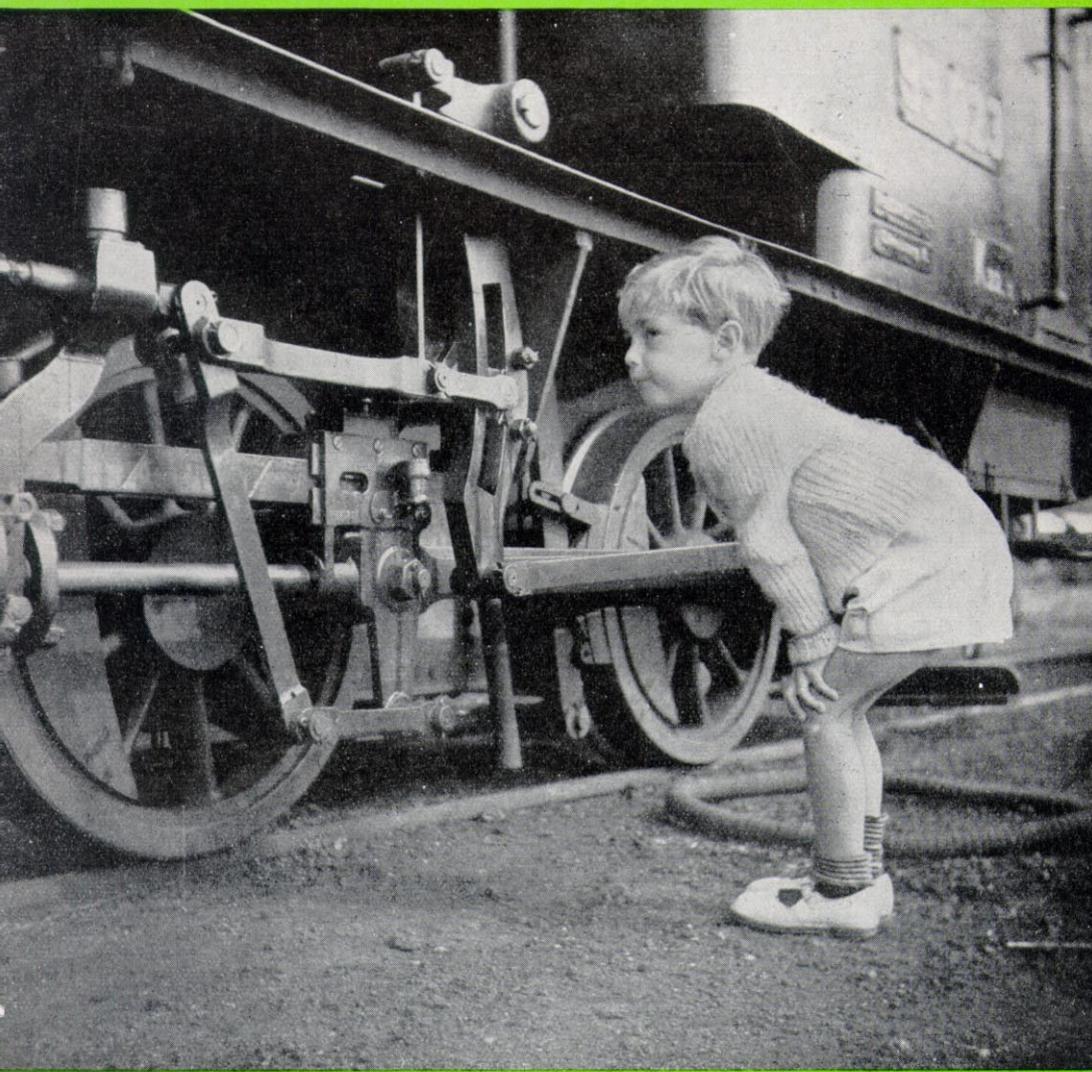


Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

NR. 5 / BAND IV 1952

NÜRNBERG

Fröhliche Ostern!



... bzw. gehabt zu haben
wünscht - im Verein mit dem Fotokünstler
Bellingrod - der gesamte

Miba-Verlag

1799 ist bekanntlich ein interessantes Geschichtsjahr. Damals war — na? ... na? ... — die berühmte Schlacht bei Lirpa. Das weiß ich ganz bestimmt, genau so, wie ich weiß, daß 1799 eingegangene Fragebogen ein „niederschmetterndes“ Ergebnis darstellen. Wie ist so etwas möglich? Bei so schönen Lockpreisen, die es zu gewinnen gibt und Sie sage und schreibe nur 4 Pfennig Porto kosten. Im heutigen Zeitalter des „Existenzionellen Materialismus“ ein unwahrscheinlicher Vorgang! Aber meine Herren! Meine lieben Zunftgenossen (ich meine nur diejenigen, die es angeht), bedenken Sie die Wichtigkeit unserer statistischen Erhebungen! Betrachten Sie einmal das vorläufige Resultat! Nachdem noch rund $\frac{3}{4}$ sämtlicher Fragebogen fehlen, kann sich das Ergebnis noch ganz wesentlich verschieben. Mancher hat

vielleicht noch keine Zeit gefunden oder hält seine Stimme für unwichtig. Dem ist jedoch nicht so! Wollen wir wirklich brauchbare Unterlagen in die Hand bekommen, muß sich jeder an der Fragebogenaktion beteiligen, auch wenn er noch gar keine Anlage besitzt, sondern vorerst nur Pläne schmiedet. Sollen wir uns etwa von den ausländischen Mibafreunden beschämen lassen, die weder Mühe noch Kosten scheuten und ihren Fragebogen von Indochina, Pakistan, Singapur, Argentinien und USA — von den europäischen Ländern ganz zu schweigen — hersandten? Bitte meine Herren Nachzügler, enttäuschen Sie mich nicht und machen Sie mit! Sehen Sie, zu den Wahlen müssen Sie in der Regel ja auch gehen und bekommen dafür nichts (außer einer Volksvertretung, mit der Sie vielleicht noch nicht mal zufrieden sind). Und welche Chancen haben Sie bei uns? (Siehe Heft 2, S. 38.)

Obwohl der Miba-Verlag nur aus rein ideellen Erwägungen heraus, gewissermaßen aus moralischer Verpflichtung gegenüber der Modellbahntwicklung an der Erhebungsaktion interessiert ist, haben wir (im Verein mit verschiedenen namhaften Firmen) Preise ausgesetzt, um hierdurch die Wichtigkeit der Aktion zu unterstreichen.

Geben Sie sich also einen Ruck und erledigen Sie die Angelegenheit sofort, bevor sie wieder vergessen wird (notfalls neuen Fragebogen anfordern). Wie schön wär's, wenn ich Ihnen das nächste Mal ein auf breiterer Basis fundiertes Ergebnis mitteilen könnte. Das derzeitige sieht (auszugsweise) so aus:

H0	87 %	Z0	0,42%
0	7,40%	S	9,53%
Maßstab 1:90			72%
Maßstab 1:87			28%
Zweischienensystem			46%
Mittelschienensystem			52%
Selbstbau			46%
Industrie			54%
Gleichstrombetrieb			55%
Wechselstrombetrieb			45%

Ein interessantes Ergebnis, nicht wahr? Wie wird es aussehen, wenn vielleicht, hoffentlich bestimmt, die fehlenden Stimmen dazu kommen? Möglicherweise verschiebt es sich noch ganz gewaltig. Ergo:

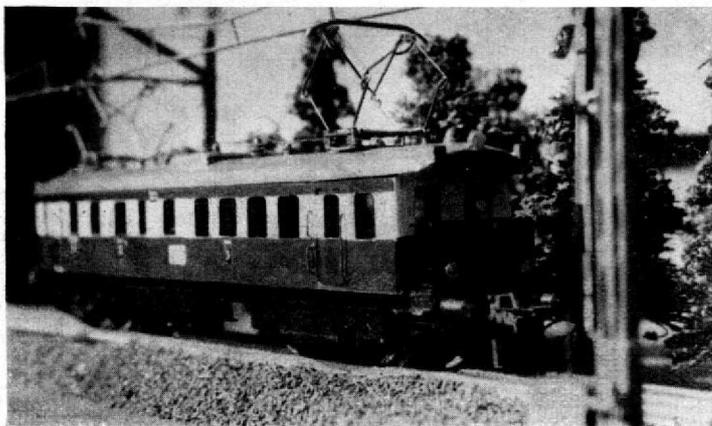
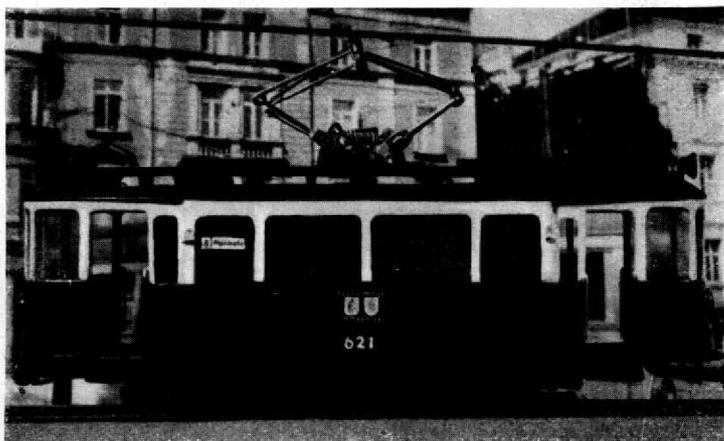
Nicht ein Spielverderber sein! Schick' den Fragebogen ein!

Den „Fragebogen-Aktivisten“ meinen besten Dank, den Übrigen... (sag' ich lieber nicht).

Ihr WeWaW

8

Herr Gerhard Rieß, Nürnberg, liebt es, seine Bastelschöpfungen vor einem geschickt angelegten Hintergrund zu fotografieren. Dadurch wirkt der TW 621 der Nürnberger Straßenbahn...



... ebenso verblüffend echt wie dieser 4-achsige Bundesbahn-Triebwagen. Beim Betrachten derartiger Fotos von H0-Modellen fragt man sich unwillkürlich: „Modell oder Wirklichkeit?“

8

Kennzeichen von Triebwagen und

Von Dipl.-Ing. E. Kurek, Darmstadt

Diesel-Lokomotiven

„Achtung, Achtung! Der Eiltriebwagen nach Benzburg, planmäßige Abfahrt 11 Uhr 34, hat Einfahrt nach Gleis 6! Bitte von der Bahnsteigkante zurücktreten!...“, so tönt es uns aus dem Lautsprecher entgegen. Da haben wir also gerade noch rechtzeitig den Bahnsteig erreicht, denn eben biegt der Triebwagenzug um die Einfahrtskurve und kommt sanft und elegant bei der Bahnsteigtreppe zum Halten. Wir wollen die 5 Minuten seines Aufenthaltes dazu benutzen, uns ein wenig über die Kennzeichnung der Triebwagen mit Verbrennungsmotoren zu informieren. Der soeben eingelaufene rot gestrichene Triebwagen trägt die Nummer VT 60 524 und weiterhin die Kennzeichnung BC 4 i. Letztere kennen wir bereits von den Personenwagen her; sie zeigt an, daß es sich um einen vierachsigen Wagen 2. und 3. Klasse mit offener Übergangsbrücke handelt. Nun rücken wir der Nummer zu Leibe. Sie ist durch einen Zwischenraum in zwei Zifferngruppen geteilt. Die vorgesetzten Buchstaben VT weisen das Fahrzeug als Verbrennungsmotor-Triebwagen aus, denn:

VT = Verbrennungsmotor-Triebwagen
VS = dazugehöriger Steuerwagen
ET = elektrischer Triebwagen
ETA = Speichertriebwagen

Die erste Zifferngruppe, hier 60, entspricht der Baureihenbezeichnung, wie wir sie von den Lokomotiven her kennen, und zwar sind:

	Höchstgeschw.
VT 01—19 = Triebwagen mit Drehgestellen	über 120 km/h
VT 20—39 = Triebwagen mit Drehgestellen	100—120 km/h
VT 40—59 = Triebwagen mit Drehgestellen	85—100 km/h
VT 60—69 = Triebwagen mit Drehgestellen	65—85 km/h
VT 70—79 = Triebwagen mit Lenkachsen	65—85 km/h
VT 80—89 = Triebwagen mit Lenkachsen	bis 65 km/h
VT 90—99 = Schmalspur- und Leichttriebwagen	

Die zweite, dreistellige Zifferngruppe ist zusammengesetzt aus der Ordnungsnummer innerhalb der betreffenden Reihe (die letzten beiden Ziffern) und

der Kennziffer für die Art der Kraftübertragung zwischen Motor und Achse (erste Ziffer). Es bedeuten:

0 bis 4 = elektrische Kraftübertragung
5 bis 8 = hydraulische Kraftübertragung
9 = mechanische Kraftübertragung

Damit können wir also unseren Triebwagen enträtseln: Der VT 60 524 ist der 24. Wagen seiner Reihe, hat zwei Drehgestelle zu je zwei Achsen, eine Höchstgeschwindigkeit zwischen 65 und 85 km/h und hydraulische Kraftübertragung.

Da läuft soeben im anderen Gleis unseres Bahnsteiges ein weiterer Triebwagen ein. Er trägt die Bezeichnung: VT 36 517. Wir wissen jetzt: das ist ein Drehgestelltriebwagen mit einer Geschwindigkeit zwischen 100—120 km/h, der hydraulische Kraftübertragung hat und das 17. Fahrzeug seiner Bauart ist.

Ich will hier noch zwei Beispiele zitieren: Bekannt sind die Schnelltriebwagen, die heute wieder als FD das Kursbuch zieren. Die zweiteilige Ausführung mit elektrischer Kraftübertragung hat zum Beispiel die Betriebsnummer VT 04 101 und folgende, die dreiteilige gleiche Antriebsart trägt die Nummern VT 06 101 und folgende. Die beliebten neuen Schienenomnibusse mit mechanischer Kraftübertragung (Bauart 1950) heißen VT 95 900.

Während wir mit unseren Gedanken noch bei den Triebwagen weilen, entdecken wir auf dem Bahnhof eine Rangierfahrt: ein Personenzug wird von einer Diesellok an den Bahnsteig geschoben. Werfen wir schnell mal einen Blick auf das Nummernschild dieser Lok: Wir lesen V 36 255. V bedeutet: Lok mit Verbrennungsmotorantrieb. Die Stammmnummer 36 gibt hier, mit 10 multipliziert, die Leistung des Motors bzw. bei mehrmotorigen Loks die Motorenleistung einer Einheit insgesamt an. Diese Lok hier hat demnach

360 PS. Die letzte dreistellige Zifferngruppe ist die Ordnungsnummer, die in der Reihenfolge der Beschaffung der betreffenden Lok zugeteilt wird. Die Nummern 001—899 sind für Regelspurloks reserviert, die Nummern 900—999 für Schmalspurloks. Unten am Führerhaus trägt die V 36 255 ein Betriebsgattungsschild mit der Aufschrift G 33.14. Es handelt sich hier demnach um eine Güterzuglok mit drei angetriebenen Achsen und 14 t Achsdruck. Lokomotiven der Reihe V 36 finden wir recht oft in Verschiebe- und Vorortdienst, manchmal auch die V 20, G 22.14, eine zweigekuppelte 200-PS-Maschine. In letzter Zeit macht die neue V 80 viel von sich reden, die einen 800-PS-Motor besitzt. Die Betriebsgattungen sind — wie bei den Dampfloks — gegliedert:

- S = Schnellzuglokomotive
- P = Personenzuglokomotive
- G = Güterzuglokomotive
- K = Schmalspurlokomotive.

Motorlokomotiven mit Elektromotoren, die von Akkumulatoren gespeist werden, weisen die gleiche Nummerierung auf, nur mit dem Zusatzbuchstaben „A“ vor der Nummer.

Wir haben heute wirklich großes Glück, denn nachdem die V 36 außer Sicht gekommen ist, fährt eine niedrige Motorlok, eine sogenannte Kleinlok, an uns vorüber, deren Bezeichnung wir auch gleich kennenlernen können. Kleinlokomotiven sind Maschinen aller Antriebsarten mit weniger als 150-PS-Motorleistung und einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Sie tragen keine Stammnummer, sondern als Stammbuchstaben ein K (Kleinlok) mit zusätzlich einem oder mehreren kleinen Buchstaben folgender Bedeutung:

- b (Benzol) = Antrieb durch Vergasermotor
- ö (Öl) = Antrieb durch Dieselmotor
- d (Dampf) = Antrieb durch Dampfanlage
- s (Speicher) = Antrieb durch Elektromotor und Akkumulatoren
- e (Elektro) = elektrische Kraftübertragung von Diesel- oder Vergasermotor
- f (Flüssigkeitsgetr.) = Kraftübertragung durch Flüssigkeitsgetriebe von Diesel- oder Vergasermotor

In der Praxis finden wir die folgenden Loks:

- Kb** = Kleinlok mit Vergasermotor und Rädergetriebe
- Kö** = Kleinlok mit Dieselmotor
- Ks** = Kleinlok mit Elektromotor und Akku
- Kbs** = Kleinlok mit Speicher, Elektromotor und Ladeanlage, angetrieben durch Vergasermotor
- Köe** = Kleinlok mit elektr. Kraftübertragung, Dieselmotorantrieb
- Kbf** = Kleinlok mit Kraftübertragung durch Flüssigkeitsgetriebe, Vergasermotorantrieb,
- Köf** = Kleinlok mit Kraftübertragung durch Flüssigkeitsgetriebe, Dieselmotorantrieb.

Die Ordnungsnummer hinter den Stammbuchstaben ist immer vierstellig und ihre ersten beiden Ziffern geben die Leistungsgruppe an:

- 0001 bis 3999 = Leistungsgruppe I (bis 39 PS)
- 4000 bis 9999 = Leistungsgruppe II (40 PS und mehr).

Die von uns gesichtete Kleinlok mit der Nummer Kö 4087 gehört demnach zur Leistungsgruppe II und ist mit Dieselmotor ausgerüstet.

So und nun ist es so weit, daß wir unseren Triebwagen VT 60 besteigen müssen, wenn wir unsere Reise antreten wollen. Wenn wir wieder nach Hause kommen, werden wir unserer erstaunten Gattin und den ehrfurchtsvoll lauschenden Kindern voller Stolz über unsere neuesten Kenntnisse berichten.

Unser Titelbild: Die Frühlingssonne scheint! Vorläufig leider nur, um den eisenbahnbegeisterten kleinen Klaus (den Filius von Herrn Heinrich Chormann jr. aus D'orf-Gerresheim) und das so interessante „Schnaufferle“ zu bestrahlen. Wir dürfen wohl erwarten, daß dieser Chormann „jr. jr.“ eines Tages in die Fußtapfen seines Herrn Papas treten wird, um zu einem tüchtigen Modellbahner heranzuwachsen.

Heft 6/IV ist in der 2. Maiwoche bei Ihrem Händler

Ein neuartiger Schalter für Doppelspulenmagnete

von Conrad Huber, Köln-Holweide.

Wenngleich der in Heft 10/III S. 332 beschriebene Einspulen-Magnetantrieb gewisse Vorteile hat und schalttechnische Erleichterungen bietet, werden doch eine sehr große Anzahl von Modelleisenbahnern — schon aus rein finanziellen Gründen — ihre bereits vorhandenen Doppelspulenmagnete beibehalten. Eine ganze Reihe dieser Magnete besitzen keine automatische Endauschaltung und können daher nicht mit den handelsüblichen Kipphebelschaltern bedient werden. Die Verwendung von Druckastern hat den Nachteil, daß man die jeweilige Stellung der Wei-

chen oder Signale am Schalterpunkt nicht erkennt. Ich möchte daher den Miba-Lesern hier einen Vorschlag machen, wie man sich mit verhältnismäßig einfachen Mitteln einen brauchbaren Schalter zur Betätigung von Doppelmagnetspulen anfertigen kann:

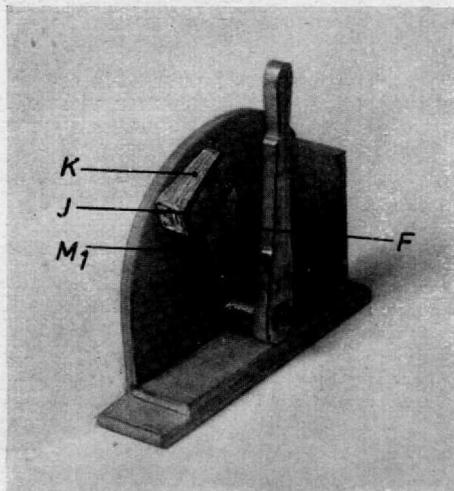
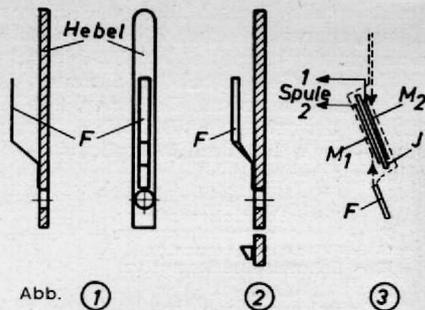


Abb. 4. Wir haben einmal einen solchen Schalter gebastelt, um eine einfache Montage der schräg stehenden Kontaktbleche herauszufinden. Ein kleiner Holzkeil K erfüllt seinen Zweck vollkommen. Das Kontaktblech M₂ ist nicht sichtbar, da es hinter J liegt. Die Anschlußdrähte wurden zwecks besserer Übersichtlichkeit noch nicht angelötet.



Man lötet einen Federblechstreifen F, der nach Abb. 1 gebogen ist, auf das untere Ende eines Messinghebels und verschränkt ihn etwas (Abb. 2). Diesen Federblechstreifen läßt man über ein schräg stehendes Doppelkontaktblech gleiten (Abb. 3), das aus einer Isolierplatte J (Pertinax- oder Sperrholzplättchen) und den beiden aufgeklebten Metallfolien M₁ und M₂ besteht. Die Metallfolien sind mit den beiden Spulen 1 und 2 des Magnetantriebs zu verbinden. Bei einer Bewegung des Hebels nimmt die Feder einmal den Weg über M₁, das anderemal über M₂, wodurch die Kontaktgabe von der Hebelrichtung abhängig wird. In den beiden Endstellungen des Hebels sind die Spulen stromlos. Wie man einen solchen Schalter sehr einfach aufbauen kann, zeigt Abb. 4.

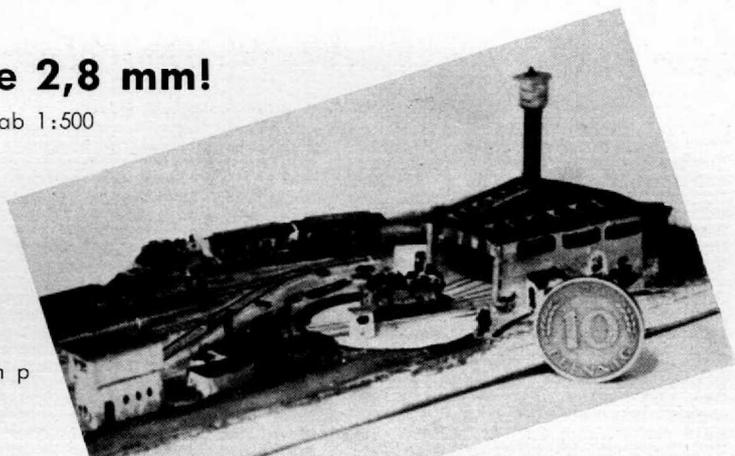
Kein Karnevalsscherz ist die Kleinst-Anlage im Maßstab 1:500 (siehe Seite 151), sondern eine Verwirklichung des Vorschlags von WeWaW (Heft 9/II), eine geplante Modellbahnanlage zunächst einmal „en miniature“ plastisch aufzubauen. Man erhält so den besten Überblick über die Durchführungsmöglichkeit der gedachten Landschaftsgestaltung und Streckenführung. Doch Vorsicht! Ein kleiner Windstoß bei offenem Fenster kann den im Bau befindlichen Bahnhof in einen Trümmerhaufen verwandeln!

Spurweite 2,8 mm!

Maßstab 1:500

frei
nach
WeWaW

von
Hans Klamp
Wesseling



Wasserturm / Einfahrtsignal

Kohlen- u. Wasserübernahme

Drehscheibe

Ladestraße

Lokschuppen

Stellwerk

Güterabfertigung

