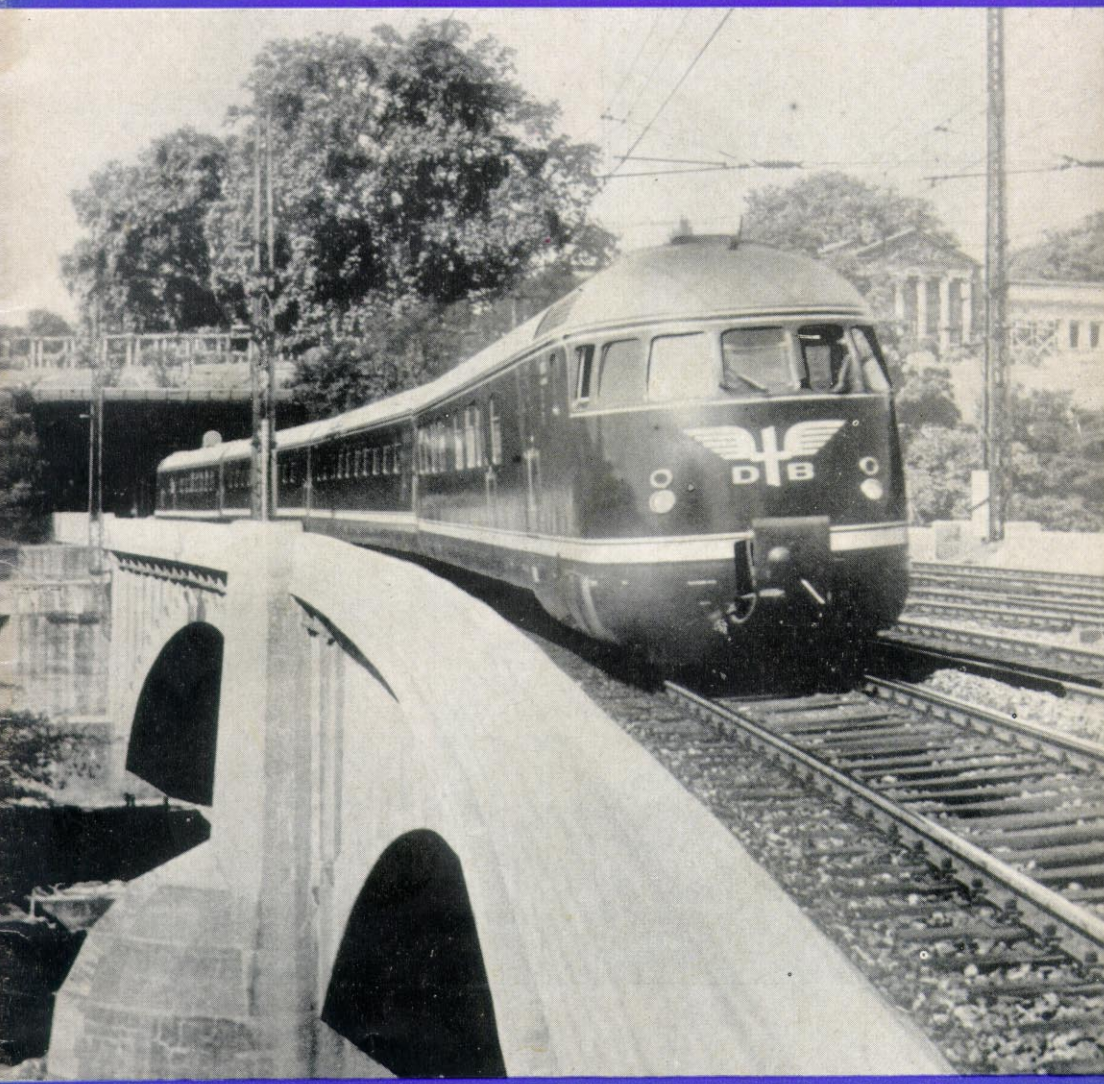
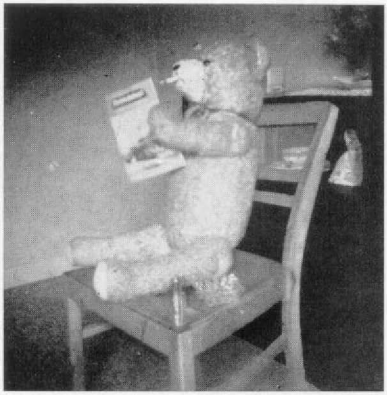
Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG NR. 1 / BAND VII 1955 NÜRNBERG

Prosit Neujahr!



Immer mit der Ruhe, 'ner Zigarette und - der MIBA!
Foto: H. Wagner, Weingarten

Sie meinen, das käme reichlich spät? Nun ja, zeitlich gesehen haben Sie schon recht, aber schließlich begegnen wir uns, d.h. Sie, lieber Leser und die Miba, in diesem Jahr zum ersten Mal. Und wie es bei wohlerzogenen (?) Menschen üblich ist, so rufen auch wir Ihnen diesen frohen Gruß zu; zwar spät, dafür aber um so herzlicher. Gleichzeitig danken wir all' denen, die es sich auch diesmal nicht nehmen ließen, uns in überreicher Zahl mit Glückwunschadressen zu „bombardieren". Leider ist es uns aus Zeitmangel nicht möglich, jedem einzeln zu danken und wir möchten es deshalb auf diese Weise tun.

Damit ist nun der „formelle" Teil zur beiderseitigen „Erleichterung" erledigt und wir müssen nun „wohl oder übel" einmal auf den geschäftlichen Teil übergehen. Es wäre nämlich von den Auskunft „heischenden" Lesern recht nett, wenn sie den entsprechenden Briefen gleich die Auskunftsgebühren mit beilegen würden, auf alle Fälle aber bitte das Rückporto! Letzteres gilt auch für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte. Und damit auch nichts verloren geht, versehen Sie bitte Fotos und Manuskripte mit Ihrem Namen und Ihrer Adresse, besonders die Fotos. Allzuleicht löst sich nämlich ein solches aus der „Umklammerung" und sucht das Weite. Wenn es dann wieder gefunden wird, ist es meist nicht mehr möglich, seine Herkunft festzustellen. Die reine Geschäftspost (Bestellungen, geschäftliche Anfragen, Kontoangelegenheiten, Inserate usw.) ist möglichst getrennt von den Manuskripten zu halten, da die Geschäftspost von der Buchhaltung bearbeitet wird; die Manuskripte dagegen wandern in die Redaktion, um für Ihre MIBA bearbeitet zu werden.

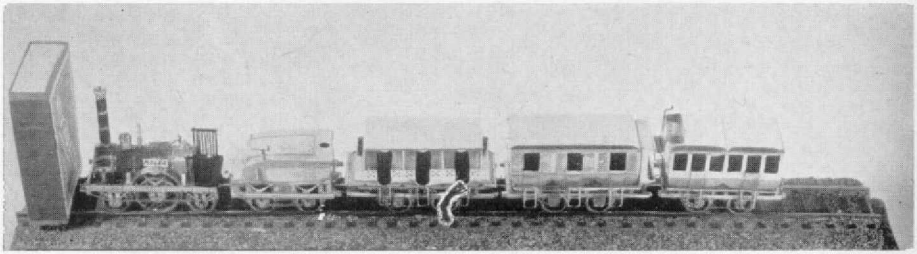
Das war es also, was uns einmal am Herzen lag. Und nun wünscht Ihnen im Namen des MIBA-Verlages eine recht gute Lektüre

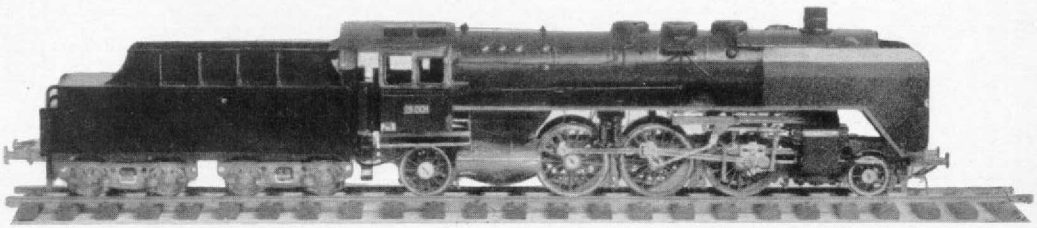
Ihr Günter Albrecht.

„Gehörloser baut Miniatureisenbahn!"

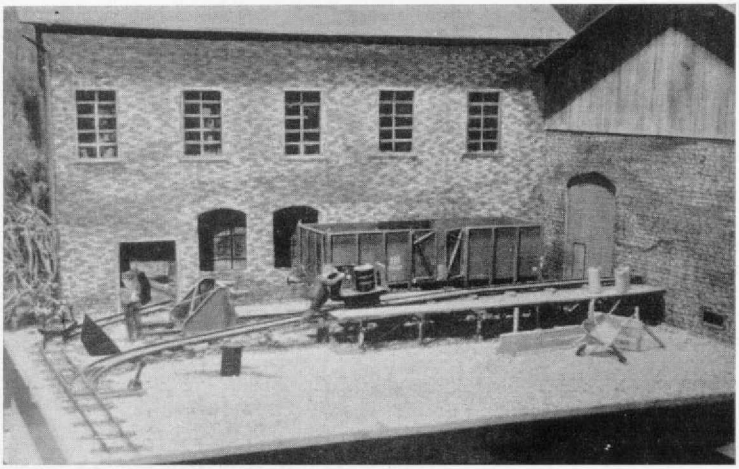
Diese Überschrift konnte man vor kurzem in einer deutschen Zeitschrift lesen. Der Modellbahner, der damit gemeint war, ist Herr H. Liedke aus Essen.

Unsere beiden Fotos geben einen kleinen Einblick in sein Schaffen. Oben rollt eine H0-Diesellok V 36 über das Gleis, unten ist die Nachbildung des ersten deutschen Eisenbahnzuges von 1835 mit der Lok „Adler" zu sehen. Das Modell ist voll betriebsfähig. Der im Tender untergebrachte Motor verleiht dem Zug eine Geschwindigkeit von 15 cm/sec. Zum Größenvergleich links im Bild eine Streichholzschachtel.





Die **Vorkriegsausführung der Baureihe 23** nahm sich ein ostzonaler Leser der MIBA, Herr Werner S. zum Vorbild für sein H0 Lokmodell. Seine saubere Arbeit bei der Gestaltung des Modells dürfte nicht nur ihn erfreuen. A propos — saubere Arbeit! Diese macht sich auch hinsichtlich der Betriebssicherheit bestimmt bemerkbar.

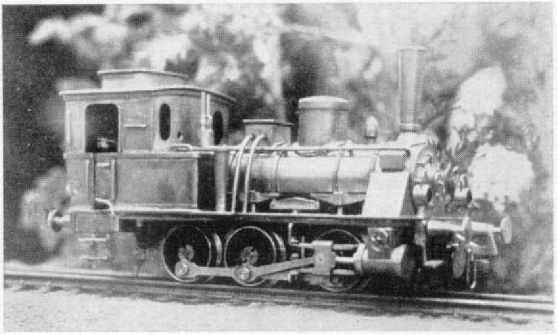


In Baugröße 0

läßt sich vieles leichter machen! Das war wohl auch die Meinung des Herrn Wehrle aus Luzern, von dessen 0 Modellen wir bereits im vorigen Heft berichteten. Das heutige Bild zeigt nun einen Fabrikhof, auf dem gerade ein offener Güterwagen beladen wird. Recht nett ist die Idee mit der kleinen „Feldbahn", die dem ganzen viel zur Natürlichkeit verhilft.

Die gute alte T 3 . . .

. . . regt die Modellbahner immer wieder zum Nachbau an. In Baugröße H0 entstand sie nun auch unter den Händen des Herrn G. Löhnert aus Berlin. Das Modell ist aus Messing gebaut. An Fertigteilen wurden nur Elmoba-Radsätze, ein Bürkle-Magnet und ein Kollektor verwendet. Die Lok fährt auf Zweischienengleis mit 12 V Gleichstrom. Die Stromabnahme erfolgt über Schleifer, die an den Innenseiten der Radkränze anliegen.



Von Bahnhof zu Bahnhof - *automatisch!*

von J. Fröhr, Villingen / Schwarzwald

Die Schaltung des Herrn Dipl. Ing. Göls in MIBA-Heft 1/VI kann man eigentlich nur als „halbautomatisch" bezeichnen, denn man muß drei Schalterstellungen von Hand betätigen. Die Schaltung ist dadurch im Aufbau allerdings wesentlich einfacher und auch billiger als meine im Folgenden beschriebene Anordnung. Diese lohnt den Aufwand aber dadurch, daß man den Zug allein fahren lassen kann und die Hände für andere Handgriffe frei hat.

Zur reibungslosen Durchführung des automatischen Betriebes ist es notwendig, daß ein Wagen des „Automatik-Zuges" mit zwei Schleifkontakten (rechts und links), die etwas über der Schienenoberkante herausragen müssen, versehen wird. Die Räder der rechten Seite werden mit dem rechten, und die der linken Seite mit dem linken Schleifkontakt elektrisch verbunden. Die beiden Schleifer selbst sind voneinander isoliert.

Die benötigten Umpolschalter und Doppelmagnete kann man sich selbst herstellen, eventuell unter Verwendung von Vester-Weichenmagneten. Als Bi-Metall-Schalter finden die Aufenthaltsschalter der Fa. Faller (Best. Nr. 647) Verwendung. Notfalls bekommt man sie vielleicht auch von einem Elektriker als Altmaterial (aus Schaltschützen, Heizkissen oder ähnlichem).

Die beiden Schalter K 6 und K 10 sind so an den Entkupplungsmagneten angebracht, daß diese in ihrer Endstellung die jeweiligen Kontakte schließen. Die Kontakte K 1, K 3, K 5 und K 8 sind Kontaktschienen von etwa zwei bis drei Zentimeter Länge. Die beiden Unterbrechergleise UG 1 und UG 2 müssen so lang sein, daß die Lok zwar auslaufen kann, aber nicht darüber hinausrollt; andernfalls erhält sie wieder Fahrstrom und fährt weiter.

Der Schaltvorgang wickelt sich wie folgt ab (s. Schaltung): Ein Zug fahre von Station A nach Station B. In Station B bleibt die Lok auf dem Unterbrechergleis UG 1 stehen und zwar so, daß das erste Rad K 1 berührt. (K 1 muß also an entsprechender Stelle angeordnet sein.) Dadurch wird der Stromkreis zum Heizwiderstand HW 1 geschlossen. Durch die Erwärmung von HW 1 biegt sich der Bi-Metallstreifen Bi 1 durch und schließt seinen Kontakt. Diese Kontaktwirkung setzt den Entkupplungsmagnet EKM 1 in Tätigkeit, der die Lok entkuppelt. (Die Entkupplungsmagneten müssen also ebenfalls an entsprechender Stelle angebracht sein!) In der Endstellung von EKM 1 wird der Kontakt K 6 eingeschaltet: UG 1 erhält Strom, die Lok fährt ab und schließt kurz vor dem Gleisende den Kontakt K 2. Dadurch erhält der Doppelmagnet DM 1 Strom und der mit diesem gekoppelte Umpolschalter UM 1 schaltet nach links um. Die Lok fährt folglich rückwärts über die Federweichen W 1 und W 2 bis zur Kontaktschiene K 3. Beim Befahren von K 3 erhält der Doppelmagnet DM 2 Strom und schiebt UM 2 nach links: Die Fahrtrichtung der Lok ist wieder geändert; sie fährt zurück, kuppelt am Zug wieder ein und schiebt den Zug ein kurzes Stück. Dabei tritt der anfangs beschriebene Wagen mit den Schleifkontakten in Tätigkeit. Er muß etwa in der Mitte des Zuges eingeordnet sein, und zwar so, daß der linke Kontaktschleifer beim Einlaufen des Zuges in die Station B noch etwa ein bis zwei Zentimeter vor dem Kontakt K 4 (Faller-Kontakt, Best. Nr. 642/43) stehen bleibt. K 4 ist außerhalb der Schiene angebracht.

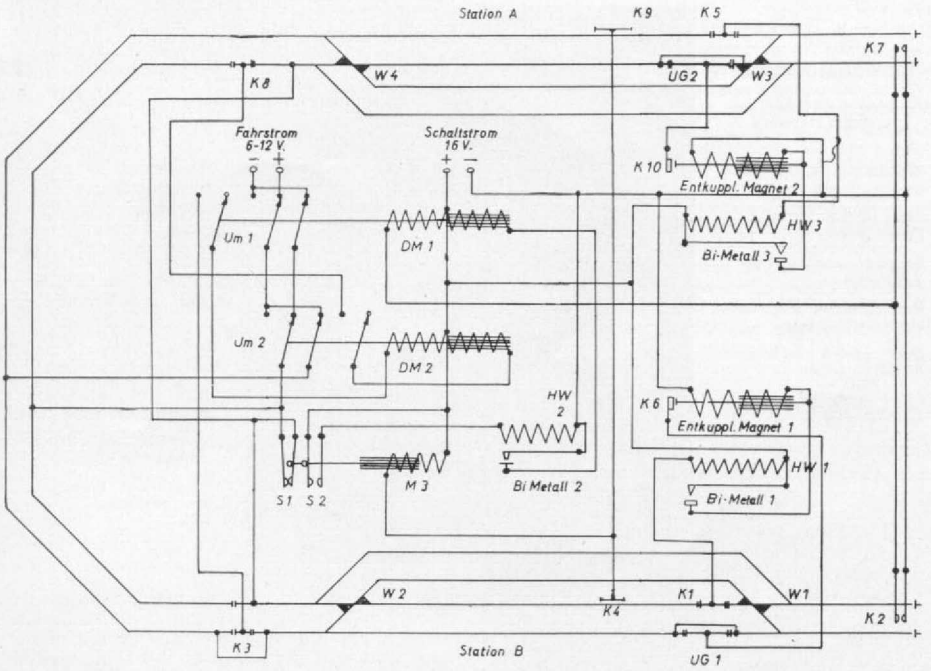
Wenn nun die Lok von K 3 zurückkommt und die Wagen so weit zurückschiebt, daß der Kontaktschleifer des Wagens K 4 berührt, so ist der Stromkreis zum Magnet M 3 geschlossen. M 3 zieht an, öffnet Schalter S 1 und schließt S 2. Durch Öffnen des Schalters S 1 wird der Fahrstrom unterbrochen und der Zug bleibt stehen, während durch das Schließen von S 2 der Heizwiderstand HW 2 Strom erhält, den Bi-Metallstreifen Bi 2 durchbiegt und damit dessen Kontakt schließt. Infolgedessen schaltet DM 1 den Umschalter UM 1 wieder nach rechts; Magnet M 3 fällt ab, öffnet S 2 und schließt S 1. Der Fahrstrom ist — umgepolt — wieder freigegeben und der Zug

fährt wieder zurück nach Station A. Dort wiederholt sich der Vorgang in entsprechender Weise:

Der Zug fährt soweit, bis die Lok UG 2 erreicht hat und dort stehen bleibt. Das Rad auf K 5 schließt den Stromkreis zu HW 3. Der Bi-Metallstreifen gibt Kontakt und schaltet EKM 2 ein. Entkupplungsmagnet 2 schaltet in seiner Endstellung über K 10 UG 2 an. Die Lok fährt allein zum Kontakt K 7. DM 1 und UM 1 schalten nach links. Die Lok fährt rückwärts über die Federweichen W 3 und W 4 zum Kontakt K 8. DM 2 und UM 2 schalten nach rechts: Die Lok fährt zum Zug zurück, kuppelt ein und schiebt die Wagen etwas zurück, bis der Schleifkontakt (wegen der richtigen Polung diesmal der rechte) den Kontakt 9 berührt. Magnet M 3 öffnet S 1 und schließt S 2. Der Schalter S 1 unterbricht wieder den Fahrstrom, S 2 schaltet den Stromkreis zu HW 2 ein. Der Bi-Metallstreifen Bi 2 biegt sich durch und schließt seinen Kontakt. DM 1 schiebt UM 1 nach rechts. M 3 fällt ab, öffnet S 2 und schließt S 1. Der Zug setzt sich erneut in Richtung B in Bewegung.

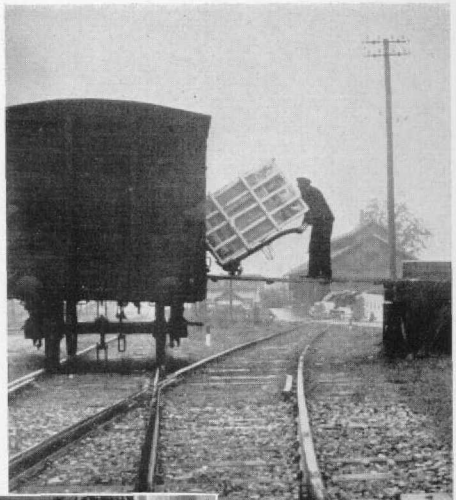
Ich habe diese Schaltung in meiner Anlage, die sich im Entstehen befindet, eingebaut und ausprobiert. Es klappt alles gut. Vor allen Dingen wirkt es auch auf die Zuschauer verblüffend, wenn die Bahn fährt, hält, auskuppelt, umsetzt und wieder abfährt, ohne daß man einen Handgriff zu tun braucht.

↓ Die Schaltung der Automatik sieht zwar reichlich verzwickt aus; sie ist es aber gar nicht mehr, wenn man sich an Hand des Textes etwas „hineingekniet" hat. Ein Gleisbildstellwerk dürfte wesentlich komplizierter sein.



Heft 2/VII ist in der 3. Februarwoche bei Ihrem Händler!

Der Einmann-Bahnhof



Gelangweilt blickten die Reisenden aus dem Fenster, als der Zug mit Zischen und Quietschen in dem kleinen Bahnhof hielt. „Wieder so eine kleine überflüssige Station", dachten sie angesichts der wenigen aus- und einsteigenden Reisenden. Sie täuschten sich allerdings wenn sie meinten, daß der Bahnhof höchst überflüssig sei. Schließlich stellt er ja einen Teil der Verkehrsverbindungen der ländlichen Gegend zur „großen Welt" dar. Sein Verkehrsaufkommen ist freilich nur sehr gering und deshalb wird er auch nur von einem einzigen Mann bedient. Der Bahnhofsvorsteher ist Mädchen für alles: Fahrdienstleiter, Fahrkartenverkäufer, Weichensteller, Schrankenwärter und Gepäckverlader. Der Inhalt von ca. 600 verschiedenen Dienstvorschriften muß ihm in Fleisch und Blut übergegangen sein, wenn er seinen Posten voll ausfüllen will; in den Vorschriften kommen bemerkenswerter Weise immer wieder die Worte vor: „.... ist verantwortlich!"

Verantwortung! Dieses Wort steht in großen Buchstaben über den zehn Stunden, die diese Beamten durchschnittlich am Tage im Dienst sind. Sie tragen die Verantwortung

Der Personal-Abbau

(erschienen um 1904 in den „Lustigen Blättern")

Wo wollen Sie denn hin? — Nach Schwedt.

Jawohl, hier ist das Fahrbillett.

Es zeigt sich hier als Billetteur

Herr Müller, doch er kann noch mehr.

Denn gleich nach dem Billettverteilen

Sieht man ihn zum Büfette eilen,

Wo er mit Würsten und mit Bieren

Sehr gut bedient die Passagieren.

Die Leute sitzen schon im Zuge,

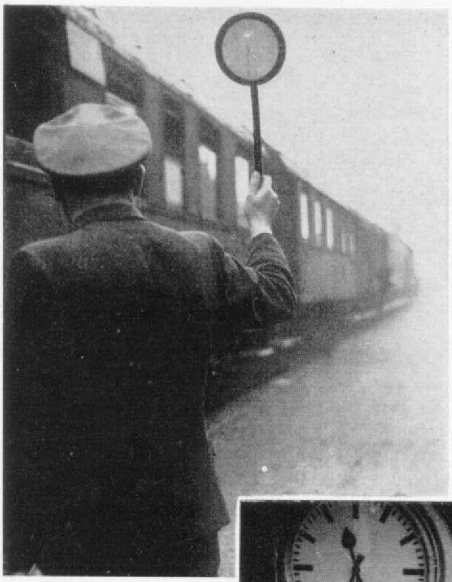
Herr Müller eilt herbei im Fluge.

Er muß jetzt Schaffnerdienste warten

Und knipst nun Löcher in die Karten.

Herr Müller eilt mit einem Male

Hinab zur Stange der Signale,



Zweimal wöchentlich müssen sie außerdem an einer „Instruktionsstunde" über Aenderungen und Neuerungen der Dienstvorschriften teilnehmen.

Die DB weist mit Stolz darauf hin, daß sie das Verkehrsunternehmen mit der größten Sicherheit der Welt ist. Der Dienst dieser „kleinen" Beamten ist nichts anderes als die tägliche Sorge um diese Sicherheit. Wem also der Aufenthalt auf solch' einem kleinen „Einmann-Bahnhof" zu lang oder gar überflüssig vorkommt, der sollte einmal bedenken, was der Mann draußen mit der roten Mütze alles zu tun hat, damit der Reisende sicher an sein Ziel gelangt. Wenn es auch zahlreiche automatische und raffinierte Sicherheitseinrichtungen gibt — letzten Endes hängt eben doch noch vieles vom Menschen ab, der sie bedient. Und schon ein kleines Versehen, das in anderen Berufen nur eine „Zigarre" des Vorgesetzten zur Folge hätte, kann das Leben vieler Menschen gefährden.

K. L.

Fotos: Ibiphot/Senckpiehl

Damit auch klar
erkennbar sei
Dem Personale:
Ausfahrt frei!

Herr Müller muß noch
etwas holen:
Er holt den letzten
Sack voll Kohlen.

Als Kohlenträger,
als behender,
Wirft er die Kohlen
auf den Tender.

Herr Müller stellt noch
mal die Weichen,
Herr Müller gibt
das Klingelzeichen.

Dann ruft er noch
mit Donnerschallen
Zum Schlusse „Fertig!"
durch die Hallen,

Dann schwingt er sich
auf die Maschine,
Damit er diese treu
bediene.

Dann fährt er ab
nach Terespol.
So spart man Leute!
Siehste wohl!

Eingesandt von
Ing. O. Schultze, Wasbek.

für die Sicherheit des Fahrgastes und des Verkehrs. Bei jedem Unfall sind sie die ersten, auf die die Staatsanwaltschaft zurückgreift. Sie sind dafür verantwortlich, daß die Kasse stimmt, daß der Güterverkehr reibungslos abgewickelt wird, daß die Schranke rechtzeitig geschlossen wird, daß die Reisenden richtige und höfliche Auskunft erhalten und daß der technische Zustand der Züge, die ihre Station passieren, in Ordnung ist.