

# Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift

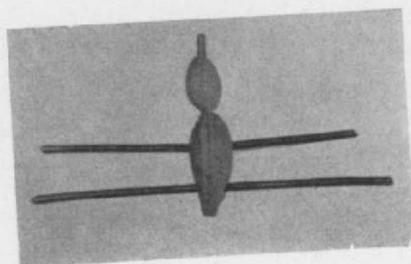


MIBA-VERLAG

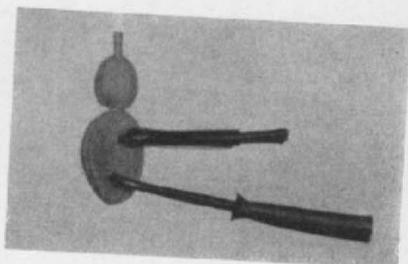
NR. 13 / BAND IV 1952

NÜRNBERG

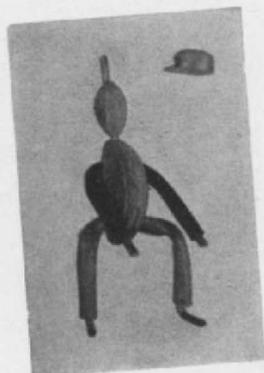
## Laternenträger Kernemann



1

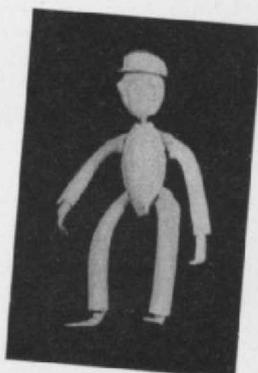


2



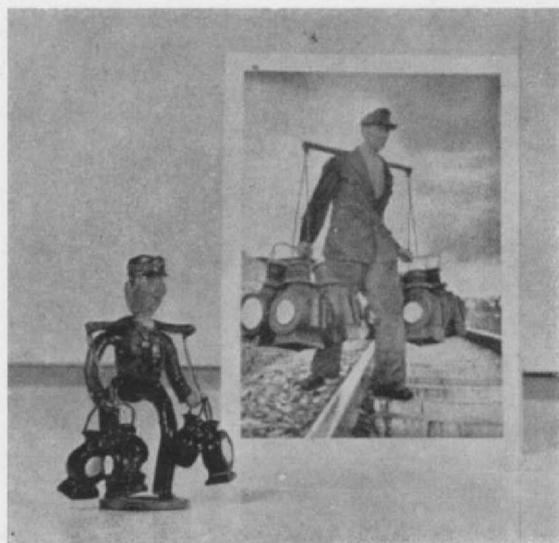
3

- 1 Zwei Kerne legt man sich parat,  
Sowie ein Stückchen starken Draht.
- 2 Damit der Mann nicht frieren kann,  
Zieh ihm dann Schlauch als Hose an
- 3 Jetzt kommen wir schon leicht in  
Hitze  
Beim Basteln einer kleinen Mütze.
- 4 Nase und Ohren aus Wachs  
modelliert,  
Und das Ganze weiß grundiert.
- 5 Hier könnt ihr ihn dann fertig sehn,  
Den Lampenträger aus Heft 10!  
(Band III)



4

Gereimt und in Wachstumsgröße 0  
gebastelt von Johannes Hoffmann.



# Tagung europäischer Modelleisenbahner

in Rüdesheim vom 12. — 14. 9. 1952

Als „spiritus rector“ für diese erste mündliche Fühlungnahme mit ausländischen Modellbahnern zeichnete der VDMEC. Sinn und Zweck war der Versuch, zu einer — wenn auch nicht gleich internationalen — so doch wenigstens europäischen Normung zu kommen. Erschienen waren außer dem VDMEC-Vorstand und einigen Gästen (zu denen auch der Miba-Verlag zählte), Vertreter von Belgien, Dänemark, Frankreich, Italien, Österreich und Schweiz. Es fehlten und ließen sich entschuldigen: England, Holland, Norwegen, Portugal, Schweden und Spanien, so daß es sich also mehr um eine teileuropäische Tagung handelte. Die Anwesenden begrüßten diesen Schritt des VDMEC, um vielleicht auf diese Weise eine einheitliche Linie in die verschiedenen Normen (NMRA, Britische BRMSB, Schweizer Normalienblätter, MONO usw.) zu bringen.

Mit dem Weg, den der VDMEC gehen will, können wir uns allerdings nicht einverstanden erklären; wir wollen vorerst nochmals versuchen, durch direkte Fühlungnahme die Angelegenheit ins rechte Gleis zu bringen. Über den Stand der deutschen Modellbahn-Normen (MONO) kann aus denselben Gründen ebenfalls noch nichts Verbindliches berichtet werden.

Ansonsten verlief die Tagung harmonisch und anregend, und viele schöne und gutgemeinte Worte der Verbundenheit wurden gewechselt. Ein besonderes Lob Herrn Perrard der DB Offenbach, der sich seiner bestimmt nicht leichten Aufgabe als Dolmetscher mit Eifer und Elan entledigte. Zur Verständigung diente die französische Sprache.

Wie nicht anders zu erwarten, konnten „welterschütternde“ Ergebnisse nicht erzielt werden, da die verschiedenen Abgesandten ja erst einmal zu Hause berichten und das Besprochene überprüfen müssen. Vorgeschlagen und angenommen wurde die Abkürzung NEM für „Normen Europäischer Modellbahner“.

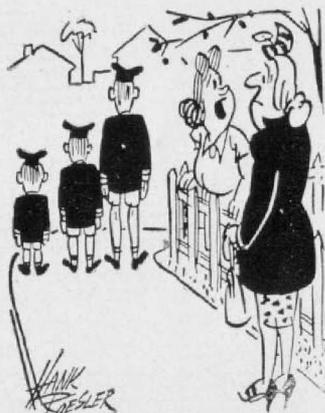
An dieser Stelle wollen wir die Grüße der ausländischen Gäste an die deutschen Modellbahner weitergeben und diese in herzlicher Verbundenheit erwidern. Wir hoffen, daß Ihnen das Wochenende am schönen Rhein (einschließlich des Besuchs einer Weinkellerei) gut bekommen ist und die Besichtigung der Wuppertaler Club-Anlage im D-Zug und des Gleisbild-Stellwerks in Wiesbaden viel Neues bot. Mögen sich alle ihre Hoffnungen, die sich an diese erste Fühlungnahme knüpfen, erfüllen! Wir werden sie in jeder Hinsicht unterstützen und beraten.

## Hierüber lacht Amerika:



← „Fritz läßt sagen, daß du heute abend ruhig schlafen kannst. Die Boys lassen ihre Züge nur auf der obersten Strecke fahren...!“

„... ihr Vater ist Modelleisenbahner. Er nennt sie TT, H0 und 0!“ →



Heft 14/IV ist in der 1. November-Woche bei Ihrem Händler



# Klinkenschalter für Stellpulte

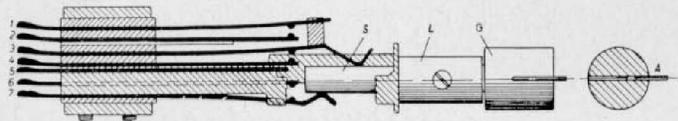
Beim Aufbau eines Stellpultes tritt an jeden Modelleisenbahner die Frage heran, mit welchen Schaltern er dasselbe ausrüsten soll. Dabei kommt es nicht zuletzt sehr darauf an, welche Funktionen der einzelne Schalter zu übernehmen hat, d. h. ob er eine einspülige Märklin- oder Trixweiche, einen Doppelspulenmagnet oder einen Einspulen-Miba-Gleichstrommagnet betätigen soll und ob vielleicht auch noch gleichzeitig Fahrstrombeeinflussungen erwünscht sind. Nach mancherlei Experimentieren fand ich heraus, daß sich Klinkenschalter (aus alten Wehrmachtsbeständen und wie sie in Fernsprechklassenschränken Verwendung finden) besonders gut für unsere Zwecke eignen und gerade als Weichen- und Signalschalter universell verwendbar sind.

Derartige Schalter, die vier, sechs oder mehr Kontaktfedern haben, wer-

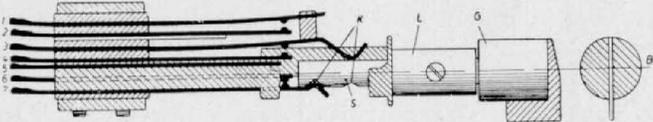
den Ihnen sicherlich nicht unbekannt sein. In Abb. 1 zeige ich Ihnen einen Klinkenschalter mit 7 Anschlüssen, den ich für meine Modellbahnzwecke auf folgende Weise „spezialisierte“: Aus Rundholz fertigte ich mir einen Schlüssel S, der leicht beweglich in die Steckbuchse L hineinpaßt und durch den Griff G gedreht werden kann. In den Schlüsselzapfen S feilte ich zwei Kerben K, die bei einer Umdrehung des Handgriffes G die Stellung der Kontaktfedern beeinflussen.

Für Weichen oder Signale mit Doppelspulen Antrieb verwende ich eine Schaltung nach Abb. 2. Die Grundstellungen des Klinkenriffes G sind hier (nach Abb. 1) A und C. Zwecks Betätigung eines Signals oder einer Weiche drehe ich den Griff um 180 Grad von A nach C oder von C nach A. Beim Durchgang durch die Schaltstellungen

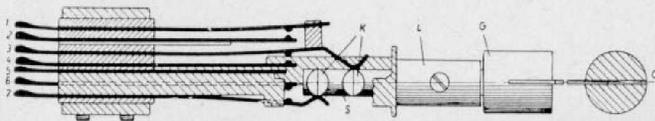
Schlüsselstellung A:  
alle Kontakte geöffnet.



Stellung B:  
1/2 und 3/4 offen,  
6/7 geschlossen.



Stellung C:  
alle Kontakte  
geöffnet.



Schlüsselstellung D:  
1/2 und 3/4 geschlossen,  
6/7 offen.

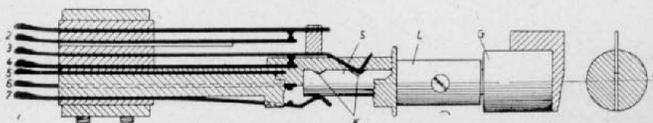


Abb. 1. Klinkenschalter mit Kerbenschlüssel in 4 Schaltstellungen A—D

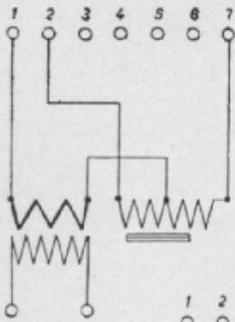
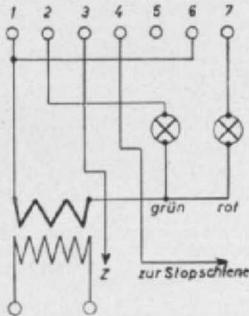


Abb. 2. Schalterschema für Doppelspulenmagnete mit Klinkenschalter-Betätigung. 1—7 = Anschlußkontakte der Klinkenfedern.

Abb. 3. Drahtverbindungen für den Betrieb eines Tageslichtsignals m. Zugbeeinflussung.



B bzw. D erfolgt die Kontaktgabe zu jeweils einer der beiden Magnetspulen über die Kontakte 1/2 bzw. 6/7.

Bei Tageslicht-Signalen kann man nach Abb. 3 den Klinkenschalter zur Zugbeeinflussung mit heranziehen. In der Grundstellung B brennt rotes Licht (Kontaktfedern 6/7) und die Stromzuführung zur Stoppschiene am Signal (Kontaktfedern 3/4) ist unterbrochen. In der Betriebsstellung D brennt grünes Licht (Kontaktfedern 1/2) und die Stoppschiene ist mit der Fahrstromzuführung Z verbunden.

Einspulenmagnete und Thermo-Antriebe sind nach Abb. 4 anzuschließen. (Grundstellung=B, Betriebsstellung=D). Handelt es sich um einen Weichen-Antrieb, können die Kontakte 3/4 dazu dienen, der betreffenden Abzweigung Strom zuzuführen. Bei Signalantrieben verwendet man diese Kontakte am besten für die Fahrstromunterbrechung an der Stoppschiene.

Einspulenmagnete an Doppelflügsignalen (nach Miba-Heft 14/III) sind mit dem Klinkenschalter zu verbinden wie es Abb. 5 zeigt. Hierbei ist diesmal A

die Grundstellung (Magnetspule stromlos). Erste Betriebsstellung (1 Flügel gezogen bei 6 Volt Gleichstromzuführung über Kontakte 6/7) ist B. Zweite Betriebsstellung (beide Flügel gezogen bei 12 Volt Gleichstromzuführung über Kontakte 1/2) ist D.

Der in einen Schlitz des Holzschlüssels eingelassene Blechstreifen läßt die jeweiligen Schalter- bzw. Signal- oder Weichenstellungen deutlich erkennen. Selbstverständlich gibt es noch eine ganze Reihe anderer Verwendungsmöglichkeiten für derartige Klinkenschalter, die jeder selbst schon finden wird. Man kann sie z. B. auch als einfache oder doppelte Ein- wie auch Umschalter gebrauchen; der Schlüssel erhält dann keine Kerben und wird zwecks Betätigung nur ein Stückchen herausgezogen.

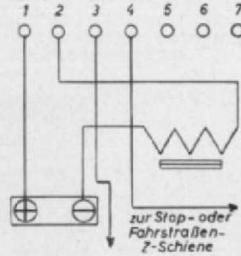
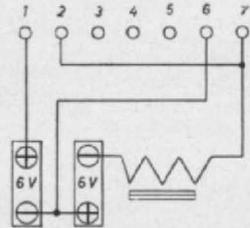


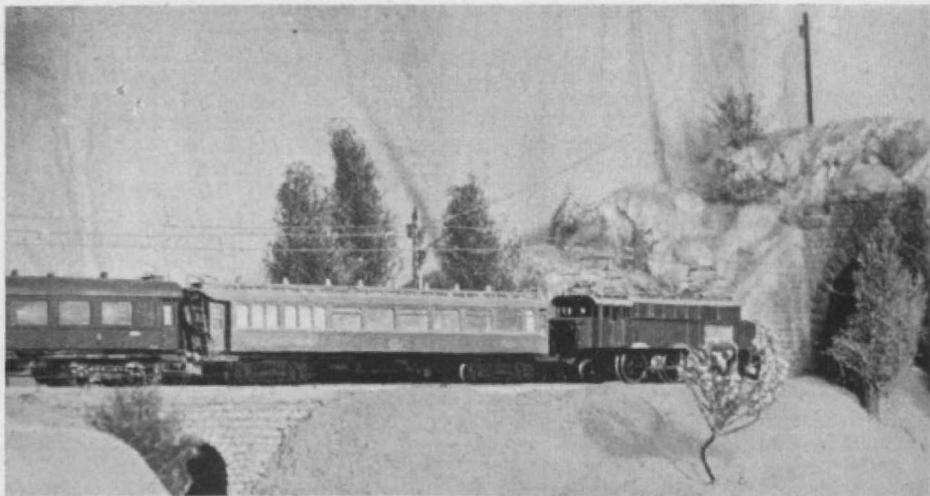
Abb. 4. Anschluß eines Flügsignal- oder Weichen-Einspulenantriebs an die Kontakte des Schalters.

Abb. 5. Schalterschema f. Doppelflügsignale mit Einspulenantrieb und Klinkenschalterbetätigung.



Der einzige Nachteil des Klinkenschalters ist der, daß er eben kein handelsüblicher Artikel ist, der in jedem Elektro- oder Radiogeschäft zu haben ist wie ein kleiner Kipphebelschalter. Klinkenschalter verschiedener Ausführung boten bisher an: die Firmen P. Gottschalk, München 19, Wendl Dietrich-Straße 23, und Radio-Arlt, Düsseldorf, Friedrichstraße 61a.

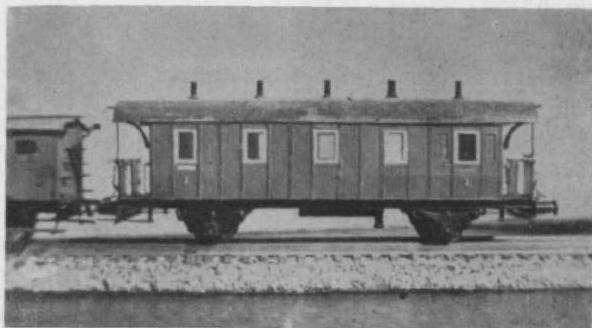




**In voller Blüte** steht nicht nur der krummgewachsene kleine Baum im Vordergrund, sondern auch die derzeitige Arbeit des Herrn Ranzenhofer, Grčz, an dem noch fehlenden Hintergrund seiner 00-Anlage. Die Modelle der österreichischen Ellok und D-Zugwagen schuf Herr Ernst Csapo, Graz.

*Es hat sich wohl  
herumgesprochen . . .*

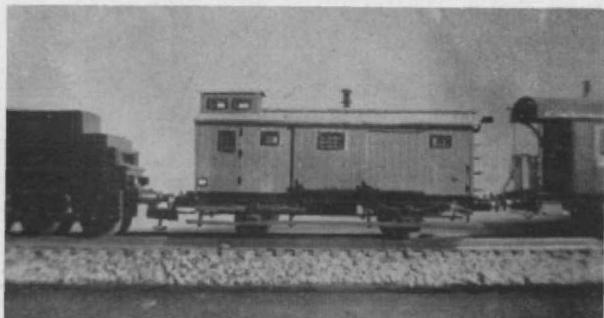
. . . daß es eine feine Sache und dankbare Aufgabe ist, sich mit Old-Timer-Modellen zu beschäftigen. Herr L. Nickel, Berlin, nahm sich jedenfalls einen Packwagen aus dem Jahre 1864 und einen zweifachsigem Dritter-Klasse-Wagen von anno 1892 zum Vorbild für seine H0-Bahn und schreibt, daß ihm die beiden „alten Schinken“ recht gut gefallen. Uns auch!



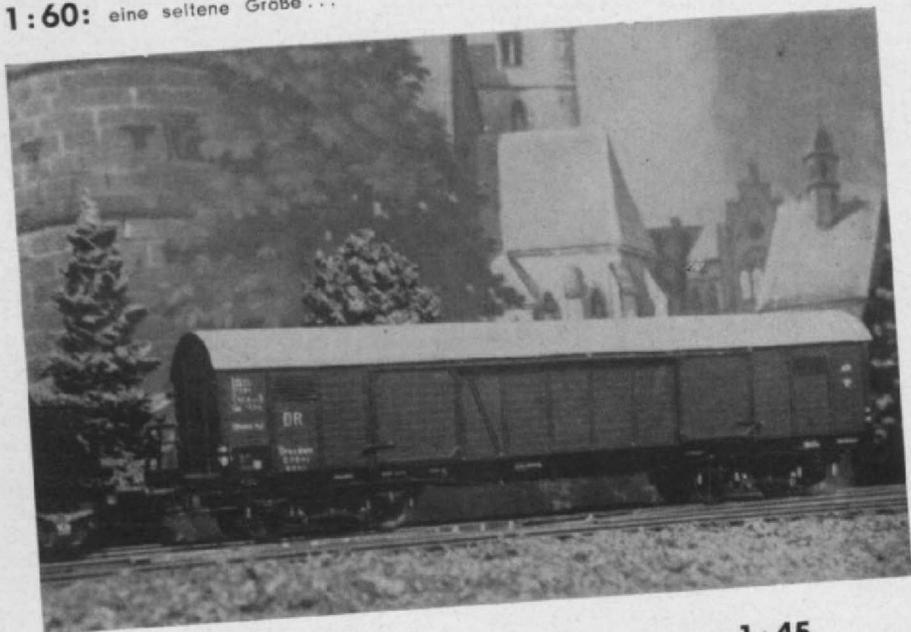
Zu den Fotos auf Seite 439:

Oben: Ein von den Modellbahnern selten gebauter Wagen, dazu in noch seltenerer Baugröße: ein 4achsiger „Dresden“ für 24-mm-Spur, ansprechend und sauber ausgeführt von Herrn R. Ott, Mannheim-Waldhof.

Unten: Die West-Ausfahrtseite des Bahnhofs „Ulrichstadt“ auf der großen 0-Spur-Anlage des Herrn A. Malsch, Vormholz.



**1:60:** eine seltene Größe ...



... größer, aber auch selten: **1:45**



