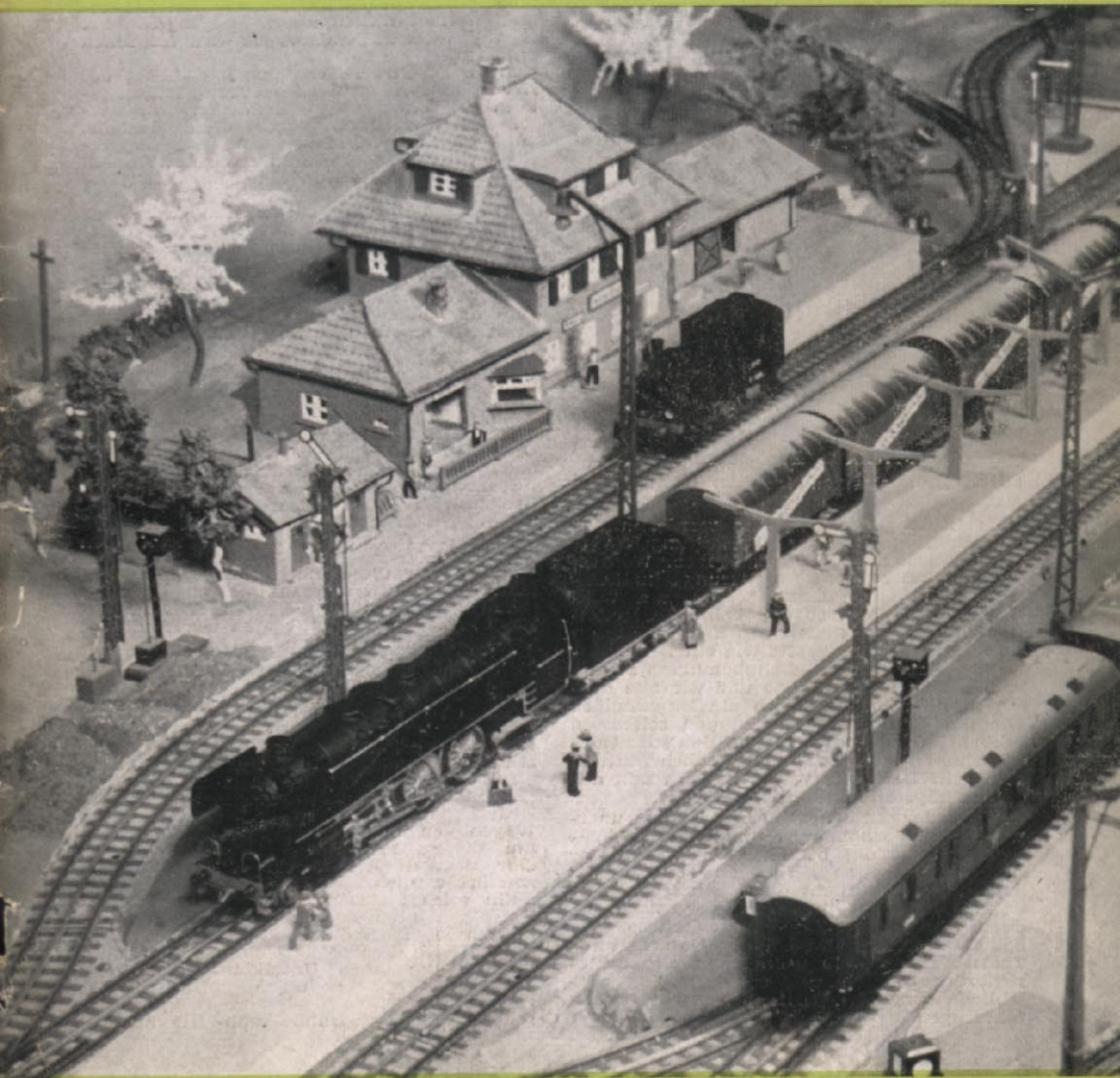


Miniaturbahnen

Die führende Deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

NR. 14 / BAND IV 1952

NÜRNBERG

Eine Verkettung unglücklicher Umstände



Täglich mindestens einmal überprüft der Streckengehör die eisernen Pfade der Hauptstrecken

Als Ursache des Unglücks wurde in den Sensationsberichten der Tageszeitungen zwar richtig „Schienenbruch“ angegeben. Weshalb aber die DB zu der Formulierung „Unglücksfall durch höhere Gewalt“ kam, war wohl nirgends zu lesen, so daß beim Reisepublikum der Eindruck entstehen kann, als wenn der „Schienenbruch“ stets wie ein Damoklesschwert über den Eisenbahnbenutzern schwebte. Dem ist aber nicht so und wir alle dürfen gewiß sein, daß solch ein Zugunglück wie das Hamburger mit zu den seltensten gehört. Immer noch zählt die Deutsche Bundesbahn zu den sichersten Verkehrsmitteln der Welt! Doch wie verhält es sich nun mit diesem mysteriösen Schienenbruch?

Ein jeder Schienenbruch ist ein unerwünschtes Vorkommnis, und die Eisenbahnen sind ständig bemüht, die Anzahl der Schienenbrüche so gering wie möglich zu halten. Dies geschieht durch strenge Liefer- und Abnahmebedingungen der Schienen, durch große Sorgfalt bei ihrer Beförderung, bei dem Einbau und bei der Unterhaltung. Trotz dieser Bemühungen lassen sich Schienenbrüche jedoch ebensowenig völlig ausschließen wie etwa Reifenpannen bei Kraftfahrzeugen.

Während jedoch bei einem mit größerer Geschwindigkeit fahrenden Kraftfahrzeug eine Reifenpanne stets in hohem Grade unfallgefährlich ist, ist ein gewöhnlicher Schienenbruch im allgemeinen recht harmlos; denn er wirkt sich nicht viel anders aus als der normale Schienenstoß, d. h. die Verbindungsstelle zweier Schienen. Alle Hauptbahnstrecken werden täglich mindestens einmal von Streckenläufern begangen. Die Mehrzahl der Schienenbrüche wird von ihnen entdeckt.

In dem Zeitraum von der Entstehung des Bruches bis zu seiner Entdeckung fahren jedoch oft zahlreiche Züge mit unverminderter Geschwindigkeit über diese Schiene, ohne daß die Reisenden oder das Zugpersonal etwas davon bemerken. Unfälle durch Schienenbruch gehören daher zu den größten Seltenheiten.

Wie konnte es nun zu dem folgenschweren Unfall infolge eines Schienenbruches kommen? Es handelt sich hier um ein zufälliges Zusammentreffen mehrerer ungünstiger Umstände, von denen jeder für sich nicht derartige Auswirkungen hätte haben können. Innerhalb der Laschenverbindung zweier Schienen entstand infolge eines alten Arrisses durch die darüber rollende Lokomotive ein Schienenbruch.

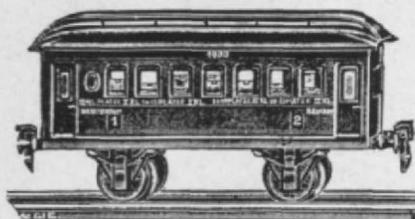
Dieser allein hätte nie zu einer Entgleisung führen können, zumal er sich im Innenstrang des Bogens befand, wenn nicht folgendes dazu gekommen wäre: Das durch den Schienenbruch lose gewordene Kopfende der Schiene ist durch irgendwelche ungünstigen Einflüsse, die sich im einzelnen nicht feststellen lassen, hoch gesprungen, zwischen Rad und Schiene gelangt und hat dadurch den Wagen zum Entgleisen gebracht.

Aber auch diese Entgleisung hätte normalerweise nicht so schlimme Folgen haben können, wenn nicht als weiterer ungünstiger Umstand dazu gekommen wäre, daß die vor dem Wagen befindliche Lokomotive abriß. Hierdurch verlor der entgleiste Wagen weitgehend seine Führung im Bogen und bewegte sich nach der Bogenaußenseite hin. Bei den vorliegenden örtlichen Verhältnissen wäre der Wagen nach kurzem Laufweg zum Stillstand gekommen, wahrscheinlich ohne schwerwiegende Folgen für die Reisenden.

Das Unglück wollte es aber, daß die Entgleisungsstelle kurz vor einem massiven Brückenpfeiler lag, so daß der entgleiste Wagen von den folgenden Wagen U-förmig um diesen Pfeiler herumgebogen wurde. Nur dadurch konnte der Wagen derartig zerstört werden.

Ein solches Zusammentreffen ungünstiger Umstände planmäßig zu verhindern, liegt außerhalb des Bereichs der Möglichkeit. Es handelt sich demnach bei diesem Eisenbahnunglück um einen Unfall im eigentlichen Sinne des Wortes, d. h. um ein Ereignis, das in gewissem Sinne als höhere Gewalt anzusehen ist. (Nach Bundesbahn-Mitteilungen.)

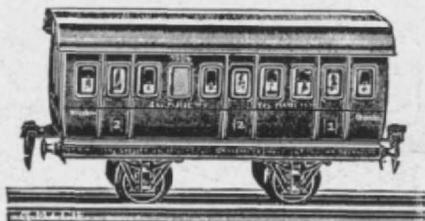
45 mm - 12 mm = 33 Jahre!



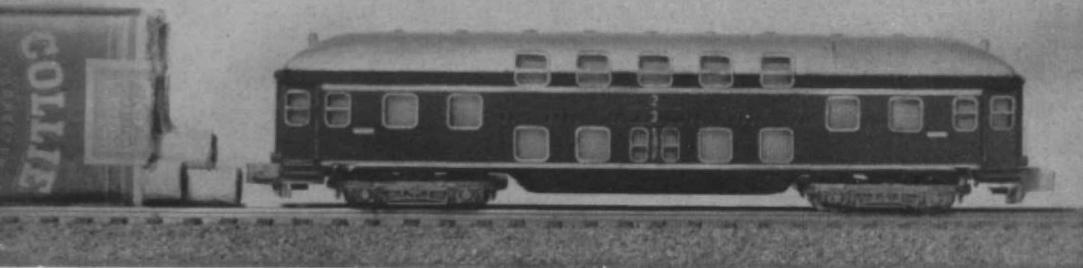
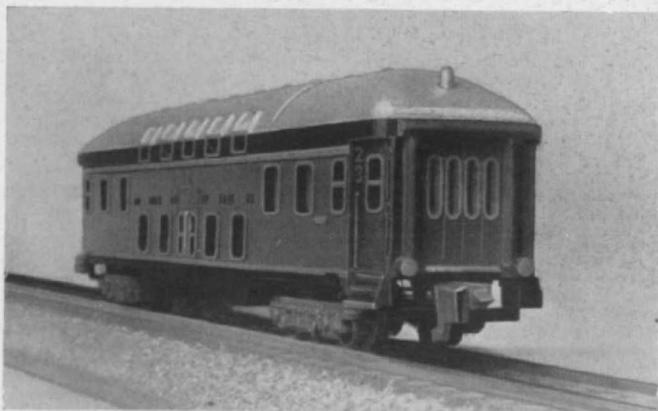
Wenn man die Bilder auf dieser Seite betrachtet, drängen sich einem weniger die 33 mm Unterschied zwischen Spurweite I und TT auf, als vielmehr die gut 33 Jahre der Entwicklung, die zwischen den alten Spieleisenbahnen und den heutigen Modellbahnen liegen. Es ist manchmal ganz interessant und amüsant, den Blick zwischendurch auch einmal in die Vergangenheit schweifen zu lassen. Wir dürfen dabei nicht vergessen, daß das eigentliche Modellbahnwesen ja viel jüngeren Datums ist und auch das große Vorbild seit damals wesentliche Fortschritte zu verzeichnen hat. Vom Gesichtswinkel des Modelleisenbahners aus gesehen (nur von diesem!), können wir geradezu froh sein, in der heutigen Zeit zu leben, wo die

Der neue TT-Doppelstockwagen der Fa. Rokal.

Industrie den Modellbahnern, die aus irgendwelchen Gründen nicht selbst bauen können oder wollen, so wirklichkeitsnahe Modelle liefert, daß eine ähnliche Gegenüberstellung in späteren Jahren kaum möglich sein dürfte.



Personenwagen (Spur I) aus der Spieleisenbahn-Anfangszeit

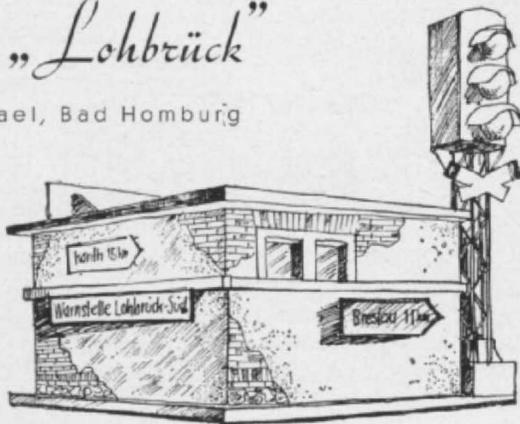


Heft 15/IV ist in der letzten November-Woche bei Ihrem Händler

Warnstelle „Lohbrück“

Von Diether Michael, Bad Homburg

Blinklicht-Anlagen, automatische Schranken und Läutewerke sind schon recht oft für Modelleisenbahnen gebaut worden; es gibt jedoch auf diesem Gebiet beim großen Vorbild einige Besonderheiten, die seltener anzutreffen sind und in der Darstellung als Modell ihre Wirkung nie verfehlen. Hierzu gehören die sogenannten Wechsellicht-Warnanlagen, wie man sie z. B. auf der Oberleitungsstrecke Breslau-Hirschberg oder — hier im Westen — an Überlandstrecken der Straßen- und Vorortbahnen antrifft. Ihre Arbeitsweise ist wie folgt: Ein unmittelbar am Bahnübergang stehendes Lichtsignal brennt im Ruhebetrieb grün, wechselt beim Herannahen eines Zuges zunächst auf gelb, dann auf



rot und wieder zurück auf grünes Licht, wenn der Zug vorbeigefahren ist. Beim Aufleuchten der roten Lampe ertönt gleichzeitig eine Signalglocke.

Der Modelleisenbahner kann sich solch eine Warnanlage mit einfachen Mitteln selbst basteln, zumal wenn ihm — vielleicht vom Umbau einer Märklin-

gen und dient dazu, die Treibräder aufzunehmen. (Am besten läßt man sich diese Vertiefungen in einer feinmechanischen Werkstatt ausfräsen.) Nach dem Abziehen der Räder von den Achsen halbiert man die Lagerhülsen mit der Metall-Laubsäge. Je eine halbierte Hülse kommt auf jede Seite des Schneckenrades. Die Räder werden dann wieder auf die Achsen aufgetrieben und auf 12 mm Spurweite gebracht. Zum endgültigen Zusammenbau des Motors braucht man nur noch die anschaubbaren Haltebleche der Achsen auf beiden Seiten so weit abzufellen, daß sie — ohne die Räder zu berühren — wieder angeschraubt werden können. Es ist zu beachten, daß die Stromabnehmer nicht mehr auf der Innenseite, sondern auf der Außenseite der Räder schleifen.

Wenn dieses Fahrgestell auf Ihrem Gleis einwandfrei läuft, können Sie den Bau der „Karosserie“ in Angriff nehmen, für die ich Zeichenkarton verwendete. Der tragende Rahmen besteht aus 1-mm-Sperrholz, etwas Blech und Uhu. Lüfter, Türklappen, Achsfedern und Stiegen markierte ich durch übereinandergeliebte Papierstreifen. Ich möchte hier nicht weiter auf den Bau des Gehäuses eingehen, da alles Nähere aus Abb. 1 hervorgeht, und zudem wohl jeder seine eigenen Methoden und Ideen dabei anwenden wird. Erwähnenswert ist vielleicht, daß ich den Sperrholz-Rahmen (bestehend aus zwei Frontteilen F und zwei

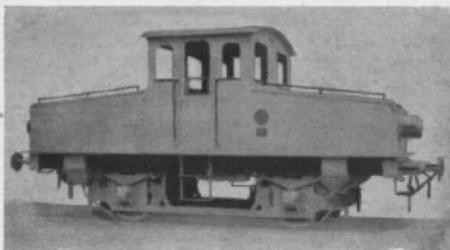


Abb. 4. Fast getroffen hat Herr Briese mit seinem Modell diese Speicherlok-Type der Waggonfabrik Rastatt.

Seitenteilen H) bis zur gestrichelten Linie in das Zeichenkartongehäuse einschob und daran festklebte. Die hinter den beiden Frontstücken F angeklebten Blechstreifen habe ich unterhalb des Motordrehgestells umgebogen und den Schlitz unter die dort befindlichen Schrauben geschoben.

Ein 14-Volt-Birnenchen, das — dem Motor parallel geschaltet — als Stirnlampe angeordnet ist, vervollständigt das Modell meiner TT-Speicher-Lok. Aller Anfang ist schwer! Meine nächste Lok, zu der ich mir etwas mehr Zeit nehmen werde, dürfte schon besser gelingen.

Warnstelle „Lohbrück“

Von Diether Michael, Bad Homburg

Blinklicht-Anlagen, automatische Schranken und Läutewerke sind schon recht oft für Modelleisenbahnen gebaut worden; es gibt jedoch auf diesem Gebiet beim großen Vorbild einige Besonderheiten, die seltener anzutreffen sind und in der Darstellung als Modell ihre Wirkung nie verfehlen. Hierzu gehören die sogenannten Wechsellicht-Warnanlagen, wie man sie z. B. auf der Oberleitungsstrecke Breslau-Hirschberg oder — hier im Westen — an Überlandstrecken der Straßen- und Vorortbahnen antrifft. Ihre Arbeitsweise ist wie folgt: Ein unmittelbar am Bahnübergang stehendes Lichtsignal brennt im Ruhebetrieb grün, wechselt beim Herannahen eines Zuges zunächst auf gelb, dann auf



rot und wieder zurück auf grünes Licht, wenn der Zug vorbeigefahren ist. Beim Aufleuchten der roten Lampe ertönt gleichzeitig eine Signalglocke.

Der Modelleisenbahner kann sich solch eine Warnanlage mit einfachen Mitteln selbst basteln, zumal wenn ihm — vielleicht vom Umbau einer Märklin-

gen und dient dazu, die Treibräder aufzunehmen. (Am besten läßt man sich diese Vertiefungen in einer feinmechanischen Werkstatt ausfräsen.) Nach dem Abziehen der Räder von den Achsen halbiert man die Lagerhülsen mit der Metall-Laubsäge. Je eine halbierte Hülse kommt auf jede Seite des Schneckenrades. Die Räder werden dann wieder auf die Achsen aufgetrieben und auf 12 mm Spurweite gebracht. Zum endgültigen Zusammenbau des Motors braucht man nur noch die anschaubbaren Haltebleche der Achsen auf beiden Seiten so weit abzufellen, daß sie — ohne die Räder zu berühren — wieder angeschraubt werden können. Es ist zu beachten, daß die Stromabnehmer nicht mehr auf der Innenseite, sondern auf der Außenseite der Räder schleifen.

Wenn dieses Fahrgestell auf Ihrem Gleis einwandfrei läuft, können Sie den Bau der „Karosserie“ in Angriff nehmen, für die ich Zeichenkarton verwendete. Der tragende Rahmen besteht aus 1-mm-Sperrholz, etwas Blech und Uhu. Lüfter, Türklappen, Achsfedern und Stiegen markierte ich durch übereinandergeliebte Papierstreifen. Ich möchte hier nicht weiter auf den Bau des Gehäuses eingehen, da alles Nähere aus Abb. 1 hervorgeht, und zudem wohl jeder seine eigenen Methoden und Ideen dabei anwenden wird. Erwähnenswert ist vielleicht, daß ich den Sperrholz-Rahmen (bestehend aus zwei Frontteilen F und zwei

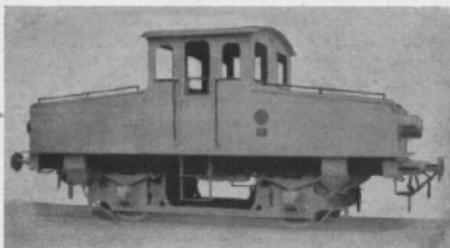
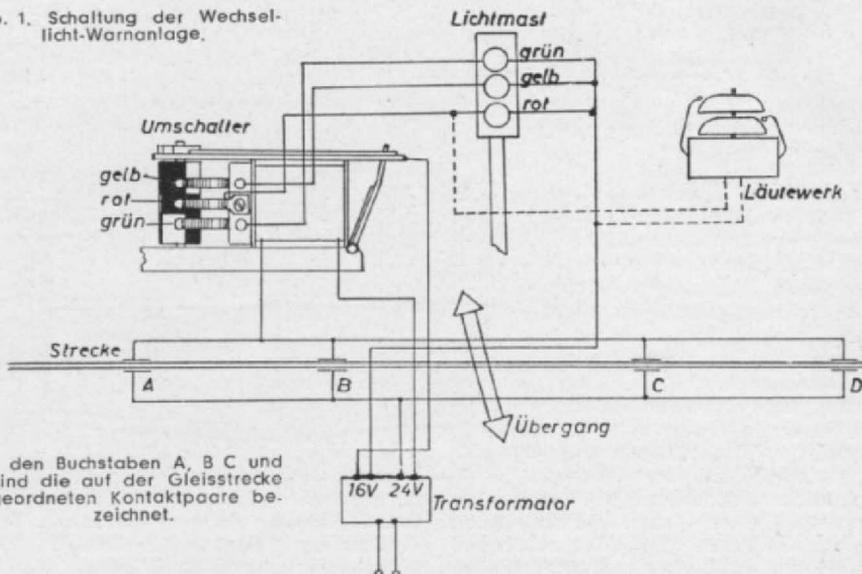


Abb. 4. Fast getroffen hat Herr Briese mit seinem Modell diese Speicherlok-Type der Waggonfabrik Rastatt.

Seitenteilen H) bis zur gestrichelten Linie in das Zeichenkartongehäuse einschob und daran festklebte. Die hinter den beiden Frontstücken F angeklebten Blechstreifen habe ich unterhalb des Motordrehgestells umgebogen und den Schlitz unter die dort befindlichen Schrauben geschoben.

Ein 14-Volt-Birnenchen, das — dem Motor parallel geschaltet — als Stirnlampe angeordnet ist, vervollständigt das Modell meiner TT-Speicher-Lok. Aller Anfang ist schwer! Meine nächste Lok, zu der ich mir etwas mehr Zeit nehmen werde, dürfte schon besser gelingen.

Abb. 1. Schaltung der Wechsellicht-Warnanlage.



Mit den Buchstaben A, B C und D sind die auf der Gleisstrecke angeordneten Kontaktpaare bezeichnet.

Lok auf Gleichstrom herrührend — ein Schaltmagnet der Perfektschaltung 800 zur Verfügung steht. Nach meinem Vorschlag funktioniert die Sache so: Auf der Gleisstrecke, vor und nach dem Wegübergang, werden nach Abb. 1 zu beiden Seiten des Gleises Schienenkontakte A, B, C, D angeordnet. Die einzelnen Stromstöße verursachen — über entsprechende Schleifer an den Fahrzeugen — ein schrittweises Weiterschalten der Walze des Magneten; die Walzenkontakte bringen die jeweiligen Farbblämpchen zum Aufleuchten. Die neuen Faller-Gleiskontakte und -Wagenbügel (siehe Heft 11/IV) eignen sich sehr gut für diesen Zweck, doch sind zwei Fahrbügel zu beiden Seiten eines Wagens isoliert von der Wagenmasse

anzubringen (Papierstreifen dazwischen legen) und mit einem kurzen Kabelstückchen miteinander zu verbinden.

Die Märklin-Schaltwalze müssen wir für den gedachten Zweck etwas abändern: Man baut die Walze aus und feilt zunächst den Kopf der Befestigungsschraube so zu, daß eine absolut glatte Walzenoberfläche entsteht. Dann

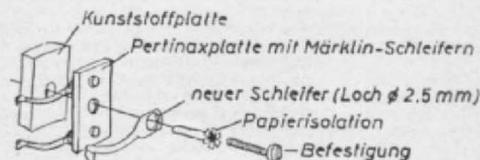


Abb. 3. Montage der dritten Schleiffeder.

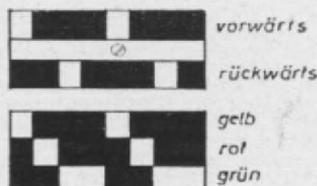


Abb. 2. Abwicklung der Schaltwalze, Oben: vorher, unten: nach dem Umbau.

wird eine Kontaktanordnung gemäß Abb. 1 vorgesehen: An die Stelle der beiden vorhandenen Schleiffedern treten jetzt insgesamt drei Federn, die je einer Farblampe Strom zuführen. Die Walze muß dementsprechend auch drei Schleifbahnen aufweisen. Die obere Schleifbahn kann unverändert beibehalten werden, die mittlere erhält einige aufgeklebte Papierstückchen (zwecks Stromunterbrechung) und die

untere wird durch Auflöten eines Blech-rings (mit entsprechend beklebten Pa-pierstückchen) dargestellt (Abb. 2).

Bei der Montage der dritten Feder (zwischen den Märklinfedern) achte man darauf, daß diese nicht mit der Magnet-Befestigungsschraube in Berührung kommt (Abb. 3).

Das Häuschen, das nach Abb. 5 aus 0,8- oder 1-mm-Sperrholz anzufertigen ist, tarnt die Schaltmechanik und kann als Wärterhaus, Transformatorenturm usw. ausgebildet werden. Über die Anfertigung der Warnkreuze, Lichtsignale

und Wegweiser brauche ich wohl keine näheren Erläuterungen zu geben.

Wenn Sie nicht vergessen, den be-wußten Wagen mit den Schleifbügeln (am besten hinter der Lok) im Zuge mitlaufen zu lassen, wird Ihre Minia-tur-Wechsellicht-Warnanlage bestens funktionieren — vorausgesetzt, daß Sie alles richtig machten und auch keine Verbindungsstrippen verwechselten. Sonst bleibt Ihnen nichts anderes übrig, als meine Ausführungen nochmals von vorn zu lesen (und die Schaltanord-nung nochmals eingehend zu studieren).

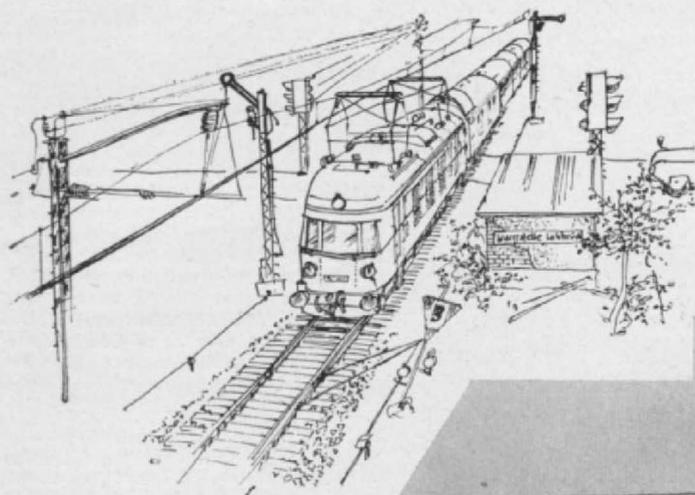


Abb. 4. Mit zeichnerischer Eleganz vermittelt uns Herr Michael einen Blick auf den mit der Wechsellicht-Warnanlage ausgerüsteten Wegübergang.

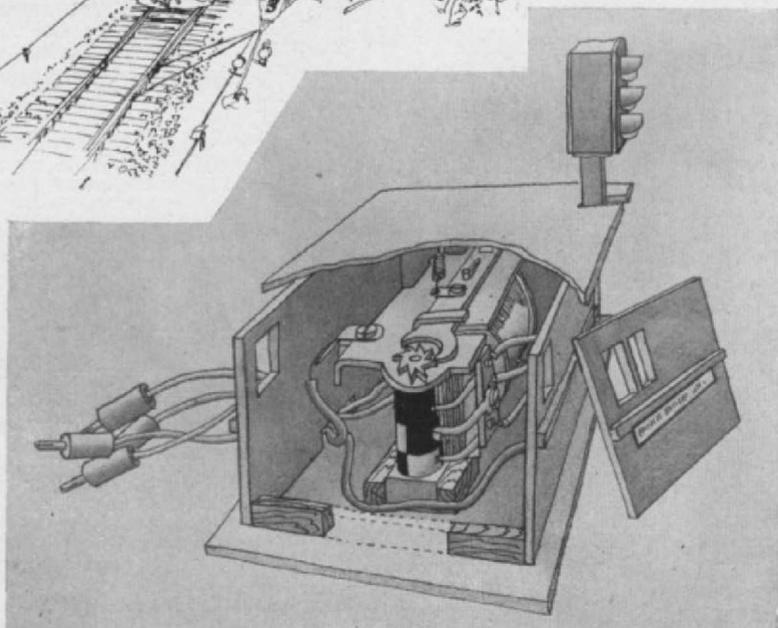
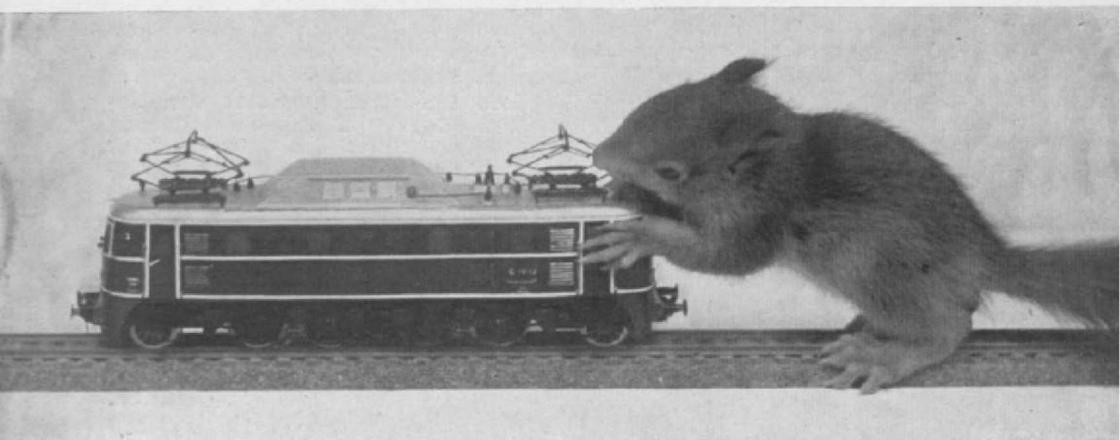


Abb. 5. Der Schaltautomat, im Wärterhaus der „Warnstelle Lohbrück“ gut versteckt.



Herbstliches Intermezzo



Kein Mibafreund wohl jemals dachte,
 Daß eine Lok, die Märklin machte
 Und die Herr Schnabel umfrisierete,
 Sogar ein Eichhorn faszinierte!
 Das Miba-Katzerl „Susi“ fühlt:
 Hier ist ein Ding, mit dem man spielt,
 Und unser liebes Tierchen fand
 Die Ellok schrecklich interessant.
 Warum die Männer so was treiben,
 Wird ihm wohl ewig unklar bleiben!

— * —

Was „Susi“ nicht, uns aber um so
 mehr interessiert: Die gut gelungene
 plastische Ausführung der Achslager
 und Federaufhängung, sämtliche Räder
 mit Spurkränzen, die vorbild-
 getreue Stirnwand (Spezialkupplung)
 und Scheibenwischer, Brems Schlauch-
 leitung, Federpuffer, zierliche Strom-
 abnehmer und dergleichen mehr.
 Umbau: Modelltechnik Schnabel,
 Wiesau/Opf.

links unten:
 Foto: JoKI
 unter Mit-
 wirkung
 der Miba-
 Diva-„Susi“

