

Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

NR. 1 / BAND IV 1952

NÜRNBERG

● Die Einbanddecke zu Band III/1951 einschließlich Inhaltsverzeichnis

ist ab Ende Januar 1952 lieferbar. Preis 2,- DM
Einzelnes Inhaltsverzeichnis: -.20 DM

● **Auch diesmal** ist der vergangene Jahrgang komplett gebunden erhältlich.
Näheres in Heft 2/IV

Das waren nicht die Beine von Dolores . . .

die mich an Weihnachten zum Straucheln brachten, sondern die Haxen des vermaledeiten Legnib, über die ich stolperte, die weil er unter der Anlage lag und einen heillosen Wirrwarr zwischen den Strippen anrichtete. Bis Heinz Bingel auftauchte, d. h. kurz angebunden auf den Plan und Legnib auf den Schlips trat, worauf die Strippen kurz darauf ebenfalls kurz angebunden waren und die Kurzschlüsse dafür gleich bündelweise auf'm Draht auftraten. So herrschte eitel Glück und Freude an Weihnachten, daß die Anlage nun endlich, endlich wenigstens in diesem Jahr aller Voraussicht nach vermutlich an Neujahr sicher zum Laufen zu bringen hätte gewesen sein sollen können, und da nach Pfingsten sowieso gleich wieder wieder Weihnachten und Neujahr kommt, war eigentlich kein besonderer Grund zur Aufregung vorhanden. Wir hatten auf jeden Fall unser Bestes getan, und das war das Beste, was wir tun konnten. Was WiWeW (mein Junior) von uns dachte, ficht, fochtete . . . falsch! fechtete uns nicht an, denn da die Frühjahrssonne gerade oder immer noch oder schon wieder schien, sonnten auch wir uns und zwar im Bewußtsein, daß unsere Leser es schon richtig gemacht haben dürften, die weil sie ja die Miba lesen

konnten, wozu wir vor lauter Schreiben leider nie kommen, so daß wir von vornherein ganz klar im Nachteil waren. Und überhaupt: An allem war nur dieser Legnib mit seiner „Donner Doria“ oder „Donner Gratzia“ schuld!

A propos, „Donner, Blitz und Doria“. Eine Silvesternacht war das! Schon Karl Valentin hat einmal behauptet: „Es riecht nicht alles gut, was kracht!“, was wir ihm hiermit nachträglich noch schriftlich bestätigen. Umgekehrt kracht natürlich auch nicht alles, was gut riecht, sonst hätte unsere Neujahrsansagen explodieren müssen, eine Gefahr, die eher bei mir bestand. Und wie haben Sie den Neujahrsbeginn überstanden? Hoffentlich bestens! Der arg „mitgenommene“ D-Zugwagen 1951 (s. Titelbild) verschwand in die Vergessenheit. Das neue Jahr, ein funkelnder Triebwagen voller Hoffnungen und Pläne, Träume und Illusionen hat seine Fahrt begonnen. Möge alles in Erfüllung gehen, was Sie sich vom neuen Jahr erhoffen! Schalten und walten Sie munter drauf los, denn es ist ja ein — „Schalt“-Jahr!

In diesem Sinn, gleichzeitig in dankbarer Erwidering der vielen Weihnachts- und Neujahrsgrüße:



Ein glückhaftes Jahr 1952

Im Namen des Miba-Verlages
Ihr WeWaw

Und nun hinein ins neue Jahr mit dem

Deutschen Bundesbahn- Kalender 1952

dem einzigen, für den Modellbahner „standesgemäßen“ Eisenbahn-Kalender, erschienen im Konkordia-Verlag Frankfurt/M.

Das symbolische Titelbild

stammt von dem jungen Graphiker-Reiner Seibold aus Leuth. Unsere Anerkennung . . . und besten Dank!

DER GIPFEL DES MODELLBAUES



Mr. Hiatt auf seiner „Modell-Lok“!

Mister Byron P. Hiatt in Creston (USA) hat eine große Leidenschaft: die Eisenbahn! Die winzigen elektrischen Bahnen sagten ihm nicht zu. Eine Gartenbahn? Nicht schlecht! Aber wie groß? So oder so oder ... halten Sie sich fest! Er baute seine „Gartenbahn“ in der Größe, wie sie aus dem Bild hervorgeht, also fast in Baugröße 1:1! Und zwar ganz allein. Sie glauben's nicht? Es ist aber tatsächlich der Fall. Das ist wahrer Modellbau, aber in höchster Potenz!

Im Jahre 1933 beschloß Mister Hiatt den Bau seiner „Riesen-Modellbahn“ und begann mit dem Sammeln und Einkaufen der Einzelteile für die geplanten beiden Lokomotiven. Für den Bau des einen Lokkessels verwendete er z. B. den Dampfkessel einer ausgedienten Dreschmaschinen-Lokomobile. 1939 kaufte er von einer Eisenbahngesellschaft vier kleinere Wagen: einen Post-, zwei Personen- und zwei Güterwagen, und baute sie für seine Spurweite (2 Fuß = 60 cm) um. Jetzt fehlte ihm nur noch der „Platz“ zum Fahren. Kurzentschlossen erwarb er rund 10 Morgen Land und dazu mehrere Kilometer ausgedientes Gleis eines Kohlenbergwerkes und legte in den folgenden 6 Jahren seine Strecke. Da bei einer „künftigen“ Eisenbahnlinie Brücken nicht fehlen dürfen, beschäftigte er sich auch mit dem Brückenbau und vergaß auch nicht das Aufstellen von Telegrafentangen längs der Strecke.

Selbstverständlich ist diese Schmalspur-Privatbahn — von einem einzigen Mann in 18jähriger Arbeit erbaut — der Anziehungspunkt der dortigen Gegend. An Sonn- und Feiertagen strömen Hunderte von Besuchern nach Creston, um für 14 Cents eine Rundfahrt im Personen- oder Postwagen der „Hiatt-Bahn“ zu machen oder für 25 Cents einmal auf der Lokomotive mitfahren zu dürfen.

„Ich trinke nicht und führe kein Bummelleben“, sagt der Klempner Byron P. Hiatt. „Man kann damit viel Geld und viel Zeit verplempern, aber ich verbringe und vertue Zeit und Geld lieber mit meiner Eisenbahn, sie ist eben mein „Steckenpferd! — und bringt was ein!“

Heft 2/IV ist in der 2. Februarwoche bei Ihrem Händler

(siehe Miba-Kalender aus Heft 16/III)

Die unsichtbare Mittelschiene

beim Märklin-Gleis

von Jörg Zirnbauer, Coburg

Anm. d. Red.: Wirklich eine feine Sache, der Herr Zirnbauer da auf die Spur kam und gleichzeitig wieder ein Schulbeispiel dafür, wie wertvoll es ist, wenn die in der Miba veröffentlichte Idee eines Lesers den nächsten zu neuen Ideen anregt. Wir wiederum, durch Herrn Zirnbauer angeregt, fanden eine verblüffend einfache Lösung des Schleifer-Problems, die wir Ihnen — nach vollendeter Erprobung — in aller kürzester Zeit verraten werden.

Es besteht wohl kein Zweifel darüber, daß die Mittelschiene bei einer Modellbahnanlage das Auge des Beschauers stets etwas stört. Wer jedoch eine Märklin-Bahn besitzt, wird nicht immer geneigt sein, seinen Betrieb auf das Zweischienen-System umzustellen, da — ganz abgesehen von dem vorhandenen, nicht gerade billigen Gleismaterial — das Isolieren der Radsätze an den Loks und an dem übrigen rollenden Material nicht unerhebliche Unkosten bereitet.

Aus diesen Gründen werden die Besitzer selbstgebauter Dreileiter-Gleise sehr erfreut gewesen sein, als Herr

Dombrowski in Heft 11/III S. 384 sein Nagelsystem erläuterte, welches die Mittelschiene zum Verschwinden bringt, ohne daß der dritte Leiter entfällt. Begeistert las ich den Artikel und... betrübt betrachtete ich meine Märklingleise, in die man nun einmal keine Nägel einschlagen kann. Als ich gerade zum 17ten Male ein Märklingleisstück in der Hand herumgedreht hatte, um irgendeine Lösung zu finden, kam mir plötzlich der rettende Gedanke: Wenn man die jetzige Mittelschiene einfach von oben nach unten verlegen und von der Unterseite des Gleiskörpers aus Drahtstifte (von Isolierschlauch umgeben) durch vorgebohrte Löcher zwischen den Schwellen herausragen lassen würde, dann müßte die Sache doch klappen! Gedacht — getan!

Ich baute die Mittelschienen meiner Märklingleise aus, indem ich die Befestigungsklammern aufbog. (Diese Arbeit muß mit etwas Vorsicht ausgeführt werden, da die Laschen an den Biegestellen leicht brechen.) Dann wurden

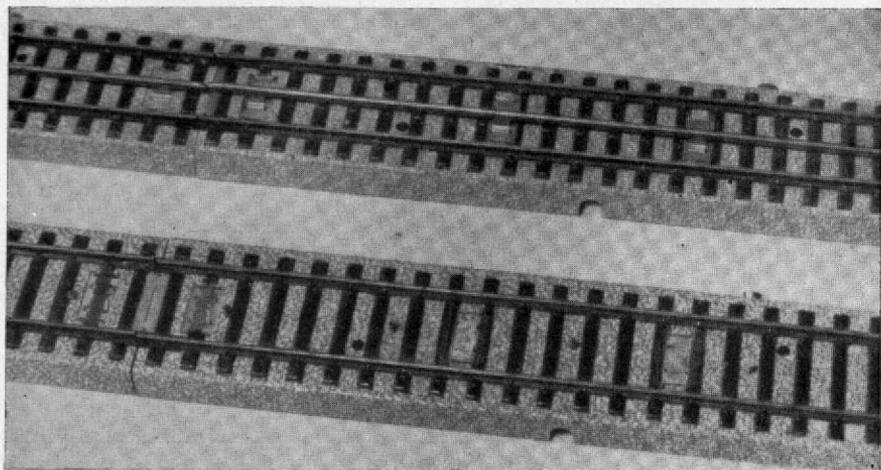


Abb. 1. Ein ganz neues Gesicht zeigt das „genagelte“ Märklingleis (unten) gegenüber der Normalausführung (oben). Es ist erstaunlich, wie das Gleis an Wirklichkeitstreue gewonnen hat!

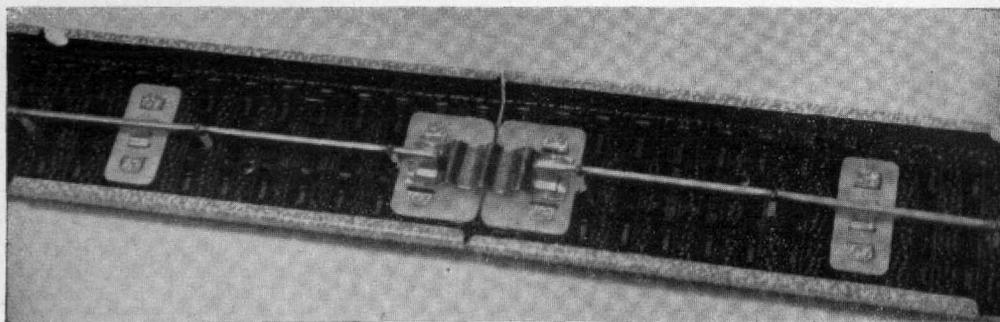
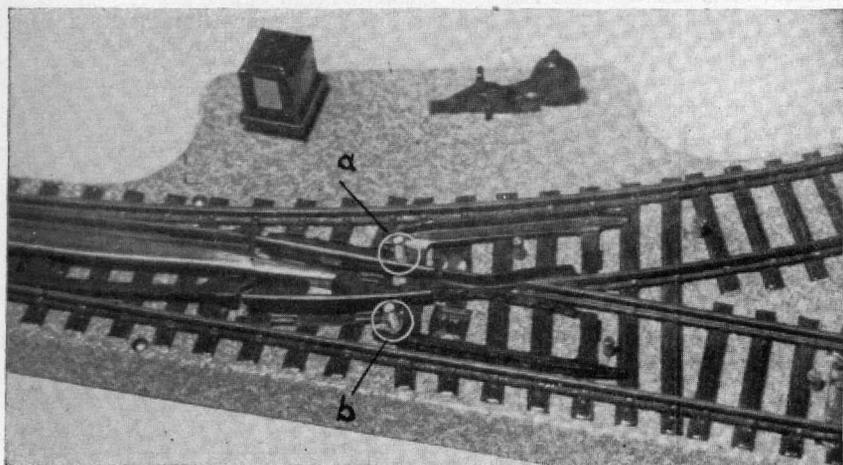
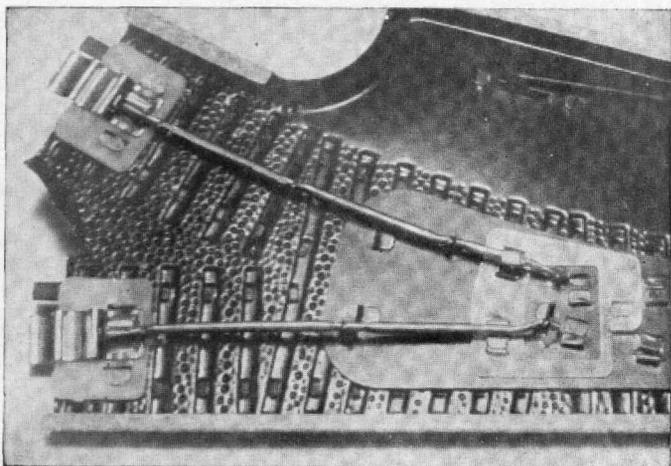


Abb. 2 (oben). Ein Blick unter zwei Gleisstücke des Herrn Zirnbauer offenbart den Trick mit den umgesetzten Mittelschienen, die übrigens an den Verbindungsstellen gekürzt werden müssen.

Abb. 3 (Mitte). Die beiden Abzweiggleise der Weichen werden ebenso behandelt wie eine Gerade oder ein Gleisbogen.

Abb. 4 (unten). Die durch Retusche hervorgehobenen Nägelchen a und b müssen aus der Gleismitte heraus versetzt werden, damit sie von den Laufkränzen der Räder unberührt bleiben.



die Mittelschienen an der Unterseite des Gleiskörpers wieder befestigt. Bei den Gleis-Geraden bohrte ich nun jeweils nach der fünften, bei den Bogenstücken nach jeder vierten Schwelle von oben her ein 2-mm-Loch durch die Gleiskörper-Mitte und daran anschließend mit einem 1-mm-Bohrer ein Loch durch die darunter befindliche Mittelschiene. (An den Enden der Gleisstücke liegt die erste Bohrung ca. 15 mm vom Rande entfernt zwischen der zweiten und dritten Schwelle.) Dann schob ich auf etwa 10 mm lange Nägelchen 6 mm lange Isolierschlauchstückchen auf (Isolierschlauchfarbe möglichst der Schotterfarbe des Märklingleises anpassen!) Die isolierten Drahtstiftchen steckte ich von oben her in die vorgebohrten Löcher und bog die Spitzen, die noch durch die Mittelschiene hindurchragen, um. Nach dem Umbiegen drückte ich die Mittelschiene an den Nägeln fest zusammen. (Wer dieser Kontaktverbindung nicht traut, kann natürlich noch ein Übriges tun und zum LötKolben greifen.) Wie Abb. 2 zeigt, muß die Mittelschiene etwas gekürzt werden, damit die Verbindungslaschen frei bleiben. Das Märklin-Gleis ohne Mittelschiene (Abb. 1) wirkt verblüffend, besonders wenn man die von oben sichtbaren Isolierträger der verschwundenen Mittelschiene mit etwas Plakafarbe tarnt. Die Fahrsicherheit der Loks ist, wenn der von Herrn Domrowski beschriebene Schleifschuh verwendet wird, hundertprozentig.

Beim Umbau der Weichen (Abb. 3 u. 4) mußte ich wohl oder übel einen kleinen Kompromiß schließen und das Schleifstück zwischen den Zungen stehen lassen, da man wegen des darunter befindlichen Antriebes an dieser Stelle

schlecht „nageln“ kann. Vielleicht finde ich (oder ein Leser) demnächst doch noch auch hierfür eine bessere Lösung*).

Es empfiehlt sich, Weichen stets paarweise umzubauen, damit man die gebogenen Mittelschienenstücke austauschen kann. Andernfalls muß man das gekrümmte Stück nach der entgegengesetzten Seite biegen. Die Nägel müssen bei den Weichen teilweise länger als 10 mm sein, da die Köpfchen bis zu 1 mm über Schienenoberkante ansteigen müssen. Die Isolierschlauchstückchen sind ebenfalls entsprechend länger (bis ca. 9 mm) zu schneiden. Sollte der Lok-Schleifer trotzdem noch an den Radlenkern hängen bleiben und Kurzschluß verursachen, so kann man die Nagelköpfchen durch Andrücken der Mittelschiene von unten her auf die erforderliche Höhe bringen. Die Abstände der Bohrungen sind aus Abb. 4 zu ersehen. Es ist zu beachten, daß die Nägel a und b nicht in der Mitte stehen dürfen, sondern etwas nach außen versetzt sein müssen. Andernfalls berühren nämlich beim Befahren der Weiche die Märklinräder-Laufkränze die Nagel-Köpfchen, und das bedeutet Kurzschluß. Es kann auch leicht vorkommen, daß Fahrzeugkupplungen an den längeren Weichennägeln anstreifen oder hängen bleiben. Um dem zu begegnen, muß man die Kupplungen etwas nach oben biegen oder den Entkupplungsbügel etwas kürzer feilen.

Wenn Sie nun einige Bohrer und ein paar Mittelschienen-Klammern abgebrochen haben, werden Sie schon allmählich herausbekommen, wie man die Sache am besten anpackt und zum gewünschten Ziele kommt. Für den Endeffekt lohnt sich die aufgewandte Mühe bestimmt!

*) Es gibt eine einfache Lösung, doch können wir Ihnen dieselbe infolge Zeitmangels erst im nächsten Heft vorführen, nebst dem eingangs bereits erwähnten Spezialschleifer, der sowohl auf normalen als auch „genagelten“ Märklingleisen läuft, so daß Sie den Umbau der Gleise und Weichen von Fall zu Fall ohne Betriebsunterbrechung vornehmen können. Die Montage des Schleifers erfordert keinen Eingriff in die Lok. Sie sind in der Lage, weiterhin mit Wechsel- oder Gleichstrom zu fahren, und der Kontakt ist noch besser als bei den üblichen Schleifschuhen.

Wer hat Interesse

an der italienischen
Modellbahnzeitschrift

„Italmodel“?

Preis pro Heft 2,- DM

Das Schubladen-Stellwerk

Eine Anregung

zu einem einfachen Fahrstraßenschalter

von Dr. Reinhold Staeps, Fürth

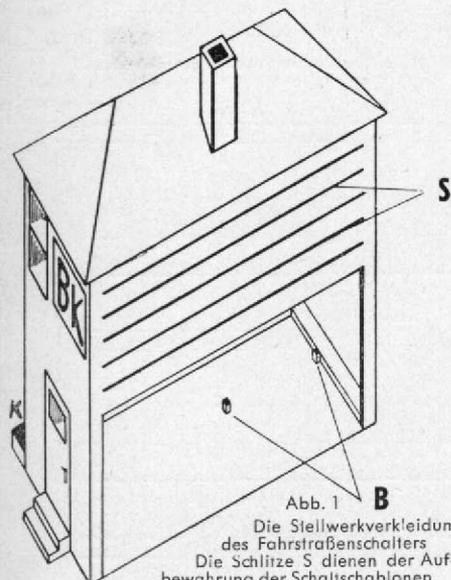


Abb. 1
Die Stellwerkverkleidung
des Fahrstraßenschalters
Die Schlitz S dienen der Auf-
bewahrung der Schaltschablonen.
B = Begrenzungspflöckchen
K = Kabelschuizkassen

Mancher Modelleisenbahner wird sich schon mit dem Gedanken an den Bau des in Heft 5/I S. 28 beschriebenen Fahrstraßen-Walzenschalters befaßt haben, um aber dann resigniert von der Ausführung dieses Projektes Abstand zu nehmen. Die zur Verfügung stehenden Werkzeuge und das technische Bastelkönnen reichen nicht aus, um dieses Schaltgerät einwandfrei nachzubauen. In Vorliegendem möchte ich daher die Anregung zu einer einfacheren und auch billigeren Ausführung eines Fahrstraßenschalters geben, die den gleichen Zweck erfüllt wie die oben erwähnte Nord-Westbahn-Walze und von jedem Bastler angefertigt werden kann. Als Beispiel wähle ich einen nur kleinen Spurplan, nämlich eine Blockstelle mit Überholungsgleis an einer eingleisigen Strecke (Abb. 3).

Die Signale und Weichen seien mit Doppelpulsen-Magneten ausgerüstet, die Vorsignale parallel zu ihren Hauptsignalen geschaltet. Die Enden aller Magnetspulen liegen einerseits mit einer gemeinsamen Stromrückleitung an einem Pol der Stromquelle, andererseits sind sie mit einer Reihe kammerförmig angeordneter Kontaktfedern im Stell-

werk verbunden. Diese Federn sind 25 mm lang, 2,5 mm breit und in 2,5 mm Abstand montiert. Zwischen der Signalfeder- und der Weichenfedergruppe beträgt der Abstand 5 mm (Abb. 2). Rechts und links außen befindet sich je eine Kontakt-Druckfeder zur gemeinsamen Signal- und Weichenbetätigung. Diese Kontaktfedern sind mit dem anderen Pol der Stromquelle verbunden. Die Grundplatte hat in dem angeführten Beispiel die Größe 120×50 mm. Darüber kann man eine schicke aber einfache Blockstellen-Attrappe setzen, doch so, daß man an die Kontaktfedern bequem herankommen kann (Abb. 1).

Die Kontaktfedern können mit etwa 5 mm langen Lötflächen über die Grundplatte hinausragen und durch einen Kabelschutzkasten abgedeckt werden. In weiterer Länge von 10 mm sind sie mit zwei Schrübbchen auf der Grundplatte zu befestigen. Die letzten 10 mm liegen — leicht nach oben gebogen — auf der Grundplatte auf und dienen dem Darunterschieben der später beschriebenen Schaltschablonen. Die beiden außenliegenden Kontakt-Druckfedern sind jedoch 30 mm lang, mit ihren freien Enden 3–5 mm über der Grundplatte nach oben gebogen und mit einem aufgenieteten Betätigungsknopf versehen. Die Bezeichnungen + und — bei den Kontaktfedern der Abb. 2 haben nichts mit elektrischer Polarität zu tun, sondern bedeuten die Kabelanschlüsse für die betreffenden Magnetspulen zur Grund- oder Arbeitsstellung der Weichen und Signale (z. B. + = Signal „halt“, — = „freie Fahrt“).

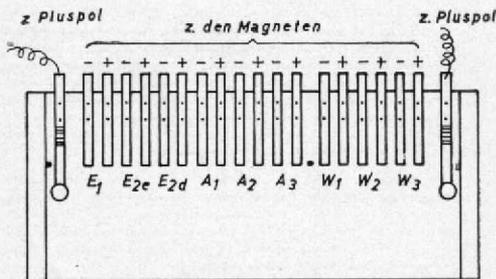


Abb. 2. Die Kontaktfederreihe auf der Grundplatte

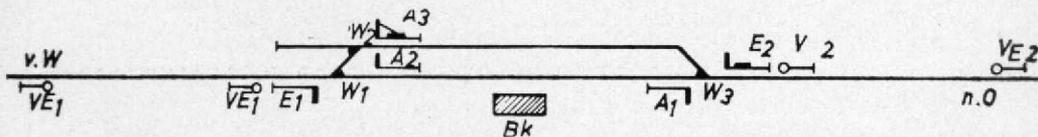


Abb. 3. Gleisplan der Blockstelle Bk. A = Ausfahrt-, E = Einfahrtsignale, V = Vorsignale, W₁ — W₃ = Weichen.

Für jede vorgesehene Fahrstraße sind nun Schablonen anzufertigen, die jeweils unter die Kontaktfedern geschoben werden, wenn eine Fahrstraße gestellt werden soll. In unserem Fall benötigen wir fünf Stück. Jede Schablone ist eine 110×30 mm große Pertinax- oder Preßspanplatte, auf die man den eigentlichen „Schaltrechen“ aufnietet. Dieser besteht aus 0,3 mm starkem Messingblech in der Größe 110×20 mm. Er wird an denjenigen Stellen, an denen kein Kontakt mit den Federn erfolgen soll, 10 mm tief eingeschnitten. Ein 2,5 mm breiter durchgehender Schnitt trennt den Schaltrechen in die benötigten zwei Hälften für die Signal- bzw. Weichengruppe. Abb. 4 zeigt das Aussehen der fertigen Schablonen für unser Beispiel. Sie werden entweder nummeriert oder — ihrem Zweck entsprechend — beschriftet und können bei Nichtbenutzung in Schlitzen des Stellwerk-Obergeschosses untergebracht werden.

Zum Betrieb wird die betreffende Schablone auf die Grundplatte gelegt und unter die Kontaktfedern geschoben. Dann betätigt man zuerst die rechte Kontakt-Druckfeder zur Weichenstellung und daran anschließend die linke zur Signalbetätigung. Nach der Durchfahrt des Zuges ist die Ruhestellung der Weichen und Signale mittels der entsprechenden Schablone wieder herzustellen, diesmal aber in umgekehrter Reihenfolge (zuerst auf den Signalknopf drücken, dann auf den Weichenkontakt).

Bei dem vorliegenden Entwurf und den angegebenen Kontakt-Abmessungen läßt sich der Fahrstraßenschalter in einem kleinen Stellwerk der Baugröße 0 unterbringen. Für die Anwendung auf H0-Anlagen sind jedoch nicht etwa die genannten Maße einfach zu halbieren, sondern man sucht sich für den Zweck ein entsprechend größeres Gebäude aus oder baut — wie sonst üblich — den Fahrstraßenschalter ganz für sich außerhalb der Anlage neben das Fahrpult. Die Gesamtgröße hängt ja auch wesentlich von der Anzahl der Weichen und Signale in dem betreffenden Blockabschnitt ab.

Abweichend von dem hier erläuterten Beispiel sei noch folgender Tip gegeben: Man kann die Kontaktfedern auch um einen Fünftelkreisbogen herum und die fünf Schablonen auf einer einzigen kreisrunden Platte anordnen, so daß diese nur entsprechend gedreht zu werden braucht, um mit dem jeweils erforderlichen Segment unter den Kontaktsatz zu kommen.

An m. d. Red.: Ganz so schwierig war die Anfertigung der Nord-West-Bahn-Schaltwalze aus Heft 5/I zwar nicht, und sie hat genau so ihre Liebhaber gefunden, wie es auch bei dem Vorschlag des Herrn Dr. Staeps der Fall sein wird.

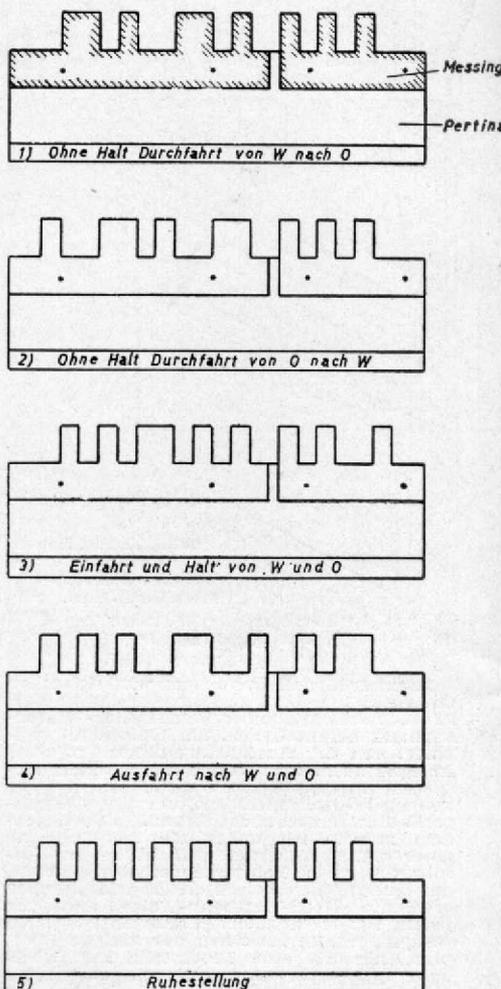


Abb. 4. Die Form der 5 Schablonen. Die Trennung der beiden Schaltrechen durch einen etwa 2,5 mm breiten Schnitt ist zu beachten. Nimmt man als Grundmaterial für die Schablonen Preßspan, so kann man nach Einritzen die Vorderkante umwinkeln und beschriften.

BEACHTEN SIE BITTE DEN *Prospekt*
DER FIRMA WALTER MERTEN, BERLIN-NEUKOLLN
der unserem heutigen Heft beiliegt.

