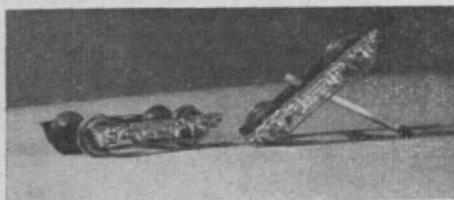
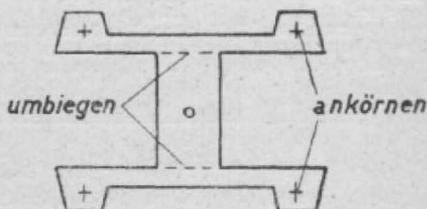
Ich habe die Achsstummel meiner Radsätze selbst verkürzt, so daß sie etwa $1\frac{1}{2}$ mm herauschauen. Darnach entfernte ich die Räder und drehte die Achsen in der Handbohrmaschine spitz. Nach dem abermaligen Aufsetzen der Räder ist der Radsatz für die Nadelspitzenlagerung fertig. Bei den Achshalterstegen, die man selbst meist aus Blech aussägt und zurechtbiegt, werden die angerissenen Achslager nicht durchbohrt, sondern nur angekörnt. Die Radsätze werden so eingesetzt, daß die Lager nur leicht gegen die Achsspitzen drücken.

Selbstverständlich kann man diese Nadelspitzenlagerung auch in zweiachsigen Wagen nachträglich einbauen. Ich habe mir zu diesem Zweck etwa 2 mm lange runde Messingstückchen gedreht, die in die großen Bohrungen

der alten Achslager grob eingepaßt und an einer Stirnseite angekörnt wurden. Diese Messingstückchen habe ich dann mit Rudol in die Achslager eingeklebt und die Radsätze nach dem Verkürzen und Anspitzen der Achswellen eingesetzt. Meine sämtlichen Wagen mit Nadelspitzenlagerung laufen ungleich leichter, als solche mit der üblichen Achslagerung und rollen nach dem Anstoßen lang und weich aus.

Bei dieser Gelegenheit noch einen kleinen Wink für diejenigen, die mit verschiedenen käuflichen Drehgestell-Achslagerblenden nicht zufrieden sind: Man sägt irgendwelche unnützen Verzierungen oder Flächen mit einer feinen Metall-Laubsäge heraus und arbeitet die Blenden mit feinen Feilen nach. Das Auflöten auf die Drehgestellager aus Blech geschieht mit einem gut heißen Lötkolben durch kurzes Berühren der mit Lötfett bestrichenen Stellen an beiden Enden. Die weitere Ausgestaltung der Blenden erfolgt mittels Nemeck-Kleinstprofilen (z. B. ein U-Profil an der Unterseite des Drehgestells, zwecks Verbindung der auf der gleichen Seite liegenden Achslager). (S. Abb.)

Abb. 1

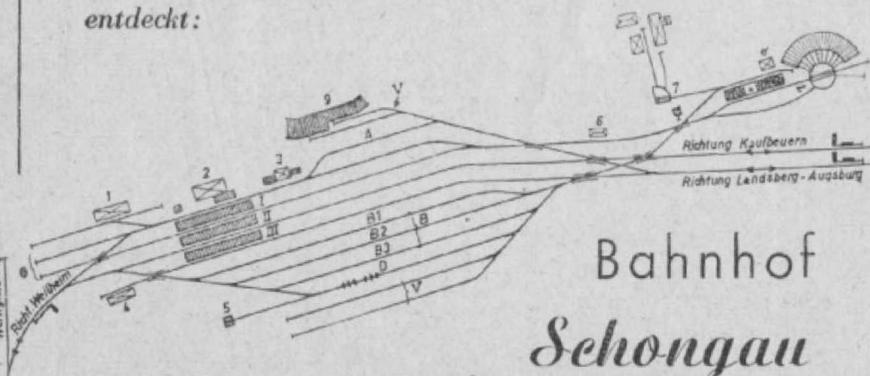


Von Herrn A. Mühlegger, Peiting,
entdeckt:

Zeichenerklärung:

- 1) Güterschuppen (mit Ladegleis)
- 2) Bahnhofsgebäude
- 3) Bahnmeisterei
- 4) Lagerschuppen
- 5) Schuppen für Draisine
- 6) Stellwerk
- 7) Privatanschluß (Lederfabrik)
- 8) Bahnbetriebswerk mit Drehscheibe, Lokschuppen, Kohlenverladestelle usw.
- 9) Verladerrampe
- I) Bahnsteig I
- II) Bahnsteig II
- III) Bahnsteig III
- A) Abstellgleis für Personenzüge
- B) Einfahrt- und Aufstellgleise für Güterzüge
 B 1 = Aufstellgleis für Güterzüge
 B 2 = Einfahrtsgleis für Güterzüge
 B 3 = als Aufstell- und Abstellgleis verwendet.
- D) Lokrücklaufgleis
- V) Verladegleis und Abstellgleis
- G) Abstellgleis der Gas- und Gerätewagen

Werkgleis Papierfabr. 15/4



Bahnhof Schongau

Der Gleispurplan des Bahnhofes Schongau dürfte sicher manchen Leser interessieren, da er einen Ausgangspunkt dreier Nebenbahnlinien darstellt. Auch enthält er einige Merkmale, die dem Theoretiker vielleicht die Haare zu Berg stehen lassen, dem kompromißfreudigeren Modellbauer hingegen Balsam auf die durch Heft II geschlagene Wunde sein werden. So ist z. B. keine Schutzweiche vorhanden und kein Ausziehgleis (hierfür wird das Streckengleis in Richtung Landsberg—Augsburg verwendet). Die Drehscheibe beim Privatanschluß (7) entspricht der Zeichnung und besteht also nur aus einem Viertelkreis. Sämtliche Weichen in Richtung Wellheim müssen mit der Hand bedient werden, wie auch das Einfahrtssignal aus Richtung Wellheim nur einflügelig ist. Vorsignale sind nicht vorhanden, nur die Kreuztafeln (abgebildet im Miba-Heft 5/II, Seite 153, Abb. 2). Ausfahrt- und Rangiersignale sind keinesfalls vergessen, wie Sie vielleicht vermuten könnten, sondern es sind tatsächlich keine vorhanden.

Der Lokschuppen faßt 11 Loks, tatsächlich stationiert sind jedoch 15 Maschinen. Die Kohlenstation ist mit Kohlaufzug, Schlackenkrän usw. ausgerüstet. Die Einfahrt zum Bahnhof ist durch Gleisperrsignal mit Wartezeichen gesichert.

Im Sommerfahrplan verkehren in Richtung Wellheim 16 Personenzüge (8 Züge an, 8 ab), in Richtung Kaufbeuren 11 Personenzüge (5 ab, 6 an) und in Richtung Landsberg—Augsburg 9 Personenzüge (4 ab, 5 an). Auf der Strecke Kaufbeuren—Schongau ist auch der neue Schienenbus versuchsweise eingesetzt. Der Güterzugbetrieb ist ebenfalls sehr umfangreich, es werden täglich ca. 10 Güterzüge abgefertigt, bzw. angenommen.

