

Miniaturbahnen

Die führende Deutsche Modellbahnzeitschrift

Ab heute 40 Seiten!



MIBA-VERLAG

NR. 14 / BAND V 1953

NÜRNBERG

Im 5. Jahr das 75ste Heft!

Es hat uns mächtig gefreut, ich gestehe es offen, mit welcher Anteilnahme unsere Leser das 5-jährige Bestehen des Miba-Verlags begangen haben! Manche sind aus den „Feiern“ anscheinend gar nicht mehr rausgekommen und haben uns gleichzeitig und „rechtzeitig“ auf das 75. Heft hingewiesen — vorab Herr Teitelbach aus Nürnberg-Reichelsdorf, der uns schon Anfang September auf dieses „wichtige Ereignis“ aufmerksam machte! Wir selbst sind bis jetzt noch nicht einmal zu einer internen Betriebsfeier gekommen und schielen immer noch tagtäglich zu dem großen Korb Sekt, den unsere verdiente Druckerei Scharf und Schönberger, Fürth, spendierte, die so viel Sorgfalt beim Druck der Hefte aufwendet. Na, vielleicht feiern wir 5-jähriges Jubiläum, 75. Heft, Weihnachten, Neujahr, Jokis Geburtstag und was weiß ich noch alles auf einmal. Durch eine Kopferkrankung des Herrn Bingel, dem einzigen Wehmutsstropfen im Freudenkeich der Feste, können wir — insbesondere ich persönlich — nicht über Arbeitsmangel klagen. Aber solange man so viel Zeichen der Anhänglichkeit und der Anerkennung sieht — Herr Sandri aus Dipileno/Italien bezeichnet die Miba sogar als interessanteste und reichhaltigste Fachzeitschrift Europas! —, solange macht die Arbeit wirklich Spaß und spornt immer von neuem an, auch wenn es einem manchmal „zum Hals heraushängt!“

75 Hefte sind nicht nur eine schöne Anzahl, sondern enthalten tausende Dinge, die wir

manchmal selbst mit großem Interesse nachlesen und wobei wir uns mit unglaublichem Kopfkrazen wundern, was wir schon alles geschrieben haben. Was für eine Fundgrube mögen die Hefte tatsächlich für die Leser bedeuten, die die Artikel ja noch viel weniger kennen als wir. Wir können verstehen, daß viele, allzu viele Leser die Miba als Modellbahn-„Bibel“ bezeichnen (während man mir den Namen „Modellbahn-Papst“ angehängt hat, wie ich erst kürzlich erfahren habe).

Doch nun genug! Ich möchte nur noch die Gelegenheit benutzen, den vielen Gratulanten im In- und Ausland für sämtliche Glückwünsche herzlich zu danken, da ich mit dem besten Willen nicht alle persönlich beantworten kann! Die Freude war jedenfalls beiderseits und so möge es auch zukünftig bleiben. Ich freue mich über Ihre Leserschaft — Sie freuen sich über das Dargebotene, über ihre kleine Bahn, über Ihre kleine Leidenschaft und sind vor lauter Freude zur Abwechslung auch mal nett zu Ihrer Frau. Ich weiß, Sie sind immer nett zu ihr (ich ja zu meiner auch!), aber zwischendurch ist es schon mal am Platz, auf daß „sie“ Ihnen nicht den Platz für die Bahn streitig macht — ihre „Streitmacht!“ Ein Vergnügen (EPG) wäre das sonst nicht, sondern eine Nato (Narrete Torheit)!

Nichts für ungut! Mit besten Grüßen — auch von „Frau Miba“ (wie meine Frau in verschiedenen Kreisen genannt wird)!

Ihr WeWaW

Der findige Leser oder

Die hinkende V 36 (Heft 4/V S.122)

Ja, es stimmt, wir mußten mehrere Male genau hinschauen: Das Rad ist weg! Eine ganz simple Stoßstange vorne an der Lok verdeckt dasselbe so raffiniert, daß die optische Täuschung vollkommen ist! Dazu kommt noch, daß die Stoßstange (selbst auf dem Originalfoto) fast genauso hell ist wie der Hintergrund. Die sehr schwachen



Unterschiede im Helligkeitswert kamen dann im Druck überhaupt nicht heraus, sodaß Herr Diether Michael aus Bad Homburg uns das anscheinend fehlende Rad mitleidig einsandte. Wir

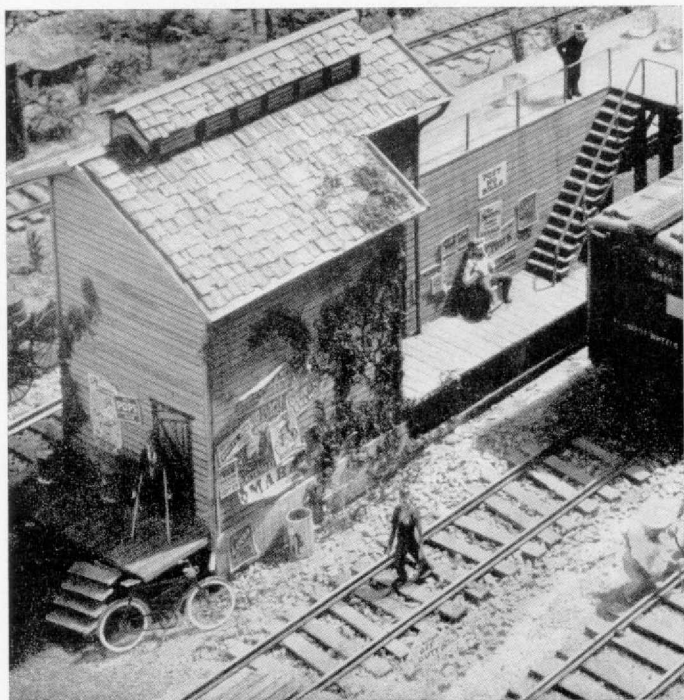
Auch Diether Michael aus Bad Homburg ist ein Beispiel dafür, wie genau unser Bildmaterial betrachtet wird. Er schickte die Zeichnung mit der Frage:



Wer hat denn das da verloren ... ?

haben es sogleich eingebaut (der Pfeil zeigt einen kleinen Teil desselben), sodaß die V 36 211 sich nicht mehr zu schämen braucht, und ihren ST 377 weiter von Bremen nach Nordenham ziehen kann.

Vielleicht hat sogar Herr Dipl. Ing. A. Hennings aus Delmenhorst (der Photograph) selbst an einen Spuk geglaubt, als aus seiner Aufnahme die V 36 nur auf fünf Rädern einherhinkte?

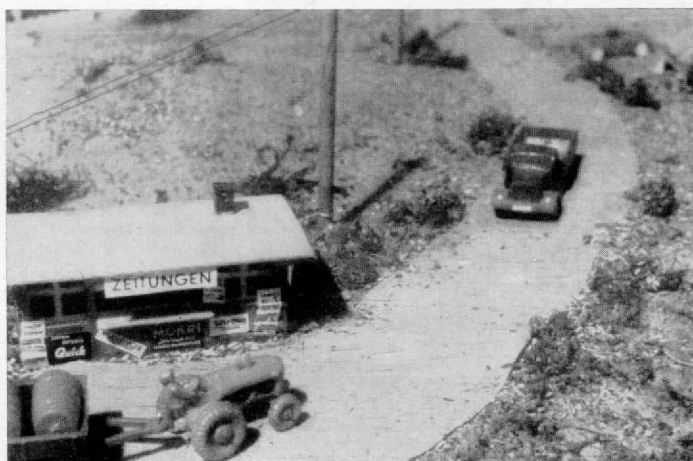


Ein Meister der Pikanterie

John Allen, der Modellbahner Nr. 1, den unsere Dauerleser ja bereits zur Genüge kennen (auch wenn es auf seinen Fotos immer etwas Neues zu entdecken gibt!) ist wirklich unerreich! Auch dieses kleine Motiv von seiner H0-Anlage läßt wiederum erkennen, mit welch' hervorragender Beobachtungsgabe (oder erstaunlichen Fantasie?) John Allen „gesegnet“ ist! Abgesehen von dem wundervollen Schindeldach, dem Fahrrad, dem Kriegsbeschädigten usw. — welcher Modellbahner käme darauf, die Plakate in solch künstlerischer Unordnung zur Untermalung der idyllischen Stimmung anzuordnen?

In den Fußtapfen . . .

. . . John Allens versucht auch Herr Silbernagel aus Kaufbeuren zu wandeln! Es sind zweifellos gute Ansätze vorhanden — auch eine gewisse landschaftliche Atmosphäre ist gelungen — es fehlt nur noch eine „Konsequenz bis zum letzten“, die John Allen eben meisterhaft beherrscht — aber dafür ist er ja auch der weltbekannte Modellbahner Nr. 1 . . . !



Heft 15 ist in der vierten Novemberwoche bei Ihrem Händler!

Halt! - Ein Zug überquert die Straße

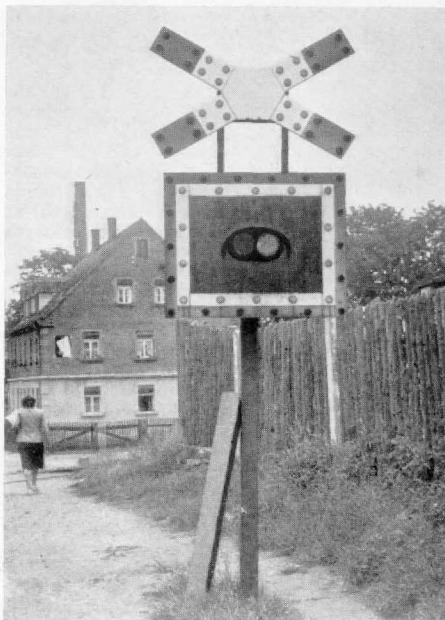


Abb. 1. Warnlicht bisheriger Art

Seit einiger Zeit erhitzt das Problem der unbeschränkten Bahnübergänge sehr heftig die Gemüter, da bei schienengleichen Straßenübergängen immer wieder Unfälle vorkommen. Wir wollen aber in diesen Zeilen nicht die Schuldfrage klären, oder darüber schreiben, was getan werden könnte, um die Unfälle zu vermeiden. Wir wollen nur einmal betrachten, welche Vorkehrungen die DB zum Schutze der Verkehrsteilnehmer getroffen hat und wie sich diese Einrichtungen auf einer Modellbahnanlage verwenden lassen.

Bei Nebenbahnen mit schwachem Verkehr werden Schranken nur an ganz besonders verkehrsreichen Übergängen angebracht. Da aber bei Kreuzungen mit Hauptstraßen infolge des schnellen und sehr „geräuschvollen“ Kraftverkehrs doch eine gewisse Warnung der Verkehrsteilnehmer notwendig ist, hat man „Warnlicht-Anlagen“ eingeführt. Auf der rechten Straßenseite ist an der Stelle des Warnkreuzes eine Tafel mit zwei Blinklichtern aufgestellt (Abb. 1). Solange der Bahnübergang ohne Gefahr überquert werden kann, blinkt ein weißes Licht. Nähert sich

ein Zug, dann wird durch einen Schienenkontakt ein rotes Blinklicht eingeschaltet. In diesem Falle muß der Straßenverkehr sofort stoppen. Hat der Zug den Übergang passiert, wird automatisch wieder von Rot auf Weiß umgeschaltet. Das übliche Warnkreuz befindet sich in diesem Falle über der Tafel mit den Blinklichtern.

Seit einiger Zeit ist die DB nun dazu übergegangen, an gefährdeten Stellen „Haltlichtanlagen“ aufzustellen. Dazu schreibt uns Herr Koch, Hameln, wie folgt:

In der Nähe von Hameln wurde ebenfalls eine neuartige Blinklichtanlage auf einer Strecke der Deutschen Eisenbahn-Betriebsgesellschaft AG dem Verkehr übergeben. Diese Anlage wurde gebaut, nachdem es an diesem Bahnübergang immer wieder zu Verkehrsunfällen gekommen war. Die Einrichtung stammt von der Firma Pintsch, Berlin, und wurde seinerzeit vom Bundesminister für Verkehr als Versuchsanlage genehmigt.

Vor dem Bahnübergang stehen die üblichen Warnbaken und fünf Meter vor dem die Straße kreuzenden Bahngleis sind beiderseits der Straße die neuen Blinklichter angebracht (Abb. 5). Die Tafeln haben quadratische Form und sind rot-weiß umrandet. Im schwarzen Feld befindet sich das rote Blinklicht. Dieses wechselt 60-mal in der Minute vom linken zum rechten Mast. Etwas eigenartig ist bei dieser Anlage das Warnkreuz. Es ist so tief, und zwar mit der Schmalseite nach unten, angebracht, daß es nachts auch von abgeblendeten Lichtkegeln der Kraftfahrzeuge erfaßt wird.

Als weitere Neuerung ist bei dieser Anlage auch ein Signal für den Lok-Führer vorhanden. 250 m vor dem Bahnübergang befindet sich ein Warnsignal (Abb. 7), welches weiß aufleuchtet und damit dem Lokführer anzeigt, daß die Blinkanlage in Ordnung ist. In diesem Falle kann der Lokführer mit unverminderter Geschwindigkeit den Übergang passieren. Bei Versagen der Blinkanlage leuchtet auch diese Signallampe nicht auf und damit ist der Lokführer ebenfalls zu erhöhter Vorsicht verpflichtet.

Die Auslösung der Blinkanlage erfolgt automatisch durch den Zug. Gleiskontakte zu Beginn und am Ende der Warnstrecke sorgen für das Ein- und Ausschalten der Warn-

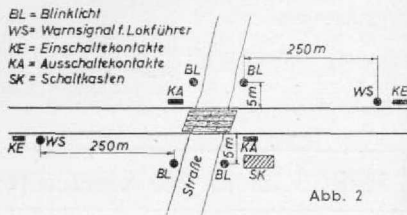


Abb. 2

anlage. Etwas abseits der Straße befindet sich der Schaltkasten (SK, Abb. 2) in welchem die notwendigen Schaltelemente und Relais untergebracht sind.

Die Übersichts-Skizze (Abb. 2) zeigt, wie in welcher Entfernung die einzelnen Teile der beschriebenen Anlage zueinander angeordnet sind.

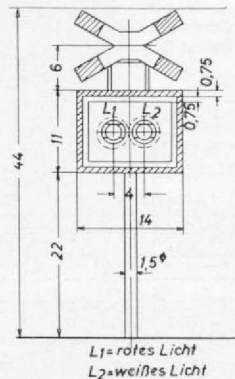
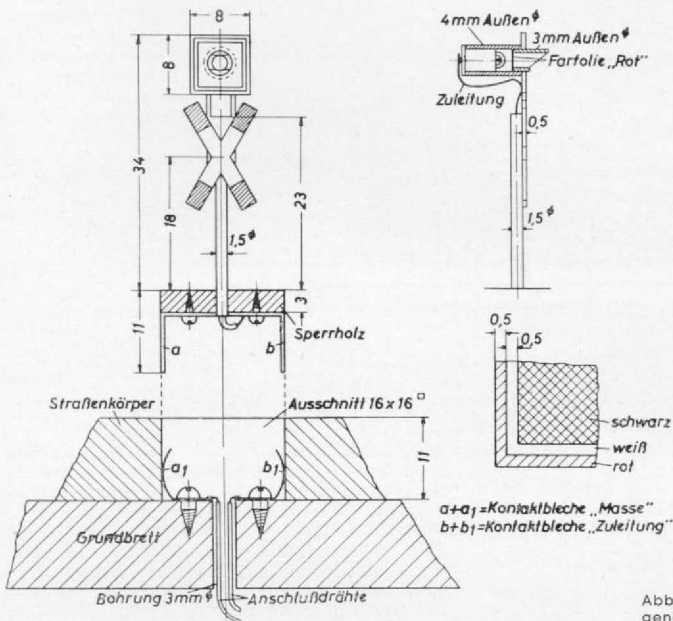


Abb. 3. Bauzeichnung eines alten und eines neuen Warnlichts im Maßstab 1:1 für H0.

Abb. 4 u. 5. Das neue Warnlicht (aufgenommen von Herrn Koch, Hameln)



dem Erbauer die Auswahl selbst überlassen. In der Anfertigung besteht kein großer Unterschied, die Maße können den zugehörigen Zeichnungen entnommen werden.

Infolge der Kleinheit der zu bearbeitenden Gegenstände ist beim Bauen wohl etwas Fingerspitzengefühl und Geduld notwendig. Die Warn tafel mit dem Warnkreuz (Abb. 3 links) sägen wir aus einem Stück (Messingblech 0,5), nachdem zuvor das Loch (3 mm $\varnothing$) für die Aufnahme des Messingröhrchens gebohrt wurde. In die Lampenfassung (Messingrohr 3 mm lichte Weite



Abb. 6. Unser Schaltvorschlag unter Verwendung eines Faller-Kontaktmotors und eines Vester-Antriebs (mit Schalter LS nach Heft 11/IV)

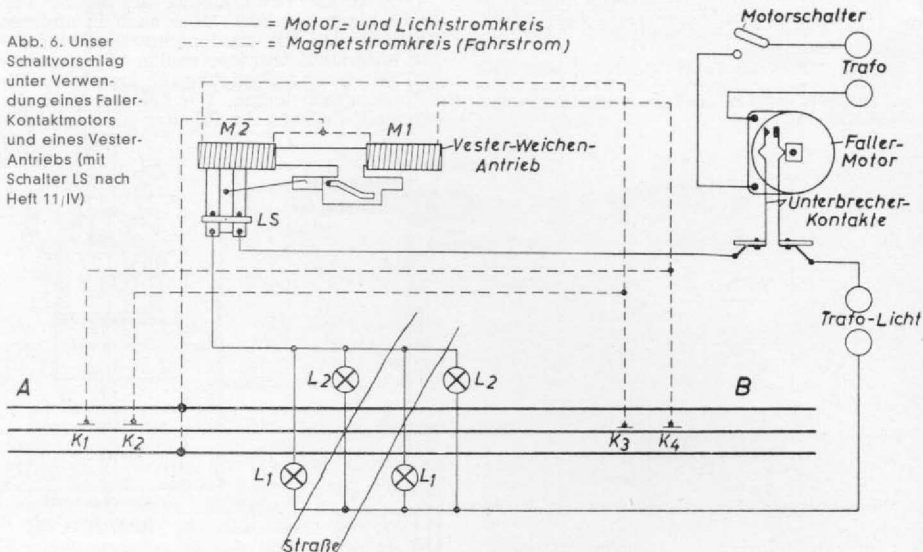


Abb. 7. Höchstens als Altrappe aufzustellen: das Lokführerwarnsignal (Masthöhe 4 m)



und 4 mm Außen- $\varnothing$ wird ein kleineres Röhrrchen (3 mm Außen- und 2 mm Innen- $\varnothing$) als Blendschirm eingelötet und entsprechend zugefeilt (wie in Heft 12/V „Lichtsignale“). Diese beiden Röhrrchen werden dann an der Tafel befestigt. Als Pfosten verwenden wir ein Messingrohr von 1,5 mm Außen- $\varnothing$, (erhältlich bei Fa. Thorey, Göppingen), welches auf der Rückseite der Tafel mit derselben verlötet wird. In diesem Röhrrchen wird gleichzeitig der Zuleitungsdraht für das Lämpchen hochgeführt. Da wir aber der engen Bohrung wegen nur einen Kupferlackdraht verwenden können, empfiehlt es sich, den Draht innerhalb des Röhrrchens nochmals besonders zu isolieren, da ja die Rückleitung über Masse erfolgt. Es ist das Röhrrchen mit Lack zu füllen und der Draht hindurchzuziehen. Damit man später auf der Anlage das Lämpchen leichter auswechseln kann, wird man die Blinklichter abnehmbar einrichten. Zu diesem Zweck montieren wir die Tafel mit Warnkreuz auf ein 3 mm starkes Sperrholz (Abb. 3), an welchem auf der Unterseite 2 Kontaktbleche befestigt sind. Im Straßenkörper machen wir einen Ausschnitt in derselben Größe. (Die Stärke des Straßenkörpers richtet sich nach dem verwendeten Gleismaterial.) In diesem Ausschnitt bringen wir zwei Kontaktfedern an, die auf dem Grundbrett festgeschraubt sind. Durch das Grundbrett selbst bohren wir ein Loch zum Durchführen des Anschlusskabels. Auf diese Weise können wir das Warnkreuz — bei Störungen oder zwecks Lampentausch

— leicht abnehmen. Zu beachten ist dabei, daß die Bleche und Federn guten Kontakt miteinander haben. Die Zeichnung (Abb. 3) veranschaulicht deutlich, wie die Montage zu erfolgen hat.

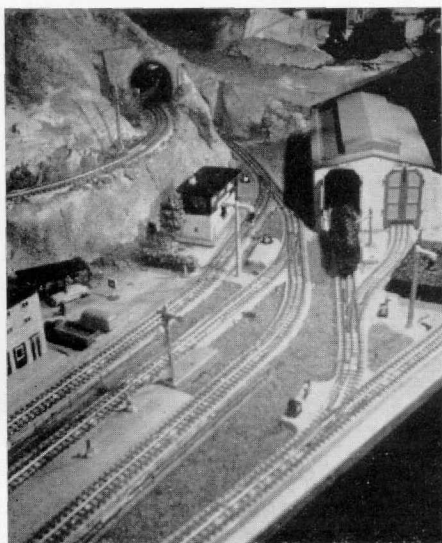
Die Anfertigung der Warntafel nach dem älteren Muster geschieht auf dieselbe Weise, nur daß in diesem Falle 2 Lampenfassungen und am Befestigungsbrettchen 3 Kontaktbleche anzubringen sind.

Der Anstrich dieser Warntafeln wird in folgenden Farben vorgenommen. Tafel: rot-weiß umrandet, Innenfläche und Blendschirme schwarz. Warnkreuz: Balken weiß mit roten Endfeldern, Rückseite und Mast in grau.

Das Lokführersignal und der Schaltkasten sind nur als Attrappen gedacht. Für die 100%igen Modellbauer dürfte aber die Anfertigung des Lokführersignals wohl keine allzu großen Schwierigkeiten bereiten.

Die eigentliche Blinkvorrichtung macht jetzt kein Kopfzerbrechen mehr, da die Fa. Faller inzwischen einen Motor mit Stromunterbrecher (Abb. 6) herausgebracht hat, der sich vorzüglich zu diesem Zwecke eignet. Als Schaltmechanismus wird der in Heft 11/IV beschriebene Vester-Weichenantrieb mit Lipitschalter verwendet. Er wird vorteilhaft auf einem Brettchen montiert und in einem Häuschen in der Nähe des zu schützenden Bahnüberganges untergebracht. Damit haben wir bei Störung die Möglichkeit, ohne Schwierigkeit an die Teile heranzukommen. Der Motor mit Unterbrecher wird am besten am Schaltpult oder in dessen Nähe montiert; auf diese Weise kann der Unterbrecher auch für andere Sachen verwendet und leicht kontrolliert werden. Allerdings ist das Blinken bei Verwendung des Faller-Motors nicht ganz vorschriftsmäßig, da die Lichter auf beiden Straßenseiten zu gleicher Zeit aufleuchten und nicht abwechselnd, aber diesen kleinen „Schönheitsfehler“ können wir wohl leicht in Kauf nehmen. Die Lage der einzelnen Kontaktstellen ist aus dem Schaltschema (Abb. 6) zu ersehen. (Faller-Kontakte Art. Nr. 640 und 641).

Die Verdrahtung und die Wirkungsweise geht aus dem Schaltschema ebenfalls hervor; wir wollen uns die Sache einmal näher betrachten: Da diese Blinklichtanlagen wohl meistens an eingleisigen Nebenstrecken zu finden sind, so genügt die gezeichnete Kontaktanordnung (Abb. 6). Fährt z. B. ein Zug von A nach B, so berührt der Stromabnehmer der Lok zuerst die Kontaktstelle K1, wobei der Magnet von M1 angezogen ist. Beim Weiterfahren berührt die Lok den Kontakt K2. Damit erhält die Magnetspule M2 Strom und zieht den Anker nach links. Der mit dem Anker verbundene Schalter LS wird geschlossen und die Lampen L1 und L2 blinken. Da die Kontaktstelle K3 ebenfalls mit M2 verbunden ist, wird das Blink-



Unterm Berg befindet sich ein Ausweichbahnhof. Größe der Anlage 2,30x1,30 m. Herr H. Gollwitzer, Hopferau/Allgäu hat mit einem umgebauten Thermorelais (aus Märklin-Trafo) bewerkstelligt, daß der im Bahnhof haltende Zug erst nach ca. 10 Sekunden wieder abfährt.

ken erst bei Ueberfahren der Kontaktstelle K4 unterbrochen. Es erhält damit Magnetspule M1 Strom, zieht den Anker nach rechts und unterbricht den Schalter LS. Fährt ein Zug in entgegengesetzter Richtung, also von B nach A, dann werden die Blinklichter beim Ueberfahren der Kontaktstelle K3 eingeschaltet. Daraus geht hervor, daß die beiden Kontaktstellen K2 und K3 soweit vom Straßenübergang entfernt liegen müssen, daß zwischen dem ersten Aufblinken der Lampen und dem Erreichen des Zuges auf dem Uebergang eine kurze Zeitspanne liegen muß. Die Kontaktstellen K1 und K4, die das Verlöschen der Lampen bewirken, müssen in der jeweiligen Fahrtrichtung gesehen vor den Kontakten K2 und K3 angeordnet sein. Dabei spielt es keine Rolle, ob sich das Ende des Zuges beim Verlöschen der Lampen noch auf dem Uebergang befindet oder nicht, da ja auch beim großen Vorbild das Blinklicht früher verlöscht, als der Zug den Uebergang verlassen hat.

Sollte sich der eine oder andere Modellbauer für die ältere Ausführung mit 2 Lampen entscheiden, dann muß er die Zuleitung für die weißen Lampen an die beiden anderen Kontaktstifte des Magnetschalters anschließen.

Ing. Panzer.



Uwe-Hans Timm, Lübeck:

Modellbahn und „Fünfjahresplan“...

