

Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



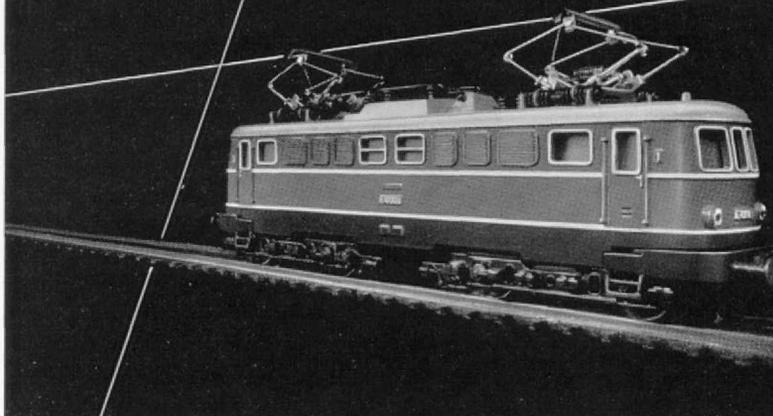
MIBA-VERLAG

NR. 6 / BAND VIII 1956

NÜRNBERG

TRIX EXPRESS

H0



FALLER



**Stadt-
Bausätze**

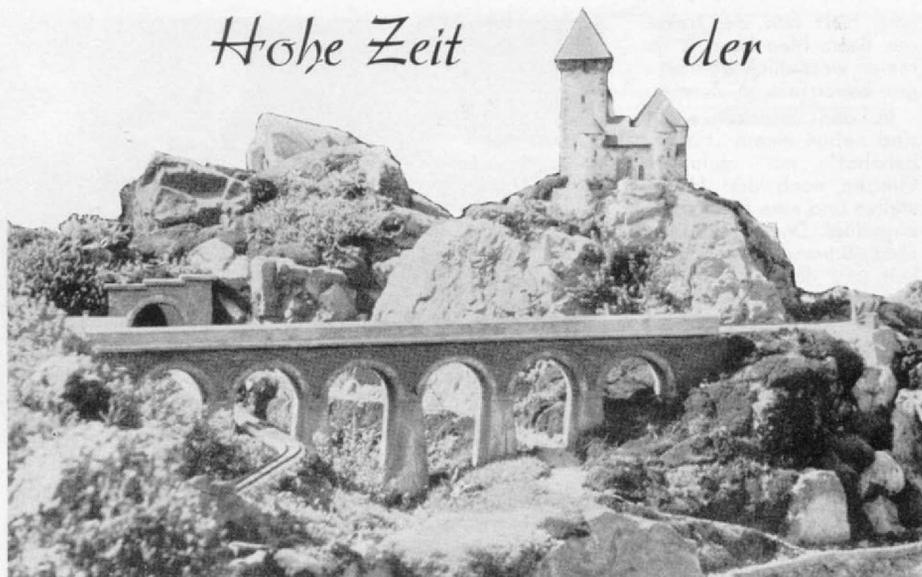
Lieferbar: Grundkasten 901 für ca. 6 Häuser DM 12.75

In Vorbereitung: Ergänzungssätze 902, 904, 904

für je ca. 4 Häuser

je DM 7.50

Hohe Zeit der



Gartenbahnen

Mit H0 in's Grüne?

Ein Bericht von J. Beneder
Hollenstein / Niederösterreich

(Fotos vom Verfasser)

Jawohl! Mit H0 in's Grüne! Allen wardenen Stimmen zum Trotz begann ich im Herbst 1953 mit dem Bau einer Gartenbahn in Baugröße H0, die nun auch nach Überwindung mancher Schwierigkeiten ihren Betrieb aufgenommen hat. Im großen und ganzen gelten für den Aufbau einer Gartenbahn in dieser Baugröße in etwa die gleichen Bedingungen, die schon in Heft 10/VI von Herrn Grauer angeführt wurden. Nur muß man bei der Verlegung der Trasse noch wesentlich sorgfältiger als in Baugröße 0 vorgehen, denn die H0-Fahrzeuge sind ja in dieser Beziehung wesentlich empfindlicher. Vor allem wird man keine Holzschwellen verwenden können. Ich habe mir deshalb in anderer Weise geholfen und einzelne Plastikunterteile der Gleisstücke der Fa. Klein, Wien, verwendet. Auf diese

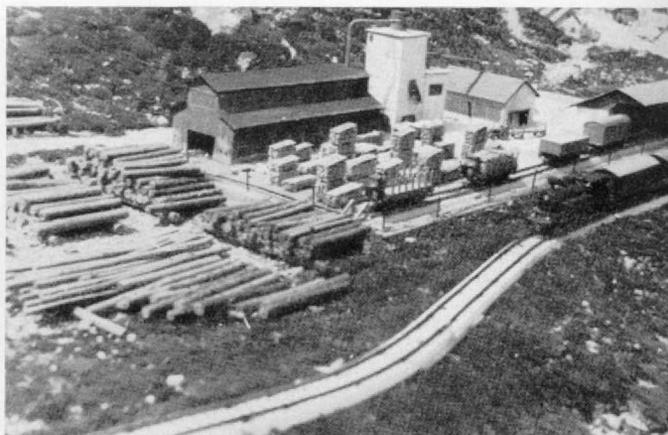
Plastikunterteile wurden dann die Messingprofile montiert. Statt der Messingprofile ist es vielleicht ratsamer, die Neusilberprofile zu verwenden, da sie der Oxydation etwas mehr Widerstand entgegensetzen. Einen Nachteil hatte allerdings meine Bauweise: Ich war an die vorgegebenen Radien der Plastikunterteile gebunden. Aber die Vorteile dieser Bauweise wiegen dieses kleine Manco bei weitem auf und man kann sich ja auch bei der Planung der Anlage danach richten.

Im übrigen habe ich ca. 30 m³ Kubikmeter Erdreich, Steine und Sand „bewegt“, ehe die Landschaftsgestaltung soweit gediehen war, daß sie mir gefiel. Berge und Täler entstanden auf diese Weise, und über tiefe Schluchten hinweg, an steilen Felswänden und auch an den Ufern eines Bergsees ent-

lang führt nun die Trasse der Bahn. Man kann ja im Freien wesentlich weiträumiger bauen als im Zimmer.

In den Streckenverlauf sind neben einem „Hauptbahnhof“ mit mehreren Gleisen noch drei Haltestellen und eine Blockstelle eingefügt. Die Strecke führt über 10 verschiedene Brücken und durch 6 Tunnel. 62 Signale und Kennzeichen säumen die Gleise und 51 Gebäude habe ich zur Ausgestaltung selbst gebaut. Damit diese Gebäude auch das schlechteste Wetter überstehen, sind sie allesamt aus Blech gefertigt. Einige davon sind Nachbildungen interessanter Objekte meiner Heimat, andere wieder nach MIBA-Vorlagen und nach eigener Fantasie entstanden.

Der Fahrzeugpark besteht in der Hauptsache aus „Kleinbahn“-Erzeugnissen der Fa.



Klein. Obwohl diese Fahrzeuge an sich nur für den Betrieb in geschlossenen Räumen gedacht sind, haben sie sich auch auf meiner Freianlage bewährt. Aber auch andere gute Erzeugnisse der Modellbahnindustrie



dürften den Anforderungen genügen, wenn man nur darauf achtet, daß sie auch genügend gepflegt werden.

Die gesamte Streckenlänge beträgt 50 Meter, nicht gerechnet die verschiedenen Bahnhofs- und Anschlußgleise. Für den Bau der Anlage habe ich insgesamt etwa 3000

Stunden aufgebracht, die mir aber doch sehr viel Freude gemacht haben. Aber nicht nur ich habe meine Freude an der Anlage, sondern auch die vielen Fremden, die nach Hollenstein kommen: Die Anlage steht direkt am Bahnhof Großhollenstein.



Eine derartig weitgeschwungene Linienführung wird man sich wohl nur bei einer Gartenbahn leisten können. Daß Herr Beneder einmal den Mut fand, eine solche Bahn in Baugröße H0 zu bauen, ist wirklich anerkennenswert und dürfte wohl manchem Zweifler fast die Sprache verschlagen. Vielleicht findet nun auch noch manch anderer H0-Enthusiast durch das Beispiel des Herrn B. den Ausweg aus der häuslichen Beengtheit, ohne „seiner“ Spurweite untreu zu werden. Im Sommer kann man dann im Freien seinem „Leib- und Magen-Hobby“ nachgehen, während man an den langen Winterabenden an der Vervollkommnung des Fahrzeugparkes und an anderen kleinen Objekten arbeitet.

Werkstattblätter

Angabe der Lokzeichnungen mit der Angabe des Heftes, in dem die erste MIBA-Veröffentlichung erfolgte.

V 36 C-Diesel-Lok
E 63 C-Rangier-Ellok
80 C-Rangier-Lok
24 1' C-Pers.-Zuglok
62 2' C2'-Pers.-Zuglok
42 1' Eh2 Kriegllok
E 61 D-Verschiebe-Ellok
E 45 Bo Bo-Ellok
Adler
75 1' C1' Bad. Pers.-Zuglok
E 32 1' C1'-Ellok
65 1' D2'-Pers.-Zuglok

10/I
5/I
9/I
7/I
12/I
1/II
8/II
9/III
11/III
1/IV
5/IV
14/IV

helfen Ihnen, die Beschmutzung und Beschädigung der MIBA-Hefte in der Werkstatt zu vermeiden. Sie sind für alle in der MIBA erschienenen Baupläne zum Preise von DM 0,30 + Porto erhältlich. Nachstehend die Aufstellung der Lokzeichnungen mit der Angabe des Heftes, in dem die erste MIBA-Veröffentlichung erfolgte.

77^o 2' C1'-Tenderlok
38 2' C (P8)-Pers.-Zuglok
V 200 Bo Bo-Diesellok
82 E' Tenderlok
2' B bad. Ilc (Old-Timer)
V 80 Bo-Bo Diesellok
E05 1' Co1'-Ellok
Kö Diesel-Kleinlok B
18 bayr S 3/6, 2' C1'-D.-Zuglok
98^o B-Lokalbahnlok (bayr. PtL 2/2)
98^o D - " " (bayr. GtL 4/5)
Bm 6/6 Co-Co-Diesellok (Schweiz)

3/V
8/V
16/V
5/VI
8/VI
11/VI
12/VI
16/VI
1/VII
7/VII
11/VII
1/VIII

Das Vorsignal

Bauanleitung
für ein Modell in Baugröße H0
von G. Albrecht.

Es stand schon mehrere Male auf der Liste der Baubeschreibungen, die in der MIBA veröffentlicht werden sollten, das Vorsignal. Aber immer kam etwas dazwischen, so daß es in letzter Minute wieder vom „Spielplan“ abgesetzt wurde. Aber dieser Zustand hat nun ein Ende, indem Ihnen nun hier der Bauplan für ein Vorsignal in Baugröße H0 vorliegt. Es ist bewußt davon abgesehen worden, ein Vorsignal mit Zusatzflügel als Vorbild zu nehmen. Erstens würde ein solches Signal infolge der großen Lampenkästen und doppelten Mechanik recht klobig ausfallen und zum anderen werden von den Selbstbauern in der Hauptsache solche Strecken mit Vorliebe als Vorbild genommen, auf denen keine Schnelltriebwagen mit 160 „Sachen“ durch die Gegend (Sprich hier: viel zu engen Kurven) brausen, also Strecken, auf denen zwar hin und wieder ein D-Zug verkehren mag, aber ohne übermäßige Geschwindigkeit. Ausnahmen bestätigen allerdings die Regel und so bleibt es den Betreffenden überlassen, an das „Normal“-Vorsignal noch einen Zusatzflügel anzubauen.

Der Bauanleitung wurde das bei der DB allgemein übliche Regelvorsignal mit der gelben, in Frei-Stellung nach oben geklappten, kreisrunden Scheibe zu Grunde gelegt; allerdings unter Berücksichtigung modellbautechnischer Belange, d. h. es wurden gewisse Teile etwas abweichend gestaltet, um ihre Nachbildung in Baugröße H0 auch dem „gewöhnlichen Sterblichen“ zu ermöglichen. Das Gesamtbild hat aber darunter keineswegs gelitten und die Abmessungen der einzelnen Teile sind denen des Vorbildes so weit wie möglich angenähert, bzw. stimmen mit diesen überein.

Den Bau beginnen wir mit der Anfertigung des Signalmastes (Abb. 3) aus zwei U-Profilen $2 \times 1,5$ mm. Die beiden Profile werden den Maßen der Abb. 3 entsprechend abgelängt (das Maß X richtet sich nach der Höhe der Schienenoberkante über dem „Erdboden“, d. h. meist der Anlagengrundplatte) und unter Beigabe der Füllstücke F zusammengelötet. Auch die beiden Befestigungswinkel sind an den Mast anzulöten. Form und Abmessungen gehen ebenfalls aus Abb. 3 hervor. Nach dem Ausfeilen der Aussparungen (runde für die Laternenhalter, eckige für die Antriebskasten-Imitation) können die beiden M1-Ge-



Abb. 1 Das Vorbild unseres Bauplanes, allerdings mit Zusatzflügel und entsprechender Merkscheibenergänzung. Foto: Bellingrodt.

windelöcher in den oberen Füllstücken und die 1 mm Bohrung am oberen Mastende gebohrt werden. In die Gewindelöcher werden später die Lagerschrauben für die Blenden eingeschraubt, in der oberen Bohrung die Achse der Signalscheibe gelagert.

Die Signalscheibe wird mit ihrer Lagerung nach Abb. 5 hergestellt. Die Scheibe besteht aus 0,5 mm Blech, die Zunge aus 1 mm Blech. Letztere ist stumpf an die Scheibe anzulöten, wobei man auf die richtige Mittenlage zu achten hat. In die 0,5 mm Bohrung der „Warze“ an der hinteren Rundung der Zunge wird später die Zugstange eingehängt, während die 1 mm-Bohrung zur Aufnahme der Scheibenachse dient. Der kleine rechteckige Fortsatz am unteren Ende der Zunge ist der Anschlag für die senkrechte Stellung der Scheibe in „Halt“-Stellung des Signals. Die Maße der Farbfelder der Signalscheibe gehen aus Abb. 5 hervor, die Farbgebung selbst aus Abb. 2 u. 4.

Eine ziemlich pusslige Arbeit ist die Anfertigung der beiden Blenden aus höchstens

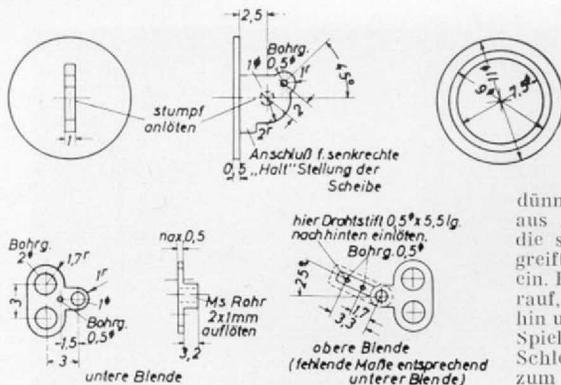


Abb. 6 Maßskizze der beiden Blenden. M. 1:1,5.

(Abb. 7), das in die entsprechenden Vertiefungen des Mastes eingelötet wird. Als Birnchen verwendet man dann die ungesokkelten 2 Voltbirnchen mit einem Kolbendurchmesser von ca. 1,8-1,9 mm. Sie werden in die Röhrchen eingesteckt, je eine der beiden Anschlußdrähte jedes Birnchens mit dem Mast verlötet (an einer Stelle, die man auch später wieder gut erreichen kann, falls mal ein Birnchen ausgewechselt werden muß), die beiden anderen miteinander verbunden und mit einem isolierten Verlängerungsdraht am Mast herunter (möglichst „unsichtbar“ in einer Nut der U-Profile) und zur Stromquelle geführt. Die andere Stromzuführung (meist Masseleitung) erfolgt dann am Mastfuß. Die Stromquelle soll aber keinesfalls mehr als 1,5 Volt abgeben. Die Birnchen brennen auch mit dieser niedrigen Spannung noch hell genug, weisen aber eine wesentlich längere Lebensdauer als bei einer Speisung mit 2 Volt auf.

Als nächstes fertigen wir uns die Zugstangen an. Dazu benötigen wir 0,5 mm starken Stahldraht. Dieser hat eine genügende Steifigkeit und ist trotzdem verhältnismäßig

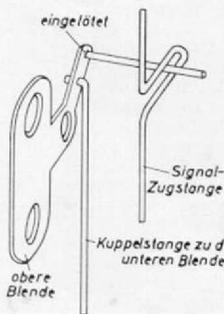


Abb. 7 Lampenhalter aus Ms-Rohr. M. 1,5:1.

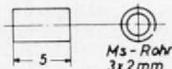
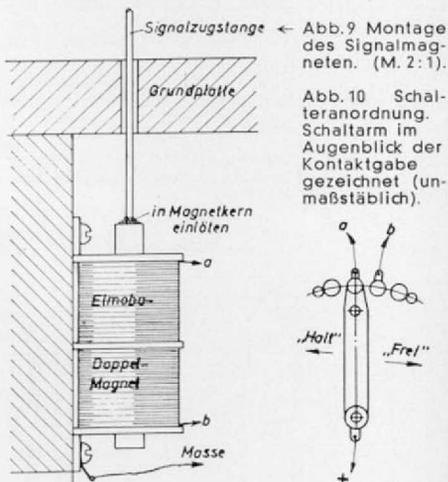


Abb. 8 Perspektivische Zeichnung der Zugstangenanordnung (unmaßstäblich).

← Abb. 5 Maßskizzen der Signalscheibe. M. 1,5:1. Rechts: Maßangabe der Farbfelder. Die Farbgebung selbst geht aus Abb. 2 und 4 hervor.

dünn. Die Form der Scheibenzugstange geht aus Abb. 2 hervor (schwarz ausgezogen). In die seitlich auskragende Schleife (s. a. Abb. 8) greift die Mitnehmerstange der oberen Blende ein. Beim Biegen dieser Schleife achtet man darauf, daß die Mitnehmerstange darin noch leicht hin und herrutschen kann, ohne aber allzu viel Spiel zu haben. Zweckmäßig biegt man die Schleife zuerst und erst dann den Haken zum Einhängen in die Lagerzunge der Signalscheibe. Die Signalscheibe und die Blenden wird man zu diesen Zweck einmal am



← Abb. 9 Montage des Signalmagneten. (M. 2:1).

Abb. 10 Schalteranordnung. Schaltarm im Augenblick der Kontaktgabe gezeichnet (unmaßstäblich).

Mast montieren. — Nach unten belassen wir die Signalzugstange genügend lang, so daß unter dem Anlagenbrett noch ein Stück hervorschaut, an das der Kern des Doppelspulenmagneten angelötet wird (s. a. Abb. 9). Auch die Kuppelstange zwischen den beiden Blenden besteht aus 0,5 mm starkem Stahldraht und wird in die Blenden eingepaßt.

Als Antriebs-Magnet findet einer der kleinen ELMOBA-Doppelspulenmagnete Verwendung. Diese sind recht klein, aber doch leistungsfähig. Der Magnet wird an einem kleinen Bretchen aufgeschraubt, das dann nach Abb. 9 an der Unterseite der Anlagengrundplatte angeleimt oder mittels eines Winkels angeschraubt wird. Als Signalschalter kann dann ein einpoliger Radio-Wellenschalter mit