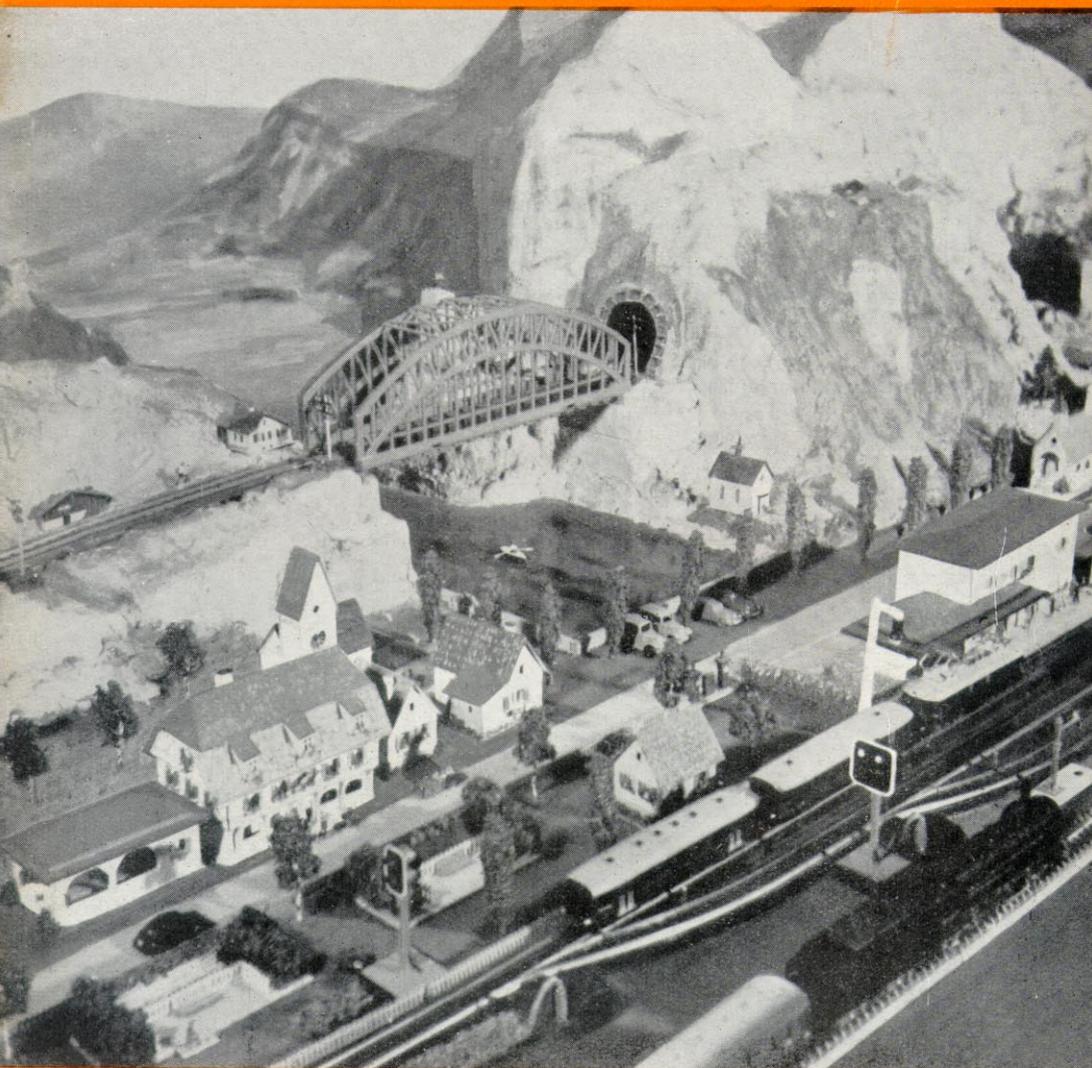


Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



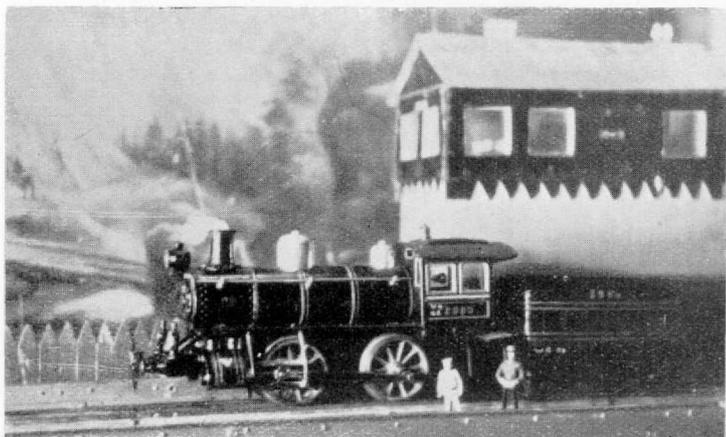
MIBA-VERLAG

NR. 3 / BAND V 1953

NÜRNBERG

Als es noch keine Nürnberger Spielwarenmesse gab ...

(... die in den nächsten Tagen anläuft und über die wir in den nächsten Heften wieder bildberichten werden)



Wir sind „Modell“! Ja, ja, Ihr Herren,
Da gibt es nichts zu grienel
Vor fünfzig Jahren, als wir jung,
Trug man sich so auf Schienen! —
In Nürnberg, wo die Miba glänzt,
(Nun spitzt nur Eure Ohren!)

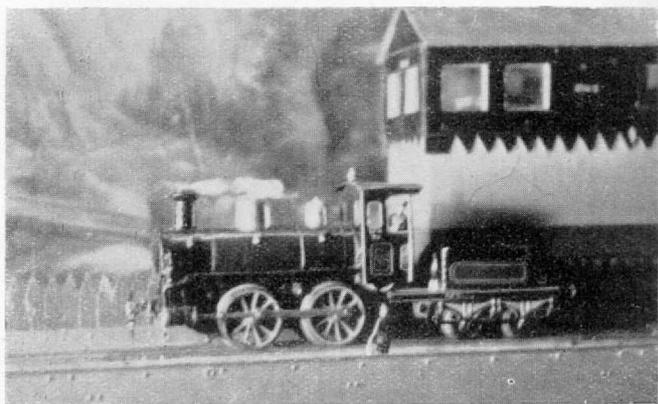
Wo alles Gute herkommt, ja,
Da sind auch wir geboren!
Was sagt Ihr nun? Sind wir nicht „keß“?
Wir laufen wie die Jungen!
Uns treibt zwar nur der Feder Kraft,
Doch die ist nie gesprungen!



Eine kleine Reminiszenz

von

Dr. W. Geyer,
München-Obermenzing



Halloh, Modellbauer...!

... Ja, wie haben wir es denn? Wie geht's, wie steht's? Man sieht und hört bald nichts mehr aus diesem illustren Kreis. Dafür sind die Anhänger von Industriebahnen um so reger und tätiger geworden. Kein Wunder, wenn sich als Ausfluß dieses Umstandes immer mehr der Einfluß des Überflusses bemerkbar macht. Wo bleiben zum Beispiel die Besitzer von Selbstbau-Gleisen? Es erreicht uns fast kein Bildmaterial mehr von schönen Zwei-Schienenanlagen, wie überhaupt der Modellbau anscheinend kaum mehr gepflegt wird. Eigenartigerweise stehen wir mit unserem „Hilferuf“ nicht allein da, auch in USA drückt den Redakteur des „Model Railroader“ seit einiger Zeit derselbe Schuh. Gut, der Fasching ist jetzt gerade erst vorbei und im Sommer ist es draußen schließlich schöner, aber was geschieht denn eigentlich in den Zwischenjahreszeiten?

Ohne die tatkräftige Mithilfe der Modellbauer können wir unsere gut bewährte Mischung des Inhaltes kaum aufrechterhalten. Ergo: Selbstbauer an die Front! Ich hoffe, daß es in den nächsten Wochen und Monaten nur so an Manuskripten, Zeichnungen und Fotos regnet. Bitte aber nicht nur Wagen- oder Lok-Fotos! Was fehlt, sind seltenere, neue und einmalige Arbeiten, die es verdienen, der Mitwelt gezeigt zu werden und der Nachwelt erhalten zu bleiben. Sollen wir uns tatsächlich nachsagen lassen, daß in Deutschland der Selbstbau eingeschlafen wäre? — Na, also! Zeichnungen und Texte brauchen keine „Meisterwerke“ darzustellen; nur keine falsche Scham, wir setzen Ihre Arbeiten schon ins rechte Licht! Einmalige Fotos gehen auf Wunsch (und gegen Rückporto) wieder ordnungsgemäß zurück. Wer gut zeichnen kann, fertige die Entwürfe in Tusche (nur mit Bleistiftbeschriftung) und in doppelter Größe an.

In diesem Sinne: Macht mit!

In herzlicher Verbundenheit
WeWaW

↓ Hier irrt unser Karikaturist!

Denn sowas kann im Schreibabteil der FDT-Züge nicht passieren! Erstens tun die Zug-Sekretärinnen „so etwas“ nicht, und zweitens sind die Türen aus Glas, so daß man in die Schreibabteile hineinsehen kann...



„Wenn ich gewußt hätte, daß der Tunnel so lang ist, hätte ich Dich geküßt, Agathe!“
„Wie --, bist Du es denn nicht gewesen...?“

Heft 4 ist in der letzten März-Woche bei Ihrem Händler!

SCHIENEN-KONTAKTE

Schienenkontakte, die ein Relais oder einen Steuermagneten betätigen sollen, werden von den Modellbahnern im allgemeinen nach Abb. 1A ausgeführt. Ein solcher Kontakt gibt jedoch — besonders bei den schlecht leitenden Stahlschienen — nur mangelhafte und oft zu schwache Stromstöße. Ferner ist es recht umständlich, diese Kontaktausführung nachträglich in eine fertige stationäre Gleisanlage einzufügen. Ein Durchsägen der einen Schiene an Ort und Stelle dürfte kaum möglich sein, so daß man schon eine ganze Schienenlänge (50 cm) entfernen und neu nageln muß.

Aus diesen Gründen empfehle ich, Schienenkontakte nicht in die Schiene hinein, sondern

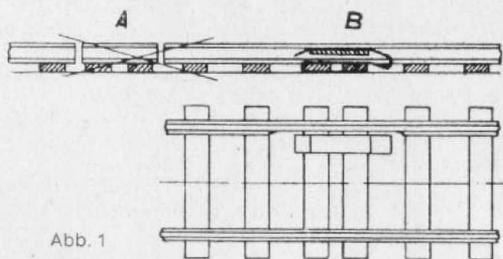


Abb. 1

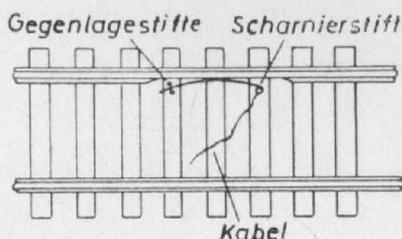
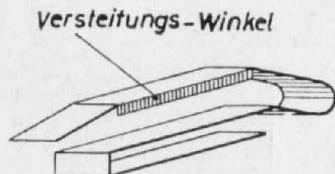
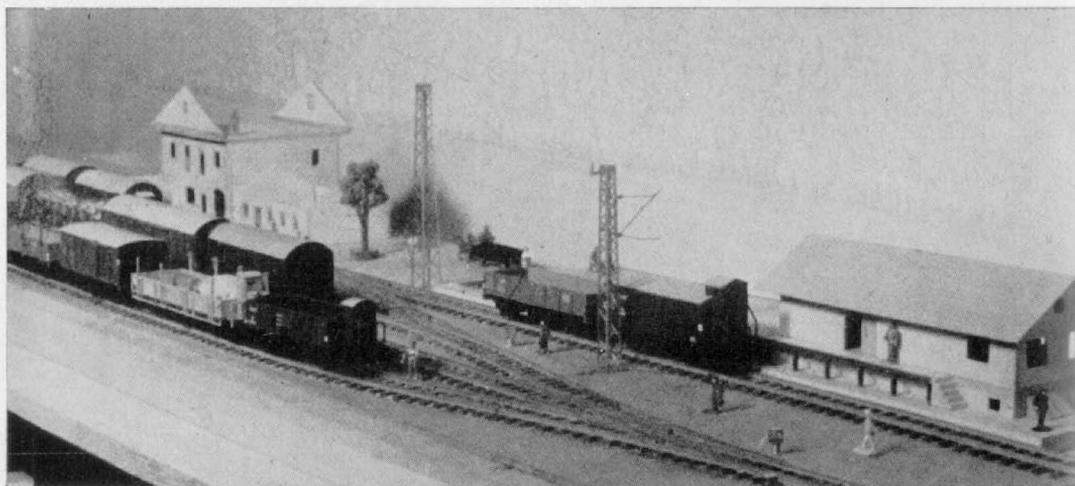


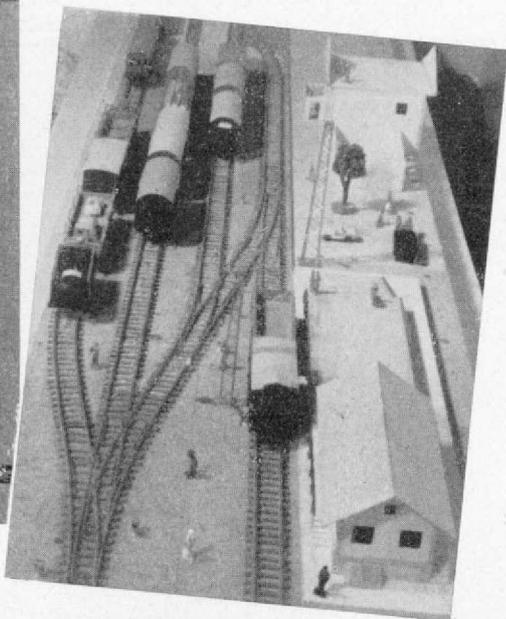
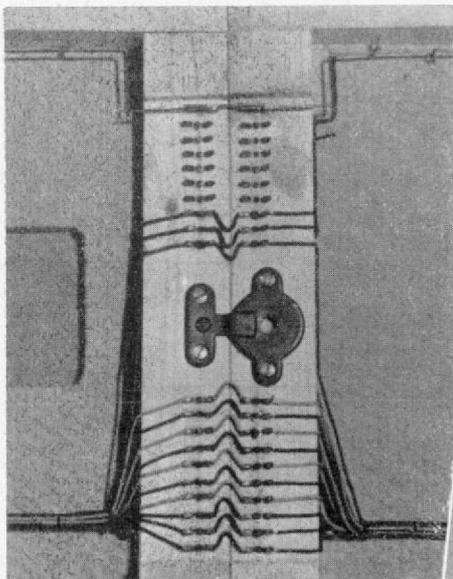
Abb. 2

daneben zu legen, wie es zum Beispiel in Abb. 1B gezeigt ist. Der Kontaktstreifen, der bei der Zugdurchfahrt von den Spurkränzkanten der Räder berührt wird, besteht aus 0,15 mm starkem, weichem Federblech (Messing oder Bronze). Die Befestigung geschieht am einfachsten, indem man das entsprechend gebogene Blech über 2 Schwellen streift. (Schwellen vorher etwas einfeilen.)

Ein anderes Beispiel für eine Kontaktausführung zeigt Abb. 2. Hier steht ein bogenförmiges Federblechstreifen in ca. $\frac{3}{10}$ mm Abstand hochkant neben der Schiene und wird von den Innenblechen der Radspurkränze gestreift. Das in der Abbildung gezeigte Anschlußkabel ist natürlich unterhalb des Gleises zu verlegen, so daß es nicht sichtbar wird.



Water und Sohn....

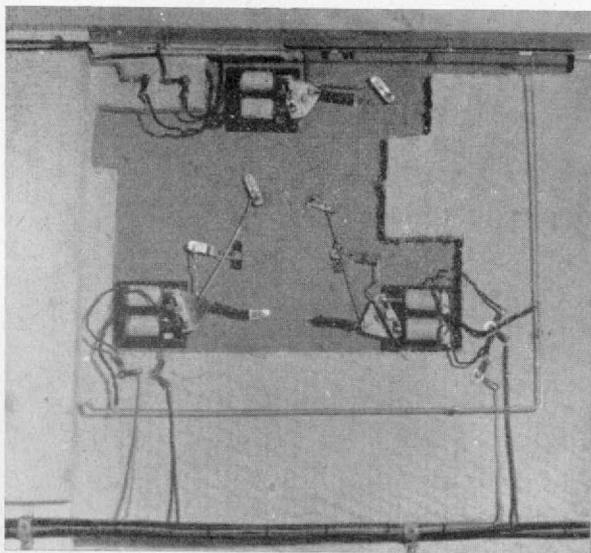


... die beiden Herren Kirchner aus Solbad Hall/Tirol, trafen sich nicht nur in derselben Familie, sondern auch im selben Modellbahner-Prinzip: Alles Eigenfabrikat! Vom Sohn angefangen — Pardon! von so'nem Gleis angefangen, bis zum rollenden Material! Baugröße 1:80. Die auf den Bildern sichtbaren Wagen entstanden in Gemischtbauweise nach Bauplänen der „Miba“ und der österreichischen Zeitschrift „Eisenbahn“.

Die Weichenantriebe sind unter dem Gleiskörper eingebaut (rechtes Bild) und mit Doppelspulen ausgerüstet.

Die Verlegung der Kabel erfolgte nach unserem Artikel „Der Kampf mit den Strippen“ in Heft 1/IV (wie es sich für vorwärtsstrebende Mibafisten ja auch gehört!) (Bild oben).

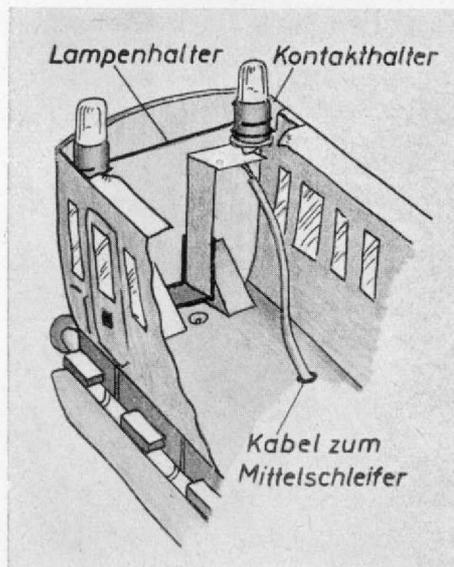
Die Hochbauten auf dem ersten Bauabschnitt der 2,50 m langen Bahnhofsanlage (Bild oben rechts und S. 76) sind noch im Rohbau, lassen aber bereits auch so eine gute „Bahnhofsatmosphäre“ aufkommen.



MÄRKLIN - C 3 i mit Schlußlaternen

von Dieter Michael, Bad Homburg

Nachdem uns die Firma Märklin noch keinen Personenwagen mit Schlußlichtern beschert hat, mußte ich mir wohl oder übel den eigenen Kopf zerbrechen. Hierbei kam mir eine „Erleuchtung“. Nach einer anschließenden Bastelstunde, die einer der Dreiaxser (Katalog Nr. 330/1) über sich ergehen lassen mußte, war es geschafft!



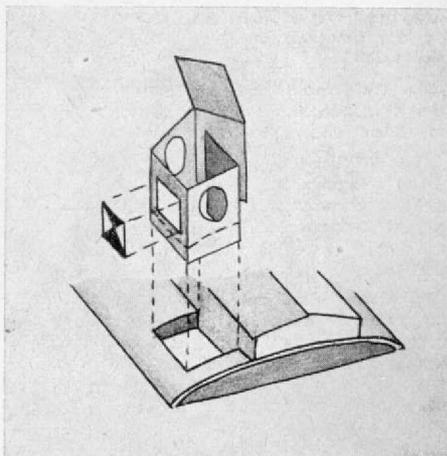
Zunächst wird der nach Abb. 5 gebogene Kontakthalter fest zwischen die Stirnwand-Verstrebungen am Wagenboden geklemmt. Falls der Lack innen abgegangen sein sollte, eine Papierisolation dazwischenlegen. Das Kabel, welches man vor der Montage anlötet, wird durch ein Loch im Wagenboden ($2,5 \text{ } \Phi$) geführt und mit dem Schleifer der Wagenbeleuchtung verbunden (Abb. 1).

In den nach Abb. 2 gebogenen Lampenhalter werden die Birnchen eingeschoben. Dann biegt man die Ecken der Seitenwandflansche um und befreit sie vom Lack. Der Lampenhalter mit den Birnchen wird zwischen die Seitenwände geklemmt. (Wem dieses „Gerüst“ zu wacklig erscheint, bedenke, daß die Birnchen erst durch die darübergeschobenen Lampenkästen gehalten werden, die am Wagendach befestigt sind). Die Rückleitung des Stromes besorgen die umgebogenen Ecken der Seitenwandflansche. (Wem das wiederum zu unsicher ist, kann auch noch die Stirnwand an der entsprechenden Stelle vom Lack befreien).

Die erste Probefahrt kann nun schon starten (jedoch reizlos, da ohne Dach!). Wenn die Birnchen nicht brennen, sind sie wahrscheinlich kaputt — oder Sie haben vergessen, den Schleifer der Wagen-

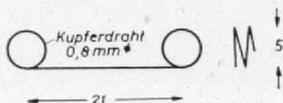
← Abb. 1

Abb. 3 ↓



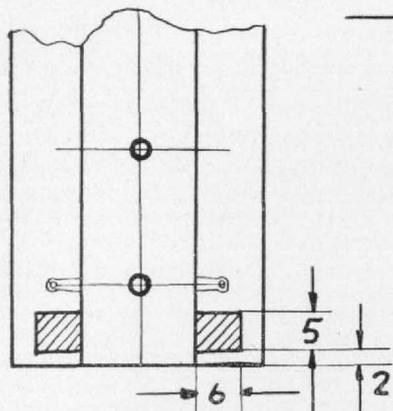
Zu dieser kleinen Bastelei benötigt man (natürlich außer dem besagten Wagen und der dazugehörigen Wagenbeleuchtung 484 N) folgende Einzelteile: zwei Märklin-Steckbirnchen 485, ein Blechstreifen $4 \times 100 \text{ mm}$, ein Stück Kupferdraht ca. $0,8 \text{ } \Phi$, 10 cm Schaltkabel, rotes Zellon, etwas dünnes weißes Papier und starken Zeichenkarton.

Abb. 2. Der Lampenhalter.



beleuchtung einzuschalten! Sollten die Birnchen wider Erwarten doch brennen, können Sie den Strom wieder abschalten und mit den „Dacharbeiten“ beginnen.

Abb. 4. Draufsicht auf das Dach, in welches die Off-



nungen für die Lampenkästen zu sägen sind. Bei kleineren Laternen Maße verringern!

In das Thermoplastikdach des Wagens werden die Öffnungen für die Lampenkästen gesägt (s. Abb. 4). Die Lampenkästen selbst habe ich aus Zeichenkarton geklebt; wer ein besonderer Lötünstler und Blechfachmann ist, kann sie natürlich aus Blech herstellen (was aber meiner Meinung nach ziemlich knifflig sein dürfte). Die fertigen Lampenkästen werden nun von unten her in die Öffnungen des Daches eingeklebt (Rudol oder UHU hart). Nach dem Anstrich mit schwarzer Plaka sind die Löcher mit rotem Zellon (hinten) und dünnem weißem Papier (vorn) zu hinterkleben.

Da dampft er hin — der Personenzug. Und wenn es Nacht wäre, könnte man die Schlußlichter in der Ferne verschwinden sehen. (Der Zeichnung nach dürfte es jedoch 12 Uhr mittags sein!). Trotzdem ist sie aber sehr nett, die kleine Vignette des noch so jungen Dieter Michael, von dem auch die übrigen Zeichnungen stammen.

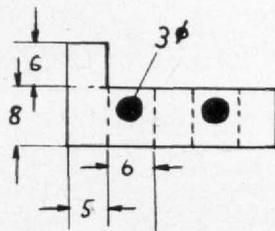
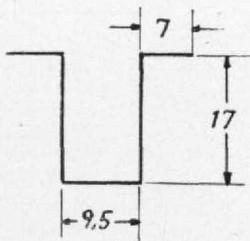


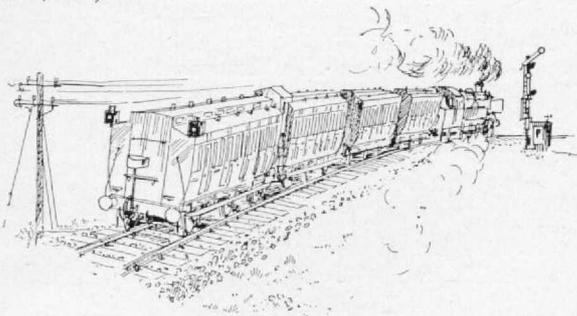
Abb. 6. Abwicklung des Laternenkästchens.

← Abb. 5. So ist der 4 mm breite Kontakthalter zu biegen.

Die Maße meiner Lampenkästen (Abb. 6) entsprechen natürlich in keiner Weise der Wirklichkeit. Da jedoch einigermaßen modellgerechte Zugschlußlaternen eine indirekte Beleuchtung vermittelt Plexiglas-Stäbchen voraussetzen, und da es entsprechend kleine 16 Volt-Birnchen meines Wissens nicht gibt, griff ich zu dieser unmaßstäblichen Methode. Außerdem wollte ich bewußt einen Schlußlichtwagen herstellen, der nicht allzu knifflig zu bauen ist. Wer natürlich ein alter Zehntelmillimeterfuchser und „Umkehr-Kontrollleur“ wie unser lieber, guter WeWaW ist, wird sich ob meiner Lampenkästen und deren Maße bleich an seinen Schreibtisch klammern! Er möge meine Maße getrost reduzieren! —

Zum Schluß werden noch die Oberwagenscheiben (Beilage Heft 10/III) seitlich an die Lampenkästen geklebt.

Auch Sie werden an Ihrem 330/1 BS, wie er nun heißt, Ihre „helle“ Freude haben. Daß dieser Umbau auch sinngemäß an dem C3 mit Bremserhaus (330/2) ausgeführt werden kann, ist klar.



Schlechte Stromabnahme?

Als Gegenmittel einige Ratschläge von Dipl.-Ing. Henning, Korntal/Wttbg.

Oft erleben Lok- und Triebwagenbauer die unangenehme Überraschung, daß die Stromübertragung unregelmäßig ist und das Fahrzeug nur ruckweise oder überhaupt nicht fährt. Da dies besonders gern auftritt, wenn ein Fahrzeug auf Zweischienenbetrieb umgebaut wurde, ist man geneigt, diesen in Grund und Boden zu verdammen. Tatsächlich ist aber nicht der Zweischienenbetrieb, sondern nur die etwaige unsachgemäße Ausführung des Baues oder Umbaues an dem Mißerfolg schuld. Daß auch beim Zweischienenbetrieb ein sicheres Fahren möglich ist, beweisen die unzähligen Anlagen des In- und Auslandes, die nach diesem System erstellt sind. Es muß allerdings zugegeben werden, daß der Zweischienenbetrieb erheblich leichter zu Störungen neigt als der Betrieb mit Mittelschiene oder Oberleitung, doch ist dieser Umstand von sekundärer Bedeutung.

Die vorerwähnte Unsicherheit der Stromübertragung beruht darauf, daß die Kontaktdrücke bei dem geringen Gewicht der kleinen Modelle sehr gering sind. Bei größeren Gewichten würden Verschmutzungen ohne weiteres beiseitegedrückt werden, bei kleinen Kräften aber wirken sie isolierend. Die Schwachstromspannungen der Modellbahnen reichen auch nicht aus, solche Schmutzschichten zu durchschlagen.

Hieraus ergeben sich drei grundlegende Forderungen:

I. Verwendung von Kontaktmetallen, die oberflächlich gut leiten (Kupfer, Messing, Bronze, Eisen, keinesfalls aber Aluminium);

II. Anordnung der Kontaktstellen möglichst verschmutzsicher ausführen;
III. Kontakte so ausbilden, daß sie sich selbst reinigen (Gleitkontakte).

Im einzelnen sind beim Bau der Fahrzeuge folgende Punkte zu beachten:

1. Schleifschuhe ergeben die sicherste Stromabnahme von den Schienen. Rollen oder Walzenstromabnehmer bewähren sich nicht.
2. Sofern die Stromabnahme durch die Räder erfolgen muß, sollen diese mit Kränzen aus Messing, Bronze oder auch Eisen bestehen. Räder aus Zinkspritzguß bewähren sich nur bei Lokomotiven mit ihren relativ hohen Gewichten. Aluminiumräder sind ungeeignet.
3. Die Stromabnahme von den Rädern soll möglichst durch die Achsen und Achslager erfolgen. Bei Fahrzeugen mit Drehgestellen oder mit Tender kann man deren Räder zur Stromabnahme von der zweiten Schiene heranziehen.
4. Achslager, die der Stromübertragung dienen, sollen aus Messing oder dergleichen bestehen. **Lager in Spritzguß müssen mit Messing ausgebuchst werden.** Die Schmierung der Lager beeinträchtigt die Stromübertragung in keiner Weise. Öl ist an Kontaktstellen nur dann schädlich, wenn Verschmutzung erfolgt. Daher müssen z. B. die Schienen stets ölfrei gehalten werden.
5. Wenn die Stromabnahme durch Bürsten unmittelbar von den Rädern erfolgen muß, sollen diese nicht auf

