

Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

NR. 9 / BAND IX 1957

NÜRNBERG

Zeichnungen vom Verasser

...fuhr, wie erst jetzt bekannt wird, im Herbst 1956 auf der Strecke „Seekirchen — Seekirchen-Ost — Burg Schröck — Neuhof — Wolfgangshöhe — Eisenbachmühle — Seekirchen“. Der Betrieb auf dieser so interessanten Kleinbahn-Strecke mußte leider eingestellt werden, wegen...

Die Gartenanlage, von der im MIBA-Heft 6/1956 einige Bilder erschienen waren, baute ich im Sommer 1956 wieder weiter aus. Viele Besucher erfreuten sich an dem Anblick, wenn das kleine Züglein bedächtig die steile Bergrampe empordampfte, immer höher und höher, über Brücken und durch Tunnels bis zur höchsten Station „Wolfgangshöhe“. Von dort führte dann eine Seilbahn über den Höllgraben bis fast ganz hinauf zum Gipfel des hohen „Peterstein“. Die Bahn jedoch fährt sodann durch einen langen Tunnel quer durch das ganze Bergmassiv des Petersteins, bis sie schließlich auf der

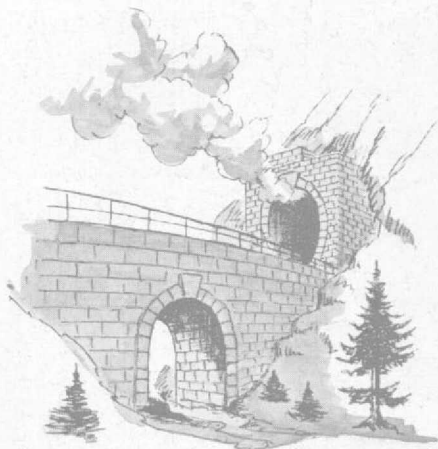


Abb. 2 ... und niemals kehrt er wieder!

Der letzte Zug...

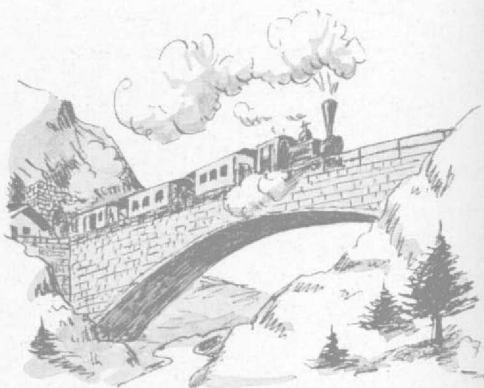


Abb. 1

Der letzte Zug ...

anderen Bergseite wieder an das Tageslicht kommt und, den Eisenbach überquerend, nach längerer Fahrt wieder nach Seekirchen zurückkehrt.

Bis zum Herbst 1956 war an schönen Tagen diese Gartenanlage ständig in Betrieb. Dann wurde sie „eingewintert“ und wird jetzt, da ich in der Zwischenzeit nach Wien versetzt wurde, aus ihrem Winterschlaf nicht mehr erwachen. Es sei denn, mein Nachfolger hätte dasselbe Hobby wie ich, was jedoch kaum der Fall sein wird.

Da das Interesse an meiner Gartenanlage in H0 jedoch sehr groß war, möchte ich Ihnen nochmals, sozusagen als letzten Gruß, einige Bilder meiner Anlage zeigen und eine letzte Lanze für eine H0-Gartenbahn brechen:

Gartenbahn in H0? Unmöglich! Nicht zu machen! Das ist die übliche Meinung der Modellbahner zu diesem Thema. Und trotzdem — obwohl mich viele davor gewarnt haben — ging ich daran, eine Gartenbahn in H0 zu bauen. Ob es mir gelungen ist? — Sehen Sie die Bilder meiner Anlage und urteilen Sie selbst.

Heft 10/IX ist in der 1. August-Halbwoche bei Ihrem Händler!



Abb. 3. Wenn man sich die heutige Bildserie zu Gemüte führt, dann kommt man direkt in Versuchung, es Herrn Beneder gleich zu tun! Denn was für ungeahnte Möglichkeiten bietet so eine Gartenbahn! — Die sonnenbeschiedene Miniaturwelt mit Bahnhof „Seekirchen“; im Hintergrund Burg Schröck. Siehe auch Streckenplan auf S. 328.



Abb. 4. Blick über den Kirchberg zum See hinab, in dessen Mitte die Insel „St. Christine“ liegt. Links im Bild (beim Bauernhof) Haltestelle „Neuhof“



Abb. 5. Totalansicht mit dem hohen „Peterstein“.

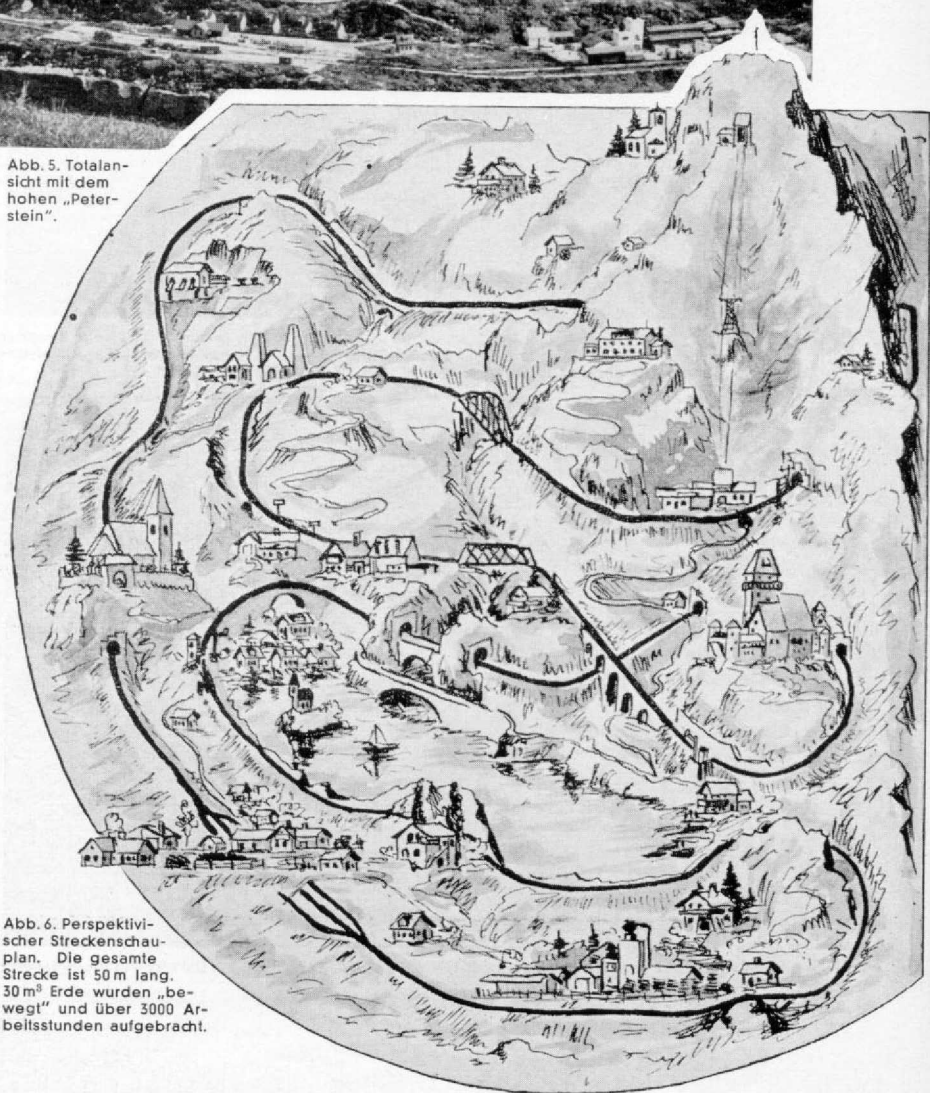


Abb. 6. Perspektivischer Streckenschauplan. Die gesamte Strecke ist 50 m lang. 30 m³ Erde wurden „bewegt“ und über 3000 Arbeitsstunden aufgebracht.

Doch nun über den Bau und die dabei gewonnenen Erfahrungen. Als erste (Probe-) Anlage baute ich an der Hauswand eine kleine Berglandschaft auf und legte die Trasse für die Eisenbahn fest. Wenn nun schönes Wetter war, kam ich mit meinen Gleisen, setzte sie auf der vorgesehenen Trasse zusammen, zum Schluß noch den auf einem Brett festmontierten Bahnhof dazu und schon konnte der Betrieb losgehen. Aber dieser primitive Zustand konnte mich nicht lange begeistern.

Im nächsten Jahr übersiedelte ich auf den Bahnhofsvorplatz. Die dort früher von mir angelegten Blumenbeete mußten weichen, Sand, Steine, Schotter und Erde wurden herangeschafft, ein See ausbetoniert und mit

Abb. 7 u. 8. Diese beiden Fotos vom hohen „Peterstein“ vermitteln erst richtig die gigantische Wirkung dieser Gartenbahn!



grüner Oelfarbe gestrichen und wieder in großen Zügen eine Trasse festgelegt. Ich nahm nun die Blechschienen von den Plastikteilen ab, montierte darauf Messingschienen und zwar gleich so, daß immer ca. 1 Meter lange, fest miteinander verbundene Gleisteile entstanden. Diese 1 Meter langen Teile wurden nun verlötet. Durch die Plastikunterteile waren die Schienen einwandfrei isoliert, doch hatten sie den Nachteil, daß ich an den gegebenen Radius gebunden war. Daher konnte die Trasse auch erst nach dem Verlöten der Schienen endgültig festgelegt werden.

Bei einem neuerlichen Umbau im folgenden Jahr wurden unter den verlöteten Schienenstößen Betonklötzchen mit Holzkern eingebaut, worauf die Schienen fest angeschraubt wurden. Bei längeren geraden Strecken verlegte ich unterhalb der Schienen auch imprägnierte Holzleisten und schraubte darauf die Schienen fest. Die gute Lage des Gleises ist nämlich sehr wichtig, denn die Schienen müssen oft (!) gereinigt werden,

Steil aufragende Felswände erheben sich über dem hochgelegenen Bergkirchlein. Auf der anderen Seite führt eine Seilbahn von dem höchstgelegenen Bahnhof „Wolfgangshöhe“ bis fast zum Gipfel des „Großen Petersteins“ am Rande des Gletschers.

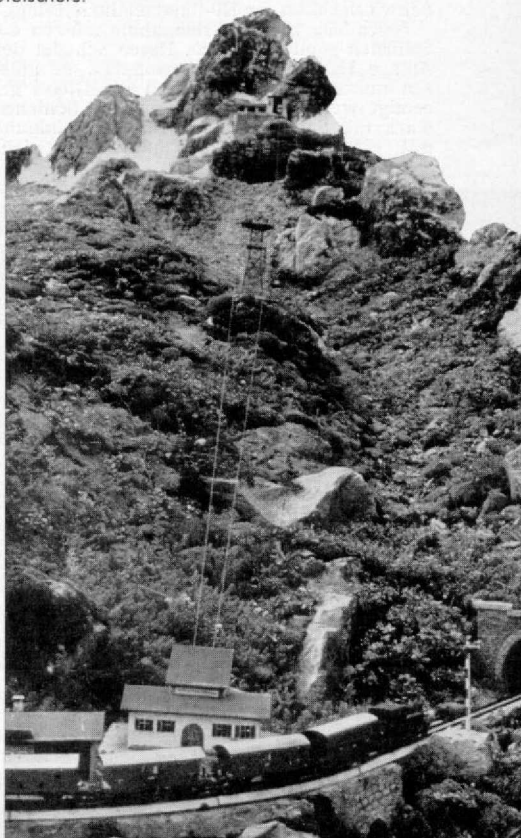
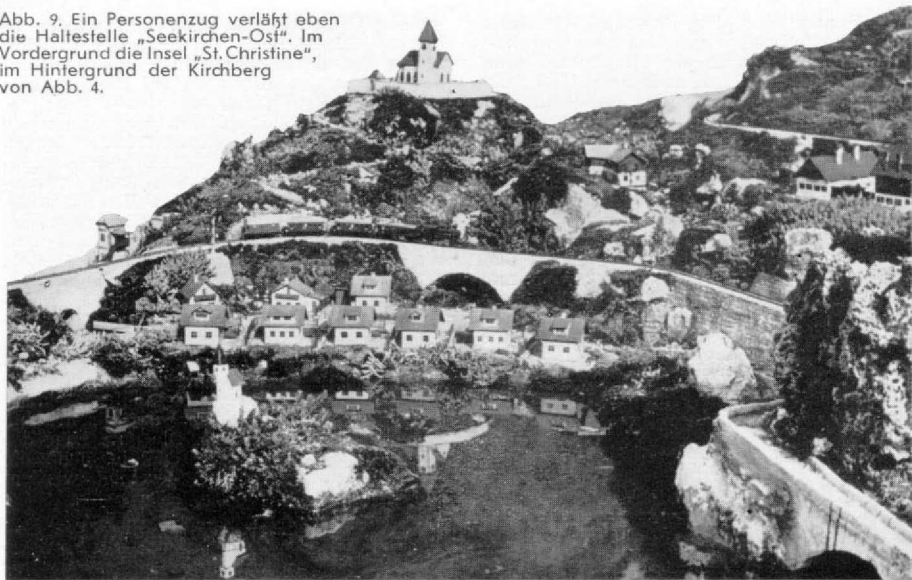


Abb. 9. Ein Personenzug verläßt eben die Haltestelle „Seekirchen-Ost“. Im Vordergrund die Insel „St. Christine“, im Hintergrund der Kirchberg von Abb. 4.



Und damit sind wir jetzt schon bei den Schwierigkeiten der H0-Gartenbahn angelangt.

Jeden Tag vor Inbetriebnahme müssen die Schienen gepulzt werden. Regen schadet der Anlage eigentlich nicht besonders, es müssen nur hinterher wiederum die Gleise gereinigt werden, da der Regen die Schienen stark mit Sand bespritzt. Da die Reinigung mit einem Schienenreinigungswagen nicht

durchführbar ist (weil nicht genügend wirksam), habe ich mir einen einfachen Schienenreiniger gebastelt, in den 2 Streifen Schmirgelpapier eingespannt werden.

Leider müssen auch die Lokräder öfter gereinigt werden, da diese nach längerem Betrieb so schmutzig werden, daß kein ordentlicher Kontakt mehr vorhanden ist. Auch zu diesem Zweck habe ich mir ein



Abb. 10. Diese Aufnahme zeigt die Bahn- hofsplatte. Der Deutlich- keit wegen sind im Bahnhofs- bereich die Gebäude weggenom- men worden.

Sie werden so aufge- stellt, daß die Spalten nicht zu sehen sind.



Diese mit viel Zeit und Arbeit erstellte Gartenbahn steht nun verwaist am Bahnhof Großhollenstein. Hoffentlich findet sich je- mand, der die Trasse und das Gelände wie- der belebt!

Gerät gebaut, das 2 Stromanschlüsse hat und in das die Lok verkehrt hineingelegt wird, die Laufflächen der Räder können dann leicht mit feinem Schmirgelpapier gereinigt werden.

Der Bahnhof, der fest auf ein Brett montiert ist und in ein betoniertes Bett genau hineinpaßt, wird jeden Tag abends und bei Regenwetter mit einem Dach abgedeckt. (Das Dach muß allerdings gut passen und es darf auch kein Regenwasser unten durchfließen können.)

Im Winter wird der ganze Bahnhof herausgenommen und aufbewahrt. Die Gleise werden mit U-förmig gebogenen, ca. 20 cm langen Blechen in der ganzen Länge vollständig abgedeckt. Obwohl wir hier viel und lang Schnee haben, sind dadurch keine Schäden entstanden. Auch die Häuser und sonstigen Objekte werden im Winter im Trockenen aufbewahrt. Da die Farben während des Sommers immer verblasen, muß man sie im Winter eben neu streichen.

Viel Zeit benötigt man auch für das Freihalten der Anlage von Unkraut. Das ist eine Arbeit, womit man sich fast täglich beschäftigen muß.

Noch ein Tip für die Landschaftsgestaltung: Baut nicht zuviel „Felsen“ ein! Ich habe im Laufe der Zeit 70% meiner ur-

sprünglich vorhandenen „Felsen“ „heimlich“ verschwinden lassen! Je mehr „Grün“ in der Anlage, desto schöner und natürlicher wirkt sie. Ein Problem für sich ist jedoch das Moos. Woher soll man diese Unmenge Moos nehmen? Ich habe es mit Moos von der Bahnböschung versucht und gute Erfahrungen damit gemacht. Es ist sehr genügsam, da es nur auf Sand und Schotter wächst. Allerdings wird es bei längerem Schönwetter (was ja heute sowieso nicht mehr vorkommt) braun; bei der geringsten Feuchtigkeit wird es jedoch sofort wieder schön grün.

Sie sehen also, es ist gar nicht sooo unmöglich, eine Gartenbahn in H0 aufzubauen, wenn es auch eine Menge Schwierigkeiten zu überwinden gibt. Aber mit Geduld und Ausdauer — 2 Tugenden, die bei einem Modellbahner ja Voraussetzung sind — gelingt auch dies. Ich würde mich freuen, wenn einige Kollegen, durch meine Ausführungen überzeugt, dem Platzmangel des Zimmers entfliehen und es auch mit einer Gartenbahn versuchen sollten. Ich bin jederzeit gern zu Auskünften bereit. (Ich habe auch auf meine letzte Veröffentlichung über meine Gartenanlage einige interessante Zuschriften erhalten.)

Nun, die Zeit der Gartenbahnen ist gekommen! Also gleich ans Werk!

Walter Goike, Essen: *Wir bauen eine*

Wendezug-Automatik für Märklin-System

Vielen MIBA-Lesern ist sicher noch die Automatik des „pendelnden Triebwagens“ aus Heft 16/V im Gedächtnis. So schön sie an sich aussieht, hat sie doch einen wesentlichen Nachteil: Sie macht einen Eingriff am Triebfahrzeug erforderlich. Dergleichen ist nicht jedermanns Sache und abgesehen davon funktioniert die Schaltung eben nur bei Verwendung entsprechend präparierter Betriebsmittel. Ich habe deshalb eine auf das Märklin-H0-System*) zugeschnittene Automatik für den Wendezugbetrieb mit gleichzeitiger Aufenthaltsschaltung entwickelt, die den Einsatz serienmäßiger Triebfahrzeuge ohne jeglichen Umbau der „Innereien“ erlaubt. Bei meiner Schaltung ist es möglich, ganz nach Belieben Triebwagen, Schienenomnibusse oder auch

kleinere Zugeinheiten im automatischen Wendezugbetrieb zu fahren.

Das Grundsätzliche meiner Schaltung geht aus der umstehenden Abbildung hervor: Das Gleisstück, auf dem der Zug wenden soll, besitzt einen getrennten Mittelschienen- (oder Oberleitungs-) Abschnitt T und ein isoliert angeordnetes, d. h., aus der zwangsläufigen elektrischen Verbindung beider Fahrschienen herausgenommenes Fahrschienenstück I. Der Abschnitt T wird im Normalzustand der Anlage über den Ruhekontakt X des Relais R an die reguläre Mittelschienen- (bzw. Oberleitungs-) spannung gelegt. Das Schienenstück I ist über den Kontakt Z des Bimetallschalters B sowohl an dessen Heizwicklung als auch an die Relaiswicklung S geschaltet. Beide werden im Arbeitsfall — sobald die Radsätze von Fahrzeugen eine elektrische Verbindung zwischen T und den unpräparierten Fahrschienen herstellen — an die 24-V-Umschaltspannung des Märklin-Trafos

*) Kennzeichen: Gleichnamig gepolte Fahrschienen, besondere Fahrleitung und Überspannungsumschaltung mit der Schaltfolge vorwärts — halt — rückwärts — halt — vorwärts...

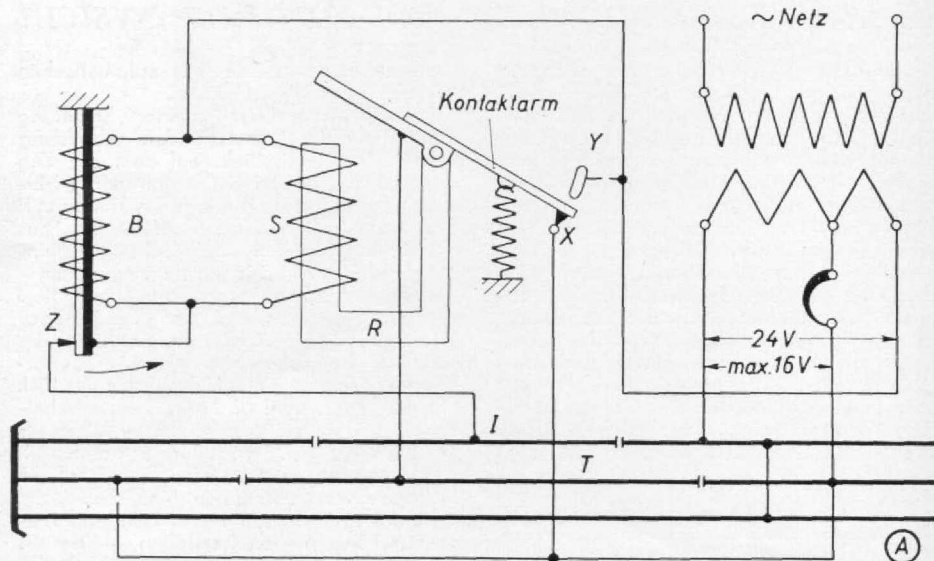
(die sich am Umschaltkontakt leicht abgreifen läßt) gelegt. Ebenfalls die Schaltspannung führt der Arbeitskontakt Y des Relais R, der als lange Kontaktbahn ausgebildet ist.

Um die Arbeitsweise der Automatik zu verstehen, wollen wir einmal die Einfahrt eines Schienenbusses in die Schaltstrecke annehmen: Das aus Richtung A kommende Fahrzeug berührt zunächst mit seinem Stromabnehmer den Trennabschnitt T. Da dieser über den Kontakt X mit Fahrstrom versorgt wird, fährt es so lange weiter, bis seine Räder das Isoliergleisstück I an Fahr-schienspannung legen. In diesem Augenblick fließt über den Kontakt Z ein Strom, der sich in die Heizwicklung des Bimetallschalters und die Relaispule verzweigt. Der Relaisanker wird also angezogen, berührt auf dem Wege in die Endlage mit dem Kontaktarm kurzzeitig den Kontakt Y und legt somit den Trennabschnitt T vorübergehend an die Umschaltspannung. Dadurch springt das Schaltrelais im Triebfahrzeug um eine Schaltstellung weiter, der Bus kommt also zum Halten und bleibt vorerst auch für einige Sekunden stehen. Währenddessen erwärmt sich der Bimetallschalter und öffnet damit den Kontakt Z. Der Relaisanker fällt somit ab und sein Kontaktarm wischt dabei abermals über den

Kontakt Y, wodurch das Schaltrelais im Bus wiederum anspricht, d.h., in Stellung „rückwärts“ springt. Sobald sich das Relais in Ruhelage befindet, erhält T Fahrspannung über X; der Schienenbus fährt also — da der Bimetallschalter nicht so schnell abkühlt und Z demnach noch offen ist — aus der Schaltstrecke aus.

Soviel zu den „Geheimnissen“ meiner Schaltung. Zu beachten ist bei ihr lediglich, daß der Relaisanker einwandfrei gelagert sein muß und daß der Kontaktarm die Kontakte X und Y niemals überbrücken darf. Außerdem muß die Kontaktbahn von X so lang ausgeführt werden, daß auch träge Fahrzeugautomaten mit Sicherheit schalten. Nötigenfalls kann man eine Dämpfung der Schaltbewegung von R vorsehen, die aber leider einen starken Kontaktabbbrand nach sich zieht. Wer will, kann überdies den einzelnen Kontakten zur Schonung Funkenlöschkondensatoren zuordnen, was allerdings keine „Mußsache“ ist.

Ansonsten noch folgendes: Falls „es“ mit der Schaltung nicht gleich beim ersten Versuch „klappt“, keinesfalls den Kopf hängen lassen! Mit etwas Probieren hinsichtlich der Längen von T und I und der Kontaktbahn Y lassen sich alle möglichen „Defekte“ aus der Welt schaffen!



Haltepunkt „Mintard“

Entdeckt, fotografiert, gezeichnet, gebaut und beschrieben von Harald Göbel, Dbg. Hamborn

Teil 2 — Fortsetzung aus Heft 3/IX



Abb. 14. Inzwischen fast fertiggestellt: das H0-Modell des Herrn Göbel. das Treppengeländer ist in vereinfachter Form aus 0,3 mm Kupferdraht zusammengeklötet (siehe Abb. 17 u. 18). Die Treppe selbst entstand durch Aufkleben von hochkant gestellten Holzleichen, die Seiten sind mit Gips verputzt (siehe Abb. 16).

Richtig zu stellen ist: das Vordach besteht nicht aus Blech, sondern aus Glas. Es wird also nach Abb. 6 aus einem Stück Cellon nachgebildet; die Metallsprossen werden aufgezogen oder mittels dünner Pappstreifen imitiert.

↓ Abb. 15 Der Treppenaufgang, wie er in Wirklichkeit aussieht.

Und nun beginnt eigentlich die schönste Arbeit, bei der Sie Ihr überfordertes Managerherz einmal richtig entlasten und entspannen können!? — Wir wollen jetzt nämlich das Treppchen mitsamt Geländer „bauen“. Aber meine Herren, warum denn gleich fluchen? Mit Geduld und Spucke und Geschick werden Sie es schon schaffen (ich selbst habe es ja auch überstanden!). Die Treppe geht ja noch, aber das Geländer wird man wohl oder übel vereinfachen müssen, ohne daß es dem Aussehen des Modells Abbruch tun wird. Die Treppenanordnung selbst ist ja bereits schon interessant genug, um zu wirken. Wer natürlich aus dünnen Drähtchen das Geländer genau imitieren will — bitte sehr!

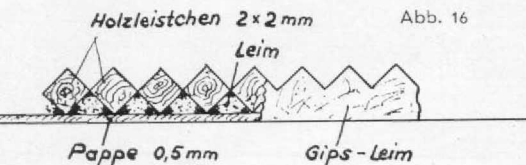


Abb. 16



Wenn jetzt einer sagt: „Jetzt schlägt's aber 13“, dann sind wir beim richtigen Thema angelangt, denn zweifelsohne meint jener die Uhr, die nunmehr dran ist.

Zu diesem Zweck nehmen wir am besten ein Stück Ms-Rohr von 7-8 mm $\varnothing$, Wandstärke 0,5 mm und 4 mm Länge. (Wer keines aufreiben kann, muß einen entsprechenden Ring aus Pappe zusammenkleben), und versehen es mit einem 2 mm Loch zur Aufnahme des Plexiglasstäbchens. Ferner schneiden oder stanzen wir 2 Cellonscheiben von 7-8 mm $\varnothing$ aus und befestigen vorsichtig darauf die Zifferblätter, aber bitte nicht zuviel UHU, denn Cellon löst sich darin auf. Diese Zifferblättchen „kitten“ wir auf den Ms-Ring, schieben ihn auf das Plexiglasstäbchen und lackieren die Uhr mit schwarzer Lackfarbe. Diese Arbeit kann man sich sparen, wenn man die im Messeheft vorgestellten, beleuchteten Uhren der Firma M. Schneider, Göppingen in eine Fassung eindreht, die sich in der Hauswand befinden muß. Sie steht dann zwar nicht mehr



Abb. 17 u. 18
So entsteht
das Treppengeländer
aus dünnen
Drahten.

Abb. 19. Erfahrungsgemäß kann der Modellbauer nicht genug bekommen an Vorlagen. Daher nochmals die Seite mit dem Fahrkartenschalter und mit dem „ulrigen“ Vordach.

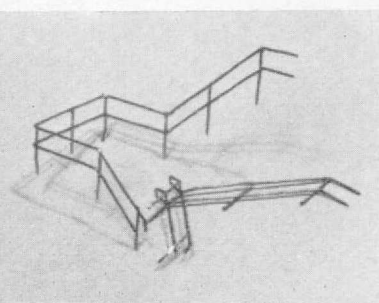
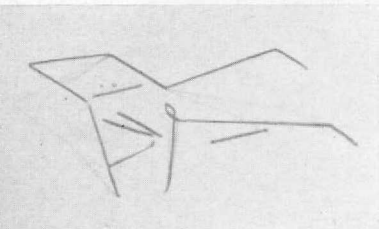


Abb. 20. Die Treppe mit Kohlenbunker in 2 Ansichten in 1/1 Größe für H0.

