

Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



MIBA-VERLAG

NR. 6 / BAND X 1958

NÜRNBERG



„Der freundliche Mann am Gleis“ lächelt die Fotografin, Frau Wieser an . . . ! (Herr Wieser stand natürlich daneben und paßte auf . . . (daß die Aufnahme auch was wurde!)

Was macht der freundliche Mann am Gleis?

Der Umbau altüberkommener Gleisstrecken auf Betonschwellen und durchgehend geschweißte Schienen warf die Frage auf, ob und in welchem Maße die Gleise auf extreme Temperaturen reagieren. Vorversuche zeigten, daß die negativen Temperaturstufen, die Kältegrade, jedenfalls harmloseren Einfluß als die positiven haben würden. Tatsächlich hat der Winter in dieser Hinsicht bisher kein Unheil angerichtet; die hochsommerlichen Temperaturen beobachtet man nach wie vor äußerst kritisch. Das ist leicht verständlich, denn schon eine mäßige Dehnung der Gleise würde zu Verwerfungen und damit zu Katastrophen führen. Der Streckengeher kann der Schiene bestehende Spannungs- oder Druckverhältnisse nicht ansehen. Wie also vorbeugen?

Beim Umbau der Strecke München-Augsburg hat man dem Schrankenwärter am Ortsausgang von Gernlinden ein kurzes Stück des üblichen Schienenprofils vor das „Häuschen“ gesetzt. Es enthält einen länglichen Hohlraum und darin steckt – zwar nicht das Geheimnis, sondern – ein simples Thermometer. Damit prüft der Schrankenwärter an besonders heißen Tagen die „Aufheizung“ des Gleises und alarmiert bei Bedarf einen Sprengwagen der Buba, der nicht mit Dynamit, sondern mit ordinärem Wasser geladen ist.

Quod erat demonstrandum.

von Alexander A. Wieser, München

Was ist das? Eine Atom-Lok?

Keine Kuppelstangen, Zylinder abgedichtet und dennoch unter Dampf! Auflösung
Seite 246



Sherlock Holmes ist ein Waisenkind . . .

. . . gegenüber Herrn P. Wörtge aus Bremen-Aumund, der beim Betrachten dieses Bildes in einem BBC-Prospekt stutzte, kombinierte und . . . dahinter kam! Sie auch??

Der „Wiesbadener Modellbahnclub“
schreibt über sein

Werken und Wirken

Mit sieben „Figuren“ haben wir Anfang September 1957 einen neuen Modellbahnclub in Wiesbaden gegründet, und sind dann so bald als möglich daran gegangen, etwas zu schaffen, das heißt, den Bau einer Clubanlage zu beginnen. In Wirtschäften haben wir nur dreimal getagt, denn schon Anfang Oktober 1957 konnten wir einen eigenen Raum mieten, allerdings viel zu klein für unsere Pläne, aber immerhin erstmal ein Heim für den Club. Inzwischen hatten wir zwei mittelgroße Lieferwagen voll Inventar (wie Tische, Stühle, eine große Wandtafel, Schränke) und Bauholz billig besorgt, die nun mit clubeigenen Wagen in unser Heim geschafft wurden, das wir an Samstag Nachmittagen wohllich einrichteten



Abb. 1 und 2. Alles ist zu erlernen, auch Schreinerarbeiten, wenn es gilt, den Rahmenunterbau für die Clubanlage zusammen zu zimmern. Zweifelsohne sind richtige Fachleute dabei, wie das Rahmenwerk erkennen läßt!

Heft 7 ist in der letzten Maiwoche bei Ihrem Händler!

und mit einem Kanonenofen versehen. Doch schon nach drei Monaten unseres Bestehens, währenddessen wir noch laufend neue Mitglieder begrüßen konnten, gelang uns der Vertragsabschluß für einen schönen großen Neubaukellerraum in der Größe vier mal dreizehn Meter mit Licht und Kraftstromanschluß, der für unsere Zwecke ideal war, Monatsmiete DM 40.-. Sofort wurde mit Last- und Personenwagen der Mitglieder (wiederum an einem Samstag) umgezogen, und schon am darauffolgenden Clubabend der Anlagenbau begonnen, und zwar in der Größe 2 x 7,5 m. Mitte Dezember begann der Rahmenunterbau, und am ersten Clubabend im Februar – wir treffen uns einmal in der Woche dienstags –, war der Unterbau fertig. Werkzeuge haben wir aus Spenden der Mitglieder schon heute einigermaßen ausreichend. Außerdem steht eine Kreissäge (transportabel) mit Bohrmaschine (von einem Clubmitglied gestellt) kostenlos zur Verfügung, was uns die Arbeit wesentlich erleichtert hat. Fast in jeder Woche vergrößert sich unser Club durch neue Mitglieder, und es fehlt nicht an Arbeit, auch diese Herren sofort nach ihrem Erscheinen einzuspannen. Wir

haben sogar Anmeldungen von der anderen Rheinseite und neuerdings selbst von der Bergstraße, worüber wir sehr erfreut sind. Die Männer kommen zum Teil mit eigenen Wagen von weither, um bei uns mitzumachen, und so haben wir jetzt eine schöne Arbeitsgemeinschaft von wirklichen Modellbahn-Idealisten, wobei wir bewußt jede Vereinsmeierei vermeiden. Nicht zuletzt sind durch den ständigen Zuwachs unsere Finanzen, die am Anfang sehr schwach waren, nun in Ordnung, und wir sehen sehr vertrauensvoll in die Zukunft. Auch Amerikaner und Franzosen machen bei uns gleichberechtigt mit, sie sind begeistert bei der Sache, und sorgen obendrein für ausländisches Modellbahn-Schrifttum.

Unsere Clubanlage bauen wir mit Gleichstrom im Zweileitersystem, worauf wir uns nach einigen Kämpfen geeinigt haben.

Die elektrische Ausrüstung, Fahrpult, Transformator, Gleichrichter etc. wird unter der technischen Leitung eines erfahrenen Ingenieurs erstellt und ist bereits im Bau. Für die Gleise wollen wir NEMEC-Schienenprofile verwenden in 2,5 mm Höhe. Wir werden eine Haupt- und eine Nebenbahn auf



Abb. 3. Und ist's im Keller noch so kalt — nur guten Mut's, 's ist Sommer bald!



Abb. 4. Nur genau hinsehen. Herr Nachbar, sonst stimmt nachher der ganze Laden nicht! Welch eine Lust, gemeinsam mit netten Kameraden an einer großen Anlage zu werken, zu fachsimpeln und später Betrieb zu machen!

der Anlage kombinieren mit einem Kopf- und einem Durchgangsbahnhof auf der Hauptstrecke und natürlich auch einem BW, wofür ein Clubmitglied auf eigene Kosten im Selbstbau eine Drehscheibe mit 30 cm Durchmesser erstellt. Einige Fotos vom Werden unserer Anlage (Unterbau) legen wir bei, und es kann darauf wohl jeder Miba-Leser das Nötige ersehen. Natürlich werden wir laufend den Fortschritt der Clubanlage im Bilde festhalten, einmal um sie in der Miba den gleichgesinnten Freunden zu zeigen, zum anderen für unser Clubarchiv, das auch schon im Entstehen begriffen ist. Eine heute schon beachtliche Bibliothek mit MIBA-Bänden der vergangenen Jahre und aller erreichbaren Fachliteratur ist eingerichtet und steht allen Clubmitgliedern bei Bedarf zur Verfügung; nicht vergessen sind dabei die Anschriften der Modellbahn-Zubehör-Lieferfirmen sowie eine Menge Eisenbahn-Fotos und amerikanische Modellbau-Zeitschriften.

Für die Heimanlagen unserer Mitglieder besteht ein gut funktionierender, technischer Beratungsdienst. Eine Verbindung zur hiesi-

gen Volkshochschule ist auch schon angeknüpft; es sollen dort im Herbst Modellbahn-Vorträge von uns durchgeführt werden, ein bestimmt nicht zu verachtender Faktor für die Weiterentwicklung unseres Clubs, der dadurch bestimmt noch eine Anzahl neuer Mitglieder werben wird. Zur Bundesbahn allerdings haben wir trotz eifriger Bemühungen noch keinen rechten Kontakt, doch hoffen wir auch hier im Laufe der Zeit noch weiter zu kommen. Zur örtlichen Presse, die bereits über uns geschrieben hat, haben wir gute Beziehungen, zumal auch Journalisten unserem Club angehören.

Soviel für heute von den Wiesbadener Modellbahnern, die hiermit alle anderen Clubs recht herzlich grüßen und um Gedankenaustausch bitten. Wer von uns mehr wissen will, schreibe uns, wir sind gerne zu Auskünften bereit.

Wiesbadener Modellbahnerclub
1. Vors. Hans D. Scheffler,
Wiesbaden, Nassauer Str. 60

Schreibmaschinen-Manuskripte

bitte 1½ zeilig und nur einseitig beschreiben!

Der Bau einer Laterne

Von KaKü

für eine doppelte Kreuzungsweiche

Wie in Hest 3/X bereits kurz angedeutet, war unsere Konstruktion für diejenigen Modellbauer gedacht, die sich gern eine Dkw-Laterne mit genau vorbildgetreuen Blenden schaffen wollten; sie war also von vornherein nicht für einen allzu großen Kreis bestimmt. In der Zwischenzeit erreichte uns dann die Nachricht, daß die einzige Modellbau-Dkw-Laterne der Fa. Schieck, Stuttgart, nicht mehr im Handel ist, so daß die Gleis- und Weichenbauer etwas in Verlegenheit geraten dürften. In Hest 3/X brachten wir daher die einfachste Lösung, und zwar den Laternenmechanismus der Märklin'schen Dkw, wobei wir lediglich die Ausmaße des Laternenkastens etwas verfeinert haben. Die Ausmaße sind im Verhältnis zu den Redlin'schen Weichenlaternen gehalten, weil wir diese Größe aus allen möglichen Gründen für zweckmäßiger halten. Hier tritt der einmalige Fall ein, daß eine genaue maßstäbliche Verkleinerung nicht die erhoffte Wirkung bringt, sondern – im Hinblick auf das immer noch zu „plump“ wirkende 2,5 mm-Schienenprofil – als zu „klein“ empfunden wird! (Deswegen wohl auch die

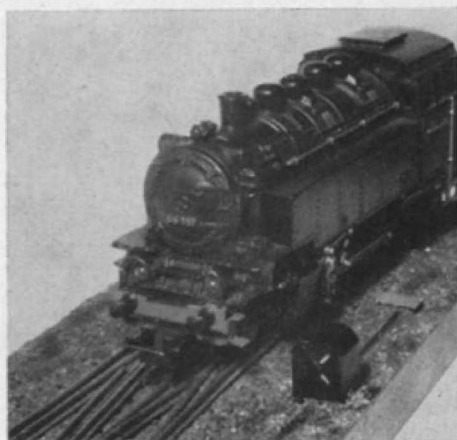


Abb. 1. In wohlausgewogenem Verhältnis zu (Modell-) Rad und Schiene steht unsere Dkw-Laterne!

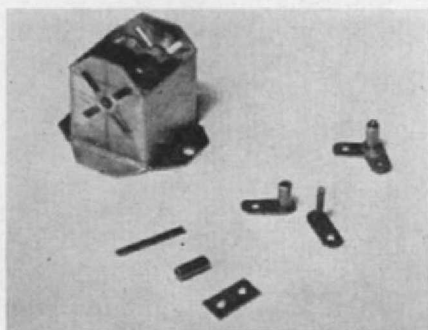
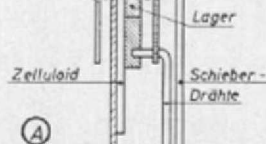
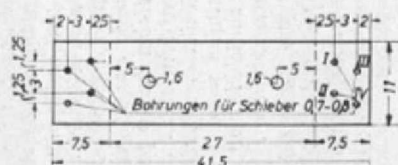
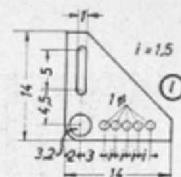


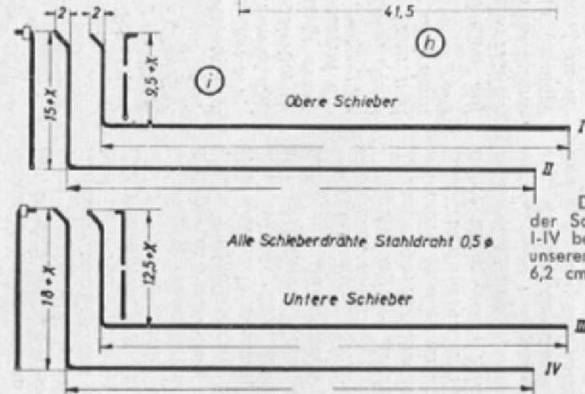
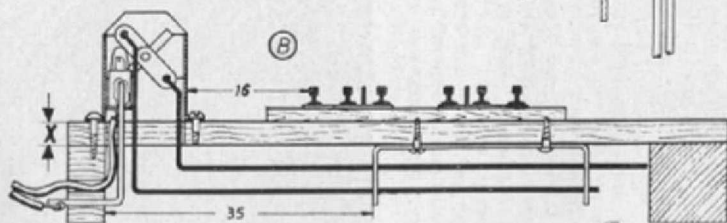
Abb. 2. Laternenkasten im Rohzustand, daneben Rohteile eines Blendenhebels, 1 fertiges Blendenpaar einzeln und zusammengesteckt. Lassen Sie sich durch die 4 Befestigungslaschen am Laternengehäuse nicht irritieren – 2 genügen!

„Aversion“ gegen die maßstäbliche Schieck-Dkw-Laterne.)

In Abb. 3a–n sind die einzelnen Teile unserer Dkw-Laterne und deren Betätigungsmechanismus dargestellt. Die Abwicklung des Laternenkastens (a) hat sich gegenüber der in Hest 3/X, S. 102 gezeigten nur insoweit geändert, als daß 1. die Abwicklung aus Zweckmäßigkeitsgründen in 2 Hälften geteilt ist, 2. nur zwei Befestigungslaschen vorgesehen sind und 3. die Bohrung für die Blendenlagerung (statt 1 mm) 1,5 mm beträgt. Diese etwas erweiterte Bohrung ist durch die andersartige Blendenausführung bedingt: Die Blenden sind wie beim Vorbild außen angebracht und jede für sich drehbar. Um dies zu erreichen, waren 2 bewegliche Achsen erforderlich und zwar eine aus 0,8 mm Draht und ein Röhrchen von 1,5 mm Außen- und 0,9 mm Innendurchmesser (e). Während der 0,8 mm Draht im 1,5 mm-Ms-Röhrchen gelagert ist, muß für das Röhrchen erst ein Lager geschaffen werden. Und zwar aus 1,5 mm Ms-Blech gemäß Abb. 1 (c) und Abb. 2. Wie aus der Zeichnung (A) hervorgeht, ist auf jeder Blendenseite ein Lager erforderlich. Daß die Lagerbohrung genau lotrecht sein muß ist wohl



Ms 0,2 nach auflösen
linken Teil auf gestrichelte
Linie abteilen



Die Länge
der Schieber
I-IV beträgt bei
unserem Modell
6,2 cm.

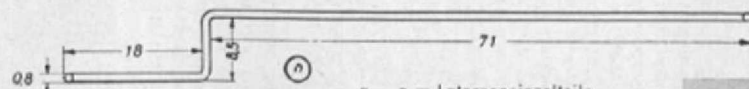


Abb. 3

- a — g = Laterneneinzelteile
i — m = Einzelteile des Schiebermechanismus
n = Schubstange Sch. d. Abb. 8

A = Schnitt durch ein Lager, gleichzeitig vergrößerte Anschauungsskizze
B = Querschnitt (Mitte Laterne) mit Schieber I und IV



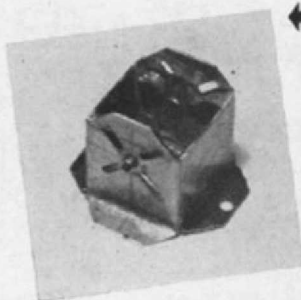
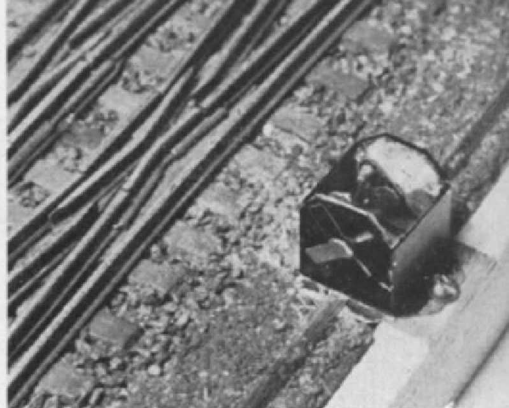


Abb. 5. Nur Anschauungsfoto, um den Sitz der Blendenlager zu demonstrieren.

Abb. 6. Die innere Blende liegt gut am Gehäuse an, die 2. Blende ist der Deutlichkeit halber ungestrichen gelassen, Papierfolien sind bereits angebrocht!



selbverständlich. Die Röhrchen werden in die 1,5 mm Bohrung der Stirnwand gesteckt, eine weiße Zelluloidscheibe (oder ölgetränktes Pauspapier u. ä.) und das Lager aufgeschoben und letzteres an den ca. 1 mm breiten Stegen mit der Innenwand verlötet.

Die nun folgenden Arbeiten hören sich knifflicher an, als sie in Wirklichkeit sind (im Gegenteil, sie stellen für den passionierten Bastler so recht das richtige „Nervenschmalz“ dar); die Herstellung der winzigen Blenden und der Hebelmechanik. Man bohrt in 2 Ms-Streifen gemäß (f) je ein 0,9 mm Loch und in 2 andere je ein 1,6 Loch. Erstere werden auf die 0,8 mm Achsen gelötet, letztere auf die Ms-Röhrchen, gemäß (f) zugefeilt und abgelängt. Blenden und Gehäuse sind unbedingt bei diesem Baustadium zu streichen, um eine spätere „Murkserei“ (die unausbleiblich wäre) zu vermeiden. Die Blendenhebel werden am besten gleich in der endgültigen Form und Größe (Abb. 3d) gefertigt, da eine nachträgliche Bearbeitung nicht mehr so leicht möglich ist wie bei den Blenden und zwar aus folgendem Grund: die 0,8 Welle und das 1,5 Röhrchen (mit ihren Blenden) werden von außen in das Ms-Lager gesteckt und die Hebel von hinten angelötet. Hierbei ist es zweckmäßig, zuerst das Röhrchen einzuführen und den Hebel knapp passend anzulöten (Papierchen dazwischen stecken! Bis zum Loch einen Schlitz einschneiden, damit es leicht herausgezogen werden kann und keine Papierreste zurückbleiben) und dann erst die 0,8 Achse anzubringen.

Nunmehr wird der Laternenkasten auf seinem Standplatz fixiert; die beiden Hälften dürfen bzw. sollen jedoch noch nicht zusammen gelötet werden, um sich die Montage des Schiebergestänges nicht unnötig zu er-

schweren. Man hält das Gehäuse mit kleinen Paketgummis zusammen und schraubt das Ganze am Boden fest. (Mindestabstand ca. 15 mm von der Außenschiene entfernt, Mitte Dkw). Nunmehr kann die Öffnung in der Bodenplatte ausgesägt oder sonstwie herausgearbeitet werden.

Die eine Laternenhälfte wird wieder entfernt und bevor es an die Justage der Mechanik geht, muß diese natürlich erst einmal angefertigt werden. Die Antriebe selbst, sind bereits in Heft 1/X behandelt worden; sie erfahren nur eine Ergänzung durch die Schubstange Sch aus 0,8 mm Stahldraht (s. Abb. 10 u. 3n). Der eigentliche Schiebermechanismus geht aus den Abb. 8/9 und den Detailzeichnungen (i-m) hervor. Die verschiedenen Stellschieber sind in H0-Größe gehalten, so daß Sie sich hinsichtlich der Montage noch leichter tun. Es ist hierbei nur zu berücksichtigen, daß das Maß x (Abb. 3B) – und zwar nur dieses! – sich ändert, wenn das Bodenbrettchen stärker oder schwächer als 3 mm sein sollte! Die vielleicht etwas aufwendig erscheinende Führung der Stellschieber in Verbindung mit den Umlenkdreiecken erachten wir im Interesse einer sicheren und stets einwandfreien Funktion als sehr wichtig. Man kommt vermutlich auch auf einfachere Weise zum Ziel, aber entscheidend dürfte sein, daß man die Dkw nicht alle paar Wochen herausreißen und reparieren möchte!

Die Reihenfolge der Montage ist folgende: Die untersten Schieber I u. II (Abb. 7, 8, 3, 4h u. i) werden in die Führung eingeführt, ausgerichtet und dann die Führung festgeschraubt. Bevor diese ersten Schieber an die Brücke B gelötet werden, muß kontrolliert werden, ob die Blenden richtig stehen. Wenn ja, dann sind die Schieber durch einen kleinen Holzkeil innerhalb des Laternenkastens zu arre-

tieren und die Anlötlung an Brücke B kann erfolgen. Das Gleiche gilt für die Anlötlung der Schieber III und IV (sinngemäß).

Der Längsschlitz in den Umlenkdreiecken dient für die Führung des Stellstiftes, der sich auf den Brücken befindet, die Lochreihe zum Einhängen der Schubstangen Sch.

Wenn Sie die Schieber genau nach unseren Zeichnungen gebogen haben, verbleibt im Inneren des Laternenkastens noch genügend Platz für die Unterbringung eines Kleinstbirnchens (s. Abb. 3B).

Wenn genau gearbeitet worden ist und auch die weiteren in Abb. 3 eingetragenen Maße und Drahtstärken eingehalten worden sind, muß der ganze „Klapperatismus“ zu Ihrer vollsten Zufriedenheit funktionieren.

Wenn dies der Fall ist, können Sie endlich Ihren Laternenkasten festschrauben, zusammenlöten, das Dach aufbringen und den Kasten fertig bemalen. Vergessen Sie auch nicht, die Laschen und Schrauben „einzusanden“ und auch die übrigen Scherze (wie Umlenkkasten und Schutzrohre) anzubringen.

Sollte jemand eine bessere, d.h. einfachere und dennoch zuverlässige Lösung gelungen sein, bitten wir um Zusendung – im Interesse aller jener Weichenbauer, die nun – wohl oder übel – die Dkw-Laternen selbst anfertigen müssen (falls sie nicht doch die ältere Methode mit den 4 einfachen Laternen vorziehen, auf die wir bereits in Heft (1/X S. 28 eingegangen sind).

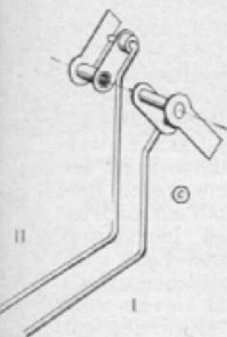


Abb. 7. Schema für die Justierung der Schieber I und II.

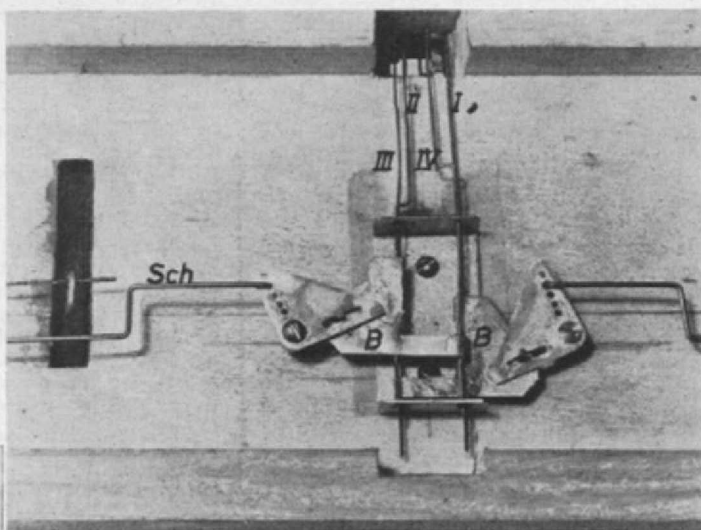


Abb. 8. Schiebermechanik mit Umlenkdreiecken, Brücken B, Schieber I–IV und Schubstangen Sch (vom Weichenantrieb her).

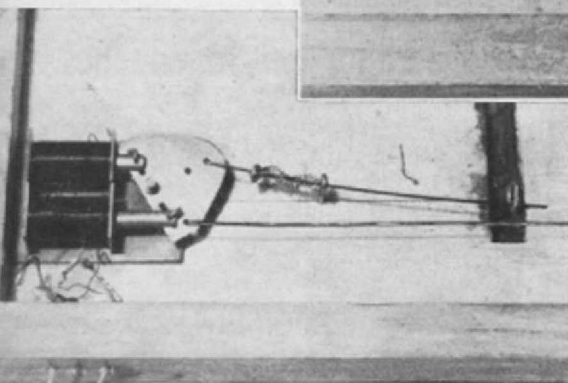


Abb. 9. Schieber und Schieberlagerung mit Brücken, gesondert aufgenommen. (Schieber selbst entsprechen hier noch nicht der endgültigen Form der Abb. 3 il)

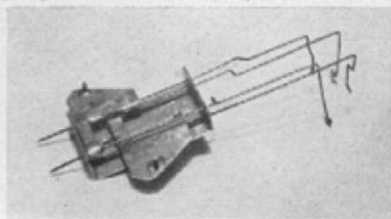


Abb. 10. Der Redlin-„Makara“-Weichenantrieb aus Heft 1/X, ergänzt durch die Schubstange Sch.