

Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

NR. 5 / BAND X 1958

NÜRNBERG

Da sitzt man so in seinem Büro und denkt an nichts Gescheiteres...

... Und dann kommt einer rein, den man zuerst nett begrüßt (weil man nicht weiß, was er will) und hinterher umbringen möchte (weil man dann weiß, was er wollte). Und Sie erfahren es jetzt, was die Glocke „geschellt“ hat: Shell baut auf dem Platz, den die MIBA nun 10 Jahre innehatte, eine Tankstelle. Natürlich bekam jener Bote keine „Dank-Schelle“, aber wir waren natürlich doch etwas „aus dem Häuschen“, d. h. wir sind es sogar – ab Ende März. Es ist eine alte Weisheit, daß man auch bei negativen Dingen möglichst das Positive heraussuchen soll. Suchen mußten wir sowieso nach anderen Räumen, weil wir die bisherigen Räume für andere räumen mußten. Und was macht ein anständiger Deutscher im Falle einer „Besetzung“? – Er wandert aus! So auch WeWaW! Er geht nach USA! Nein, nicht in das Land der ehemaligen „Uhren-Sammler-Armee“, sondern nach „Unseren Südlichen Aufgabengebieten“, wie es ihm der Arzt schon seit Jahren verordnet hat. Deshalb hat er ja auch den 2. Betrieb schon seit über 1 Jahr verpachtet. (Falls man was anderes „gehört“ haben sollte: er g e h ö r t ihm nach wie vor!) –

Aber Spaß beiseite: Die Gelegenheit war günstig und so wird der Verlag samt Redaktion nach Rottach-Egern verlegt, weil wir ja nicht unbedingt Nürnbergs schlechte Luft atmen müssen. Der Vertrieb bleibt jedoch in Nürnberg, wenn er auch ein paar Häuser weiter untergebracht ist wie bisher. Bestellungen gehen also direkt an die unten angegebene Adresse, alles übrige bringt die Post an den Tegernsee. (Böse Zungen haben schon behauptet, nur weil ich so gern Tee trinke, wäre ich jetzti „Tee-gernt-seher“! Au!)

Nun, für Sie, liebe Leser, hat diese Ortsveränderung nicht viel zu bedeuten. Sie müssen lediglich beim Schreiben der Adresse aufpassen, daß Sie nicht kraft der Gewohnheit aus Versehen ...! Beachten Sie also bitte für die kommende Zeit die untenstehenden Änderungen und besuchen Sie uns ruhig einmal, falls Sie da runter kommen, aber bitte möglichst nicht alle auf einmal ...!

Mit besten Grüßen!

Ihr halb, aber noch nicht ganz „zermähnlicher“

WeWaW

Achtung! Adressenänderung des Miba-Verlags!

Ab sofort (bis auf weiteres):

Verlag und Redaktion: Rottach-Egern, Karl-Theodorstraße 54

Vertriebsbüro und Versand: Nürnberg, Krelingstraße 42

Postscheckkonto wie bisher: Nürnberg Postscheckkonto 57368

Bankverbindung nurmehr: Bayr. Hypotheken- u. Wechselbank Nürnberg, Kto. 29364

Heft 6 ist am 8. Mai bei Ihrem Händler!

Eine Nachschau zur Nürnberger Spielwarenfachmesse

Motive von Allgemeininteresse und „Nachträgliches“

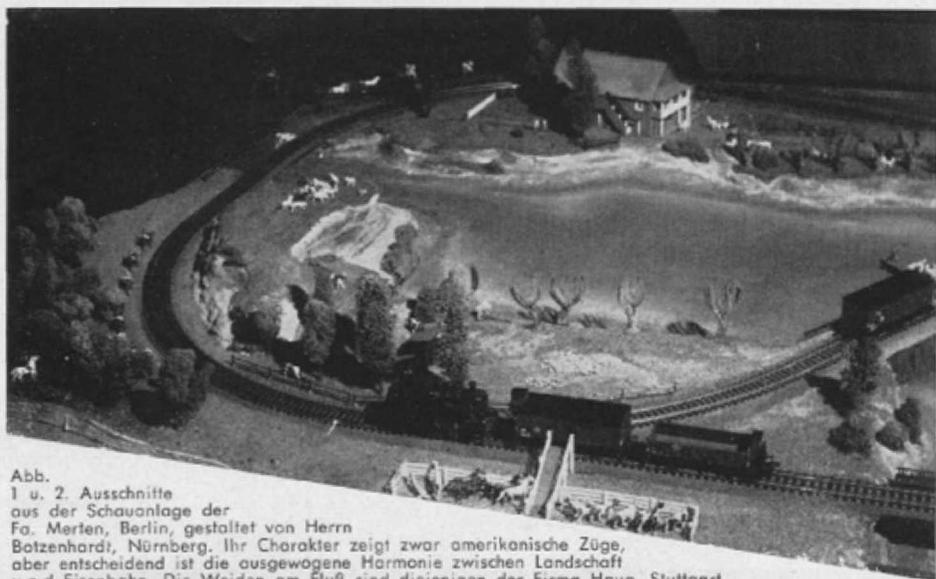
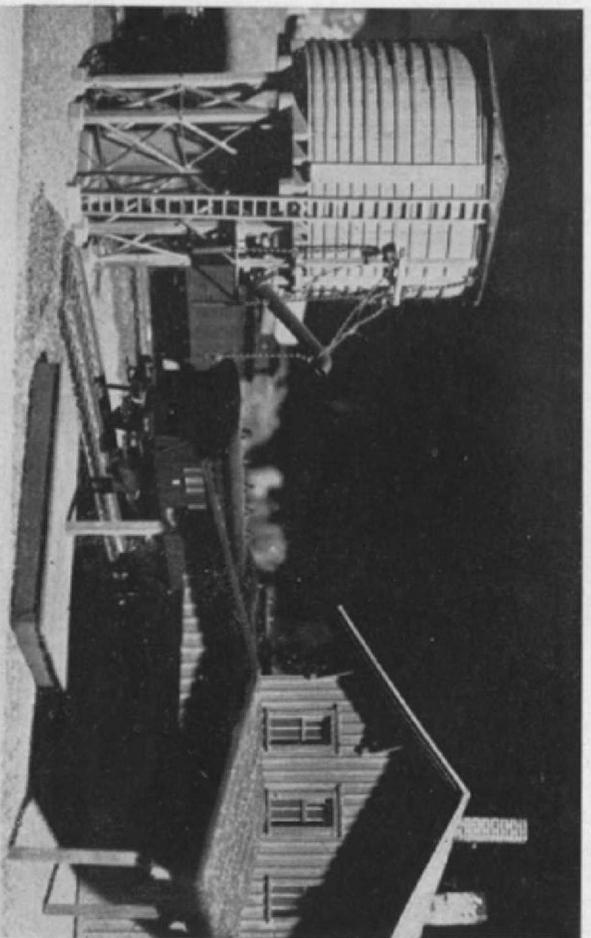


Abb.
1 u. 2. Ausschnitte
aus der Schaulage der
Fa. Merten, Berlin, gestaltet von Herrn
Botzenhardt, Nürnberg. Ihr Charakter zeigt zwar amerikanische Züge,
aber entscheidend ist die ausgewogene Harmonie zwischen Landschaft
und Eisenbahn. Die Weiden am Fluß sind diejenigen der Firma Haug, Stuttgart.





Abb. 3 und 4. Noch Schiwananlage der Fo. Merien. Im Hintergrund der nette kleine Bohnhof mit dem wundervollen Nachbau eines amerikanischen Wasserturns. Das Motiv unten könnte man gerodetzu mit „High Noon“ bezeichnen: Eine drückende Sonne brennt um die Mittagszeit auf die Endstation der kleinen Stadt . . . !



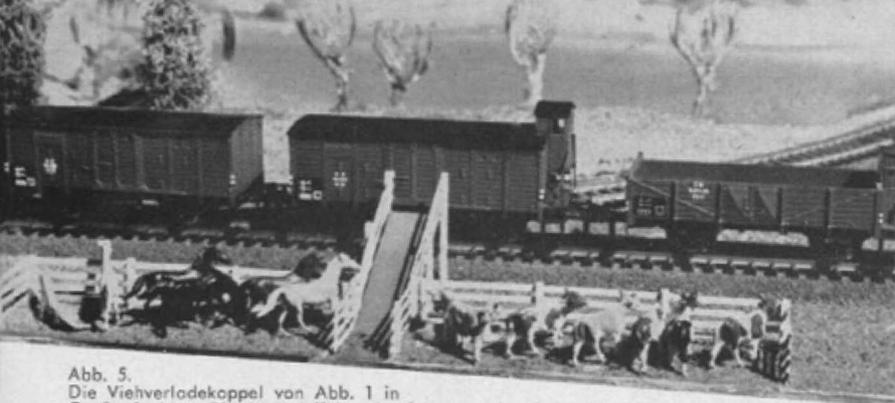


Abb. 5.
Die Viehverladekoppel von Abb. 1 in
Großaufnahme. Pferde und Kühe ebenfalls von der Firma Merten.

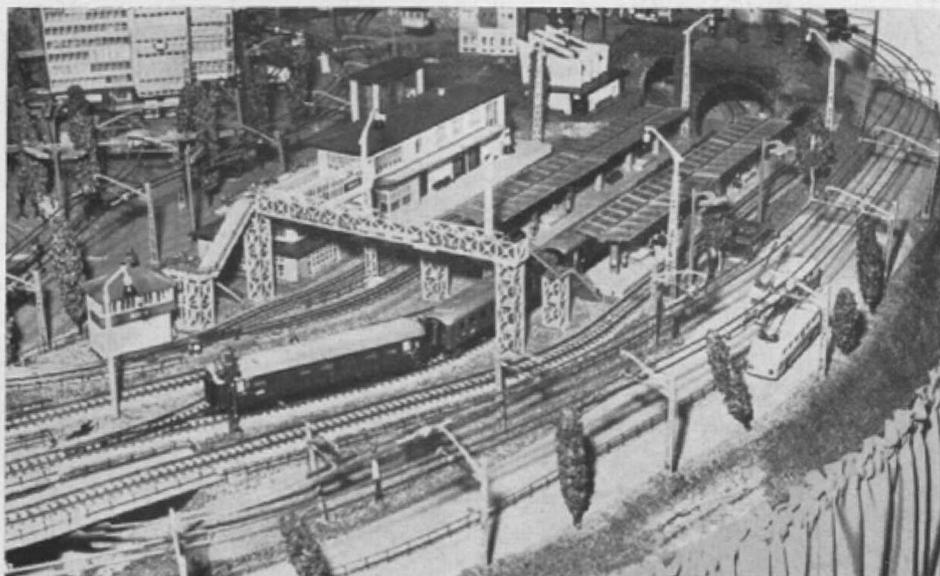
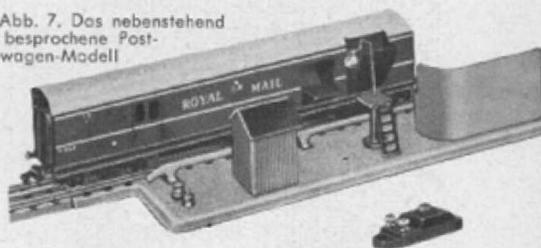


Abb. 6. Ein Blick auf die Ausstellungsanlage der Trolleybus-Firmen Eheim/Braun mit Fallergebäuden und Vollmer-Zubehör.

Nachtrag zur „Hornby-Dublo“-HO-Bahn der „Meccano Ltd.“, Liverpool (Messeheft, Seite 143):

Der auf Abb. 51 hinter dem Bahnhofsgebäude sichtbare Postwagen weist eine Einrichtung auf, die man nur noch in den USA kennt: das Aufnehmen und Abwerfen von Postsäcken während der Fahrt. DUBLO kann – wenn auch in für HO zweckentsprechender Form – den Vorgang in etwa nachahmen: Im Postwagen sind 2 Klappen, die während der Fahrt am Wagenkasten anliegen. An einer Poststation befindet sich (wie im Großen) ein Postsäckchen an einem Halter. Durch ein fernsteuerbares Rampenstück wird an dem vorbeifahrenden Wagen eine Mechanik ausgelöst, die die Klappen

Abb. 7. Das nebenstehend
besprochene Post-
wagen-Modell



öffnet. In der einen wird der Postsack vom Halter gezogen, die andere speit einen bereits aufgenommenen Sack in eine Aufangvorrichtung aus (s. Abb. 7).

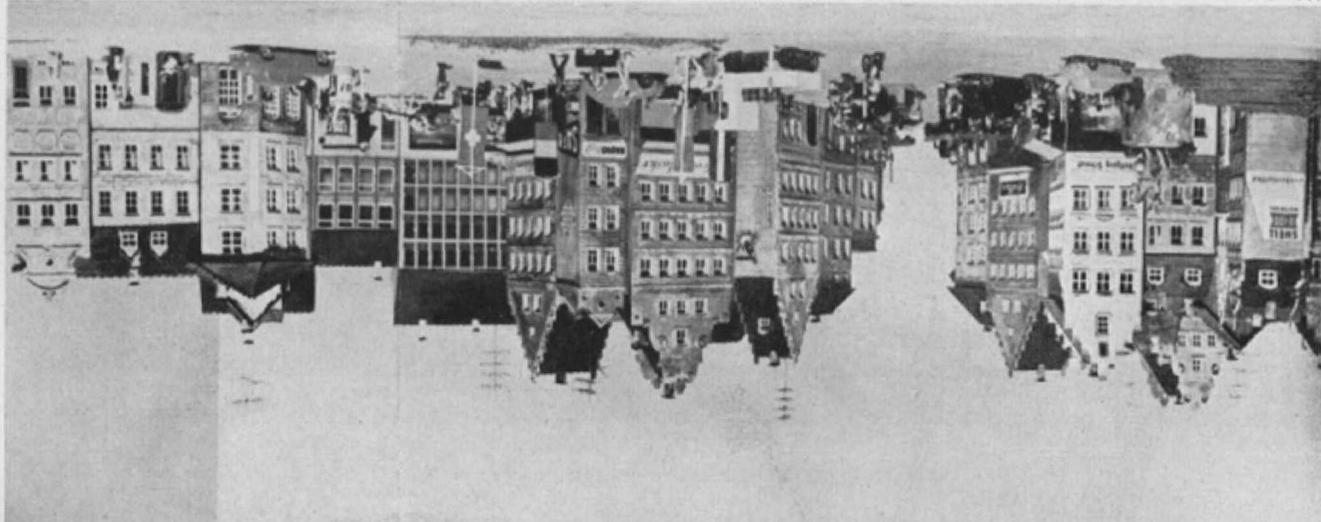


Abb. 8. Interessant an diesem Schausstück der Fa. Freiser sind hier weniger die Figuren, als die andersortig zusammengesetzten Faller-Stadthäuser und deren sehr echt wirkender Anstrich.

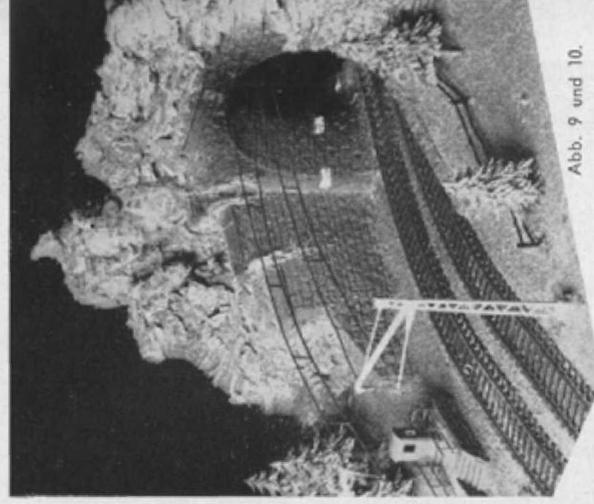
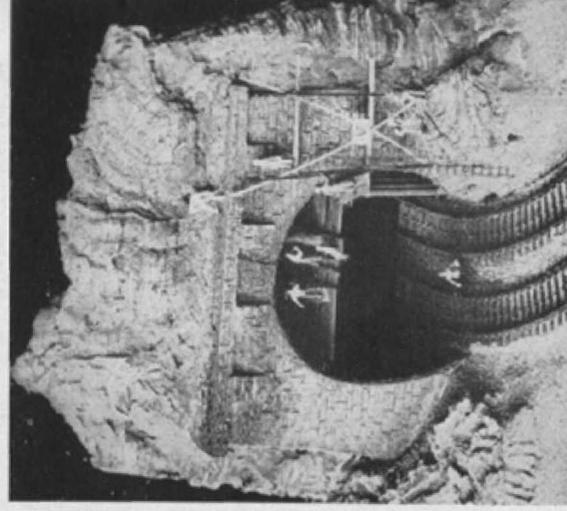


Abb. 9 und 10.

Zwei Motive der Firma Vollmer K.G., Stuttgart-Zuffenhausen, an denen insbesondere die Wirkung und Verwendung der neuen (im Messebericht nicht erwähnten) Mauerwerkfolie aus neuartiger Weichplastik demonstriert wurde (Felsen aus Korkrinde).



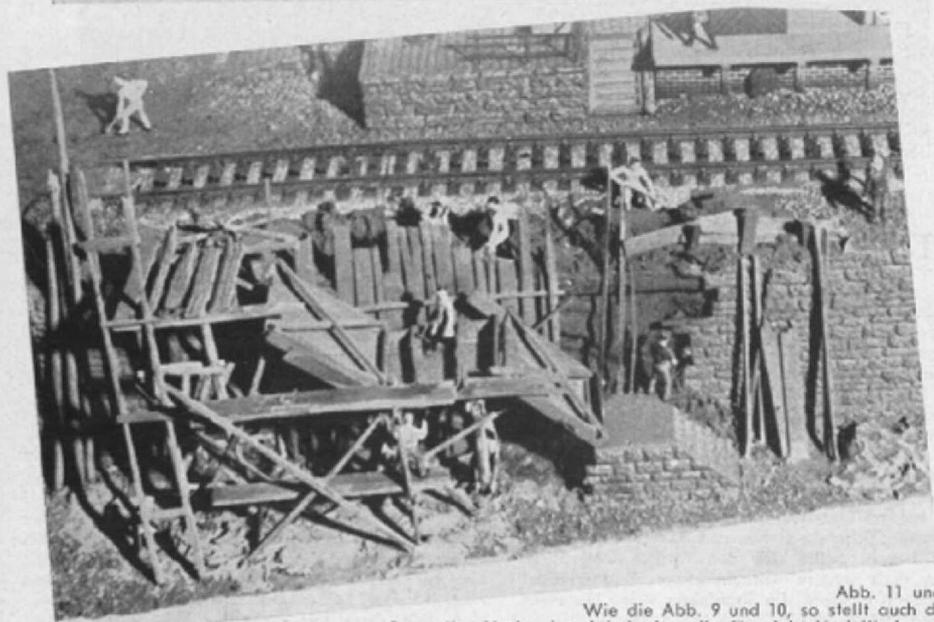
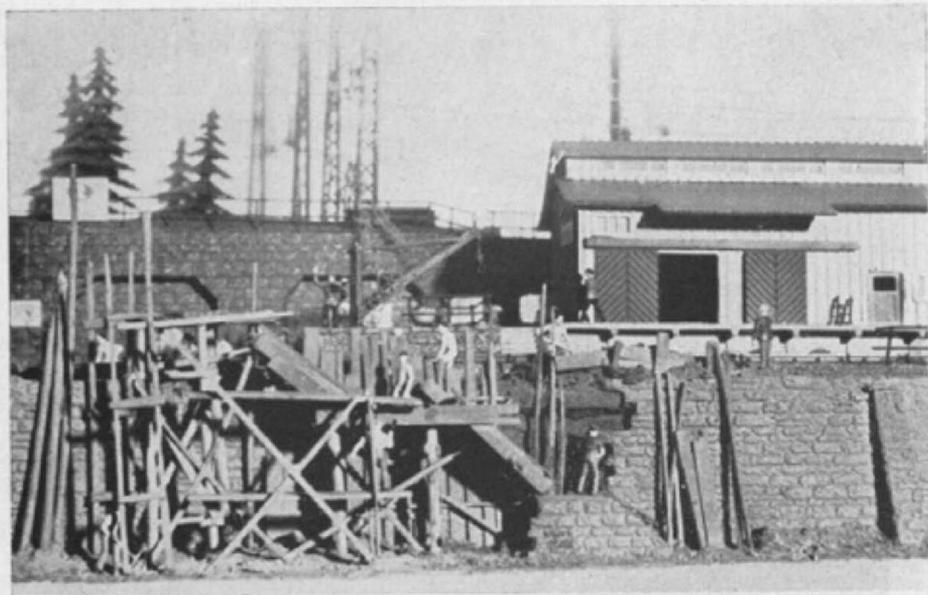


Abb. 11 und 12.
 Wie die Abb. 9 und 10, so stellt auch dieses Baustellen-Motiv eine Arbeit dar, die für viele Modellbahner eine willkommene Anregung sein wird. Man muß es der Fa. Vollmer lassen: sie bringt zur Messe stets Ausstellungsstücke mit, die viel Phantasie und Kleinarbeit erkennen lassen – zum Vorteil unserer Leser und zu unserer eigenen Entlastung (wir wissen es aus eigener Erfahrung, wie viele Tage und Wochen die Erstellung solcher Motive in Anspruch nehmen, von den Kosten ganz zu schweigen!).

Ein Aprilscherz?

Eine Neuerung?



Der Bahnübergang bei Gelsenkirchen-Buer mit der gleisabsperrenden Schranke.

Endlich eine Gleis-Bahnschranke

Haben Sie schon von dem neuesten Versuch der DB gehört? Hier ist er! – Um endlich den langgehegten Wunsch der Kraftfahrer in Erfüllung gehen zu lassen, an schienengleichen Bahnübergängen immer freie Fahrt zu haben und nicht immer „stundenlang“ vor verschlossenen Schranken warten zu müssen, hat sich die DB entschlossen, einen Versuch anzustellen. Sie hat an einem Bahnübergang beiderseits der Straße zusätzlich je eine Schranke aufgestellt, welche die Bahnlinie absperrt, so daß hier bei starkem Autoverkehr die Züge vor verschlossener Schranke stehen und die Kraftfahrer freie Fahrt haben. Sollte sich der Versuch lohnen, so sollen noch weitere Bahnübergänge so ausgerüstet werden. Was sagen die Kraftfahrer nun? Ein Hoch auf die DB! –

Reingefallen! Das war natürlich nur eine witzige Auslegung meinerseits! Hier die Erklärung für beigefügtes Bild: Auf meiner diesjährigen Urlaubsreise

ist mir ein Schranken-Kuriosum begegnet, welches ich noch nirgends gesehen habe. Zusätzlich zu den Schranken, welche die Straße sperren, hat man hier auf beiden Seiten noch je eine Schranke aufgestellt, welche die Bahnlinie absperren. Es handelt sich hier allerdings nicht um eine DB-Strecke, sondern um eine Zechenbahn in Gelsenkirchen-Buer, die zwei Kohlenzechen und einen Kanalhafen miteinander verbindet. Der Anblick der herabgelassenen Schranken, die die Bahngleise sperren, ist eigenartig. (Leider war es mir nicht möglich, diesen seltenen Anblick zu fotografieren). Weshalb die zusätzlichen Schranken angebracht sind, kann ich mir nur so erklären: Wenn sonntags der Zugverkehr ruht, ist das Schrankenwärterhaus unbesetzt und man läßt dann zur Sicherung der Straße diese Schranken herab, oder aber man will das Betreten des Bahnkörpers verhindern. Vielleicht kann da mal ein Gelsenkirchener Leser den genauen Grund erfahren. Siegfried Tappert, Ansbach/Mfr.

Elektrische Fahrstraßen - Verriegelung

(Text und Zeichnungen
von Sigurd Hufnagel, Prien/Ch.)

bei Modellbahnen

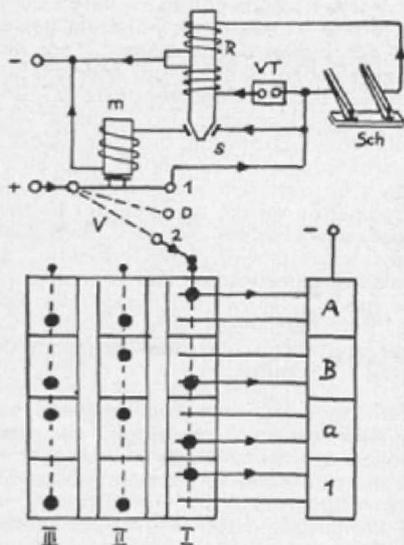
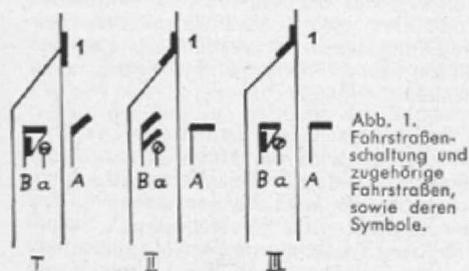
Bei Miniaturbahn-Anlagen bereitet das Stellen und Verriegeln einer oder mehrerer Weichen samt Signalen (sog. Fahrstraßen) nach Art des großen Vorbildes gewisse Schwierigkeiten. Einerseits steht der elektromagnetische Mechanismus der Weichen und Signale nicht ständig unter Strom, sondern diese werden durch Stromimpulse betätigt, andererseits sind Weichenzungen-Kontakte nur umständlich auszuführen. Beides zwingt den Modellbahner eigene Wege zu gehen, respektive „eigene Gleise zu befahren“.

Nachfolgend soll eine Art der Fahrstraßen-Verriegelung besprochen werden, die sich sehr einfach mit einer Schaltwalze und einigen wenigen Stellhebeln bzw. Wechselschaltern bei Verwendung von Doppelmagnet-Artikeln – etwa nach Fabrikat Trix oder Märklin – erreichen läßt. Als Programm ist der Anordnung zu Grunde gelegt:

1. Eine Reihe von Weichen so zu stellen, wie es die Fahrstraße erfordert,
2. das zugehörige Fahrstraßen-Signal zu ziehen,
3. alle anderen Fahrstraßen, die die gestellte Straße treffen, abzulenken, soweit sie nicht durch Signale gedeckt sind,
4. diese letztgenannten Signale auf „Halt“ zu setzen,
5. die Schaltung dem Einfluß anderer Schaltakte zu entziehen, d. h. zu verriegeln,
6. die verriegelte Fahrstraße erst durch den Zug wieder entriegeln zu lassen, womit dann Gelegenheit gegeben sein muß, alle Hauptsignale auf „Halt“, Weichen jedoch und Rangiersignale beliebig stellen zu können oder wenigstens, entsprechend einer etwa bestehenden Bahnhofs-Fahrordnung, in weiteren Stellgruppen zu betätigen.

An Hand einer einfachen Situation sei mit Hilfe der Abb. 1 eine solche Fahrstraßen-Schaltung im Prinzip erläutert, die

$$\overline{P} = \square \cdot \overline{F} = \square \cdot V = \square \cdot V = \square$$



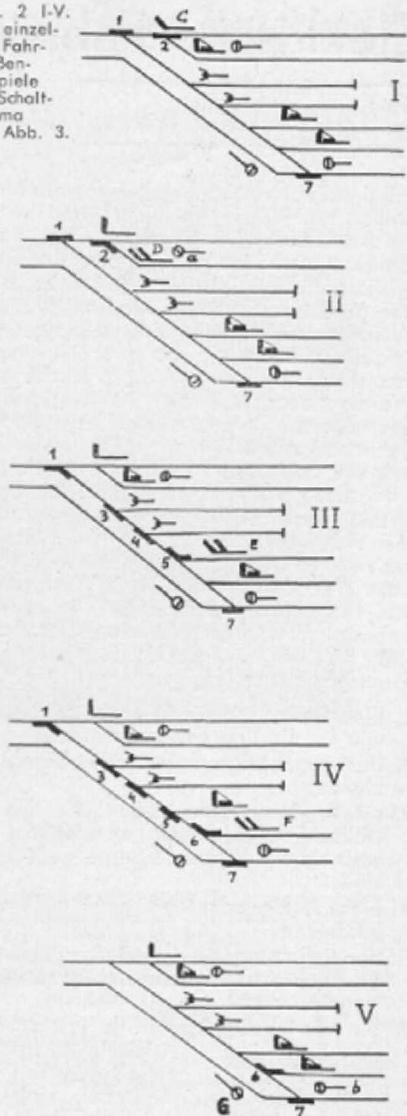
die genannten Programmpunkte erfüllt. Die Kästchen A, B, a und 1 bedeuten die Hauptsignale A und B, das Gleis-Sperrsignal a und die Weiche 1. Die Schaltwalze ist hier nur dreieckig, d. h.

sie hat nur drei Kontaktbahnen und ist abgewickelt gezeichnet. Sie bedient entsprechend der drei Fahrstraßen (I = Ausfahrt aus dem geraden Gleis, II = Ausfahrt aus dem Ablenggleis, III = Rangierfahrt) die Magnetartikel mit Stromkontakten, die außen an den Bahnen der Walze liegen und bei deren Drehung unter entsprechende Abnehmer der Magnetartikel rutschen. Innen liegen diese Kontakte an je einer Schiene pro Bahn, die wiederum aus einem festen Kontakt in der Walze mittels eines Schleifers Strom entnehmen kann. Der feste Kontakt ist mit dem Verriegelungshebel V verbunden, der zugleich den Verriegelungs-Mechanismus auslöst.

Soll also z. B. die Fahrstraße I gestellt werden, so wird der Hebel V zuerst auf Marke 0 gelegt: die Walze ist damit stromlos. Sie wird nun so gedreht, daß die Kontakte der Walzenbahn I Schluß mit den Abnehmern der Magnetartikel bekommen. Mit Legen des Hebels V auf Marke 2 bekommen alle Magnetartikel der Bahn I Stromimpulse in deren Sinne, die Straße ist mit einem Schalttakt gestellt und das Signal dazu gezogen. Legt man daraufhin den Hebel V auf Marke 1 und gibt mit der Verriegelungstaste VT (einfach angeschlossener Trix-Schalter 20/24 z. B.) einen Stromstoß auf das Relais R, so arbeitet dieses. Es schließt den Stromkreis s, in dem nun Strom fließt, der den Magneten m erregt, wodurch der entsprechend ausgebildete Hebel V angezogen und blockiert wird. Der Stromkreis zur Walze ist unterbrochen und kann erst wieder geschlossen werden, wenn der über die Kontaktschienen Sch fahrende Zug über das Relais und den Magneten den Hebel V freigibt.

Will man Weichen und Rangiersignale beliebig stellen, unabhängig der Fahrstraßen, so ist die Walze pro Magnetartikel um eine Bahn zu erweitern. Diese Einzelbetätigung muß aber jeweils in zweierlei Richtungen möglich sein. Daher empfiehlt es sich, vor der Walze über alle Bahnen für Einzelbetätigung noch einen gemeinsamen Stellhebel H (z. B. Trix 20/24) und einen Wechselschalter W anzuordnen, deren Stellung die nötigen Stromimpulse auf nun allerdings zwei Zuleitungen zur Walze, zwei Kontaktschienen und

Abb. 2 I-V.
Die einzelnen Fahrstraßenbeispiele für Schalt-schema der Abb. 3.



zwei Festkontakten in der Walze gibt. In Abb. 3 ist diese Erweiterung eingetragen.

Ein Rückstellen der Signale und Weichen der Fahrstraßen kann man sich sparen, denn durch Drehen der Walze auf eine andere Bahn gehen alle an der