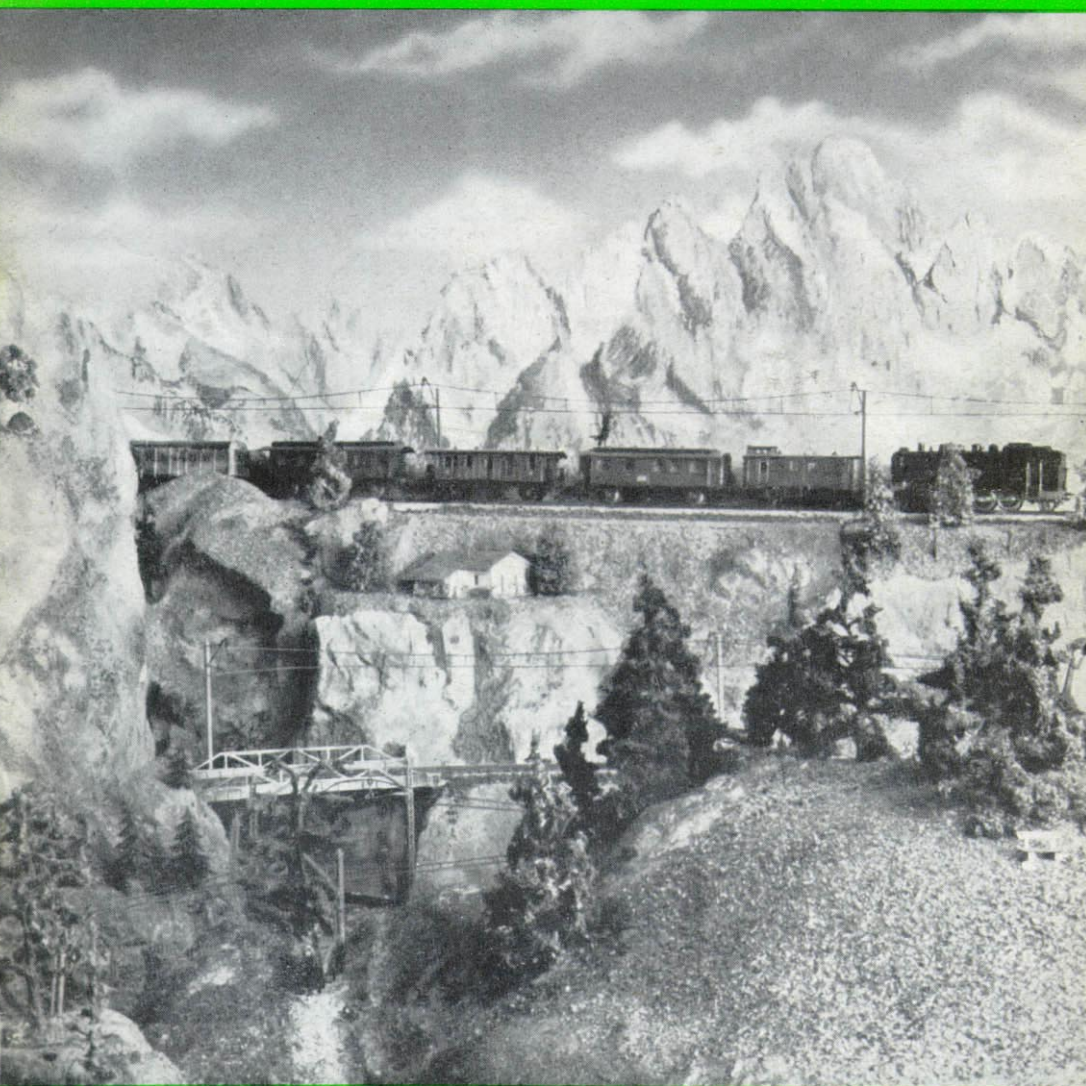


Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

NR. 3 / BAND X 1958

NÜRNBERG

2 mal „Grüner Jäger“

(Bauplan siehe Heft 16/VIII)



Wieder ein Stück weiter ist Herr Hans Jürgen Wilde, Rödersheim ü.b. Ludwigshafen, der als Erster seinerzeit Gefallen an Bf. „Grüner Jäger“ gefunden hatte. Auch die Waggon sind Selbstbau, einschließlich der Straßenbahn im Hintergrund. Die nach Miba-Bauplan in Heft 16/VIII entstandenen Umbau-Personenwagen sind – in Anbetracht der gegebenen kleinen Kurvenradien – leicht verkürzt. Immerhin – die Kleinstanlage des Herrn Wilde „wächst und gedeiht“ und schuld daran hat das nette kleine Bahnhofchen „Grüner Jäger“ . . . !



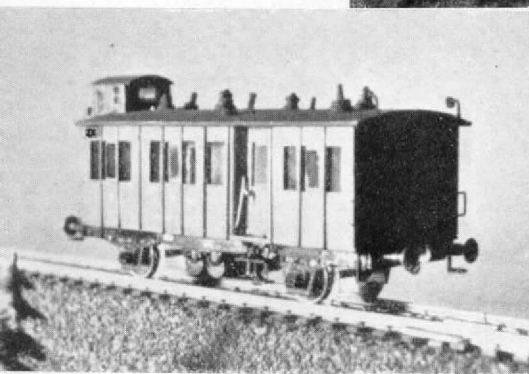
Mit keinem Wort erwähnt hat der Erbauer dieser preuß. T 14 (BR 93) in H0-Größe das ebenso gut gelungene Modell vom Bf. „Grüner Jäger“ im Hintergrund. Herr Herbert Jaeschke aus Issum/Ndrh. legt dagegen Wert auf die Feststellung, daß auf seinem Maschinen kein „Uhu“ klebt, sondern das von ihm seit 25 Jahren geführte Zeichen der „Runxendorfer Kreisbahn“, ein R in rundem Feld!

Die Kraftübertragung erfolgt über die Kuppelstange und Herr Jaeschke findet an seinem Stangenantrieb besonders bemerkenswert, daß er tadellos funktioniert, obwohl er noch nicht einmal genau gearbeitet ist!

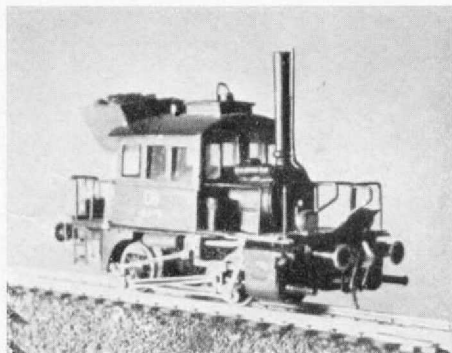
Heft 4/X - das Messeheft! - ist in der letzten Märzwoche bei Ihrem Händler!

Das heutige Titelbild:

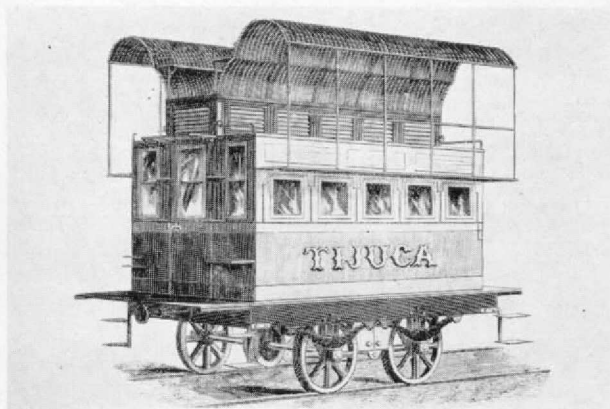
Schnee und Eis zum Trotz: Im Gebiet der bereits wohlbekannten Bahngesellschaft HAGEBA (deren „Generaldirektor“ ebenso bekanntlich Herr Großhans aus Neulsenburg ist) geht es bereits dem Frühling entgegen.



Einige Liebhaber gefunden ..



... hat die originelle bayerische 1'A-Lok aus Heft 7/VII und 11/VIII. Auch Herr E. Schünemann, Nürnberg, schuf sie in H0 nach und gesellte ihr den nicht minder originellen Old-Timer-Wagen aus Heft 10/IX bei. - Zwei bemerkenswerte Modellbauarbeiten, die geradezu zum Nacheifern ermuntern!



Aus der

Karitätenkiste:

Ayshford's Omnibus „TIJUCA“

Dieser Wagen wurde in Waltham Green (London) für die Pferdebahn in San Antonio di Tijuca(o), Prov. Minas Geraes in Brasilien, um die Mitte des vorigen Jahrhunderts gebaut. Er war länglich viereckig und besaß eigenartige, selbsttätige Bremsen, wobei der eine Puffer mit eine große Rolle gespielt haben soll.

G. Metzeltin, Lugano

Walter Schütter
Bremen

und

Alfred Spühr
Osnabrück



Abb. 1

Osnabrücker Straßenbahn *im Modell*

Der Bildausschnitt der Abb. 1 wird sie gleich an das Rückbild vom vorigen Heft erinnern. Heute interessieren nicht die schmucken Stadthäuser, sondern die beiden Straßenbahnen, die sich begegnen. Die 20 cm zwischen ihnen überbrücken 50 Jahre Zeitgeschehen: Im Jahre 1956 feierte die Osnabrücker Straßenbahn 50jähriges Bestehen. Herr Schütter und Herr Spühr fertigten aus diesem Anlaß zu Ausstellungszwecken in Gemeinschaftsarbeit je ein Modell vom ersten Motorwagen (Baujahr 1906) sowie von modernsten Triebwagen. Als „Konstruktör“ zeichnete Herr Schütter, der außerdem Antriebe, Drehgestelle und Stromabnehmer schuf, während Herr Spühr für die „Karosserien“ usw. sorgte, wobei als Baumaterial für die Wagenkasten Hartpappe Verwendung fand.

Wieder einmal zwei Beispiele dafür, daß

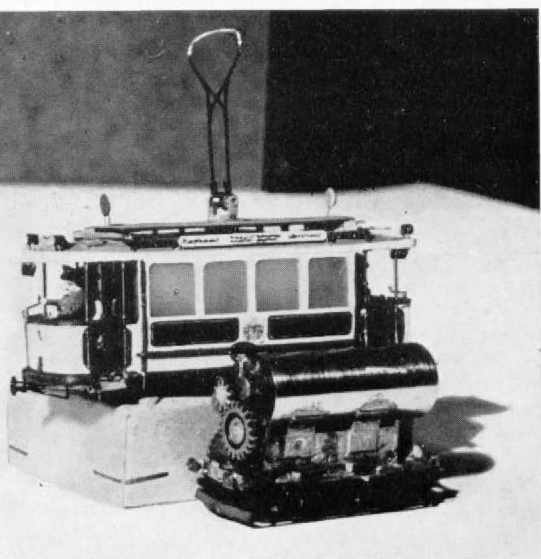


Abb. 2 u. 3. Das H0-Modell des ersten Motorwagens aus dem Jahr 1906 nebst Antrieb.

nicht eine handwerkliche Vorbildung zur Ausübung unserer Liebhaberei erforderlich ist, sondern Liebe zur Sache, vermischt mit etwas Handfertigkeit, zu wundervollen Leistungen führt!

Der Fahrgastraum des Old-Timers ist sehr kurz und bietet für den Permo 15 nur Platz, wenn die Bürstenkappen auf das in der Zeichnung angegebene Maß gekürzt werden. Das schadet nichts,

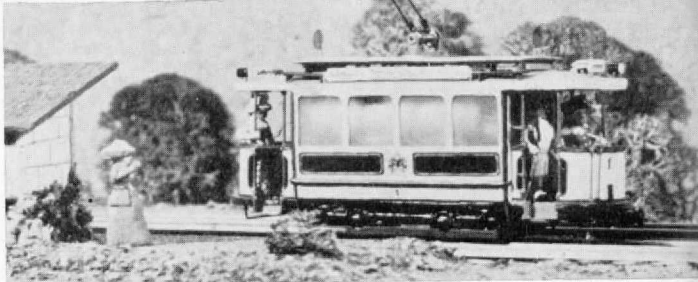


Abb. 4. Übersichtsbauzeichnung
im Maßstab 1:1 für H0.

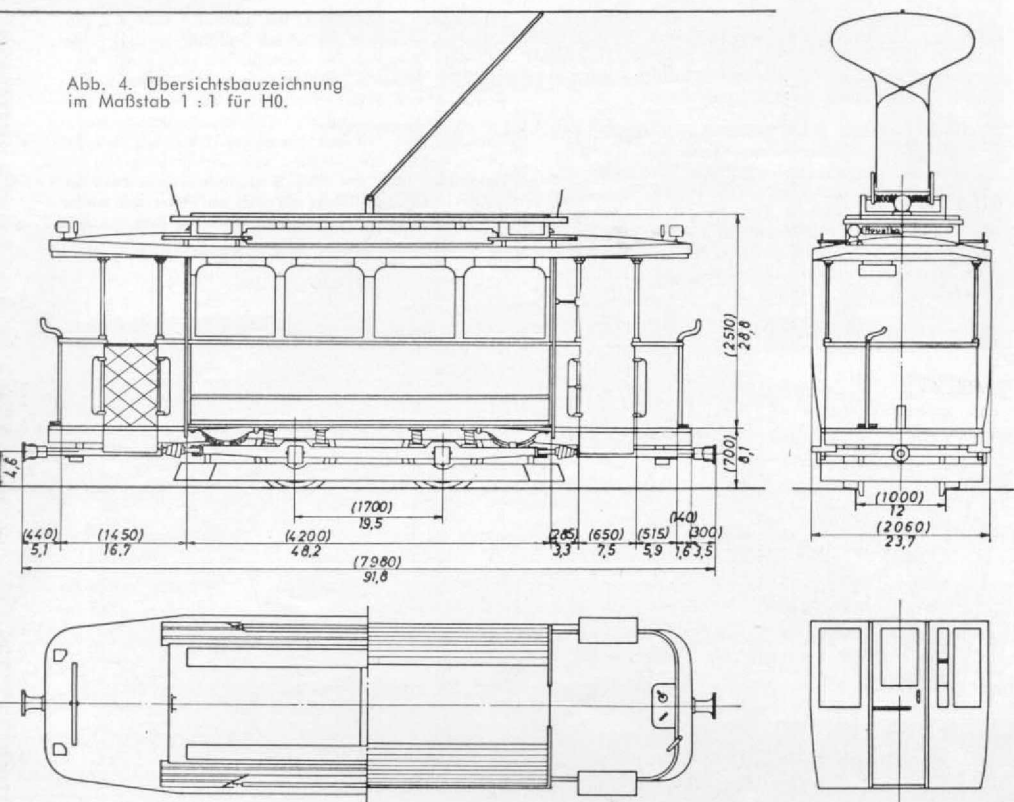
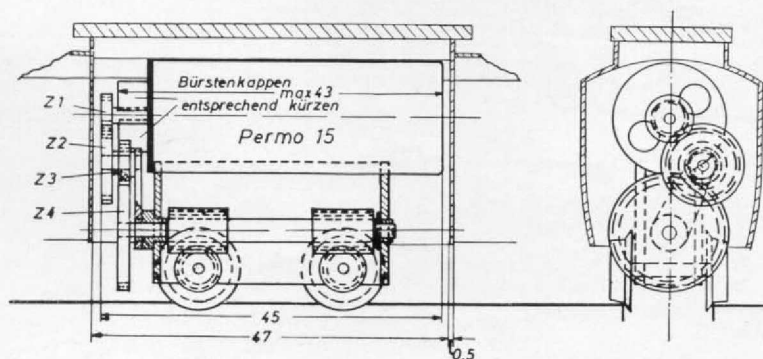


Abb. 5. Motoreinbau-Vorschlag. Der verwendete Permo 15 wurde im Interesse einer unbedingten Maßstabs-treue an den Kappen um 1 mm gekürzt; die Zahnräder sind auf 1,5 mm abgedreht. Zahnrad Z1 (= 10 Zähne) wird im Abstand von 0,5 mm von den Bürstenkappen auf der Motorwelle befestigt. Die Zahnräder Z2 (= 20 Zähne) und Z3 (= 10 Zähne) werden genau zentrisch miteinander verlötet. Z4 (= 30 Zähne) sitzt auf der Schneckenwelle. Das Untersetzungsverhältnis beträgt somit $2:1 + 3:1 +$ Schnecke $10:1 =$ insgesamt $60:1$, die dem Modell die umgerechnete Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h verleiht. — Modul der Zahnräder = 0,5.



meint Herr Schütter, der Motor laufe durch den höheren Bürstendruck eher noch besser. Hinsichtlich Motor- und Getriebeeinbau siehe Abb. 5. Um einen einwandfreien Eingriff aller Zahnräder zu erzielen, ging Herr Schütter wie folgt vor:

Die Achse von Z2/Z3 sitzt auf einem schwenkbaren Hebel, dessen zweites Ende auf die Lagerbuchse der Schneckenwelle gedrückt wird (siehe Abb. 5). Die beiden Bohrungen des Hebels müssen genau den erforderlichen Achsabstand der Zahnräder Z3 und Z4 haben. Damit ist der genaue Eingriff dieser beiden Zahnräder in jeder Stellung des Hebels sichergestellt. Nachdem der Motor mit Z1 in seiner endgültigen Lage befestigt ist, wird der Hebel so

weit gegen Z1 gedreht, bis auch Z1 und Z2 einwandfrei kämmen. In dieser Stellung wird der Hebel dann fest mit der Lagerbuchse und damit auch mit dem Rahmen verlötet. Nachdem dieses geschehen ist, kann auch Z4 endgültig auf der Schneckenwelle befestigt werden. Wichtig ist bei genauem Nachbau des von mir gewählten Antriebs, daß der Achsabstand der Motor- und Schneckenwelle in etwa nach dem aus Abb. 5 abzugreifenden Maß gehalten wird; sonst liegt nämlich entweder der Motor zu hoch oder Z2 ragt seitlich über die Begrenzungslinie des Wagenkastens hinaus.

Abb. 6. Draufsicht auf das Modell.

Abb. 6

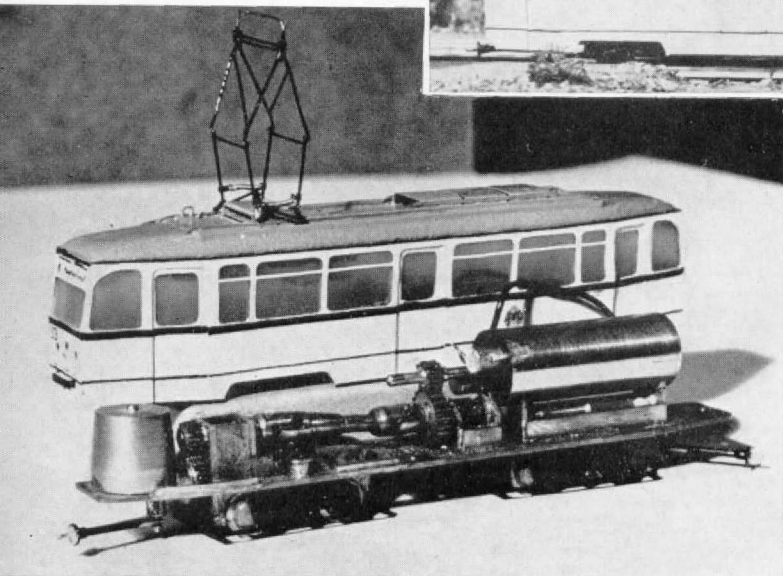
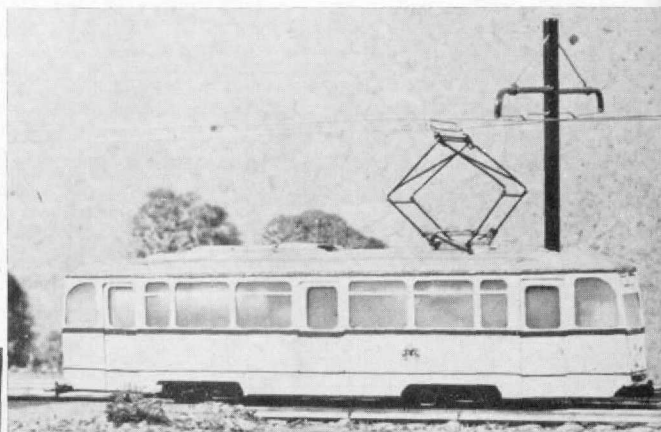
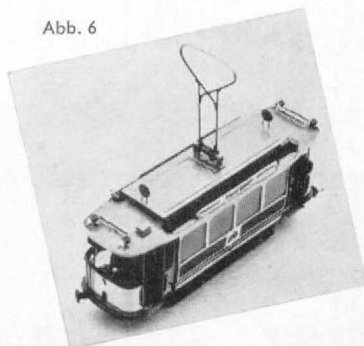
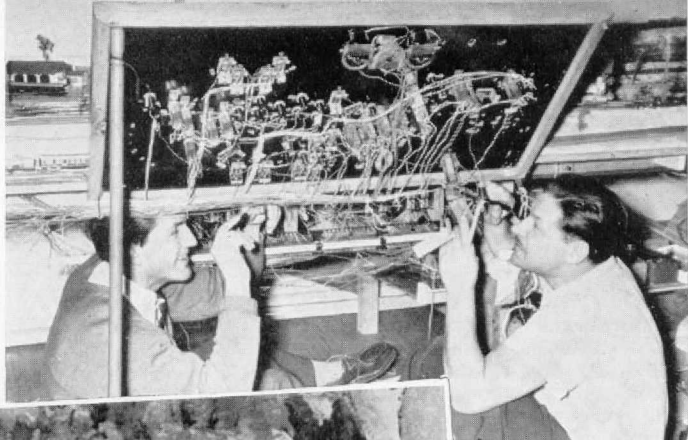


Abb. 7 u. 8. Das Modell des modernen Vierachsers. Die Kraftübertragung erfolgt über ein doppeltes Kardangelen. Untersetzung hier 40 : 1. (Auf dem Drehgestell 2 : 1 + 10 : 1 und zwischen Motor und Kardan noch 2 : 1). Das Kardangelen will Herr Schütter jedoch durch eine flexible Schlauchverbindung ersetzen.

Eine TT- Anlage...



... der man den Maßstab auf Anhieb nicht ansieht! Der „Zauberer“ ist Herr H. Drößler aus M.-Gladbach, der mit seinem Freund oben unter dem nicht minder „raffinösen“ Schaltbrett einiges zu tun hat. Je 2 Einfahrt- bzw. Ausfahrtgleise werden nämlich mit je 1 Knopf für Einfahrt bzw. Durchfahrt bedient, wobei 18 Relais verwendet werden. Darüber hinaus sind die auf der Anlage eingebauten 36 Weichen zusätzlich über Kelloggschalter, abhängige Weichen über einen Schalter zu bedienen. Kein Wunder also, daß die beiden verflucht aufpassen müssen! Ein Wunder, daß sie so gute Laune dabei haben! – Interessant übrigens im Bildvordergrund die Eigenbau-Doppel-lok aus 2 Rokal B 1011 und 2 Elloks 1021, sowie die Diesellok aus Wesa-Oberteil 180 und Rokal-Triebwagen-Unterteil! Drehscheibe und Lokschuppen (im Hintergrund) sind ebenfalls selbst gebaut. – Die Anlage ist übrigens 1,35 x 4,60 m groß und doppelgleisig durchgeführt. Wir werden zu gegebener Zeit nochmals auf diese interessante TT-Anlage zurückkommen!

Kehrschleife – einmal anders!

Als ich in Heft 7/IX den Artikel „Kehrschleife – einmal ganz anders!“ von Herrn G. Herzog las, fiel es mir wie Schuppen von den Augen. Das ist wirklich das Ei des Columbus, und es wundert mich, warum man nicht früher darauf kam! Dadurch angeregt, habe ich mich mit diesem Problem eingehender befaßt und bin zu folgenden Überlegungen gekommen:

Man kann die Angelegenheit noch weiter treiben und – wenigstens in gewissen Fällen – sogar mit einer Kehrschleife auskommen, deren Radius = „Null“ ist! Natürlich darf man „Null“ nicht wörtlich nehmen, aber optisch besehen ist dieser Effekt zu erzielen, wenn man in die Platte ein rechteckiges Loch schneidet und durch dieses die Strecke auf eine zweite, ca. 10 cm tiefer liegende, verdeckte Platte führt; man erhält also eine unterirdische Kehrschleife. Dies hat

vor allem den Vorteil, daß auf der eigentlichen für das „Publikum“ sichtbaren Platte viel Platz eingespart wird. Bei größeren Anlagen kann man auf diese Weise ganze Abstellbahnhöfe unter der Platte anbringen.

Mein zweiter Vorschlag: Statt zwei Entkuppelungsschienen nur eine Dauerentkuppelungsschiene! Der Zug fährt in die Schleife ein, die Lok wird automatisch abgekuppelt, fährt die Schleife zu Ende und kuppelt wieder an. Soweit das Alte, nun das Neue. Will ich beispielsweise zwei Wagen im „Bahnhof“ lassen, so drücke ich den Zug einfach weiter zurück, bis die Wagen abgehängt sind. Aber wie weit? Auch das läßt sich verhältnismäßig leicht machen. Hinter der Entkuppelungsschiene bringe ich eine kleine Kontaktfeder an, die an der Schiene anliegt und leicht von den Radsätzen aufgeschnitten werden kann. Die Schiene erhält an dieser Stelle ein isoliertes Gleisstück (s. Zeichnung).

